

Datum
2015-10-01

Diarienummer
RS 150348

Sverigeförhandlingen
sverigeforhandlingen@regeringskansliet.se

Inspel till Sverigeförhandlingen

Region Halland lämnar, i samarbete med de halländska kommunerna, material som ett inspel till Sverigeförhandlingen.

De två höghastighetsbanorna som planeras, Göteborg-Stockholm och Malmö-Stockholm, kommer att ha stor nytta av Halland även om sträckningen går utanför Halland. För att Halland optimalt ska kunna bidra till nationell samhällsnytta för investeringarna i planerat höghastighetsjärnvägsnät är det en förutsättning att Västkustbanan utvecklas så att dess kapacitet är hög och att restiden mellan Göteborg och Malmö blir konkurrenskraftig. Ytterligare en viktig förutsättning är goda anslutningar till höghastighetsnätet till och från Halland. Nyttorna med höghastighetsbanorna får större genomslag om det finns goda resandemöjligheter och bytespunkter till och från Halland utmed de nya höghastighetsbanorna.

Att ta fram ett underlag som visar hur Halland kan bidra till nyttorna inom ramen för Sverigeförhandlingen ingår i den gemensamma verksamhetsplanen (kommunberedningen) för Region Halland och de sex kommunerna i Halland: Falkenberg, Halmstad, Hylte, Kungsbacka, Laholm och Varberg. Underlaget har tagits fram i samarbete med kommunerna.

Region Halland



Dag Hultefors
Regionråd
Ordförande i Regionstyrelsens tillväxtutskott

Bifogat material:
Sverigeförhandlingen och Halland. Ett inspel från Region Halland, 2015-10-01.

Sverigeförhandlingen och Halland



Innehållsförteckning

Sverigeförhandlingen och Halland	2
Västkustbanan är central för Hallands attraktionskraft.....	2
Goda anslutningar till höghastighetsnätet.....	3
Identifierade brister och behov på Västkustbanan.....	4
Hallands förutsättningar	5
För hög attraktivitet i Halland	6
Ökad rörlighet på arbetsmarknaden	7
Ökad sysselsättning och högt deltagande på arbetsmarknaden	8
Förutsättningar för nyttorna	9
Nyttor per kategori.....	11
Bostäder	11
Restidsvinst.....	12
Arbetsmarknad	13
Miljö.....	14
Näringsliv	15
Social hållbarhet.....	16

Sverigeförhandlingen och Halland

Sverigeförhandlingen är en förhandling om medfinansiering av olika infrastrukturprojekt i syfte att Sverige så snabbt som möjligt ska få sin första höghastighetsjärnväg med tåg. Höghastighetstågen ska gå mellan Stockholm - Göteborg och Stockholm - Malmö.

Sverigeförhandlingens uppdrag är att göra det möjligt för ett snabbt genomförande av projektet och ta fram förslag till principer för finansiering, en strategi för utbyggnad samt hitta lösningar för spår och stationer där tågen ska in i städerna.

Ett annat syfte i förhandlingsuppdraget är att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet främst i våra tre storstäder Stockholm, Göteborg och Malmö. Totalt ska infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra byggandet av cirka 100 000 nya bostäder.

Västkustbanan är central för Hallands attraktionskraft

Halland är en region med en stark befolknings- och sysselsättningsutveckling. Rörligheten till arbetsmarknadsregionerna i norr och söder är stor då Halland geografiskt är beläget mellan storstadsområdena Göteborg och Malmö/Köpenhamn. En god anslutning till höghastighetsbanorna är viktigt för att öka Hallands attraktionskraft och tillväxt.

Då Halland växer och invånarna blir fler finns en stor efterfrågan på bostäder. Tillväxten är störst längs den halländska västkusten. För att ta tillvara på potentialen i Hallands tillväxtkraft är den spårbundna trafiken helt avgörande. För att säkerställa och uppmuntra en fortsatt god byggtakt så krävs fortsatta satsningar på Västkustbanan, som i mångt och mycket är loket för den halländska tillväxten.

Västkustbanan är viktig för att knyta ihop storstads- och arbetsmarknaderna Göteborg och Malmö samt för att skapa attraktiva boendemiljöer på pendlingsavstånd från dessa städer. En målsättning för Västkustbanan är att restiden mellan Malmö och Göteborg ska vara två timmar.

För att uppnå detta mål krävs ett fortsatt arbete att genomföra nödvändiga åtgärder och bygga bort flaskhalsar på Västkustbanan. På så sätt bidrar Halland med attraktiva boendemiljöer och en större arbetsmarknad för de två storstadsregionerna och lägger en grund för en fortsatt god tillväxt i hela den Sydvästsverige.

Centralt är att måttliga investeringar i Västkustbanan får stor nytta. De investeringar som krävs för att lyfta Västkustbanan är väldigt kostnadseffektiva och skulle vara av godo för höghastighetsbanorna och storstadsområdena.

Västkustbanan, med tillräcklig kapacitet och konkurrenskraftiga restider och Hallands starka befolkningsutveckling bidrar med ett stort resandeunderlag till de framtida höghastighetsbanorna Göteborg-Stockholm och Malmö-Stockholm. Detta skulle resultera i att Halland fortsatt kan bygga attraktiva bostäder med goda pendlingsmöjligheter.

Goda anslutningar till höghastighetsnätet

För att Halland optimalt ska kunna bidra till nationell samhällsnytta är det en förutsättning att Västkustbanan utvecklas så att dess standardkapacitet och restider mellan Göteborg och Malmö blir konkurrenskraftig. Ytterligare en förutsättning är goda anslutningar till höghastighetsnätet. Nyttorna med höghastighetsbanorna får större genomslag om hallänningarna tillgodoses med goda bytespunkter utmed de nya höghastighetsbanorna.

Från Hallands sida ser vi i första hand två kopplingar till höghastighetsbanorna. Norrut är stationen i Göteborg den viktigaste kopplingspunkten för vidare resa österut mot Jönköping, Linköping och Stockholm. Västkustbanan måste väl knyta an i Göteborg. Även Mölndal blir en viktig bytespunkt för de som önskar resa vidare till eller och från Landvetter flygplats.

Från södra Halland ser vi att höghastighetsbanan nås via Markarydsbanan med påstigning i Hässleholm. Dessutom är koppling viktig mot HH-tunneln i Helsingborg och mot höghastighetssystemet i Malmö/Lund.

För att både Västkustbanan och Markarydsbanan ska kunna fylla sin funktion som påkopplare till höghastighetsnätet krävs fortsatt åtgärder för högre kapacitet och robusthet. När det gäller Värnamo och Ljungby så är det fortfarande osäkert om dessa kommer att ha stationer för höghastighetstågen.

Västkustbanans funktion i ett framtida höghastighetssystem

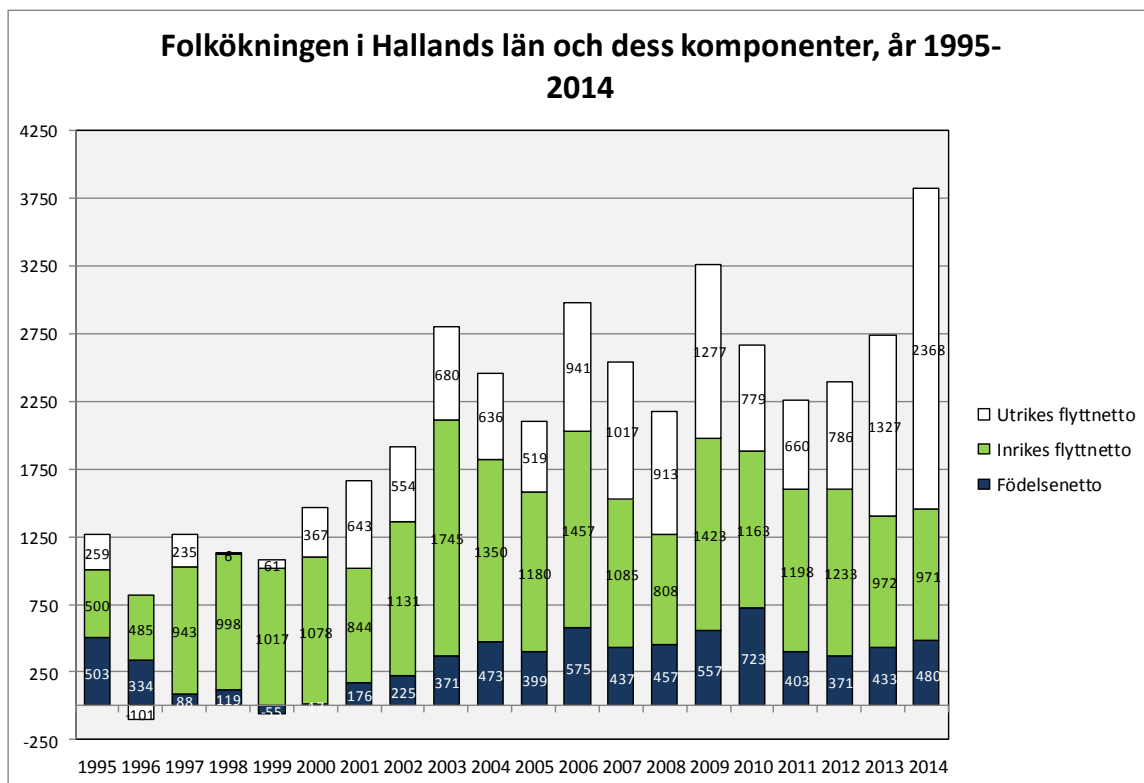
Som en del i inspelet till Sverigeförhandlingen vill vi särskilt lyfta fram Västkustbanans funktion och betydelse i ett framtida järnvägssystem med de nya höghastighetsbanorna som planeras stå klara 2035.

- Vi ser att de två höghastighetsbanorna kopplas både i norr och i söder till Halland. Norrut är Göteborg den viktigaste kopplingspunkten men även Mölndal blir en viktig bytespunkt. Västkustbanan måste knyta väl an till dessa stationer. För resor till och från södra Halland ser vi att höghastighetsbanan nås via Markarydsbanan med Hässleholm som station. Dessutom finns koppling på Västkustbanan mot HH-tunneln i Helsingborg och mot höghastighetssystemet i Malmö/Lund.
- Det är av högsta prioritet att Västkustbanan byggs ut till dubbelspår i sin helhet. Kvarstående enkelspårssträckor är flaskhalsar som omöjliggör en utökad trafik och det behöver byggas bort.
- Genomföra hastighetshöjande åtgärder så Västkustbanan klarar 250 km/timmen med restidsmålet 2 timmar Göteborg-Malmö.
- Fler förbigångsspår behövs på Västkustbanan för att klara kommande trafikökningar av både snabbtåg med konkurrenskraftiga restider, regiontåg och pendeltåg med hög turtäthet samt inte minst godståg. Inom Göteborgsområdet är Västkustbanan starkt belastad och på sträckan Almedal-Kungsbacka behövs ytterligare spårkapacitet.
- Förutom spårkapaciteten har resecentrum och personbangårdsfunktioner på Västkustbanan mycket stor betydelse för ett attraktivt och hållbart kollektivtrafiksystem. Antalet resenärer ökar ständigt och resecentrum och personbangård på både Kungsbacka C och Halmstad C är redan idag hårt belastade. Behovet av åtgärder kommer att öka och båda dessa behöver byggas om.
- Drift- och underhållsåtgärder på Västkustbanan måste kontinuerligt vidtas så att funktionen upprätthålls.

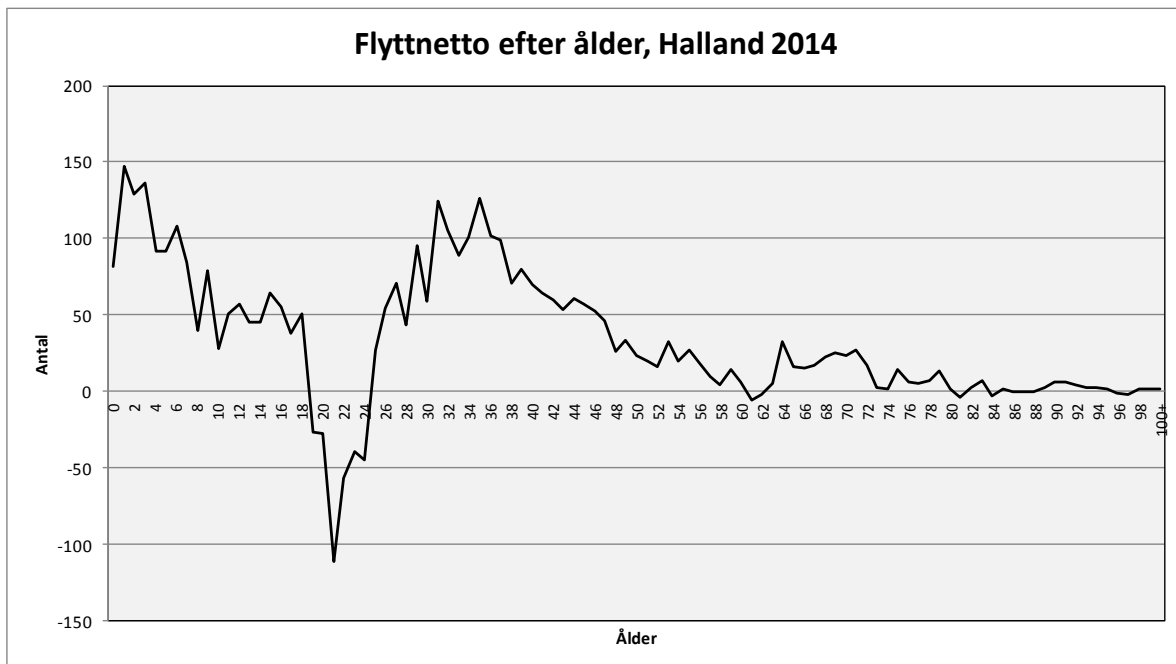
Hallands förutsättningar

Halland ligger mitt i ett tillväxtområde i Sverige. Befolkningen växer och inflyttningen av unga familjer är stor. Likaså ökar sysselsättningen kraftigt liksom rörligheten på arbetsmarknaden. Denna positiva utveckling bedöms att fortsätta. Därför finns det i Halland ett växande reseunderlag för de framtida höghastighetsbanorna.

De senaste decennierna har inflyttningen till Halland varit stadigt hög med ett stabilt positivt inrikes flyttnetto. Drivkrafterna bakom Hallands attraktivitet är goda boendemiljöer kombinerat med en hög tillgänglighet till en mångfacetterad och stor arbetsmarknad.



De flesta inflyttare till Halland är relativt unga familjer. Därför har länet också en naturlig folkökning i form av ett positivt födelsenetto. Halland har ett särskilt stort positivt flyttnetto bland människor som är mellan 25 och 40 år. Inte sällan har denna grupp barn, vilket ger Halland ett stort positivt flyttnetto även för 0-10 åringar.

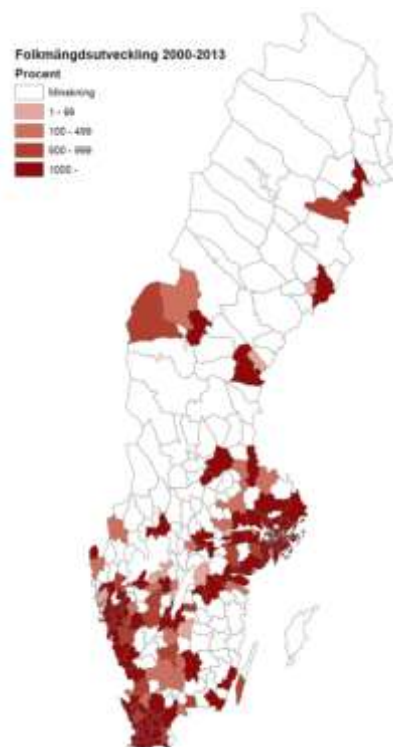


För hög attraktivitet i Halland

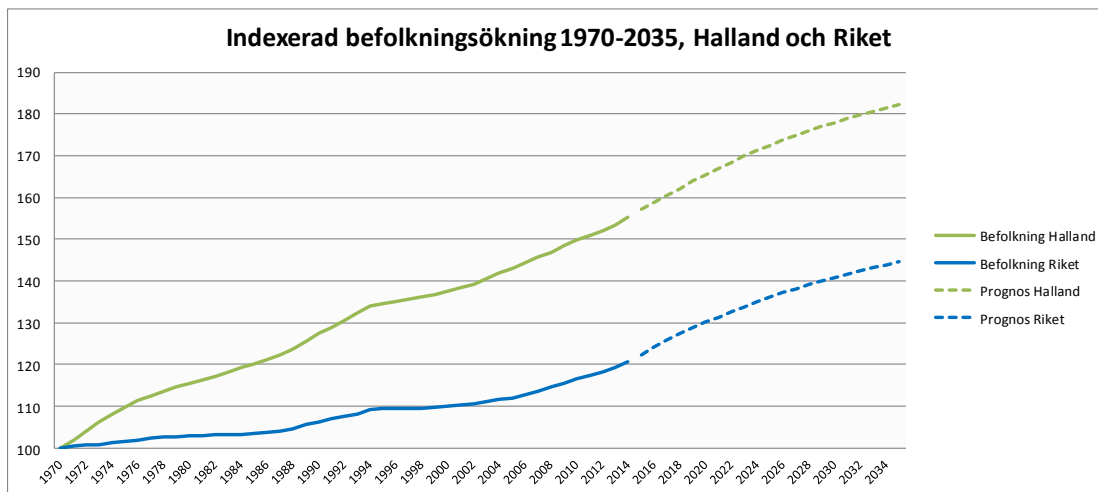
Mål i Tillväxtstrategi för Halland 2014–2020 är att *"Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014."*

För Hallands fortsatta attraktivitet är god tillgänglighet inom länet och till angränsande län en nyckelfaktor. Detta för att kunna erbjuda attraktiva boende- och livsmiljöer. Hallands utveckling bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods, såväl korta som långa sträckor.

Med tanke på Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige är den framtida utmaningen för Halland att kollektivtrafiken och infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet med en växande befolkning. Med en väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Den starkaste befolkningsutvecklingen har skett längs med kusten, i den norra länsdelen och omkring de större tätorterna.



Hallands positiva befolkningsutveckling prognosticeras att fortsätta. Det innebär att ett fortsatt växande reseunderlag för de framtida höghastighetsbanorna finns i Halland.



Ökad rörlighet på arbetsmarknaden

En stor inflyttning har bidragit till en ökad rörlighet på arbetsmarknaden. Det finns idag ett stort pendlingsutbyte och tågresande särskilt norrut till och från Göteborgsregionen. Nettopendlingen mellan Halland och Västra Götalands län är drygt 32 000 personer. Detta stora pendlingsutbyte har ökat med nära 80 procent sedan 1985, vilket både speglar ett växande befolkningsunderlag och en ökad rörlighet på arbetsmarknaden.

Halland har även ett betydande pendlingsutbyte med Skåne län och Stockholms län. Till både Skåne och Stockholm har nettopendlingen mer än fördubblats sedan 1985. Utbytet med de angränsande länen Jönköping och Kronoberg ökar också.

Utbytet mellan Halland och angränsande län kommer att fortsätta att öka i takt med den positiva prognosticerade befolkningsutvecklingen.

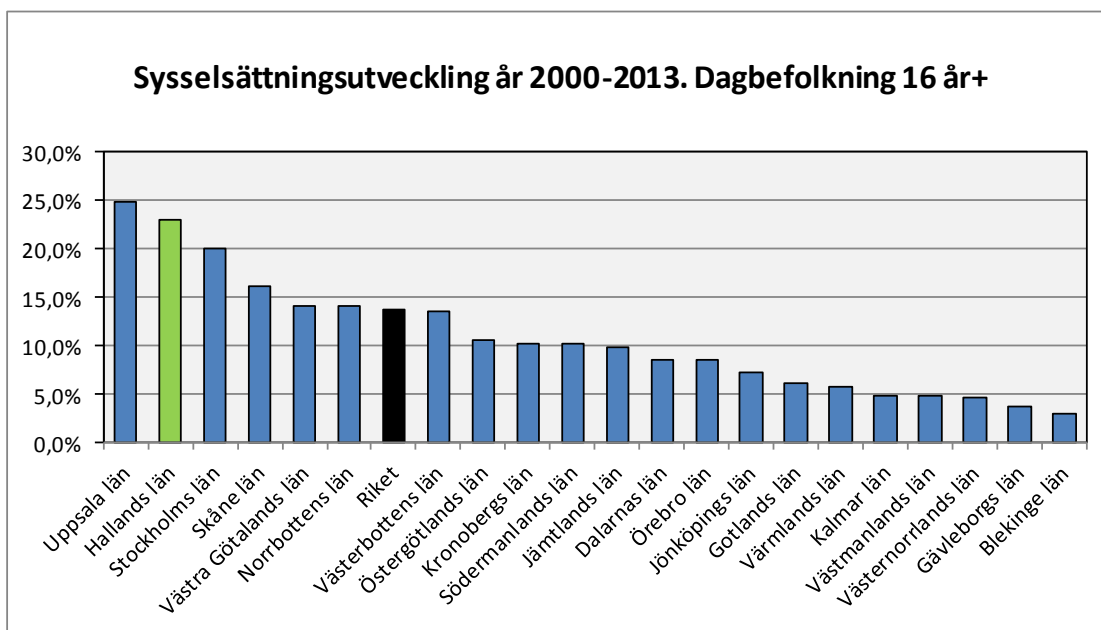
Söderut mot Helsingborg och Öresundsområdet finns det en stor potential i att ytterligare förstora och knyta ihop arbetsmarknaderna. Därför behövs en kollektivtrafik som bidrar till vidgade arbetsmarknader genom goda möjligheter till arbetspendling med konkurrenskraftiga restider och hög turtäthet. Kuststråket, med framförallt Västkustbanan och E6:an, är det högst prioriterade stråket för hela Halland och flaskhalsar utmed hela Västkustbanan behöver byggas bort.

Tillväxten framåt kommer företrädesvis att ske i de städerna som ligger utmed kusten. Till stor del handlar detta om förtätning i anslutning till Västkustbanan. Många

tätorter utmed den halländska kusten kommer att utöka sitt bostadsbestånd. Hallands utveckling de kommande åren kommer att likna de senaste årens utveckling karaktäriserad av en befolkningsökning i kommunernas centralorter och utmed vissa delar av kusten. En fortsatt befolkningsökning i redan tätbefolkade områden förutsätter god tillgång till spårbunden trafik.

Ökad sysselsättning och högt deltagande på arbetsmarknaden

Att Hallands befolkning växer har inneburit växande lokala arbetsmarknader. Endast Uppsala län har haft en starkare utveckling än Halland sedan år 2000. Och faktum är att Halland har haft en starkare procentuell utveckling än Stockholms län. Inflyttning och en växande befolkning innebär en ökad lokal efterfrågan vilket skapar arbeten i Halland.



Halland är vidare det län som har högst förvärvsfrekvens i Sverige. År 2013 var den 81,4 procent. Deltagandet på arbetsmarknaden bland befolkningen är en av regionens starkaste sidor. En förklaring till den höga förvärvsfrekvensen i Halland är den goda tillgängligheten till Göteborgs arbetsmarknad då många, företrädesvis från norra Halland pendlar över länsgränsen för att arbeta.

Hallänningarna har en hög och stigande utbildningsnivå. År 2012 hade 35 procent av hallänningarna en högskoleutbildning. Det ger en sjundeplats bland länen i Sverige. Det är inflyttarna som bidrar till den ökande utbildningsnivån. Den övervägande delen av dem har högskoleutbildning. Ser man till andelen som har eftergymnasial utbildning har Halland som helhet ungefär lika hög andel som riket. Det är storstadsregionerna och regioner med stora universitet som har högre genomsnittlig utbildningsnivå än Halland.

Det går bra för Halland. Människor vill flytta till Halland för den goda boendemiljön och den väl fungerande arbetsmarknaden. God tillgänglighet längs med kusten är en förutsättning för fortsatt tillväxt och fortsatt positivt halländskt bidrag till nationell samhällsnytta.

Förutsättningar för nyttorna

Att Västkustbanan utvecklas och att dess kapacitet höjs är förutsättningar för att nyttorna ska få genomslag, så även att tillgodose hallänningarna med goda bytespunkter utmed de nya höghastighetsbanorna.

Resandet ökar i hela Halland och mest ökar det i nordsydlig riktning utmed Västkustbanestråket. Det är inte bara inom Halland resandet ökar utan också över länsgränsen, främst mot Västra Götaland, men även mot Skåne. Allt tyder på att resandet kommer öka och att Västkustbanans betydelse därmed ökar. I takt med resandeökningen behöver fler turer inrättas och eventuellt också nya tågssystem. Dessutom vill Halland flytta över ytterligare resenärer till tågtrafiken då E6an redan idag har trängselproblem från Kungsbacka in mot Göteborg.

Om restiden kan kortas får Västkustbanan ytterligare ökad betydelse. Restiden mellan Göteborg och Malmö bör kortas ned till två timmar, vilket i sin tur innebär under en timme mellan Halmstad och Göteborg eller Malmö. För att uppnå detta är en hastighetshöjning till 250km per timme, företrädesvis mellan Kungsbacka och Ängelholm, nödvändig.

Andel förvärvsarbetande 2013 20-64 år (nattbefolkning)	
Hallands län	81,4%
Jönköpings län	80,6%
Jämtlands län	79,9%
Norrbottnens län	79,6%
Gotlands län	79,0%
Västernorrlands län	78,8%
Dalarnas län	78,6%
Stockholms län	78,5%
Kronobergs län	78,5%
Kalmar län	78,5%
Västerbottens län	78,4%
Västra Götalands län	77,2%
Riket	77,1%
Uppsala län	76,9%
Örebro län	76,7%
Gävleborgs län	76,7%
Västmanlands län	76,4%
Södermanlands län	76,4%
Blekinge län	76,1%
Östergötlands län	75,2%
Värmlands län	74,7%
Skåne län	72,1%

När vi studerat framtidens tågtrafik har vi upptäckt två viktiga funktioner som vi vet behöver åtgärdas. Den ena är sträckan Almedal – Kungsbacka inklusive Kungsbacka C som redan idag är hårt belastad och i framtiden kommer belastas med ännu mer trafik. Det andra funktionen som måste utredas mera är Halmstad C med tillhörande uppställnings- och underhållsfunktioner. Med genomgående och vändande tåg samt tre olika anslutande bansträckningar så finns behov av utredningar för att bereda plats för samtliga dessa tågssystem.

För att Halland ska kunna fortsätta bygga bostäder och bidra till Sveriges tillväxt är Väst kustbanan en livsnerv och den är även en förutsättning för att Halland ska få stor nytta av höghastighetsbanorna och bidra med underlag till dessa. Utbytet i Sydvästsverige mellan Göteborg och Malmö är stort. Från Halland vill vi nå en restid om cirka 3 timmar till Stockholm. Goda bytesmöjligheter i Göteborg och på sikt även i Hässleholm är viktiga för att uppnå detta. Även kopplingen till en nordlig Öresundsförbindelse är av vikt för de fortsatta nyttorna. Det ger såväl Halland som Göteborgsområdet en snabbare koppling till Köpenhamn. Vikten av en robust, kapacitetsstark och snabb Väst kustbana kan inte understrykas mer för att uppnå dessa nyttor.

Nyttor per kategori

Bostäder

Folkmängden i Halland har ökat under lång tid. Befolkningsökningen förklaras i första hand av en stor boendedriven inflyttning från angränsande kommuner i Västra Götaland och Småland. Hallands utveckling stärks av sitt läge i ett av de två områden i Sverige där befolkningstillväxten är som störst, där det ena är sydvästra Sverige mellan Göteborgsregionen och Malmö och det andra är området runt Stockholm

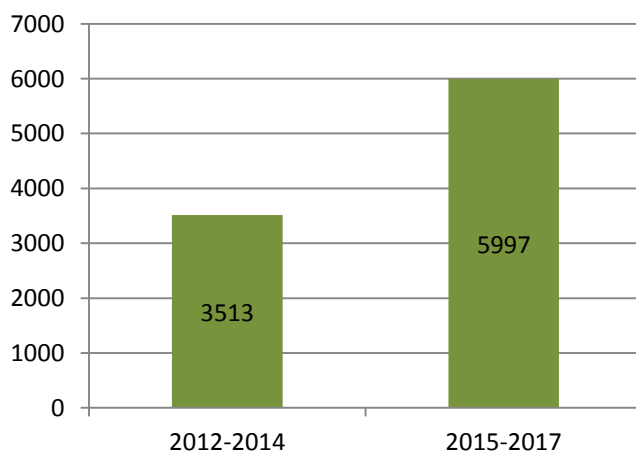
Den starkaste befolkningsutvecklingen i regionen ser vi längs med kusten, i den norra länsdelen och omkring de större tätorterna.

Planerat bostadsbyggande i de halländska kommunerna 2015-2017, geografisk fördelning.



Bostadsbyggande i Halland

Antal färdigställda/planerade bostäder



Bostadsbeståndet i Halland har ökat med cirka 3 500 bostäder de senaste tre åren. Fram till och med år 2017 planeras ytterligare 6 000 bostäder i de halländska kommuner totalt sett. Halland har idag en av de snabbaste byggtakterna i landet.

Med en snabbare Västkustbana ser vi att fler bostäder kan byggas och att Hallandskommunerna kan avlasta Göteborgsregionen och Skåne med attraktiva boendemiljöer inom pendlingsavstånd.

Halland som region växer stadigt och beräknas gå från dagens drygt 300 000 invånare till 340 000 år 2030.

Redan idag finns ett inflyttningsöverskott från andra delar av landet till Halland och många i regionen arbetar i Göteborgsregionen. En potential finns även i att knyta de södra

delarna av regionen närmare den skånska arbetsmarknaden. De attraktiva boendemiljöerna är en av förklaringarna till den stora inflyttningen. I Halland pendlar 35 procent av männen och 12 procent av kvinnorna över länsgränsen varje dag.

Södra Halland är till ytan ungefär lika stort som nordvästra Skåne, men har mindre än hälften så stor befolkning. I grunden är landskapen mycket lika med öppenhet och närhet till havet. Det säger lite om potentialen som snabbare förbindelser med Öresundsregionen kan ha för bostadsbyggandet i framför allt Laholm och Halmstad.

Restidsvinst

Ytterligare regionförstoring i Sydvästsverige där Halland kan utbyta kompetenser och kunskap med närliggande regioner och tillgodose med attraktiva boendemiljöer. Halland knyts inte endast närmare till Göteborgsregionen utan även kopplingen söderut mot Skåne stärks. Kortare restider kommer även att innebära att Västkustbanan och i förlängningen höghastighetsbanorna blir attraktivare resval, inte minst framför bil och flyg.

Restiden på Västkustbanan kommer att bli kortare efter hand, främst när hallandsåstunneln och Varbergstunneln tas i bruk. Med åtgärderna på Västkustbanan som nämndes i första avsnittet kommer sträckan Göteborg-Malmö att kunna sänkas ytterligare till endast två timmar. Till Stockholm från Halmstad kortas restiden via Göteborg från fyra till tre timmar och fem minuter, via Hässleholm kommer det att ta ytterligare fem minuter. Med dessa åtgärder blir kollektivtrafiken det naturliga valet för att nå storstadsområdena.

En ökad kapacitet, hastighet och robusthet innebär såväl kortare restider som ett mer pålitligt system. Vidare gör det kollektivtrafiken mer attraktiv som resval, där många idag pendlar med bil. Bytesmöjligheterna i Göteborg, mellan tåg och lokala färdmedel som spårvagn och buss, är en förutsättning för tågets attraktivitet.

God tillgänglighet i söder- och norrut samt till Stockholm innebär att tåget som resval blir betydligt mer attraktivt.

Färdigställda lägenheter i relation till bostadsbeståndet 2014	
<i>Län</i>	<i>Andel i promille</i>
(1) Uppsala län	10,6
(2) Örebro län	9,1
(3) Stockholms län	9,0
(4) Hallands län	7,7
Riket	6,2

Arbetsmarknad

En god tillgänglighet till storstadsområdena innebär en större arbetsmarknad för hallänningarna och deras grannar samt fler boendemöjligheter för de som arbetar i Göteborgsregionen. Den halländska arbetsmarknaden får närmare till Stockholm och en fortsatt befolknings- och näringslivstillväxt skapar nya arbetstillfällen, till exempel för bostadsbyggande och inom serviceyrken. Tillgängligheten ger även hallänningarna möjlig koppling till de stora lärosätena.

Hallänningarna kan mer än arbetsmarknaden inom regionen efterfrågar, vilket beror på att många som arbetar i Göteborgsregionen har valt att bosätta sig i norra Halland. De senaste decennierna har goda boendemiljöer i kombination med en hög tillgänglighet till Göteborgsregionens arbetsmarknad bidragit till en stark inflyttning. Norra Halland, företrädesvis Kungsbacka och Varberg, har en hög tillgänglighet till Göteborgsregionens arbetsmarknad. I södra Halland finns stor potential i en starkare koppling till Öresundsområdet med starka arbetsmarknadsregioner runt Helsingborg, i Malmö/Lund och Köpenhamnsområdet.

Ser man till andelen som har eftergymnasial utbildning har Halland som helhet ungefär lika hög andel som riket. Det är storstadsregionerna och regioner med stora universitet som har högre genomsnittlig utbildningsnivå än Halland. Att knyta Halland närmre universitetsstäderna är således en åtgärd för att ytterligare höja utbildningsnivåerna.

Särskilt för högutbildade kvinnor gäller att Hallands arbetsmarknad inte i tillräckligt hög grad efterfrågar kvinnlig arbetskraft med hög utbildning. Till en del beror det på branschammansättningen med en liten offentlig sektor. Detta i kombination med den boenderelaterade inflyttningen får som konsekvens att många behåller sitt jobb utanför länsgränsen, företrädesvis i Göteborg. Att tjänstesektorn ökar är inget unikt för Halland. Däremot drar Halland nytta av en större tjänstesektor. Jobben i tjänstesektorn lokaliseras till områden med stor befolkning och där de anställda i sektorn föredrar att bo. Kustnära har en stor dragningskraft. Västkustbanans betydelse för tjänsteresor ska inte underskattas.

En minskad restid bidrar till regionförstoring och regionintegration. Det är svårt att geografiskt öka arbetsmarknadsregionerna eftersom många hallänningar redan idag reser upp mot 60 minuter. Vi behöver istället jobba mer med regionintegration och minska restiden så att fler finner det värt att arbetspendla. Kortare restid mellan stationsorterna utmed Västkustbanan bidrar verksamt till denna regionintegration. Vi ser sedan några år tillbaka att resandet mellan orterna ökar och västkusten är på väg att bli en pärlbandsstad – regionen är den nya staden. Fler och fler upptäcker att det är möjligt att bo i den ena orten, jobba i en annan och handla i den tredje.

Miljö

En av de största potentialerna för att minska utsläppen i Halland är att föra över pendlings- och godsflöden till järnväg. Idag står transportererna för den största andelen utsläpp i regionen, hela 40 procent.

I norra Halland finns en stor gränsöverskridande pendling till Göteborgsregionen och allt tyder på att den kommer att öka framöver. På sträckan Kungsbacka – Göteborg råder redan idag kapacitetsbrist på såväl vägar som järnvägar och för resenärerna är det trångt under högtrafik. Kapaciteten måste öka för att tillgodose pendlingsbehovet och då finns möjlighet att föra över fler från bil till kollektivtrafik. Kollektivtrafikandelen ligger idag på 14 procent och det finns gott om potential i att öka den andelen. Av stor vikt är i så fall att Väst kustbanan kan göras ännu attraktivare för pendling, då den står för 1/3 av det totala resandet i länet.

För att pendling med kollektivtrafik ska vara attraktiv måste tågen vara såväl snabba som pålitliga och bytesmöjligheterna inom Göteborgsregionen behöver även de ses över för att säkerställa en smidig resa dörr till dörr. Inom Halland finns det också en potential för överflyttning till kollektivtrafiken emellan de större tätorterna och i resorna till Stockholm. Med en restid på runt tre timmar från Halmstad till Stockholm så bör flygresorna emellan städerna minska kraftigt.

Även söderut handlar det första hand om att göra tåg till en stark konkurrent till bilen. I södra Halland pendlar man ännu inte i samma omfattning som i norra delarna av länet. Potentialen att öka pendlingen är därmed stor och kollektivresandet kan redan från början bli det naturliga valet. Söderut uppstår också nytta i den långväga trafiken där påkopplingen på kontinentens höghastighetssystem kan minska flygresandet inom nordvästra Europa.

Med ökande godsflöden inom regionen och Hallands hamnar som växer kraftigt så finns en potential till att transportera mer gods via järnväg och fartyg, snarare än att låta lastbilstransporter längs med E6 öka. För att detta ska vara möjligt för operatörerna behövs mer plats beredas på och invid Väst kustbanan, i form av förbigångs- och uppställningsspår samt goda förbindelser till hamnarna och möjligheter till lastning och lossning.

Möjligheten att kunna öka antalet godstransporter och pendlingsutbudet genom att säkerställa goda transportmöjligheter inte bara på höghastighetsbanorna utan även i Syd västsverige kommer att innebära stora miljövinster.

Näringsliv

Genom snabba och smidiga förbindelser till de tre storstadsregionerna får näringslivet i Halland och omkringliggande regioner lättare att rekrytera rätt kompetenser samt att koppla upp sig mot olika näringslivsnätverk.

Hallänningarna har en genomsnittligt hög utbildningsgrad och kompetenserna i Halland är eftertraktade i företrädesvis Göteborgsregionen. Halland bidrar med välutbildad arbetskraft och även till bostadsförsörjningen i Göteborgsregionen.

Samma sak gäller även i södra Halland där kopplingen Öresundsregionen och det som nu kallas Greater Copenhagen skapar stora möjligheter. Södra Halland får genom fullt utbyggd Västkostbanan mycket bra kopplingen till ett av Skandinaviens viktigaste tillväxtområden. Detta har potential att koppla södra Halland till Öresundsregionen lika naturligt som Västerås eller Uppsala är kopplat till Stockholm.

Det halländska näringslivet gynnas av en bättre koppling till de svenska storstadsregionerna samt till flygplatserna i Landvetter och Kastrup/Copenhagen Airport. Ökad tillgänglighet kan även skapa förutsättningar för nya etableringar i regionen samt vara av godo för den halländska turismen som kan dra fler besökare via goda järnvägsförbindelser. Till följd av fortsatt tillväxt och bostadsbyggande främjas dessutom näringar som handel och tjänstesektorn.

Mer kapacitet på järnvägen öppnar upp möjligheter för näringar med stora godsflöden, inte minst Hallands hamnar. I och med att tillväxten koncentreras till kuststråket i Halland så kommer naturligtvis även näringslivet att växa där.

Genom att arbeta vidare med bättre rese-möjligheter på Västkostbanan så gynnas näringslivet såväl genom att lättare kunna rekrytera som genom att kopplas upp bättre mot övrigt näringsliv.

Social hållbarhet

Rörlighet är en god grund för social hållbarhet och för Hallands del handlar det om att ge hallänningarna bättre möjligheter till framförallt utbildning och arbete men även att nyttja samhällets funktioner i stort, till exempel sjukvård och nöjen.

Inte alla har möjlighet att förflytta sig i bil och av miljö- och trängselskäl är det dessutom önskvärt att fler väljer kollektivtrafiken. God tillgänglighet med kollektivtrafik har många fördelar men är inte minst en rättvisefråga som öppnar upp för fler valmöjligheter. Det är av godo såväl inom Halland som inom landet för den halländska befolkningen. Det bör även kunna påverka integrationen i en positiv riktning. Näringslivets tillgänglighet ska inte underskattas utan kan även den ha positiva effekter för utvecklingen i mindre samhällen.

En snabb och kapacitetsstark Väst kustbana minskar avstånden inte bara i tid utan även psykologiskt om fler avgångar skulle vara möjliga. Allas möjlighet till utbildning och arbete främjas av satsningar på Väst kustbanan och goda kommunikationer till Stockholm via höghastighetsbanorna.

Ökade möjligheter till geografisk rörlighet på arbetsmarknaden skapar större möjligheter för personer som står långt från arbetsmarknaden att hitta arbete. Tillgänglighet med tågresor blir också betydligt billigare för dessa personer än om de behöver resa med bil. I Halmstad finns stora möjligheter till social nytta genom relativ geografisk närhet mellan socioekonomiskt utsatta områden och Väst kustbanan.

Även integration av nyanlända flyktingar eller migranter kan underlättas av en utbyggd Väst kustbana och höghastighetskopplingar. En stark tågtrafik möjliggör och underlättar bättre samarbeten mellan kommuner och regioner i integrationsarbetet genom större geografiska upptagningsområden.