SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2145

av Rickard Nordin m.fl. (C)

Färdigställande av Västkustbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att snarast färdigställa utbyggnaden av dubbelspår längs hela sträckningen mellan Göteborg och Malmö och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Västkustbanan är järnvägen mellan Göteborg och Malmö, i förlängningen järnvägen mellan Oslo och Köpenhamn. Sträckan förbinder cirka 8 miljoner av Skandinaviens invånare och några av de största befolkningscentren.

Redan år 1992/93 beslutade riksdagen om utbyggnad av dubbelspår längs sträckan. Utbyggnad av dubbelspår längs sträckningen har gjorts stegvis. Sedan dess har bland annat Hallandsåstunneln färdigställts. Innan Västkustbanan har fullständig utbyggnad av dubbelspår har den inte uppnått sin fulla potential. Den sista delen på Västkustbanan, sträckan mellan Maria och Helsingborg C, tog sig för första gången in i nationell plan 2018–2033. Men projektet är inte fullfinansierat i planen och ligger med sen byggstart, runt 2029, dvs den sista sträckan börjar inte byggas ut förrän fem år efter att Varbergs tunneln och Ängelholm–Maria tagits i bruk. Detta är inte acceptabelt. Resande utvecklingen med tåg längs Västkustbanan har varit mycket stark och det är enkelspåren som begränsar möjligheterna att köra fler tåg. Med dubbelspår på sista sträckan Maria

Helsingborg C kan antalet tåg per timme öka från dagens 8 till mellan 30 och 40 tåg per timme. Genom att inte prioritera ett tidigareläggande av färdigställandet av Västkustbanan skjuter man samhällsnyttorna framför sig vilket i dagens läge är ett slöseri med skattemedel.

Dubbelspår längs hela sträckan skulle innebära ökad kapacitet med fler avgångar, kortare restider och ökad punktlighet. Den förbättrade tillgängligheten bidrar till att skapa en större arbetsmarknadspendling, bättre förutsättningar för svensk industri, export och tillväxt.

Vid en fullskalig utbyggnad av dubbelspår längs hela Västkustbanan skulle kapaciteten öka. Mer godstrafik kan övergå från väg till järnväg, vilket både ökar säkerheten i trafiken och innebär tydliga miljövinster i form av minskade utsläpp.

Västkusten med sina över 3 miljoner invånare i Västra Götaland, Halland och Skåne är Sveriges befolkningscentrum. Att inte ens ha dubbelspår längs den primära sträckan för att förbinda denna del av Sverige är anmärkningsvärt. Utbyggnad av dubbelspår på den sista delsträckan är avgörande för utvecklingen av Västsverige, därför behöver utbyggnaden tidigareläggas.

Rickard Nordin (C)

Magnus Haara (C) *Niels Paarup-Petersen (C)*