

Motion till riksdagen 2021/22:3508

av Jonny Cato m.fl. (C)

Färdigställande av Väst kustbanan

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

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

Redan år 1992/1993 beslutade riksdagen om utbyggnad av dubbelspår längs sträckan. Utbyggnad av dubbelspår längs sträckningen har gjorts stegvis. Sedan dess har bland annat Hallandsåsens tunnel färdigställts. Innan Väst kustbanan har fullständig utbyggnad av dubbelspår har den inte uppnått sin fulla potential. Den sista delen på Väst kustbanan, sträckan mellan Maria och Helsingborg C, togs 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 Varbergstunneln och Ängelholm–Maria tagits i bruk. Detta är inte acceptabelt. Resandeutvecklingen med tåg längs Väst kustbanan 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 Väst kustbanan skjuter man samhällsnyttorna framför sig, vilket i dagens läge är ett slöseri med skattemedel.

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

Vid en fullskalig utbyggnad av dubbelspår längs hela Väst kustbanan 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.

Väst kusten 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, och därför behöver utbyggnaden tidigareläggas.

Jonny Cato (C)

Rickard Nordin (C)

Niels Paarup-Petersen (C)