

Motion till riksdagen 2022/23:1789

av **Ulrika Heindorff m.fl. (M)**

Färdigställande av Väst kustbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att färdigställa utbyggnaden av Väst kustbanan med dubbelspår längs hela sträckningen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Väst kustbanan är järnvägen mellan Göteborg och Lund/Malmö, i förlängningen hela sträckan mellan Oslo och Köpenhamn. Det är en sträcka där många människor dagligen pendlar till både arbete, studier och fritidsaktiviteter. Järnvägen förbinder några av Skandinaviens största och viktigaste befolkningscentrum. I korridoren Oslo–Göteborg–Köpenhamn finns åtta av Skandinaviens 20 miljoner invånare. Här finns också 50 procent av Skandinaviens industriella kapacitet och många universitet, högskolor och forskningsanläggningar, vilka tillsammans bildar en viktig tillväxtkorridor. På västkusten bor nästan 1/3 av Sveriges befolkning.

Trots att Trafikverket har pekat ut Väst kustbanan Lund–Göteborg som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser har den 283 kilometer långa järnvägen fortfarande ungefär två och en halv mil enkelspår¹. Sträckan mellan Ängelholm och Maria i norra Helsingborg är en viktig förbindelse för persontrafik i västra Sverige. Cirka 85 procent av Väst kustbanan är idag dubbelspår. Den 24 kilometer långa sträckan Ängelholm–Maria är en flaskhals i systemet. Det är en av de sista sträckorna att byggas ut till dubbelspår.² Dubbelspår längs hela Väst kustbanan skulle medföra ökad kapacitet med fler avgångar och fler tåg, snabbare transporter, kortare restider och ökad punktlighet. Den förbättrade tillgängligheten bidrar till att skapa en större arbetsmarknad där fler kan bo kvar på sin hemort och pendla till arbetet. Detta är helt avgörande för

¹ <https://www.infrastrukturnyheter.se/20210824/25166/dubbelsparsutbyggnad-mellan-angelholm-och-maria-station-i-helsingborg-okar>.

² <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-skane-lan/vastkustbanan-angelholm-maria-dubbelsparsutbyggnad/>.

arbetspendlingen och tillväxten i många av de mindre kommunerna i Skåne och Halland. Mer godstrafik kan dessutom föras över från väg till järnväg, vilket minskar belastningen på vägarna och minskar antalet trafikolyckor och dödsfall i trafiken. Miljövinsterna är tydliga genom minskade utsläpp av växthusgaser.

Beslut om att bygga ut Västkustbanan till dubbelspår togs av riksdagen redan 1992/93. Trots att det därmed har gått 25 år sedan beslutet togs är utbyggnaden fortfarande inte fullt genomförd. Omkring 15 procent av sträckan saknar fortfarande dubbelspår enligt Trafikverket.

I april 2021 la dåvarande regeringen fram en infrastrukturproposition.³ Som en följd av detta lämnade Trafikverket den 30 november samma höst sitt förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2022–2033. Samtidigt gick planförslaget på extern remiss.⁴ Dubbelspår mellan Maria och Helsingborg finns fortsatt med i nationella planen men tidsplanen är förskjuten.

I början av september 2019 startade förberedelserna inför byggandet av tunneln under Varberg (Varberg–Hamra), vilket är en viktig del av utbyggnaden av Västkustbanan. Sedan augusti 2020 är Trafikverket igång med utbyggnaden mellan Ängelholm och Maria station. Som en del av utbyggnaden av Västkustbanan byggs 24 kilometer dubbelspår på en sträcka som tidigare varit enkelspårig mellan Ängelholm station och Maria station i Helsingborg. I projektet ingår även ombyggnationen av fyra stationer längs med sträckan: Ängelholm, Ödåkra, Kattarp och Maria. I maj 2024 ska projektet stå klart.⁵ Det har länge funnits en bred politisk enighet om att Västkustbanan är underdimensionerad och i behov av dubbelspår längs hela sträckan. År 2017 slöts en överenskommelse mellan Region Skåne, Region Halland och kommuner från Lund i söder till Kungsbacka i norr. Trafikverket har tecknat ett medfinansieringsavtal när det gäller utbyggnad till dubbelspår mellan Ängelholm och Maria station.

När sträckan mellan Ängelholm och Maria station byggts ut med dubbelspår skulle antalet tåg per timme kunna öka till tio. Kompletteras det med att även bygga ut den sista biten mellan Maria station och Helsingborg C, den sträcka regeringen nu valt att prioritera ner, kan antalet tåg öka till 30–40 per timme. En så stor ökning skulle ge helt andra förutsättningar för människor att pendla till studier och arbete, för företag att hitta och rekrytera rätt kompetens och för ökad tillväxt i hela Öresundsregionen.

Det är nu hög tid att fullfölja det beslut riksdagen tog för över 25 år sedan med dubbelspår längs hela Västkustbanan. För att beslutet ska vara verkställt ska utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår snarast färdigställas genom att sträckan Maria–Helsingborg skyndsamt byggs ut med dubbelspår. Detta bör ges regeringen till känna.

Ulrika Heindorff (M)

Lars Püß (M)

Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M)

Helena Storckenfeldt (M)

³ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2021/04/prop.-202021151/>.

⁴ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/>.

⁵ <https://www.infrastrukturnyheter.se/20210824/25166/dubbelsparsutbyggnad-mellan-angelholm-och-maria-station-i-helsingborg-okar>.