SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:467

av Mats Sander (M)

Dubbelspår på hela Västkustbanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att den återstående enkelspåriga sträckan mellan Maria station och Helsingborg C byggs ut till dubbelspår så skyndsamt som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att valet av järnvägssträckning samt Helsingborg C:s framtida placering och utformning sker med stor hänsyn till Helsingborgs långsiktiga stadsutveckling och i nära samverkan med Helsingborgs stad och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att fortsatt planering av dubbelspårsutbyggnaden kan påbörjas utan onödigt dröjsmål efter lokaliseringsutredningens slutförande och att förutsättningarna för finansiering och genomförande klarläggs inför nästa revidering av den nationella transportinfrastrukturplanen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Västkustbanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Den förbinder Göteborg, Halland och Skåne och är avgörande för många människors möjligheter att pendla till arbete och utbildning. Den har också stor betydelse för näringslivet längs hela västkusten.

Stora delar av banan har byggts ut till dubbelspår. År 2023 blev sträckan mellan Ängelholm och Maria station klar och 2025 öppnades dubbelspåret genom Varberg. Nu återstår bara 4,5 kilometer enkelspår mellan Maria station och Helsingborg C.

Det är en kort sträcka, men den begränsar trafiken på hela Västkustbanan. Tågen måste anpassas till mötande trafik, tidtabellerna blir svårare att lägga och förseningar riskerar att sprida sig vidare i järnvägssystemet.

Trafikverket räknar med att lokaliseringsutredningen för den återstående sträckan ska vara färdig i början av 2028. Ändå riskerar nästa steg i planeringen att få vänta till revideringen av den nationella transportinfrastrukturplanen 2030.

Det är svårt att förstå varför arbetet ska behöva stanna upp i två år när Sverige redan har investerat så mycket i att bygga ut resten av Västkustbanan. Vi borde i stället förbereda nästa steg medan utredningen fortfarande pågår, så att arbetet kan fortsätta utan onödiga uppehåll.

För Helsingborg och nordvästra Skåne är detta en viktig fråga. Öresundstågen binder samman arbetsmarknaderna i Skåne och Halland och vidare mot Göteborg. Med bättre kapacitet och tillförlitlighet kan fler människor välja tåget och få större möjligheter att arbeta eller studera på en annan ort än där de bor.

Det finns också ett tydligt samhällsekonomiskt perspektiv. Sedan riksdagsbeslutet 1992 har Sverige investerat stora resurser i dubbelspår längs västkusten. Så länge den sista flaskhalsen finns kvar får vi inte full nytta av dessa investeringar.

Samtidigt är de återstående kilometerna inte okomplicerade. Järnvägen går genom en tät stadsmiljö och Trafikverket utreder flera alternativ för både sträckningen och Helsingborg C:s framtida placering.

Som helsingborgare är det här särskilt viktigt för mig. Valet av lösning kommer att påverka staden under mycket lång tid. Det handlar om var vi kan bygga bostäder och arbetsplatser, hur stadsdelar kan knytas samman och hur människor ska kunna röra sig genom staden.

Helsingborg måste därför ha ett verkligt inflytande över den fortsatta planeringen. Staten och staden behöver hitta en lösning som ger järnvägen den kapacitet som krävs utan att skapa nya problem för stadens utveckling. Det är viktigt att bygga så snabbt som möjligt, men vi måste också välja rätt lösning.

Vi behöver dessutom se längre än till Helsingborg. En framtida fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör kan få stor betydelse för transportsystemet i Öresundsregionen. Greater Copenhagen och String, som sträcker sig från Oslo till Hamburg, arbetar med att stärka förbindelserna i norra Europa. Den nya fasta förbindelsen under Fehmarn Bält kommer att knyta Skandinavien närmare kontinenten.

Även totalförsvarets behov behöver vägas in. Med Sverige, Danmark och Norge som medlemmar i Nato har fungerande transportförbindelser mellan länderna fått ökad betydelse. Det gäller både möjligheten att transportera personal och materiel och behovet av alternativa transportvägar vid kriser och höjd beredskap.

Den lösning som nu väljs för Västkustbanan bör därför inte försvåra framtida utveckling av förbindelserna över Öresund.

Regeringen fastställde i april 2026 den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Fortsatt utredning av sträckan finns med, men någon finansiering för själva utbyggnaden finns inte i planen.

Det behövs därför besked om hur projektet ska drivas vidare efter lokaliseringsutredningen. Nästa steg i planeringen och förutsättningarna för finansiering måste förberedas i tid. Olika alternativ behöver självklart prövas utifrån kostnader, samhällsekonomisk nytta och konsekvenserna för Helsingborg.

Vi ska använda statens pengar ansvarsfullt. Men vi måste också se till att tidigare investeringar kommer till full nytta.

Efter årtionden av utbyggnad återstår nu bara 4,5 kilometer innan hela Västkustbanan har dubbelspår.

Det är dags att färdigställa arbetet. Så snabbt som möjligt och med en lösning som fungerar för både järnvägen och Helsingborg under lång tid framöver.

Mats Sander (M)