



Låt inte Väst kustbanan stå tillbaka för resursbrist ännu en gång!

Väst kustbanan är redan i dag av avgörande betydelse som länk för person- och godstrafik mellan storstadsregionerna Oslo-Göteborg och Malmö-Köpenhamn – men potentialen är mångfalt större. I dag har 88 procent av Väst kustbanan dubbelspår. Kvarstår gör Varberg-Hamra och Ängelholm-Helsingborg C med sammanlagt 35 km enkelspår. Sträckorna med enkelspår innebär att bara en bråkdel av Väst kustbanans potentiella kapacitet kan utnyttjas, vilket innebär att bostadsbyggandet hämmas, utebliven miljönytta och att hårt trafikerade vägar inte avlastas. Nu måste regeringen säkerställa finansieringen av både planerad dubbelspårsutbyggnad och att kvarvarande sträckor utan dubbelspår åtgärdas.

I dag består Väst kustbanan till nära nio tiondelar av dubbelspår. Sedan Hallandsåstunneln togs i bruk har kapaciteten på sträckan stärkts från 4 tåg per timme till 24 och den möjliga godsvikten har fördubblats – men kvarvarande flaskhalsar innebär att bara en bråkdel av kapaciteten tas tillvara. Från Ängelholm och söderut kan det bara gå åtta tåg per timme, övriga tåg måste ta andra vägar. Det saknas dubbelspår genom Varberg och även där är begränsningen åtta tåg per timme.

Trafikverket har pekat ut Väst kustbanan Lund-Göteborg som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Men nu hotar resursbrist att stoppa planerad dubbelspårsutbyggnad, från Ängelholm och söderut. Det framgår av Trafikverkets inriktningsplanering. Detta får inte ske. Tvärtom behöver den redan planerade utbyggnaden Ängelholm-Maria station i Helsingborgs norra delar utökas så att den når ända fram till Helsingborgs C – annars blir den sista sträckan en flaskhals. Utbyggnad av Väst kustbanan till dubbelspår Maria-Helsingborg behöver prioriteras i kommande nationella plan.

Hallandsåstunneln, i praktiken två parallella nio kilometer långa järnvägstunnlar, tog 23 år att bygga och bedöms ha kostat cirka 11 miljarder kronor. Att vänta ytterligare med att bygga dubbelspår längs den återstående dryga tiondelen av Väst kustbanan vore oförsvarligt.

I Skåne, Halland och Västra Götaland bor en tredjedel av Sveriges befolkning. Den samlade nyttan för samhället, miljön och klimatet som skulle följa av dubbelspår längs hela Väst kustbanan är oomtvistad. Det skulle skapa möjligheter för fler klimatsmarta transporter av gods på järnväg, skapa bättre pendlingsmöjligheter till arbete och studier, bidra till ett starkt ökat bostadsbyggande i Helsingborg och bli en naturlig förbindelse till kontinenten via Malmö och Öresundsbron.

Riksdagen slog redan 1992 fast att hela den redan då hundraåriga Väst kustbanan ska ha dubbelspår. Frågan har sedan debatterats i snart ett kvarts decennium. Men jobbet är fortfarande inte slutfört.

Även i norsk infrastrukturplanering framhålls betydelsen av Väst kustbanan. "I denne sammenheng er åpning av dobbeltspor gjennom Hallandsåsen i 2015 et viktig



bidrag. For godstrafikken til og fra Europa er det et betydelig potensial", står det i Nasjonal transportplan 2018-2029 (februari 2016).

"Det framstår som ironiskt att sträckor som är betydligt mindre komplicerade att åtgärda lämnats kvar under det kvartssekel tunnelbygget pågått", konstaterade Naturskyddsföreningen i en debattartikel i samband med att Hallandsåstunneln invigdes.

Nu förbereder Trafikverket äntligen för en utbyggnad av dubbelspår på de kvarvarande sträckorna, från Ängelholm och söderut in till Helsingborg C. Det får inte få hotas av resursbrist.

Regeringen måste säkerställa att det finns tillräckliga resurser för den planerade utbyggnaden Ängelholm-Maria station och i infrastrukturproposition öronmärka resurser för utbyggnad till dubbelspår det sista fåtalet kilometer järnväg.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Starming".

Mikael Starming
Utvecklingsdirektör
Region Skåne

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Preuss".

Jörgen Preuss
Bitr regiondirektör
Region Halland