

# JOBDET ÄR KLART, MEN INTE FÄRDIGT.

Invigningen av Hallandsåsen betyder att den dyraste och mest komplicerade åtgärden på Väst kustbanan är avklarad. Men tunnelns fulla effekt märks först den dag hela Väst kustbanan har dubbelspår. Här transporteras bland annat stora delar av Sveriges import och export. Som en av Skandinavien viktiga sträckningar kommer utbyggnad till dubbelspår att göra livet lättare och resan snabbare för miljoner människor.

Förutsatt att den sista flaskhalsen byggs bort.

## VARBERG–HAMRA

Med bygget av Varbergstunneln försvinner det sista enkelspåret i Halland. År 2024 kör tågen på dubbelspår genom tunneln. Det blir smidigt att passera genom Varberg. Men för alla som fortsätter sin resa söderut kvarstår problem.

## HALLANDSÅS

December vintern 2015 kör de första tågen genom Hallandsåsen-tunneln. Det innebär 24 tåg i timmen istället för 4, fördubblad godskapacitet och kortare restider. Men så länge det kvarstår flaskhalsar på Väst kustbanan innebär en resa söder om tunneln fortsatt trängsel där de nya dubbelspåren möter gamla enkelspår.

## ÄNGELHOLM C–MARIA STATION

Redan idag är det mycket trångt på enkelspåret mellan Ängelholm C och Maria station i Helsingborg. Trafikverkets plan för dubbelspår på etappen senast 2024 kommer öka kapaciteten och minska restiden avsevärt.

## MARIA STATION–HELSINGBORG C

Idag är det enkelspår mellan Maria station och Helsingborg C. Det kommer det även att vara år 2024 – eftersom sträckan idag inte ens finns med i Trafikverkets planer. Det betyder att dessa 4 kilometer då är den enda sträckan med enkelspår längs hela Väst kustbanan.

**Det är dyrt att bygga järnväg. Men dyrare att låta bli.**



Färdig



I nationell plan 2014-2025



Ej planerad

**Tunneln genom Hallandsåsen** är i bruk. Det innebär att det återstår tre flaskhalsar innan Västkustbanan når sin fulla kapacitet. Två är under bearbetning. Återstår en. Fyra ynka kilometer – som riskerar att proppa igen Sveriges starkaste tillväxtstråk.

---