

KAPACITETSBRISTEN PÅ VÄSTKUSTBANAN FIRAR 25 ÅR!

1992 beslutade riksdagen om en utbyggnad av hela Väst kustbanan. Men tyvärr kan vi inte fira något 25-årsjubileum – för jobbet är inte klart. Stora investeringar har skett för att rusta upp banan, bland annat har Hallandsåstunneln invigts. Men vinsterna av dessa investeringar dröjer, för fortfarande finns 4,5 kilometer enkelspår som inte är planerade för utbyggnad. Det är med andra ord dags att bygga klart!

Längs Väst kustbanan verkar några av landets viktigaste exportindustrier. Inom 30-mil från Göteborg finns 50 procent av Skandinaviens industriella kapacitet. Dessa företag bidrar redan till sysselsättningen men skulle kunna erbjuda ännu fler arbeten som nu inte tillsätts på grund av kompetensbrist i närheten av arbetsplatserna. En fullt utbyggd Väst kustbana skulle förbättra jobbmatchningen, eftersom dubbelspår innebär att fler kan arbetspendla längre sträckor på kortare tid.

Det är inte bara vi som säger att Väst kustbanan är avgörande för arbetspendlingen och gods- trafik. Trafikverket ser den som en av Sveriges viktigaste järnvägssträckor. Väst kustbanan är också viktig för våra grannländer. Den är Norges järnväg ut till Europa och binder samman Oslo med Köpenhamn. Denna betydelse kommer att öka när Fehmarn Bält-förbindelsen, en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland, står klar inom cirka tio år. Då kommer tågen att kunna gå hela vägen till kontinenten. Men om regeringen dröjer med sitt beslut och Väst kustbanan inte byggs ut så kommer varken vår stora handelspartner Norge eller Sverige att kunna nyttja dessa möjligheter fullt ut.

Sveriges globala företag är beroende av pålitliga godstransporter. Varje minut som en leverans är försenad kostar företagen stora belopp. För att järnvägen ska vara ett realt alternativ för godstransporter måste järnvägen vara pålitlig. Men för att få så hållbara transporter som möjligt vill många företag i stället frakta mer på järnvägen. Åtgärdas Väst kustbanan ökar Sveriges globala konkurrenskraft och möjligheterna att nå uppsatta miljö- och klimatmål.

De korta sträckorna med enkelspår, en tiondel av hela Väst kustbanan, innebär att bara en bråkdel av dess potential kan nyttjas. Bostadsbyggandet hämmas, miljönyttorna uteblir och hårt trafikerade vägar avlastas inte. Det är därför vi vågar påstå att det vore dumsnålt att inte bygga ut banan.

När Hallandsåstunneln togs i trafik i december 2015 ökade kapaciteten från fyra till 24 tåg per timme. Samtidigt fördubblar tunnlarna den möjliga godsvikten och reducerar störningarna på Väst kustbanan. Men denna kapacitetsförstärkning möter alltså i Helsingborg ett enkelspår på 4,5 kilometer.

Byggs sträckan ut kan vi däremot mer än fördubbla kapaciteten, från 110 till 228 tåg per dygn. Med dubbelspår skapas utrymme för fler tåg, tätare avgångar, kortare restider och bättre punktlighet. Ett pendeltåg kan ta lika många passagerare som 200 bussar eller 1 000 personbilar.

Två av tre sträckor är planerade för utbyggnad. Varbergstunneln och delsträckan Ängelholm-Maria station finns i nuvarande nationell plan för 2014–2025, vilka förutsätts säkerställas även i kommande plan. Nu kvarstår de sista 4,5 kilometrerna mellan Maria station och Helsingborg C. Sträckan måste in i kommande nationella infrastrukturplan. Halmstad C

och Helsingborg C är strategiska noder med begränsad kapacitet. Även stärkt kapacitet på Halmstad C och Helsingborg C måste in i nationell plan. Järnvägen är aldrig starkare än sin svagaste länk. Det är först när den sista flaskhalsen försvinner som full effekt av tidigare investeringar, exempelvis de 11 miljarder kronor som Hallandsåstunneln kostade, kan uppnås. Vinsterna med dubbelspår hela banan är enorma:

- ▶ **Miljö- och klimatvinster, när person- och godstransporter kan flyttas över från väg till järnväg**
- ▶ **Restiden mellan Malmö och Göteborg kan bli under 2 timmar**
- ▶ **Kapaciteten på spåren motsvarar en 16-filig motorväg**
- ▶ **Trafiken kan femdubblas, från 8 tåg/timme till 30–40 tåg/timme**
- ▶ **Bidrar till regionförstoringen då dagens flaskhalsar är ett hinder för att utveckla den regionala kollektivtrafiken**
- ▶ **Minst 25 000 nya bostäder kan byggas längs med Västkusten i Skåne och Halland**
- ▶ **Ger tydliga samplaneringsvinster, som lägre kostnader och kortare genomförandetid, om projektet genomförs tillsammans med etappen Ängelholm-Maria station.**

Stora investeringar har gjorts, men så länge de kvarvarande kilometerna enkelspår kvarstår får vi inte ut effekterna av dem. Nu har regeringen chansen att göra det som flera tidigare regeringar misslyckats med: att slutföra det infrastrukturprojekt som påbörjades för hela 25 år sedan.

Vi är många som väntat länge nog. Bygg klart hela Västkustbanan till dubbelspår!

Mätta Ivarsson (MP), regionråd, Region Skåne

Dag Hultefors (M), regionråd, Region Halland

Crister Fritzson, vd, SJ

Gunnar Hagman, vd, Skanska Sverige

Kenneth Nilsson, vd, Resurs Bank AB

Björn Alvensgrip, vd, HallandsHamnar AB

Ola Ringdahl, koncernchef, Nord-Lock Group

Jan Secher, vd, Perstorp Holding AB

Stephen Hwang, rektor, Högskolan i Halmstad

Bo Adling, ansvarig för bostadsfrågor, Sveriges Byggindustrier Syd

Per Tryding, vice vd, Sydsvenska industri- och handelskammaren

Anders Yllfors, vd, Boxon AB

Benny Thøgersen, vd, Catena

Niels Vallö, vd, Helsingborgs Hamn AB

Carin Stoeckmann, vd, Byggmästarn i Skåne AB

Göran Hellström, vd, Navet AB