

Publicerad 151209



Järnvägstunneln genom Hallandsåsen är nu invigd. Men fortfarande saknas ett dubbelspår till Helsingborg för att få ut den fulla potentialen av Västkustbanan. Foto: Kerstin Eriksson/Trafikverket

Bygg ut längs ”Flestkusten”

Järnvägar. Satsningar på infrastrukturen i Sverigeförhandlingen måste inkludera västkusten med Malmö, Göteborg, Köpenhamn och Oslo. Låt inte landsgränser begränsa utvecklingen i Nordens mest folkrika region – ”Flestkusten”.



[Johan Trouvé mfl](#), vd Västsvenska Handelskammaren

Lucia kommer med goda nyheter denna vinter. Efter sju sorger och åtta bedrävelser är så äntligen tunneln genom Hallandsåsen färdig. Restiden mellan Göteborg och Köpenhamn kortas och en kritisk flaskhals försvinner.

Men - fortfarande saknas ett dubbelspår till Helsingborg för att få ut den fulla potentialen av Västkustbanan. Västkusten och korridoren mellan Köpenhamn och Oslo är Nordens mest tätbefolkade område. Det bor helt enkelt flest i väst. Detta faktum syns dock inte i regeringens satsningar på järnväg.

Med hjälp av en utbyggnad av stambanor för höghastighetståg vill regeringen knyta samman Sveriges storstäder med huvudstaden och utveckla storstadsregionerna med bostadsbyggande kring de nya spåren.

Vad HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman, de ansvariga Sverigeförhandlarna, inte får glömma är att två av Sveriges storstäder, Malmö och Göteborg, även har behov av goda transporter sinsemellan. De ligger dessutom närmare andra nordiska huvudstäder än Stockholm. Malmö och Göteborg har därmed behov av kommunikationer även till Oslo och Köpenhamn.

Sverigeförhandlingen har valt att helt bortse från västkusten och att binda samman städerna där. Detta trots att regionen totalt sett omfattar nästan 8 av Skandinaviens 19 miljoner invånare. Sträckan Malmö/Lund-Göteborg slog under sommaren rekord med en 25-procentig ökning av resenärer sedan SJ kortat restiden och ökat frekvensen på tågen.

Inom en 30-milsradie från Göteborg återfinns 50 procent av Skandinaviens industriella kapacitet. I denna region bildas varje år 44 000 nya företag och med det en mängd nya arbetstillfällen. För att hålla även i en global konkurrens krävs en väl utbyggd infrastruktur som klarar framtidens miljöomställningar och ökade urbanisering. Så är det inte i dag.

Hamnarna i Göteborg, Halmstad, Helsingborg och Malmö är viktiga noder när det gäller godstransporten längs med Västkustbanan. Bristande kapacitet på spåren hindrar inte bara det ekonomiska godsflödet, utan försenar också omflyttningen av gods från väg till järnväg.

Det krävs kraftfulla förbättringar på hela Västkustbanan för att öka godstransporterna på järnväg, men låt oss börja med ett dubbelspår från Hallandsåstunneln till Helsingborg.

En Halmstadbo som vill pendla till Köpenhamn har i dag goda möjligheter till detta, många av flaskhalsarna på Västkustbanan har byggts bort. I dag hamnar restiden på dryga två timmar och tio minuter. En utbyggnad av spåren hade sparat ytterligare 40 minuter.

Nittio minuter på ett bekvämt tåg skulle möjliggöra dagspendling och därmed en dramatiskt förstörd arbetsmarkandsregion.

För den göteborgare som vill pendla till Oslo går problematiken igen. I dag finns det inga realistiska spårbundna förbindelser att förlita sig på. En bilresa tar tre timmar och en tågresa landar på cirka fyra timmar. Arbetspendling är helt enkelt inte möjligt.

Självklart är det viktigt med utbyggnad av stambanorna till Stockholm. Men om tåget ska bli ett reellt alternativ till andra, i dag mer pålitliga transportsätt som flyg och bil, så måste det satsas mer på tätbefolkade områden och på att få ner restiden.

Satsningar på infrastruktur måste inkludera västkusten med Malmö, Göteborg, Köpenhamn och Oslo. Låt inte landsgränser begränsa utvecklingen i Nordens mest folkrika region – Flestkusten.

- [Johan Trouvé](#), vd Västsvenska Handelskammaren
- [Per Tryding](#), vice vd Sydsvenska Industri- och Handelskammaren