SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2078

av Jan Riise (MP)

Tågtrafiken i Halland

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsnätet i Halland, från Skåne till Göteborg, inom ramen för det utvecklingsarbete som sker bör ses som infrastruktur för livskraftiga arbetsregioner och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att järnvägsnätet i Halland, från Skåne till Göteborg, bör inkluderas för utveckling av infrastruktur för såväl de förändrade godsströmmar som Fehmarn Bält-förbindelsen skapar som de krav som kan komma att ställas med anledning av det svenska Natomedlemskapet och det geopolitiska läget, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan, Markarydsbanan och Viskadalsbanan bör behållas och inkluderas med de utvecklingsförutsättningar som ges av såväl försvars- och Natoskäl som för arbets- och studieregioner och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Tågtrafiken i Sverige har varit livligt debatterad under de senaste åren. Har det inte handlat om tågoperatörernas oförmåga att leverera så har det varit behovet av nya stambanor för snabba tåg eller möjligheten att faktiskt på ett rimligt enkelt sätt boka och köpa en biljett för att resa med tåg ut i Europa.

Mindre ofta har frågorna kring möjligheterna att bo, leva och verka där en vill och ändå ha en rimlig tillgång till samhällsservice som vård, utbildning, arbetsmarknad och kultur – även utan bil – diskuterats. Under de allra senaste åren har ytterligare en dimension kommit till; det allvarliga säkerhetsläget och medlemskapet i Nato har placerat järnvägar och deras förutsättningar centralt i planeringen för ett utökat försvar och försvarssamarbete.

Pendling för arbete och studier

Järnvägarna i Sverige har nyckelroller lokalt, regionalt och nationellt. Med ett samordnat nätverk av snabbtåg, regionala tåg och lokaltrafik är det möjligt att resa från Torup till Torino, sömlöst och på samma biljett, för jobb eller rekreation. Eller dagligen från Knäred till Halmstad och tillbaka för att studera eller arbeta.

Sammantaget skapar sådana åtgärder möjligheter för allt fler att skaffa jobb eller utbildning som de vill ha, även om avståndet är lite längre. Arbetsregionen blir större och förutsättningarna att få rätt kompetens på rätt ställe blir bättre. Att behålla och utveckla de tvärförbindelser som finns kommer visa sig vara både nödvändigt och samhällsekonomiskt fördelaktigt – och bidra till en högre livskvalitet för de som kan välja att bo ”på landet” eller någon annanstans än i de större städerna.

Forskningen på området talar allt mer om ”rättvisa transporter”. Det handlar bland annat om att alla ska ha tillgång till goda möjligheter att resa till exempelvis en arbetsplats. Lösningen på trängsel på pendlingslederna är kanske inte att bygga en fil till utan snarare att förbättra pendeltågstrafiken eller anlägga cykelvägar.

Fehmarn Bält-förbindelsen

Mellan Danmark och Tyskland öppnas Fehmarn Bält-tunneln för järnvägs- och vägtrafik 2030 (enligt nuvarande planer). Detta kommer markant ändra godsflödena in i och ut ur Sverige. Risken är överhängande att vi får stora mängder gods på vägarna, inte minst på E6 mellan Göteborg och Öresundsbron, om inte vårt järnvägssystem är anpassat till förändringarna. Hur detta påverkar Skåne, Halland och Göteborgsregionen behöver lyftas i planeringen och diskussionerna. En del i det som behöver göras är att landanslutningarna i Sverige till Öresundsbron byggs ut. I Danmark sker stora arbeten med nya spår men i Sverige händer inget. För att öka kapaciteten till och från Sverige och övriga Norden måste flera transportslag involveras, inte minst järnvägen.

Det är av klimatskäl nödvändigt att en betydande del av den tillkommande trafiken kan flyttas från väg till järnväg eller kustsjöfart. Planering och förberedande arbete behöver startas omgående. Genom Halland är Västkustbanan redan hårt belastad av tåg som färdas med olika hastighet: pendeltåg, godståg, Öresundståg och snabbtåg. Särskilt trångt är det i norra länsdelen där arbetspendlingen till mycket stor del går till Göteborg.

Natomedlemskap och försvarssamarbete

Det säkerhetspolitiska läget och medlemskapet i Nato har medfört ett nytt fokus på järnvägar och den kapacitet olika banor har med avseende på både person- och materieltransporter, liksom på redundans, volymer, resiliens, robusthet och inte minst behovet av öst-västliga korridorer och förbindelser. De tre halländska järnvägarna är strategiskt väl placerade och kan ses som betydelsefulla möjligheter för transporter i en krissituation.

Halmstad–Nässjö/Jönköping

Mellan Halmstad och Nässjö/Jönköping går den 196 kilometer långa bana som kallas HNJ-banan. Den öppnades för trafik mellan Halmstad och Värnamo 1 september 1877 och från Värnamo till Nässjö 21 december 1882.

Trafikverket har tidigare föreslagit att man ska dra ner det årliga stödet på 10 miljoner till banan. Det motsvarar nästan en tredjedel av dagens intäkter. Det vore väldigt olyckligt både för det regionala näringslivet, som idag är beroende av sina järnvägstransporter, och för persontrafiken.

De senaste åren har en testperiod för persontrafiken pågått och nu finns signaler om att den inte ska förlängas. Det finns starka regionala intressen av att satsa på banan och vi menar att det är oerhört viktigt att den behålls och utvecklas.

Banan är ännu inte elektrifierad utan körs med dieseltåg. Vi vill lyfta vikten av att flytta godstransporter från väg till järnväg och möjliggöra för att fler persontransporter sker med tåg. För att nå största möjliga miljö- och klimatnytta vore det bästa om banan mellan Halmstad och Nässjö elektrifieras. Alternativt att de nya fordon som kan beställas inom en relativt snar framtid kan ladda för batteridrift längs de elektrifierade delarna av banan för att sedan köra på batteri de sträckor eldrift för närvarande inte är möjlig. Tillverkaren av de nya ”Krösatåg” som svarar för persontrafiken, franska

Alstom, kan leverera sådana fordon som skulle kunna laddas på den elektrifierade delen av banan för att köra på batteri mellan Värnamo och Halmstad, tur och retur.

Vi i Miljöpartiet välkomnar sådana initiativ från tågoperatörerna kring batteritåg/vätgaståg och här behöver operatörer och staten samverka om vilka åtgärder som kan bli aktuella för respektive bana. Sker åtgärder i tågen i stället för infrastrukturen så faller den investeringen på någon annan aktör än staten, och det gör att det finns anledning att se över möjligheten till statligt stöd för att skapa ekonomiska incitament att hitta rätt lösning på rätt plats. Miljöpartiet har i tidigare budgetmotioner avsatt resurser för sådan elektrifiering eller som stöd för batteri/vätgaståg.

Alla kommuner längs banan, Halmstad, Hylte, Gislaved, Värnamo, Vaggeryd och Nässjö samt Gnosjö kommun, stödjer arbetet med att bevara och utveckla banan. Även Näringsbolaget i Gislaved, flera företag i Smålandsstenar och Halmstad hamn har tagit en aktiv roll. Även företag och privatpersoner på andra orter har uttryckt stöd och intresse för en utveckling av tågtrafiken.

Halmstad–Markaryd

Från Halmstad utgår även järnvägslinjen Halmstad–Markaryd. Företaget Nibe i Markaryd har tidigare uttryckt ”ett skriande behov av att människor ska kunna komma och arbeta i Markaryd västerifrån”. I väntan på att tåglinjen Halmstad–Markaryd byggs ut för att klara persontrafik, med stopp i Knäred och Veinge, har företaget satsat miljonbelopp på att tillsammans med Hallandstrafiken sätta upp en busslinje mellan Halmstad och Markaryd.

Med persontågstrafik på sträckan får de berörda kommunerna, inklusive Laholm, en hållbar lösning som bidrar till att utveckla den naturliga arbetsregion som utgörs av de båda Hallandskommunerna och Smålandskommunerna på andra sidan regiongränsen, främst Markaryd.

För att kunna ha så kallad entimmestrafik, det vill säga ett tåg i varje riktning i timmen, krävs ett mötesspår i Knäred. Det har skjutits upp flera gånger men nu, med den frustration och med de initiativ som tagits till busslinjen, är det nödvändigt att utbyggnaden flyttas upp på Trafikverkets prioritetslista.

Viskadalsbanan Varberg–Borås

Viskadalsbanan är en 84 km lång elektrifierad enkelspårsjärnväg mellan Varberg och Borås. Den rustades upp avseende spår och kontaktledningar under 2021–2022. Banan används även för omledningstrafik.

Planskilda korsningar är ett stort önskemål; banan har i dagsläget många vanliga plankorsningar, vilket bland annat begränsar maxhastigheten till 110 km/h.

I likhet med de båda andra halländska järnvägarna är Viskadalsbanan viktig ur arbetsregional synpunkt. De tvärgående banorna gör det möjligt för fler att skapa sin egen kombination av bostads- och arbetsort. Arbetsregionen blir större och möjligheterna att bosätta sig utanför städerna och ändå kunna resa utan bil är en angelägen målsättning.

Som ett kommande steg i utvecklingen av Viskadalsbanan ser vi att hastigheten är av betydelse, till exempel för pendling till studier eller arbete i Borås eller Varberg. Därför är en översyn av vad som är möjligt gällande planfria korsningar angelägen.

Jan Riise (MP)