

## Motion till riksdagen 2022/23:758

av Jan Riise och Nicklas Attefjord (båda MP)

# Utveckla Viskadals-, Halmstad–Nässjö- och Markarydsbanorna

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjöbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Markarydsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Viskadalsbanan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.

## Bakgrund

Tågtrafiken i Sverige har varit livligt debatterad under de senaste åren. Har det inte handlat om tågoperatörernas oförmåga att leverera så har det varit nya höghastighetsbanor som upprör en del och gläder andra.

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.

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.

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.

Järnvägarna i Sverige har nyckelroller lokalt, regionalt och nationellt. Med ett samordnat nätverk av höghastighetståg, 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.

I Halland är Västkustbanan överfull 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. De tre hallandsbanorna från Varberg till Borås och från Halmstad till Nässjö respektive Markaryd kan bidra till att jämna ut arbetsregionerna.

## Halmstad–Nässjö

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

Bandelen förstatislades 1948. Därefter utfördes inget betydande banunderhåll förrän på 1990-talet. Senast under 2006 föreslog dåvarande Banverket att en del söder om Värnamo skulle läggas ned. För att korta ner restiden på banan lades flera stationer ner 1996, däribland Sperlingsholm, Johansfors, Fröslida, Skeppshult och Kärda.

Från Torup utgår en bibana via Rydöbruk till Hyltebruk, dit man fram till 1996 körde persontrafik, men numera trafikeras den av Green Cargo som kör godstrafik på banan. Bland annat transporteras returpapper via Halmstad till Hyltebruk och papper tillbaka. Dessutom går containrar från Göteborgs hamn via Värnamo till Vaggeryd där de lastas om till lastbil. Sedan juli 2014 körs även ”sandtåget” med råvaror från Halmstad hamn till glasbruket i Limmared via Halmstad–Värnamo–Limmared. I övrigt trafikeras banan av Krösatågen.

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 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 i fråga om att satsa på banan och vi menar att det är oerhört viktigt att den behålls och utvecklas.

Banan är ännu inte elektrifierad utan bedrivs med dieseltåg. Vi vill lyfta vikten av att flytta godstransporter från väg till järnväg och möjliggöra att fler persontransporter sker med tåg. För att nå största möjliga miljö- och klimatnytta vore det bästa om banan mellan Halmstad och Nässjö elektrifieras.

Under den gångna mandatperioden antog Gislaveds kommun i Jönköpings län och Hylte kommun i Hallands län rollen att aktivt driva på i frågan. Tre större möten anordnades. Det första skulle klargöra frågeställningen ”Vill vi och behöver vi banan?” Där var alla överens om att ja, det ville dom och att banan behövs. Till det andra mötet var många olika parter inbjudna, också Region Jönköpings län och Region Halland. Det tredje mötet var ett uppföljningsmöte och där redovisades det att Region Halland beslutat om att under en testperiod på tre år utöka antalet persontåg på sträckan Smålandsstenar–Halmstad. 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.

Med tanke på det engagemang som finns från både företag, privatpersoner och det offentliga i fråga om att få banan att utvecklas, med fler avgångar och eventuellt också

fler stopp, så vill vi vidhålla det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas och utvecklas.

## Halmstad–Markaryd

Från Halmstad utgår även järnvägslinjen Halmstad–Markaryd. Företaget Nibe i Markaryd har enligt uppgift i Hallandsposten den 16 november 2022 ”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, satsar företaget 7,5 mkr 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, t ex 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)*

*Nicklas Attefjord (MP)*