

Motion till riksdagen 2019/20:1099

av **Emma Hult och Elisabeth Falkhaven (båda MP)**

HNJ-banan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Halmstad–Nässjö-banan bör behållas samt utvecklas och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

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

Bandelen förstatligades 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-Veolia.

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. Regionalt, i både Hallands och Jönköpings län, pågår tvärtemot diskussioner om att satsa på banan. Och just nu drivs en testperiod där antalet persontrafikturer på sträckan har fördubblats. Det finns med andra ord starka regionala intressen att istället satsa på banan. En sådan satsning blir svår om staten helt drar sig ur.

Banan är ännu inte elektrifierad utan bedrivs 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.

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 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 och tillkännager detta för regeringen.

Emma Hult (MP)

Elisabeth Falkhaven (MP)