

Motion till riksdagen 2020/21:425

av **Gudrun Brunegård (KD)**

Fossilfri järnvägstrafik på Stångådalsbanan och Tjustbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta och vara delaktig i genomförandet av nödvändiga åtgärder för deelektrifiering av Stångådalsbanan och Tjustbanan och ta lärdom för liknande modeller i övriga Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Att ställa om till fossilfria transporter är en av vår tids stora utmaningar. Utbyggnad av kollektiva färdmedel spelar där en viktig roll. Järnvägstransporter av såväl människor och gods är som regel mycket miljövänliga.

Det finmaskiga järnvägsnätets regionala banor är ofta inte elektrifierade utan är beroende av dieseldrivna tåg. Kostnaderna för att elektrifiera dessa banor är mycket höga. Därför är den nya modellen med multimodala tåg, som går både på el, batteridrift och diesel, mycket lovande. I praktiken räcker det att elektrifiera vissa sträckor, för att tågets batterier ska laddas upp.

Större delen av Kalmar län är för tågförbindelser mot Stockholm beroende av Stångådalsbanan och Tjustbanan, som ansluter till södra stambanan i Linköping. Båda dessa banor är oelektrifierade. I början av 1990-talet gjordes en upprustning av delar av Stångådalsbanan, men på andra delar finns behov av att byta räls, slipers och att svetsa skarvar, plankorsningsåtgärder och trädgård utöver ERTMS2.

Region Kalmar län, som har ett samarbetsavtal med Region Östergötland, har tagit fram en modell för deelektrifiering av Stångådalsbanan och Tjustbanan, för att möjliggöra effektiv, miljömässig och säker trafik. Några mötesspår och ett triangelspår i Berga skulle ge fler möjliga tågmöten och skulle förkorta restiden och därmed öka attraktiviteten för att åka tåg istället för bil. Multimodala tågsätt för båda dessa banor till en kostnad på 2,1 miljarder kronor är redan beställda, för beräknad leverans 2024.

Den kalkyl man tagit fram bygger på en samfinansiering, där regionerna och Trafikverket förväntas tar hälften vardera av kostnaderna, utöver det som redan ingår i Trafikverkets underhållsplan. Med ovanstående strategiska insatser skulle notan landa på totalt 2,2 miljarder kronor, vilket måste betraktas som en mycket kostnadseffektiv investering för att uppnå målet om moderna och i stort sett helt fossilfria järnvägstransporter för sydöstra Sverige. Helelektrifiering av motsvarande sträcka skulle kosta mångdubbelt mer.

Detta upplägg, med multimodala tåg och delfinansiering av kostnaderna för upprustning och delelektrifiering av regionala banor, skulle kunna fungera som modell för omställning till fossilfria järnvägar även i andra delar av landet.

Gudrun Brunegård (KD)