# Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att beakta och vara delaktig i genomförandet av nödvändiga åtgärder för delelektrifiering 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 trädfällning utöver ERTMS2.

Region Kalmar län, som har ett samarbetsavtal med Region Östergötland, har tagit fram en modell för delelektrifiering 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) |  |