

# Motion till iksdagen M012

av /u/Halkohol (DG)

## Om Trafikverkets utredning av M003

---

### Förslag till iksdagsbeslut

Iksdagen tillkännager för regeringen vad som anförs i motionen om

1. att alternativ 2 i bifogad utredning ska genomföras

### Motivering

Den 28 juni presenterade Trafikverket sin utredning angående M003. Varken oppositionen eller regeringen tog sitt ansvar att ens lyfta åtminstone ett av alternativen till att genomföras. Desto snabbare vi tar ett av dessa beslut desto snabbare kan vi modernisera den svenska järnvägen. Därför ställer jag mig bakom Alternativ 2 med samma motivering som när jag såg alternativen men inte var ledamot.

Först och främst har det allt som krävs för att uppfylla vad M003 önskade samt att det bidrar till en större möjlig trafikering. Detta är speciellt viktigt eftersom en övergång till ett grönt samhälle kräver en infrastruktur som klarar av många som väljer tåget.

Alternativ 2 skulle dessutom innebära kortare restider samt billigare underhåll. Även den maximala renoveringstiden är den kortaste vilket behövs för att få klart banorna och slippa störningar i tågtrafiken på snabbast möjliga tid.

Att Alternativ 3 inte är det vi önskar är delvis för att det blir väldigt höga kostnader. Alternativ 2 betalar även av sig snabbast av de tre alternativen, detta utan långsiktiga kostnadsbesparingar medräknat. Dessutom går det att genomföra det extra som Alternativ 3 medför efter att Alternativ 2 ställts klart. Detta kan då ske när det behövs en ny renovation och då blir även kostnaderna utspridda mer långsiktigt.

*/u/Halkohol (DG)*

# Förvaltningens utredning av möjliga tillvägagångssätt för genomförandet av M003

## Förord

Den 11 juni 2019 beslutade iksdagen att bifalla M003 - Om satsningar på Smålands järnvägsinfrastruktur. Motionen innefattar bland annat:

"3. att dessa satsningar skall inkludera:

- a. Helsingvetsning av idag skarvade spår på banor med persontrafik
- b. Elektrifiering av Bockabanan, Halmstad-Nässjö (inklusive bandelen Jönköping-Vaggeryd) och Nässjö-Oskarshamn
- c. Uppgradering av signalsystem på banor som idag använder System M (Tåganmälan)
- d. Byggande av mötesspår vid behov

4. att signaluppgraderingen som nämns i 3.c skall vara till System E2 (ERTMS Nivå 2) i enlighet med Trafikverkets långsiktiga mål om omvandlingen till ERTMS

5. att staten skall finansiera engångskostnader som uppstår för de regionala trafikhuvudmännen för uppgradering till eldrivna järnvägsfordon och eventuell renovering av existerande vagnparker för ERTMS"

Trafikverket har, med utgångspunkt i iksdagens tidigare fattade beslut och i samverkan med andra myndigheter, arbetat fram tre förslag till genomförandet av M003. I normala fall hade inga vidare beslut i iksdagen krävts, men då projektet saknar en fastställd budget behöver en detaljerad projektplan fastställas.

Undertecknat

*Ann Ahl*

Generaldirektör, Trafikverket

## Alternativ 1

Projekterad tid: 2019-07 - 2021-09

Maximal renoveringstid: 20 månader

Kostnad: 3,3 miljarder SEK. 1000 mkr 2019, 1310 mkr 2020 och 1000 mkr 2021.

Åtgärder:

Sträcka	Längd	Åtgärd	Kostnad	Sparat per år
Bockabanan, Nässjö-Hultsfred	83 km	Elektrifiering	410 mkr	3,1 mkr
Halmstad-Nässjö	196 km	Elektrifiering	970 mkr	7,35 mkr
Jönköping-Vaggeryd	38 km	Elektrifiering (34 km)	170 mkr	1,3 mkr
Hultsfred-Berga	40 km	Elektrifiering. Helsvetsning	470 mkr	6,3 mkr
Berga-Oskarshamn	28 km	Elektrifiering	140 mkr	1 mkr
Samtliga	-	ERTMS ombord för ca 7,5% av Sveriges lok	150 mkr	0 kr*
Samtliga	385 km	ERTMS för samtliga banor	1 000 mkr	0 kr*
<b>Totalt</b>	<b>385 km</b>		<b>3 310 mkr</b>	<b>19,05 mkr*</b>

\* Gäller på kort sikt. Inom 15-20 år sänks driftskostnaderna ytterligare.

Förklaring:

Detta förslaget innefattar alla de åtgärder som fastställts i M003. Bedömningen att mötesspår behövs görs inte. Projektplanen lyckas hålla nere kostnaderna genom en suboptimal tidsplanering som genomför att banorna kommer vara ur brukbart skick i fler månader. Förslaget kommer medföra billigare underhåll för banornas och tågens huvudmän, vilken lär öka mängden trafik till viss del. Avsaknaden av mötesspår och de anslutande banornas kvalitet begränsar dock den maximala kapaciteten.

## Alternativ 2

Projekterad tid: 2019-07 - 2022-07

Maximal renoveringstid: 18 månader

Kostnad: 4,6 miljarder SEK. 1000 mkr 2019, 1601 mkr 2020, 1200 mkr 2021 och 800 mkr 2022.

Åtgärder:

Sträcka	Längd	Åtgärd	Kostnad	Sparat per år
Bockabanan, Nässjö-Hultsfred	83 km	Elektrifiering	415 mkr	3,1 mkr
Halmstad-Nässjö	196 km	Elektrifiering	980 mkr	7,35 mkr
Jönköping-Vaggeryd	38 km	Elektrifiering (34 km)	170 mkr	1,3 mkr
Hultsfred-Berga	40 km	Elektrifiering. Helsvetsning	480 mkr	6,3 mkr
Berga-Oskarshamn	28 km	Elektrifiering	140 mkr	1 mkr
Berga-Kalmar	75 km	Elektrifiering. Helsvetsning	900 mkr	11,8 mkr
Hultsfred-Berga och Halmstad-Nässjö	-	Mötesspår, totalt tre stycken	120 mkr	-0,5 mkr
Samtliga	-	ERTMS ombord för ca 10% av Sveriges lok	200 mkr	0 kr*
Samtliga	460 km	ERTMS för samtliga banor	1 196 mkr	0 kr*
Totalt	460 km		4 601 mkr	30,35 mkr*

\* Gäller på kort sikt. Inom 15-20 år sänks driftkostnaderna ytterligare.

Förklaring:

Förslaget innefattar alla de åtgärder som fastställts i M003 och även en uppgradering av sträckan Berga-Kalmar. Bedömningen görs att tre mötesspår är befogat för att markant kunna öka trafikeringen. Förslaget kommer medföra billigare underhåll för banornas och tågens huvudmän, vilken lär öka mängden trafik. Projektet som helhet lär förkorta restider och öka den möjliga mängden trafik markant, framför allt på sträckan Hultsfred-Kalmar och då även indirekt för de tåg som fortsätter resa norrut mot Linköping och Stockholm.

### Alternativ 3

Projekterad tid: 2019-07 - 2022-12

Maximal renoveringstid: 15 månader, 18 för viss persontrafik

Kostnad: 5,5 miljarder SEK. 1500 mkr 2019, 1355 mkr 2020, 1500 mkr 2021 och 1200 mkr 2022.

Åtgärder:

Sträcka	Längd	Åtgärd	Kostnad	Sparat per år
Bockabanan, Nässjö-Hultsfred	83 km	Elektrifiering	415 mkr	3,1 mkr
Halmstad-Nässjö	196 km	Elektrifiering	980 mkr	7,35 mkr
Jönköping-Vaggeryd	38 km	Elektrifiering (34 km)	170 mkr	1,3 mkr
Hultsfred-Berga	40 km	Elektrifiering. Helsvetsning	480 mkr	6,3 mkr
Berga-Oskarshamn	28 km	Elektrifiering	140 mkr	1 mkr
Berga-Kalmar	75 km	Elektrifiering. Helsvetsning	900 mkr	11,8 mkr
Linköping-Hultsfred	115 km	Elektrifiering	575 mkr	4,3 mkr
Hultsfred-Berga, Halmstad-Nässjö och Linköping-Hultsfred	-	Mötesspår, totalt fem stycken	200 mkr	-1 mkr
Samtliga	-	ERTMS ombord för ca 10% av Sveriges lok	200 mkr	0 kr*
Samtliga	575 km	ERTMS för samtliga banor	1 495 mkr	0 kr*
Totalt	575 km		5 555 mkr	34,15 mkr*

\* Gäller på kort sikt. Inom 15-20 år sänks driftskostnaderna ytterligare.

Förklaring:

Förslaget innefattar alla de åtgärder som fastställts i M003 och även uppgraderingar av sträckorna Berga-Kalmar och Linköping-Hultsfred. Bedömningen görs att fem mötesspår är

befogat för att markant kunna öka trafikeringen. Förslaget kommer medföra billigare underhåll för banornas och tågens huvudmän, vilken lär öka mängden trafik och därmed intäkterna. Projektet som helhet lär förkorta restider med närmare 20% och öka den möjliga mängden trafiktätheten markant, framför allt på sträckan Linköping-Kalmar och då även indirekt för de tåg som fortsätter resa norrut mot Stockholm.

## Bilaga 1 - Trafikverkets arbetsmaterial (meta)

<http://www.hoglandsnytt.se/enorm-satsning-82-miljarder-kr-till-jarnvagen-i-smaland/>

30 miljoner för elektrifiering av 10 km. 3 miljoner per km. 7 miljoner per km för upprustning. 20 mil Nässjö-Halmstad. 600 miljoner.

<https://www.nyteknik.se/bygg/sa-langt-racker-1-miljard-6403890>

1 km dubbelspårigt landsbyggd kostar 40 miljoner

<http://www.jarnvag.net/banguide/nassjo-aseda>

<http://www.infrastrukturkansliet.se/elektrifiering-stangadalsbanan/>

259 km kostar 30 000 000 000 att göra dubbelspårigt. 115 miljoner per km. Helsvetsning sparar 120 000 per km per år.

110 km + 240 km + 130 km = 480 km elektrifiering kostar 3 100 miljoner. 6,5 miljoner per km. Minskade driftskostnader 18 miljoner per år. 37 500 per km per år. Också bättre lokutbud, billigare drivmedel.

Mötesspår - 35-40 miljoner

<http://www.bt.se/debatt/okad-hastighet-kostar-sa-lite/>

Sju miljoner per km för helsvetsning

[https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11754/RelatedFiles/2016\\_081\\_Cost\\_effectiveness\\_of\\_ERTMS\\_in\\_Sweden.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11754/RelatedFiles/2016_081_Cost_effectiveness_of_ERTMS_in_Sweden.pdf)

Uppskattade kostnader:

Elektrifiering kostar i snitt 5 mkr per km.

Elektrifiering sparar 37 500 per km per år.

En mötesplats kostar 40 mkr.

Helsvetsning kostar i snitt 7 mkr per km.

Helsvetsning sparar 120 000 per km per år.

ERTMS kostar 2,6 mkr per km.