

Motion till riksdagen 2013/14:T533

av Roger Tiefensee (C)

Översyn av Trafikverkets prioriteringsmodell

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att se över Trafikverkets prioriteringsmodell för fördelning av tåglägen.

Motivering

Trafikverket har ansvar för att utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet. Efter Trafikverkets arbete med Tågplan 2014, där Gnestapendeln och arbetspendlingen med Sörmlandspilen på västra stambanan var hotade under processen, finns det skäl att ifrågasätta hur Trafikverkets modeller är uppbyggda.

När det är två eller flera operatörer som konkurrerar om samma tåglägen använder Trafikverket en beräkningsmodell för att rangordna ansökningarna. Beräkningsmodellen som används för att prioritera tåglägen utgår ifrån att nyttan av respektive tågläge ska bedömas var för sig. Någon kollektiv bedömning, där ett helt trafiksystem värderas tillsammans, får inte förekomma. Den trafik som ger högst beräkningsbar nytta ges företräde. Avgörande för utfallet vid en sådan bedömning blir därmed vad modellen tar respektive inte tar hänsyn till.

I fallet med Tågplan 2014, där Gnestapendeln och arbetspendlingen med Sörmlandspilen utmed Västra stambanan var hotade under processen, var det uppenbart att Trafikverkets modeller inte tar hänsyn till ekonomiska aspekter som ligger utanför trafiksystemet, som hur arbetsmarknad och bostadsmarknad drabbas. Det stod dessutom klart att pendeltågstrafiken och arbetspendling inte konkurrerar på samma villkor som fjärrtågstrafiken. Affärsresenärers tid värderas mångfalt högre än pendlarens tid. Trafikverkets modeller gynnar därmed fjärrtågen på bekostnad av pendel- och regionaltåg. Problemet är inte

Fel! Okänt namn på

bara att Trafikverkets modeller därmed strider mot sunt förnuft, där arbetspendling borde prioriteras för att underlätta människors vardag. De går dessutom på tvärs mot de transportpolitiska målen som riksdagen beslutade om 2009, där utvidgade arbetsmarknadsregioner, klimateffektiva val av transporter och utveckling av näringslivet lyftes fram som viktiga aspekter.

Jag anser därför att det är hög tid att se över Trafikverkets prioriteringsmodell. Den regionala arbetspendlingen måste prioriteras upp i förhållande till den långväga fjärrtågstrafiken. Prioriteringsmodellen måste se till samhällsekonomin i stort och inte enbart värdera bansträcka för bansträcka. Större hänsyn måste också kunna ges till regional ekonomisk utveckling, så att även bostads- och arbetsmarknadsfaktorer kan vägas in.

Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 30 september 2013

Roger Tiefensee (C)