

Motion till riksdagen 2013/14:T369

av **Ingela Nylund Watz och Hans Ekström (S)**

Behovet av en långsiktig tågplanering

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en långsiktig tågplanering.

Motivering

I juni i år drabbades Stockholm–Mälardalsregionen av en fullständig kalldusch när uppgifter kom ut om att Trafikverket i den så kallade Tågplan 2014 övervägde att pendeltågen mellan Södertälje och Gnesta skulle vända i Järna i stället för i Gnesta. Det skulle betyda att pendeltåg inte längre skulle trafikera sträckan Järna–Mölnbo–Gnesta. Detta skapade en stor oro och ledde till massiva folkliga protester. Politiker och tjänstemän från Stockholms- och Sörmlandslänen agerade gemensamt för att trycka på för en förändring. De omfattande protesterna gav effekt och vi kan nu konstatera att pendeltågen kunde räddas för 2014.

När nu det omedelbara hotet har lagt sig behöver en diskussion föras kring hur tågplaneringen ska gå till i framtiden. Vi behöver komma bort från den nu rådande situationen där vi år från år riskerar drastiska förändringar som är direkt avgörande för människors vardag och lämnar enskilda personer, företag och kommuner skrämda inför hur framtiden ska te sig.

Det är varken ansvarsfullt, långsiktigt eller samhällsekonomiskt rationellt att ha ett regelverk som enbart medger ettåriga trafikplaner. Processen behöver också präglas av en större öppenhet och en bättre dialog med alla berörda samhällsaktörer. Resenärerna planerar sitt liv och sitt boende efter pendeln. De måste kunna få en större trygghet än att förändringar sker oplanerat och med kort varsel.

Fel! Okänt namn på

Det är slående att även de privata aktörerna kritiserar Trafikverket för att lägga tidtabeller manuellt och ett år i sänder och beskriver det som en hantering hämtad från "1800-talet".

Kriterierna för tolkning av samhällsekonomisk effektivitet behöver också utvecklas och inkludera effekter också för andra trafiksystem och för samhällsutveckling med väl fungerande bostads- och arbetsmarknader. Det kan inte vara rimligt att olika tåglinjer ställs mot varandra utan att en bedömning görs av den samlade samhällseffekten av olika förändringar.

Mot denna bakgrund måste reglerna för tågplanering bli mer transparenta och långsiktiga. Dessutom måste kriterierna för samhällsekonomisk effektivitet utvecklas och inkludera effekter för andra trafiksystem och för samhällsutvecklingen med väl fungerande bostads- och arbetsmarknadsregioner.

Stockholm den 1 oktober 2013

Ingela Nylund Watz (S)

Hans Ekström (S)