

## Motion till riksdagen 2009/10:T343

**av Peder Wachtmeister och Walburga Habsburg  
Douglas (m)**

# Öppnande av TGOJ-banan för persontrafik

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återinföra persontrafik på järnvägssträckan Flen–Oxelösund (TGOJ-banan).

## Motivering

Kollektivtrafikens lönsamhet blir långsamt bättre och produktiviteten har sedan 1997 förbättrats stadigt. Investeringarna i vägar och gator har ökat med 50 procent under de senaste tio åren. Väginvesteringarnas andel av BNP är 0,5 procent och det är ungefär lika mycket som andra jämförbara EU-länder. I järnvägar är det endast Italien som investerar något mer än Sverige. I jämförelse med 1960-talet är däremot investeringarna i vägar och järnvägar mindre än en fjärdedel, vilket indikerar generellt sett låga investeringsnivåer i dagens Europa.

Den närtidssatsning inom infrastruktur som regeringen har föreslagit i sin budget 2008–2009 samt den nyligen presenterade infrastrukturpropositionen är tillfredsställande. Vi anser emellertid att Sörmland på många enkla sätt ytterligare kan gynnas genom att återinföra persontrafiken på järnvägslinjen (Eskilstuna–) Flen–Nyköping–Oxelösund, känd som TGOJ-banan. Persontrafiken lades ner i början på 80-talet, då det var svårt att nå lönsamhet. Godstrafiken består, tack vare industrin i Oxelösund, och i och med dessa tunga transporter håller banan en mycket god standard. På den nordligaste delen av banan, mellan Eskilstuna och Flen, bedrivs sedan ett antal år återigen persontrafik i SJ:s och Länstrafikens regi. Då mycket har hänt, inte minst klimatmässigt, är en satsning på persontrafiken på den södra delen av TGOJ-banan nu högaktuell. Flera faktorer spelar in: Skavsta flygplats har snabbt vuxit till

**Fel! Okänt namn på**

en av Sveriges mest trafikerade, landstingsbesparingar aviserar en ny struktur för sjukhusen samtidigt som samarbetet mellan Södermanlands och Västmanlands landsting ökar, stigande bränslepriser och klimatsituationen gör det nödvändigt att förbättra möjligheterna att åka tåg, järnvägsprojektet Ostlänken tarvar matarbanor och ett växande antal pendlare kräver alla bättre tågförbindelser i nordsydlig riktning.

Eftersom spår och banvallar håller en mycket god standard, för att klara av de tyngre transporterna ner till Oxelösund krävs inte mycket mer än en nybyggnation av perrongerna vid de fyra ”nygamla” stationerna Bettna, Vrena, Stigtomta och Oxelösund där tågen bör göra ett uppehåll. Regionförbundet skriver i sin förstudie Persontrafik på TGOJ-banan – ett regionalt utvecklingsperspektiv från 2006, där de samhällsekonomiska förutsättningarna för persontrafik på TGOJ-banan redovisas, att alla kommuner i Sörmland har större eller mindre positiv nytta av denna satsning. Förutsättningarna finns och sörmlänningarna behöver samtidigt få bättre tågförbindelser i nordsydlig riktning. Regeringen bör snarast göra en översyn av möjligheten att snabbt få i gång persontrafik på hela TGOJ-banan mellan Eskilstuna och Oxelösund.

Stockholm den 22 september 2009

*Peder Wachtmeister (m)*

*Walburga Habsburg Douglas (m)*