

## Motion till riksdagen 2013/14:T420

av **Carin Runeson och Kurt Kvarnström (S)**

# Bergslagspendeln

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för investeringar i Bergslagspendeln.

## Motivering

Bergslagspendeln, järnvägssträckningen mellan Ludvika i Dalarna och Västerås i Västmanland, är en viktig del för den regionala utvecklingen i Västerbergslagen och i Dalarna likaväl som för berörda Västmanlandskommuner.

Speciellt viktigt för regionens fortsatta tillväxt är att ett antal insatser görs för att möjliggöra ökade godstransporter på den aktuella bansträckningen. Inte minst med tanke på de långt framskridna planerna på en återöppning av flera gruvor i Ludvika kommun förväntas ett kraftigt ökat behov av godstransporter inom ett par år.

Antalet passagerare på linjen ökar dessutom årligen. Framförallt sträckningen Fagersta–Västerås har på morgonturerna och under sen eftermiddag fulla tåg tack vare de skolelever som reser till och från gymnasieskolor Västerås.

Allt fler privatpersoner väljer dessutom i dag att ta tåget när de reser längre sträckor, allt under förutsättning att tåg- och restider stämmer överens med de krav och önskemål som resenärerna har när det gäller att förflytta sig från en ort till en annan. Tåget måste dessutom tidsmässigt och ekonomiskt vara ett bättre resealternativ än den egna bilen.

Från Västerbergslagen, Ludvika och Smedjebackens kommuner finns möjlighet att resa med Bergslagspendeln via Fagersta och ytterligare ett antal orter i Västmanland till Västerås, och där efter tågbyte resa vidare till bland annat Stockholm. Bergslagspendeln är därför ett viktigt och bra alternativ, inte minst ur miljösynpunkt, till att ta bilen till Västerås eller Stockholm.

**Fel! Okänt namn på**

Bergslagspendeln är dessutom mycket viktig för godstrafiken. För närvarande trafikerar sex godståg per dygn nämnda järnväg, godståg som går till och från Ovakos anläggning i Smedjebacken. Ett par av godstågen är bland de tyngsta som trafikerar svenska järnvägar. Från Ovakos sida finns det önskemål om att kunna lasta ut än mer gods per tåg, vilket omöjliggörs av att banvallen inte kan bära mer än 1 600 ton.

Bergslagspendelns standard har under en längre tid varit föremål för diskussion, och från Ovakos sida och nu även från de bolag som har för avsikt att satsa på gruvnäringen i Västerbergslagen pekar man på behovet av en satsning på bansträckningen.

Åtgärder som behöver vidtas är bland annat en förstärkning av banvallen samt att det blir helsvetsad räls. Detta skulle ge möjlighet till tyngre tåg. Med en helsvetsad räls blir dessutom åkkomforten för resenärerna betydligt förbättrad.

En förlängning av några av dagens mötesstationer behövs dessutom för att man skall kunna använda längre tåg.

Önskvärt är dessutom att Trafikverkets medelstilleddning möjliggör att en del av kurvorna på stäckningen Ludvika–Västerås byggs bort för att tågen skall kunna hålla en något högre hastighet och därigenom ge kortare restid till Mälardalen och till Stockholm.

Av miljöskäl är det positivt om fler människor väljer att ta tåget och att alltmer gods kan fraktas på järnvägen. Men för att detta ska bli fallet i större utsträckning i Västerbergslagen behövs en statlig prioritering på Bergslagspendeln.

Stockholm den 3 oktober 2013

*Carin Runeson (S)*

*Kurt Kvarnström (S)*