

Motion till riksdagen 2010/11:T314

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 studera förutsättningarna för upprustning av Bergslagspendeln.

Motivering

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

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 såväl från Ovakos sida som från Västerbergslagens sida i stort

Fel! Okänt namn på

pekar man på behovet av en satsning på bansträckningen genom att banvallen förstärks och att det blir helsvetsad räls. Detta skulle ge möjlighet till tyngre tåg. Med en helsvetsad räls blir dessutom åkkomforten för resenärerna betydligt förbättrad.

Önskvärt är dessutom att Banverkets medelstildelning 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 22 oktober 2010

Carin Runeson (S)

Kurt Kvarnström (S)