

Motion till riksdagen 2012/13:T432

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

Godstrafiken på Bergslagsbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för godstrafiken på Bergslagsbanan.

Motivering

Det är ingen överdrift att kalla Ludvika för ABB-koncernens centrum för kraftöverföring. Ingen annanstans i världen finns en så komplett elkraftsteknisk leverantör som hos just ABB i Ludvika.

Under en lång följd av år har företaget exporterat sina produkter till ett stort antal länder runt om i världen, och trots den globala pågående ekonomiska krisen har ABB i Ludvika orderböckerna fulla.

Företagets unika historia, som går tillbaka ända till gruvindustrin för hundra år sedan, det samlade geografiska läget och ett alldeles eget och stort teknikkunnande har medfört, att alla komponenter som ingår i kraftöverföring kan tillverkas inom ett och samma område.

Marknadsutsikterna är mycket goda för ABB, som i Ludvika fortsätter att expandera och utveckla sin transformator tillverkning både vad gäller kvalitet och produktstorlek.

Över 90 procent av företagets produktion går på export.

Företaget har de tekniska lösningarna för framtidens miljö. Men den nya tekniken innebär högre spänningsnivåer och därmed också betydligt större och tyngre produkter.

Transportfrågan från produktionsplats till utskeppningshamn är därför en mycket avgörande konkurrensfaktor.

Till största delen fraktas exportprodukterna från ABB i Ludvika med tåg på Bergslagsbanan till Norrköpings hamn. De stora tunga transportererna, som

Fel! Okänt namn på

transformatorerna är, går oftast på helger och kräver dispens samt bortkoppling av annan banmatning.

Framtida behov för transport av transformatorer är en totalvikt på 730 ton och ett axeltryck på 25 ton för den egna transportvagnen Q73. I dagsläget klarar bansträckningen ett axeltryck på 22 ton. Beroende på den stora och tunga lasten kan tågen endast hålla en maxhastighet på högst 30 kilometer i timmen på bansträckningen Ludvika–Norrköping.

Företaget planerar för närvarande för en investering i en än större järnvägsvagn än den befintliga för att klara de tunga transportererna.

Vad som dessutom krävs för att det ska vara möjligt att dels transportera större produkter, dels öka tåghastigheten är, att många av de över 7 000 hinder, så kallade punkter, som finns efter bansträckningen tas bort helt eller delvis. Det är alltifrån enklare åtgärder, såsom att förstärka sliprar, till större åtgärder, exempelvis att bygga broar.

För ABB är transportfrågan viktig och central, och för kommunerna i Västerbergslagen, Ludvika och Smedjebacken, är ABB:s fortsatta lokalisering och verksamhet i Ludvika och därmed de 2 500 arbetstillfällena, som för dagen finns inom företaget i Ludvika, av största vikt och en nödvändighet för Västerbergslagens fortsatta utveckling. Det finns dessutom ett stort antal lokala underleverantörer, som är beroende av ABB:s verksamhet och produktion.

Med tanke på den planerade återöppningen av gruvor i Västerbergslagen, främst i Grängesberg, Blötberget och Håksberg i Ludvika kommun, enligt gruvbolagens planer redan 2015, kommer trycket på Bergslagsbanan ytterligare att öka. En förutsättning för den planerade gruvdriften är just goda möjligheter till järnvägstransporter.

För att såväl ABB, som Nordic Iron Ore, Grängesberg Iron samt övrig gods- och persontrafik ska rymmas på Bergslagsbanan måste en prioritering ske av nämnda bansträckning långt utöver den planering som finns i dag.

Kompetensen och kunnandet finns i det här fallet i Västerbergslagen. Det är därför viktigt, att förutsättningarna för väl fungerande järnvägstransporter finns.

Stockholm den 26 september 2012

Carin Runeson (S)

Kurt Kvarnström (S)