

## Motion till riksdagen 2010/11:T392

av **Carin Runeson m.fl. (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 att vidta åtgärder för Bergslagsbanan.

## Motivering

I Ludvika i Dalarna finns sedan årtionden tillbaka 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 globala ekonomiska kriser som kommit och gått har ABB i Ludvika lyckats fylla orderböckerna.

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.

Över 90 procent av företagets produktion går på export, och marknadsutsikterna är mycket goda för ABB, som i Ludvika expanderar och utvecklar sin transformator tillverkning både vad gäller kvalitet och produktstorlek.

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

Transportfrågan från produktionsplats till utskeppningshamn blir därför en mycket avgörande konkurrensfråga.

Till största delen fraktas exportprodukterna från ABB i Ludvika med tåg på Bergslagsbanan till Norrköpings hamn. De stora tunga transporterna av transformatorer görs oftast på helger och kräver dispens samt bortkoppling av annan banmatning.

**Fel! Okänt namn på**

Kommande 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 enbart ett axeltryck på 22 ton.

Beroende på den stora och tunga lasten kan tågen endast hålla en maxhastighet på högst 28 kilometer i timmen på bansträckningen Ludvika–Norrköping, och transporten blir därigenom mycket tidskrävande.

Vad som krävs för att det ska vara möjligt att dels transportera större produkter, dels för att man skall kunna öka tågastigheten är, att många av de över 7 000 hinder, så kallade punkter, som finns efter bansträckningen tas bort helt eller delvis. Det handlar om 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 av synnerligen stor vikt. För dagen handlar det om cirka 2 500 arbetstillfällen inom företaget i Ludvika och dessutom ett stort antal lokala underleverantörer, som är beroende av ABB:s verksamhet och produktion.

Vid en kammardebatt under förra mandatperioden om ”Framtidens järnväg” betonade dåvarande infrastrukturministern bland annat ”att Sveriges regering tar ansvar för transportsektorn och att en övergång till mer trafik och fler transporter på järnväg är helt avgörande med tanke på miljön”.

Inte minst med hänvisning till detta yttrande förutsätts att tillräckliga resurser tilldelas Banverket, så att kloka och nödvändiga prioriteringar, när det gäller vårt järnvägsnät och i det här fallet Bergslagsbanans sträckning mellan Ludvika och Norrköping, kan göras.

Kompetensen och kunnandet finns i det här fallet hos ABB i Ludvika. Det är därför viktigt, att förutsättningarna för väl fungerande transporter av företagets produkter finns eller snarast tillskapas.

Stockholm den 26 oktober 2010

*Carin Runeson (S)*

*Kurt Kvarnström (S)*

*Peter Hultqvist (S)*

*Roza Güclü Hedín (S)*