

Motion till riksdagen 2009/10:T277

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 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.

Över 90 procent av företagets produktion går på export.

Marknadsutsikterna är mycket goda för ABB, som i Ludvika expanderar och utvecklar sin transformator tillverkning vad gäller både kvalitet och produktstorlek.

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

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

Fel! Okänt namn på

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 28 kilometer i timmen på bansträckningen Ludvika–Norrköping.

Vad som krävs för att det ska vara möjligt att dels transportera större produkter och 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 såsom 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.

Vid en tidigare kammardebatt om Framtidens järnväg betonade 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 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 kan göras.

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

Stockholm den 1 oktober 2009

Carin Runeson (s)

Kurt Kvarnström (s)

Peter Hultqvist (s)