

## Motion till riksdagen 2005/06:T524

av **Lars Lindén m.fl. (kd, m, fp, c)**

# Ådalsbanan genom Timrå kommun

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Banverket omgående bör starta en förstudie av järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand – Ådalsbanan.

## Sammanfattning

Att investera ca 1 miljard kronor i en gammal och dålig järnvägssträckning mellan Sundsvall och Härnösand, genom Timrå kommun, utan att Banverket först gör en förstudie vore mycket ansvarslost.

Banverket verkar dock i dag ha för avsikt att satsa denna miljard kronor för att bygga en 6,7 mil lång ”flaskhals” mellan Sundsvall och Härnösand och därmed avstå från att skapa en bra och snabb järnväg utefter Norrlandskusten.

En förstudie måste omgående genomföras, vilken skulle visa om det finns alternativa nya sträckningar som skulle vara samhällsekonomiskt mer fördelaktiga än den befintliga sträckningen.

## Bakgrund

Järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand, genom Timrå, färdigställdes år 1927 och var redan då av påtagligt lägre standard än övriga Ostkustbanan. Med sina 67 km är den 15 km längre än motsvarande vägsträcka, E 4, mellan orterna.

Banverket avser nu att satsa närmare 1 miljard kronor på sträckan (mötesstationer, förstärkning av banvallar, eliminering av vissa plankorsningar etc.) för att möjliggöra trafikering av tunga godståg.

I dag passerar 8–10 tåg/dygn genom Timrå tätort. Efter de planerade åtgärderna avses 60 tåg/dygn passera.

## Fel! Okänt namn på

Timrå kommun har sedan 1993, då Banverket Norra banregionen påbörjade studier av alternativa dragningar genom kommunen, krävt en nydragning av järnvägen för att kunna ta emot Botniabanetraffiken. Trafikökningen skulle medföra oacceptabla nivåer på buller och vibrationer i befintligt läge genom tätbebyggelsen.

En förstudie för ny järnvägsdragning påbörjades 1998 men avbröts på Banverkets initiativ. Timrå kommun har upprepat skrivit till Banverket om återupptagande av förstudien. Man har även i sina yttranden krävt att nivåer på buller och vibrationer skall uppfylla riktlinjerna vid nybyggnad.

Kommunen motsätter sig att tung godstrafik skall passera på befintlig järnväg genom tätbebyggelsen med lägre krav på buller och vibrationer än riktlinjerna vid nybyggnad.

## Ingen regionförstoring

Enbart en upprustning av järnvägen i befintligt läge har flera andra negativa effekter. Genomsnittshastigheten blir fortsatt 70 km/tim på sträckan Sundsvall–Härnösand. Restiden på järnväg kan inte konkurrera med bil. Regional tågtrafik blir ointressant. Eventuella regionala tåg riskerar också bli stående på mötesstationer i upp till 20 minuter, då prioriterade fjärrtåg mellan Umeå och Stockholm skall passera.

## Otidsenliga lösningar

Satsningen riskerar att permanenta otidsenliga lösningar för lång tid framåt. Förbättringar finns inte med i framtidsplanen, som sträcker sig fram till år 2030. Länets befolkningstätaste stråk Sundsvall–Timrå–Härnösand blir därmed utan fungerande regionaltrafik – trots den stora investeringen. Sträckan blir en flaskhals, som försvårar väl fungerande trafik på hela sträckan Hudiksvall–Umeå.

Timrå kommun motsätter sig även planerade väginvesteringar om ca 25 mnkr i Stavreviken. Upprustningsåtgärderna, som Banverket och Vägverket gemensamt kommit fram till, bidrar till en fastlösning i en otidsenlig järnvägsstruktur.

## Hinder för resecentrum järnväg-flyg

Enligt nuvarande planer kommer järnvägen inte heller i framtiden att passera Midlanda flygplats och därmed knyta samman tåg med flyg. Vi skulle bygga fast oss i en ålderdomlig struktur, förlora möjligheterna att skapa ett modernt

**Fel! Okänt namn på**

resecentrum och inte få till stånd de positiva effekter för nationella och internationella resor som är så viktiga för våra många och stora exportföretag.

## Hotar industri

Den planfria korsning som Östrands massabruk krävt för att kunna ta emot transporter på järnväg löser endast temporärt industrins behov. Östrands massabruk utgör ett av benen i SCA:s konglomerat av industrier i regionen. Hela trädet utnyttjas i olika processer i de olika industrierna. Fastlåsningsen av järnvägen genom fabriksområdet riskerar industrins långsiktiga utveckling i regionen.

## Grundlig förstudie nödvändig

Det rimliga slutmålet för de mycket stora investeringarna i ny och moderniserad järnväg längs Norrlandskusten måste vara likvärdig hög standard på hela banan. Om inte går poängen med snabba, effektiva persontransporter och regionförstoring förlorad. Förutsättningar för tillväxt och regional utveckling minskar då drastiskt.

För att garantera ett gott långsiktigt resultat måste den aktuella bansträckningen byggas på rätt ställe och då måste en grundlig förstudie omgående genomföras. Vi väddar till regeringen att verka för att Banverket uppmärksammas på detta.

Stockholm den 3 oktober 2005

*Lars Lindén (kd)*

*Bertil Kjellberg (m)*

*Birgitta Sellén (c)*

*Solveig Hellquist (fp)*