

## Motion till riksdagen 2013/14:T370

av Eva Sonidsson m.fl. (S)

# Ådalsbanans norra del

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen se över förutsättningarna för en upprustning av Ådalsbanans norra del.

## Motivering

Ådalsbanan löper från Sundsvall till Långsele och en upprustning av hela sträckan har länge efterfrågats. Den nedre delen av Ådalsbanans anslutning till Botniabanan har rustats upp, men den för industrin viktiga norra delen av banan har förfallit sedan 1970-talet. Det handlar om 5 mil järnväg mellan Västerasby och Långsele, som är i så dåligt skick att banan riskerar avveckling.

På 1970-talet kunde tågen köra 90–100 km/h, men bristande underhåll har lett till att den tillåtna hastigheten har fått sänkas i flera steg, nu senast från normala 70 till 40 km/h. Det förekommer att banan stängs av för trafik i samband med att Trafikverket har besiktigt banan och upptäckt hundratals brister av mer eller mindre allvarlig karaktär. Reparationer har ersatts med ytterligare hastighetsnedsättningar.

Spår och kontaktledningar är slitna och banvallen i sådant skick att denna sträcka inte klarar normala axeltryck och hastigheter. Banstandarden gör att transporterat gods ibland skadas på grund av skakningar i vagnarna. Sammantaget innebär detta problem för industrin med långsammare och dyrare transporter. Dessutom påverkas miljön negativt av att banan inte kan användas fullt ut.

Ådalsbanans norra del är en bana för godstransporter från skogs- och pappersindustrin ut till världsmarknaden. Det ger oss jobb och exportinkomster för vår välfärd.

**Fel! Okänt namn på**

Sedan drygt tio år tillbaka går exempelvis 90 procent av pappersprodukterna från Mondi Dynäs AB med tåg liksom en del av virkesråvaran. Ambitionen är att öka denna andel betydligt, men det är inte möjligt utan fungerande järnväg. SCA:s sågverk i Bollstabruk är landets största sågverk och behöver varje år nästan en miljon kubikmeter talltimmer. Produktionen utgör också basen för en vidareförädling till hyvlat och impregnerat virke och även till färdiga produkter. För sågverket är sträckan Långsele–Kramfors mycket viktig då det i år levereras 50 000 kubikmeter timmer via banan. Denna volym skulle omedelbart kunna tredubblas med en upprustad bana och ett omlastningsspår.

På lite längre sikt skulle ännu mer transporter kunna lyftas över från lastbil till järnväg, men då krävs det att det finns en fungerande infrastruktur. Industrin måste kunna lita på järnvägslogistiken, eftersom vägtransporterna är både dyrare och långt sämre i fråga om effektivitet och miljö.

Någon reguljär persontrafik förekommer idag inte på norra delen av Ådalsbanan. Men en upprustad bana skulle göra det möjligt. Detta i sin tur skulle innebära nya utvecklingsmöjligheter för Västernorrlands län. Tillgång till goda järnvägstransporter kan även vara en avgörande faktor för nya företagsetableringar.

Upprustningen av resterande del av Ådalsbanan skulle också ge omlidningsmöjligheter vid driftstopp mellan stambanan i Norrlands inland och järnvägen längs kusten. Det skulle skapa trygghet för industrin även i andra delar av Sverige.

När regeringen beslutade om investeringen i Botniabanan, ingick upprustning av Ådalsbanan till Långsele i projektet. I planerna ingick även byggandet av ett triangelspår för en smidig sammanlänkning mot Långsele och stambanan. Dessvärre ströks det viktiga triangelspåret vid Långsele bort ur den nu gällande nationella planen av regeringen. Det är av avgörande vikt att det i den kommande nationella planen för transportsystemet 2014–2025 prioriteras. Det finns mycket starka skäl som talar för en snabb upprustning av Ådalsbanans norra del.

Stockholm den 23 september 2013

*Eva Sonidsson (S)*

*Ingemar Nilsson (S)*

*Kristina Nilsson (S)*

*Jasenko Omanovic (S)*

*Susanne Eberstein (S)*