

# Motion till riksdagen

1989/90:T208

av Viola Claesson och Bertil Måbrink (båda vpk)

Dellenbanan

---

## Med Dellenbanan som exempel

Dellenbanan är en mindre glesbygdsjärnväg belägen i norra Hälsingland. Banan stängdes av SJ för all tågtrafik vid årsskiftet 1986/87 eftersom den var i för dåligt skick.

Sommaren 1988 öppnade Dellenbanans vänner, en ideell förening, banan igen efter att ha rustat upp den för egna och lånade pengar. Syftet var dels att fira banans 100-årsjubileum, dels att hålla banan vid liv i väntan på en mer långsiktig lösning. Men med de statliga regler som gäller har banor av Dellenbanans karaktär små möjligheter att överleva.

### Driftbidraget

Före 1988 utgick ett driftbidrag till de trafikhuvudmän (THM) som tog över ansvaret på eller längs de bandelar där SJ planerade att sluta med sin reguljära persontrafik. Bidraget utgick i 5 år, men inte till tåg, utan endast busstrafik. Sedan 1988 gäller att THM som tar över ansvaret på eller längs en länsjärnväg får ett driftbidrag som skall utgå i "minst 10 år". Driftbidraget kan numera alltså användas för både tåg- och busstrafik.

Bidragssystemet omfattar *inte* de banor som miste sin reguljära trafik före 1988. Dellenbanan är ett exempel på en sådan bana. Det betyder att ett antal bandelar, i vissa fall t.o.m. elektrifierade, ställs utanför möjligheter till återanvändning.

- Vi anser därför att konstruktionen av driftbidraget måste justeras med hänvisning till samhällsnyttan. Driftbidrag bör kunna användas också i de fall THM vill återuppta järnvägstrafiken på banor där bidrag tidigare endast kunde utgå för ersättande busstrafik.

### LTA-anslaget (B 4)

Anslaget för byggande av länstrafikanläggningar, (LTA), används både till vägverkets kostnader för länsvägar och till banverkets kostnader för investeringar i länsjärnvägar. Från anslaget betalas även bidrag till kollektivtrafikåtgärder som främjar miljö, energieffektivitet och samordning. Erfarenheterna visar att det finns risk för att ansvariga instanser rutinmässigt prioriterar vägarna. Järnvägsunderhållet är ofta eftersatt och åtgärder för slipers-

byte, ballastkomplettering och liknande är dyra. Om en stor del av LTA-medlen måste användas till reinvesteringar i järnvägsnätet blir det mindre summor över till nyinvesteringar. Även när det gäller LTA-anslaget behövs det en översyn.

– Vi anser att det vore en fördel med skilda anslag för LTA-investeringar i länsvägar och länsjärnvägar. På de senare går det endast kollektivtrafik medan länsvägarna till stor del används för privatbilism. LTA-anslaget bör också renodlas på så sätt att kostnader för underhållsåtgärder på länsvägar och länsjärnvägar inte belastade anslaget utan vägverkets respektive banverkets anslag. Genom den konstruktion som vi föreslår skulle LTA-medlen i praktiken bättre kunna bidra till en utvecklad trafikförsörjning i länen.

En konsekvens av den förändrade LTA-modell som vi skisserat är att en upprustning med LTA-pengar inte får ställas som villkor för att staten skall ta ansvaret för banunderhållet vid återupptagen järnvägstrafik med minst fem dubbelturer/dag.

### **Dellenbanan som försöksjärnväg**

I vår motion 1988/89:T543 argumenterade vi för en försöksjärnväg. Vi upprepar därför inte alla argument här utan ber att få hänvisa till nämnda motion. På en försöksjärnväg skulle möjligheter att pröva ny teknik finnas. Nya idéer skulle kunna prövas i ett sammanhang. En projektgrupp med tillräckligt hög kompetens skulle kunna leda arbetet. Dellenbanan, som är elektrifierad och alltså ger möjlighet till verkligt miljövänliga satsningar, skulle med fördel kunna ingå i ett sådant projekt.

Dellenbanan är normalspårig och elektrifierad. Den går genom glesbygd, med ett befolkningsunderlag som ligger i gränsskiktet för bärkraftig persontrafik. En stark opinion för banans bevarande och utveckling finns organiserad i Dellenbanans Vänner. Ett kooperativ har bildats för att ha beredskap för att kunna ta hand om trafiken i framtiden.

Regionala snabbtåg kommer att sättas in på linjen till Ljusdal redan under hösten 1990. När snabbtåg sätts in på linjen Stockholm – Sundsvall, kommer underlaget på anslutande linjer öka ytterligare.

Men om Dellenbanan skall ha en framtid och om banan skall kunna fungera som en länk i kedjan i ett större tågtrafiksystem kan dess nuvarande understödjare inte vänta på att bidrags- och anslagssystemet konstrueras om. Vi anser därför att statligt ekonomiskt stöd samt förberedelser för en bra samordning mellan snabbtåg och anslutande lokal-/regionaltåg bör komma ifråga snarast.

– Som ett viktigt led i arbetet för lokal och regional trafikförsörjning föreslår vi att riksdagen uttalar sig för ett projekt med försöksjärnvägar. Vi föreslår dessutom att föreningen Dellenbanans Vänner får ett statligt anslag på 175 000 kr. för att täcka kostnader för banupprustningar.

### **Hemställen**

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om förändrade regler i enlighet med vad som anförts i motionen beträffande

- a) driftbidraget till trafikhuvudmännen,
- b) länsstrafikanslaget,
2. att riksdagen beslutar om ett projekt för försöksjärnvägar,
3. att riksdagen beslutar om ett statligt anslag på 175 000 kr. till föreningen Dellenbanans Vänner.

Mot. 1989/90  
T208

Stockholm den 21 januari 1990

*Viola Claesson (vpk)*

*Bertil Måbrink (vpk)*