

Motion

1982/83:1951

Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle

Upprustning av järnvägslinjen Bollnäs—Orsa, m. m.

Dala—Hälsinglands järnväg mellan Bollnäs och Orsa är en beredskapsbana, som alltså skall hållas i sådant skick att den kan användas vid försvarsbehov.

Viss godstrafik förekommer på banan: på hälsingesidan går ett godståg om dagen från Bollnäs till Edsbyn och vänder.

På initiativ av Orsa kommun har en kommitté bildats av berörda kommuner för återupptagande av trafiken på DHJ.

Det som i dagens läge är angeläget är att få till stånd en bättre godstrafik på banan. Banan har en sträckning som är utomordentligt fördelaktig för industrierna i området. Vid en enkät med berörda industrier angående godstrafik på Orsa-banan ställde dessa sig mycket positiva till en upprustning av banan. Industrierna i Ovanåkers kommun ligger alldeles intill järnvägen, t. ex. Björkträ i Viksjöfors, Edsbyverken, ÖSA i Alfta, SP Snickerier, Nefab i Alfta. Banan går också förbi Mora stora industriområde.

Sksogsföretagen är synnerligen intresserade av en godstrafik på DHJ. Banan går genom stora skogsområden, och det är aktuellt med nya virkesterminaler, t. ex. i Voxna.

En del av industrierna skulle omedelbart lägga över sin frakt på järnvägen. Någon enstaka industri ligger närmare landsväg än järnväg.

Att godstrafiken på järnvägen i dag inte är av tillräcklig omfattning beror på de dåliga transportmöjligheterna, vilket gör att industrierna hänvisas även till landsvägsfrakt.

Den helt avgörande fördelen med ett återupptagande av godstrafiken är den koppling man får mellan inlandsbanan och stambanan i Bollnäs. Man får en rakare väg till kusten, minskade fraktlängder och minskade kostnader. Inte minst för Domnarvet och hela det berörda området och deras transporter *norrut* är det synnerligen fördelaktigt. Också den synpunkten att utrymmena vid Stockholms och Gävle bangårdar är begränsade talar för ett återupprättande av DHJ.

Hastigheten på banan är nu maximerad till 40 km/tim. Målsättningen skulle vara normal godsbanestandard med 70 km/tim och 20 tons axeltryck.

Kostnaderna för återställande av banan Orsa—Edsbyn, ca 10 mil, skulle enligt SJ:s beräkningar belöpa sig till 10 milj. kr.

Ett upprustningsarbete av detta slag skulle också ha positiva effekter på sysselsättningen.

Huruvida persontrafiken skulle återupptas är en senare fråga. Otvivelaktigt skulle det vara väl så bra för många av pendlarna vid Ovanåkers industrier att kunna använda sig av kollektivtrafiken via järnväg. De Nefab-anställda t. ex. finge närmare från stationen till företaget än från parkeringsplatsen. De trafiksäkerhetsmässiga och besparingsmässiga synpunkterna är också viktiga i sammanhanget.

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas för att återställa Bollnäs—Orsa-banan till normal godsbanestandard.

Stockholm den 24 januari 1983

GUNNEL JONÄNG (c)

GUNNAR BJÖRK (c)

i Gävle