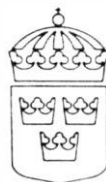


Motion till riksdagen

1988/89:T543

av Bertil Måbrink och Viola Claesson (båda vpk)
Dellenbanan



Mot.
1988/89
T543-549

Vilken utvecklingspotential har en svensk länsjärnväg? Vad blir den sammantagna effekten för en länsjärnvägs ekonomi om man samtidigt utvecklar såväl teknik som organisation, säkerhetsordning, tågföring, marknadsföring mm?

Dessa frågor har av den aktiva föreningen Dellenbanans vänner mejslats fram som de mest relevanta i deras arbete för att göra Dellenbanan i norra Hälsingland till en "levande och bärkraftig" järnväg.

En av orsakerna till de "trafiksvaga" banornas olönsamhet är att trafiken på dem inte utvecklats i takt med samhället och då främst trafiksektorn i övrigt. De begränsade resurser som använts till att utveckla och förbättra järnvägen har så gott som helt kommit stomnätet till del.

Detta innebär dels att ingen utveckling av betydelse ägt rum på dessa mindre banor under de senaste 30 åren, dels att den utveckling som skett medfört lösningar anpassade till stomlinjens tunga, intensiva trafik, lösningar som vore förödande dyra att applicera på mindre banor.

Detta är en av de främsta anledningarna till de mindre banornas problem, inte att trafikunderlaget är för litet eller sträckorna för korta. Enligt Dellenbanans vänner kan även en hel del av länsjärnvägarnas trafik göras "lönsam" genom att de komponenter utvecklas som är mest omoderna och ineffektiva, "lönsam" inom citationstecken, dvs relativt annan kollektivtrafik.

För att undersöka Dellenbanans utvecklingsmöjligheter beställde Dellenbanans vänner förra vintern en utredning av trafikkonsultföretaget Scantrak, efter att ha beviljats sammanlagt 120 000 kr. för ändamålet av de två berörda kommunerna Hudiksvall och Ljusdal. Utredningen är inne i sin slutfas och beräknas presenteras i månadsskiftet januari-februari 1989. Detta blir en av de första länsjärnvägsutredningar som utgått från de nya förutsättningar som råder sedan riksdagens trafikpolitiska beslut i maj 1988.

Med denna utredning som grund skulle det vara värdefullt att gå vidare och göra Dellenbanan till en försöksjärnväg. Redan sommaren 1986 skrev Dellenbanans vänner till regeringen med förslag att ett antal glesbygdsjärnvägar skulle göras till "frijärnvägar", där man på olika sätt skulle kunna pröva sig fram till en effektivare, attraktivare och billigare trafikering. Svaret från regeringen blev att man inte tyckte att idén var tillräckligt genomtänkt.

Dellenbanans vänner har tagit fasta på regeringens svar och presenterar nu följande idéer, intressanta att utveckla inom ramen för ett försöksjärnvägsprojekt:

- "Optimerad" banupprustning till en hastighetsstandard som medger effektiva omlopp, med tillräckliga marginaler men utan dödtid.
- Detta kan ev åstadkommas med partiell banupprustning, där en obefolkad sträcka utan uppehåll rustas till högre hastighet än sträckor med många stopp.
- Upprustning för lätt och snabb motorvagnstrafik, men inte samtidigt för stora axeltryck.
- Korta mötesspår för motorvagnar, med uppkörbara växlar med återfjädrande tungor. Ökar flexibiliteten och minskar effekten av störningar i trafiken.
- Fler och bättre hållplatslägen där (vissa) tåg enbart stannar vid behov. Ansvar för snöröjning, hållplatskur mm till viss del delegerat till omkringboende.
- Modern "plåtstins" i form av en försignal som tänds av resenären från hållplatsen.
- Egna ingångsspår till stationer vid stomnätet, för att minska effekten av trafikstörningar på stomlinjerna.
- Förlängning av banan till intressanta mål i ändstationerna som industriområden (som i en del fall har spår), skolor, sjukhus o likn.

Fordon

- Moderna motorvagnar, snabba, lätta, attraktiva, som kan köra fort på medelmåttiga spår.
- Enmansbetjäning, biljettautomater, lättanvänd telefon, handikappvänlighet, godsutrymme, kaffeautomat mm.
- Lätt ihop- och avkopplingsbara. Lättservade "i fält".

Tidtabell

- Styv tidtabell med avgångar på samma klockslag. En timme mellan tågen vid högtrafik, två timmar mellan dem för övrigt.

Relation till annan trafik

- Samordning med snabbtågstrafik på stomnätet så att man får en bra matning.
- Ett busstrafiknät som kompletterar tågen och som inriktas på matning till/från dem.
- Geografisk och tidsmässig samordning med busstrafiken. (Bussen stannar vid perrongen och inväntar tåget).
- Särskilda hållplatser vid större parkeringsplatser i utkanten av större orter.

- En från teoretiska grunder framtagna säkerhetsanordning, skräddarsydd för aktuell bana/trafik.
- Tågledning/trafikövervakning som bygger på modern teknik samt på förutsättningen att max 2 tåg är i rörelse på samma bandel samtidigt. Borde gå att lösa utan fast personal vid banan.

Taxor

- Precis samma villkor som för länstrafikbolagets övriga linjer.

Organisation

- Ett trafikantkooperativt trafikföretag, lokalt eller regionalt, som entreprenör åt länstrafikbolaget. Detta främst för att engagera de lokalt boende, det lokala näringslivet m.fl. i trafiken och därmed öka "köptroheten".
- Mer flexibel organisation, genom att man minskar specialiseringen så att folk i viss utsträckning lättare kan ersätta varandra.

Verksamhet

- Förutom reguljär persontrafik även chartertrafik, för att merutnyttja fordon och personal, på "hemmabanan" liksom på det övriga nätet.
- Vagnuttagningar vardagligen samt annan godstrafik, även här för att merutnyttja befintliga resurser.

Marknadsföring!

Utbildning

- Utbildning av personalen så att mer ansvar kan delegeras ut i organisationen.
- Utbildning även till resenärerna. Grafiska tidtabeller, åtminstone som komplement till de gängse.
- Nära samarbete med skolor och daghem (gruppresor, tågskola, järnvägsanknutna aktiviteter) för att lära nästa generation att åka tåg.
- Många idéer finns redan genomförda eller prövade i Sverige, men framför allt i utlandet, med varierande framgång. En viktig förberedelse inför ett försöksjärnvägsprojekt vore att mera systematiskt gå igenom vilka idéer som finns prövade utanför landets gränser och vilka som skulle kunna överföras till svenska förhållanden.

Det finns även fler än Transportforskningsberedningen som kunde vara intresserade av försöksjärnvägsidén. Därför bör bli Glesbygdsdelegationen, Byggforskningsrådet, VTI, STU, Kooperativa Institutet och Gävleborgs

Forsknings- och Utvecklingsstiftelse FoU-X tillfrågas om sitt intresse att delta och sina möjligheter att bidra med kunskap/idéer/pengar/andra resurser.

Mot. 1988/89
T543

På en försöksjärnväg skulle man inte bara ha möjligheter att pröva ny teknik. Försöksjärnvägsstatus skulle också, analogt med vad som gäller för frikommunerna, ge möjlighet till undantag från en del gällande lagar, förordningar och andra politiska beslut. Det kan gälla nya huvudmannaskapsformer, andra former av trafikledning, lokalt anpassade säkerhetsföreskrifter som kräver dispens från gällande SäO mm. Fördelen med en särskilt definierad "försöksjärnvägsstatus" är att man skulle ha möjlighet att pröva nya idéer i ett sammanhang, och utan att fördens skull försöksresultaten skulle bli direkt prejudicerande.

Ett försöksjärnvägsprojekt skulle ledas av en projektgrupp med tillräckligt hög kompetens, såväl metodologisk som teknisk/administrativ/ekonomisk. Men det är viktigt att det i gruppen finns lika mycket kreativitet som kompetens!

Projektet kan sedan läggas upp på olika sätt. Antingen arbetar man fram en första "grund"-modell för trafiken som i stort sett är genomförbar med idag tillgänglig teknik, och i stort sett inom ramen för nu gällande lagar och förordningar. När denna trafik kommit igång är det dags att gå vidare och inom område efter område pröva nya idéer. Idéerna ska naturligtvis vara utredda teoretiskt innan de provas och efter påföljande utvärdering kan de så förkastas, permanentas eller vidareutvecklas.

En annan uppläggning kan vara att man lägger större vikt vid de inledande teoretiska studierna och inte "provkör" modellen förrän man har en mera utvecklad modell klar. Då kan det bli svårare att värdera de enskilda komponenternas betydelse för helheten, men å andra sidan når man (möjligen) resultat snabbare genom att man startar på en högre nivå. Det är också lättare att samordna de olika komponenterna till en fungerade helhet än om man provar sig fram på po om po.

Varför Dellenbanan som försöksjärnväg när det finns så många andra?

Dellenbanan är normalspårig och elektrifierad och därmed miljövänlig. Trafik kan bedrivas med såväl el- som dieseldrivna fordon.

Banan går genom glesbygd, med ett befolkningsunderlag som ligger i gränsskiktet för bärkraftig persontrafik.

Banan är lagom lång, 61 km. För att få ett omlopp inom 2 timmar krävs en Sth på omkring 110 km/tim. Detta är nära gränsen för hur fort man (idag) kan tänkas få köra på skarvspår med träslipers.

Busstationerna i Hudiksvall och Ljusdal har de senaste åren flyttats till lägen invid respektive järnvägsstation.

En stark opinion för banans bevarande och återutvecklande finns organiserad i Järnvägsföreningen Dellenbanans vänner med ca 900 medlemmar. Föreningen driver sedan 1985 trafik sommartid med egna motorvagnståg på banan.

Ett lokalt företag (Hälsinglands Järnvägstrafik) har bildats för att driva

trafiken i framtiden. Företaget är till formen en ekonomisk förening, dvs ett kooperativ.

Mot. 1988/89
T543

När snabbtågen Stockholm-Sundsvall införs, kommer underlaget på anslutande linjer att öka markant. SJ:s målsättning är att snabbtåg ska kunna sättas i trafik på Ostkustbanan inom 3 år. Då blir det aktuellt att utveckla samordningen mellan snabbtåg och anslutande lokal-/regionaltåg.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att göra bandelen Hudiksvall-Ljusdal (Dellenbanan) till frijärnväg.

Stockholm 24 januari 1989

Bertil Måbrink (vpk)

Viola Claesson (vpk)