



Motion till riksdagen

1987/88:T90

av Gunnel Jonäng (c)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88: 50)

Mot.
1987/88
T90-94

För Gävleborgs inland och för hela södra och mellersta Norrlands inland är det utomordentligt angeläget att persontrafiken på norra stambanan inte försämras.

Stambanan har ett mycket stort upptagningsområde. Att hänvisa resenärerna till matarbussar och flera ombyten för att komma t. ex. till Stockholm är orimligt. En sådan utveckling är också till nackdel för näringslivet och skulle därmed medverka till en ogynnsam utveckling av det norrländska inlandet över huvud taget.

Riksdagen bör ge klart besked om att någon nerdragning av persontrafiken på norra stambanan ej får ske.

Inget landskap har drabbats så hårt av järnvägsnedläggelser som Hälsingland i Gävleborgs län. Under senare år har tre järnvägslinjer lagts ner: Bollnäs-Kilafors-Söderhamn, Bollnäs-Orsa och Ljusdal-Hudiksvall.

Det är en besynnerlig politik som bedrivs i vårt land. Vi arbetar aktivt för en bättre miljö, vi diskuterar att sänka hastigheten när vi kör bil, av miljöhänsyn. Samtidigt driver det statliga SJ en rakt motsatt politik, där både person- och godstrafik läggs över från järnvägen till landsvägen med allt vad det innebär av luftföroreningar och därav följande försurning, skogsskador och tungmetallförgiftningar. Enbart bilavgasernas miljökostnader ligger enligt en undersökning på mellan 1 och 4 miljarder kronor per år. Ökad vägtrafik leder också till stora kostnader för samhället i form av vägunderhåll och kostnader för trafikolyckor.

Persontrafiken på Ljusdal-Hudiksvallsbanan lades ner i januari 1985 på förslag av transportrådet, som dock hoppades att godstrafiken på banan skulle öka efter nedläggning av persontrafiken. Detta är tyvärr ett exempel på hur myndigheter lurar människor och förespeglar dem saker och ting, som man säkert är medveten om att man snart nog kommer att ta ifrån dem. Redan hösten 1986 upphörde även godstrafiken.

Så går det steg för steg, tills man börjar riva rälsen och därmed sätter punkt för många människors strävan att behålla en miljövänlig och viktig trafikled.

Mellan Bollnäs och Edsbyn upprätthålls godstrafik som är av stor betydelse för Ovanåkers många industrier.

Nu har emellertid frågan aktualiserats om upphörande av all godsbefordran på linjen Bollnäs-Edsbyn. Industrierna i Ovanåker har samfällt uttalat sin oro över en sådan utveckling.

De har behov av banan. Edsbyverken har satsat på stickspår. Nordanå Trä i Alfta kör 120 stora dubbelvagnar per år med järnväg. I Alfta kan de använda

egen truck för lastning av vagnarna. Östanåsågen omsätter 25 miljoner kr. De kör 80 % av produkterna på järnväg. Mycket går vidare till Italien och Västtyskland. De är helt beroende av järnvägstrafiken.

Mot. 1987/88
T90

Ovanåkers kommun har med skärpa markerat att man inte accepterar en nedläggning av godstrafiken. Detta krav bör riksdagen stödja.

För Ljusdal-Hudiksvallsbanan arbetar "Dellenbanans vänner" som kör turisttrafik på sommaren vilket bl. a. är en skönhetsupplevelse av stora mått.

Dellenbanan – järnvägen Ljusdal-Hudiksvall – fyller 100 år i år och särskilt jubileum kommer att firas. Ljusdals och Hudiksvalls kommuner har tillskjutit pengar för utredning om Dellenbanan. Banan är i behov av upprustning. När utredningen är klar, finns anledning återkomma i frågan.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen uttalar sig för att någon nerdragning av persontrafiken på norra stambanan ej får ske,
2. att riksdagen uttalar sig för att godstrafiken Bollnäs-Edsbyn skall upprätthållas.

Stockholm den 1 februari 1988

Gunnel Jonäng (c)