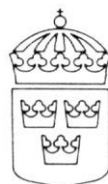


Motion till riksdagen

1985/86:T427

Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (c)

Persontrafik på Dellenbanan



Mot.
1985/86
T427-438

Dellenbanan förbinder stambanan med ostkustbanan, Ljusdal med Hudiksvall.

För ett år sedan beslöt regeringen lägga ner persontrafiken.

Eftersatt underhåll, försämrad service och höjda taxor har lett till minskat resande som i sin tur medfört fortsatt eftersatt underhåll, försämrad service och höjda taxor, samtidigt som resandeunderlaget hela tiden ökat genom större behov av resor till arbete, skolor, affärer m. m. Även behovet av att transportera gods har ökat. Detta ökande transportbehov har lett till en stark ökning av vägtrafiken med bilar, lastbilar och bussar. Detta har i sin tur lett till stora kostnader för samhället i form av vägunderhåll och kostnader för trafikolyckor. Det leder också till stora miljöproblem med buller och luftföroreningar och därav följande förurning, skogsskador och tungmetallförgiftningar. Enbart bilavgasernas miljökostnader ligger, enligt en färsk undersökning som gjorts på uppdrag av kommunikationsdepartementet, på mellan en och fyra miljard kronor per år.

En rättvis jämförelse mellan järnväg och landsväg skulle inte utfalla till landsvägens fördel, utan troligare till järnvägens. Men en sådan jämförelse är svår att göra i dag, framför allt beträffande de "svagare" bandelarna. De jämförelser som görs är ofta orättvisa, t. ex. jämförs rälsbussar från 1950-talet på räls från sekelskiftet med 1980-talets bussar på 1970-talets vägar.

"Dellenbanans Vänner" arbetar aktivt för att återuppta persontrafiken och har starkt stöd av befolkningen.

Asea har tagit fram skiss på ny eldriven motorvagn som man är intresserad av att prova på Dellenbanan.

Aseas erfarenheter från utlandet dit man levererat lok och motorvagnar är att resandet ökar påtagligt när man ersätter bussar med tåg.

Godstrafiken ökar på järnväg. Tillgång till järnväg är betydelsefull för Ljusdalsindustrierna liksom vid diskussioner om företagsetablering i Dellenbygden, Hybo, Forsa och Näsviken.

Banan behöver rustas upp till att medge en hastighet av 90 km. Möjligheterna härtill finns genom beredskapsarbete. Den som ansöker om det måste äga banan. SJ har alltså möjlighet att rusta upp banan.

SJ har möjlighet att låta Asea framöver prova sitt lokalsnabbtåg på banan, vilket borde vara av intresse för SJ, Asea och befolkningen i Hälsingland.

Men SJ bromsar effektivt all utveckling.

En försöksatsning på banan skulle vara intressant – även ur SJ:s synpunkt.

Hemställan

Mot. 1985/86

T427

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen hos regeringen begär att en kommitté tillsätts för att
utforma en försöksverksamhet med persontrafik på Dellenbanan.

Stockholm den 27 januari 1986

Gunnel Jonäng (c)

Gunnar Björk (c)

i Gävle