



Dellenbanan skapar utveckling i Hälsingland

Argumentsamling för ett bevarande och upprustande av Dellenbanan

Vi i Dellenbanans Vänner arbetar för ett upptagande av person- och godstågtrafiken på järnvägen mellan Hudiksvall och Ljusdal. Vi är övertygade om att med ett snabbt och bekvämt resande vill fler besöka, leva och arbeta i Hälsingland. Vi tror att med energieffektiva och miljövänligare transporter, och med direktkontakt med Sveriges och Europas järnvägsnät skapas förutsättningar för vår bygd och våra företag.

Tåg är energieffektivt och klimatsmart

Lägre energiförbrukning

Stålhjul mot stålräls rullar betydligt lättare än gummihjul på asfalt, samtidigt som hopkopplade vagnar ger ett mindre luftmotstånd. Energiförbrukningen för tåg kommer alltid att vara lägre än för bilar, bussar och lastbilar.

Mindre klimatpåverkan

Eldrivna fordon är mer miljövänliga än dieseldrivna. En buss förorsakar 15 gånger större utsläpp av koldioxid per personkilometer än ett intercitytåg och en lastbil förorsakar mer än 20.000 gånger större utsläpp av koldioxid per tonkilometer än ett godståg som dras av ett ellok. (Energianvändning i transportsektorn, IVA 2002)

Tåg skapar utveckling i Norra Hälsingland

Orter med järnväg är framtidens vinnare

Orter med regional tågtrafik är attraktiva bostadsorter, redan idag och än mer i framtiden. I takt med att folk pendlar allt mer och allt längre blir det viktigare att kunna ta tåget. Det gäller både arbets- och skolpendling, och i båda riktningarna. Med pendeltåg på Dellenbanan knyter vi samman flera tätorter och Gävle och Sundsvall kommer på rimligt reseavstånd för flera.

Se <http://www.pavag.nu/8/nyheter/artiklar/2013-10-02-satsningar-har-lyft-manga-kommuner.html>

Se <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=86&artikel=5931716>

Människor föredrar tåg

Det är säkrare och bekvämare att åka moderna pendeltåg än att åka bil eller buss. Det skumpar mindre, det finns plats att röra på sig och du kan utnyttja resan för arbete eller vila. Hur skulle du själv reagera om du ska ta tåget till Gävle och får höra att det ersatts av buss? Trafikverket själva talar om ”spårfaktorn” - när man ersätter en busslinje med ett regionaltåg så ökar resandet direkt med ca 20%.

Se <http://www.dellenbanan.se/sparfaktorn.html>

Se <http://www.kristianstadsbladet.se/kristianstad/article2082412/Okat-resande-i-Nordostskane.html>



20 % fler väljer att åka kollektivt om kollektivtrafiken är spårburen

Bra pendlingsmöjligheter är viktigt för företagen

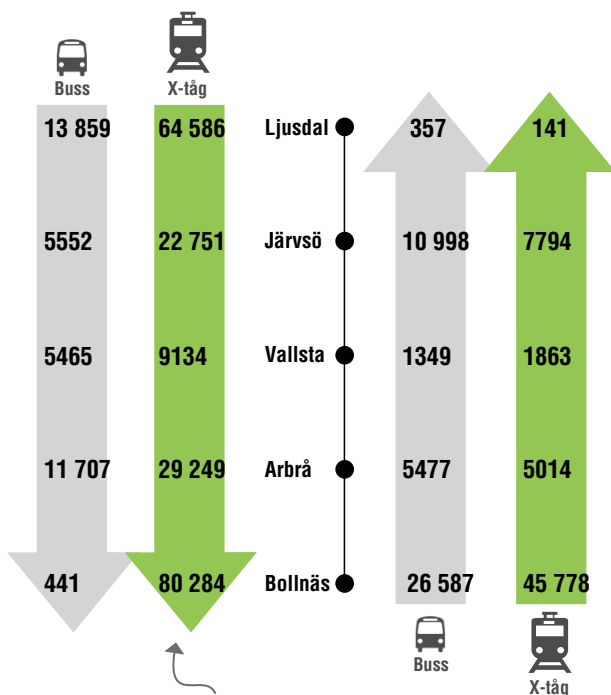
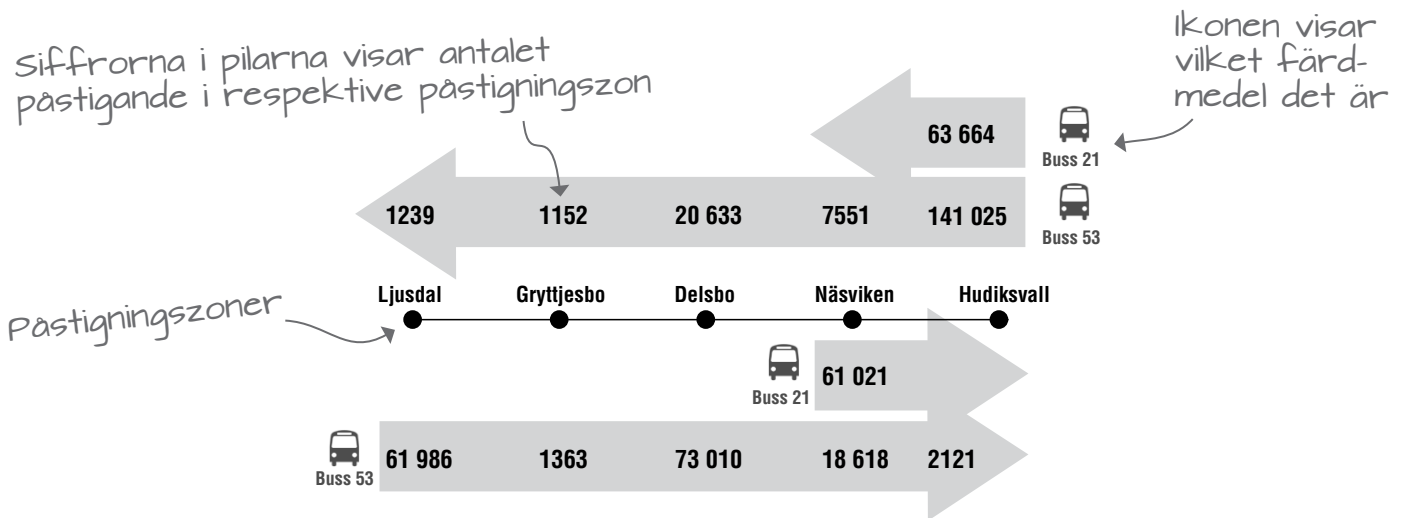
Med bra pendlingsmöjligheter in till landskapet hittar Hälsinglands företag lättare den kompetenta personal som är viktig för företagets verksamhet och utveckling.

Stort kollektivresande längs Dellenbanans sträckning

Vi har jämfört kollektivresandet på sträckan Ljusdal - Hudiksvall (där det bara går buss) med sträckan Ljusdal - Bollnäs (där det går både buss och tåg). Statistiken är framtagen av X-trafik. Siffrorna i pilarna visar påstigande i varje zon under 2012. Det framgår att underlaget är betydligt större mellan Ljusdal och Hudiksvall än mellan Ljusdal och Bollnäs. Är underlaget tillräckligt för regionaltågtrafik på stambanan är det mer än tillräckligt på Dellenbanan. Linje 58 som går från Hybo till Ljusdal är inte medtagen. Den ökar på antalet resor i Dellenbanans sträckning ytterligare. Idag diskuteras halvtimmestrafik med buss 53.

Bussen kompletterar tåget

På samma sätt som det är motiverat med en kompletterande busslinje längs stambanan så är det förmodligen motiverat att behålla en del av turerna med busslinje 53 längs Dellenbanan. Buss 21 från Hudiksvall till Sörforsa och Näsvisken finns det också anledning att behålla, eftersom den går en annan väg.



X-tåget går vidare till och kommer från Gävle

453 381 var totala antalet resor med buss 21 och buss 53 under 2012

63 664 resor Hudiksvall - Näsvisken med buss 21
 171 600 resor Hudiksvall - Ljusdal med buss 53
 61 021 resor Näsvisken - Hudiksvall med buss 21
 157 096 resor Ljusdal - Hudiksvall med buss 5

105 358 resor totalt Bollnäs - Ljusdal

243 028 resor totalt Ljusdal - Bollnäs

Den mycket högre totalsumman på Ljusdal - Bollnäs fås av det stora antal resenärer som kliver på i Bollnäs i riktning mot Gävle

Tåg kortar restiderna

Tåg är nästan alltid snabbare än bussar och lastbilar, eftersom man aldrig får köra fortare än 90 - 100 km/tim på landsvägen. På länets järnvägar är största tillåtna hastighet på vissa sträckor 200 km/tim, och medelhastigheten 110 - 135 km/tim. Enligt ett förslag med en upprustning av Dellenbanan till 90 - 160 km/tim (www.dellenbanan.se/tiberg.html) blir restiden mellan Ljusdal och Hudiksvall ca 47 minuter, att jämföra med 60 - 65 minuter med dagens bussar. Men redan med en något lägre hastighetsstandard, 100 - 120 km/tim, kortas restiderna.

Inom de närmaste åren kommer nya hastighetsgränser att införas på det svenska vägnätet. På riksvägar med två körfält (som 84:an) kommer hastighetsgränsen att sänkas till 80 km/tim, vilket innebär ännu längre restider med buss.

Restiden är avgörande

Den högre hastigheten innebär att det går att pendla längre utan att restiden ökar, vilket innebär att arbetsmarknaden växer. För att familjer ska flytta hit eller bo kvar, krävs ofta att båda parter kan hitta jobb inom rimligt reseavstånd. Viljan att pendla minskar drastiskt vid restider över en timme. Se http://www.dellenbanan.se/den_magiska_timmen.html#magiskatimmen

Tågsatsningar gör att människor och företag vågar investera

En satsning på Dellenbanan har ett mycket starkt signalvärde om en bra utveckling i Ljusdal, Hudiksvall och alla orter däremellan. Det är för att vi tror på en bra tillvaro med arbete och fritid som vi väljer att stanna kvar och vågar bygga hus. Och fler vågar ta steget att flytta hit för första gången eller hem igen när de tror på en framtid här.

Företag kräver järnväg

En upprustad järnväg och återupptagen tågtrafik visar att detta är en bygd som samhället satsar på. Det stimulerar företag att flytta hit, människor att starta nya företag och befintliga företag att stanna kvar och utvecklas. En del företag kräver till och med spåranslutning när de väljer lokaliseringsort. Om järnvägssektorn fortsätter att utvecklas som den gjort de senaste decennierna kan detta bli ett allt vanligare krav.

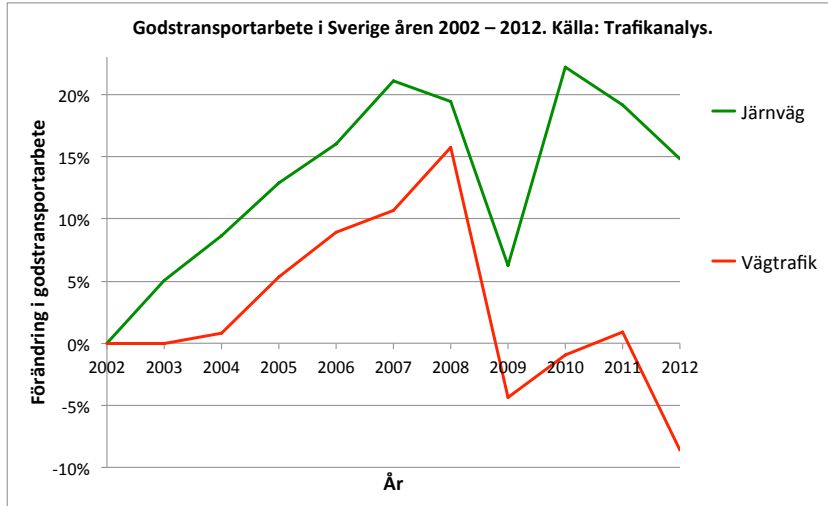
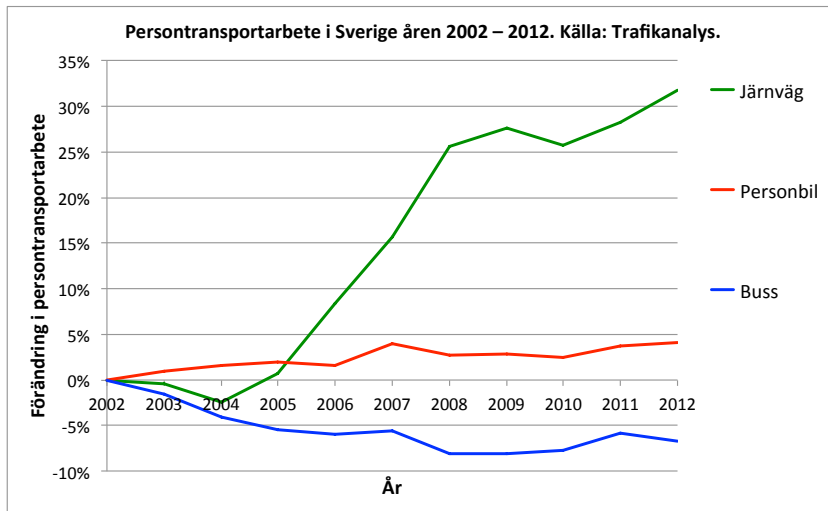
Dellenbanan skapar större säkerhet i hela järnvägssystemet

Dellenbanan förbinder Norra Stambanan och Ostkustbanan. Dellenbanan ger möjligheter att leda om trafik vid stopp och reparationer. Dellenbanan ger möjlighet att fördela trafik och utnyttja järnvägsnätets kapacitet bättre. När Ostkustbanan får dubbelspår kan Dellenbanan avlasta Norra Stambanan genom att viss trafik leds över till Ostkustbanan där kapaciteten är högre.

Tågtrafiken ökar mer än förväntat

Enligt myndigheten Trafikanalys har tågresandet i landet ökat de senaste 10 åren med 32% medan bilresandet bara ökat med 4% och bussresandet minskat med nära 7%. Under samma period har godstrafiken på järnväg ökat med 15%, medan godstrafiken på väg har minskat med 9%. Se <http://www.nyteknik.se/asikter/debatt/article3772898.ece>

Nedanstående grafer är baserade på Trafikanalys statistik.



Lokala vinster med Dellenbanan

Virkestransporter lönsamt på allt kortare sträckor

Särskilt för skogsindustrin kan möjligheten till järnvägstransporter bli viktig framöver, när drivmedelspriserna stiger och myndigheter och kunder ställer allt högre miljökrav. Planerna på en virkesterminal i Ljusdal har aktualiserats och man tittar nu på ett läge intill Dellenbanan. Härifrån är det ca 7 mil till Iggesund. När vi bildade Dellenbanans Vänner för 30 år sen sa man att det krävdes en transportsträcka på 30 mil för att järnvägstrafik skulle vara lönsamt. Idag har den gränsen sjunkit till ca 10 mil. Se www.dellenbanan.se/tagab.html!

Ökad trafiksäkerhet

Det är inte bara de som tar tåget som färdas säkrare med tågtrafik på Dellenbanan. Om vi kan minska antalet tunga fordon på 84:an så ökar även trafiksäkerheten för den kvarvarande trafiken.

Näsviken och Hybo får bättre förutsättningar

Två orter som får betydligt bättre kollektivtrafikförutsättningar med regionaltåg på Dellenbanan är Näsviken och Hybo, eftersom de ligger direkt vid järnvägen. Buss 53 går ju huvudsakligen på riksväg 84, och den missar både Näsviken och Hybo.

Utvecklingsmöjlighet för lokala företag

I Hudiksvall finns flera företag med anknytning till järnvägssektorn, till exempel Rosenqvist Rail, InfraNord, Huddig, Intersignal och Dellenbanan AB, och i Ljusdal finns ExTe. Med Hudiksvall och Ljusdal som järnvägsknutar ökar förutsättningarna för dessa företag att stanna och utvecklas. Dellenbanan kan användas för att demonstrera produkter och utbilda kunder. Det är svårt att göra på Ostkustbanan eller Norra stambanan.

Flis, sopor och stålkärnepålar via Dellenbanan

Med Dellenbanan får Ulvbergets återvinningscentral och Hälsinglands Materialåtervinning i Näsviken möjlighet att köra avfall och returmaterial på järnväg. Stålkärnepålar från Fobe är tunga och fraktas långt och med Dellenbanan kan de fraktas med järnväg direkt från Näsviken. Flistransporterna till fjärrvärmeverket i Djuped kan i framtiden komma via Dellenbanan, förutsatt att industrispåret till Öster får vara kvar.

Mindre vägslitage

En 45 tons lastbil sliter lika mycket på vägbanan som 200 000 personbilar, enligt en holländsk studie, refererad i Trafikverkets tidning "Godset" nr 4/2011. Tung lastbilar står för en stor del av förslitningen på Riksväg 84 mellan Ljusdal och Hudiksvall. Genom att minska belastningen från den tunga trafiken kan samhället spara stora pengar på att vägbeläggningen håller längre. Se sidan 4 på <http://www.mypaper.se/show/trafikverket/show.asp?pid=345343824266636>

1985

2013

Transportsträckan som krävs för att det ska vara lönsamt att köra rundvirke med järnväg, har minskat med två tredjedelar på 30 år.

Statliga pengar till våra kommuner

På samma sätt som med vägar är det statens ansvar att finansiera, bygga och underhålla järnvägar. En statlig satsning på Dellenbanan innebär förutom att vi får en järnväg mellan Hudiksvall och Ljusdal ett stort byggprojekt med arbetstillfällen här. Även det fortsatta banunderhållet innebär statliga pengar till norra Hälsingland.

Dubbelspårssatsningen på Ostkustbanan skyndas på av Dellenbanan

Ju fler välmotiverade infrastrukturprojekt vi kan presentera, desto större chanser har vi att få medel till de som står överst på listan. Om vi ställer krav på staten att anslå pengar till en upprustning av Dellenbanan så driver det på dubbelspårutbyggnaden på Ostkustbanan. Trafik på Dellenbanan ökar hela verksamheten på järnväg vilket gör dubbelspåret ännu mer angeläget. Vi bör också inspirera våra grannkommuner till en gemensam satsning på att utveckla Hälsinglands järnvägar.

Huvuddelen av investeringen i en ny järnväg är redan gjord

Behåll så mycket som möjligt av Dellenbanan

Att bygga ny järnväg på ny mark kostar ca 50 miljoner per kilometer. Kostnaden för att återuppta trafiken på Dellenbanan beror på vilken nivå vi väljer att rusta den till. Ett intressant jämförelseobjekt är Viskadalsbanan, där en motsvarande upprustning utretts. Konstruktionstekniskt liknar Viskadalsbanan Dellenbanan, med skarvspår, träslipers och grusbanvall. Om Dellenbanan rustas på motsvarande sätt hamnar kostnaderna på runt 5 miljoner per kilometer, för en hastighetsstandard på 100-120 km/tim. Då är inräknat kostnaden för ny kontaktledning längs hela banan. En förutsättning är att man håller sig till den befintliga banvallen med befintliga broar och tunnlar, och inte börjar rätta kurvor, för då börjar också kostnaderna skena iväg. Här är det en fördel att Dellenbanan har en relativt rak linjeföring och inte så många kurvor.

Banvallen är i förvånansvärt bra skick

Dellenbanan ligger där den ligger och är bra byggd från början, enligt Banverket som inspekterade den i samband med Jan Rydhs utredning för några år sedan. Detta bekräftades av Intersignal som inventerade banan under sommaren 2013. [Läs Intersignals sammanställning av inventeringen.](#)

Dellenbanan är ett snabbt byggprojekt

Markfrågor och projektering tar ofta lång tid när järnväg byggs. Med Dellenbanans intakta bantomt snabbas hela processen upp betydligt.



Foto: Paul Bogatir

Välkommen till familjeäventyret!

Dellenbanan är redan idag en tillgång

Dressincyklingen drar människor till Delsbo och Hälsingland

Varje år cyklar över 4000 personer dressin på Dellenbanan och verksamheten omsätter 2014 cirka 600 000 kr. Många kommer till Delsbo enbart för att cykla dressin. Vi drar människor till Hälsingland som sedan besöker andra turistmål, handlar och övernattar här. Det är viktigt att vi har många aktiviteter att erbjuda så att våra besökare väljer att stanna flera dagar. Se <http://www.dellenbanan.se/dressin.html>

Delsbo Electric - en plattform för utbildning, regional utveckling och teknik

Delsbo Electric är en tävling för studenter på högskolor, universitet och gymnasier. Utmaningen är att konstruera, tillverka och framföra ett batteridrivet spårgående fordon på en 3,3 km lång sträcka med minsta möjliga energiförbrukning uttryckt i Wh/personkilometer. Målgången är på Delsbo Station. Tävlingen växer och fler skolor ansluter. Se www.delsboelectric.se

Tågturism

Dellenbanan går genom ett vackert landskap och har utpekats som riksintressant ur kulturell synvinkel av bland annat Riksantikvarieämbetet. Dellenbanans Vänner har byggt upp en turisttågverksamhet på banan som kan utvecklas vidare. Sveriges Järnvägsmuseum ligger i Gävleborgs län vilket ger goda möjligheter till samarbete. Tågturism är samtidigt ekoturism, en verksamhet som växer.



Skillnaden mellan järnväg och väg var större än vi trodde. Vi har lärt oss väldigt mycket. Lars Wallin, Chalmers och tävlande 2012.

Dellenbanans Vänners vision blir verklighet

När vi startade Dellenbanans Vänner för 30 år sen fanns inga regionaltåg utanför storstadsområdena. Vi bjöd in riksdagsledamöter till en konferens i Hudiksvall om "Landsbygdens tågtrafik". Vi föreslog att Dellenbanan skulle göras till en försöksjärnväg och vi körde ett modernt pendeltåg på banan för att visa vad vi ville satsa på. Men våra idéer togs inte på allvar. Det blev istället Småland som visade vägen med sina Krösatåg.

Några år senare provade man ändå att köra ett "X-tåg" mellan Ljusdal och Gävle, och så småningom utvecklades i länet ett helt regionalstågssystem, med kopplingar till liknande system i angränsande län. Våra visioner för Dellenbanan har blivit verklighet, fast inte på Dellenbanan.

Men utvecklingen går vidare, och allt fler ser järnvägen som stommen i landets framtida transportsystem. Se till exempel. www.di.se/artiklar/2013/11/13/ledare-aven-m-tar-snart-taget-till-framtiden. Och även om Hälsingland på 80-talet missade möjligheten att ligga i framkanten av denna nya utveckling, så vore det sorgligt om vi skulle missa tåget helt och hållet!

Dellenbanans Vänners vision för pendeltågstrafiken i Hälsingland

X-tåget i Hälsingland Linjekarta 2022



Tre alternativ för våra kommunpolitiker

Trafikverket har inget intresse av att riva Dellenbanan. Man har tvärtom sett till att hålla dörren öppen för framtida trafik genom att skjuta till pengar så att den nya porten under E4:an fick tillräcklig höjd för eltåg med strömavtagare. Det är kommuninvånarna som har Dellenbanans framtid i sina händer, och kommunernas ställningstagande väger därför tungt. Vi ser tre politiska alternativ för Dellenbanan.

1. Börja arbeta aktivt för att banan ska rustas upp så snart det är möjligt, för X-tåg, godstransporter och turisttrafik.
2. Se till att handlingsfriheten bibehålls för en eventuell framtida trafik satsning genom att hålla banan intakt.
3. Gör ingenting.

Vi ser helst att man väljer alternativ 1 men vi kan även acceptera alternativ 2. Vi kräver är att man inte väljer alternativ 3. Ur samhälls-ekonomisk synvinkel är alternativ 3 det sämsta alternativet. En rivning av Dellenbanan kostar runt 50 miljoner (enligt Banverkets beräkningar). Oavsett om kommunen eller Trafikverket står för kostnaden så är det skattepengar som förbrukas.

Alternativ 2 är betydligt mer ekonomiskt. Att hålla Dellenbanan i beredskap för en framtida satsning kostar små summor, mindre än en miljon om året. Under tiden åtar vi oss att förvalta den, och vidareutveckla den turistverksamhet som vi har byggt upp, med dressinuthyrning och museitrafik.

Denna PDF finns också att ladda ner eller skriva ut på vår webbsida www.dellenbanan.se.

Dellenbanans Vänner, 14 september 2014

Dellenbanas Vänner
Stationsgatan 9
820 60 Delsbo

Tel: 0653-164 60,
E-post: info@dellenbanan.se
www.dellenbanan.se