

Motion till riksdagen

1989/90:T228

av Ragnhild Pohanka (mp)

Trafiken i Dalarna

Dalarna är trafikmässigt ett ganska typiskt svenskt skogslän. Det finns en eller ett par större städer, där trafiken ganska bra motsvarar behoven. I det övriga länet med mindre städer och orter och på rena glesbygden lyser en fungerande kollektivtrafik med sin frånvaro. Då återstår endast bilen, skolskjutsar och färdtjänst för de äldre.

Miljöpartiet de gröna anser att bil är en förutsättning för glesbygden, men andra bra alternativ kan till stor del ersätta bilen i tätorterna.

I första hand vill miljöpartiet satsa på tåg, både fjärrtåg, snabbtåg och pendeltåg, samt miljövänliga bussar drivna med vätgas och i större tätorter elbussar.

En älv rinner genom landet och man konstaterar att huvudfåran och den nedre delen är vacker, fiskrik och lämplig för turistsatsningar av skilda slag, men att tillflödena ej är lönsamma, lika vackra eller lika fiskrika. Då leder man bort bifloderna och blir ytterst förvånad över att vattnet sinar och värdet minskar även i huvudfåran.

Detta är vad som håller på att hända med järnvägen bl. a. i Dalarna. Biba-norna, de som kallas länsjärnvägar, hotas av nedläggning. Ekonomin måste övertas av ett redan hårt drabbat län, där man redan satsar på bussar t. o. m. parallellt och samtidigt med järnvägslinjen.

Följden kan bli att den hittills lönsamma delen av stomnätet blir allt mindre lönsam. I Dalarna kan det bli så att järnvägen slutar i Borlänge söderifrån. Miljöpartiet vill behålla Västerdalbanan och bandelarna Borlänge-Mora och Borlänge-Gävle i stomnätet.

Satsa på järnvägen

Västerdalbanan bör elektrifieras och byggas ut till Sälen stora fritidsanläggningar. Där kommer nu ytterligare 3 miljarder att investeras med stöd bl. a. från länet. Banan till Sälen med förbindelse till Göteborg och Stockholm kan göra det möjligt för icke bilburna storstadsbor att njuta av Sveriges sydligaste fjällvärld.

Från Mora skall banan självklart fortsätta inlandsbanan norrut. Linjen Mora-Älvdalen utnyttjas även för persontrafik. En utredning bör initieras om vad som är lämpligast för Dalarna och Värmland; nytt spår Malung-Torsby eller återinsätta Vansbro-Lesjöfors i trafik.

Det är mycket viktigt att Bergslagsdelegationens försök med den s.k. Bergslagspendeln blir av, med snabba pendeltåg Falun-Örebro. I samband med Bergslagspendeln bör statsmakterna av bl.a. miljöskäl stödja ett försök med tätare pendeltågstrafik, hela dagen, mellan Falun och Borlänge. Detta av miljöskäl enligt länsstyrelsen.

Industriområden bör lokaliseras så att de är möjliga att nå per spår. Borde man inte kräva att industriområden med en sysselsättning eller area över en viss gräns skall vara spåranknutna. Idag är ett av de vanligaste argumenten från företagare att det är svårt att nyttja SJ. Kommunerna bygger för biltransporter och de bygger bort järnvägen i sina översiktsplaner och detaljplaner.

Statens största styrmedel är kanske skatterna, men ett nästan lika viktigt styrmedel är infrastrukturen. Den infrastruktur samhället erbjuder ger innevånare och företag verktyg för sitt agerande. Det är därför av yttersta vikt att man väger investeringar i vägar mot investeringar i järnvägar. De stora diagonala investeringsprojekten i vägar, bl.a. det som kallas Bergslagsdiagonalen, får inte stjåla underlag för en långsiktig järnvägssatsning. Länsstyrelsen i Dalarna stöder en investering i diagonala vägar på ca 500 miljoner, men miljöpartiet anser att det ska satsas på järnväg.

Miljöpartiet föreslår

Miljöpartiet har följande konkreta förslag:

- Nr 4 i banverkets investeringsplan, (Storvik-Falun)
- Nr 19 i banverkets investeringsplan, (Uppsala-Mora, teknikinvestering)
- Höjd standard på Västerdalbanan för att ekonomisera Länstrafikens villkor för spårbunden trafik där
- Nytt spår Malung-Sälen
- Förlängning av persontrafiken från Mora till Älvdalen
- Nytt spår Malung-Torsby sam höjd standard Torsby-Kil

För att avlasta dalavägarna en del av den långväga turisttrafiken är det viktigt att restiden Göteborg-Sälen kan komma ner i ca 3,5 – 4 timmar. Då först blir det attraktivt att göra den resan per järnväg.

Det är viktigt att reguljärflyget på Dala Airport inte konkurrerar med en satsning på snabbtåg. Dessa snabbtåg måste också stanna i Säter, Hedemora, Leksand och Rättvik.

Med framtida och planerade satsningar på snabbtåg Falun-Stockholm och Mora-Stockholm minskar behovet av Mora och Borlänge flygplatser. När Stockholm-Arlanda-Uppsala-pendeln blir utbyggd är Dala airport obehövlig och kan läggas ner för reguljärt flyg. Moras flygplats bör inte expandera. Flyget bär inte sina egna kostnader och subventioneras på olika sätt, framförallt med skattefria drivmedel, och miljöförstöringen är enorm. Detta behandlas också i en annan av miljöpartiets motioner.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar behålla Borlänge-Mora, Borlänge-Malung och Borlänge-Gävle i stomnätet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Västerdalbanan,
3. att riksdagen beslutar att sträckan Sälen-Särna-Idre byggs ut i en andra etapp.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bandelarna Mora-Älvdalen, Mora-Vansbro-Lesjöfors och Malung-Torsby,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Dalarnas flygplatser,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om väginvesteringar kontra järnvägsinvesteringar i Dalarna.

Stockholm den 25 januari 1990

Ragnhild Pohanka (mp)