

Motion

1976/77:288

av herr Karlsson i Malung m. fl.

om bibehållande av persontrafiken på Västerdalsbanan

Frågan om Västerdalsbanans framtid har varit föremål för skilda åtgärder under flera år. Järnvägen som kommunikationsled har uppenhåra fördelar gentemot landsvägstrafiken. Allt tyder i dag på att landsvägstrafiken kommer att få en hastighetsbegränsning till 90 km/tim. för hela Västerdalsvägen. Detta medför att alternativet till persontrafik på järnväg, snabbussar, skulle ha betydande hegränsningar rent tidsmässigt. Landsvägstrafiken drabbas därutöver hårdare av dåligt väder, halt väglag m. m., vilket ytterligare reducerar möjligheterna att hålla den tidtabellsmässiga restiden och medför stora störningar i trafiken.

I debatten har ofta hävdats att bussen för den lokala och regionala trafiken är överlägsen järnvägen, eftersom en busslinje lätt kan anpassas till befintlig bebyggelse och förändringar i bebyggelsestrukturen. Från SJ:s sida har man hävdats att detta förhållande skulle gälla i Västerdalarna. För den rena lokaltrafiken är det förmodligen sant, men långlinjer som samtidigt skall betjäna lokaltrafiken kommer för de långväga resenärerna att innebära sådana restider att de blir ointressanta. Järnvägens sträckning måste givetvis jämföras med den sträckning som en snabbusslinje kan komma att ha. En snabbusslinje måste för att göra skäl för namnet gå snabbaste vägen och göra få uppehåll. De bussar som i dag trafikerar linjen Borlänge – Sälen kan inte göra skäl för namnet snabbussar; därtill är restiden alltför lång. Restiden på järnväg Malung–Borlänge är ca 2 timmar och med landsvägsbuss drygt 3 timmar. Med Västerdalsvägens nuvarande sträckning kan fördelar finnas i att åka landsvägsbuss tack vare vägens sträckning genom samhällena. Ser man på litet längre sikt vad som kommer att hända, kommer vägomläggningar att innebära att riksvägen dras utanför samhällena. Ett exempel på detta är Dala-Järna, där en förbifart redan nu är under byggnad. I Björbo kommer en framtida vägomläggning att innebära samma sak.

Det betyder att ett eventuellt framtida snabbussnät tvingas att antingen passera utanför själva tätorten eller alternativt göra avstickare eller välja gamla vägsträckningar, vilket innebär avkall på snabbheten. Järnvägen har i dag en sådan sträckning att den mycket väl ansluter sig till de större tätorterna.

Allt talar för att den framtida persontrafiken till Västerdalarna skall ske med järnväg och då i sådan utsträckning att ytterligare ett motorvagnspar insättes per dag, detta motiverat av att järnvägsalternativet är det snabbaste

och måste anses som det mest komfortabla. Järnvägsalternativet kan enligt vår uppfattning också med måttliga investeringar ges en bättre standard och möjlighet till högre hastighet – dock behöver ej hastigheter över 110 km/tim. vara aktuella, vilket kan jämföras med landsvägens 90 km/tim. Med nya motorvagnar innebär detta en avsevärd standardhöjning i kommunikationerna för Västerdalarna.

Skall framtida kollektivtrafik kunna fungera på en så lång sträcka som den ovan nämnda är järnvägen enda alternativet. Det behövs en kollektivtrafik för såväl industrins som den alltmer expanderande turismens behov.

För västra och norra Dalarna skulle det även behövas förbättrade transportmöjligheter för det tunga godset. I och med att flottningen upphörde sker nu t. ex. en stor del av virkestransporterna med järnväg, men då finns de nordligaste terminalerna i Oxberg resp. Malungsfors. Rundvirkes- och andra transporter från sågar och andra industrier i området norr om dessa orter måste ske på landsväg. Någon form av samhällsansvar för transportbehovet i dessa nordligare belägna länsdelar är nödvändigt.

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om nödvändigheten av att bibehålla persontrafiken på Västerdalsbanan samt att hos regeringen begära förslag om en upprustning av banan.

Stockholm den 19 januari 1977

OVE KARLSSON (s)

i Malung

KJELL-OLOF FELDT (s)

YNGVE NYQUIST (s)

GUDRUN SUNDSTRÖM (s)

ÅKE GREEN (s)

SVEN MELLQVIST (s)