

Motion till riksdagen

1988/89:T553

av Lars De Geer (fp)

Kommunikationerna i Västerdalälvens dalgång

Området i fjällen ovanför Transtrand och Sälen i norra delen av Malungs kommun torde vara Sveriges största – och snabbast växande – vintersportområde. Inom kort kommer antalet övernattningsplatser att överstiga 80 000, och antalet skidliftar uppgå till 84. Denna explosionsartade tillväxt har medfört, att flaskhalsen för områdets fortsatta expansion kommit att bli transportmöjligheterna till och från detta område, som ju utgör Sveriges sydligaste fjällvärld och därför också ligger närmare Syd- och Mellansveriges befolkningskoncentrationer än alla andra fjällområden i Sverige. Särskilt under vintermånadernas helger, då nya familjer installeras i de många stugorna, uppstår utomordentligt besvärande trafikproblem i hela området. Vissa lördagsdygn – Vasaloppshelgen undantagen – torde så många som 50 000 personer resa till Sälenfjällen och lika många därifrån. I dag äger detta resande rum i fullastade personbilar, ofta med långsamma och tunga husvagnar på släp, och med lika fullastade bussar. Inte blott vid vissa vägskil (mest i Vansbro och i Mora), utan även ute på raksträckorna i skogen uppstår idag långa, stillastående köer. Om intet görs för att avhjälpa dessa köer, måste man förmoda att viss del av Sälenfjällens nuvarande reguljära besökande kommer att söka sig till vintersportorter med bättre trafikförhållanden.

En lösning av dessa trafikproblem vore att återuppbygga den bortrivna järnvägen mellan Malungsfors (5 km norr Malung) och Sälen, ett projekt som förtydligas av det faktum att en ny landsväg på vissa sträckningar byggts på den gamla banvallen. Hela projektet, inklusive elektrifiering och ombyggnad till högre hastighet på sträckan Borlänge–Malung, har kostnadsberäknats till 900 miljoner kronor exklusive förbättringar av vägarna uppe i själva fjällområdet, till vilket man möjligtvis också kan tänkas ta sig med hjälp av en linbana från Sälens station upp i fjället. Detta järnvägsalternativ är mycket dyrt, men skulle medföra att skidturister – och för den delen även sommarturister – skulle kunna resa från alla svenska storstäder med nattåg direkt till Sälen utan att utnyttja bilar förrän man skulle upp i själva fjällvärlden, dit avståndet från en station i Sälen är så kort att taxikörning inte erbjuder orimliga kostnader om buss vid alla tillfällen ej finns tidtabellslagd.

En annan lösning skulle kunna åstadkommas genom en grundlig upprustning av vägnätet i Västerdalälvens dalgång, och då i synnerhet av de delar som ligger väster och norr om Vansbro, där den från Borlänge kommande riksväg 71 möter den söderifrån kommande länsväg 242. För ca 350 milj kr skulle hela sträckan Vansbro–Appelbo–Malung–Lima–Sälen kunna ombyg-

byggas till förstklassig riksvägsstandard, och även vissa förbättringar kunna göras på vägar inom fjällområdet. Till förmån för en vägupprustning talar dels den lägre kostnaden än järnvägsalternativet, dels det faktum att många av vinterturisterna – i synnerhet då hela familjer – har så mycket bagage och skidutrustning med sig att de under alla förhållanden skulle tveka att åka tåg. Även rörligheten mellan de olika skidanläggningarna upp i fjällvärlden blir avsevärt bättre för de turister som har tillgång till egen bil under hela vistelsen där. Det stora antalet bilar med husvagnar får ej heller glömmas bort i detta sammanhang – dessa ekipage kommer aldrig att kunna utnyttja någon järnväg.

Sedan rätt lång tid tillbaka är bägge ovan skisserade transportlösningar utredda, undersökta och kostnadsberäknade. Alla i Västerdalälvens dalgång – och för den delen även längs vägsträckan Mora–Evertsberg–Transtrand – är idag utomordentligt beroende av vilken eller vilka transportlösningar som det allmänna kommer att välja. Detta gäller berörda kommuner – i första hand Vansbro och Malung, i andra hand Mora – alla företag inom turist- och vintersportbranschen och, sist men inte minst, alla fastighetsägare inom området. För de senare föreligger, exempelvis inom Limaområdet, en hindrande ovisshet om hur marken skall användas, vilken ofta medfört byggnadsförbud och alltid osäkerhet om var och hur serviceanläggningar av olika slag kan och/eller får uppföras. Vidare är det – oavsett om huvudproblemet löses med järnväg eller landsväg – många närtrafikproblem som måste lösas med vägbyggen, men som ej kunna byggas ut förrän kunskap föreligger om hur stomtrafiknätet till och i älvdalen kommer att lösas.

Hemställan

Mot bakgrund av vad som ovan framhållits, hemställs

att riksdagen hos regeringen begär förslag till principbeslut om hur trafiken i Västerdalälvens dalgång skall byggas ut i framtiden, och då i första hand om en ny järnväg skall byggas eller om en upprustning av vägnätet skall prioriteras.

Stockholm den 25 januari 1989

Lars De Geer (fp)