

Motion till riksdagen

1987/88: T59

av Lars De Geer (fp)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88:50)

Sveriges sydligaste fjällområde ligger i norra delen av Malungs kommun och har huvudorterna Transtrand och Sälen. Antalet övernattningsplatser inom hela området anses i dag vara 75 000, varvid såväl hotell som pensionat, resanderum och sportstugor av olika slag inräknas. Vanliga helger under vintern anses 40 000 personer resa till Sälen och lika många därifrån, vilket särskilt under lördagsdygnen — då växling äger rum i stugorna — ger en utomordentligt tät trafik på vägarna till och från fjällområdet. Utbyggnaderna inom detta fortsätter, varför dagens trafikproblem med säkerhet förvärras ju längre tiden går.

En lösning av dessa trafikproblem vore att återuppbygga den bortrivna järnvägen mellan Malungsfors (5 km norr Malung) och Sälen, ett projekt som förordas 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 700 milj. kr. 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 riksvägen 71 möter den söderifrån kommande länsvägen 242. För ca 200 milj. kr. skulle hela sträckan Vansbro—Äppelbo—Malung—Lima—Sälen kunna ombyggas 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 uppe 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.

Båda ovan skissade lösningar är utredda och undersökta. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har tillstyrkt järnvägsprojektet, trots att SJ inte visat någon större entusiasm för detta. Vad som i dag förefaller allvarligast för hela området är det faktum att ingen av alla de många personer och företag som är berörda av den i dag kritiska trafiksituationen i Västerdalälvens dalgång vet vilken långsiktig lösning dessa problem kommer att få! Osäkerheten gäller inte bara vilken systemlösning trafiken kommer att få, utan även så konkreta saker som var en ny järnväg eller en ny väg skulle komma att dras i den ofta trånga och med ojämn mark försedda dalgången och hur närtrafiken inom fjällområdet skulle organiseras vid de olika alternativen.

Mot. 1987/88
T59

Hemställan

Mot bakgrund av vad som ovan framhållits, hemställs

att riksdagen hos regeringen begär förslag till principbeslut rörande investeringar i den framtida trafikförsörjningen i Västerdalälvens dalgång.

Stockholm den 1 februari 1988

Lars De Geer (fp)