

Motion till riksdagen 2016/17:1308

av **Jan Lindholm (MP)**

Om flyg och järnvägstrafik till Sälen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om klimatsmarta och trafiksäkra lösningar för den växande turisttrafiken till Sälen och tillkännager detta för regeringen.

Inledning

Motion med ovanstående förslag till beslut har lämnats in ett flertal gånger och självklart även behandlats och avslagits av riksdagen. Utgångspunkten för avslagen är självklart inte att riksdagen motsätter sig det motionen föreslår utan huvudsakligen en fråga om det arbetssätt som används i riksdagen och den relation riksdagen har till sin regering.

Beslut om större upprustningar och nyanläggning av spår för järnvägstrafik måste självklart beredas av regeringen för att kunna bifallas av riksdagen eftersom det i de flesta fallen handlar om systemavvägningar och stora pengar. Att lämna in motioner om dessa frågor fyller därför i första hand funktionen att uppmärksamma regeringen på att det finns andra möjliga avvägningar och prioriteringar än de gamla spåren.

Bakgrund

De åtgärder som föreslås för att Sverige ska nå de uppsatta målen i klimatarbetet är till stor del fokuserade på transportområdet. Det är inte så konstigt eftersom trafiken är en av de stora källorna till utsläpp av klimatpåverkande gaser. Flyget med sina stora utsläpp av vattenånga på höga höjder omnämns ibland, men i huvudsak är det koldioxiden som diskuteras.

Den enskilde vill i de flesta fall göra rätt och minimera sina utsläpp så mycket som möjligt. När skattesystemet nu sakta förändras så att det ger den enskilde incitament att även ur rent ekonomiska aspekter göra klimatsmarta val kommer självfallet trycket på att det också skall vara möjligt att göra dessa klimatsmarta val att öka. Därför är det

viktigt att den nationella infrastrukturen anpassas på ett sådant sätt att det går att göra det klimatsmarta valet även vid en resa till en så stor vinterturistort som Malung-Sälen.

Orsaker till förslaget

Antalet bäddar för turister i Sälenområdet närmar sig i rask takt 100 000 gästsängar. Inget tyder på annat än att den utvecklingen kommer att fortsätta. Dessutom nyttjas en allt större andel av dessa gästsängar nu under en växande tidsperiod av året. Slut är den tid då gästerna enbart kom under de viktigaste skidveckorna. Även ren sommarturism växer nu i detta område.

Planerna på en flygplats är nu nästan helt klar. Miljöpartiet anser dock att det är fel att bygga den flygplatsen och reserverade sig mot att region Dalarna beslutade gå in med ett ekonomiskt bidrag. Tyvärr visade det sig dock att de krafter som vill ha denna flygplats var starkare än miljöpartiet. EU kommer nu att intensifiera sin kontroll av otillåtna statliga bidrag till flyget vilket med stor sannolikhet kommer att göra den planerade flygplatsen till ett svart ekonomiskt hål för kommunen.

Fjällvärlden har många kvaliteter varav tystnad är en inte oväsentlig sådan. En flygplats innebär bullermattor som förändrar detta drastiskt. Vi som värnar den unika och ömtåliga fjällvärlden är inte glada över utvecklingen men vi är än mer oroade över vad som sker på vägarna för turisterna som kommer resande med bil.

Hur många av dessa semesterfirare kör trafiksäkert efter en vecka i backen? Det är inte enbart vägens fel att trafikolyckor är vanliga i det trafikkaos som uppstår när stugbytena sker. Förarna är trötta och lyckliga men kanske nästan snöblinda. Trafiken är tät och många har ont om tid samtidigt som det kan vara mer än 500 kilometer som ska avverkas bakom ratten.

Inget annat samhälle i Sverige som uppvisar så stora toppnoteringar vad avser trafikvolym saknar järnväg. Att väldigt få bor permanent i Sälen men nästan alla ändå besökt Sälen någon gång gör det till en väldigt speciell plats. Med tanke på hur många personer som årligen besöker Sälenområdet skulle kanske Sälens järnvägsstation, om den byggdes, kunna vara en av de tio största i landet, räknat i antal resenärer per år. För att nå den attraktiviteten krävs naturligtvis mer än en fungerande järnvägstrafik och ett bra resecentrum. Det lokala näringslivet kommer dock att snabbt lösa frågor som fungerande lokala transporter när väl andelen bilbefriade turister blir tillräckligt stor.

De som använder argumentet att man måste ha med sig en bil på grund av dåliga kollektiva transportmedel kanske skulle ta sig en tankeställare över hur det skulle se ut i Stockholm om alla som idag åker kollektivt där skulle ta med sig en bil varje dag in i centrum. Antalet parkeringsplatser skulle behöva mångdubblas. Då växer avstånden mellan målpunkterna och alla får för sig att de måste ha bil. Bilar skapar avstånd och det är väldigt opraktiskt med bilar som enda transportmedel i ett samhälle med de över 100 000 inbyggare som Sälenområdet omfattar under toppveckorna. Staten måste ta initiativ för att bryta utvecklingen i området och bidra till investeringar i kollektivtrafik som till stor del onödiggör bilen. En långtidsplanering för samhällsbyggandet är lika viktig här som i våra storstadsområden om trafiken skall fungera i framtiden och om klimatmålen för hela landet liksom nollvisionen vad avser vägdöden skall kunna nås.

Vissa anser att en sådan här motion inte hör hemma i riksdagen eftersom den berör en lokal fråga i Malung-Sälens kommun. Inget kan vara mer fel. Med ett sådant resonemang skulle Öresundsbron vara en lokal fråga, en tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingör skulle vara en sak för den regionen och inga tågprojekt någonstans i

landet skulle kunna vara av nationellt intresse. Tvärt om är just denna tågsträcka en nationell angelägenhet i större utsträckning än de flesta övriga tågsträckorna i landet just på grund av att Sälens fjällvärld är en nationell tummelplats av stora mått.

Problemen med biltrafiken till Sälenområdet är så omfattande att även det är en nationell angelägenhet både sett ur ett klimatperspektiv och ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Investeringar för utbyggd spårkapacitet bör rikta in sig på åtgärder där stora problem kan lösas, inte enbart på behovet av ökade godsflöden. Hur kan det komma sig att det finns järnvägsstationer i exempelvis Norrköping och Skövde när det inte finns i Sälen? En järnvägsstation i Sälen skulle göra avsevärt större nytta sett ur såväl klimat- som trafiksäkerhetsperspektiv.

En destination som skulle kunna generera så mycket trafik som en tänkt järnvägsstation i Sälen har potential att göra måste hanteras ur ett nationellt perspektiv. Visst skiljer sig Sälen från Åre på många sätt, en station i Sälen kan inte på samma sätt ge närhet till backarna som i Åre, men underlaget för lokala transportlösningar är minst femdubbelt.

Om en station i Sälen skall nås via en utbyggd västerdalsbana eller via Dalabanan och Mora får andra avgöra. Det detaljeringsnivån anser jag inte är en fråga för en riksdagsmotion.

Avsaknaden av järnvägsförbindelser till Sälen innebär inte bara onödiga trafikolyckor med lidande och död utan även ett helt onödigt bidrag till klimatpåverkande utsläpp samt att vårt gemensamma vägkapital förslits i onödan. Särskilt på sträckor där resmönstren är tydliga och koncentrerade till vissa tidpunkter tenderar trafikkonflikter och slitage att vara stort. Samtidigt är det på sådana sträckor som järnvägen har bäst förutsättningar att vara ett attraktivt alternativ.

Mot bakgrund av detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening vad som i motionen anförts om riskerna med en tänkt flygplats i Malung–Sälens kommun samt om behovet av att den ständigt växande turistström som söker sig till området runt Sälen får fungerande möjligheter att välja klimatsmarta transporter i form av spårbunden trafik.

Jan Lindholm (MP)