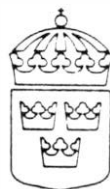


# Motion till riksdagen

1989/90:T205

av Lars De Geer (fp)

Kommunikationerna i Västerdalälvens dalgång



Mot.  
1989/90  
T205 – 209

Västerdalälvens dalgång har under senare år kommit att ligga utanför många av de stora regionalpolitiska satsningarna, trots att stora delar av densamma ligger inom nuvarande regionala politiska stödområden. Men dalgången berörs inte av det s.k. Bergslagspaketet och kommer endast delvis att inräknas i den regionalpolitiska kommitténs område "Inlandet". Det synes därför motiverat att motionsvägen ta upp dalgångens för närvarande i särklass viktigaste problem, nämligen kommunikationerna.

Under de senaste 20 åren har framför allt tre händelser inträffat, som i hög grad aktualiserat kommunikationerna i Västerdalälvens dalgång, nämligen i korthet följande:

1. Nedläggandet av Västerdalälvsbanans del Malungsfors – Särna.
2. Nedläggande av Västerdalälven som flottled.
3. Den våldsamma expansionen av vinterturism och hotell- och restaurangverksamheten i Sälenfjällen.

Med vetskap om vad som idag hänt i Sälenfjällen – "Sveriges närmaste fjällområde" – kan man idag med efterklokhetens visdom fastslå, att järnvägsnedläggningen var förhastad. Detta omdöme gäller med säkerhet sträckan Malungsfors–Lima–Sälen, medan banan Sälen–Särna knappast skulle behövas ens i dag.

Flottningsens upphörande i hela Dalälvens flodområde har till allra största delen på ett utmärkt sätt ersatts av att virkestransporterna i stället via virkesterminaler förts över till järnvägarna. Norr om den nordligaste virkesterminalen i Västerdalälven, belägen i Malungsfors, har dock frånvaron av järnväg medfört att flottgodset idag helt går på lastbil. Liksom för övrigt även det sågade virket från det relativt stora sågverket i Transtrand (Fiskarheden).

I dag är det helt uppenbart – och har varit det i flera år – att hela kommunikationssystemet i Västerdalälvens dalgång måste byggas ut och/eller förstärkas för att inte bygdens hela utveckling skall försämrats på ett utomordentligt negativt sätt. Vad som framför allt erfordras är några strategiskt viktiga beslut, som klarlägger myndigheternas avsikter för framtiden, så att alla berörda vet vad som kommer att hända i framtiden. I vissa områden (t.ex. Lima) skulle då byggnadsförbud kunna upphävas. I andra (olika delar av Sälenfjällen) skulle företag med bygg- och expansionsplaner kunna planera

med ett sakligt sett bättre underlag än idag. Den plan som borde fastläggas för kommunikationerna i Västerdalarna skulle kunna innehålla olika delar enligt följande uppställningar.

a) Upprustning av vägen Gagnef–Vansbro–Malung–Lima–Sälen, med särskild tyngdpunkt lagd på sträckan Vansbro–Sälen (detta på grund av den starka trafikökningen i Vansbro, beroende på den där inkommande trafiken på väg 242 från Göteborg över Mariestad och Kristinehamn.).

b) Utbyggnad av banan Malungsfors–Sälen, sannolikt kombinerad med en upprustning av banan Borlänge–Malung. Denna järnvägsutbyggnad blir utomordenligt dyrbar, varför en avvägning erfordras mellan den vägutbyggnaden enligt a) ovan. Resurserna torde icke räckas för ett genomförande av båda projekten.

c) En utbyggnad av "fjällvägen" från Sälen upp i fjällvärlden, så att vägen erhåller en standard som svarar mot de mycket stora trafiktoppar den utsätts för under vinterhelgerna (bl. a. torde högsta tillåtna lutning behöva anpassas till husbilskeipagens förmåga att ta sig fram).

d) En gondolbana från Sälens by upp i fjällvärlden. Detta alternativ torde knappast bli aktuellt om ej järnvägen byggs ut till Sälen, och kan sannolikt också ersättas med en rejäl utbyggnad av fjällvägen enligt c) ovan.

e) En utbyggnad av vägen Torgåsmon–Rörbäcksnäs, kombinerad med en förstärkning av vägarna från Rörbäcksnäs till Tandådalen, Hundfjällsområdet och till Granfjällsstöten. En sådan utbyggnad skulle framför allt avlasta vägen i äldvalen mellan Lima och Sälen, men även underlätta trafiken till Norge.

f) En planläggning och successiv utbyggnad av längdlöpningsspår och strövstigar i hela fjällområdet väster om Sälen. F.n. byggs slalombackar och liftanläggningar ut i ett forcerat tempo, medan den för familjeutflykter och friskvård betydligt viktigare längdåkningen på vintern och turgåendet på sommaren har det betydligt sämre ordnat för sig. I Lappland har en sådan utbyggnad finansierats med allmänna medel, varför sådan borde kunna utnyttjas även i södra Sveriges fjällvärld.

g) För att underlätta tillgången till Sälensfjällen även för utländska turister måste förbindelsen med Mora – där såväl flygplats som tätt trafikerad järnvägsstation finns – också beaktas vid vägnätets planering i Västerdalarna. Denna utbyggnad bör dock prioriteras lägre än utbyggnaden i själva Västerdalälvens dalgång.

## Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en heltäckande plan över kommunikationerna i Västerdalälvens dalgång snarast bör fastläggas och publiceras, så att nuvarande hämsko på dalgångens utveckling undanröjs.

Stockholm den 22 januari 1990

Lars De Geer (fp)