

Syftet med följande studie är att visa hur fortsättningen av den tidigare järnvägen upp till Sälen kan byggas upp igen och förlängas till skidområdena. I studien diskuteras dessutom flygplatsen i Sälen. Anmärkningsvärt är nämligen att en återuppbyggnad av järnvägen upp till Sälen knappast blir dyrare än utbyggnaden av flygplatsen 2017-2019, som berörs närmare på sidan 3. Nyttan av en järnväg är dock mycket större än för en utbyggd flygplats, då järnvägen kan användas av många fler, vilket också skulle få till följd en avlastning av riksväg 66. Även den stora träindustrin i Fiskarheden skulle få nytta av en återuppbyggd järnväg.

Jag, Birger Tiberg, är civilingenjör, med järnvägsintresse sedan barnsben och uppvuxen i Sverige, men flyttade 1980 till Schweiz, där jag nu är bosatt. Efter min pensionering engagerar jag mig aktivt i svensk järnvägs politik, bl.a. med flera konkreta förslag till hur trafiken kan återupptas på ett urval nedlagda järnvägar

Hela sträckan Malung – Sälen, 61 km, är fortsättningen av avsnittet Borlänge – Malung på Västerdalsbanan, som behandlas i en separat studie <http://www.jarnvag.ch/Vasterdalsbanan.pdf>

Av sträckan från Malung upp till Sälen har Malung – Malungsfors, 10 km, fortfarande järnväg, som används för godstrafik (timmertransporter).

För återuppbyggnadsförslaget av resterande avsnitt Malungsfors – Sälen och till skidområdena i Sälenfjällen har Lantmäteriets karta och Google Maps använts för att uppskatta på vilka avsnitt banvallen ligger kvar. På Lantmäteriets karta har sedan linjesträckningar ritats in, se följande sidor. **Violett** markerar återuppbyggnad på befintlig banvall. **Röd** linje markerar sträckor där en helt ny bana ritats in, då banvallen antingen är borta, banvallen har använts för vägbygge på dessa avsnitt, eller så blir helt ny dragning nödvändig i ett område där det aldrig funnits järnväg. Vid linjedragningen har intrång på bebyggelsen undvikits så mycket som möjligt. På huvuddelen av avsnittet Torgås – Limesforsen har bitar av banan därför ritats in utanför bebyggelsen.

Marken på de avsnitt mellan Malungsfors och Sälen, där nybygge av järnväg blir nödvändig, består enligt SGU av isälvsediment+grus och morän samt i viss mån av lera. Ett järnvägsbygge på denna mark torde därför inte stöta på svårigheter.

Förslaget har delats upp i fyra avsnitt, där avsnitten kan byggas etappvis. Man behöver inte heller bygga alla avsnitt för att få en stor förbättring, jag tänker då speciellt på förlängningen ända upp till Tandådalen, som kräver 40 % lutning. Första avsnittet är återuppbyggnad på befintlig banvall till Limesforsen. Då befintlig banvall kan användas blir kostnaden begränsad. Andra avsnittet till Sälen är både längre och kräver delvis nybyggnad, varför kostnaden blir mycket högre än för första avsnittet. Det tredje avsnittet är en nybyggnad upp till turistanläggningarna i Lindvallen och det fjärde avsnittet förlängning till Tandådalen. I förslaget finns endast linjedragning, utan angivande av mötesstationer och hållplatser.

En till att börja med inte nödvändig elektrifiering är inte med i kostnadsuppskattningen. Elektrifiering kan göras i samband med uppbyggnaden eller efteråt. Sist i studien på sidan 3 behandlas utbyggnaden av Sälens flygplats.

Använda schablonkostnader:

Återuppbyggnad 10 milj kr / km

Nybyggnad 60 milj kr / km (inga tunnlar, inga längre broar)

Anmärkning: denna stora skillnad i kostnad per km visar vilken kapitaltillgång en orörd banvall utgör.

De olika utbyggnadsstegen presenteras på denna sida i ordningsföljd, medan kartorna presenteras i omvänd ordning (i nord-syd-riktning) för att få tydligare övergångar mellan kartorna.

Steg 1 Malungsfors – Limesforsen,

19.8 km återuppbyggnad, Banvallen ligger kvar i hela sin längd. Uppskattad kostnad **198 milj kr** (=19.8 km x 10 milj/km) Kostnaden är mycket begränsad, varför avsnittet ägnar sig som en första utbyggnad. Direkta tåg kan köras från Borlänge och Stockholm. Från slutstationen alldeles söder om Limesforsen kan bussar hämta turister till fjällhotellen och dessutom resande som fortsätter till Transtrand-Sälen. Busstransporten upp till Lindvallen, 35 km, är mycket kortare än 93 km Mora – Lindvallen som används idag.

Steg 2 Limesforsen – Sälen

Banan bör dock återuppbyggas ytterligare 31.2 km ända fram till Sälen. Flera avsnitt av banvallen saknas tyvärr, framför allt mellan Limesforsen och Skälmo där banvallen har använts för bland annat vägbygge (riksväg 66). Nybyggnad blir därför nödvändig på flera avsnitt, total nybyggnad 15.0 km (=8.6+3.7+1.7+1) På resterande avsnitt kan järnvägen återuppbyggas på befintlig banvall, 17.2 km (=1.3+3.2+12.7) Uppskattad kostnad **1 072 milj kr** (= 15.0 km x 60 milj/km + 17.2 km x 10 milj/km) För hela avsnittet Malungsfors – Sälen, 51 km, uppskattas kostnaden för järnvägsbyggnad till **1 270 milj kr**.

Steg 3 Transtrand – Lindvallen

Det finns en möjlighet att bygga en helt ny järnväg upp till turistanläggningarna i Lindvallen, längd 10 km. Järnvägen stiger upp längs bergssidan i en lutning på 25 %. Denna lutning är relativt kraftig för svenska förhållanden, men bör kunna köras utan problem med lämplig tågsammansättning. Uppskattad kostnad **600 milj kr** (= 10 km x 60 milj/km)

Steg 4 Lindvallen – Tandådalen

En ca. 13 km lång förlängning till Tandådalen är möjlig men inte nödvändig att bygga, se inritat förslag på sidan 4. På några ställen måste vägen antagligen flyttas något åt sidan. Förlängningen kräver mellan Lindvallen och Storgraven ett ca. 2 km långt avsnitt med större lutning, ca. 40%. Tågen måste därför vara utrustade för att klara denna lutning. Man skulle kunna tänka sig följande trafikering: Normalt körs ett motorvagnssätt hela vägen till Tandådalen och åter. Med många resande är tåget upp mot skidanläggningarna förlängt med några personvagnar som kopplas av i Lindvallen. På återresan kopplas dessa vagnar åter till. Liknande trafikering förekommer på den schweiziska RhB, men på meterspår.

Att istället begränsa lutningen till max. 25% skulle kräva en 3½ km lång tunnel under Köarskalsfjället. Tyvärr består marken under fjället av morän och under denna finns fast berg bestående av en eller flera av bergarterna: sandsten, konglomerat, siltsten och lerskiffer, enligt SGU. I praktiken omöjliggör detta faktum ett tunnelbygge utan speciella mycket kostnadskrävande åtgärder som frysning eller injektering.

Godstrafik

I Fiskarheden finns en stor träindustri, som genom återuppbyggnad av järnvägen, steg 1 + steg 2, skulle få direkt spåranslutning och banan därmed även få en stor godskund.

Turisttrafik

Det finns en möjlighet att köra vintersporttåg från Stockholm. Med en upprustad del av Inlandsbanan Vansbro-Daglösen kan också sporttåg köras från Göteborg via Kil och från Jönköping via Skövde-Kristinehamn. Det uppstår även andra möjligheter, som nattåg från Malmö och från Blekinge.

Sälens flygplats:

Orsaken till att Sälens flygplats tas upp här är att den är ett alternativ till utbyggd järnväg, till ungefär samma kostnad. Flyg- och vägtrafik favoriseras allmänt i Sverige, på bekostnad av järnvägen som tyvärr måste betecknas som misskött i dagens läge. Detta går stick i stäv mot uttalade officiella klimatmål! Se också <http://www.jarnvag.ch/Trafikutvecklingen.pdf>

Flygplatsen, som blev färdig i december 2019, ligger väster om skidanläggningarna inte långt från norska gränsen. Därifrån måste turisterna åka buss (eller taxi) 10-25 km till sina destinationer. Kostnaden uppges i [en artikel i Avesta tidning](#) till drygt 1 miljard kr, citat: ”Den totala investeringen för etableringen är drygt en miljard” Detta är ungefär lika mycket som kostnaden för en återuppbyggd järnväg Malungsfors-Sälen, som i detta förslag uppskattas till 1 270 miljoner. Men, med upprustningen av Sälens flygplats torde tyvärr endast en mindre del av trafiken på riksväg 66 avlastas då endast långväga, framför allt utländska, turister förväntas ta flyget.

Flygplatsutbyggnaden har kritiserats skarpt på många håll. Utredaren Arne Karyd anlitas av Trafikverket för att göra en studie över utbyggnaden. Han kom fram till att det presenterade resandeunderlaget var uppblåst, det gick inte heller att få uppgifter om vilka flygbolag som har intresse av att flyga till Sälen. Den som vill få närmare uppgifter om flygplatsen får gärna kontakta Arne Karyd direkt per e-post: [arne \(tecken för at\) karyd.se](mailto:arne@teckenforat.se)

Flera kritiska artiklar om flygplatsen: [SvD 20161227](#)
[The World News 20190307](#)
[Expressen 20190311](#)

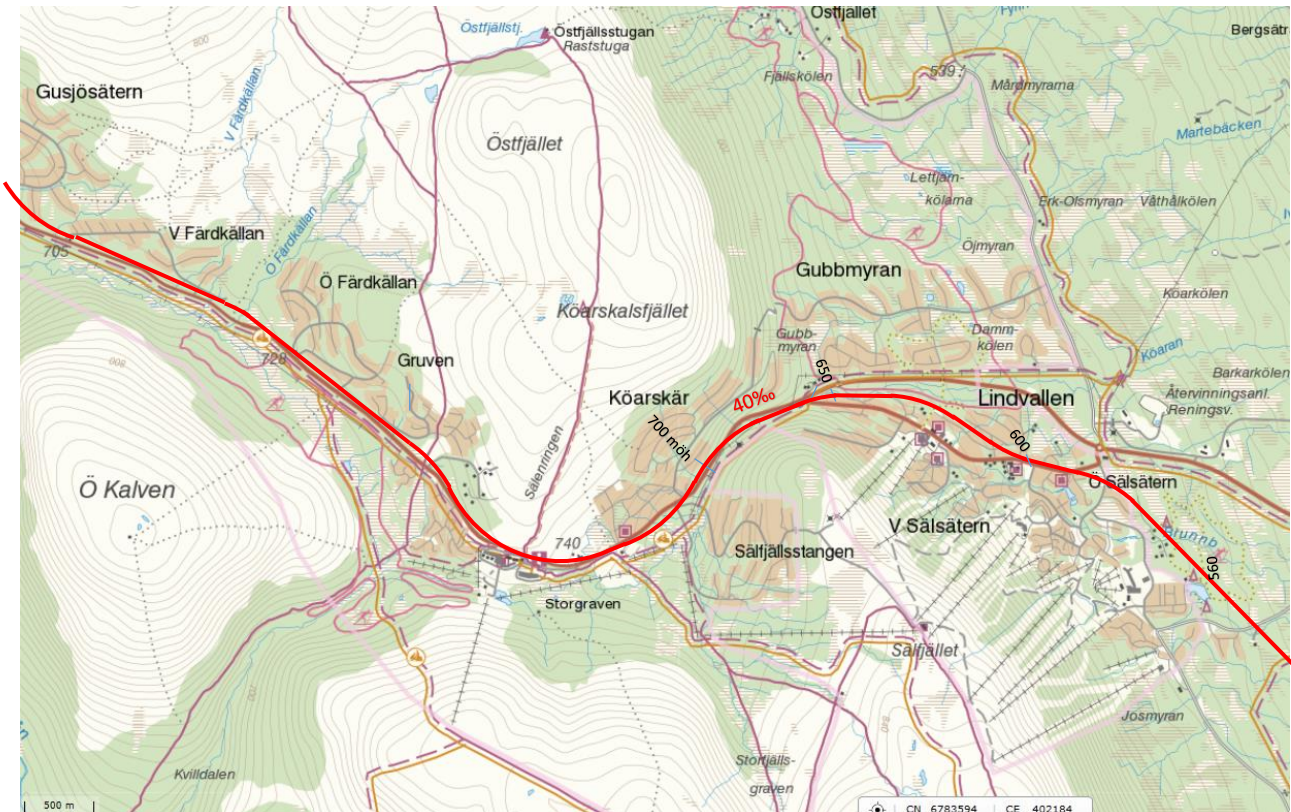
Utvidgningen av Sälens flygplats medför en ökning av Sveriges CO2-utsläpp, vilket redan nu är på en hög nivå och dessutom ökar, detta trots att Sverige har lovat minskade CO2-utsläpp. Men troligare är att det på flygplatsen blir mycket mindre resande än vad som utlovats och då blir flygplatsen en ekonomisk katastrof. Sälens flygplats kan gå samma öde till mötes som [Ciudad Reals flygplats](#).

För att hjälpa till med finansieringen av flygplatsen tas en extra avgift på 3% ut av alla som bokar rum i nästan alla anläggningarna i skidområdet. Detta oberoende av hur man reser dit. Detta skriver [Expressen](#). Detta, om något, visar att man är mycket osäker på om utbyggnaden av flygplatsen någonsin kommer att löna sig...

Teckenförklaring till kartorna på följande sidor:

-  Total nybyggnad av järnväg
-  Återuppbyggnad på befintlig banvall
-  Banans lutning på angivet avsnitt

Tandådalen – Lindvallen



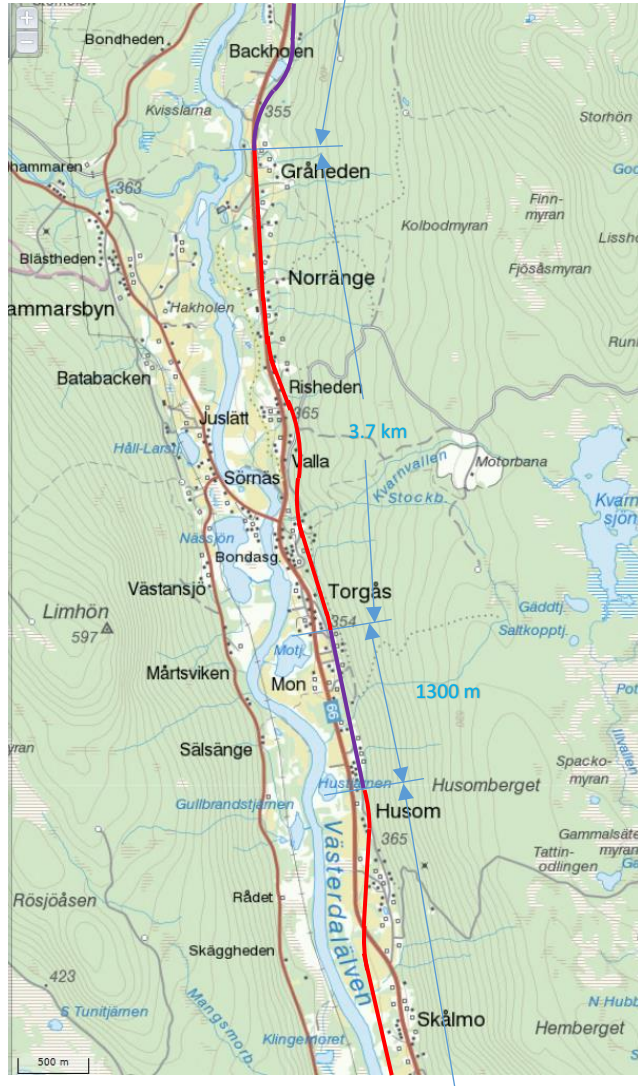
Lindvallen/Sälen - Fiskarheden



Fiskarheden-Backholen



Backholen-Skålmo



jarnvag.ch

Malung – Sälen
Förslag till återuppbyggnad

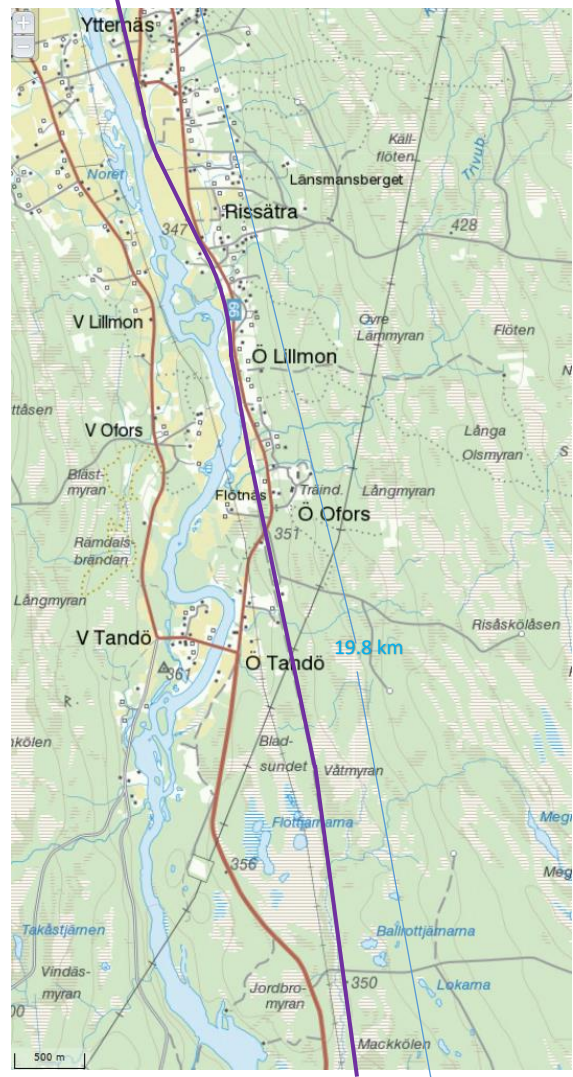
Malung – Sälen
Förslag till återuppbyggnad

The map shows the Skåmo River flowing through the area. Key settlements include Skåmo, Lima, Åkra, Biskopsbyn, Bergsvalla, O Arnäs, V Arnäs, Limedsforsen, and Ytterås. The map also shows various lakes like Storalet, Klingenöret, and Sörbäcken, and roads like 369 and 503. A scale bar indicates 500 meters.



Ytternäs - Mackkölen

Topographic map of the Ytternäs - Mackkölen area in Sweden. The map shows a network of roads, including a red line (likely a main road) and a blue line (likely a railway or secondary road). Key locations marked include Ytternäs, Rissåtra, V Lillmon, V Ofors, O Lillmon, O Ofors, V Tandö, O Tandö, and Mackkölen. The map also shows various lakes and water bodies, such as Flöten, Långmyran, and Jordbro-myran. A scale bar indicates 500 m. A blue line segment is highlighted with the text '19.8 km'.



Mackkölen - Malungsfors

