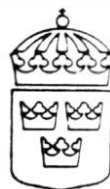


# Motion till riksdagen

1989/90:T223

av Gudrun Norberg och Lars Ernestam (båda fp)

Kommunikationerna i Örebro län



Mot.  
1989/90  
T223-226

---

Om 30 år är Sveriges befolkning drygt 9 miljoner, enligt beräkningarna. Det innebär en ökning med cirka 500 000 personer. Frågan är hur denna befolkningstillväxt kommer att fördelas i landet?

- Kommer huvuddelen av tillväxten att ske i Stockholmsregionen med kanske ett par hundra tusen nya arbetsplatser där? Ett antal nya stora förortscentra uppstår. En enorm koncentration av människor, bostäder, näringsliv, trafik, m.m. Medan övriga delar av landet får allt svårare att behålla den struktur som finns i dag, därför att utvecklingen blir så ojämn.
- Eller kommer expansionen att ske i fem olika centra, Stockholm/Uppsala, Umeå, Linköping, Malmö/Lund och Göteborg? Om inriktningen alltså blir femsidig i stället för ensidig – vad händer med landets övriga delar då?
- En ytterligare spridning av utveckling och expansion mer fördelat över Sverige med stor rörlighet genom bättre kommunikationer och spridning av kunskaper och företagsamhet skulle ge liv åt städer och landsbygd i olika landsdelar.

Det är verkligen ingen självklarhet att det är tredje alternativet som blir rådande. I dagens läge ser utvecklingen i stället ut att gå mot första alternativet. Det vore, enligt vår uppfattning, inte en lyckosam utveckling för Sverige. Vi är också övertygade om att huvuddelen av svenska folket inte vill ha en så kraftig koncentration.

## Behovet av olika strukturer

En regions tillgång av kvalificerade infrastrukturer är en grundläggande förutsättning för att näringslivet skall utvecklas. Det vill säga, det krävs både en fysisk struktur med goda transportmöjligheter för såväl personer som gods samt snabba data- och teleförbindelser och en socialt uppbyggd struktur med arbetskraft, kunskaper och kompetens.

Snabba förbindelser och ökad tillgänglighet är grundläggande förutsättningar för detta. Kommunikationssystemens utformning och transporterarnas effektivitet betyder därför allt mer för näringslivets lokaliseringsval och för den regionala utvecklingen.

Ett strategiskt mål för utvecklingen i Mellansverige bör vara att skapa ett tillväxtalternativ i Örebroregionen. Det är inte otänkbart att detta tillväxtal-

ternativ blir en utbredd region genom medvetna satsningar och aktivt samarbete med de kringliggande länen.

Mot. 1989/90  
T223

Örebro län har förutsättningar att kunna utvecklas och expandera. Dess geografiska läge gör länet till en naturlig pulsåder mellan öst och väst och norr och söder. Länet borde vara ett självklart centrum för transporter och terminalverksamhet.

Örebro län är också en viktig "tillfarts- och utfartsväg" för stora delar av Bergslagen. Från Örebro bör utbildning och verksamhetsimpulser kunna spridas in i övriga Bergslagsregioner.

Högskolan i Örebro är en stor tillgång och den till antalet elever största i landet. Den behöver utvecklas ytterligare och få en bredare kompetens. Detta är en mycket viktig del i den strävan som finns att skapa ett tillväxtalternativ till storstadsregionerna och för att länets potentiella utvecklingskraft skall kunna tas till vara på bästa sätt. Högskolan i Örebro är i dag den största högskolan utanför universiteten och bör bli Sveriges sjunde universitet.

## Kommunikationer är länets livsnerv

Ett verkningfullt medel att motverka koncentration är att skapa kommunikationer så att man från sin boendeort får fler möjligheter att välja arbetsplats och utbildning. Mer effektiva kommunikationer minskar alltså den kraftiga kantringen mot östra Sverige. E3 och E18 har stor betydelse för Örebro län och även riksvägarna 50 och 60 utgör en strategisk förbindelse från Norrlands kustregion mot Väst- och Sydsverige.

Det är viktigt för hela Bergslagen att Bergslagsdiagonalen genomförs, dvs. den planerade nya riksvägen mellan Norrlandskusten via Falun/Borlänge och Örebro. Den förkortar Sverige med ca 10 mil i nord-sydlig riktning jämfört med E4 över Stockholm. Detta gäller även jämfört med de alternativa kopplingarna inom riksvägnätet i Mälardalen.

Trafikekonomiska vinster uppnås genom att kortare körvägar både ger tidsvinster och fordonskostnadsvinster. Dessutom minskas belastningen av vägsystemet och på trafikintensiteten både i Stockholmsregionen och i de öst-västliga stråken i Mälardalen, vilket både ger trafiksäkerhets- och miljövinster.

Ja, det är bra – inte enbart för Örebro län utan för Sverige – om stamvägnätet utvidgas med en Bergslagsdiagonal och samtidigt Europavägarna 3 och 18 förbättras och får en standardhöjning.

Beträffande järnvägar ser bilden ganska dystert ut för Örebro län. Matarlinjen för järnvägstrafiken från Gävle över Bergslagen till Hallsberg och Mjölby måste behållas och utvecklas i stället för att trafiken reduceras. Denna länkfunktion i det interregionala tåglinjenätet har avgörande betydelse för trafikförsörjningen och det mellansvenska inlandets utveckling. I knutpunkten Hallsberg binds Göteborg, Värmland, Dalarna, Bergslagen, Örebro, Sydsverige, Norrland och Stockholm samman. Denna viktiga knutpunkt ligger dessutom i Sveriges befolkningsmässiga mittpunkt.

Bra järnvägsförbindelser är en förutsättning för länets utveckling. Sträckan Örebro-Stockholm hör till de bandelar som har den största resan-

defrekvensen i landet. Flyget kan aldrig konkurrera ut järnvägen för resor till Stockholm. Däremot kan vägburen trafik ta över resande om inte järnvägen får utvecklas och förbättras. Sett mot den bakgrunden är planerna på att snabbtågen inte skall stanna i Hallsberg, utan endast i Katrineholm och Skövde ett allvarligt hot mot framtiden. Det skulle vara förödande för tågresandet i både Örebro län och även för stora delar av Sverige i övrigt som behöver ha möjlighet att med järnväg nå Örebro län.

En annan hotbild är den planerade Mäljarbanans tidsplan och sträckning. Mäljarbanan kommer att utgöra en betydelsefull matarring. Det är då nödvändigt att den inte avkortas till enbart Mäljarområdet, utan går runt Mälaren/Hjälmaren och trafikerar hela det folktätaste området. Det måste till alternativa finansieringsmodeller för att Mäljarbanan skall komma till stånd före sekelskiftet.

För Karlskogaregionens del är det nödvändigt att få järnvägen byggd till Karlskoga. Järnvägens nuvarande sträckning söder om Kilsbergen innebär bl.a. att Karlskoga är den största staden i Sverige utan persontrafik på järnväg. De studier som gjorts för Svealandsbanan visar att en utbyggnad av två felande länkar, Strängnäs-Eskilstuna och Örebro-Karlskoga, kan ge betydande vinster för samhället.

Utvecklingen i Örebro län står och faller med tillgången till bra kommunikationer. Det skall vara lätt att nå länet såväl nationellt som internationellt. Det ger invånarna tillgång till en vidgad arbetsmarknad i länet och i angränsande län. Det ger liv och expansion också på landsbygden.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett utvidgat stamvägnät innebärande att Bergslagsdiagonalen byggs,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att R 60 och R 50 skall ingå i Bergslagsdiagonalen,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att snabbtågen måste göra uppehåll i Hallsberg,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Mäljarbanans sträckning och tidsplan,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fullständig utbyggnad av Svealandsbanan.

Stockholm den 23 januari 1990

*Gudrun Norberg (fp)*

*Lars Ernestam (fp)*