

# Motion till riksdagen

1988/89: T231

av Gudrun Norberg och Lars Ernestam (båda fp)  
Vägar och järnvägar genom Örebro län

---

Bland de viktigaste framtidsfrågorna är behoven av goda kommunikationer. För ett inlandslän, som Örebro län och även hela Bergslagen, är närheten till viktiga genomfartsleder ett villkor för god befolknings- och näringslivsutveckling. Goda, väl fungerande kommunikationer för såväl personer som gods är härvid en grundläggande förutsättning. Godstransportsystemen skall – oavsett trafikslag – med hög effektivitet, regularitet och säkerhet kunna tillmötesgå industrins och näringslivets krav på "just-in-time"-transporter.

Det har under de senaste åren skett en mycket kraftig expansion i storstadsregionerna. Även i universitetsorterna, Uppsala, Lund, Linköping och Umeå, sker en livlig utveckling. Detta är förvisso till gagn för Sverige, men det är inte till gagn om andra orter avstannar i utvecklingen och till och med avfolkas.

Det borde vara en självklarhet att "Hela Sverige skall leva". Det finns också mycket som är utvecklingsbart. Det gäller att öppna möjligheter så att initiativ och utvecklingsarbete kan leda framåt. Högskolan i Örebro behöver utvecklas 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 idag den största högskolan utanför universiteten och bör få bli Sveriges sjunde universitet.

Ett långsiktigt strategiskt mål för utvecklingen i Mellansverige bör vara att skapa ett tillväxtalternativ i Örebroregionen. Det är inte otänkbart att detta tillväxtalternativ blir en utbredd region genom medvetna satsningar och aktivt samarbete med de kringliggande länen.

Befolkningsutvecklingen i Örebro län är fortfarande negativ, men var ännu mera bekymmersam för några år sedan. Medelåldern i länets kommuner har ökat och flera av länskommunerna kommer att få födelseunderskott under de närmaste åren. Åldersstrukturen är sådan att efterfrågan på lokal arbetskraft inom något år kommer att överstiga tillgången.

Sysselsättningsituationen är emellertid till stor del konjunkturbetingad. Förändringen av näringsstrukturen fortsätter och det behövs intensivt arbete med att förändra och utveckla näringslivet i länet. Speciellt gäller detta för de kommuner som har en stagnerande eller ensidig industristruktur.

## Genomfartsvägarna bestämmer framtiden

Bland de insatser som i första hand krävs för att förstärka den mellansvenska regionen är förbättrade kommunikationer. Det behövs en standardhöjning av riksvägarna och även en förbättring av europavägarna.

Örebro ligger geografiskt väl placerat i landet – nästan mitt emellan Stockholm och Göteborg. Genom länet leder ur nationell synpunkt viktiga vägar både i nord/sydlig och öst/västlig riktning. Dessa förhållanden, samt länets centrala läge även i fråga om järnvägskommunikationer, gör att länet borde vara ett naturligt centrum för transporter och terminalverksamhet.

Om man ser vägfrågan i ett större perspektiv är det uppenbart att Sverige behöver en inlandsväg. En genomfartsled i nord/sydlig riktning genom hela inlandet. Denna inlandsväg skall ha förgreningar som förbinder den med E4 vid norrlandskusten och som ansluter söderöver med E3 mot Göteborg och E4 mot Malmö. Riksvägarna 60 och 50 är naturliga och viktiga länkar i denna inlandsväg.

Om den tilltänkta inlandsvägen i stället skulle komma att ha sin sträckning väster om Väneren samt kusttrafiken leds från Gävle via Västerås och Eskilstuna ned till E 4, så betyder det en svår tillbakagång för Örebro län. Om också Mälarbanan inte skulle bli verklighet för Örebro del, då saknas troligen förutsättningarna för en tillväxtregion i Mellansverige.

## Starka skäl för Örebro-alternativet

Stockholm har en stor trafikbelastning, men en stor del av den nord-sydgående trafiken skall passera förbi. Stockholm får därigenom en onödigt stor genomströmning av trafik som har destination Syd- och Västsverige.

En stor del av trafiken till och från Norrlands inland går idag på E 4 utefter kusten. Det finns säkert avsevärda vinster att göra ur såväl tids-, energi-, ekonomisk-, som miljösynpunkt om vägsträckningen blev rakare och därmed kortare. Den närmaste vägen är genom Sveriges inland ner till Örebro, där förgrening sker dels till Göteborg och dels till Sydsverige. Örebro är samtidigt en mötesplats för båda motorvägarna E 3 och E 18. Med en gren mellan Borlänge och Söderhamn kan inlandsvägen knytas ihop med E 4.

Denna inlandsväg bör bli en av de viktigaste huvudlederna i ett svenskt stamvägnät. Alltså en nord-sydlig stamväg genom inlandet. En stamväg som kan utvecklas i huvudsak genom förbättringar av befintligt vägnät med kompletteringar av vissa felande och/eller genande länkar. Stamvägen från norrlandskusten förbinds via en väg från Söderhamn till Borlänge och vidare R 60 mot Örebro, där korsningen E 18 mot Oslo, E 3 mot Göteborg eller R 50/E 4 mot Malmö finns.

Härigenom uppnås dels väsentliga regionala effekter, dels uppnås de klart kortaste resavstånden mellan norra Sverige och södra/sydvästra Sverige. Vidare erhålls ett lättöverskådligt vägsystem.

Järnvägsnätet i det befolkningstäta området från Stockholm västerut genom Mälardalen, via Örebro och Karlstad upp mot norska gränsen, är mycket orationellt. Viktiga delar saknas, vissa avsnitt är mycket krokiga och andra är dåligt underhållna.

Bandelar söder om Mälaren har särskilt låg standard. Högsta tillåtna hastighet är 90 km/tim och hastighetsbegränsningar på 60, 70 och 80 km/tim förekommer i partier med tvära kurvor. Även på norra sidan finns problem.

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.

Svealandsbanan ger viktiga regionalpolitiska effekter genom att den sammanbinder orter med stor befolkning, vilka idag samverkar otillräckligt i och med att tågtrafiken är mycket bristfällig. Regionen är väl lämpad för tågtrafik genom sin täthet. Avstånden är oftast för långa för bil och busstrafik och korta för flyg. Till och med på sträckan Karlstad–Stockholm (via Arlanda) skulle snabbtåg på utbyggd Svealandsbana vara ett reellt alternativ ur tidssynpunkt. Med en banstandard som medger maxhastigheter på 200 km/tim skulle som exempel restiden Karlskoga–Örebro bli ca 18 minuter (mot nuvarande 50 minuter med buss) och Örebro–Stockholm ca 102 minuter.

Analysen visar att en stor del av bilreseflödet skulle flyttas över till tåg om Svealandsbanan byggdes. Detta skulle få stor betydelse för en bättre miljö liksom i minskande antal bilolyckor och därmed minskade sjukvårdskostnader och minskat mänskligt lidande. I utredningar om Svealandsbanan har endast marginella hänsyn tagits till samhällsekonomiska vinster ur miljösynpunkt.

Mälarbaneprojektets genomförande är den bästa förutsättningen för att vidga den region som får positiva effekter av expansionen i Stockholm. Om järnvägarna bara skulle byggas ut på sträckorna Stockholm–Västerås och Södertälje–Eskilstuna eller om utbyggnaden skulle avslutas med en förbindelse runt Mälaren, skulle koncentrationen till östra Mälardalen förstärkas. Då skulle den regionala utvecklingen längre västerut urholkas, vilket skulle begränsa möjligheterna att skapa ett alternativt tillväxtcentrum i Mellansverige. Bland de åtgärder som krävs för att uppnå en regionalpolitisk spridning är en fullständig utbyggnad av Mälarbanan och Svealandsbanan.

Arbetet med att utveckla enklare och effektivare system för kombitrafik måste drivas på ytterligare. Den stora ökningen av godstransporter på vägarna har förutom trängsel och utökat vägslitage även medfört betydande miljöstörningar. En strävan bör vara att få över långväga godstransporter från landsväg till järnväg.

Det finns all anledning att utnyttja det goda kommunikationsläge som Hallsberg har. Den satsning som påbörjats i syfte att göra Hallsberg till en

mellansvensk terminal för kombitrafik och övriga godstransporter måste fullföljas.

Mot. 1988/89  
T231

## Hemställan

Med anledning av det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en inlandsväg som en av de viktigaste huvudlederna i ett svenskt stamvägnät,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om denna inlandsvägs sträckning via Örebro och förbättringar av R 60 och R 50,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fullständig utbyggnad av Svealandsbanan och Mälarbanan,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Hallsberg som mellansvensk terminal för godstransporter.

Stockholm den 25 januari 1989

*Gudrun Norberg (fp)*

*Lars Ernestam (fp)*