

# Motion till riksdagen

1988/89:T367

av Sture Ericson m. fl. (s)

Vägarna 60 och 50

---

Örebro län har under de senaste årtiondena drabbats mycket hårt av minskad sysselsättning främst inom den råvarubaserade produktionen. Bergslagens kris har även under 1980-talet inneburit stor utflyttning av yngre arbetskraft och minskande befolkningstal i länet. Prognoserna pekar på fortsatt minskad befolkning fram till år 2000 bl. a. på grund av födelseunderskott. Strukturförändringarna inom den tunga industrin i de västra länsdelarna – Karlskoga, Degerfors och Hällefors – fortsätter in på 1990-talet. Även i glesbygdskommunen Ljusnarsberg väntas ytterligare företagsnedläggningar.

Länets gynnsamma geografiska läge framhålls ofta som en stor regionalpolitisk tillgång. Om alla svenskar möts där resvägen är kortast samlas de i Örebro län. Tyvärr visar erfarenheterna att enbart geografien inte ger några jobb. Det krävs också en bra infrastruktur – främst bättre kommunikationer och ett brett utbud av kvalificerad utbildning – för att det gynnsamma läget som landets demografiska centrum ska kunna utnyttjas.

I finansplanen framhålls att en aktiv regionalpolitik bör söka ta till vara outnyttjad utvecklingskapacitet. Insatserna ger bäst utdelning där de grundläggande förutsättningarna för expansion redan väntar på att exploateras.

Tillsammans med näraliggande län kan Örebro län för många företag och verksamheter bli ett realistiskt alternativ till den överhettade Stockholmsregionen. Relativt begränsade insatser i bättre kommunikationer och högre utbildning skulle få stora regionalpolitiska effekter.

Örebro län har redan den största högskolan utanför de sex universitetsorterna. Ett brett utbud av tekniska utbildningslinjer saknas dock. Länet har en jämfört med andra regioner låg andel högskoleutbildade tekniker. Kvalificerad teknisk utbildning tycks vara den utvecklingsfaktor som betyder mest för nyföretagande och expansion. Behovet av insatser för att stärka högskolan i Örebro redovisas i en annan motion till årets riksdag. Målsättningen är att i Örebro bygga upp landets sjunde universitet.

Till de gynnsamma förutsättningar som finns för att verkligen vända de senaste årtiondenas negativa trender hör självfallet att Örebro redan är landets femte stad i storlek och tillsammans med de geografiskt näraliggande Kumla, Hallsberg, Lindesberg, Nora och Karlskoga utgör en befolkningskoncentration på över 220 000 personer. Här finns ett av landets sju regionsjukhus, bankers regionkontor och detacentraler, flera storföretags centrala lager, en väl utbyggd kommersiell service och en offensiv och nyskapande offentlig sektor. 20 mil till Stockholm gör att en bättre infrastruktur i Örebro län inte skapar ytterligare en satellit till huvudstadsregionen utan öppnar möjligheter för självständig växtkraft och expansion.

Väl utbyggda kommunikationer är en annan strategisk utvecklingsfaktor. Örebro län har en central position när det gäller de för framtiden allt mer betydelsefulla telekommunikationerna. Väneren, Vättern, Hjälmaren och Mälaren gör att såväl viktiga järnvägslinjer som stamvägarna E3 och E18 korsar länet. En mycket stor andel av industrins landtransporter passerar redan länet i nord/syd eller öst/västrikning. Örebro/Hallsberg blir den viktigaste knutpunkten i framtiden för kombinerade transporter väg/järnväg. Örebro flygplats expanderar snabbt med trafik på Stockholm, Köpenhamn och Oslo. Den stora betydelse för länets utveckling, som snabbare järnvägsförbindelser med Stockholm – Mäljarbanan och Svealandsbanan – skulle få, redovisas i en annan motion till årets riksdag.

Under 1990-talet planeras betydande förbättringar av länets Europavägar. Investeringar i E3 och E18 skapar snabbare transporter för länet och inlandet mot Stockholm, Göteborg och Oslo. För Norrland, Bergslagen och Örebro län är det av stor betydelse att få en bättre och effektivare vägförbindelse till södra Sverige och kontinenten. I Örebro län prioriteras därför upprustningen av vägarna 50 och 60. Inom länet planeras investeringar på ca 225 milj. kr. i denna vägsträckning under den närmaste 10-årsperioden.

För att denna nord/sydväg mitt genom landet ska bli komplett fordras vissa investeringar i Östergötlands, Kopparbergs och Gävleborgs län. På detta sätt skulle skapas en väg med god och jämn standard från Norrlandskusten till anknypningen med E4 vid Ödeshög. De hårt belastade vägarna genom Stockholm undviks och reslängderna förkortas. Vägen Malmö – Sundsvall via Örebro/Falun blir ca 10 mil kortare än via Stockholm och 6 mil kortare än via Eskilstuna/Västerås. Malmö – Östersund via Örebro/Mora blir ca 14 mil kortare än via Stockholm och Sundsvall. Göteborg – Norrlandskusten via Örebro/Falun får vägvinsten på 5–15 mil.

En satsning på väg 60 och 50 innebär snabbare och bättre förbindelser söderut för både Norrlands kustland och inland. Det skulle väsentligt förstärka Bergslagens infrastruktur och samtidigt bidra till att avlasta Stockholmsregionen. Att klassificera väg 60/50 som stamväg och skapa utrymme för de nödvändiga investeringarna i denna nord/sydled skulle därför vara en strategiskt mycket viktig regionalpolitisk åtgärd.

## Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att regionalpolitiska skäl talar för att vägarna 60 och 50 bör tillföras stamvägnätet.

Stockholm den 25 januari 1989

*Sture Ericson (s)*

*Helge Hagberg (s)*

*Maud Björnemalm (s)*

*Ulla Samuelsson (s)*

*Håkan Strömberg (s)*

*Rosa-Lill Wåhlstedt (s)*