

# Kostsam länspendel får kritik

LÄNET

I slutet av maj var det tänkt att det skulle tas ett inriktningsbeslut om den så kallade Länspendeln, en kollektivtrafiksatsning vars syfte är att med tåget knyta samman Laxå i söder med Nora i norr. Beslutet är dock uppskjutet till efter sommaren.

Den mest spektakulära delen i projektet skulle bli en helt ny bana längst den sträckning den gamla museijärnvägen mellan Ervalla och Nora i dag har. Tanken är att det dagtid skulle gå ett tåg i halvtimmen i vardera riktningen mellan Laxå och Nora, via Hallsberg, Kumla och Örebro. Det hela skulle sedan knytas ihop med bussar från resten av norra länsdelen.

Tanken är att om man exempelvis bor i Hällefors och pendlar till Örebro skulle man ta bussen från Hällefors, för att sedan byta till tåget den sista biten från Nora till Örebro.

Projektet skulle sannolikt bli ett av de största infrastrukturprojekten i Örebro län någonsin. Hur mycket

projektet kan komma att kosta är inte klart, det är inte heller en eventuell finansiering.

Det finns en styrgrupp inom landstinget som utreder och verkar för en länspendel. Det finns en politisk majoritet för att utreda frågan.

## Mångmiljonsatsning

Lars Lundholm är en av de som utreder projektet. Han har erfarenhet från järnvägsprojekt.

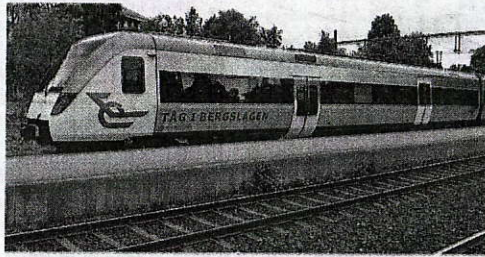
– Ja, jag var bland annat chef för bygget av Målarbanan, berättar han.

Det handlar om att bygga en helt ny järnväg på den befintliga banvallen. Inget av den gamla rälsen går att använda.

– Den exakta kostnaden är svår att överblicka så här långt. Allt hänger lite på Trafikverket som kommer att bygga, äga och underhålla banan. Men i runda slängar 300–350 miljoner kronor gissar jag på.

Det har förekommit siffror på allt från 150 till 650 miljoner

– Om kostnaden hamnar på 150 miljoner är det här i högsta grad realistiskt, menar Jonas Karlsson, S, landstingsråd.



Satsning. Kanske kommer Sveriges äldsta järnväg, den mellan Ervalla och Nora, att erättsas av en ny.

FOTO: HENRIK ÖSTENSSON

Han menar att bygget av den nya järnvägen inte är att jämställa med nybyggnation.

– Nej, det är mycket vunnnet att man kan använda den befintliga banvallen.

Var pengarna till projektet ska tas är i dagsläget inte klart. Enligt vad Läns-Posten erfar kostar i dag busstrafiken på Nora cirka 10 miljoner kronor per år. Vad tågtrafik skulle kosta är inte klart, en siffra som nämnts är cirka 22 miljoner kronor per år, då alltså bara driften av tågen

Ett förslag till finansiering som har framkommit är att man omprioriterar och använder de pengar Trafikverket budgeterat för en kommande upprustning/ombyggnad av riksväg 51.

– Vi menar att det här kommer att innebära stora fördelar för hela länet. Det kommer att korta restiden för folk som vill pendla från norra länsdelen väsentligt, menar Jonas Karlsson.

Lars-Göran Zetterlund, landstingspolitiker för centerpartiet, från Grängshyttan, är också positiv.

– Ja, det här är bra, inte minst för norra länsdelen. Men vi måste givetvis noggrant överväga kostnaderna. Vi kan inte genomföra det här till vilket pris som helst.

## Kritiska röster

Det finns kritiska röster. Torbjörn Carlsson, boende i Ervalla, är en av dem.

– Jag vänder mig framför allt mot den enorma

kostnaden. Det är en synnerligen dålig användning av länsbornas skattepengar.

## Passar inte alla

Han menar att järnvägen knappast kommer att bli intressant för dem som bor på landsbygden och i de övriga tätorterna i norra länsdelen.

– Nej, om man exempelvis bor på landsbygden utanför Hällefors så har man ju redan klarat av den mest tidsödande delen av resan när man passerar Nora. Att i det läget åka in till Nora, parkera, eller kliva av bussen för att stiga på tåget och åka tio minuter till Örebro, och sedan vara hänvisad till att gå, eller åka stadsbuss från stationen är knappast ett alternativ.

Det man möjligen vinner är att man slipper leta parkering och därmed också parkeringskostnaden i Örebro, menar Torbjörn Carlsson. Han hävdar ett de som kommer att använda tåget framför allt är norborna.

– Då blir det oerhört mycket pengar för lite nytta, pengar som landstinget borde använda på vård och andra eftersatta behov. En uppenbar risk är dessutom

att bussförbindelserna på de mindre orterna, exempelvis Ervalla, försämrats, eftersom det blir fler saker som måste samsas om pengarna, menar Torbjörn

I Nora tätort bor drygt 6 500 personer, i hela kommunen ungefär 10 400. Enligt en analys som Trafikverket har utfört pendlar i dag drygt 1 000 personer från Nora till Örebro och 310 i andra riktningen. Antalet pendlare från Nora har ökat marginellt de sista åren. Mellan Hällefors och Örebro pendlar i dagsläget 84 personer.

Att pendla från Lindesberg till Örebro via Nora skulle innebära en rejäl omväg. Men pendlingen från Lindesberg till Örebro är cirka 1 300 personer dagligen och drygt 900 i andra riktningen.

Siffrorna avser den totala pendlingen. Hur många av dessa som åker kollektivt framgår inte.

I analysen dras slutsatsen att ett av problemen med att pendla från norra Örebro län till Örebro är just restiden. Tidsvinster går endast att göra med tåg, men då med mycket stora anläggningskostnader.

HENRIK ÖSTENSSON

Ett för oss i Jarle bra inlägg i Länspendeldebatten publicerades den 7 juni i Läns-Posten. Med tillstånd från tidningen och artikel författaren Henrik Östrensson meddelas artikeln här i sin helhet till byabladsläsarna. Vi tackar LP så mycket.  
/redaktionen