

## Norrland: 58 procent av Sverige – med plats för tillväxt!

Att landsdelen Norrland är stor vet de flesta - men att den upptar hela 58 % av Sveriges yta är det inte lika många som har klart för sig. I de nio landskapen – Lappland, Norrbotten, Västerbotten, Ångermanland, Medelpad, Jämtland, Härjedalen, Hälsingland och Gästrikland – bor 1,2 miljoner människor, d.v.s. 12,2 % av Sveriges befolkning. Norrland producerar ca 14 % av landets alla varor och står för en stor andel av landets export av råvarubaserade produkter. Två norrlandslän toppar, efter Stockholm, listan över bruttoregionalprodukt per invånare: Västernorrland som nr 2 och Norrbotten som nr 3.

När byggandet av Norrbottenbanan diskuterades som intensivast på 1980-talet så var den ringa folkmängden i norr en stöttesten. Man talade då om en alltför stor investering med tanke på folkmängden och därmed persontransporten i snitt. Godstransporterna hade allt mer tagits över av långtradarna då stambanan börjat drabbas allt mer av kapacitetsproblem.

Nu har godstransport på norra stambanan nått sitt maximum och långtradartrafiken har växt till den grad att vi inte längre kan låta det fortgå ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. Det betyder också att Sverige inte kan ta vara på efterfrågade transporter från norra Finland och Ryssland ner till Europa. Sjötransport är inte alltid ett bra alternativ. Med tre till fyra månader per år med isbeläggning i Bottenviken kan transporterna dessutom försenas. Vid stränga vintrar kan all sjötransport vara helt avbruten i veckor.

Bristen på bra kontinuerliga transporter gör att Norrland hämmas i sin industriella utveckling. Dessutom finns det en missuppfattning hos många i de södra delarna av landet: att Norrland inte bidrar med så mycket till Sveriges tillväxt, utan stöds med ett antal subventioner av olika slag. Den missuppfattningen måste bort!

Sveriges rika naturtillgångar finns till stor del i Norrland: skog, vattenkraft och malm. Här finns platser som passar för anläggande av fabriker och byggande av nya moderna bostäder, till priser långt under vad kostnaden är för expansion i redan tätbebyggda områden i mellan- och Sydsverige. Detta är utan tvivel en enastående resurs för såväl arbetsgivare som arbetstagare.

Men då måste ett nytänkande till. Innan ytterligare expansion av storstadsområdena i söder med alla dess kostnader sker gäller det att kunskaperna om Norrlands fördelar ökar betydligt!

Norrland erbjuder möjligheter till expansion där produktionslokaler, kontor och bostäder kan byggas utan att göra intrång på varandra och där invånarna får korta avstånd mellan arbetet och bostaden. Norrland har skolor som kan tillgodose behovet av utbildad arbetskraft inom många områden. Norrland erbjuder också en hög livskvalitet med, förutom närheten till den fantastiska naturen, bra bostäder till rimliga kostnader och ett varierat kulturliv.

Genom att bättre ta tillvara Norrlands resurser och möjligheter kan Sverige både behålla och öka sin konkurrenskraft i världen.

MEN en grundläggande och avgörande faktor för fortsatt norrländsk utveckling är tillgången till bra järnvägsförbindelser för persontrafik och tillräcklig kapacitet för gods på järnväg. Norrbotniabanan – som ska förbinda Luleå, Piteå, Skellefteå och Umeå – måste in i regeringens infrastrukturplan NU för att få en byggstart 2015/2016. Ostkustbanan sträckan Härnösand – Gävle har ett AKUT behov av partiella dubbelspår sedan länge. Med starten av tågtrafik på hela Botniabanan förvärras nu problemen. Målet dubbelspår på Ostkustbanan Gävle - Härnösand kan med rätt beslut idag vara en realitet om tio till tolv år.

FÖRST med en modern sammanhängande järnväg längs hela den relativt tätbefolkade Norrlandskusten får Norrland rätt förutsättningar att kunna bidra ännu mer till vårt lands tillväxt och välfärd!

## **Välkommen till Norrland! Flytt´ hit!**

Ewa Back, ordförande i Norrlandsförbundet  
Tage Ljungholm, f d sjukvårdschef, Skellefteå  
Astor Wikström, f d informationschef vid Alimak AB, Skellefteå