

Ska Trafikverket styra Norrlands utveckling?

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025 kostnadsberäknas till 522 miljarder kronor. Det är ungefär lika mycket som en årsproduktion av den vidareförädlade norrländska malmen. 3,7 % av järnvägssatsningarna hamnar i Norrland. Det är långt under vår andel av befolkningen. Långt under våra behov också.

Varför är vi kritiska?

Trafikverket tar inte det strukturella grepp som behövs för att säkra framförallt skogs-, verkstads- och gruvnäringens behov av ett väl fungerande transportsystem. Norrlands industriella produktionsvärde är mycket högt och ger betydande intäkter till statskassan. Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå skulle halvera restiderna och minska transportkostnaderna med upp till 30 %, detta till en ovanligt låg investeringskostnad per km järnväg.

Turismen är en annan erkänt stabil och växande näring. Det satsas idag miljarder på förbättringar och utbyggnad på många av inlandets turistanläggningar, investeringar som det blir svårt att få avkastning på om turisterna inte kan transporteras till resmålen.

Fler godsterminaler och ökad bärighet på Inlandsbanan skulle innebära att den tunga trafiken på vägarna minskar. Samtidigt blir järnvägsnätet i sin helhet mindre sårbart när tågtrafik kan dirigeras om via Inlandsbanan vid oförutsedda stopp.

Slutsats: dessa och flera andra uteblivna järnvägsinvesteringar i Norrland innebär att den resurs regionens näringsliv är för riket inte kommer att kunna nyttjas till sin fulla potential.

Har Sverige råd med det?

Stora delar av Norrland avfolkas i en allt snabbare takt. Samtidigt ökar Stockholm sin befolkning med 35 – 40 000 personer per år med stora påfrestningar på bl.a. infrastruktur som följd. Huruvida denna utveckling ska fortsätta bör väl avgöras av de politiska beslut som kommer att fattas under kommande år? Annars blir det Trafikverket som styr var människor kan bo och arbeta, istället för våra folkvalda representanter i Riksdagen. Ska Trafikverket få styra Norrlands utveckling?

Avstånd och restider för arbetspendling är ofta långa i Norrland, även i de mer tätbefolkade kustregionerna. Förbättrad tillgänglighet med järnväg är mycket viktigt för skapandet av större funktionella arbetsmarknadsområden. Nya Ostkustbanan med dubbelspår mellan Härnösand och Gävle skulle halvera restiden och fyrdubbla transporterna – en mer än väl motiverad satsning.

Det är just på grund av de långa avstånden som det är motiverat med järnvägssatsningar i Norrland. Långa resor bör göras på järnväg, oavsett om det gäller transport av gods eller människor! Det är det enda som är miljömässigt och samhällsekonomiskt försvarbart.

Sverige behöver större satsningar i Norrland, inte mindre.