



"I Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet ser vi behov av utveckling av järnvägen även i Jämtland Härjedalen. Det gäller exempelvis Inlandsbanan." ARKIVBILD

Trafikverkets förslag är en ren provokation

DEBATT Är invånare i Jämtland Härjedalen mindre värda än stockholmare?

Frågan aktualiseras av Trafikverkets "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033". Planen innebär att investeringsnivån per invånare i Jämtland föreslås bli 6 procent av det nationella genomsnittliga per capita nivån som är 50 000 kronor. Således föreslår Trafikverket cirka 3 000 kronor per invånare i Jämtland. Varje stockholmare däremot föreslås få 72 000 kronor, mer än en genomsnittlig svensk.

I Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet ser vi behov av utveckling av järnvägen även i Jämtland Härjedalen. Det gäller exempelvis Inlandsbanan.

Banan har godstrafik, till stor del transporter av skogsprodukter. Det finns planer att alstra vätgas från vindkraftverk längs banan. Vätgasen kan man transportera med tåg till de beslutade stålverken i Gällivare och Luleå, där man ska ersätta fossilt kol med vätgas av klimatskäl.

Det finns även planer att transportera färsk fisk från Narvik via Malmbanan till Gällivare och där via Inlandsbanan ner till Östersund och vidare västerut via Storlien in i Norge. Det går snabbare än att använda den hårt belastade Norra Stambanan, där tågen tvingas vänta för mötande tåg.

Persontrafiken Mora–Östersund–Storuman och Gällivare kan ske snabbare och bekvämare på uppgraderad Inlandsbana än i buss. Tågresor ger möjligheter för många att utnyttja restiden för arbete.

Inlandsbanan AB har köpt fem moderna Lint-motorvagnar tillverkade av Alstom. Förföriska bilder av tåg turism till och i Alporna med har vi alla sett. Resor med Inlandsbanan kan upplevas exotisk för sörlänningar. En satsning på upprustning av Inlandsbanan skulle vara till glädje för många fler än de bofasta i Jämtland Härjedalen och övriga fyra regioner längs banan.

Finge Jämtland en genomsnittlig investeringsnivå per invånare skulle det innebära 6,5 miljarder kronor. Det skulle räcka till upprustning av en stor del av Inlandsbanan. Enligt Inlandsbanan AB skulle hela banan kunna rustas för 9 miljarder kronor. Men dessa förslag finner Trafikverket samhällsekonomiskt olönsamma.

Dock är Trafikverkets beräkningsmodeller hårt kritiserade framför allt för att de undervärderar nyttorna med bättre järnvägar. Bland annat bortser man från den regionala fördelarna med snabbare trafik och man undervärderar antalet nytillkomna tågresenärer efter järnvägssatsningar.

Trafikverkets förslag är en provokation mot Jämtland Härjedalen. Detsamma gäller hur staten behandlar regionerna Dalarna, Västmanland, Kalmar, Kronoberg, Värmland, Jönköping och Halland. Hur länge ska dessa regioner stillatigande finna sig att upprepade planperioder snuvnas på sina rättmätiga delar av infrastrukturinvesteringarna?

Bakom Trafikverket står ju regeringen och infrastrukturminister Thomas Eneroth (S). Dessbättre har regeringen ingen egen majoritet i riksdagen, så att en samlad opposition kan ändra ett förslag som är helt i otakt både med vår tids målsättning att hela Sverige ska leva samt våra klimat- och miljömål.

När ska förfördelade regioner i Sverige sluta sig samman för att få sin rättmätiga del av investeringskakan?

Ulf Flodin

Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet