

Investeringar för framtiden

För några veckor sedan lyssnade jag på Tue David Bak som är vd för Greater Copenhagen, en samarbetsorganisation för tillväxt och utveckling i Sydsvrige och Östdanmark som omfattar 4,4 miljoner innevånare i 85 kommuner, från Kungsbacka i norr till Rödby i söder. Regionen gränsar till norra Tyskland och förväntas få ny fart i utvecklingen när den fasta Fehmarn Bältförbindelsen blir klar. I Danmark har infrastrukturen mellan Köpenhamn och Rödby rustats för att klara förväntad ökning. Men för både svenska och norska politiker synes den förskjutning som onekligen kommer att ske av norra Europas största region mot norra Tyskland och Hamburg vara något för kommande mandatperioder.

Att bygga ut infrastrukturen tar som bekant en viss tid. Enbart planeringsprocessen från beslut tills att spaden sätts i jorden är inte sällan upp emot tio år. Sedan kommer själva byggtiden som ibland verkar vara hur lång som helst, där exemplet Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö förskräcker. Dubbelspårsutbyggnaden har pågått i 35 år och är ännu inte helt klar. Sträckan är ungefär 30 mil vilket innebär en utbyggnadstakt på mindre än tio kilometer per år. Så kan vi naturligtvis inte ha det. En ny stambana mellan Stockholm och Malmö skulle med den effektiviteten ta närmare 100 år att färdigställa. Det kan jämföras med utvecklingen från 1856 till 1938 då Sveriges

järnvägsnät var som längst. Under dessa 82 år byggdes totalt 16 900 kilometer järnväg, ett genomsnitt på 206 kilometer per år.

Dagens beslut om satsningar på järnvägen är i mitt tycke kortsiktiga. "Vi måste lösa dagens eftersläpande underhåll innan vi kan bygga ut kapaciteten" är argument som allt oftare förs fram i debatten. Det man inte verkar förstå är att investeringar i nya järnvägar behövs för att nästkommande generationer ska kunna resa och transportera gods på ett långsiktigt hållbart sätt. Med uteblivna investeringar som inte knyter Norge, Sverige och Finland närmare norra Europa riskerar dessa områden att bli exotiskt perifera i ett Europaperspektiv. Kanske kommer Europas järn-

vägskarta, som i EU-sammanhang i dag ändå stäcker sig så långt norrut som till en linje Vasa–Sundsvall–Trondheim, att i framtiden sluta vid de stora skogarna norr om Skåne.



MIKAEL PRENLER
Huvudredaktör