

Tåg gagnar Jönköping mer än flyg

Insändare av Hans Sternlycke, ordförande för föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

Toni kommentar: tacksam för alla synpunkter antingen under eget namn eller som anonym. Som redaktör för detta Nyhetsbrev vill jag dock påpeka att jag har i flera frågaor som Hans tar upp en helt annan uppfattning. Ordet är fritt och taket högt i tak.

Tåg gagnar Jönköping mer än flyg

Ett antal näringslivsrepresentanter skriver i JP 15.12 att de vill se en satsning på Jönköpings flygplats. Det vore resursförstörelse.

Oljesamhället är på väg mot sitt slut. När, som de själva skriver, antalet flygresenärer sjunkit till fjärdedelen, hur kan de då tro på en internationell flygplats? Redan dagens trafik ger stora bullerstörningar. Flygmässigt kommer Jönköping att alltmer bli en avkrok. Men satsas på höghastighetsbana från Stockholm över Jönköping till Göteborg och till Köpenhamn kommer staden mitt i navet.

Varför skall samhället skall slänga goda pengar efter dåliga på flygfältet? Om näringslivet är berett att bidra ekonomiskt, varför satsar man då inte på höghastighetsbanor? De kan betala räntor och vara avamorterade på 30 år. Samhällsekonomiskt ger de tre kronor igen för varje satsad krona. Om det är staten som satsar kommer de igen i skatteinkomster.

Vad Jönköping behöver är mer plats på spåren för godstrafik.

Höghastighetsbanor skulle möjliggöra fler godståg på stambanan. Med oljebrist kan inte långtradare tillåtas. Biobränslen kommer att bara till en mindre del kunna ersätta oljan. Då blir flygfrakt inte heller någon särskilt bra idé.

ASPO, the Association for the Study of Peak Oil and Gas, prognostiserar oljetoppen, när det inte längre går att öka oljeuppumpningen, till runt 2010. OECD närmar sig alltmer den ståndpunkten. 2030 kanske oljeproduktionen sjunkit till hälften. Sedan har vi klimathotet.

FN:s klimatpanel spådde Norra Ishavet isfritt 2100.

Nu kan det bli 2013.

Bron över Fehmarn Bält är beslutad och skall vara klar 2015-2018. Med Europakorridoren blir det raka spåret till Hamburg och vidare ut i Europa. Till dess skall den naturligtvis vara klar. Det är bara sju år framåt. Man skall inte först då börja fundera på att bygga, såsom Åsa Torstensson vill.

Vi måste ha byggt så mycket modern järnväg som möjligt, innan oljekrisen slår till och gör energi och råvaror för byggnationen ännu dyrare än nu.

Man kan om man vill. Höghastighetsbanan Madrid-Sevilla byggdes på fyra år. Sverige byggde sitt stambanenät på 20 år med hacka och spade 1855-1875. Då investerade vi över en procent om året av BNP på järnväg.

Det motsvarar idag 30 miljarder kronor om året, vilket i sin tur är bara en knapp femtedel av årets budgetöverskott. Det är någonstans där vi måste satsa om vi vill säkra våra transporter.

I stället för att agera för ett transportslag på väg ut, borde representanterna för näringslivet i Jönköpings län bli påtryckare för att Europakorridoren äntligen blir av. Då kan man resa

Jönköping till Köpenhamn på en styv timme, med en tunnel Hälsingborg-Hälsingör. Den måste ändå byggas eftersom Fehmarnbält-bron kommer att ge så stor trafik på Öresundsbron, att den inte räcker då. Det är tåget som hör framtiden till, inte flyg och bil. Moderna tåg kan redan konkurrera i tid och kapacitet. Och de går på el.

Hans Sternlycke
ordförande för föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet