

En lastbil rullar fram längs E4:an i morgonljuset. Den är så självfallen, så integrerad i landskapets fond, att ingen egentligen ser den. Godsflödet är som en osynlig väv som håller samhället samman; det är först när väven brister, när godset uteblir, som vi tvingas konstatera dess existens. I norr ringlar Malmbanan genom det subarktiska landskapet, en ensam järnvägslinje som med rätta kallas landets Suezkanal. När hjulen rullar är det tystnad och välstånd. När de stannar, ekar stilleståndet genom hela den nationella ekonomin.

I tidigare analyser har vi definierat drivmedlet som samhällets blodomlopp. Men ett blodomlopp kräver också ådror för att nå sina destinationer — vägar, järnvägar, hamnar. Dessa har hittills behandlats som självklara passiva kulisser, men i en tid av geopolitisk skärpa framstår de som systemets mest akuta sårbarheter. Transportsektorn är inte bara en fråga om att flytta varor från punkt A till punkt B; det är en strategisk beredskapsfråga, just för att nätverkets topologi är så extremt gles. Vi har byggt ett land av stora avstånd, få alternativa vägar och smala knutpunkter.

Det är en topologi av enpunktsfel.

Malmbanans 65 dagar av stillestånd under 2023 blev ett ofrivilligt experiment i vad ett sådant fel faktiskt kostar. LKAB:s förlust på omkring 100 miljoner kronor per dygn var inte bara en finansiell siffra; det var en konkret demonstration av vad som händer när en enda transportled faller bort. Det var en påminnelse om att vårt system inte bara är effektivt, utan skrämmande linjärt. På samma sätt ser vi problematiken i Göteborgs hamn — landets port mot världen — där järnvägsanslutningen via Västra stambanan utgör en flaskhals så belastad att den i praktiken sätter ett tak för hela Sveriges handelskapacitet. Eller Öresundsbron, som i fredstid hanterar sockertransporter och pendling, men som vid en kris är den enda fysiska navelsträngen av betydelse mot kontinenten.

Denna sårbarhet skärps nu av den säkerhetspolitiska verkligheten.

Försvarsmakten har pekat på en inneboende konflikt i järnvägsnätet: den kapacitet som krävs för att civilbefolkningen ska få mat och energi är samma kapacitet som måste bära pansarvagnar och trupp i tusental om beredskapen höjs. Natomedlemskapet har inte bara ställt nya krav på militär rörlighet, det har blottlagt en infrastruktur som är dimensionerad för en tid av evig fred, inte för en tid av strategisk förflyttning. Vi befinner oss i en situation där vi optimerat för punktlighet, men förlorat förmågan till redundans.

Det är här nollmarginal-logiken, som tidigare identifierats som industrins akilleshäla, visar sig vara lika förödande för transportsystemet. Vi har byggt bort alla buffertar. Vi har rationaliserat bort marginalerna. Vi har skapat ett system där varje länk är utnyttjad till bristningsgränsen för att maximera vinsten i fredstid. Men när systemet saknar redundans, saknar det också förmågan att

absorbera en störning. Varje olycka, varje urspårning, varje politiskt motiverat stopp blir en kris.

Resilienslogiken kräver därför att vi börjar se på kartan med nya ögon. Vi behöver inte bara fler vägar, utan *redundanta korridorer* som dimensionerats för både civilt och militärt bruk. Vi behöver investeringar i de flaskhalsar som idag kväver flödena, innan krisen tvingar fram dem genom en kollaps. Och framför allt behöver vi en nationell kartläggning av transportsystemets enpunktsfel — en logistisk motsvarighet till den industriella analys som krävs för att säkra våra insatsvaror.

Att bygga motståndskraft innebär att vi måste våga omfamna det som i fredstida ögon framstår som ineffektivt. Det handlar om att acceptera kostnaden för “tomma” vägar, för extra hamnkapacitet och för järnvägsspår som inte alltid är fullbokade. Det är en omställning från en logistik som bara ser till klockan, till en logistik som ser till överlevnad.

När vi blickar ut över transportnätet måste vi förstå att det vi ser inte är en statisk infrastruktur, utan ett sårbart system under tryck. Malmбанan 2023 var inte bara en logistisk olycka; det var ett förvarning om vad en avsiktlig, riktad störning skulle kunna åstadkomma. Att förbereda oss för orostider innebär att vi måste förstå att transportkapacitet inte är en fri naturresurs, utan en skör tillgång. Det är dags att vi slutar betrakta logistiken som en osynlig bakgrund och börjar vårda den som den livsviktiga nervtråd den faktiskt är. För när flödena väl stannar, spelar det ingen roll hur effektivt vi har optimerat systemet — då spelar det bara roll om vi har förmågan att starta det igen.

Källor

- Trafikverket — trafikverket.se (transportinfrastrukturens robusthet)
- FOI — foi.se (logistik och totalförsvaret)