

Källa: Inlandskommunera ekonomisk förening
direktlänk: <http://www.ief.se/page.asp?did=89&tid=67&hm=1>

10 oktober 2012

Inlandsbanan som tredje spåret – nyckeln till utveckling av Inlandet!

Rusta upp Inlandsbanan - det löser många av kapacitetsproblemen inom det svenska järnvägsnätet! Samtidigt ger det Inlandsregionen en kraftfull och nödvändig injektion för framtiden.

För oss är det ett mycket viktigt framtidsmål att ge Inlandsbanan en reell möjlighet att bli en nationell och nordisk pulsåder för tunga järnvägstransporter. En nyligen genomförd utredning om transportbehov och marknadsförutsättningar visar på betydande vinster i olika avseenden att etablera Inlandsbanan med flera tvärbanor som ett strategiskt tredje spår som komplement till norra stambanan och de upprustade kustbanorna.

Detta gör hela järnvägstrafiken mindre sårbar och gör det möjligt att utvidga gruvnäringen och tillföra landet betydande nya exportinkomster. Gruvprospekteringarna visar på stora malm- och mineraltillgångar i flera delregioner. I Pajala och Storuman har man kommit nära en kontinuerlig utvinning.)

Inlandsregionen i Sverige – det område som sträcker sig från Tornedalen i norr över hela fjällområdet fram till norra Värmland i söder – som var och en av oss företräder delar av, har en fantastisk utvecklingspotential om de rätta förutsättningarna ges.

Vi ser idag stora möjligheter att utveckla hela regionen. En rättfärdig andel av våra samlade infrastrukturmedel skulle kunna vända utvecklingen redan fram till år 2020!

I inlandet finns stora energi- och skogstillgångar som snabbt kan bidra till ett grönare Sverige och högre förädlingsvärden inom en stor del av träbranscherna. Eftersom inlands-kommunikationerna sedan många år används av norska företag för transporter av livsmedel och andra varor till ett stort antal europeiska länder kan en modern Inlandsbana också fungera som en strategiskt viktig och tillväxtfrämjande transportled också för Norge. Detta kan dessutom öppna för fler finansieringsalternativ.

Inlandsbanan sträcker sig 1288 km från Kristinehamn i söder till Gällivare i norr. Banan byggdes genom sammanlänkning av olika bandelar i söder och en sentida utbyggnad i norr som en tänkt pulsåder för Norrlands inland. Ändamålet var således att öka den nationella tillgängligheten till Norrlands råvaror.

Banan har dock aldrig riktigt spelat en strategisk roll för att knyta an inlandet till övriga Sverige, utan har utvecklats till en järnväg med i huvudsak regional godstrafik och turisttrafik. Banan har idag begränsad kapacitet och teknisk standard.

Inlandsbanan AB (IBAB) förvaltar idag sträckan Gällivare – Östersund och Brunflo-Mora, sidobanan Ulriksfors-Strömsund samt tvärbanan Orsa-Furudal. Trafikverket förvaltar sträckan Mora-Persberg där den regelmässiga trafiken är nedlagd sedan 1969 samt Persberg-Kristinehamn. Sträckan Kristinehamn-Daglösen/Nykroppa har nyligen elektrifierats.

Vår framtidsvision är en etappvis upprustning av hela sträckan Gällivare – Kristinehamn samt anslutande tvärbanor. Det innebär bland annat att sträckan Mora-Vansbro-Persberg åter öppnas.

Vår utredning belyser Inlandsbanans möjliga framtida funktion som järnväg tillsammans med

ett utvecklat vägnät för tunga transporter och ändamålsenliga omlastningsterminaler i det omfattande upptagningsområdet längs hela stråket. De nio fallstudier, bl.a. Stålpendeln Luleå – Borlänge, Uddeholm, EON, ARE-tåget, som vi redovisar pekar på att Inlandsbanan kan vara en avgörande förutsättning för att områdets många råvaror skall kunna användas på ett kostnadseffektivt sätt.

Regeringar och riksdagar har under flera decennier prioriterat infrastrukturen i storstads- och kustområdena i Sverige och underskattat den stora utvecklingspotentialen och betydelsen av modern infrastruktur i inlandet för att underlätta miljövänliga och hållbara transporter. Vi ser att det nu finns förutsättningar för att ta igen förlorade år med en ny offensiv politik. Fördelarna med att skapa en modern inlandsjärnväg med ett nordiskt uppdrag är utöver det redan sagda:

- Att vi får en tredje modern transportled för järnvägstrafik som komplement till den s.k. Bottniska kustkorridoren och stambanegodsstråket, med långa tunga godståg som kan ta sig förbi kapacitetsproblemen i övre Norrland och Bergslagen/Mälardalen.
- Att banan kan ta över tunga transporter från sjöfarten i Östersjön vars kostnader kommer att öka kraftigt med de nya EU-direktiven om minskade svavelutsläpp.
- Att sårbarheten i norra stambanan och kustbanorna, som väntas få en kraftig ökning av godstransporter, kan minskas radikalt genom att tredje spåret blir en säkerhetsventil.
- Att ge befintliga företag i inlandet reella chanser att utvecklas och bli konkurrenser i hela landet och på exportmarknaden
- Att ekonomin i många av våra små kommuner kan stärkas betydligt genom fler jobb, fler invånare och ett bredare och mer uthålligt näringsliv.

Vi ser vår idé om Inlandsbanan som Tredje spåret som ett perspektivskifte i synen på infrastrukturens roll i att utveckla hela landet, stärka och bredda näringslivet och bidra till en bättre regional balans. Samtidigt främjar vi samarbetet med främst norska företag. En upprustad Inlandsbana som det Tredje spåret skulle vara ett stort och välbehövligt lyft och ge den framtidstro för hela inlandet som vi och resten av Sverige så väl behöver.

Kommunstyrelseordförandena. Per-Anders Westhed, Vansbro, Mikael Dahlqvist, Hagfors, Bjarne Olsson, Kristinehamn, Hans Jildesten, Storfors, Åke Nilsson, Vilhelmina, Kurt Podgorski, Malung-Sälen, Tomas Mörtzell, Storuman, Marie Olsson, Orsa, Stefan Andersson, Jokkmokk, Karin Paulsson, Berg, Anders Häggkvist, Härjedalen, Bengt-Åke Rehn, Mora, Per Gruvberger, Filipstad, Maria Söderberg, Krokom, Gudrun Hansson, Strömsund, Annsofie Andersson, Östersund, Britta Flinkfeldt-Jansson, Arjeplog, Tommy Nyström, Gällivare, Kristina Zakrisson, Kiruna, Caisa Abrahamsson, Sorsele, Eva Hellstrand, Åre, Roland Backman, Ljusdal, Greger Lindqvist, Dorotea, Kjell Tenn, Älvdalen.