

# Den största outnyttjade potentialen finns i Svealands och Norrlands Inland

Publicerat 03 mars 2015

Den största outnyttjade potentialen inom näringsliv och kommunikationer i landet finns i Svealands och Norrlands Inland. Det handlar om Inlandets stora potential av kunniga människor, stora råvarutillgångar, unika fjällområden samt nya E45 och Inlandsbanan inklusive det system av kommunikationer som är knutna till denna drygt 93 mil långa järnväg. Om man rustar upp banan med bibanor till modern standard och återuppbygger sträckan Mora – Kristinehamn får vi äntligen den infrastruktur som 50 års regionalpolitik hela tiden missat och undervärderat.

(Artikeln skriven av IEF och har varit införd i Dagens Samhälles nätupplaga)

Vi ser i Stefan Löfvens regeringsförklaring att den nya regeringen prioriterar det som vi i Inlandet är mycket beroende av – upprustning av järnvägarna och satsningar på ”strategiska infrastrukturprojekt” i syfte att möjliggöra ...”att arbeta, resa och leva i hela landet”. Förklaringen nämner särskilt hur viktiga dessa satsningar är för landsbygdens näringsliv och utveckling tillsammans med satsningar på bredband, högskolor och samhällsservice.

För oss som kämpat i decennier för ett modernt trafiksystem i Inlandet – nu E45 och Riksväg 26 – och för en väl fungerande och säker Inlandsbana är det naturligt att lägga huvudfokus på infrastrukturen. På köpet får vi en möjlighet att knyta det norska näringslivet närmare det svenska och öka tillväxten och jobben i norr! Om vi lyckas i vår strävan kan vi skifta system för Inlandets utveckling och gå från en relativt passiv statlig bidragkultur till en offensiv investeringsstrategi.

Trots otaliga bakslag och blygsamma investeringar fungerar nu Inlandsbanan relativt väl både som gods- och turisttrafikbana. Vi menar att Inlandsbanan kan ha två huvudfunktioner – en fungerande gods- och persontrafikbana året runt samt en omledningsbana. Omledningsrollen behövs för att under många år framåt fungera som ett alternativspår till norra stambanan vars sårbarhet vi regelbundet ser stora följder av.

Med en upprustning av sträckan Jörn – Arvidsjaur (kostar mellan 60-70 miljoner) för en starkt bärighet får exempelvis stålpendeln mellan Luleå och Borlänge ett alternativ vid stopp på norra stambanan. Samtidigt får bl.a. nya stora gruvfyndigheter i bl.a. Stekenjokk och främst Storuman en järnväg till hamnar i Bottenviken. Med ytterligare 200 miljoner till ökad bärighet på sträckan Arvidsjaur-Gällivare nås pelletsverket i Kiruna och hamnen i Narvik för de nya stora mineraltillgångarna.

Dessa satsningar vidgar inte bara näringslivets transportalternativ i norr och Sveriges tillväxtpotentialer. Den nya strategin för Inlandet blir även grunden för en helt ny regional utvecklingspolitik. Långsiktigt verkande investeringar i infrastruktur ersätter filosofin att med kortsiktiga subventioner försöka få fart på företagen utanför storstäderna. Redan idag kan banan och det bakomliggande driftbolaget Inlandsbanan AB (IBAB), som ägs av de 15 kommunerna efter banan från Mora till Gällivare, notera en rad positiva resultat. Vi tänker bl.a. på:

- Att godstrafiken generellt ökat med 82 % det senaste året mätt i tonkilometer
- Att torvtransporterna från Sveg till Uppsala fungerar mycket väl
- Att projektet ”träståg” inom Stora Enso också utvecklats starkt under senare tid
- Att LKAB testar kalktransporter direkt från Dalarna till Kiruna
- Att turistrafiken fortfarande har en stor betydelse för hela banan
- Att den nya nattrafiken från Malmö och Göteborg till Sveg blivit en vintersuccé.
- Att reguljär persontrafik nu körs på delar av banan.

Vi ser idag att Inlandsbanan med stöd av en upprustad E45-väg och Rv26 har en stor utvecklingspotential. Fakta som talar för detta är bl.a. att den stora Inlandsregionen hyser 1/3 av Sveriges produktiva skogsresurser räknat på ett avstånd av tio mil från båda sidor av banan samt stora outnyttjade mineraltillgångar. En modern järnväg möjliggör effektivare transporter av råvaror men också en långt driven vidareförädling av dessa för inlandsbaserade befintliga och nya företag.

Ett annat faktum av stort intresse handlar om norska företags behov av effektivare transporter i norr. Idag fraktas cirka 90 % av norra Norges dagligvaror på svenska järnvägar från Oslo till nästan en miljon människor norr om Bodö. På återtransporterna transporteras främst fiskråvaror söderut. Även E45:an används för omfattande leveranser av råvaror och färdigvaror från och till norra Norge. Om man dessutom lägger till att den nedlagda delen av Inlandsbanan mellan Mora och Persberg åter görs till en modern järnväg med hög bärighet får vi ett ”tredje spår” – en modern järnväg med nationell räckvidd – i en stor del av Sverige som komplement och ”säkerhetslina” till norra stambanan och de nya banorna efter norrlandskusten.

Inlandsbanan omfattar i praktiken ett stort kommunikationssystem med bibanor mellan Jörn och Arvidsjaur, Hällnäs/Umeå och Storuman, Forsmo/Härnösand och Hoting samt Bollnäs och Orsa. Banan är också kopplad till järnvägarna mellan Luleå och Narvik, Sundsvall och Trondheim, Borlänge och Malung (Västerdalsbanan), Mora och Älvdalen samt Mora och Stockholm. Nya lösningar som ett spår mellan Hagfors och Rämmen för att möjliggöra transporter från bl.a. Uddeholms stålverk är tänkbara.

Landsbygden i Inlandet blir mer konkurrenskraftig och kan bättre klara sin egen utveckling. Om man bara kan länka av en liten del från regeringens föreslagna satsningar på bl.a. höghastighetståg och nya tunnelbanor får vi ett slagkraftigt Inland som komplement till expansionen av storstäderna. Dessa planer kan dessutom på allvar bidra till att förverkliga löftet för 20 år sedan – att skapa en stark EU-region i norr.

- [Inlandsting i Strömsund 21-22 maj 2015](#)

Senaste inläggen

- [Norra Sverige har de sämsta statliga vägarna](#)
- [Den största outnyttjade potentialen finns i Svealands och Norrlands Inland](#)
- [Inlandsting i Strömsund 21-22 maj 2015](#)
- [Debatten om landsbygden fortsätter](#)
- [Sju kommunalråd från små kommuner skriver](#)