



2012-10-15
YTTRANDE

Utredning om Inlandsbanans funktion och roll i transportsystemet

Inlandskommunerna Ekonomisk Förening önskar med detta yttrande över Trafikverkets aktuella Inlandsbaneutredning ge vårt svar på en del av de frågeställningar som lyfts fram i rapporten "Utredning om Inlandsbanans funktion och roll i transportsystemet". Vi hoppas att Näringsdepartementet och Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd med bl.a. vårt remissvar som grund får anledning att tänka över hur Inlandets järnvägsnät med Inlandsbanan som sammanhållande band skall kunna utvecklas och ges en mer aktiv roll i den framtida nationella transportinfrastrukturen. Vi menar att banan under lång tid marginaliserats utifrån en föråldrad syn på både järnvägstrafikens möjligheter och Inlandsregionens framtidspotential.

Allmän bakgrund till IEF:s skrivning – Trafikverkets utredning

Trafikverket har med anledning av den bristande analysen av Inlandsbanan och dess regionala och nationella roll i den s.k. Kapacitetsutredningen gjort en ny utredning med syftet att fylla de kunskapsluckor som fanns i den tidigare analysen av Inlandsbanan – närmare bestämt de avsnitt av banan som sträcker sig från Mora till Gällivare. Man tar inte med de delar som nu diskuteras allt intensivare i kommunerna efter den klassiska sträckningen från Kristinehamn till Gällivare och som nyligen penetrerats av kommunerna själva i en färsk utredning.

Vi kommer i vårt relativt kortfattade remissvar att begränsa oss till vissa övergripande faktorer som haft avgörande betydelse för Trafikverkets nu aktuella analys av Inlandsbanan (Rapport "Utredning om Inlandsbanans funktion och roll i transportsystemet", Remissversion 2012-10-08). Detta gör vi av flera skäl.

Vi finner det inte i det läge som vi nu befinner oss motiverat att gå in i de relativt omfattande beskrivningarna av banan och faktorer som har att göra med främst tekniska och säkerhetsmässiga krav på en väl fungerande och modern järnväg. Vi menar nämligen att Trafikverket placerat in Inlandsbanan och dess framtid i ett perspektiv och med omgivningsvillkor som vi inte finner vare sig rimliga eller baserade på aktuella fakta och tillgängliga framtidsanalyser. Till detta perspektiv hör de utmanande negativa bedömningarna av Inlandsregionens framtida utvecklingsmöjligheter samt att man bara arbetar utifrån ett alternativ för Inlandets utveckling.

Ett annat tecken på att man redan från början placerat Inlandsbanan i en undanskymd position är att man bara försökt att diskutera inom en tidshorisont av 10-15 år framåt istället för att använda Kapacitetsutredningens period fram till år 2050. Vi hävdar med

Inlandskommunerna ekonomisk förening

c/o Bond AB, Budgatu 28, 792 90 Sollerön, telefon 0250-22619, telefax 0250-22227

Org.nr. 716461-8980 Har F-skattebevis Bankgiro 5617-2372 Postgiro 399633-7

e-mail info@ief.se www.ief.se

emfas att det inte finns några sakliga skäl att i en del av landet ha ett ytterst begränsat tidsperspektiv medan man för andra regioner skall ha en upp till tre gånger så lång tidsperiod när man gör trafikpolitiska framtidsbedömningar. Eftersom strukturomvandlingen går allt snabbare inom olika näringar i hela landet bör givetvis det också gälla det stora Inlandsområdet. På 40 års sikt fram till år 2050 kan näringslivet och bosättningsmönstret i flertalet regioner utvecklas annorlunda än de senaste 20-30 åren och nya näringar kan med stor sannolikhet tillkomma även i regioner som just idag har en något ensidig näringsstruktur.

Det andra huvudskälet till vårt relativt kortfattade remissyttrande är att remisstiden varit osedvanligt kort – ungefär en vecka. Om Sveriges framtida infrastruktur skall analyseras och diskuteras under sådana villkor är vi rädda för att de samhällsekonomiska kostnaderna för ofullständiga analyser kan komma att bli betydande.

Trafikverkets remisspromemoria om Inlandsbanan inleds också med att säga att Inlandsbanan enbart skall analyseras som gods- och omledningsbana. Även om detta kan vara ett realistiskt scenario på kort sikt bör man ändå när vi blickar över flera decennier framåt diskutera även persontrafik som både turist- och permanenttrafik. Om vi skall nå klimatmålen för Sverige och relatera detta till bl.a. en snabbt ökande turisttrafik från större tätorter i Sverige med omgivande grannländer måste vi utgå från att fjälltrafiken i ökad utsträckning bör ske med tåg där Inlandsbanan har sin givna roll. Om befolkningsutvecklingen efter banan blir annorlunda än den som Trafikverket slår fast i ett enda perspektiv bör även långväga bilpendling för studier och arbete kunna ske med tåg.

De nationella regionala tillväxtmålen

Trafikverket säger mycket riktigt i den aktuella utredningens inledning att Riksdagens regionalpolitiska mål från början av 2000-talet (december 2001) innebär att bl.a. staten och dess olika verksamheter skall arbeta för att skapa väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner (s.k. LA-regioner) med en god servicenivå i alla delar av landet. Ett av medlen är att främja regional ekonomisk tillväxt i samtliga regioner. Det betyder bl.a. att Trafikverket aktivt skall bidra till att skapa förutsättningar för en positiv tillväxt även i Inlandsregionen. Om man emellertid synar tidigare nationella trafikplaner från Trafikverkets föregångare - Vägverket och Banverket, den s.k. Kapacitetsutredningen samt den här aktuella Inlandsbaneutredningen kan vi konstatera att dessa regionalpolitiska tillväxtperspektiv har litet eller inget reellt utrymme. Detta senare är vår huvudsakliga invändning mot skrivningarna och slutsatserna i den aktuella remissversionen om Inlandsbanan.

Inlandets utveckling – bara åt ett håll?

När man försöker analysera Inlandsregionens nutida och framtida befolknings – och näringslivsutveckling använder man ett begränsat antal källor och bygger en hel del på en konsultrapport, vilken i sin tur bygger på två alternativa utvecklingar för norra Sverige inklusive Inlandet. Man räknar i dessa två alternativ i stort med att utvecklingen följer de senaste 40 årens utveckling och att det blir de stora kuststäderna i norr som ökar sin befolkning om inflyttningen norrut skulle öka. Några andra alternativ finns inte med i studien, vilket är kännetecknande för Trafikverkets val av ett enda framtidsperspektiv för en av landets större regioner. Man saknar exempelvis en analys av en ökad samverkan med norska företag och ett ökat transportsamarbete i Norden och tänkbara effekter av den tilltagande klimatförändringen och dess effekter för bl.a. norra Sverige och Norden.

Inlandskommunerna har utan tvekan haft en i många stycken tuff utveckling sedan 1960-talet. Orsakerna är många och betydelsefulla att kommentera om man inte skall tvingas att dra helt felaktiga slutsatser om regionens framtida möjligheter. Att Inlandet haft en problematisk utveckling fram till idag sammanhänger i mångt och mycket med hur den grundläggande samhällsstrukturen har formats och förändrats. Inlandets kommuner och många småföretag men också en del storföretag aktiva inom råvarusektorn har

- förlorat i det närmaste all statlig offentlig service
- haft tillgång till en mycket ofullständig transportinfrastruktur
- varit föremål för en kortsiktig och ensidig statlig regionalpolitisk närings- och företagspolicy
- haft otillräckliga utbildningsmöjligheter på alla nivåer i utbildningssystemet
- mestadels bemötts med passiva insatser från Af och FK vid arbetslöshet
- haft tillgång till en mycket ofullständig sjuk- och hälsovård i närregionen samt
- påverkats av att privata serviceenheter som banker, livsmedelsaffärer och bensinmackar försvunnit i stor utsträckning.

Man kan onekligen konstatera att Inlandet kämpat mot osedvanligt stora krafter och detta samtidigt som den grundläggande näringsstrukturen varit tungt råvarubaserad. Om man inte ser dessa samband blir det onekligen svårt att se områdets positiva framtidspotentialer.

Sammanfattande kritik av det ensidiga övergripande perspektivet

Av som sagt tidsskäl vill vi avslutningsvis i några punkter sammanfatta vår kritik mot Trafikverkets mycket ofullständiga och ensidiga analys av Inlandsregionens framtid sett på längre sikt än de 10-15 år som utredningens utblickar baserats på.

Hearingen i Östersund lyser med sin frånvaro

För en tid sedan anordnades en hearing i Östersund kring Inlandsbanans framtida utveckling. Där framfördes från kommuner, landsting, näringsliv och andra intressenter en rad olika synpunkter som enligt ställda löften skulle analyseras djupare av Trafikverket. Av dessa löften blev det inget mer konkret i den nu aktuella remissversionen. Denna brist i förening med den korta remisstiden gör innehållet i Trafikverkets inlandsbaneutredning mindre värdefull för regeringen inför kommande infrastrukturproposition

Tredje spåret saknas i remisshandlingen

Kommunerna efter Inlandsbanan har i en särskild utredning visat på Inlandsbanans tänkbara roll som ett Tredje Spår vid sidan om de två kustlinjerna efter Norrlandskusten. Detta analysmaterial finns inte behandlat i trafikverkets utredning, vilket vi finner extra märkligt. I kommunernas utredning finns även starka argument för att återupprusta den ursprungliga bansträckningen från Kristinehamn till Mora.. Transportbehoven på denna idag ofullständiga sträcka ökar stadigt. Då skulle Inlandsbanan få direktkontakt med en viktig Vänerhamn och stålverk och andra företag i söder få tillgång till järnvägen. Dessutom anknys Inlandsbanan direkt till väl fungerande järnvägar kring Vänern.

På längre sikt är mycket möjligt

Det finns inte några längre framtidsanalyser och mer breda OH-analyser utöver kortsiktiga bedömningar av behovet av tunga transporter från gruv- och skogsindustrin samt partiellt även biobränslesektorn. När man bygger om och utvecklar en lång och

strategiskt viktig järnväg är ju ett tioårsperspektiv nästan ointressant. Det viktiga är ju decennierna därutöver. I detta fall krävs det en Barentsregionanalys insatt i ett framtidsperspektiv eftersom utvecklingen i hela detta stora framtidsområde – tänk bara på oljeutvinningens konsekvenser för områdets möjliga tillväxt i samtliga länder – kan få stora effekter i hela Norden inklusive Ryssland. Detta gäller även om oljans utvinning begränsas. Områdets andra potentialer har stora möjligheter att öka sysselsättning och befolkning. Enbart en ökad handel och turisttrafik mellan Barentsregionens länder och befolkning kan få en omfattande påverkan på behovet av en väl utbyggd transportinfrastruktur

Samarbete med Norge kan ge området en stor tillväxt

Trafikverket har i sin remisshandling helt glömt de norska behoven och möjligheterna att dels ersätta stora norska investeringar i infrastruktur med svenska eller gemensamma anläggningar och göra Inlandsbanan (och E 45) till ett strategiskt trafikstråk samt buffertled även för norska företag. Det finns heller ingen analys av vad en ökad samverkan mellan Norge och Sverige kan föra med sig av tillväxt och utveckling på alla möjliga näringssektorer. Trafikverket har inte heller i sin utredning tagit med pågående arbete inom flera olika organisationer som IEF och Vattenkraftskommunerna om att skapa gemensamma trafikanläggningar och helt nya finansieringslösningar för tung transportinfrastruktur.

Inlandets kommuner kan också konkurrera med storstäderna

Avsnittet om kommunernas utveckling är lika ensidigt och negativt formulerat som resten av studien. Man utgår från att den befolknings- och sysselsättningsutveckling som varit de senaste decennierna också kommer att prägla all framtid. Inte ens det som händer inom gruvnäringen får utredarna att ändra perspektivet en aning. Det finns inte heller någon kartläggning av alla utvecklingsprojekt som pågår i hela regionen eller av beslut om ett utökat samarbete över gränsen till i första hand Norge. Framtidsutsikterna baseras på gamla föreställningar om områden som tidigare dominerats av råvaruproduktion och antik teknologi

Klimatutvecklingen i Europa kan gynna hela Norden

Den pågående globala klimatutvecklingen kan skapa en helt annan utveckling i Inlandet och i Barentsområdet. Den pågående temperaturökningen i södra Europa – den påverkar ju tillsammans med den ekonomiska utvecklingen även stora delar av Afrika – kan bl.a. leda till större befolkningsrörelser för permanent och tillfällig bosättning som riktas mot Sverige, Norge och Finland. Ökad miljömedvetenhet och större krav på oförstörd levnadsmiljö kan bli norra Nordens stora dragningskraft redan inom några få år framåt. Det finns inget skrivet på stentavla som säger att storstädernas livsstilar kommer att dominera även om c:a 20 år och framåt. Levnadsvillkoren i de större städerna har ju också en baksida och en kostnad som sällan brukar belysas när prognosmakare uttalar sig tvärsäkert om framtidens boende- och levnadsmönster

Infrastrukturen avgör i mångt och mycket människors positiva val

Det finns knappast, som vi påpekat ovan, några diskussioner i något avsnitt i remisskrivelsen där man säger att avsaknad av en bra och väl fungerande infrastruktur högst väsentligt kan ha bidragit till Inlandets aktuella läge och status. Man säger inte heller något av statens bortdragning av olika jobb och tjänster eller något om betydelsen av att den statliga och privata servicen försämrats. Den totala infrastrukturen i Inlandet har ju raserats i väsentlig omfattning sedan 1960-talet. Trafikverket skildrar utvecklingen

som om det handlar om en naturlig och ofrånkomlig utveckling av befolkning och sysselsättning

Besöksnäringarna skall inte underskattas när Nordens framtid är i fokus

Turismens potential undervärderas efter hela sträckan trots att trafikverksutredarna anger en del positiva men svaga omdömen om besöksnäringarnas direkta och indirekta effekter. En omfattande turism, som av allt att döma kan komma att expandera ännu mer i en framtid, ger inte bara kortsiktiga sysselsättnings- och intäktseffekter. Vi ser av utvecklingen i flera orter i Inlandet att dessa näringar också ger upphov till fler branscher, ökat entreprenörskap och fler företag som inte bara är anknutna till turismen. Turismen ökar inte bara nationellt utan de svenska fjällen får allt fler besökare från växande delar av Europa och andra länder.

Tung vägtrafik knappast bättre än modern järnvägstransport

På flera ställen i Trafikverkets utredning säger författarna att vägtransporter i stor utsträckning kan ersätta transporter på järnväg eftersom det gäller förhållandevis sparsamma transportbehov från främst råvarusektorn. Det sägs inget om den tunga vägtrafikens miljökostnader eller vad som händer när drivmedelspriserna rör sig snabbt uppåt, vilket vi redan idag vet kommer att hända. Om Inlandsbanan med tillhörande tvärbanor har dålig standard kan det i sig hindra näringslivets utveckling och breddning i hela regionen och bli ett argument för att ytterligare tunna ut näringsinvesteringarna. Då bidrar banans undermåliga standard till att jobben minskas och befolkningen tvingas iväg.

Inlandskommunernas slutsats

Vår slutsats av genomläsningen av Trafikverkets utredning om Inlandsbanan, där Trafikverket menar att en upprustning av Inlandsbanan till en modern och tekniskt välutrustad järnväg inte är samhällsekonomiskt motiverad, är att Trafikverket inte levererat det bakgrundsmaterial som regeringen har anledning att kräva när man diskuterar mycket långsiktiga infrastrukturinvesteringar i järnvägssystemet.

Vi vill därför föreslå regeringen och Näringsdepartementet

att skyndsamt besluta om en fördjupande analys av Inlandets järnvägsnät med Inlandsbanan som sammanhållande band. Den ska ses i relation till Inlandets stora potentiella utvecklingsmöjligheter som en viktig del i ett nordiskt ökat näringslivssamarbete och en förestående utveckling av hela Barentsregionen.

Med vänlig hälsning

Ulf Björklund
ordförande