

Inlandets *pulsådror*

Europaväg 45

Riksväg 26

Inlandsbanan



Viktiga vägval för Sverige

En väl utbyggd infrastruktur utgör grunden för en regions utveckling. Vägar och järnvägar är samhällets pulsådor, som ger näring till näringslivet och liv till bygden. Hamnarna är portar till omvärlden. Fiberoptisk kabel knyter samman lokalt och globalt. Flyget kompletterar för de snabba transporterna.

Det svenska Inlandet, från nordligaste Lappland till Västkusten i syd, binds samman av några viktiga kommunikationsleder: Inlandsbanan för de större transportvolymerna som passar bäst på järnvägen, och för växande turistströmmar. De stora vägstråken för människors resande, för arbetspendling och flexibla godstransporter.

Uppgraderingen av "45:an" till europaväg, från Göteborg till Karesuando, är en bekräftelse på denna pulsåders betydelse – för Sverige och för de bygder den sammanbinder. Med ett "andra ben" i syd, i form av riksväg 26, erbjuds ett alternativt vägval till och från kontinenten.

Genom samspelet mellan olika transportslag skapas valmöjligheter och synergieffekter, som ger växtkraft till både regionen och nationen. Samarbetet mellan Inlandets olika aktörer ger tyngd i utvecklingsarbetet. Men det krävs också en politik från nationell och europeisk nivå som tar till vara den kraft och de möjligheter som finns i regionen. I denna folder finns en rad exempel på viktiga vägval för en väsentlig del av Sverige.

INLANDET – EN VÄSENTLIG DEL AV SVERIGE

Den sträcker sig från Barentsregionen och nordligaste Lappland ner till Västkusten. En region rik på resurser, med överflödande natur och framgångsrika företag.

Denna del av Sverige, som sammanbinds av Inlandsbanan, riksväg 26 och europaväg 45, har länge lämnat stora bidrag till de svenska välfärdssambället. Det handlar om energi, råvaror och industriprodukter, samt inte minst

människor med kunskaper och engagemang.

I en värld som står inför stora förändringar är mångfald en styrka. Framtidens Sverige består inte bara av några storstäder och ett fåtal expansiva regioner därutöver.

Idéer föds och utveckling skapas där det finns olika slags bygder, som var och en bidrar till helheten med sina speciella tillgångar. Därför är Inlandet en väsentlig del av Sverige!

Inlandets bygder rymmer ett rikt utbud av verksamheter, burna av entreprenörer och eldsjälur i både privat och offentlig verksamhet, kooperativ och byagrupper, politik och föreningsliv. Här finns kommunikationsvägar som inte pekar likt ekrar mot ett nav i huvudstaden, och näringar med stor betydelse för landets ekonomi. Redan en översiktlig genomgång vittnar om hög potential för ytterligare utveckling. Ibland kan även små strategiska insatser fungera som inspiration och smörjmedel för regionens egna inneboende krafter – som när regeringen efter många års påtryckningar beslöt sig för att ansöka om uppgradering av riksväg 45 till europaväg.

Strategiska insatser kan fungera som smörjmedel för regionens egen inneboende kraft

SKOG OCH TRÄ

Sågtimmer och massaved är de traditionella råvarorna från regionens vidsträckta skogar. Trots en ofta relativt låg förädlingsgrad är skogen Sveriges främsta källa för exportintäkter. Att det finns stora möjligheter att utveckla framgångsrika produkter från lokal råvara även i Inlandet bevisas exempelvis av ACB Laminat i Svenstavik, som har miljardkontrakt med IKEA, eller av den

österrikiska hundramiljonersinvesteringen i Orsa, på massivträ för husbygge. Ökade insatser för förädling av lokal träråvara kan ge påtaglig effekt på sysselsättningen. Nätverk, där företag inom olika nischer samarbetar, finns på flera håll. Träutvecklingscentrum i Bräcke är ett exempel på hur olika aktörer samarbetar för regionens bästa. Bland annat finns där forskning kring biokompositer som öppnar stora perspektiv i en värld med krympande oljereserver.

TURISM

Turismen står för en tiondel av världens samlade BNP (indirekta effekter inräknade) och växer med 4,5 procent per år.



Näringen har därför en central roll för regionens utveckling. Särskilt som natur- och kulturturismen växer tre gånger så snabbt som traditionell turism.

Stråken längs 45:an och 26:an har sedan länge ett antal mycket starka destinationer, från Västkusten i söder till de vidsträckta vildmarkerna i norr. Där finns Siljansbygden med sina rika kulturtraditioner, fjällkedjans pärlband av skidområden – från Sälen/Idre ända upp till Riksgränsen. Åre har internationell status som alpin skidort, och har genom medvetna satsningar även lyckats stärka sommarturismen. I Tärnaby har två av nationens största slalomhjärtar sina hemmabackar.

Unika attraktioner som Göta kanal, Ishotellet i Jukkasjärvi, Inlandsbanan och nationalparkerna i världsarvet Lapponia visar att det finns potential till att skapa destinationer med dragningskraft långt utanför Sveriges gränser. För människor på sydligare breddgrader kan midnattssol och norrsken ge upplevelser utöver det vanliga; snö, is och kyla är attraktioner i sig. Kort sagt – det finns gott om turistisk ”råvara”.

Vad det handlar om är att se möjligheterna, och att förädla dem på bästa sätt – precis som när entreprenörer i

Det handlar om att se möjligheterna och förädla dem på bästa sätt

Värmland såg en stilla ringlande Klarälv, perfekt för avstressande flottfärder. Det finns en stor potential i de oupptäckta möjligheterna. Vem kunde till exempel ana att en thailändsk paviljong skulle byggas i Ragunda kommun, eller att en fiktiv korsriddare skulle ge Västergötland en turistisk renässans i form av "Arns Rike"?

Ett annat slags potential finns i att bättre utnyttja befintlig verksamhet. Med ökad samordning och bättre infrastruktur skulle många mindre turistföretagare få betydligt förbättrade möjligheter att möta turisternas behov.

Många svenska och utländska besökare vill lära känna samekulturen. Det är viktigt att dess genuina karaktär bevaras, och att samiska turistföretagare kan utveckla sina verksamheter på egna villkor. Renskötseln är som näringsgren viktig både för samerna och regionen. Dessutom är den kultur- och identitetsbärande för norra Sveriges urbefolkning.

GRUVNÄRING

Sverige är den ledande gruvnationen inom EU. Råvaror och halvfabrikat från svenska gruvor förädlas vidare både i Sverige och utomlands. Gruvnaeringen i Norrbottens och Västerbottens län står för en stor del av malmutvinningen inom EU; ca 94 procent av järnmalmen, hälften av silvret och en tredjedel vad gäller guld, koppar och zink.

Vid sidan av de välkända malmfälten i Kiruna och Gällivare-Malmberget har på senare år en rad nya fyndigheter gjorts. En orsak till detta är att mineralagen ändrades på 90-talet, med förbättrade villkor för prospektörerna. Enbart under 2004 satsades i Sverige en kvarts miljard på prospektering, främst i Norrlands inland.

Sorsele är en kommun som fått del av denna utveckling. I den nyöppnade Blaikengruvan kommer hundratals ton av zink- och blyslig att brytas. Den blir vid full drift en av Sveriges största dagbrottsgruvor.

Den ekonomiska utvecklingen i länder som Kina och Indien gör att efterfrågan på metaller och mineraler väntas öka under lång tid framåt. Gruvnaeringens framtidsutsikter bedöms därför som mycket ljusa. Särskilt som stora delar av de mineralförande områdena i norra



Sverige fortfarande är i stort sett outforskade. Nedlagda gruvor kan få nytt liv. Det kan till exempel bli aktuellt att återöppna gruvan i Stekenjokk.

BIOENERGI OCH MILJÖTEKNIK

Inlandet har i ett sekel försörjt Sverige med energi, via de många vattenkraftverken. I en tid när världens oljetillgångar krymper kan Inlandet dessutom bli bas för en omfattande satsning på alternativa drivmedel, i form av etanol från biomas. Detta skulle inte bara ge bränslen för svenska fordon; möjligheter öppnas också för export av kunskap och teknologi.

Energimyndigheten stöder arbetet med att utveckla anläggningar som passar att lokalisera i skogslänen. Pelletsfabriker etableras i bland annat Storuman, Sveg och Vansbro, med stora transportbehov längs väg och järnväg.

Inlandsbanan kan bli testjärnväg för glesbygder vad gäller miljövänliga bränslen, men även på andra områden, exempelvis kostnadseffektiva trafikledningssystem. Miljöteknik har av OECD pekats ut som en av de snabbast växande branscherna i världen. Internationella miljöavtal och konsumenters inköpsmönster driver på utvecklingen. I inlandsregionen finns goda förutsättningar för framgångsrik verksamhet inom denna sektor.

Inlandsbanan kan bli testjärnväg för glesbygder vad gäller miljövänliga bränslen

TESTVERKSAMHET

Framväxten av en omfattande fordons-testning i norra Sveriges inland har för många iakttagare fungerat som en ögonöppnare. Den har framför allt visat två saker: dels att en utveckling står starkast om den bygger på lokala förutsättningar, dels att förhållanden som i andra sammanhang kan ses som en nackdel i själva verket kan vara en konkurrensfördel. I detta fall den långa vintern, med mörker, snö och kyla.

Bil- och komponenttesterna är en verksamhet med stark egen växtkraft i Norrlands inland. Flera år har tillväxten legat över 20 procent. Inklusive säsongsanställda sysselsätts mer än 2000 personer, och lika många kommer till regionen från andra delar av världen. En växande nisch är vintertest av tåg, som bedrivs både på Inlandsbanan och Malmbanan.

För att inte sätta hämsko på utvecklingen är det viktigt att samhällets investeringar håller jämna steg med näringslivets, och att man kompletterar med strategiska insatser för att ytterligare stimulera utvecklingen. Till exempel satsningar på infrastruktur, forskning och utbildning.

FORSKNING OCH KUNSKAP-UTVECKLING

I den globala konkurrensen är innovationer och kunskapsutveckling avgörande för en regions framtidsutsikter. Inlandets utveckling är därför beroende av hur bra dessa processer fungerar. Tre samverkande regionala faktorer är centrala i sammanhanget: innovationssystemet, infrastrukturen och naturresurserna. Biltestverksamheten är ett typexempel på en utveckling som vuxit ur skärningspunkten mellan dessa tre faktorer. I Jämtland finns ett annat exempel, i form av de många företag som producerar varor och tjänster kring skidåkning, fjällturism och friluftsliv.

De speciella förhållandena i nordligaste Sverige har länge lockat forskare inom olika discipliner. Kiruna är sedan länge ett viktigt europeiskt centrum för rymdforskning, och spelar därmed en

central roll för kunskapsuppbyggnaden kring en rad stora miljöfrågor.

Mittuniversitetet i Östersund har unika möjligheter att forska i problem som är specifika för regionen, och därigenom bidra till utvecklingen – så som turismforskningsinstitutet Etour gör på turismens område.

Längs riksväg 26 utgör högskolorna i Halmstad, Jönköping och Skövde ett starkt kluster, och i Värmland spelar Karlstads universitet en central roll för den regionens utveckling. Utmed hela stråket finns dessutom starka folkbildningstraditioner, i dag representerade av ett flertal folkhögskolor.

INFRASTRUKTUR

Alla landsdelar behöver en bra infrastruktur. För Inlandet gäller det inte minst att övervinna gleshetens baksidor. Stora befolkningscentra måste kunna nås över dagen. Restider inom regionen måste minimeras för att öka rörligheten på arbetsmarknaden. Företags kontakter måste underlättas, så att en kritisk massa uppnås vad gäller innovationer, utbildning osv. Godstransporterna måste fungera bra, både till och från regionen. Inlandsbanan är av central betydelse, som ryggrad i godsflödena. Optokabeln i banvallen kan bli en stor resurs om dess kapacitet får komma regionen till del.

Därför är det viktigt med både vägar, järnvägar och flyg, bredband och telefoni. Även sjöfarten spelar faktiskt en viktig roll för Inlandet. Dels genom svenska och norska kusthamnar, dels via Vänerhamnarna, med dess planer på linjetrafik mellan Kristinehamn

och Tyskland – något som är speciellt intressant med tanke på hamnens läge i förhållande till Inlandsbanan och 26:an.

Uppgraderingen av riksväg 45 till europaväg är en mycket kostnadseffektiv regionalpolitisk satsning. Trafikleden blir synlig på europavägskartorna, vilket underlättar regionens internationella marknadsföring och ökar sannolikheten att utländska turister väljer denna väg för resor till norra Skandinavien.

Statushöjningen av 45:an har stor strategisk och psykologisk betydelse för människor och näringsliv i regionen; en väg som sammanbinder Europas sydligaste region med den nordligaste



utgör ett synligt bevis på att man ingår i en större helhet, men blir även en stark mental bild som lyfter in det norra Inlandet i ett europeiskt sammanhang.

ENTREPRENÖRSKAP OCH LOKALT ENGAGEMANG

I många byar och samhällen i Inlandet pågår ett aktivt lokalt utvecklingsarbete för att skapa goda förutsättningar för boende och företagande. Människor går samman i byalag, kooperativ och samhällsföreningar för sin bygds utveckling. I Trångsviken i Krokoms kommun frodas företagandet. Den nya bygdegården med samordnad lokal service är ett nav i bygden, tillsammans med Trångsviksbolaget, som stöder nya och blivande företag på en rad olika sätt.

I Öje, Malungs kommun, sköts servicen i kooperativ form med sex helårsanställda. Lanthandel, vandrarhem och en rad andra verksamheter samordnas med för-

skola/skola på ett effektivt sätt. Rudskoga-bygden i Värmlands sydöstra hörn är en annan av Inlandets dynamiska bygder. Den karaktäriseras av ett nära samarbete mellan entreprenörer och föreningsliv. Moskosel, Backe, Ytterhogdal; listan på aktiva byar kan göras lång.

Inlandet är rikt på naturgivna resurser, som skog, vattenkraft osv. Idag styrs nyttjandet ofta utifrån och utbytet för den lokala ekonomin är litet. Ett starkt lokalt inflytande över regionens tillgångar är nödvändigt. Försök med lokal förvaltning av skyddade naturområden inleds bland annat i Ammarnäs.

Inlandets kommuner är ofta befolkningmässigt små, och problem finns i form av minskad befolkning, sned åldersfördelning, åsidosatt infrastruktur och svårigheter med kapitalbildning. Men tillsammans ansvarar dessa kommuner för halva Sveriges yta. Detta förpliktar, och ger även rätt att ställa krav på avkastningen från regionens resurser.

Ett starkt lokalt inflytande över regionens stora naturtillgångar är nödvändigt

Inlandskommunerna Ekonomisk Förening, IEF, består av 22 kommuner i samverkan för Sveriges inland, från Kristinehamn till Kiruna. IEF bildades 1989 men har rötter i kampen för Inlandsbanan på 70-talet. www.ief.se

Grand Nordic AB – tidigare ITAB, Inlandsbanan Turism AB. Under "paraplyet" Grand Nordic Travel erbjuds ett omfattande turismutbud, i samarbete med en rad aktörer i norra Skandinavien. www.grandnordic.se

Inlandsbanan AB, IBAB, ägs av femton kommuner längs banan. Företaget ansvarar för Inlandsbanans utveckling och förvaltning, medan trafiken sköts av fristående operatörer. www.inlandsbanan.se

Vägföreningen Via Lapplandia har medlemmar bland kommunerna längs E45. Föreningen bildades 1988 med huvudmål att uppnå enhetlig vägnumrering genom Inlandet och därefter europavägsstatus.

Inlandsvägen Syd – intresseförening som bildades i mitten av 90-talet, för att uppnå enhetlig numrering på Inlandsvägen från Halmstad till Mora, idag riksväg 26. www.inlandsvagensyd.se