

2010-01-11

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Kopia till: Banverket. Vägverket.
Länsstyrelsen Norrbotten. Region Västerbotten
Länsstyrelsen Jämtland. Region Dalarna

Angående Inlandsbanan och tvärbanorna i Norrland

I takt med ökade dieselpriser, omställningar för minskad klimatpåverkan, regionförstoringar mm efterfrågas alltmer väl fungerande och utbyggda järnvägssystem. Detta är bra, en positiv utmaning.

Alltför ofta sätts ett ensidigt fokus på persontransporter i befolkningstäta områden.

Man glömmer att järnvägen har en viktig funktion att fylla för transporter av skrymmande råvaror och halvfabrikat. Var finns detta gods? Jo i stor utsträckning i våra glesbygder i Norrlands inland i form av skog, torv och malm, mer eller mindre förädlade.

Skogsnäringen i Sverige står inför en logistisk utmaning. Skogsindustrin, som är fundamental för näringen, måste försörja sig med förnyelsebar råvara på ett effektivt sätt i en starkt konkurrensutsatt framtid annars lämnar denna industri förr eller senare landet och alla blir vi fattigare. Värmeverken, som nu byggs ut kraftigt och inte minst i Mälarenregionen, måste hämta sitt behov av förnyelsebara bränslen på allt längre avstånd. Vi måste också tänka på att vi tillhör Europeiska upplandet vad gäller miljövänliga skogsbränslen. Sverige har en stor potential att utveckla exporten av biobränslen i takt med att övriga Europeiska länder ställer om till förnyelsebar energiproduktion. Detta förutsatt möjligheten till kostnads- och miljöeffektiva transporter.

I denna utveckling krävs järnvägar på både ”längden och bredden”, det vill säga järnvägar som täcker stora ytor. För 100-150 år sedan ställdes Sverige inför liknande behov. Då tog man beslut och byggde järnvägar. Detta skapade sysselsättning och lade grunden till framgångsrik utveckling av regioner och samhällen.

En stor del av denna struktur finns fortfarande kvar, men vi vårdar och utvecklar den inte. Med, som nu, ett relativt minskat underhåll av de regionala järnvägarna minskas möjligheten till mera klimatvänliga och kostnadseffektiva transportlösningar. Inlandsbanan mellan Kristinehamn och Gällivare, 130 mil, är ett bra exempel. Inom 50 km på båda sidorna av banan når man ca 30 procent av all svensk skogsmark! Tvärbanorna mellan Orsa – Bollnäs och Arvidsjaur-Jörn är stängda för trafik även om varje bana skulle kunna flytta betydande mängder gods från lastbil till järnväg.

Även om vi förhoppningsvis inte längre behöver Inlandsbanan i militärt syfte så finns säkerhetsfrågan kvar. Hur kör man när det är stopp på stambanan i övre Norrland? Hur fraktas det livsviktiga stålet från norr till söder? Svaret är givetvis, rusta Inlandsbanan för att klara omledningstrafik! En väl underhållen och utrustad Inlandsbana med god tillgänglighet och väl underhållna och i vissa fall öppnade tvärbanor skulle skapa en struktur tillsammans med övrigt järnvägsnät som möter behovet av omledningstrafik och skogsnäringens framtida logistiska behov för att på ett kostnadseffektivt sätt förse skogsindustri med råvara och värmeverken med bränsle!

I den nationella planeringen för framtida infrastruktur måste dessa frågor beaktas.

SCA Skog AB

Sveaskog AB

Holmen Skog AB

Mats Sandgren ,VD

Gunnar Olofsson, VD

Björn Andréén, VD

Domsjö Fiber AB

Norra Skogsägarna

Norrskog

Martin Forsén, VD

Bo T Holm, VD

Nils Nilsson VD

Mellanskog

Nordkalk AB

SSAB

Lars Gabrielsson VD

Lars Eriksson
Logistikchef

Per Bondemark
Vice President Supply Chain
SSAB EMEA

Skellefteå Kraft

Härjedalens Miljöbränsle AB

Gunnar Eikeland VD

Robert Taflin VD