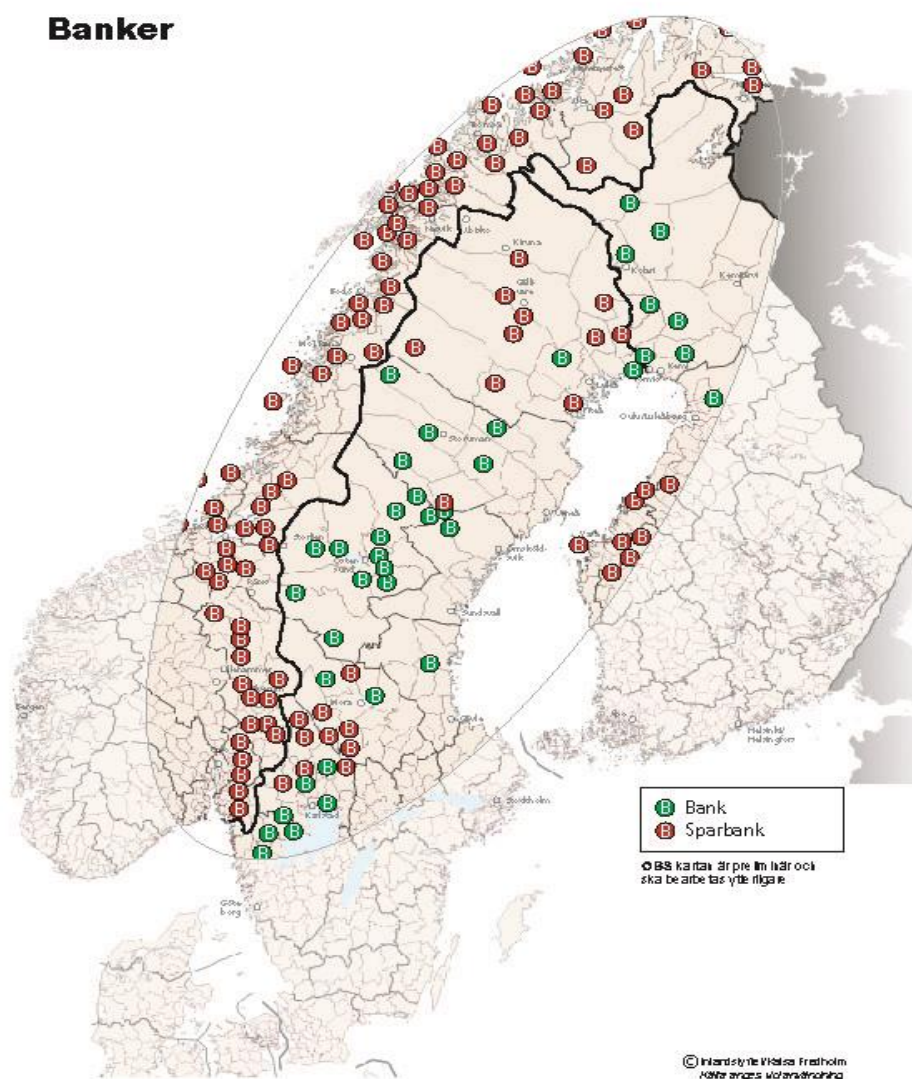


Inlandslyftet

Ett gränsöverskridande projekt för att utveckla Inlandet

Huvudtanken är att med hjälp av avancerad infrastruktur av hög kvalitet utveckla Inlandet mellan Sverige, Norge och Finland via gemensamma investeringar och nordisk planering och kontroll

Banker



Författare: Fil Lic Ronny Svensson, Bergslagsgruppen i Leksand

På uppdrag av Inlandskommunerna Ek.för.

Oktober 2012

Kan infrastruktur skapa en ny verklighet?

Initiativ till att lyfta Inlandet

Inlandskommunerna ekonomisk förening IEF bestämde för drygt ett år sedan att initiera en utvecklingsprocess med målet att försöka visa hur man med hjälp av en välutvecklad infrastruktur skulle kunna ge det stora Inlandet en ny chans att utvecklas och vända kurvorna. IEF såg också att en sådan satsning skulle kunna bli ett instrument för en ökad nordisk samverkan över gränserna och ett sakunderlag för att pröva helt nya lösningar när det bl.a. gäller finansiering, ägande och drift samt användningsområden. Kartor över de viktigaste infrastrukturtillgångarna och deras lokalisering i Inlandet var en viktig kunskapsbas för det fortsatta arbetet. Dessa kartor finns med som illustrationer i den fortsatta texten.

Sammanfattning av viktiga delar av promemorians innehåll

- IEF betonar Inlandsbanans betydelse som Inlandets pulsåder – tillsammans med Inlandsvägen E45
- Den kommunikationskorridor som Inlandsbanan och E45 skapar kan bli nyckeln till hela Inlandets ekonomiska och sociala tillväxt
- Gemensam planering av flygplatser och flyglinjer kan stärka Inlandet som utvecklingsområde för tjänstenärings- och annat kvalificerat arbete
- Utbyggnaden av bredbandet i hela Inlandet kan revolutionera såväl sysselsättning som utbildning och ekonomisk aktivitet
- IEF betonar vikten av att etablera fler lokala banker i Inlandet tillsammans med sparbanker och andra lokala banker från Norge och Finland
- IEF:s förslag är att universitet och högskolor samt sjukvården samarbetar över landgränserna och bl.a. bygger ut forskning och telemedicin
- Inlandets mycket stora ännu ej använda naturresurser kan bli Inlandets stora framtida garanti för jobb, utbildning och fortsatt välfärd
- IEF vill pröva möjligheten att skapa gemensamt drivna och ägda vägar, järnvägar och IT-basnät i de tre länderna Sverige, Norge och Finland
- IEF vill också testa om ny och modern infrastruktur kan finansieras med nya intäktskällor från Inlandets naturtillgångar
- IEF:s program för Inlandets utveckling har ett stort stöd i de principer som Nordiska Ministerrådet vill förverkliga i sitt program för regional utveckling under perioden 2013 till 2016.

Inlandets 50-åriga historia i snabbversion

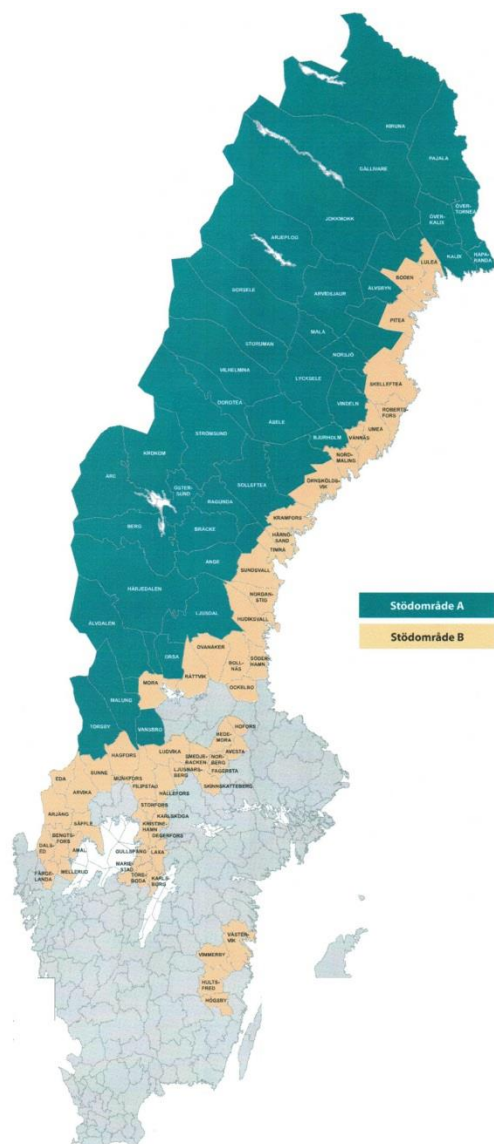
För femtio år sedan publicerades en ny statlig utredning om behovet av en ny regional utvecklingspolitik i Sverige – eller statlig regionalpolitik som var termen från början av 1960-talet. Utredningen under ledning av Norrbottens landshövding Manfred Näslund och med titeln Aktiv Lokaliseringspolitik kom bl.a. fram till att man borde stimulera företag i södra Sverige att flytta norrut med hjälp av statliga subventioner. Syftet var att bredda det ensidiga näringslivet i bl.a. Inlandsregionen eller stödområdet som det kom att kallas från 1965-års regeringsförslag.

Nu så här cirka 50 år efteråt kan vi konstatera att de strategier man då tillträdde och senare använde för att skapa ”ett rundare” Sverige inte var särskilt genomtänkta om än positivt motiverade. De statliga myndigheterna som på den tiden administrerade den statliga politiken koncentrerade sina insatser på att utöver att försöka flytta företag även locka yrkesskickliga människor att flytta från industriorter i södra Sverige till utvecklingsorter i norr.

Målet med denna politik var inte som många tog för givet att skapa en omfattande förändring av det statliga och privata näringslivets rumsliga produktionsmönster och samtidigt uppnå en regional balans mellan länen/regionerna. Målet var i första hand mildra de negativa sociala verkningarna av en alltför stor avflyttning från landsbygden i skogslänen till industriorter och storstäder i södra Sverige. Att skapa en ny Sverige-karta var det inte fråga om.

I sammanfattning kan man säga att det som har saknats i den svenska statliga regionalpolitiken i flera decennier efter 1965 har varit handlingslinjer som:

- Investeringar i långsiktigt fungerande infrastruktur som vägar, järnvägar och flygplatser
- Kvalificerad utbildning i företag som flyttats till eller nyetablerats i t.ex. Inlandet
- Målinriktad forskning för att stödja Inlandets ekonomiska och sociala utveckling
- Medveten satsning på att bredda och utveckla det lokala och regionala entreprenörskapet
- Skapandet av en väl fungerande finansiell infrastruktur på landsbygden i hela landet
- Systematiska insatser för att stärka småföretagens utvecklingsmöjligheter
- Bristen på ett helhetsgrepp över den regionala utvecklingen
- Medveten satsning på att bygga ett starkt näringsliv och en väl fungerande och bred service i gränsregionerna genom utvecklad samverkan med Norge och Finland



Den karta som återfinns här ovan visar inte det exakt avgränsade stödområdet från 1965 men i stort är det ungefär samma område som idag gäller för stödområde A – Norrlands eller skogslänens inland som är det mörkgröna fältet på kartan. Det som gjorts eller missats under de senaste 50 åren är inte något som är så cementerat att det inte kan förändras i grunden. IEF:s syfte med vårt program och den här aktuella texten är att visa att det finns nya vägar att beträda och nya strategier att pröva.

Inlandsbanan och E45 – Inlandets blodådror

IEF har under många år arbetat för att Inlandsbanan skall rustas upp till modern standard och bevaras som en viktig järnväg inför framtiden. Inlandsbanan är idag räddad från nedläggning och fungerar mer och mer som en strategisk godsbanan för tunga råvaror av främst träflis, torv, timmer och kalk. På sommaren är banan en allt populärare turistjärnväg mellan Mora och Gällivare. Till banan utgår vissa anslag från statsbudgeten till underhåll och ny- och

reinvesteringar men nivån är i dagsläget inte tillräcklig för att snabbt få en järnväg som tål högre hastigheter och tyngre axeltryck.

Det pågår dock sedan några år tillbaka ett intensivt arbete för att inte bara rusta upp hela den befintliga banan utan också återinvestera i en ny järnvägssträcka mellan Mora och Kristinehamn – den ursprungliga Inlandsbanan. Hamnen i Kristinehamn blir en naturlig fortsättning på banan via sjöfarten i Vänern fram till Göteborg och vidare mot övriga Europa.

Det finns ett stort intresse bland företag i området av en ny järnväg och kommuner som önskar en ny anslutning. Dessutom finns diskussioner med norska företag att transportera gods från vårt västra grannland söderut till Centraleuropa och slippa långa och miljöstörande lastbilstransporter.

Som framgår av kartan över Inlandsbanan på nästkommande sida är den befintliga banan markerad med en heldragen linje från Gällivare till Mora och sträckan mellan Mora och Kristinehamn markerad med en streckad linje. Anslutningarna från öster och väster har rödmarkerats och dessa utgör ett stöd för huvudbanan genom att göra banan mer flexibel och tillgänglig för fler människor och företag/anläggningar.

En tjockare streckad linje mellan Storuman och Mo i Rana i Norge visar en tänkbar möjlighet att bl.a. transportera ut mineraler från flera tänkbara nya gruvor med stora fyndigheter i både Jokkmokks och Storumans kommuner.

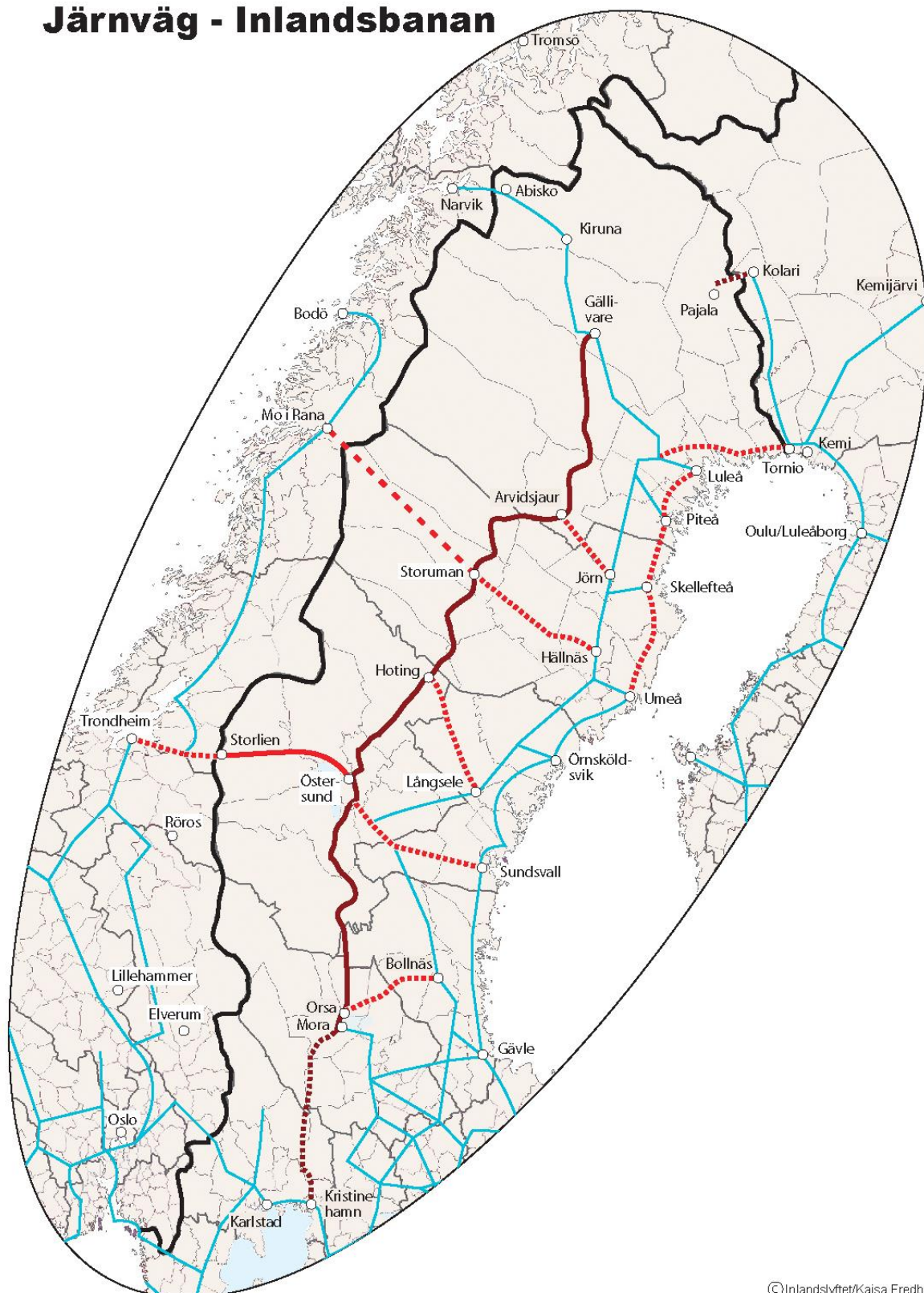
Längre fram visar vi på en karta över alla undersökningstillstånd som beviljats av Bergstaten och som kan resultera i nya gruvor åren framöver. Fyndigheterna nära Inlandsbanan är som synes många till antalet.

Lika viktigt i IEF:s historia har varit att få till stånd en europavägskommunikation genom hela regionen. Detta har nu förverkligats i och med att Inlandsvägen fick europavägsstatus – E45 – med ett beslut under år 2005 och invigning året efter. E45 är c:a 500 mil lång och sträcker sig från Gela på Sicilien över bl.a. Neapel, Bologna, München, Hamburg, Fredrikshamn och Göteborg till Karesuando i Kiruna kommun nära norska gränsen.

Statustillägget till Inlandsvägen, som i sin södra länk i Sverige även innefattar Rv 26 mellan Halmstad och Mora, har medfört vissa ökade anslag till förbättring av vägen till en högre standard men en hel del återstår att förverkliga. Vägen har under hela året en ökande trafikström, inte minst av svenska och norska lastbilar. Med Europas längsta väg i syd-nordlig riktning finns det en chans att öka turisttrafiken till Inlandet och kanske även intresset att etablera nya företag i regionen från entreprenörer efter hela trafikstråket (*se karta över vägarna i bilaga 1*).

På vägsidan är inte bara en genomgående nord-sydlig väg av hög standard en strategisk möjlighet. Kanske är tvärförbindelserna mellan Sverige och Norge respektive Sverige och

Järnväg - Inlandsbanan



Finland sammantaget lika viktiga för att få till stånd bättre möjligheter att öka produktionssamverkan och allmän ekonomisk aktivitet över gränserna. Inlandsregionen behöver ha väl fungerande kommunikationer året runt om företag på båda sidor om gränsskall få den trygghet och säkerhet i leveranserna som krävs för att öka den ekonomiska tillväxten. Att bara ha vertikala ekonomiska relationer i varje enskild nordiskt land och har tidigare varit en starkt hämmande faktor för Inlandets företagsutveckling. Om tvärförbindelserna kan förstärkas och få högre teknisk och funktionell standard kommer detta i första hand att stimulera service- och småföretagsutveckling på båda sidor om gränsen.

Inlandets nya möjligheter

Om Inlandet får en modern transportkorridor mitt i området kan det bli en av grundstenarna till att ge hela regionen en påtaglig tillväxtmöjlighet. Det som känns allra närmast är att undersöka hur de nya möjligheterna kan:

- Påverka företagssamverkan och företagsutveckling över gränsen till Norge och Finland. På denna punkt kan man tänka sig gemensamma företagarföreningar och andra nätverk, gemensam produktutveckling med samordnad nordisk innovationsutveckling/politik m.m.
- Påverka arbets- och utbildningspendlingen mellan Sverige och Norge samt Sverige och Finland. För de boende i Inlandsregionen betyder detta en betydligt större arbetsmarknad och ett större och lättillgängligare utbud av kvalificerad utbildning
- Stimulera väg- och järnvägsplaneringen och utbyggnadsplanerna i Norge och Finland så att man inte nöjer sig med enbart nationella planer utan äntligen tar fram nordiskt integrerade program- och genomförandeplaner. Detta senare kan man se att Nordiska Ministerrådet rekommenderar i sitt regionalpolitiska program.

Flygplatserna måste säkras

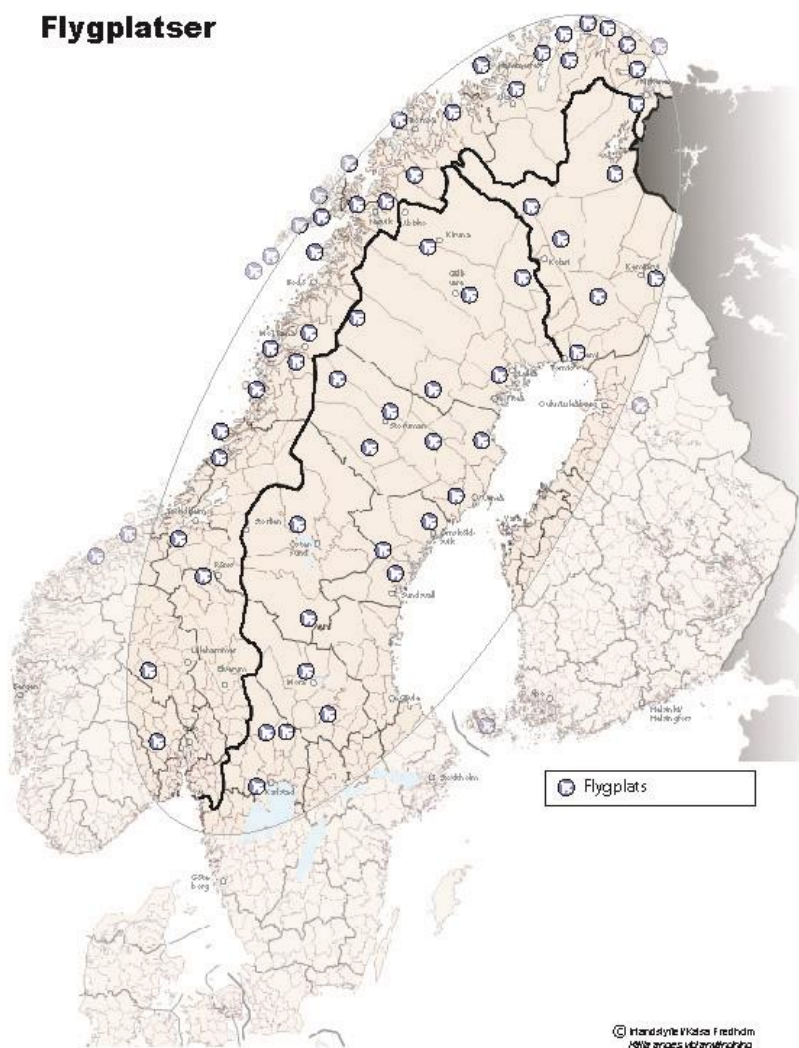
Till den viktiga och grundläggande infrastrukturen i Inlandet hör givetvis flyget och dess anläggningar. Som framgått av olika inlägg i diskussionerna om EU:s kommande direktiv om statligt stöd till lokala/regionala flygplatser har det funnits en risk – en risk som ännu inte är helt borta ur beslutsunderlagen till EU-kommissionen – att offentligt drifts- och investeringsstöd till lokalt och regionalt viktiga flygplatser kan komma att förbjudas. Stöd skulle enligt EU:s policymakers rubba konkurrensen mellan olika flygplatser och länder. Få i Inlandet torde ha förståelse för ett sådant krav. Om detta skulle förverkligas skulle det få stora konsekvenser för Inlandsregionens framtida utveckling.

Flygplatserna är inte bara viktiga för de befintliga och nya företag som etableras i området utan även för den växande besöksnäringen. Flyget behövs både för gods- och persontransporter i en situation där andra alternativ ter sig ekonomiskt och tidsmässigt orimliga. Flygtrafiken är inte längre någon lyxtransport får ett fåtal aktörer utan ett nödvändigt komplement till väg- och järnvägstrafik. Detta gäller i ännu högre grad när

näringslivet i regionen får en större andel tjänsteföretag där personliga kontakter och utbyten är nödvändiga.

Om vi studerar kartan nedan och den i lite större skala i *bilaga nr 2* finner vi att antalet flygplatser i de gränsregioner som utgörs av Inlandet ser ut att vara relativt stort men de stora avstånden och ofta outvecklade kommunikationerna mellan flygfälten och de små tätorterna där flygplatserna ligger gör ändå totalbilden annorlunda. Samtidigt kämpar en stor del av ägarna till anläggningarna hårt med att hålla kostnaderna under kontroll och det offentliga stödet till drift, underhåll och investeringar på så låg nivå som möjligt. För att kunna bedriva en flygverksamhet med tillräckligt antal turer, hög säkerhet och bra och snabb service på land och i luften skulle det statliga stöd som utgår idag behöva höjas väsentligt.

Flygplatser



Parallellt med sådana insatser kan en utökad samverkan med våra nordiska grannländer ge nya möjligheter att skapa ett kommunikationssystem där väg-, järnvägs- och flygtrafik arbetar

tillsammans i ett integrerat logistiknätverk. Servicen kan förmodligen höjas, kostnaderna bättre hållas under full kontroll och nyttjandet av transportmöjligheterna vidgas till fler företag, organisationer och hushåll. Idag är även flyglinjerna ordnade efter nationella planer och kulturer- På samma sätt som för vägar och järnvägar behövs ett nordiskt planeringsprogram för ett attraktivt flyg- och flygplatsnät.

Inlandets nya möjligheter

Om vi använder oss av den flygplatsstruktur och flygverksamhet som finns i Sverige och våra närmaste grannländer skulle vi kunna:

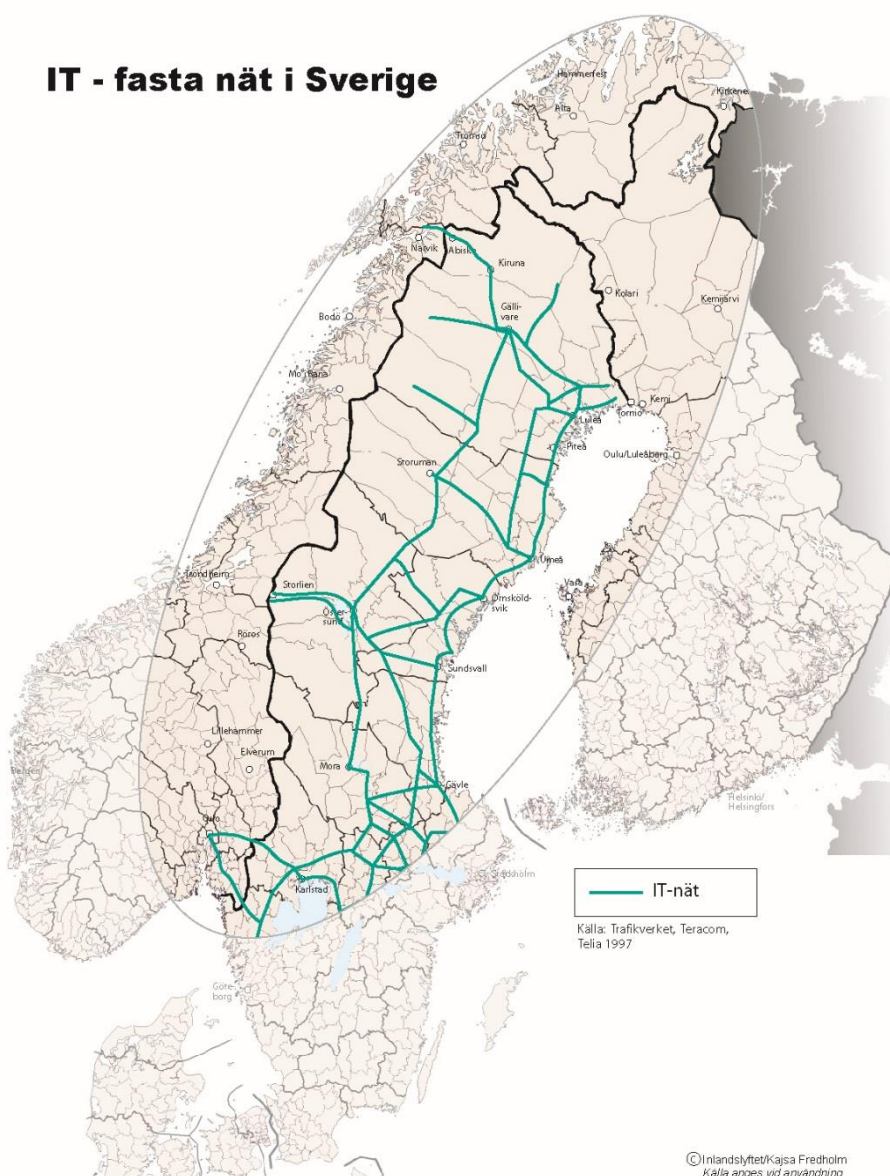
- Introducera regionala matarlinjer över gränserna till de större nationella flygbolagen som ger de små flygplatserna bättre service och utökade kontakter mellan exempelvis företagen över gränserna
- Genom att låta flygplatserna samverka kan man gemensamt utveckla verksamheten och lära av varandra när det gäller teknik, flygplatsutrustning, utbildning och prissättning
- Om det går att skapa flyglinjer mellan flera lokala/regionala flygplatser över och inom gränserna blir det lättare att också koppla dessa till nationella och internationella flygnätverk
- Större lokala/regionala nätverk kan också underlätta ägarintresset för skilda flyglinjer
- En nordisk planering av flygplatser och flygnät kan leda till att vi i vissa distrikt får fler flygplatser och i andra att befintliga platser rustas upp.

IT – allt viktigare för ekonomisk och social utveckling

Det finns många som idag ställer frågan om inte de grundläggande IT-näten borde ägas gemensamt av skattebetalarna i likhet med vägar och järnvägar? IT och bredbandsnät ersätter eller kompletterar i ökad utsträckning andra kommunikationsmöjligheter. Ett väl utbyggt IT-system i länder som Sverige, Norge och Finland kan i hög grad bidra till att Inlandets av tradition relativt ensidiga näringsstruktur väsentligt breddas. Flertalet tjänstenärings behöver inte längre tveka att bygga ut eller nylokalisera sin verksamhet inom stora delar av Inlandet redan idag. Hushållen får möjlighet – låt vara att det nu går alltför långsamt att bygga ut bredbandsnäten i många landsbygdsdistrikt med undantag av bl.a. Västerbottens stora landsbygdsdistrikt – att kommunicera med omvärlden som storstadsborna redan kan använda sig av. Med dessa utgångspunkter är det naturligt att diskutera ägandet och ansvaret för de nationella grund- eller stomnäten.

Staten Sverige har via Vattenfall, Svenska Kraftnät, Trafikverket och Teracom redan lagt ned fiberkablar över stora delar av landet men dessa system har inte koordinerats. Staten är därför redan en stor spelare på denna kommunikationsplan vilket gör det rimligt att kunna se parallellen till väg- och järnvägsnäten. Om vi har ett statligt ansvar gynnar detta säkerligen både den fortsatta bredbandsutbyggnaden och utvecklingen av IT på landsbygden, inte minst i Inlandet där staten redan finns på plats. Om vi inte skapar lösningar av det slaget hämmar

detta både bosättningarna och företagsutvecklingen i stora delar av Landsbygdssverige. Nedan ser vi det av staten ägda eller delägda stomnätet i regionen så långt vi kunnat få fram relevanta fakta (en förstorad bild finns i bilaga 3).



För Inlandsregionen är fullföljandet av Riksdagen beslut oerhört viktigt även om ambitionen bara är att 90 % av befolkningen skall kunna få väl fungerande bredbandsnät år 2020. På de sju år som återstår innan 2020 bör målet höjas till 100 % eftersom de tio procenten med all säkerhet tillhör olika landsbygdskommuner i landet – säkert en hel del av det stora Inlandsområdet. Den karta som återfinns som bilaga nr 4 visar en av de senaste mätningarna från PTS och verifierar att Inlandet har de sämsta förutsättningarna att inom rimlig tid få ett bredbandsnät med kapacitet 100 Mbit/sekund.

Inlandets nya möjligheter

Med ett utbyggt IT-system – kanske ägt av staten – skulle detta kunna leda till att ge Inlandet betydligt större konkurrensfördelar genom:

- Att småföretagen får möjlighet att lättare kunna ge offerter också till efterfrågan från övriga Sverige, Norden och världen i övrigt
- Att kvalificerade företag kan flyttas till eller nyetableras i Inlandet utan större risk för dålig IT-kvalitet och IT-kapacitet
- Människor med hög kompetens inom IT får större möjligheter att flytta till Inlandet och kombinera exempelvis fjällturism och skidåkning med ett kvalificerat jobb på plats
- Att företag får större faktiska möjligheter att samarbeta över gränserna till Norge och Finland och uppnå det som forskare kallar ett utvecklande cluster av olika stödjande och samverkande företag
- Att både småföretag och hushåll får stora möjligheter att kompensera sitt i vissa avseenden tuffa geografiska läge med snabba kommunikationsmöjligheter med möjligheter till bättre jobb, service och kontakter med andra människor.

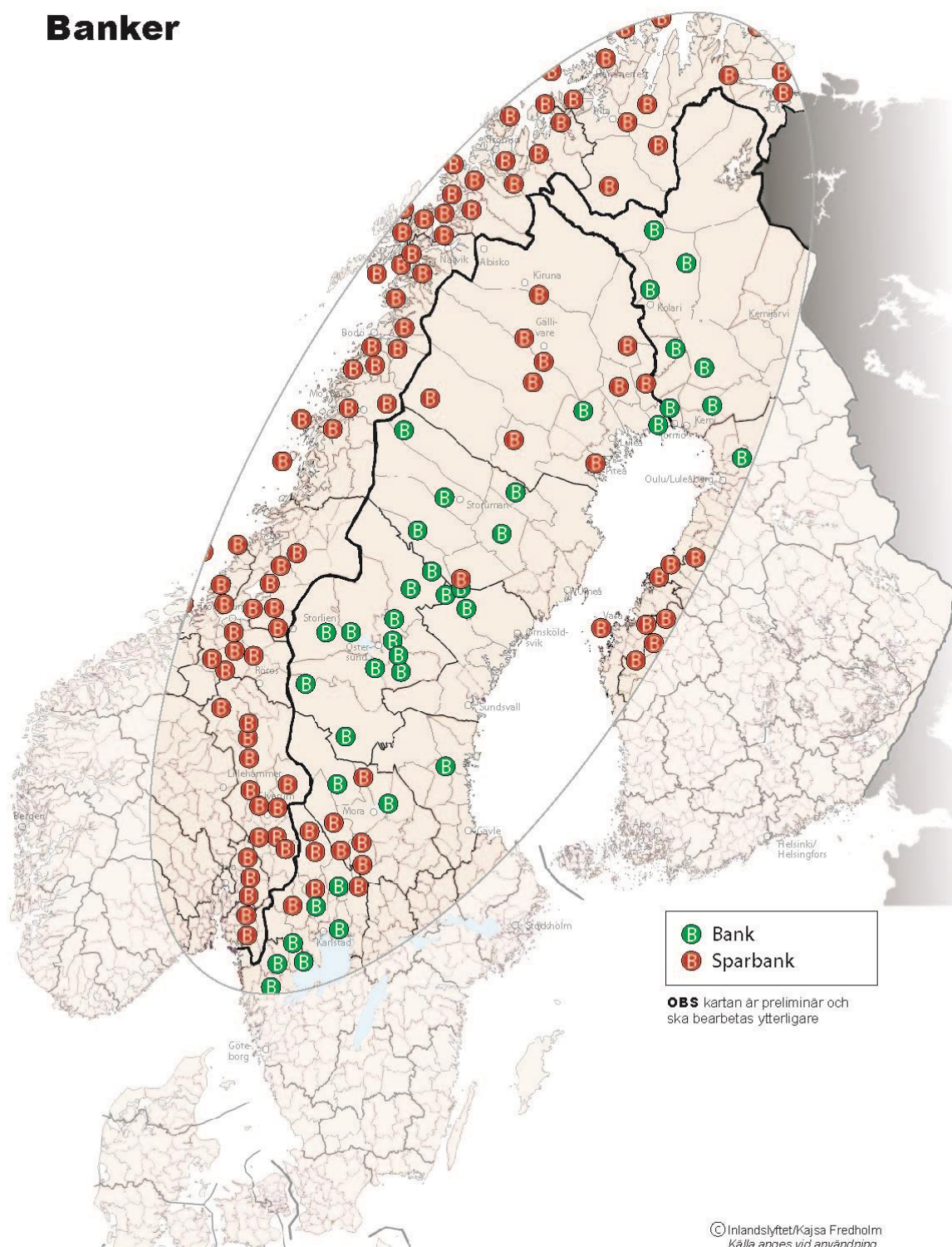
En bortglömd men avgörande infrastruktur – den finansiella

Företagare och personer som bor och verkar i Inlandet men även landsbygden i sin helhet – åtminstone norr om Mälardalen – känner väl till svårigheterna att komma i kontakt med en bank som via ett lokalkontor har stor närhet till kunderna. I de områden där det finns lokala sparbanker (63 stycken totalt i Sverige) och andra lokala banker som JAK-banken och Länsförsäkringar Bank är verkligheten en annan. Där har både hushåll och gamla och nya småföretag stora möjligheter att få krediter och annan service i samband med seriösa affärer och framtidsplaner.

I övriga områden och regioner drabbas både hushåll som vill köpa hus eller reparera äldre fastigheter men främst småföretagare av att det saknas lokalt verksamma banker som har god kontakt med kunder och bra kännedom om traktens förutsättningar.

De stora affärsbankerna utom Handelsbanken har de senaste 15-20 åren lagt ned en mängd kontor i landsbygdsområdena men även i många centralorter, kommunernas viktigaste tätorter. Swedbank och Nordéa har varit ledande i denna utveckling. Vi vet att detta påverkat människors möjlighet att bo kvar i på landsbygden om de inte kan finansiera ett nytt eller gammalt bostadshus och vi vet att småföretag lagt ned eller krympt sin verksamhet beroende på svårigheter att få krediter bedömda av bankpersonal på långt håll från orten ifråga. På samma sätt blir det ett kraftfullt hinder för hushåll att flytta till landsbygden. Men detta förhållande skulle kunna ändras på ett radikalt sätt. Vi ser av kartan på nästa sida hur bankkontorsmönstret ser ut i Inlandet. De gröna markeringarna gäller affärsbanker – i Inlandet nästan bara Handelsbanken – och de röda lokala sparbanker.

Banker



IEF ser på denna punkt en möjlighet att radikalt ändra situationen på bankfronten genom att försöka stimulera ett verkligt, snabbt och omfattande samarbete över landsgränserna.

Som framgår av kartan finns det en mängd lokala sparbanker i Norge vilka i Finland i första hand motsvaras av lokala Andelsbanker som i praktiken fungerar som sparbanker även om deras ägande är något annorlunda än i en genuin sparbank. Eftersom det finns få sparbanker och lokala banker i Inlandet bortsett från främst Värmland och Norrbotten skulle ett samarbete över gränsen skapa nya möjligheter när det gäller att bygga upp en väl fungerande finansiell infrastruktur i hela Inlandet. Kartbilden ger en första idé om möjligheterna.

De små sparbankerna i Norge är samlade i ett nätverk kallat Eika-gruppen med cirka 80 lokala sparbanker. De finns efter hela gränsen till Sverige där bristen på bankkontor och finansiell service i området är mycket bristfällig. I Tornedalen är närheten till Andelsbankerna också stor på den finländska sidan och i det fallet skulle Sparbanken Nord kunna vidga sitt samarbete till Norge och Finland till fördel för en expansion av kreditgivning och annan service till fler orter i det ytstora länet.

Fördelen med sparbanker och andra lokala banker är inte bara att de är kvar på landsbygden när merparten av affärsbankerna lämnar hushåll och småföretag i stora delar av landet. Den lokala banken lär känna sina kunder, litar på entreprenörerna och följer upp deras affärer under lång tid. Dessa banker fungerar lika bra i hög- som lågkonjunktur och överger inte seriösa företag när de hamnar i tuffa lägen. De lokala bankernas lokalkunskap om människor, näringar och potentiella möjligheter inför framtiden är ett vinnarrecept.

Inlandets nya möjligheter

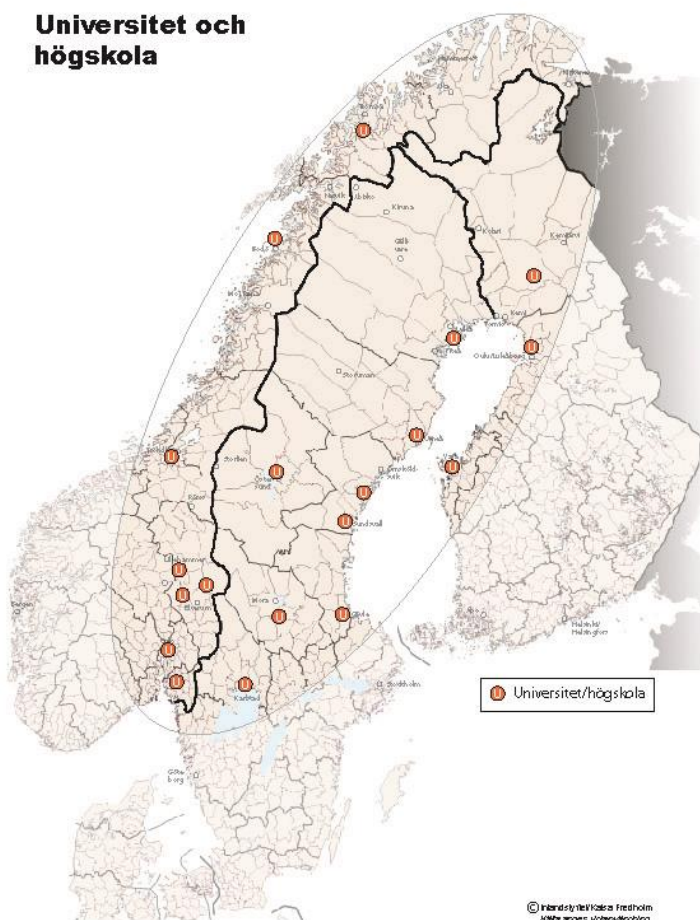
Utifrån dessa utgångspunkter vill IEF främja en utveckling av Inlandets finansiella infrastruktur. Det vi önskar diskutera och initiera är bl.a. följande:

- På vilket sätt skulle de lokala bankerna inom Inlandet kunna utvecklas genom olika typer av samverkan med varandra?
- Hur kan samarbetet över landgränserna sätta fart när behovet av investeringar och krediter ökar i många kommuner i Inlandet tack vare bl.a. gruvnäringsexpansionen?
- Kan Inlandsinnovation AB vara ett verktyg för att stärka också den finansiella infrastrukturen utöver den roll de redan har? Vilken roll skulle regionala mikrofonder som den i Jämtland kunna spela för småföretagens utveckling?
- Kan IEF vara den som initierar denna finansiella samverkan?
- Hur kan olika svenska lokala banker öka sitt samarbete för att stärka Inlandet – sparbankerna, LF Barn och JAK plus ev. andra lokala aktörer på finansmarknaden?
- En finansiell samverkan stämmer väl överens med Nordiska Ministerrådets regionala program för ökad gränssamverkan.

Universitet – inte bara ett storstadsfenomen

Som framgår av *bilaga 5 (och kartan på nästa sida)* finns det bara ett universitet i Inlandet som skulle kunna vara en kraftig motor för en allsidig utveckling i regionen. Det är Mittuniversitetet i Östersund. Men ett universitet kan inte ensamt ta sig an den stora regionen.

Universitet och högskola



Dessutom har Mittuniversitetet i Östersund inte en sådan vetenskapsbredd att de kan utgöra annat än en viktig kugge i ett arbete med att spela en större roll för Inlandets utveckling. Luleå tekniska universitet med sin ”filial” i Kiruna kring rymdverksamhet, atmosfär- och miljöforskning och sitt breda samarbete med olika aktörer i länet är en annan viktig samarbetspart. Universiteten i Rovaniemi i Finland och Tromsø, Nordland (med centrum i Bodö), Trondheim i Norge samt högskolorna i Hedmark i Norge med fyra olika campus nära svenska Inlandet kan samtliga vara väsentliga resurser för att tillsammans med de nämnda svenska enheterna bidra till Inlandets sociala, miljömässiga, tekniska, ekonomiska och kulturella utveckling. På denna punkt kan IEF spela en viktig initiativtagarroll.

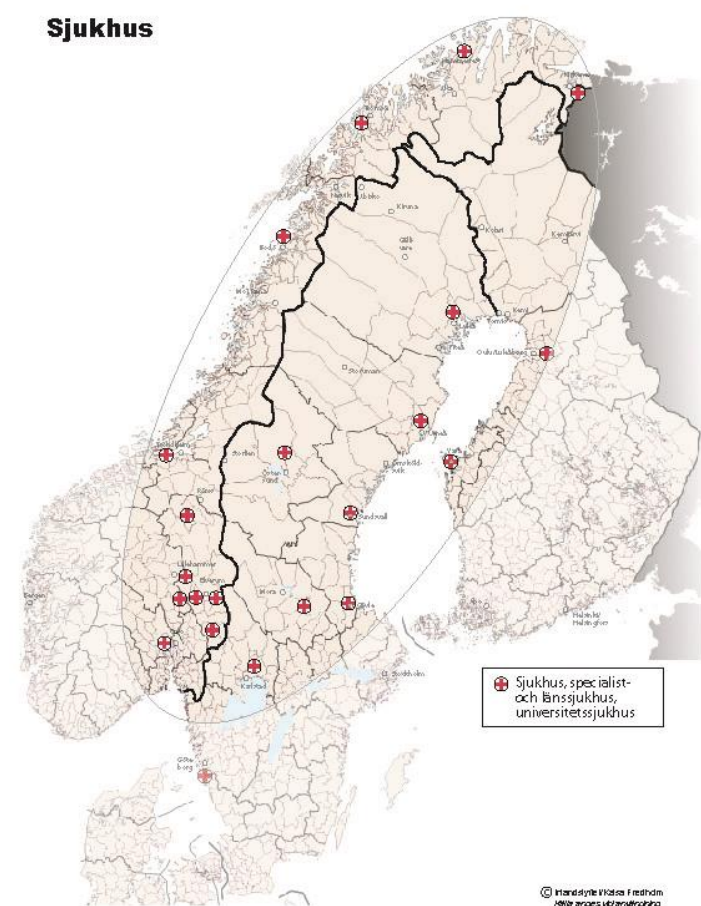
Inlandets nya möjligheter

Utifrån vad som sagts ovan kan IEF bidra till att:

- Initiera en samverkan mellan universitet och högskolor i eller nära regionen kring Inlandets utveckling via en startkonferens i området
- Snabbt kartlägga olika forskningsinstitutioner som på olika sätt givit positiva bidrag till Inlandets utveckling och framtid under de senaste åren
- Man inledningsvis initierar ett arbete kring Inlandets viktigaste infrastruktur.

Sjuk- och hälsovård av hög kvalitet

Under de senaste åren har sjukvårdsfrågorna i Inlandet aktualiserats via bl.a. problemen med sjukstugans roll, utrustning och funktion i Dorotea och ambulansverksamheten knuten till Åsele. En folkomröstning har nyligen genomförts som visar att befolkningen i Västerbottens västra landsbygdsdistrikt känner en stor oro för sjukvårdens utveckling i regionen. En fråga som befolkningen i Inlandet säkert ställt sig åtskilliga gånger är varför vi inte kommit längre med tekniken inom telemedicinen när man exempelvis i Frankrike sedan lång tid tillbaka kunnat operera på en ort tillsammans med specialistläkare på en annan?



Nu råkar det vara så att just Västerbotten med sina aktuella problem i Inlandet varit en föregångare för telemedicin i främst primärvården. De erfarenheter detta har fört med sig bör kunna vara en av flera grunder för framtidens sjuk- och hälsovård i hela Inlandet. I detta PM från IEF om de framtida utvecklingsmöjligheterna i Inlandet har vi i första hand fokuserat på den specialiserade och högspecialiserade vården för befolkningen i Inlandet och givetvis dess gränsområden i Norge och Finland. Kartan ovan visar ju specialist- och länssjukhus samt universitetssjukhus i och i anslutning till

Inlandsregionen. Frågan är bl.a. – vad kan en samverkan över landgränserna leda till när det gäller att öka tillgången till specialiserad sjuk- och hälsovård i Inlandet?

Inlandets nya möjligheter

Om kommunikationerna mellan Sverige och Norge samt Sverige och Finland radikalt förbättras över landgränserna borde detta kunna leda till att befolkningen i Inlandet får möjlighet att välja mellan sjukhus på båda sidor om gränsen om detta skulle underlätta en snabb vård av hög kvalitet eller ett snabbt ingripande. En sådan möjlighet skulle inte bara öka den allmänna tryggheten för människor som bor och arbetar i den aktuella regionen utan även bidra till ett effektivare resursutnyttjande och en möjlighet till mer avancerad samverkan inom regionen. Idag sker ju samverkan mestadels via de nationella nätverken och i Inlandets fall mestadels i vertikal riktning.

Vi ser flera utvecklingsmöjligheter för en samverkan inom i första hand den specialiserade vården om ansvariga organ provar nya möjligheter:

- Genom att utveckla telemedicin i samverkan mellan kompetenta och intresserade sjukhus i det beskrivna treländersområdet, där långt utvecklade sjukhus inom EU kan vara en samarbetspart
- Genom att studera hur de nya kommunikationsmöjligheterna i området skapar en annan och bättre tillgänglighet än tidigare
- Genom att samordna viss forskning kring bl.a. telemedicin
- Genom att studera på vilket sätt ny forskning och ny utvecklad teknik kan medföra en kompetenshöjning i områdets primärvård.

Naturresurser med gigantisk potential

Vi vet numera att Norden som helhet har stora naturresurser och naturvärden som redan mynnat ut i fler gruvor, utbyggd vatten – och vindkraft, ökad turism och ökad allmän efterfrågan på starka naturupplevelser. De potentiella tillgångarna inom energisektorn, gruvnäringen, skogssektorn samt inom turismen torde vara minst lika stora och kanske större än de tillgångar som redan brukas eller brukats. Samtidigt har befolkningen minskat i främst det svenska Inlandet tillsammans med angränsande finländska regioner och ett antal mindre kommuner på den norska sidan. Frågan är om det är möjligt att kombinera en ökad och miljömässigt uthållig användning av alla dessa tillgångar med att befolkningstalet också får en uppåtgående kurva? Det är en av de övergripande frågorna som IEF vill aktualisera med denna promemoria.

Vi ser av *bilaga nr 6 -9* att Inlandet har flera gruvor igång, att antalet beviljade undersökningstillstånd för ev. öppnande av nya gruvor är mycket stort (*se den förminskade bilden över detta på nästkommande sida*), att vindkraften håller på att expandera mycket kraftigt och att vattenkraften är väl utbyggd i hela Inlandsregionen. Dessa tillgångar och de framtida möjligheter som detta kan ge upphov till för Inlandets invånare, kommuner och företag borde kunna utvärderas i olika djupstudier som föreslås i denna promemoria.

Bergstatens beviljade undersökningstillstånd

Norrbottens län

Avtal beviljade: 11 de sökliga gränsländ: 313
Varau:
Mineraler, industrimaterial: 309
Olja, gas, damavt: 4 (damavt)
Bla: järn, koppar, guld, zink, silver, molybden, titan

Västerbottens län

Avtal beviljade: 11 de sökliga gränsländ: 289
Varau:
Mineraler, industrimaterial: 289
Olja, gas, damavt: 0 (damavt)
Bla: koppar, guld, zink, silver, titan

Västernorrlands län

Avtal beviljade: 11 de sökliga gränsländ: 19
Varau:
Mineraler, industrimaterial: 14
Olja, gas, damavt: 5 (damavt)
Bla: guld, järn, zink, koppar, platina

Jämtlands län

Avtal beviljade: 11 de sökliga gränsländ: 97
Varau:
Mineraler, industrimaterial: 96
Olja, gas, damavt: 1 (damavt)
Bla: molybden, silver, skiffer,
björ, titan, ytterbium, zink

Värmlands län

Avtal beviljade: 11 de sökliga gränsländ: 15
Varau:
Mineraler, industrimaterial: 15
Olja, gas, damavt: 0
Bla: guld, koppar, silver, järn

Dalarnas län

Avtal beviljade: 11 de sökliga gränsländ: 138
Varau:
Mineraler, industrimaterial: 110
Olja, gas, damavt: 28 (gas, olja)
Bla: koppar, zink, guld, järn, silver

Gävleborgs län

Avtal beviljade: 11 de sökliga gränsländ: 66
Varau:
Mineraler, industrimaterial: 66
Olja, gas, damavt: 0
Bla: koppar, guld, grafitt, zink, järn

● Beviljat undersökningstillstånd
metaller, industrimaterial
● Beviljat undersökningstillstånd
olja, gas

Källa: Bergstaten 2013

© Inlandskartografiska Föreningen
Alla rättsigheter förbehållna

Inlandets nya möjligheter

Mot denna bakgrund önskar IEF aktualisera följande frågor och uppgifter:

- Vad krävs av den fortsatta miljömässigt rekommendabla och acceptabla naturresursanvändningen i Inlandet för att områdets befolkning skall få ökade möjligheter att bo kvar, få ökad sysselsättning och över tid mer tryggade inkomster, få bättre utbildningsmöjligheter för barn, ungdomar och vuxna, få större möjligheter att rekrytera kvalificerad arbetskraft till områdets företag och förvaltningar/-organisationer?
- Hur skall de mervärden som kan skapas i dessa verksamheter komma hela regionen till del i syfte att stärka framtidsmöjligheterna och regionens önskan att öka sin självförsörjning i ännu större grad än idag?
- Hur kan forskningen vid berörda högskolor och universitet bidra till en sådan utveckling?
- På vilket sätt kan IEF initiera olika processer för att nå de mål som skisseras i punkterna ovan?

- Hur kan IEF bidra till en helhetsstrategi för Inlandets utveckling utifrån befintlig och här föreslagen vidareutvecklad infrastruktur?

Den nordiska visionen

De nordiska länderna har sedan andra världskrigets slut på olika sätt och i skilda sammanhang arbetat för att stärka de nordiska länderna band till varandra. En del av dessa ansträngningar har lyckats väl medan andra aldrig prövats eller utfallit negativt. Trots att det finns en stark politisk vilja i de nordiska länderna och deras regeringar att pröva nya och fler grepp för att föra länderna närmare varandra finns det områden där det inte hänt särskilt mycket i relation till uttalade folkliga och företagsinriktade behov och intressen. Det regionala fältet tillhör dem med stora luckor trots att vi vet att en ökad nordisk samverkan ger alla parter någon typ av fördelar.

Vi skall inte här mer i detalj diskutera vad som hänt under de gångna åren sedan 1900-talets mitt utan bara konstatera att vi på många områden planerar framtiden i varje nordiskt land utifrån mycket distinkta nationella intressen. När exempelvis vägsystemet i bl.a. Norge, Sverige och Finland stakas ut för de närmaste decennierna är det inte någon självklarhet att grannländernas planer och önskemål finns med i bilden som ett naturligt eller självklart inslag i det egna vägnätet.

Trots att det är uppenbart att man skulle kunna effektivisera planeringen, kanske minska investeringskostnaderna, göra gemensamma investeringar i vägar och broar, underlätta handel och transporter, knyta länderna närmare varandra och dra nytta av varandras komparativa fördelar ser de nationella vägplanerna ut som förr. Varje land utgår från de inrikes transportbehoven och tvärkommunikationer på den skandinaviska halvön är en andrahands- eller ickefråga. Det finns givetvis enstaka undantag men dessa är inte regel. Samma principer gäller järnvägar, IT-nät, i vissa fall även elnäten och exempelvis gruvexploateringen med tillhörande transportsystem.

Denna uppenbart djupt sittande kultur vill IEF bida till att förändra inte bara till Inlandets fördel utan även som ett led i att äntligen på allvar stärka de nordiska ekonomierna och regionerna. Tänkbara mål för en sådan mer omfattande integrering av vår nordiska planering och ekonomiska verksamhet kan bl.a. vara att väsentligt öka den nordiska självförsörjningen av livsmedel, stärka landsbygden och dess utvecklingsmöjligheter, minska energisystemets och andra grundläggande infrastruktursystems sårbarhet, öka den internordiska handeln och företagens produktionssamverkan samt använda IT-systemets samtliga och inte minst geografiska fördelar.

Nordiska Ministerrådets program för regional utveckling för perioden 2009-2012 betonade mycket starkt att man skulle fokusera den kommande politiken på den regionala nivåns utvecklingsbehov och man säger bl.a. följande:

”Det nordiska samarbetet skall vara drivande i utvecklingen av en ny och mer kraftfull regionalpolitik. Kärnan i den nya politiken är att genom nära samverkan mellan olika beslutsnivåer och sektorer aktivt möta de utmaningar som globaliseringen medför i syfte att på ett hållbart sätt stärka Nordens utvecklingsmöjligheter på lokal, regional och nationell nivå”

I det nya programmet för nordisk regional utveckling (”Nordiskt samarbetsprogram för regional utveckling och planläggning 2013-2016”) prioriteras följande mål:

1. Programmet skall bidra till en regionalt bärkraftig välfärdsutveckling
2. Programmet skall främja en bärkraftig regional utveckling i Arktis
3. Programmet skall stimulera till grön tillväxt i alla regioner

När man i programmet vidareutvecklar de övergripande målen säger man bl.a. att samarbetet över gränserna skall öka via exempelvis gemensam kunskapsutveckling och rivning av olika gränshinder. Samarbetet skall gå mer ”på tvärs” mellan lokala och regionala aktörer men stöd av den nationella nivån. När man summerar hela programmet kan man säga att det väl motsvarar de intressen, behov och önskemål som IEF formulerat i detta aktstycke för Inlandets totala och breda utveckling. Detta faktum bör vara en bra grund för att praktiskt kunna lösa en hel del av Inlandets önskemål under de närmaste åren med inte minst Nordiska Ministerrådets support och finansieringsstöd i bakgrunden.

Inom ramen för dessa övergripande önskemål och principer vill IEF lansera en del nya grepp för att underlätta den typ av lösningar vi antyder eller konkret formulerar i promemorians förslagspunkter. Dessa nya förslag är i sammanfattning:

- Att pröva en ny princip för drift och underhåll samt byggande av vägar, järnvägar och IT-nät av gemensamt nordiskt intresse som går ut på att vissa strategiskt viktiga vägar, järnvägar och IT-nät ägs av gemensamma nordiska förvaltningar eller statliga bolag vilka svarar för reparationer, löpande underhåll och nybyggnader. Syftet är inte bara att underlätta ekonomisk utveckling och tillväxt i vissa regioner och utbyggnad av mycket modern infrastruktur av hög kvalitet utan även att få en genomtänkt kommunikationsstruktur i Norden via integrerad planering som på lång sikt garanterar att vi tillvaratar varje regions specifika möjligheter. Gemensamma finansieringsplaner för nämnd infrastruktur är en konsekvens av en sådan strategi där vi idag enbart gör nationella bedömningar
- Att vi prövar att samordna vissa aktiviteter och investeringar inom universitet- och högskoleväsendet samt den specialiserade och högspecialiserade sjukvården i syfte att utveckla gränsområdena mellan Sverige och Finland och Sverige och Norge så att regioner som Inlandet får större överlevnads- och utvecklingsmöjligheter samtidigt som vi underlättar den nordiska ekonomiska tillväxten och drar större nytta av våra komparativa fördelar
- Att vi studerar möjligheterna att finansiera infrastrukturen i gränsregioner och Inlandet genom nya finansieringskällor och finansieringsprinciper. Detta kan innebära att man tar ut avgifter eller högre sådana för exploatering/användning av våra råvarutillgångar,

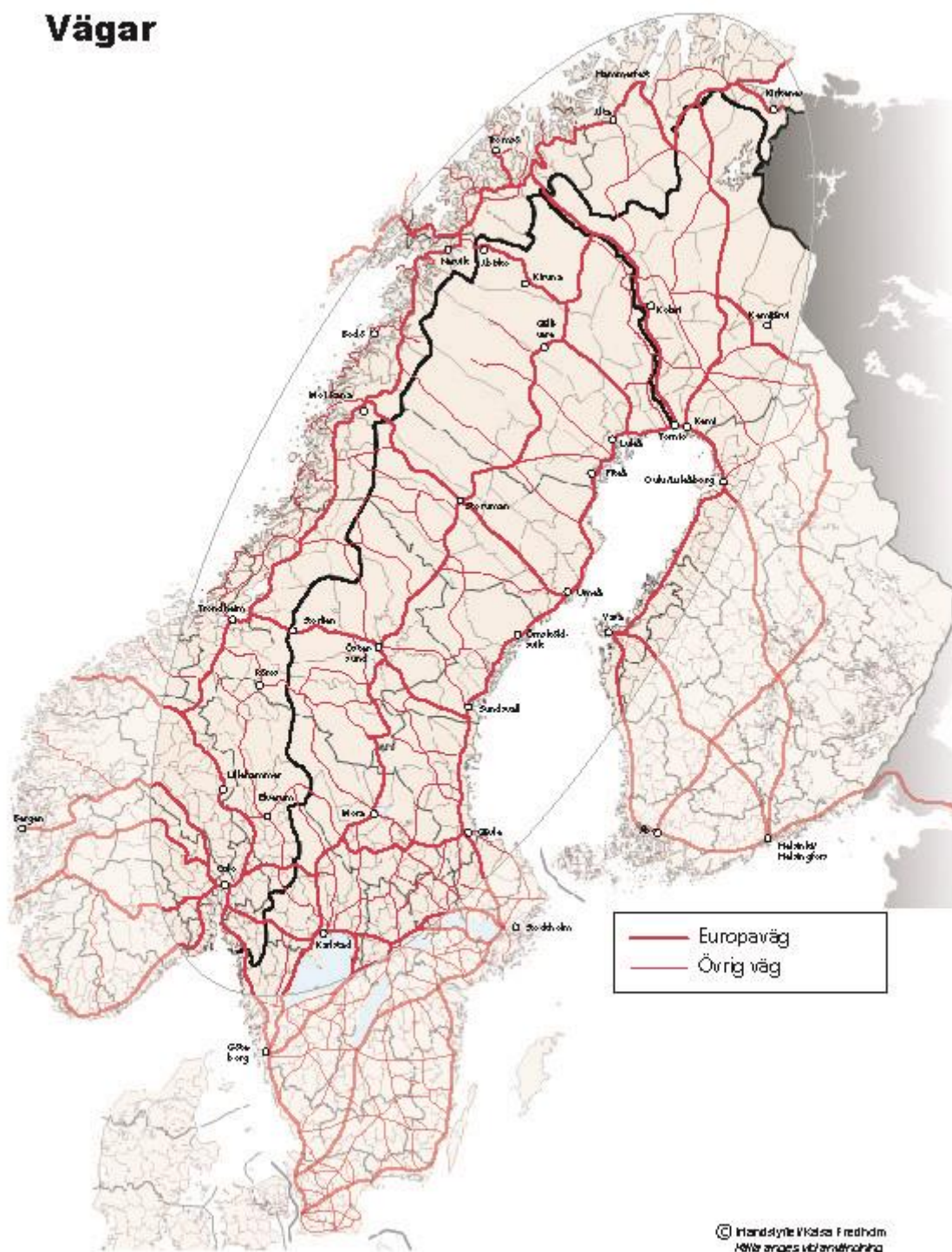
att vinster och överskott som idag bara eller i huvudsak går till statens skattekontor till större delar stannar i regioner där de alstras – som vattenkraftsvinsterna i Norge, att prioriteringen av dessa nya regionala resurser användning avgörs i samverkan mellan berörda regionala och lokala organ samt att regionerna själva ges större möjligheter att via dessa nya finansieringskällor investera i nya infrastrukturanläggningar som gynnar områdets ekonomiska tillväxt

- Att Nordiska Ministerrådet på olika sätt och med stor skyndsamhet underlättar etablerandet av en väl fungerande finansiell marknad där svenska, norska och finländska finansiella organisationer ges möjligheter att under likvärdiga villkor bygga upp en robust marknad. Detta skulle utöver att direkt gynna företagsutvecklingen i Inlandet bidra till att ländernas ekonomiska tillväxt får ett påtagligt tillskott samtidigt som den sociala och kulturella strukturen stärks
- Att vi mobiliserar alla den kraft som regionerna själva äger när det gäller att utveckla Inlandet med grannregioner på båda sidor av landgränsen. Eftersom de lokala resurserna i de många små kommunerna är viktiga för främst välfärdsproduktionen och den lokala medborgarservicen behöver kommunerna mer intensivt än någonsin tidigare samarbeta med varandra samt med de folkliga rörelser som byalag och ideella orfsföreningar som vuxit fram under de senaste 25 åren. Då kan en utbyggd modern infrastruktur bli mer effektiv när det gäller att stimulera den lokala ekonomiska utvecklingen. Den välutvecklade infrastrukturen är ju bara en, men nödvändig sådan, förutsättning för andra aktörers framtidsinvesteringar och verksamheter.
- Denna strategi innebär också att den lokala nivån med kommunerna som samlande kraft tar de huvudsakliga initiativen för att inte bara förnya det nordiska samarbetet och gränssamarbetet utan också ger det helt nya kvaliteter och en konkretion inom infrastrukturuområdet som vi tidigare inte sett i de nordiska ländernas regeringspolicy.

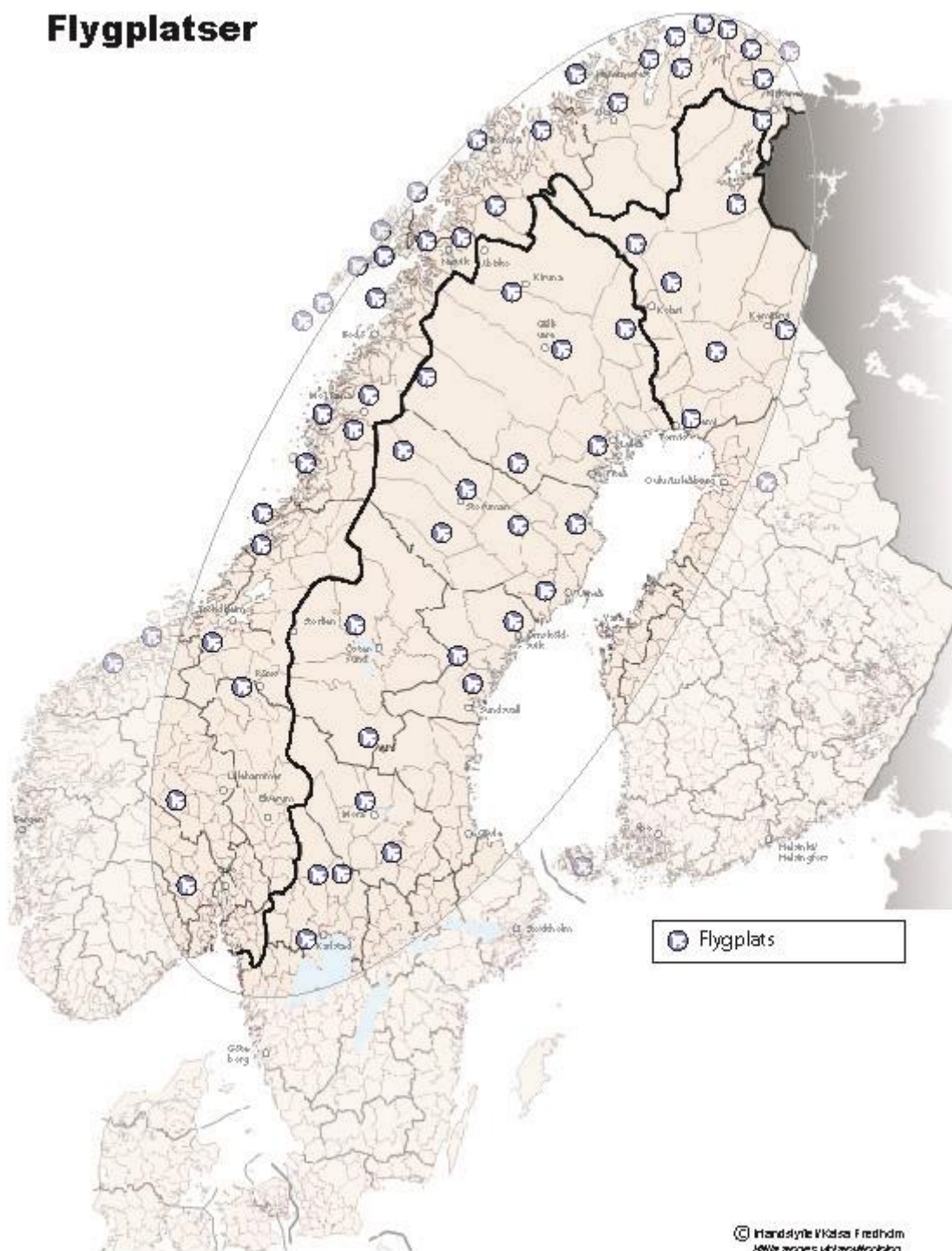
Bilagor

Bilaga nr 1	Inlandets och grannregionernas vägsystem
Bilaga nr 2	Inlandets och grannregionernas flygplatser
Bilaga nr 3	Sveriges basstruktur för IT-nätmönstret
Bilaga nr 4	Bredbandstäckning i Inlandet
Bilaga nr 5	Universitet och högskolor i norra Norden
Bilaga nr 6	Gruvor i verksamhet norr om Mälardalen
Bilaga nr 7	Beviljade undersökningstillstånd för ev. gruvor
Bilaga nr 8	Vindkraft - befintlig och planerad
Bilaga nr 9	Befintliga vattenkraftverk

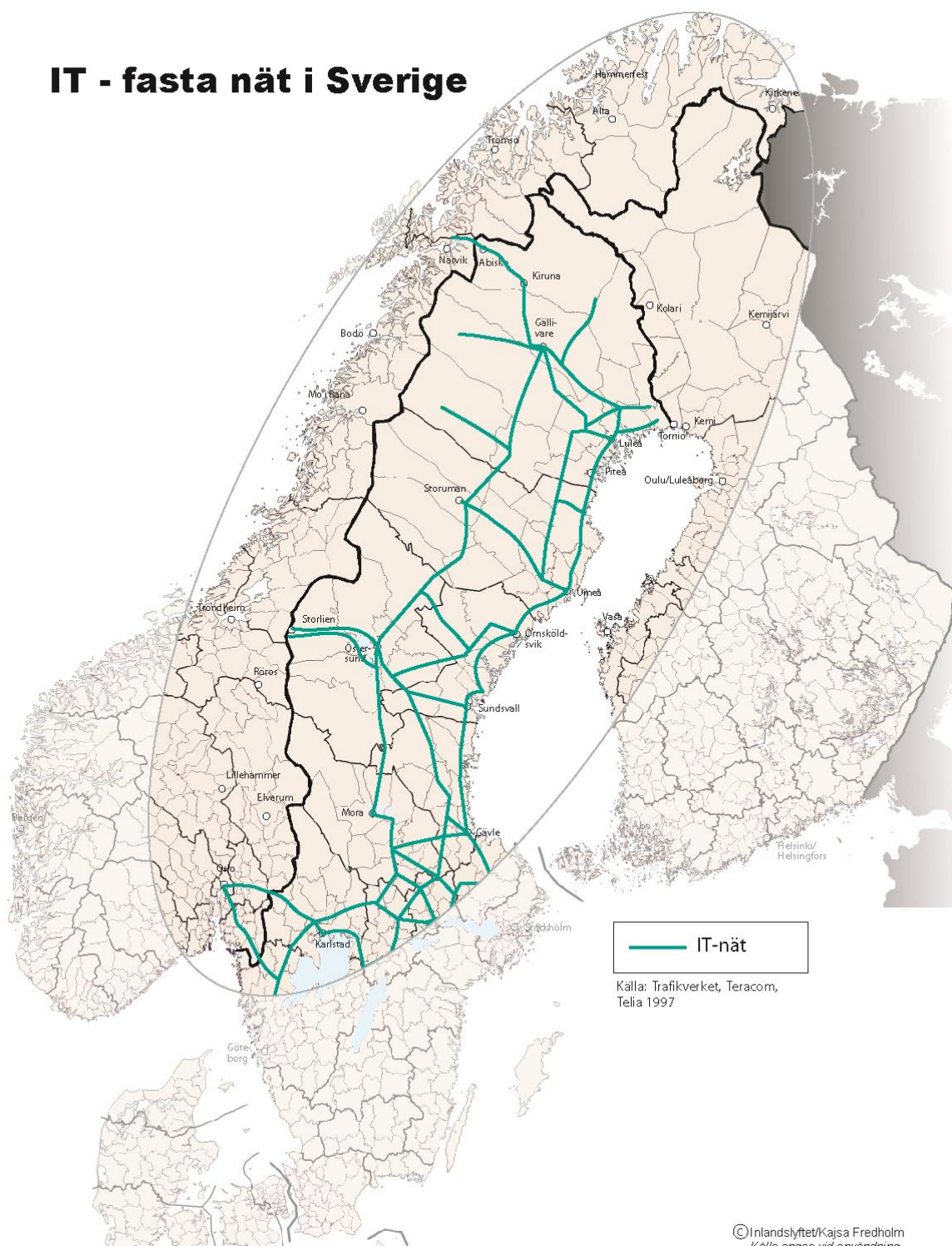
Vägar



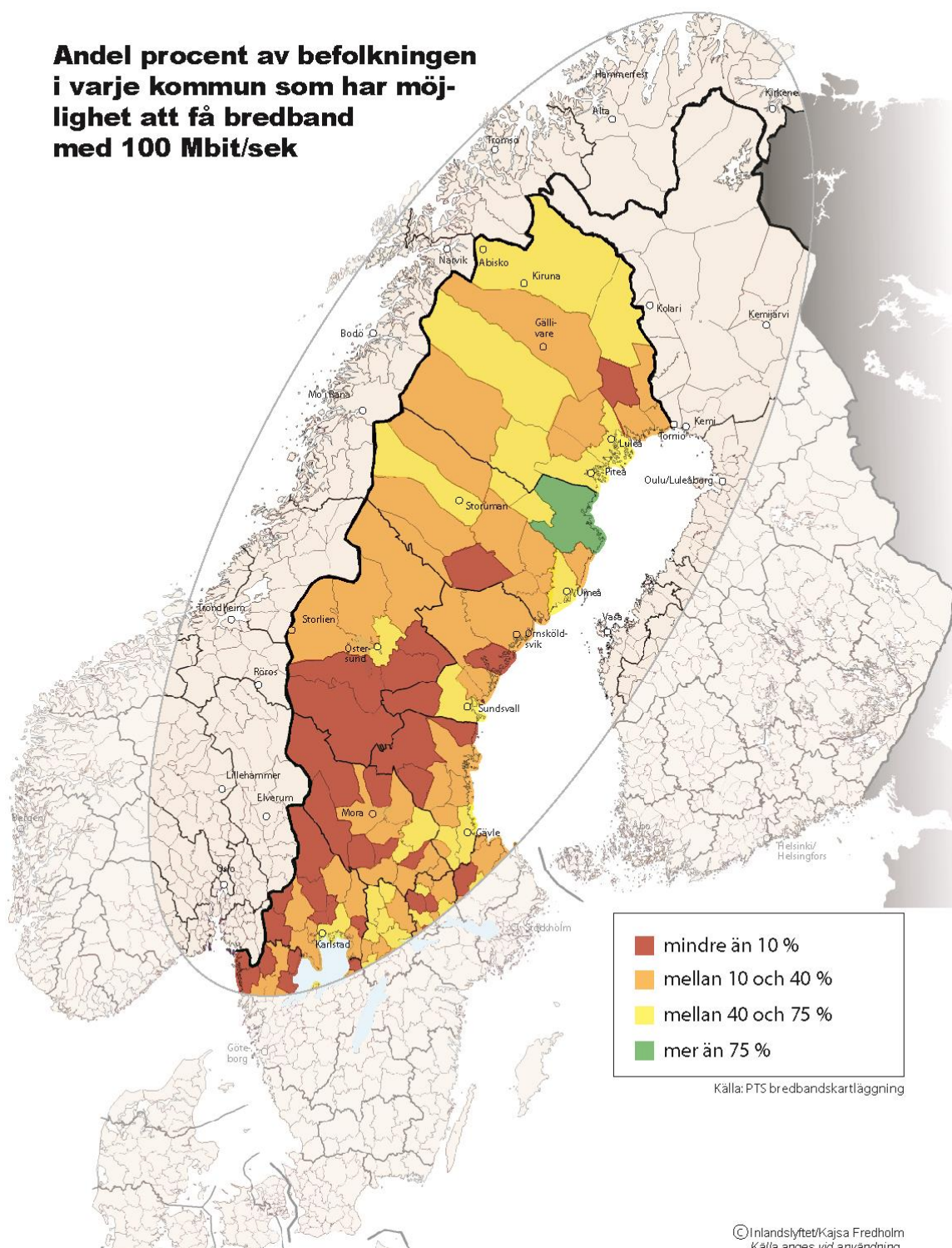
Flygplatser



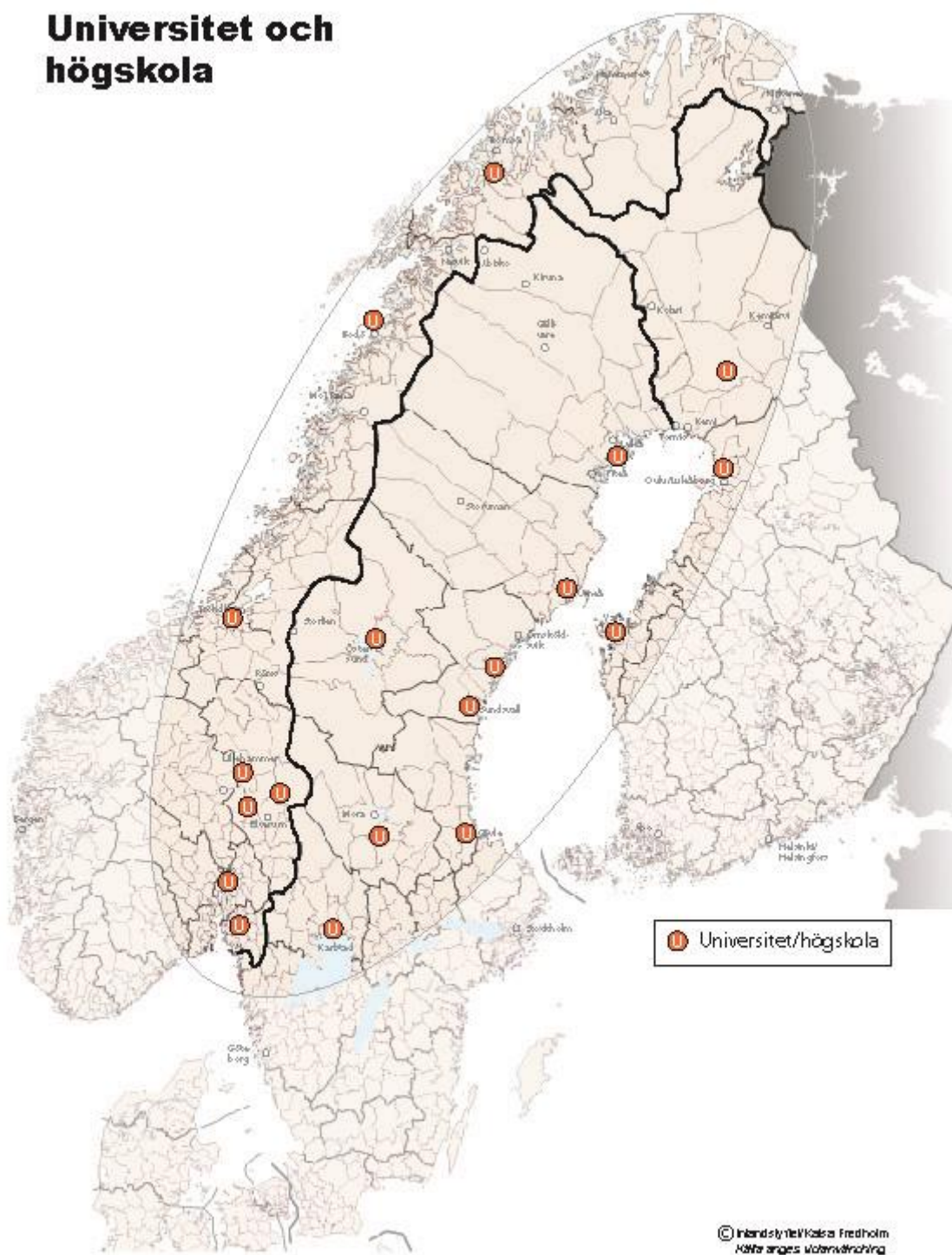
IT - fasta nät i Sverige



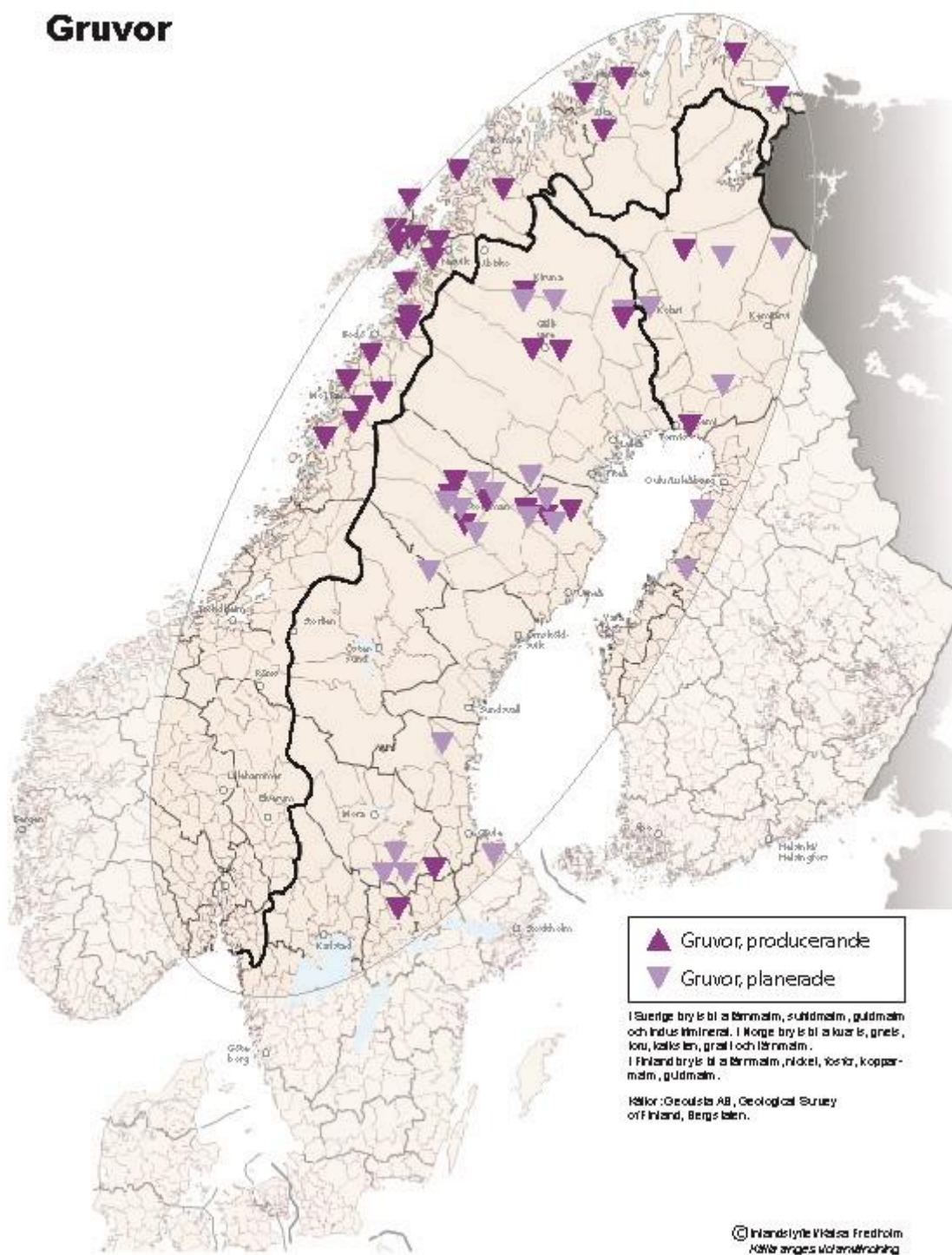
**Andel procent av befolkningen
i varje kommun som har möj-
lighet att få bredband
med 100 Mbit/sek**



Universitet och högskola



Gruvor



Bergstatens beviljade undersökningstillstånd

Norrbottens län

Avtal beviljade undersökningstillstånd: 313

Varau

Mineraler, industrimaterial: 309

Olja, gas, diamant: 4 (diamant)

Bla järn, koppar, guld, zink, nickel, molybden, titan

Västernorrlands län

Avtal beviljade undersökningstillstånd: 289

Varau

Mineraler, industrimaterial: 289

Olja, gas, diamant: 0 (diamant)

Bla koppar, guld, zink, nickel, titan

Västernorrlands län

Avtal beviljade undersökningstillstånd: 19

Varau

Mineraler, industrimaterial: 14

Olja, gas, diamant: 5 (diamant)

Bla guld, litium, zink, koppar, platina

Jämtlands län

Avtal beviljade undersökningstillstånd: 97

Varau

Mineraler, industrimaterial: 98

Olja, gas, diamant: 1 (diamant)

Bla molybden, zink, skiffer

bly, titan, ytterbium, zink

Dalarnas län

Avtal beviljade undersökningstillstånd: 135

Varau

Mineraler, industrimaterial: 110

Olja, gas, diamant: 25 (gas, olja)

Bla koppar, zink, guld, järn, silver

Gävleborgs län

Avtal beviljade undersökningstillstånd: 66

Varau

Mineraler, industrimaterial: 66

Olja, gas, diamant: 0

Bla koppar, guld, grafit, zink, järn

Värmlands län

Avtal beviljade undersökningstillstånd: 15

Varau

Mineraler, industrimaterial: 15

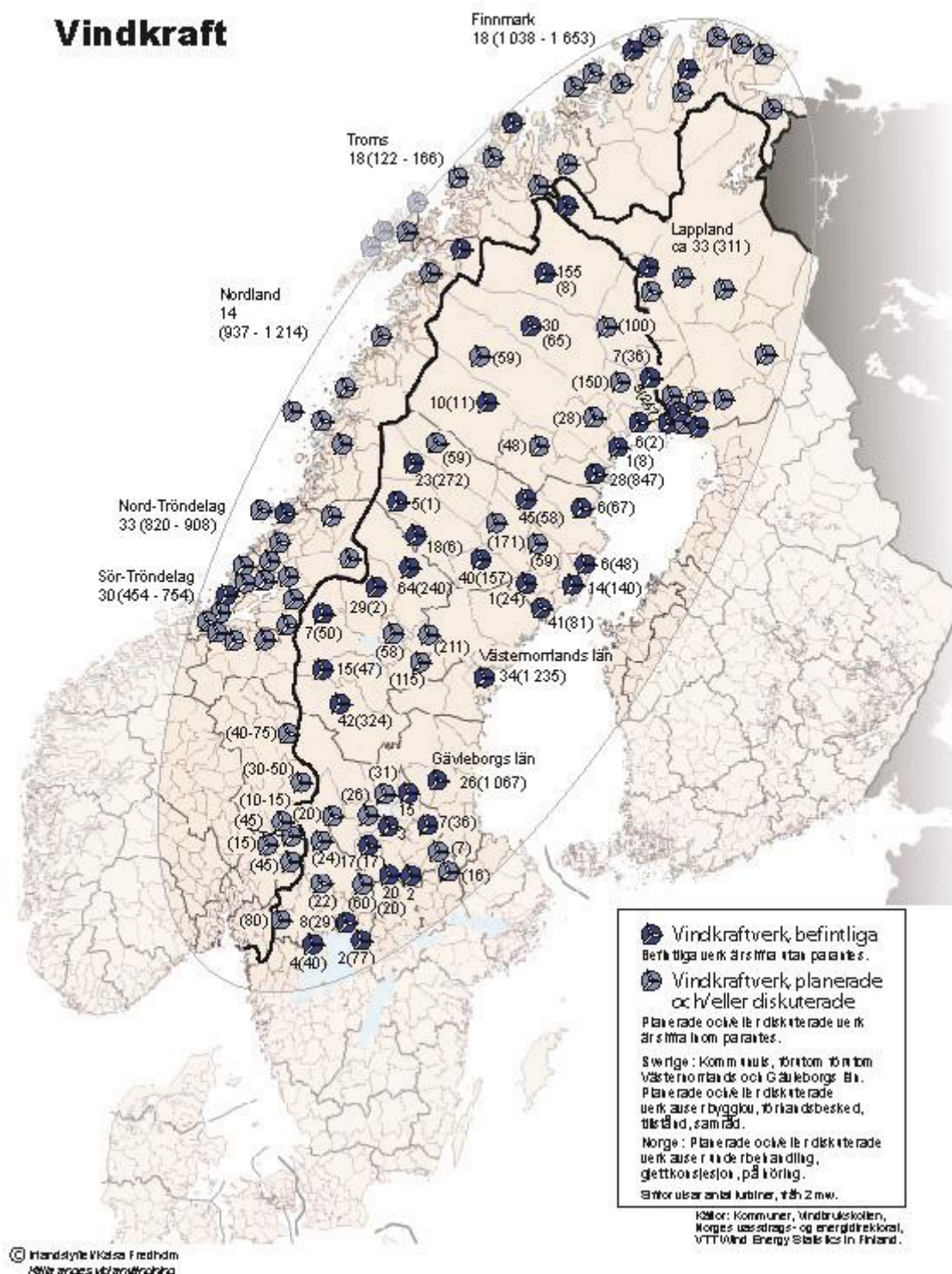
Olja, gas, diamant: 0

Bla guld, koppar, silver, järn

- Beviljat undersökningstillstånd
metaller, industrimaterial
- Beviljat undersökningstillstånd
olja, gas

Källa: Bergstaten 2013

Vindkraft



Vattenkraft

