



## **VERKSAMHETSPLAN 2019–2022 FÖR INLANDSKOMMUNERNA EKONOMISK FÖRENING**

### **Inledning**

Den här handlingsplanen avser verksamheten mandatperioden 2019–2022. Planen ska årligen ses över och uppdateras i de delar som rör de praktiska arbetsuppgifterna och tidsplaneringen. Bilagt finns en bakgrundsteckning till IEF:s utveckling och verksamhet.

### **Inlandet – en väsentlig del av Sverige**

Inlandet sträcker sig från Barentsregionen och nordligaste Lappland ner till Västkusten. Det är en region rik på resurser, med överflödande natur, framgångsrika företag och aktiva människor. De naturgivna tillgångarna ökar i värde i den nödvändiga omställningen till ett hållbart samhälle. I Inlandet finns utrymme för inflyttning från överexploaterade och på andra sätt drabbade regioner och länder. Där finns fjäll, sjöar och älvar och en rik och särpräglad natur som ger goda förutsättningar för fortsatt utveckling av den internationellt växande natur- och kulturturismen.

Inlandet binds samman av Inlandsbanan med tvärbanor, riksväg 26 och europaväg 45. Tillsammans med flygplatser, bredband och mobiltelefoni ger det stommen i Inlandets infrastruktur.

Vi står inför stora omvälvningar av vårt samhälle globalt sett. Vårt svenska Inland kan anta flera av dessa utmaningar, gärna i nära samarbete med våra grannländer.

### **Föreningens huvudfunktion**

Inlandskommunerna ekonomisk förening ska utgöra ett kraftfullt kommunpolitiskt nätverk för Inlandets utveckling.

### **Verksamhetsinriktning**

Föreningen ska behandla frågor som medlemmarna anser betydelsefulla och av gemensamt intresse. Särskild vikt läggs vid infrastrukturen, framför allt Inlandets järnvägar med Inlandsbanan som sammanhållande band, samt Inlandsvägarna rv 26 och E45. Gemensamma näringspolitiska frågor ska ges hög prioritet. Inlandets roll i omställningen till ett hållbart samhälle och verksamheter med koppling till regionens rika naturtillgångar ska uppmärksammas, liksom inflyttandet över och ersättningen från nyttjandet av dessa resurser. Inlandsbornas engagemang och initiativ ska stimuleras och tas tillvara för utvecklingen i regionen.

Vi ska:

- Samla Inlandets kommuner, stärka samverkan och föra Inlandets talan i gemensamma frågor.
- Stimulera debatt och diskussion och profilera Inlandet.
- Bidra till att utveckla främst infrastrukturen och näringslivet.
- Lyfta fram Inlandets resurser för omställningen till ett hållbart Sverige och verka för stärkt lokalt inflytande och ersättning till berörda bygder.

## **Geografisk omfattning**

Stråket längs Inlandsbanan och Inlandsvägarna rv26 och E45 mellan Väneren och Treriksörset. Banan och vägarna är sammanhållande band.

Även inlandskommuner utan direkt kontakt med banan eller vägarna erbjuds medlemskap. Full täckning från Värmland och norrut väster om banan och vägarna är ett mål.

## **Klimathot samt opinionsbildning och politikpåverkan**

Klimathotet blir allt mer påtagligt och nödvändigheten av kraftfulla åtgärder är uppenbara. Inlandet ska ta aktiv del i utvecklingen av ett fossilfritt Sverige. Landsbygden och Inlandet uppmärksammas allt mer medialt och politiskt. Det är därför rätt tidpunkt för att lyfta fram Inlandet i media, utveckla kontakterna med riksdagen och regeringen och sätta ökat tryck på politiken.

## **Verksamhet 2019–22**

### **Nu lyfter vi Inlandet**

Det är hög tid att byta perspektiv på Inlandet. Det är en väsentlig del av Sverige som ska finnas i framkant i utvecklingen framöver. Men det förutsätter en politik som ger de nödvändiga förutsättningarna och smörjmedlen.

Inlandet har uppmärksammats de senaste åren, bland annat genom Landsbygdskommitténs 75 åtgärdsförslag och det särskilda paketet för utsatta kommuner. Riksdagen har fattat beslut om landsbygdspolitiken i linje med kommitténs förslag och regeringen har vidtagit åtgärder för att markera statens närvaro i hela landet. I den nationella Transportplanen 2018–29 som regeringen fastställt nämns Inlandsbanan på ett sätt som inger visst hopp om framtida satsningar.

Klart är ändå att våra huvudsakliga intresseområden infrastrukturen och ersättningen från naturresurserna inte är föremål för några konkreta satsningar. Nu gäller det att arbeta för att alla de goda förslagen genomförs – och att fortsätta trycka på om våra högst prioriterade områden.

Under perioden ska vi fortsätta satsningen på Inlandslyftet med dess fyra huvuddelar: infrastruktur, ersättning från naturresurser, kapitalförsörjning och nordiskt gränssamarbete med högsta prioritet på infrastrukturen. Att ta vara på och stärka det folkliga engagemanget och påverka politiken är också viktiga delar.

Vi ska:

- Verka ”inlandspolitiskt” i kontakter med främst regering och riksdag. Göra särskilda insatser tillsammans med närstående intressenter, främst Hela Sverige

ska leva, IBAB, Vattenkraftskommunerna och Norrlandsförbundet för att vinna kraft i agerandet. Vi ska också fortsätta kontakterna med riksdagens landsbygdspolitiska nätverk.

**Infrastruktur.** Regjäla satsningar på infrastrukturen är en förutsättning för Inlandets utveckling. Inlandets järnvägsnät med Inlandsbanan och alla tvärbanorna – det Tredje Spåret – är en självklar del. Här krävs investeringar i både banor och fordon, men sett i ett samhällsperspektiv och jämfört med andra investeringar i infrastruktur handlar det om små belopp.

Inlandsvägarna – riksväg 26 och europaväg 45 - kräver investeringar för ökad bärighet för de tunga transporterna, på rastplatser mm. Inte heller här är det fråga om jämförelsevis stora belopp. En angelägen och synnerligen billig åtgärd för turismens utveckling är att, nu när förlängningen av E45 till Alta är klar, skylta Nordkap på svenska sidan.

Vi ska:

- Driva på för att utveckla Inlandets järnvägar, dvs Inlandsbanan i sin helhet med alla tvärbanorna, till en modern och självklar del av Sveriges järnvägsnät.
- Arbeta för förbättringar av Inlandsvägarna och skyltning Nordkap på E45an.
- Ansvara för och upprätthålla turistkartan [www.inlandsvagarna.com](http://www.inlandsvagarna.com) som en fortsättning på den turistiska satsningen.
- Fortsätta engagemanget för IT-strukturen och den fasta och mobila telefonin i samarbete med bl.a. Byanätsforum, som nu drivs av Hela Sverige ska leva.

**Naturresurser.** Med sina rika och till stor del förnybara naturtillgångar kan Inlandet spela en mycket viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle. För att ta vara på resurserna på ett skonsamt sätt och så att det ger utbyte också för de bygder som berörs krävs politiska beslut. En omfattande satsning på alternativa drivmedel med anläggningar i Inlandet och lagstiftning om ersättning från exploateringen av naturresurserna är exempel på angelägna insatser.

Våra medlemskommuner – till folkmängd små men till ytan stora - har ett ansvar för halva Sveriges (land)territorium utan att få rimliga möjligheter att motsvara de krav som ställs. De ekonomiska resurser de stora naturområdena genererar stannar där till liten del och någon kompensation lämnas inte över statsbudgeten. Det här orättvisa förhållandet har tydliggjorts under skogsbränderna sommaren 2018, där kommuner och civilsamhälle fått axla en tung börda.

Vi ska:

- Utveckla och marknadsföra Inlandet som den region som har de resurser som är nödvändiga för omställningen till ett hållbart samhälle och som går i täten för utvecklingen.
- Fortsätta att tillsammans med flera andra aktörer betona vikten av lokal rådighet över och förvaltning av regionens naturresurser, bland annat skyddade naturområden som utgör en betydande del av Inlandets areal.
- Arbeta nära främst Hela Sverige ska leva, Vattenkraftskommunerna och Norrlandsförbundet när det gäller ekonomiskt utbyte av naturresurserna.
- Tydliggöra det orimliga ansvar våra medlemskommuner har för en stor del av Sveriges yta utan att ha de resurser som är nödvändiga för att fylla de krav som ställs.

**Kapital.** Tillgång till kapital för investeringar i småföretag, bostadsbyggande och lokala utvecklingsprojekt är viktigt för Inlandets utveckling. Bankernas reträtt utgör ett mycket stort problem. Staten bör underlätta etableringen av nya sparbanker, sparbanksfilialer och liknande mer lokalt styrda bankinstitut. De nystartade mikrofonderna kan underlätta för de riktigt små företagen och de lokala föreningarna att genomföra investeringar och projekt. Resurser krävs för att etablera en heltäckande struktur av regionala mikrofonder.

Vi ska:

- Arbeta för nya lösningar för att förbättra kapitalförsörjningen, gärna genom nordiskt samarbete.
- Medverka till etablering av bl.a. nya sparbanker och sparbanksfilialer. Samarbeta med Mikrofonden Sverige med sina regionala mikrofonder för att förbättra kapitalförsörjningen till småföretag och byagrupper.

**Nordisk dimension.** Inlandet har åtminstone 200 mil gräns mot Norge och Finland. Ett utvecklat gränssamarbete om exempelvis infrastrukturen är en viktig del i ett lyft för Inlandet. Det krävs stärkt politiskt engagemang på båda sidor gränserna som uttrycks i konkret samarbete.

Vi ska:

- Samarbeta över gränserna till Norge och Finland om främst utvecklingen av infrastrukturen.

**Folkligt engagemang.** Människorna i Inlandet är tillsammans med de naturgivna resurserna Inlandets främsta tillgång. Och utrymme finns för fler. Att ta vara på engagemanget och kompetensen hos både bosatta och inflyttare är nödvändigt för Inlandets utveckling. Det kan stimuleras med skattelättnader, obyråkratiska projektmedel och förenklingar av regler som snärjer inlandsborna.

Vi ska:

- Påverka skattepolitiken för Inlandet.
- Samarbeta med Byarörelsen för att stärka det lokala engagemanget och inflytandet.
- Ta vara på de nya svenskarnas/flyktingarnas engagemang och kompetens för utvecklingen i Inlandet.

## **Information**

Det är viktigt att vi informerar om vår verksamhet, dels intensivt i Inlandet för att engagera och få uppbackning och uppslutning, dels mer allmänt för att sprida kunskap och bilda opinion för Inlandet.

Vi ska:

- Ge ut nyhetsbrevet "Kontakt Inland" minst två gånger om året.
- Hålla hemsidan aktuell och levande.

## **Kontakter**

Att upprätthålla och skapa nya kontakter för att tillsammans lyfta Inlandet är en viktig uppgift.

Vi ska:

- Stärka samverkan och vi-känslan i nätverket. Det sker också genom arbete med konkreta frågor.
- Besöka kommuner i stråket för att inspirera våra medlemmar, återfå de som lämnat och intressera nya.
- Besöka regionala organ, d.v.s. länsstyrelser, regioner och landsting, för att informera och få engagemang och uppbackning.
- Hålla kontakt med departement och riksdagsledamöter/-grupper.  
Stärka samarbetet med IBAB, Vattenkraftskommunerna, Hela Sverige ska leva, Norrlandsförbundet, SmåKom och Hembygdsrörelsen.
- Utveckla samarbetet med Byarörelsens länsammanslutningar, de s.k. länsbygderåden.

## **Inlandsting**

Inlandstinget är en viktig mötesplats för medlemskommunerna men också andra som intresserar sig för Inlandets utveckling.

Vi ska:

- Arrangera ett årligt Inlandsting, gärna i samarbete med en bred intressentgrupp.

## **Inlandsbanefonden**

Inlandsbanefondens behållning är blygsam, men den kan ändå bidra med vissa insatser för Inlandsbanans bästa.

Vi ska:

- Fortsätta förvalta Inlandsbanefonden och använda medlen främst för att fullfölja arbetet med Tredje Spåret.

# **Bilaga till VERKSAMHETSPLAN 2019-2022**

## **Kort om IEF:s utveckling och verksamhet**

### **Bakgrund**

Inlandskommunernas samarbete har sitt ursprung i engagemanget för att rädda Inlands-banan. I början av 70-talet bildades den s.k. Inlandsbanekommittén och i början av 80-talet drogs Turistprojekt Inlandsbanan igång med kommittén som aktiv part. Turistprojekt Inlandsvägen startade som parallellt projekt år 1988.

I samband med diskussionerna om trafikpolitiken inför 90-talet bildades Inlandskommunerna ekonomisk förening för att möjliggöra ett kommunalt engagemang i driften av Inlandsbanan. I december 1992 beslutade riksdagen om en 5-årig satsning på Inlandsbanan. Föreningen beslutade att bilda Inlandsbanan AB (IBAB) med föreningen som ägare för senare övertagande av kommunerna själva.

Parallellt med IBAB etablerades också Inlandståget AB(ITAB) för att sköta turisttrafiken på Inlandsbanan och marknadsföringen av denna. Efter ett par år upphörde ITAB med sin verksamhet. IBAB tog då över trafiken och IEF marknadsföringen. Under några år från mitten av 90-talet kom därmed IEF att rikta huvuddelen av engagemanget och resurserna mot att marknadsföra den småskaliga inlandsturismen med Inlandsbanan och Inlandsvägen som sammanhållande band. Flera stora och uppmärksammade projekt genomfördes med hjälp av EU-medel.

### **Breddad verksamhet**

I slutet av 90-talet breddade IEF sin verksamhet mot fler insatsområden, bl.a. "Inlandet som ekologisk föregångare" och projekt som "Byarna längs banan och vägen" och teaterföreställningarna "Lagt spår ligger" och "Och tågen går". Engagemanget för att förbättra infrastrukturen i stråket fortsatte, bl.a. ge Inlandsvägen ökad status och standard. Enhetlig numrering av riksväg 26 kom till stånd sommaren 2003. Därefter påbörjades betydande ansträngningar för att uppgradera riksväg 45 till europaväg.

År 2000 startade också diskussionerna om en ny organisation som skulle kunna fullgöra de uppgifter som ITAB bildades för. Varken IBAB eller IEF ansågs lämpade att bedriva omfattande marknadsföring och mer allmän projektverksamhet för turismens utveckling. En grundidé var att mer direkt engagera också näringslivet i stråket, både de stora resursstarka företagen och de små entreprenörerna. IBAB åtog sig att utreda uppgifter och organisationsform för en sådan ny aktör i Inlandet.

Sommaren 2001 tog IBAB över IEF:s roll som turistisk marknadsförare av Inlandsbanan och Inlandet.

Våren 2001 bjöds några inlandspolitiker in till näringsdepartementet för fortsatta diskussioner om Inlandets utveckling. Det ledde bl.a. till att Inlandsdelegationen bildades. I och med detta lades diskussionerna om Inlandets organisering, bla avseende den turistiska marknadsföringen, på is.

I mars 2002 diskuterade IEF den ny tillsatta Inlandsdelegations verksamhet och planerna på ett dotterbolag till IBAB. Styrelsen konstaterade att behovet av en organisation som IEF kvarstod och hade snarast förstärkts. Stämman uttalade sig för att IEF borde renodla sin funktion mot att utgöra ett kraftfullt inlandspolitiskt nätverk.



## **Turismen**

År 2003 bildade IBAB dotterbolaget Grand Nordic AB. De olika inlandsaktörerna var därmed på plats. Grand Nordics verksamhet kom emellertid att begränsas till i huvudsak marknadsföring av den turistiska trafiken på Inlandsbanan. År 2007 avvecklades Grand Nordic som ett självständigt dotterbolag och dess roll övertogs av IBAB:s styrelse. Vid IBAB:s stämma våren 2015 beslöts att etablera den turistiska verksamheten som ett dotterbolag, Destination Inlandsbanan AB. Vid stämman 2018 införlivades dotterbolaget i moderbolaget igen som en egen resultatenhet. Kvar står behovet av en aktör som samlar Inlandets turistiska intressenter inklusive de privata näringsidkarna. Det är emellertid ingen lätt uppgift, bland annat för att samarbetet ska sträcka sig över flera län.

Våren 2007 tog IEF på sig uppgiften att i samarbete med IBAB/Grand Nordic, Via Lappia, Inlandsvägen Syd m.fl. ta fram en ansökan om EU-medel till en ny samlad turistisk satsning i Inlandet under programperioden 2007-2013. Någon EU-ansökan lämnades inte in, då möjligheterna att få den beviljad bedömdes som små.

Istället inleddes 2008 arbetet med en omfattande satsning på turistkartan.com, en karta med bra sökbarhet för hela Inlandet från Halmstad/Göteborg till Karesuando och med Inlandsvägarna och Inlandsbanan i fokus. Vår samarbetspartner gick emellertid i konkurs och hemsidan köptes upp av Centrumtryck, som efter samråd med oss i början av 2015 ersatte den med en enklare version. En papperskarta diskuterades men kunde inte realiseras, då inte tillräckligt många kommuner längs vägarna varit intresserade av att delfinansiera.

## **Inlandets järnvägar**

Engagemanget för Inlandsbanan och hela järnvägsnätet i Inlandet riktades, efter att Inlandsbanan AB etablerats, mot att påverka regering, riksdag, myndigheter och andra berörda intressenter att satsa på Inlandsbanan som ett miljövänligt transportalternativ av betydelse för hela Sveriges utveckling. Informationsbroschyrer och artiklar producerades. Upprustning av sträckan söder om Arvidsjaur och öppnandet av södra delen av Inlandsbanan mot Väneren samt upprustning och ett bättre utnyttjande av bibanorna var viktiga pusselbitar. Inlandsbanan har successivt upprustats och fått bättre bärighet, bla sträckan Arvidsjaur-Jokkmokk, men har ändå inte av statsmakterna och Banverket/Trafikverket lyfts som en modern och självklar del av det svenska järnvägsnätet.

År 2012 delfinansierade föreningen en förstudie, Tredje Spåret, med syfte att lyfta fram Inlandsbanan med bibanor som ett komplement till stambanan och Botniabanen. Förstudien fick stor uppmärksamhet och har inneburit en ökad förståelse för Inlandsbanans betydelse. Kontakter togs med beslutsfattare regionalt och nationellt samt med företag som äger och förvaltar infrastruktur som potentiella framtida investerare. År 2016 samlade föreningen pengar till en vidareutveckling av förstudien med bla en analys av investeringsbehoven. IBAB tog rollen som projektägare. I Transportplan 2018-29 som regeringen fastställde sommaren 2018 nämns Inlandsbanan kort, men ändå så att det väcker förhoppningar om framtida satsningar i enlighet med IBABs förslag, dvs att utveckla Inlandsbanan till en modern järnväg och naturlig del av Sveriges järnvägsnät.

## **Inlandsvägarna**

Riksväg 26 fick sommaren 2003 en enhetlig numrering från Halmstad till Mora genom föreningens agerande tillsammans med kommunerna på södra delen av



sträckningen. Därefter sattes i nära samarbete med Via Lappia fokus på riksväg 45 med syfte att ge den europavägsstatus. Inledningsvis var motståndet kompakt inom regeringen, men efter påtryckningar av Via Lappia mfl fattade FN på rekommendation av dess ekonomiska kommission för Europa (UNECE) i Genève 2006 beslut om att ge riksväg 45 status som europaväg. Därmed skapades en sammanhängande europaväg, E45, från Gela på södra Sicilien till Karesuando i norr. IEF riktade därefter arbetet mot att förlänga europavägen ända till Nordkap. I slutet av 2017 beslutade FN efter ansökan från Finland och Norge att förlänga vägen till Alta. IEF inriktar sig nu på att få till stånd skyltning Nordkap på svensk sida gränsen.

### **Naturresurserna**

2005 hölls en konferens i riksdagen om Lokal förvaltning av naturresurserna. Den samarrangerades med bla Hela Sverige ska leva, Sveriges Lantbruksuniversitet och Kungliga Skogs- och Lantbruksakademien. Avsikten var att uppmärksamma regering och riksdag på behovet av att den nya mer folkligt inriktade naturvårdspolitiken skulle vidareutvecklas mot ett stärkt lokalt inflytande, inte minst i norra Inlandet med alla dess skyddade områden. Tio år senare, i maj 2015, följdes konferensen upp på samma plats och det konstaterades att mycket återstår att göra av de åtgärdsplaner som regeringen då redovisade. Tio nya förslag till åtgärder blev ett resultat av denna andra konferens.

Tillsammans med Vattenkraftskommunerna, HSSL m.fl. har IEF också arbetat för lokal återbäring från vatten, vindkraft, gruvorna och skogen. En överenskommelse för vindkraften om lokalt inflytande, ersättning och ägande har tagits fram i samarbete med representanter för bla näringen, och den tillämpas nu vid utbyggnader. Vattenkraftskommunerna har utvecklat en modell för kommunal och regional fastighetsskatt på vattenkraften, istället som nu statlig. Den måste emellertid modifieras eftersom fastighetsskatten ska sänkas avsevärt och inte ensam ger tillräcklig ersättning till berörda bygder.

En skrift ”Återföring till bygden av naturresursers värden” har tagits fram i samarbete med HSSL och Vattenkraftskommunerna. Ambitionen är att göra en slagkraftig kortversion med konkreta förslag om ersättning från exploateringen av alla fyra resursslagen. Det ökade politiska intresset för landsbygden har lett till att flera partier tagit ställning för ersättning till berörda bygder, men inget parti har fullt ut ställt sig bakom de krav som IEF mfl ställt.

### **Statens reträtt**

De senaste decennierna har statens verksamhet i Inlandet avvecklats i rask takt och processen har snarast accelererats de senaste åren. Det gäller bl.a. Försäkringskassan, Arbetsförmedlingen, domstolar och skatteförvaltningen. År 2005 tog IEF initiativet till en konferens, Statens reträtt från landsbygden, i samarbete med HSSL, Norrlandsförbundet och SmåKom. IEF har agerat medialt och bl.a. stöttat det s.k. Inlandsuppropet/-upproret under 2007 mot avvecklingen av statens verksamhet. Föreningen hade nära kontakt med den statliga serviceutredning (Högdahls) som presenterades hösten 2009 och därefter kontakter med riksdag och departement om förverkligandet av utredningens förslag - tyvärr med begränsad effekt. En framgång var ändå stöd från Tillväxtverket och Landsbygdsprogrammet till sk lokala servicepunkter på bynivå och förbättrat stöd till lanthandeln, det senare som ett resultat av den statliga utredningen Service i glesbygd 2015, som vi också hade nära kontakt med.

De senaste åren har en hel del positivt hänt, Media och den statliga Landsbygdskommittén mfl har uppmärksammat klyvningen av landet och kommitténs många bra förslag återfinns i riksdagsbeslutet om landsbygdspolitiken sommaren 2018. Regeringen har tydligt markerat att statens närvaro i hela landet ska stärkas och har också vidtagit konkreta åtgärder, bla etablering av servicekontor i flera inlandskommuner.

### **Hållbar kommunikation/digital närservice**

År 2006 tillskrevs Näringsdepartementet och Post- och Telestyrelsen om den dåliga mobiltelefon-täckningen längs Inlandsvägen/E45. Utbyggnaden av det digitala nätet har NMT 450 inneburit vissa förbättringar. Under 2013 samarbetade föreningen med HSSL om frekvensutrymme för mobiltelefoni i 700MHz-bandet. Våren 2014 fattade regeringen ett positivt beslut som åtminstone till delar effektuerats.

Hösten 2007 inledde IEF ett samarbete med Centrum för Hållbar kommunikation vid KTH. Avsikten var att engagera sig hårdare för utbyggnad och nyttjande av den digitala informations- och kommunikationstekniken i Inlandet. IEF medverkade tillsammans med Folkets Hubb och HSSL i ett projekt, främst i Dalarna, om digital närservice, för att få till stånd en bra lokal samhällsservice med hjälp av bredband med hög kapacitet. År 2011 inledde vi ett samarbete med HSSL och PTS/Bredbandsforum om bredband till byarna och medverkade till etableringen av Byanätsforum som numera härbärgeras hos HSSL.

Tillsammans med HSSL har vi också samarbetat med TeliaSonera om att genomföra teknikskiftet för fast telefoni på ett för landsbygden och särskilt Inlandet acceptabelt sätt. Våra ansträngningar har haft effekt, men många byar och enskilda inlandsbor har ändå drabbats hårt när kopparnätet monterats ned utan att tillräckligt god ersättning funnits på plats.

### **Inlandslyftet**

År 2011 startade ett samarbete med HSSL, Föreningen Sveriges Vattenkraftskommuner, SmåKom och Norrlandsförbundet med syfte att arbeta fram en väl förankrad och genomförbar strategi för Inlandet. Huvuddelar var infrastruktur, kapitalbildning, rådighet över och utbyte av naturresurser samt nordiskt samarbete. En rapport var klar 2013 som underlag för satsningen. Möjligheterna att finansiera en fortsatt satsning på lyftets olika delar med bla EU-medel undersöktes, men med negativt resultat. Vi har tvingats koncentrera vårt arbete på infrastrukturen och där främst finansieringen och genomförandet av Tredje Spåret.

### **Politikpåverkan**

Ända sedan starten har föreningen arbetat mycket aktivt med att påverka politiken för Inlandet. Kontakterna med riksdagen, partierna och enskilda ledamöter samt med regeringen och departementen har varit täta. Det har skett bland annat genom arrangemang i riksdagen, träffar och uppvaktningar, kontakter med utredningar och kommittéer samt genom ledamöters och ministrars medverkan på våra arrangemang. Utan tvekan har våra ansträngningar haft effekt. Inlandsbanans bevarande och positiva utveckling är det viktigaste och tydligaste exemplet. Den enhetliga numreringen på Inlandsvägarna, rv 26 samt E45an till Alta, är också konkreta resultat. Dessutom är en successivt förändrad syn från riksdagspartier på ersättningen från naturresurserna och de senaste årens ökade politiska uppmärksamhet vid Inlandet i någon mån en effekt av vårt enträgna nötande.

## **Kort om andra intressenter/aktörer**

**IBAB** ägs av kommunerna längs den trafikerade sträckan av Inlandsbanan, d.v.s. Mora-Gällivare. Det är föreningens uppfattning att IBAB bör utvecklas till ett regionalt kommunägt banverk för Inlandsbanan Kristinehamn- Gällivare med samtliga tvärbanor. Alltså en betydelsefull infrastrukturhållare för en stor del av Sveriges ej elektrifierade järnvägsnät.

Det finns många aktörer med intressen i stråket som borde öka sitt engagemang för Inlandets utveckling. Bland dessa kan nämnas regionala organ som länsstyrelserna, de regionala självstyrelseorganen och länstrafikbolagen. Exempel på nationella myndigheter är Tillväxtverket, Tillväxtanalys och Trafikverket.

Med organisationer som Hela Sverige ska leva, Norrlandsförbundet, Vattenkraftskommunerna och SmåKom har samarbetet stärkts genom bl.a. gemensamma projekt, arrangemang och artiklar.