

2 Nuläge

Barentsregionen och Norrland karaktäriseras av rika naturtillgångar med stora exportvärden främst inom skogs- och gruvnäringen. Näringslivet har en liten närmarknad och är beroende av kostnadseffektiva transporter för att nå de stora marknaderna. Regionen har haft en kraftig befolkningstillväxt i universitetsstäderna medan glesbygden allt mer avfolkas. Ökad samverkan mellan utbildning, forskning och näringslivets basnäringar är ett utpekade satsningsområde för att göra industrin fortsatt bärkraftig och bidra till en hållbar tillväxt i hela Norrland och Sverige i övrigt. Norrbotten kan spela en viktig roll både för godstransporterna och för att ge större områden möjlighet att dra nytta av både universitetsstädernas och övriga kuststäders utbud av arbete, forskning, studieplatser, service och kulturutbud längs kuststråket.

2.1 Norrbottengruppen

Under 1999 bildades Norrbottengruppen, som är en lobbyorganisation, för att påverka Banverkets planer att förverkliga en Norrbotten mellan Umeå och Haparanda. Följande intressenter ingår i gruppen:

- Kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Boden, Luleå, Kalix och Haparanda
- Länsstyrelserna och Landstingen i Norr- och Västerbotten
- Näringslivet

Norrbottengruppens arbete syftar till att ta fram motiv för en utbyggnad av en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Haparanda. Organisationen har sedan bildandet initierat och tagit fram ett antal utredningar som beskriver och analyserar förutsättningar och möjliga vinster för samhället med en Norrbotten.

Här är det viktigt att påpeka att Norrbottengruppen är en lobbyorganisation och att det är Banverket som sköter den formella processen med framtagning av förstudie, järnvägsutredning, järnvägsplan osv. I egenskap av detta ansvarar Banverket för att ta fram förutsättningar och analysera vilka effekter och konsekvenser en bana kan ge för samhället. I detta arbete kommer Banverket att söka information från tidigare genomförda utredningar men även från andra håll. Banverkets definition av Norrbotten är en kustnära sträckning mellan Umeå och Luleå.

2.2 Barentsregionen

Barentsregionen omfattar området runt norra polcirkeln i Norge, Sverige, Finland och Ryssland. Regionen är den nordligaste samarbetsregionen i Europa. Den bildades 1993 genom att utrikesministrarna från Sverige, Norge, Finland och Ryssland samt representant för EU-kommissionen undertecknade den så kallade Kirkenesdeklarationen. Samarbetet syftar bland annat till att



Figur 2.1: Barentsregionen omfattar norra delarna av Norge, Sverige, Finland och Ryssland.

säkra stabilitet och utveckling i regionen och i Europa i sin helhet. I Kirkenesdeklarationen understryks betydelsen av samarbete inom exempelvis miljö, ekonomi, vetenskap, teknik, regional infrastruktur, kommunikationer, kultur och turism.

Befolkningen är koncentrerad till kustzonerna

Totalt bor fem miljoner människor i Barentsregionen. De stora arealerna gör att området upplevs som glesbefolkat, men befolkningsskoncentrationer finns främst i kuststråket runt Bottenviken.

Umeå med kranskommuner och Luleå-Piteå-Boden har vardera 140 000 invånare. Däremellan finns också betydande befolkningsskoncentrationer. Skellefteå med 72000 invånare är Sveriges största kommun utan persontrafik på järnväg. Kiruna och Gällivare/Malmberget har tillsammans 43000 invånare. Mellan norra Sverige och norra Finland är samspelsflödena betydande mellan Torneå och Haparanda, som delvis fungerar som en stad med sammantaget drygt 30000 invånare.

Norra Norge från Narvik och norröver har sammanlagt 200 000 invånare. Detta område kopplas söderifrån i icke oväsentlig grad av Malmbanan och det svenska järnvägssystemet.

På finska sidan har Torneå och Kemi med intilliggande småkommuner sammantaget 60000 invånare, Rovaniemiområdet 60 000 och Uleåborgsregionen 200000 invånare.

Befolkningen i nordvästra Ryssland är avsevärt större. Kolahalvöns befolkning har sammantaget 1,2 miljoner och Arhangelskområdet har 1,6 miljoner invånare. 1,1 miljoner invånare finns i republiken Komi, cirka 45 000 i Nenets Autonoma Distrikt och cirka 750 000 i Kareliska republiken.

Befolkningen växer i och kring universitetsstäderna

De större stadsregionerna med mångsidig arbetsmarknad och universitetsutbud har haft

en positiv utveckling. I Umeås fall har utvecklingen till och med varit mycket positiv. Denna positiva utveckling kan också ses i kranskommuner inom pendlingsavstånd från universitetsstäderna. Övriga stadsregioner har förlorat befolkning, i vissa fall i betydande omfattning. Finska sidan har haft likartad befolkningsutveckling. Särskilt Uleåborg har haft kraftig tillväxt men även Rovaniemi.

Många industriorter ligger avskilda från universitetsorterna. I Sverige har Skellefteå, Gällivare, Kiruna och Kalix särskilt stor andel som är sysselsatta inom tillverkningsindustrin. Omvänt har Umeå och Luleå/Boden särskilt höga andelar anställda inom offentlig sektor. Högre utbildning och forskning har en avgörande betydelse för exempelvis produktutveckling och marknadsföring inom tillverkningsindustri och övriga branscher.

Näringslivet präglas av stora naturtillgångar

Barentsregionen är ett av världens rikaste områden på naturtillgångar. Här finns rika mineralfyndigheter, stora skogar, vattenkraft och ett rikt fiske i Barentshavet. I Ryssland finns också stora fyndigheter av olja och gas. Näringslivet består till stor del av råvaruförädlade basindustri, som i norra Sverige domineras av malm och skogsråvara. Norrbottens järnmalm och Skellefteåfältets fyndigheter av koppar, zink och guld står för betydande delar av produktionen inom EU. Skogsråvaran leder till ännu högre nettoexportvärden än malmen.

De industriella produktionsvärdena i den svenska delen av Barentsregionen är i storleksordningen 50 miljarder kronor per år. Områdena i Norge, Finland och Ryssland har tillsammans ännu större industriell produktion.

Råvarutillgången i Barentsregionen är av stor betydelse för hela Sverige och övriga Europa eftersom råvarorna förädlas i olika steg vid specialiserade fabriker. Transportsystemet utgör en avgörande länk i förädlingsked-

jan. Ett exempel är järnmalm från Gällivare. Malmen valsas till stålämnen i Luleå och förädlas ytterligare i Borlänge innan stålet kan användas i tillverkningsindustrin. En stor del av den förädlade produktionen exporteras därefter ut i världen. På samma sätt förädlas skogsråvaran i olika steg. Dels från timmer till inredningar och möbler, och dels från massaved till pappersmassa och vidare till papper och kartong.

Stora förändringar vid ökat utbyte i Barents-regionen

Näringslivet i nordvästra Ryssland genomgår en förändringsprocess. Genom att råvarorna i betydande grad är desamma finns förutsättningar för att Finlands och Sveriges högproduktiva och miljöinriktade industri skall kunna få viktiga roller i förädlingskedjorna. Som ett led i detta har man på den ryska sidan helt nyligen färdigställt en ny järnväg som via gränsstationen Vartius kopplar samman de ryska och finska järnvägssystemen i höjd med Uleåborg.

2.3 Norrlandskusten

Den sammantagna befolkningen i kustkommunerna mellan Umeå och Luleå uppgår till 350 000 invånare. Förutom Umeå och Luleå är det Robertsfors, Skellefteå och Piteå kommun.

Umeå är den mest expansiva kommunen. Här startas många nya företag, inte minst inom kommunikation och informationsteknologi. Verkstadsindustrin är stark liksom handeln. Den offentliga servicen är väl utvecklad. Umeå universitet och Sveriges lantbruksuniversitet bidrar mycket starkt till dynamik och tillväxt.

Robertsfors är den minsta kommunen i kuststråket. Befolkningen har de senaste åren minskat marginellt.

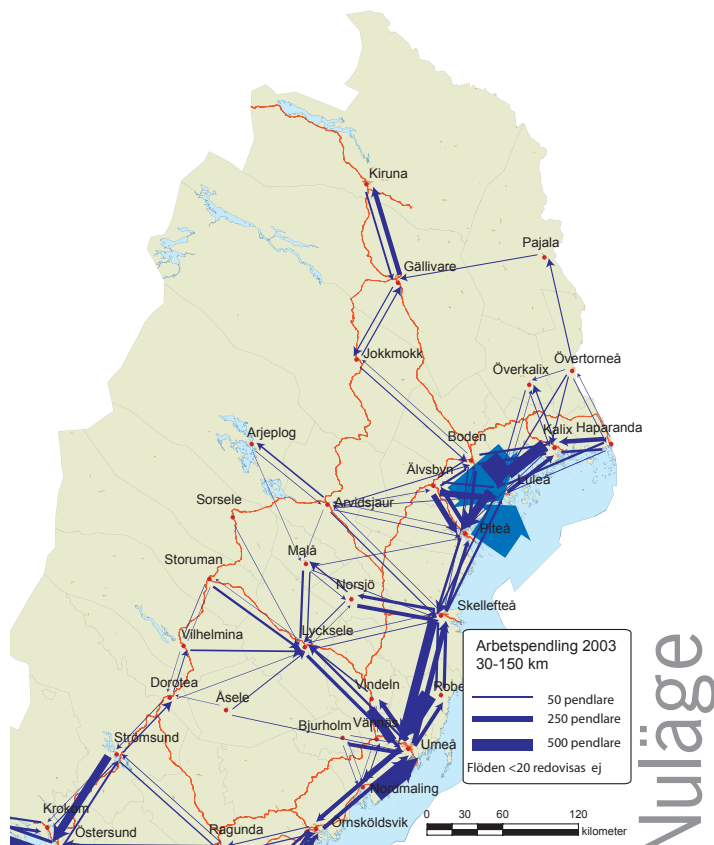
Skellefteå har haft oförändrad folkmängd de senaste decennierna. Näringslivet domineras av industri och handel. Vård och omsorg och offentlig service är väl utbyggd. I Skellefteå finns en universitetfilial till Umeå och Luleå universitet.

Piteå har de senaste åren haft en positiv befolkningsutveckling. Handel, turism och industri är viktiga näringar i kommunen. Nyföretagandet har de senaste åren haft en positiv utveckling och har en stor del i att Piteå växer. Ur norrlandsperspektiv har Piteå en unik profilering på musik, festivaler och turism.

Luleå har en positiv befolkningsutveckling och ett mångsidigt näringsliv med tung industri och avancerad forskning. Den offentliga servicen är väl utbyggd. Landets första tekniska universitet finns i Luleå. Två av tre luleåbor arbetar i tjänstesektorn.

Pendling

En genomsnittlig pendlingsresa mellan bostad och arbetsplats är drygt 20 minuter i Sverige. Omfattande arbetspendling förekommer med restider upp till 40–60 minuter från dörr till dörr. Pendlingstider över 60 minuter upplevs av många som avskräckande (se figur 2.2). Vissa människor är dock mer



Figur 2.2: Pendling mellan kommuner längs Norrlandskusten (2003) Källa Ramböll Sverige AB, bearbetad statistik från SCB.

villiga att pendla än andra. Det gäller särskilt studerande och personer med högre utbildning. Med allt fler kunskapsintensiva företag blir väl fungerande persontransporter allt viktigare. IT-utvecklingen har hittills inte minskat behovet av personresor. Det förefaller snarare vara tvärt om.

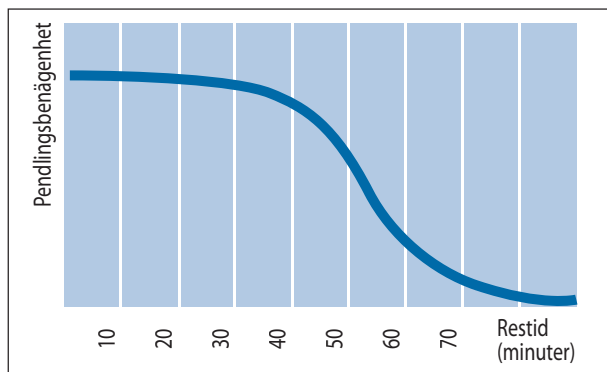
Med arbetsmarknadens ökade specialisering blir det svårare för människor som har förlorat arbetet att hitta ett likvärdigt arbete nära bostadsorten. Arbetsökande med specialistkompetens har möjlighet att få ett likvärdigt arbete om de är beredda att arbeta relativt långt bort från hemorten. Ett sätt att klara detta är att flytta, men svårigheter kan uppstå när båda i ett parförhållande ska finna lämpliga arbeten. Goda pendlingsmöjligheter då möjlighet att hitta ett likvärdigt arbete på längre avstånd.

Umeå och Luleå utgör regioncentrum med stor inpendling. Luleå omges av de stora kranskommuner Boden och Piteå, som med dagens restider ligger på lämpligt pendlingsavstånd. I Umeå sker störst pendlingsutbyte med de närliggande kommunerna Vännäs, Nordmaling, Robertsfors och Örnsköldsvik.

Dubbelriktad pendling ger bra möjlighet till en ekonomiskt fungerande tågtrafik.

Pendlingen till Skellefteå är störst hos män och till arbetsplatser som kan vara svåra att försörja med kollektivtrafik. Kvinnor pendlar generellt sett mindre och kortare sträckor än män, vilket även gäller längs Norrlands-kusten.

2 Nuläge

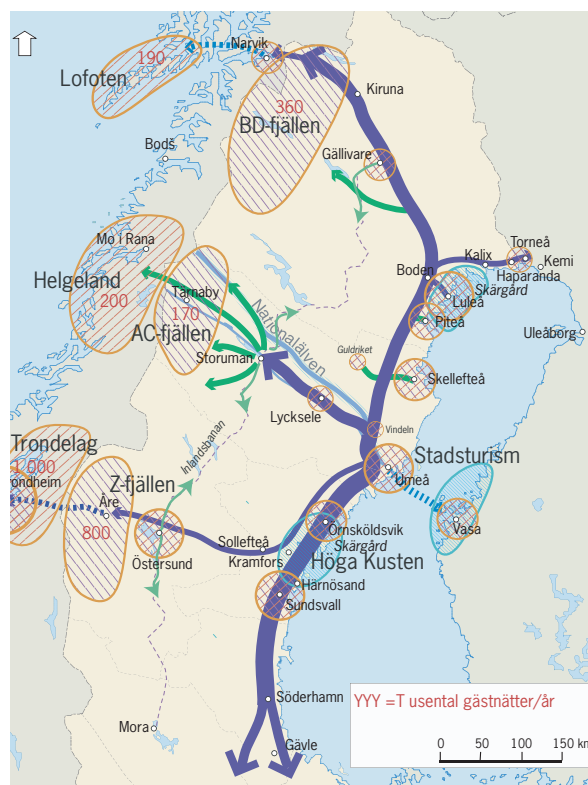


Figur 2.3: Principfigur som visar hur pendlingsbenägenheten minskar vid restider över 40-60 minuter.

Besöksnäring

Besöksnäringen i norra Sverige är betydelsefull inte bara för regionens sysselsättning. De friluftsmöjligheter som Norrland erbjuder har dessutom stor betydelse för folkhälsan i ett betydligt större område. Lapplandsfjällen har hög beläggning under stora delar av året med både vintersporter och sommaraktiviteter såsom fjällvandring. Utöver fjällturismen finns turism i kustzonen. Sommartid är kusten solsäker och kulturutbudet i form av exempelvis musikfestivaler och marknader drar turister och konferensbesökare under hela året.

Tågtillgängligheten till Lapplandsfjällen är betydligt sämre än i Jämtland. Det gör att potentiella besökare från sydsverige hindras av långa restider med tåg eller tröttande bilfärder. Stora turistströmmar passerar också gränsen till norra Finland, där många kommer med tåg via Rovaniemi eller Tornio-Kolari. Utländska turister kan också komma till Norrland med flyg.



Figur 2.4: Besöksnäringen är viktig i norra Sverige. Stadsturism (cirklar vid kusten) knyts samman med fjäll- och naturturism via kommunikationer med buss, tåg och färja (pilar i kartan). Källa: Infraplan AB

Med en utbyggnad av Norrbotniabanan kan tillgängligheten för besöksnäringen förbättras markant. Kuststäderna kan nås med direkttåg och möjligheten att ta tåg till Riksgränsen med flera ställen i fjällen ökar. Från en flygplats kan influgna turister lätt nå alla städer längs kusten för vidare utflykter till olika delar av fjällmassivet.

Ökad tillgång till högre utbildning

Norrbotniabanan ger betydligt förbättrad tillgänglighet till högre utbildning längs norrlandskusten.

I regionen finns två större universitet i Umeå och Luleå. I Umeå finns också Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU). Umeå universitet har totalt 25 000 studenter, varav drygt 500 i Skellefteå. Luleå Universitet har ca 12 000 studenter. Det har anordnats utbildningsprogram i Skellefteå med årliga intagningsar sedan 1998. Delar av vissa utbildningar är förlagda till huvudorterna Umeå och Luleå, och då är bra kommunikationer nödvändiga för att undvika tillfälliga bostadslösningar.

I kuststråket finns högre utbildning finns i Skellefteå och Robertsfors genom filialer till universiteten i Umeå och Luleå. I Piteå finns musikhögskola. Runt om i Norrland finns viss högre utbildning i Örnsköldsvik, Boden och Kiruna.

Högre utbildning kan också ges i andra former. Barents Business School är exempel på länsövergripande projekt finansierat av EU, Östersjömiljarden och regionala aktörer. Projektet erbjuder utbildningsprogram för företag, studenter och handläggare, som vill ha fördjupade kunskaper om affärsrelationer med Ryssland. Projektet drivs av Jennings Education under Robertsfors kommun, i samarbete med Handelshögskolan vid Umeå universitet, Luleå Tekniska universitet och Sveriges Lantbruksuniversitet.

Med en utbyggnad av Norrbotniabanan förbättras tillgängligheten markant, främst till de olika utbildningsenheterna i Umeå och Luleå.

2.4 Järnvägarna i övre Norrland

Järnvägsnätet i övre Norrland består av statliga järnvägar förutom inlandsbanan som är kommunal. De statliga järnvägarna som berörs i detta projekt är av riksintresse. Riksintresset omfattar även stationer, bangårdar och spåranslutningar som behövs för transportfunktionen. Även planerade sträckning eller ombyggnadsåtgärder som förväntas ingå i detta nät är av riksintresse.

Stambanan genom övre Norrland

Stambanan genom övre Norrland är definierad som sträckan mellan Umeå och Luleå. Stråket ingår i det så kallade TEN-nätverket, vilket är utpekade transportstråk i EU. Banan består av ett enkelspår med mötesstationer. Dess främsta uppgift är att hantera stora godsflöden mellan norra och södra Sverige. Banan byggdes under 1800-talets senare hälft, och är kurvig och har branta lutningar. Det hindrar den tunga godstrafiken från att ha samma tonage som transporter i södra Sverige. Lokaliseringen har i mångt och mycket valts ur kostnadsperspektiv och av militärstrategiska skäl. Dagens krav på största tillåtna lutning på 1:100 (10 %) var standard redan på 1800-talet, men av kostnadsskäl sänkte man kravet på lutning till 1:60 (16,7 %). ATC infördes under perioden 1982-1989 vilket ökade kapaciteten. Idag kan man resa mellan Boden och Vännäs på cirka 3 timmar. Detta motsvarar en medelhastighet på 95 km/h jämfört med 35 km/h år 1912.

Malmbanan

Malmbanan är enkelspårig med mötesstationer, och sträcker sig mellan Boden och Riksgränsen. Den inkluderar även anslutningarna från Gällivare till Koskullskulle (Vitåfors) samt Råtsi till Svappavaara. Vid Riksgränsen fortsätter banan under namnet Ofotbanan vidare in i Norge till Narvik.

Haparandabanan

Haparandabanan sträcker sig mellan Boden och Haparanda där banan ansluter mot det finska järnvägsnätet. Banan håller låg standard vilket medför hastighetsnedsättningar till 40 km/h på vissa delar av stråket. På grund av den låga standarden behövs ytterligare hastighetsnedsättningar under tjallossningsperioder. Banan har skarvspår, är oelektrifierad och saknar fjärrstyrning och ATC. Haparandabanan används idag endast för godstransporter.

Kalixbanan

Kalixbanan sträcker sig från Morjärv till Kalix med koppling till Karlsborgsbruk. Banan fungerar som tvärförbindelser mellan Billerud (pappersindustri) vid kusten och Stambanan genom övre Norrland. Banan är en så kallad vagnuttagningsbana med olika råvarutransporter. En elektrifiering och uppgradering till STAX 25 och lastpro-

fil C på mellan Kalix och Morjärv ingår i den satsning som nu görs på Haparandabanan.

Tvärbanor

Banorna mellan kusten och Stambanan genom övre Norrland, Skellefteåbanan och Piteåbanan, är alla elektrifierade medan banor in i landet är oelektrifierade. På grund av få mötesstationer längs banorna råder det i vissa fall kapacitetsbrist under delar av dygnet. Banorna är rena godsbanor med olika råvarutransporter såsom timmer till sågverk och massaindustrier samt malm och kopparslig. Alla banorna tillåter lastprofil A medan bärigheten varierar mellan och utmed banorna från 20 till 25 ton som största tillåtna axellaster.

Spårviddsväxlare för tåg till Finland och Ryssland

Vid gränsen till Finland testas en spårviddsväxlare som förskjuter hjulen på axlarna till finsk spårvidd. Tågen kör långsamt över gränsen och kan sedan fortsätta på det något bredare spåret i Finland. I Ryssland har 12 mil ny järnväg byggts som förkortar järnvägstransporterna till Murmansk och Archangelsk med 50 mil.

2.5 Gods- och resandemarknader

Näringslivet i Barentsregionen och i Norrland är beroende av kostnadseffektiva transportlösningar. Produktionsprocessen från råvara till färdig produkt är alltmer uppdelad geografiskt, vilket innebär ständigt ökade krav på effektiva flödeskanaler som knyter ihop den enskilde.

Godstrafikens marknad och utveckling

Järnvägstransporterna är omfattande längs Stambanan genom övre Norrland. Volymmässigt domineras de av malm, stål, koppar och skogsprodukter. Tågflödena uppgår till cirka 30 tåg per dygn och domineras av systemtåguppplägg. Även vagnslasttrafiken är omfattande.



Figur 2.5: Järnvägsnätet med hastighetsstandard och problemsträckor i norra Sverige. Källa: Intraplan

Globala transportkorridorer

För utbyggnaden av järnvägsnätet behöver blicken lyftas för att se potentiella samband. Norrbotniabanan ligger inom Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA) som är ett av fyra prioriterade geografiska områden för transportutveckling mellan EU och övriga europeiska länder. I nord-sydlig riktning genom Sverige finns en transportkorridor mellan Ryssland-övriga Europa och världen. I väst-östlig riktning finns korridorer mellan Nordamerika-Skandinavien-Ryssland och Asien, en via Narvik och en via Trondheim.

Ökad handelsutbyte med Ryssland och östeuropa

Handelsutbytet med Ryssland och övriga länder i östeuropa antas komma att utvecklas i framtiden. Detta finns tydligt antytt i Banverkets Framtidsplan, som pekar på ett flertal framtida prioriterade godsstråk mot öst.

Kan avlasta centraleuropa

Inom EU studeras möjligheten att utveckla en transportrutt för storskalig containertrafik mellan Nordamerika och Ryssland via Skandinavien. På så sätt undviks överbelastade hamnar och järnvägar i centraleuropa. Korridoren har redan börjat användas från Narvik via Haparanda till Ryssland, som

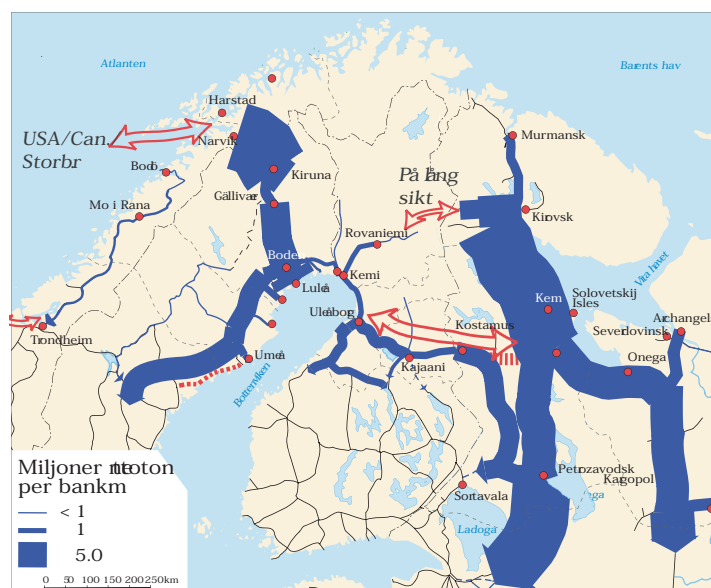
döpts till Norra öst-västfraktkorridoren (på engelska förkortad NEW). Korridoren bygger på att avståndet mellan Narvik och Moskva är kortare än mellan Rotterdam och Moskva. Likaså är det kortare över havet från Kanada och USA till Narvik än till Rotterdam. Narvik satsar på att utveckla hamnen till ett nav för Skandinavien, men en liknande transportrutt finns också från Trondheim via Östersund och Haparanda till Ryssland. Partner i projektet är den internationella järnvägsunionen UIC, svenska och finska Banverket liksom hamnen i Boston. Det kan på sikt röra sig om ett 10-tal tåg i veckan i varje riktning.

Enklare transporter genom Ryssland mot Asien

Utbyggnader av järnvägsnätet och uppbyggnaden av en modern transportstruktur i Ryssland öppnar nya transportvägar till stora marknader i Asien.

Ryggraden i det euroasiska transportsystemet är fortfarande den i dagarna 100-årsjubilerande Transsibiriska järnvägen. Från Finland tar det 14 dagar att transportera gods till hamnstaden Nachodka nära Vladivostok vid Stilla havet. Det är tre veckor snabbare än sjövägen. Från Nachodka går fartyg daligen i linjetrafik till Japan, Korea och Kina. För gods som ska från Finland till

Mongoliet eller Kina sparas upp till sex veckors transporttid med Transsibiriska järnvägen. Diskussioner förs om en utbyggnad av Transsibiriska järnvägen med en fast förbindelse till ön Sachalin, vilken sedan kan knytas ihop direkt med Japan. En förlängning av Transsibiriska järnvägen genom Nordkorea till Sydkorea diskuteras också.



Figur 2.7: Godsflöden på järnväg i nordligaste Europa.

Stambanan och Malmbanan i norra Sverige samt Murmanskjärnvägen och Archangelskjärnvägen har mycket stora flöden. Genom sammankopplande järnvägsinfrastruktur kan integrationen inom industri och handel öka avsevärt. Källa: Infraplan AB

Transporter har också börjat gå från Finland längs en ny godskorridor mellan S:t Petersburg och Indien. Transporterna går till hamnstaden Astrachan vid Kaspiska havet, och därifrån med färja till Iran för att fortsätta med järnväg till Bandar Abbas vid Indiska oceanen och sedan färja igen till Bombay (se NyS 6/01). Det är bara ett exempel på möjliga framtida transportvägar genom Ryssland.

Persontrafiken idag och i framtiden

Persontrafiken på stambanan i övre Norrland är idag begränsad. Banan byggdes främst för malm- och timmertransporter och är inte anpassad till de tätbefolkade områdena längs kusten. Nattåg går dagligen från Luleå och Umeå till Stockholm och Göteborg. För att resa mellan städerna utmed Norrlandskusten är man hänvisad till buss, flyg eller bil.

Med de åtgärder som föreslås i Banverkets framtidsplan möjliggörs effektiv persontrafik med tåg söder om Umeå. Den ombyggda Ådalsbanan som ansluter höghastighetsbanorna, Ostkustbanan och Botniabanan, till varandra kommer dock fortsatt medföra begränsningar i hastigheten på grund av kvarstående kurviga partier. Med en skisserad Norrbotniabana krymper de tidsmässiga avstånden i övre Norrland, vilket ger attraktiva restider för personresor mellan städerna längs kusten.

2.6 Vägtrafik

Vägnätet har en viktig roll som ett yttäckande transportnät som ger tillgänglighet till landets alla delar. Vägnätet utmed Norrlandskusten består av ett glest nät av högklassiga vägar. Det domineras av europaväg 4 (E4) utmed kusten och ett antal riksvägar mot inlandet. E4 är delvis utbyggd till motorväg. Det yttäckande vägnätet består av smala tvåfältsvägar som i ganska stor omfattning är grusvägar.

Bilen är idag det dominerande transportmedlet för personförflyttning i Sverige och i synnerhet i Norrland. Bilägandet är större än medel i Sverige. Vägnätet används av gods-transporter, persontransporter och bussar.

Vägtrafiken på E4 ökar varje år

Trafiken på E4 mellan Umeå och Luleå varierar mellan 4000 och 12 000 fordon per årsmedeldygn. Den tunga trafiken uppgick till mellan 700 och 1000 fordon år 2003. De högre trafikmängderna finns i anslutning till städerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Trafiken på E4 växer med cirka 2-3% per år. Lastbilsandelen ökar med cirka 4-7% per år.

På E4 mellan Umeå och Haparanda skadades och omkom ca 2100 personer i trafikolyckor under 10-årsperioden 1995-2004. Knappt 100 personer omkom under denna period varav ett tjugotal i samband med olycka med tung trafik.

Busstrafik utmed Norrlandskusten

När tvärbanorna blev länsjärnvägar för cirka 15 år sedan ersattes tågtrafiken med busstrafik. Busstrafiken utmed kusten är idag omfattande eftersom järnväg saknas mellan städerna. Runt städerna Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå och närliggande orter finns lokaltrafik. Antalet bussresenärer mellan Skellefteå och Umeå är betydligt fler än mellan Skellefteå-Piteå eller Piteå-Luleå. Detta antas bero på att man från Skellefteå har möjligheten att busspendla till universitetet, vilket utnyttjas trots den långa restiden.

Sträcka	Restid	Resenärer/ vecka
Umeå - Skellefteå	1:55	3 060
Skellefteå - Piteå	1:10	664
Piteå - Luleå	0:50	753

Tabell 2.1: Totalt antal bussresenärer i båda riktningarna mellan kuststäderna under vecka 47 år 2004 (representativ för hela året).

Tabellen visar resenärer som rest hela sträckan. De som åkt en delsträcka, exempelvis Umeå-Robertsfors, är inte medräknade.

Kvinnor använder över lag kollektivtrafik i större utsträckning än män. Vid resor med väl utbyggda system med tåg eller stadsbuss är skillnaderna mellan könen små. I hushåll med en bil används bilen kanske traditionellt av mannen, vilket påverkar kvinnornas val av färdmedel. Vanliga kvinnoyrken inom exempelvis vården eller privat och offentlig service kan även vara lättare att nå med kollektivtrafik än mansdominerade arbeten i mindre centrala områden. På långa avstånd är pendlingsbenägenheten för kvinnor betydligt lägre än för män i hela Sverige utom i stråk med mycket goda kollektivtrafikförutsättningar. Förbättrade pendlingsmöjligheter med tåg anses därför ha särskilt stor betydelse för kvinnor.

Personer i hushåll med högre inkomst åker stadsbuss i mindre utsträckning. Däremot används tåg, express- och landsbygdsbuss i större utsträckning av höginkomsttagare. En tänkbar anledning är att höginkomsttagarna reser längre till arbete och studier.

2.7 Flygtrafik

Flyget utmed Norrlandskusten domineras av inrikes trafik till Stockholm, men de långa avstånden i norra Sverige gör flyget konkurrenskraftigt även på mindre orter. Charterflyg finns för utresa till olika turistmål såväl som inflygning av turister till Norrland.

På senare år har mängden godstransporter på flyget ökat kraftigt. Flyget som godsbärare konkurrerar i liten utsträckning med tåget, eftersom flyget huvudsakligen transporterar högvärdigt gods i små mängder. Omlastning mellan tåg och flyg är inte heller intressant.

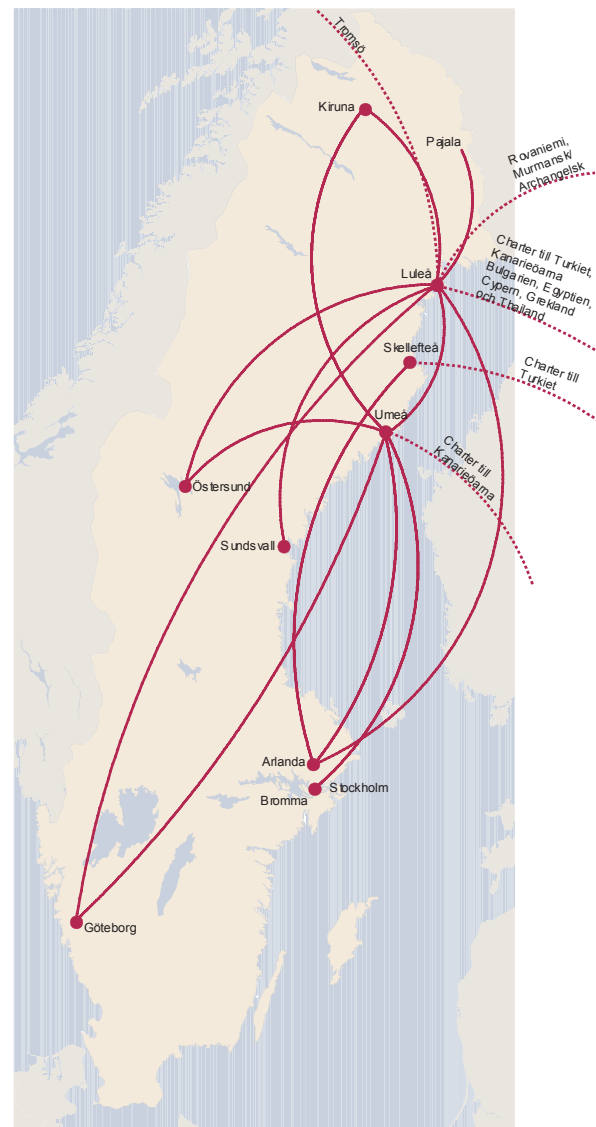
Flygplatser i förstudieområdet

Utmed Norrlandskusten mellan Umeå och Luleå finns tre trafikflygplatser; nämligen Umeå flygplats, Skellefteå flygplats och Luleå flygstation (Kallax). De antal resenärer som anges omfattar både ankommande och avresande.

Umeå flygplats har idag reguljära flyglinjer till Stockholm, Göteborg, Kiruna, Luleå och Östersund samt chartertrafik till Kanarieöarna, Bulgarien, Turkiet och Kreta. Antal flygresenärer uppgår till drygt 700 000 per år.

Skellefteå flygplats trafikeras idag av en linje till Stockholm och chartertrafik till Turkiet. Antal flygresenärer uppgår till drygt 200 000 per år.

Luleå flygstation (Kallax) är Sveriges femte största inrikesflygplats med reguljärflyg till Stockholm, Göteborg, Kiruna, Sundsvall, Umeå, Östersund, Tromsø, Rovaniemi, Murmansk/Archangelsk och Pajala samt



Figur 2.8: Flygplatserna i Umeå, Skellefteå och Luleå med flyglinjer från dessa. Chartermålen kan variera år från år.

charter till Kanarieöarna, Bulgarien, Turkiet, Egypten, Cypern, Kreta och Thailand. Antal flygresenärer uppgår till cirka 847 000 per år. Kallax är Sveriges femte största inrikesflygplats och har landets längsta landningsbana som möjliggör trafikering av internationella fraktflygplan.

2.8 Sjöfart

För exportnäringen är sjöfarten ett viktigt transportmedel, eftersom 95 procent av Sveriges utrikeshandel går sjövägen. En viss del skeppas ut från de norrländska hamnarna, men största delen går från sydsvenska hamnar i kombination med landtransporter på väg eller järnväg. Mycket av råvarorna från Norrland förädlas också i södra Sverige innan exporten.

Sjötransporter fungerar väl för lågvärdigt gods i stora mängder på långa avstånd, exempelvis stål- och skogsprodukter. Detta är en transporttyp som även passar järnvägen, varför transportslagen kan konkurrera. En sjötransport är dock oftast beroende av en lastbils- eller tågtransport på land för att nå sitt mål. Vid planeringen av en ny järnväg är det därför viktigt att skapa bra omlastningsförhållanden vid hamnarna.

Hamnar i förstudieområdet

I förstudieområdet finns större hamnar i Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå.

Umeå Hamn är öppen året runt, och ligger strategiskt för trafik till Finland över Norra Kvarken. Under 2004 har godsvolymen hanterades drygt 2 miljoner ton gods. Skogsprodukter är det största varuslaget, men även

flytande bränsle och färjegods har betydande volymer. Godstransporter i container förväntas öka kraftigt. Umeå är den enda hamnen utmed sträckan med passagerartransport på linjen Umeå-Vasa med 12 enkelturer i veckan. Passagerarvolymen är förhållandevis låg, knappt 110 000 resenärer år 2004, och inriktningen på kryssningspassagerare är inte längre gångbar. Finlandstrafikens tyngdpunkt är på godstrafiken.

Skellefteå hamn har en verksamhet som omfattar cirka en miljon ton per år. Här finns containerterminal och goda lagringsmöjligheter. De dominerande godsslagen i Skellefteå utgörs av bulkgoods, skogsprodukter, smältmaterial och färdigprodukter till och från Rönnskärsverken samt stålämnen, skrot, sågade trävaror och sågtimmer från och till Skelleftehamn och Kåge. Vanliga exporthamnar ligger i Storbritannien, Spanien, Grekland och Egypten.

Piteå hamn har en verksamhet som främst består främst i hantering av skogsprodukter för export till Europa och norra Afrika. Under 2003 hanterade Piteå hamn 1,5 miljoner ton gods varav den största gruppen var massaved, flis och sågtimmer som omsatte närmare 600 000 ton.

Luleå hamn är den största hamnen längs norra Norrlandskusten. Den omsätter mer än sju miljoner ton gods per år, varav en stor del är bulkgoods. Hamnen är trots sitt nordliga läge öppen för sjöfart året runt. Hamnens moderna anläggningar gör det möjligt att hantera alla sorters bulkgoods och styckegods. Hamnen är välutrustad inför framtiden och nya kajer kan anläggas med kort varsel eftersom muddring och övriga förberedelser redan är genomförda.