

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Externa presentationer
Region Nord 1 mars 2017



Erik Bergkvist

Regionråd, Region Västerbotten

Mårten Edberg

Infrastrukturstrateg, Region Västerbotten

Ulrika Nilsson

Infrastrukturstrateg, Region Norrbotten



Regional dialog inför kommande nationell plan för transportsystemet.

Möjligheter och utmaningar – planupprättarnas perspektiv



**REGION
VÄSTERBOTTEN**



**REGION
NORRBOTTEN**

Mårten Edberg, Region Västerbotten

Ulrika Nilsson, Region Norrbotten



De högst prioriterade funktionerna

Från den gemensamma systemanalysen ³

De högst prioriterade funktionerna som transportsystemet i Norrbotten och Västerbotten behöver tillhandahålla för att sammantaget bidra till jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatomfattig hållbarhet så att regionen skall stå sig stark och växande in i 2030-talet är.



En samspelande region

En hög tillgänglighet mellan regionens orter för att kunna leva och samverka inom hela regionen med goda kopplingar till angränsande länder och regioner

- Säkerställa goda möjligheter till regionalt samspel för kompetensförsörjning, utbildning och service
- Förbättrat utbyte av gränsregional samverkan, förstärka mellankommunala stråken



Ett samverkande transportsystem

Effektiva kopplingspunkter för ett hållbart och funktionellt samverkande transportsystem

- Omlastningsnoder och bytespunkter mellan olika transportslag av hög kvalitet
- Optimala transportsystemet genom möjligheten att välja det mest effektiva transportslaget för varje enskild transport



Tillgänglighet till Sverige och världen

Överdagen resmöjligheter till Arlanda för nationell och internationell tillgänglighet

- För att utveckla och stärka företaget, särskilt viktigt för den växande besöksnäringen
- Bättre möjligheter till matchning på arbetsmarknaden för att effektivt kunna arbets- och studiependla längre sträckor, liksom för effektiva tjänsteresor nationellt och internationellt. Global och nationell tillgänglighet ökar orters attraktivitet



Kapacitetsstark och robust järnväg

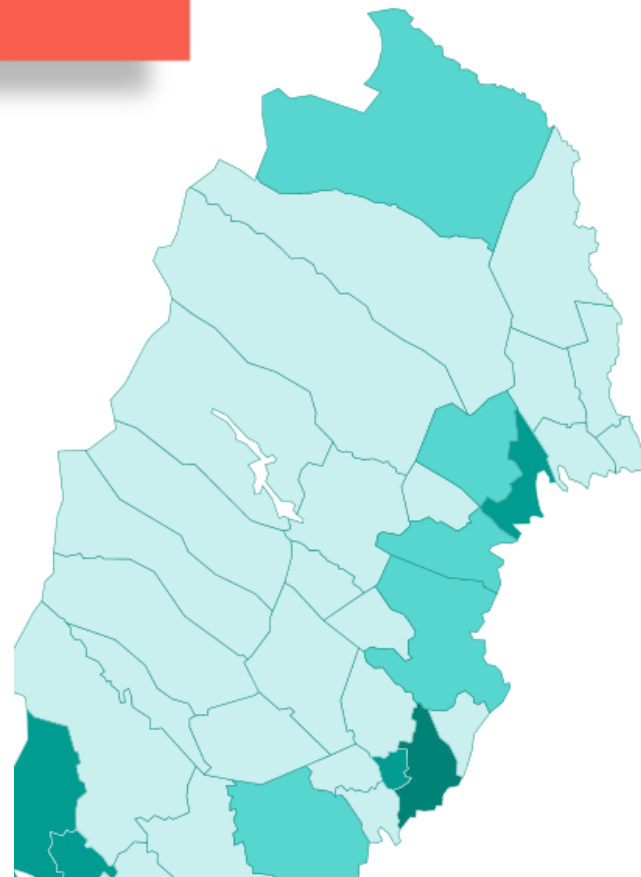
En kapacitetsstark och robust järnväg inom Botniska korridoren och Northern Axis

- Järnvägsnätet i nord-sydlig och öst-västlig riktning är en nyckelfaktor för näringslivets konkurrenskraft och förbättrad gränsregional samverkan
- Störst brist finns idag på järnvägen i nordsydlig riktning längs kusten
- Utveckla och förstora befintliga arbetsmarknadsregioner för att säkra kompetensförsörjning och tillgängliggöra utbildning, service, arbete och boende



Olika förutsättningar inom regionen skapar möjligheter och utmaningar

- Norrbotten och Västerbotten har, liksom stora delar av landet, **utmaningar vad gäller befolkningsutveckling**. Befolkningstillväxt sker främst i kustregionen, en utmaning är att fler kvinnor än män flyttar
- **Stora möjligheter och utmaningar** kopplade till efterfrågan på befintliga och nya produkter baserade på länets råvaror, ökad global handel och växande besöksnäring, ökad global migration och klimatförändringar
- **Bra transportinfrastruktur och transportlösningar** är en av de viktigaste förutsättningarna för att stärka samspelet mellan orter, arbetsmarknader och tillgängligheten till utbildning. Det är också en förutsättning för att göra det **attraktivt för företagande och boende för kvinnor och män i hela regionen**



BEFOLKNINGSUTVECKLING (10 ÅR) (Befolkningsutveckling i procent, 2005-2015) (Källa: SCB)



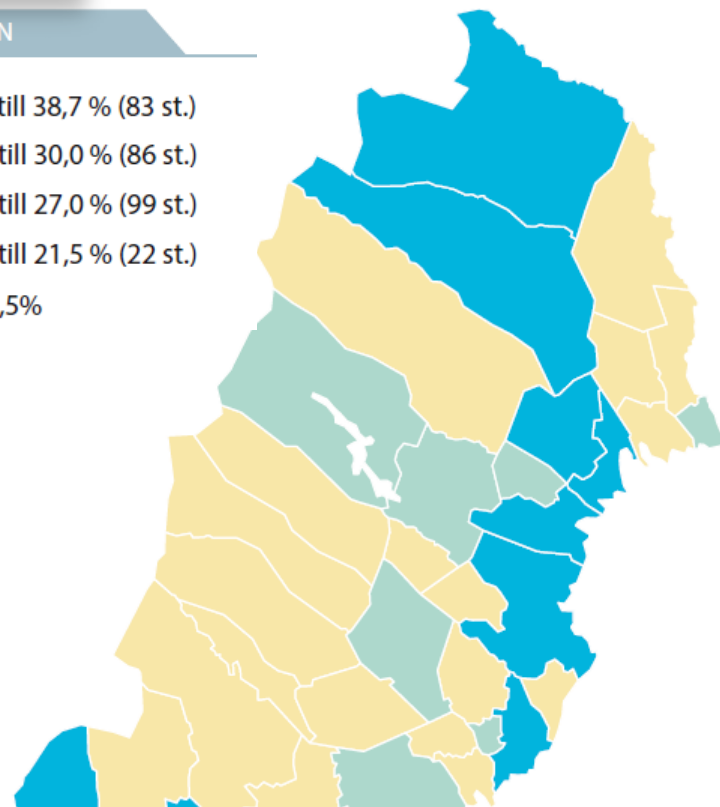
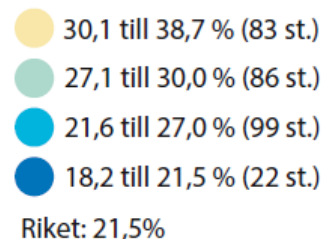
Kommunerna är indelade i fyra klasser med en fjärdedel av kommunerna i varje klass



Kompetensförsörjningen en utmaning

- Höga pensionsavgångar sker inom den närmaste tioårsperioden – i hälften av landets kommuner kommer **tillgången på arbetskraft att minska**. Brist på kompetens är redan ett faktum både för näringsliv och offentlig sektor – och läget kommer att förvärras. Detta gäller inom såväl kvinnodominerade som mansdominerade branscher.
- Kraven på utbildning blir allt tydligare för att kunna konkurrera på **alltmer specialiserade arbetsmarknader**. Tillgänglighet till utbildning och fortbildning är viktig. Könslindade studieeval och könsegregerade arbetsmarknader är ett hot mot kompetensförsörjningen och begränsar kvinnor och mäns livsmöjligheter, särskilt på orter med smala arbetsmarknader
- **Transportsystemet är ett viktigt medel för att förstora och utveckla befintliga arbetsmarknads- och utbildningsregioner**. För detta krävs framkomliga och säkra vägar samt ett utvecklat personresande på järnväg

VÄRDEN



Andel av arbetskraften 2013 som är +55 år och kan förväntas gå i pension det kommande decenniet. Inom parentes anges antalet kommuner i landet.

Källa: Sweco/Arena för Tillväxt.



Vägnätet en förutsättning för utveckling av hela regionen

- För Norra Sverige är vägnätets kvalitet nära sammankopplat med utvecklingsmöjligheterna inom bland annat besöksnäringen och skogsindustrin. Trafikverkets prognoser visar på en **kraftig trafikutveckling** i regionen till 2040
- I stora delar av geografien är **det svårt att skapa alternativ till bil och lastbil**, i synnerhet i de gleset befolkade delarna av geografien
- **Statliga medel** för bärighet- och tjälsäkring samt drift och underhåll måste **säkerställas långsiktigt**
- Beslut om längre och tyngre lastbilar är en viktig konkurrensfaktor som måste följas upp med att hela BK1 vägnätet (högsta bärighetsklass) anpassas för detta
- Ansatsen att öka trafiksäkerheten genom att **sänka hastigheter leder till regionförminskning** och **måste ersättas med ökade medel** för investeringar

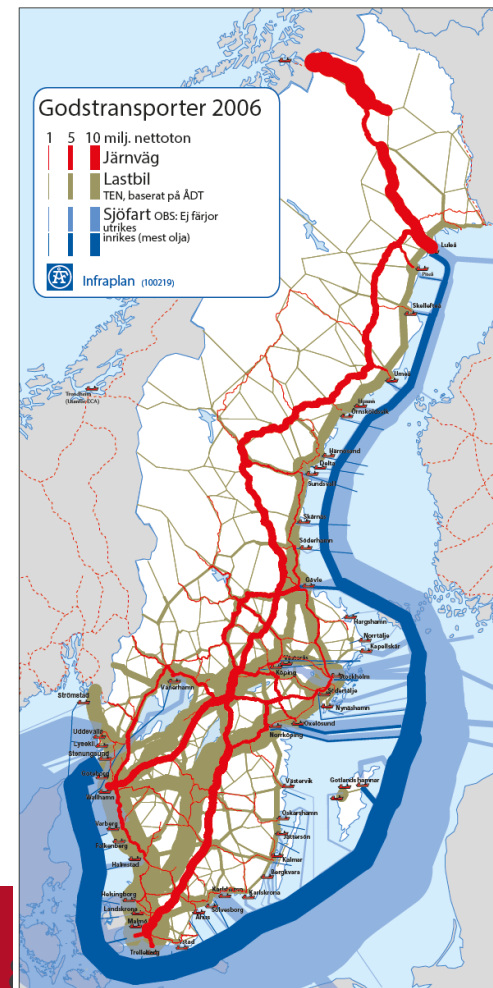


Funktionellt prioriterat vägnät i Norrbotten och Västerbotten.



Alla transportslag nödvändiga

- Sveriges godstransporter är beroende av alla transportslag som kompletterar och stärker varandra för att hela produktionskedjan ska fungera
- Stärkta möjligheter till **omlastningar** mellan transportslagen är avgörande för att ge näringslivet möjlighet att välja det mest konkurrenskraftiga och miljövänliga transportalternativet för varje enskild transport
- Ett utvecklat och robust **järnvägsnät och en effektiv sjöfart** förstärker det nationella intermodala transportsystemet och bidrar till ökad flexibilitet, leveranssäkerhet och miljö- och klimatvänliga alternativ för näringslivets transporter



Godsflöden i ton fördelade på de olika transportslagen.
Källa: Norrbottenbanan – underlag till Sverigeförhandlingen 160523.



Stor potential finns i sjöfarten

- TEN-T-hamnarna i Luleå och Umeå förväntas öka mer än övriga hamnar i riket avseende hanterad godsvolym fram till 2040. **Luleå hamn** hanterar idag rikets tredje största godsvolym och är av EU även klassad som en Core-hamn
- För att stödja utvecklingen och stärka transportsystemet som helhet krävs utvecklade transportnoder i anslutning till hamnarna och rustade farleder. **Kvarnenlänken mellan Umeå och Vasa**, som sammanbinder en Europaväg i två länder **måste säkerställas**.
- Genom åtgärder som **stärker och knyter samman hamnarna med övriga transportslag** skapas som helhet ett mer långsiktigt hållbart transportsystem med bättre förutsättningar att avlasta den hårt belastade marktransportinfrastrukturen

MIDWAY ALIGNMENT
OF THE BOTHNIAN CORRIDOR



Projekt Malmporten Luleå



TEN-T-hamnar	Volym 2014	Prognos 2040	Utveckling 2014-2040
Luleå	7531	14155	88%
Umeå	1791	3511	96%
Sundsvall	2158	4439	106%
Gävle	4545	6035	33%
Göteborg	36832	68759	87%
Riket	118739	215739	82%

Lastade/lossade godsvolymer per hamn 2014 i några utvalda TEN-T hamnar samt prognos för 2040. Källa: Trafikverket.

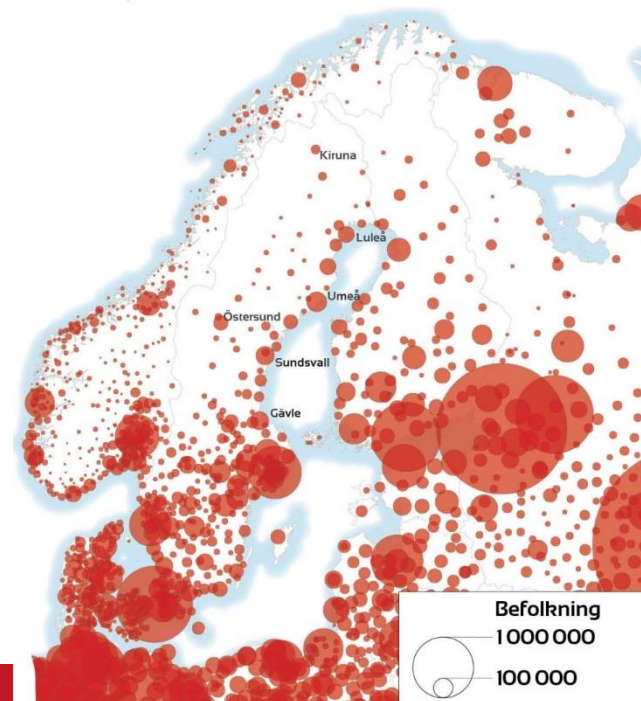
Hamn	Gods över kaj
Luleå	7 918
Piteå	1 680
Skellefteå	1 471
Umeå	1 835

Godsvolymer (tusen ton) över kaj i Norrbotten och Västerbottens hamnar 2015. Källa: Sveriges hamnar.



Norrbotten och Västerbotten i ett större sammanhang

- Norrbotten och Västerbotten tillhör Barentsregionen med sammantaget cirka 5 miljoner invånare
- Via landgränsen mot Finland respektive Kvarkenlänken tillgängliggörs stora marknader inom rimliga transport- och restider
- Norrbotten och Västerbotten är en del av den arktiska regionen som blir allt viktigare i ett globalt perspektiv, där nya transportmöjligheter både inom området och kopplingar till och från måste få högre prioritet

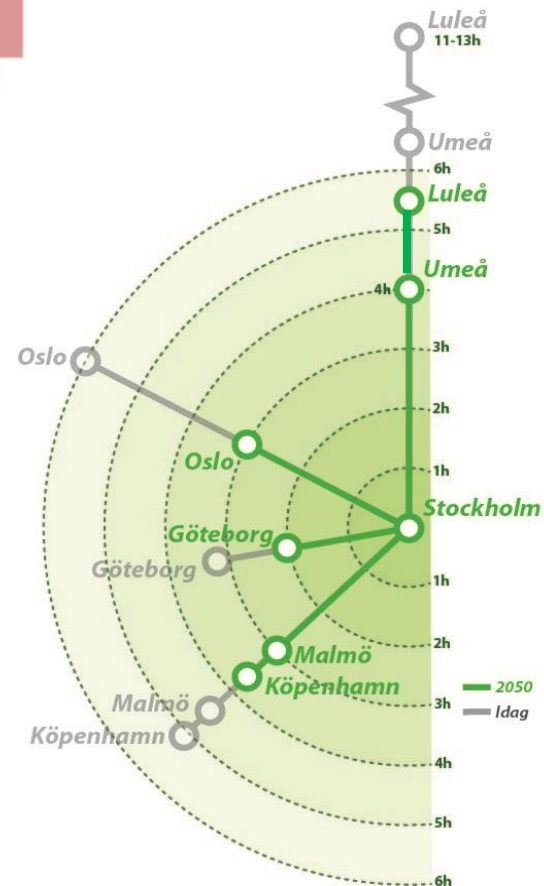


Befolkningsstruktur i norra Europa. Källa: Botniska Korridoren



Nya perspektiv för långväga resor med utbyggd järnväg

- Med utbyggd järnväg längs Norrlandskusten möjliggörs **markant kortare restider**
- Det öppnas en **helt ny marknad** för nyskapat och överflyttat resande till tåg mellan kuststäderna och till/från Stockholm
- Tågtrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafiken ökar, med **stor miljö- och trafiksäkerhetsnytta** som följd



Möjliga restidsförkortningar med ett utbyggt järnvägsnät.
Källa: Järnväg 2050 - En vision om järnvägens framtida roll i samhället, bearbetad av Sweco.

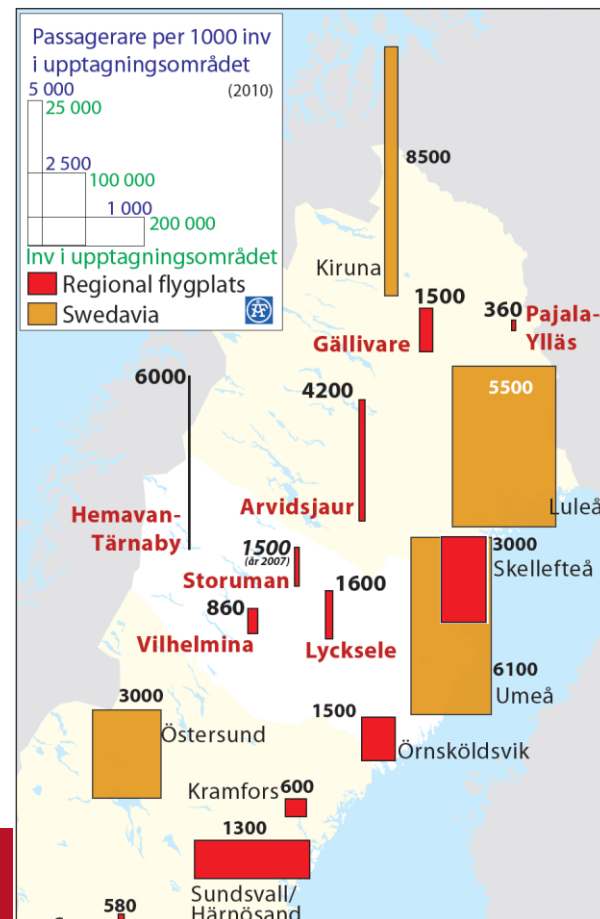


Flyget länk till omvärlden

- Näringslivet och den offentliga sektorn i Norrbotten och Västerbotten behöver goda flygförbindelser för samverkan med övriga landet och världen. **Antalet flygresor per capita är högt**
- De faktum att de båda länen är starkt exportberoende kräver **goda förbindelser internationellt**. För **besöksnäringens** utvecklingsmöjligheter är tillgänglighet till flyget avgörande
- **Arlandas funktion** som nationellt och internationellt nav måste säkerställas långsiktigt

Höga smala staplar innebär högt flygresande i relation till invånarantalet.

Källa: Länstransportplaner Norrbotten och Västerbottens län





Botniska Korridoren – för ett sammanhållet Europa

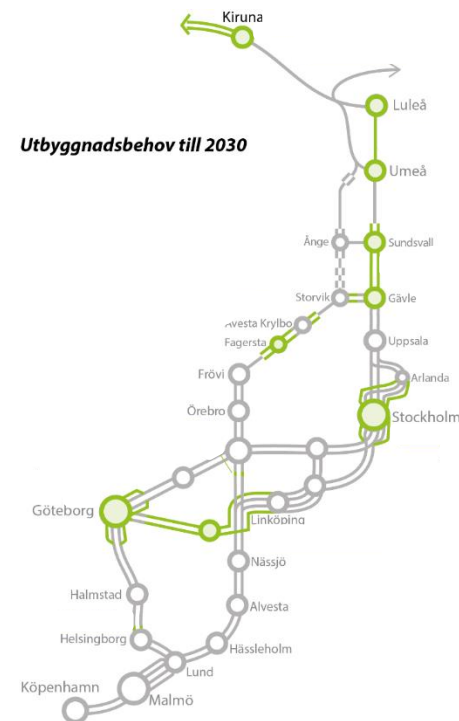
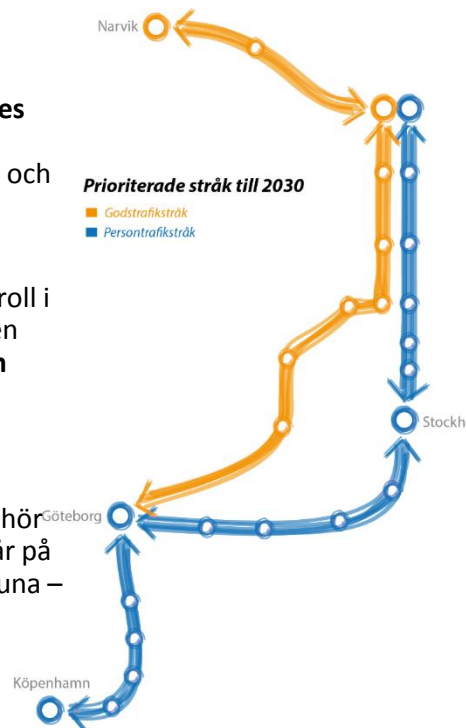
- **Botniska korridoren** är en strategiskt viktig länk i det **europiska transportsystemet** i såväl Sverige som Finland som knyter samman regionerna i öst-västlig och nord-sydlig riktning samtidigt som den kopplar ihop med omvärlden både nationellt och transnationellt.
- Järnvägsinfrastrukturen har idag stora brister, där avsaknaden av en kustnära järnväg är mest påtaglig. För att möta en ökad efterfrågan på transporter och bidra till en hållbar utveckling bedöms **Norrbotniabanan som en absolut nödvändighet**





Nationell vision för ett utveckla järnvägssystemet för gods- och persontrafik

- För att Sverige ska utvecklas **hållbart** och för att **norra Sveriges** förutsättningar ska **nyttjas** på allra bästa sätt behöver järnvägssystemet längs kusten utvecklas för en ökande gods- och persontrafik
- Rapporten "Järnväg 2050 – En vision om järnvägen framtida roll i samhället" illustrerar behoven av infrastrukturutbyggnad. Den visar också på att det finns **tunga aktörer i södra Sverige som stödjer** en sammanhållen utveckling av hela landets järnvägssystem
- Rapporten presenterar **utbyggnadsbehoven till år 2030**. Dit hör **Norrbotniabanan** Umeå – Luleå och utbyggnad till dubbelspår på **Malmbanan** Kiruna – Narvik samt stärkt kapacitet mellan Kiruna – Luleå



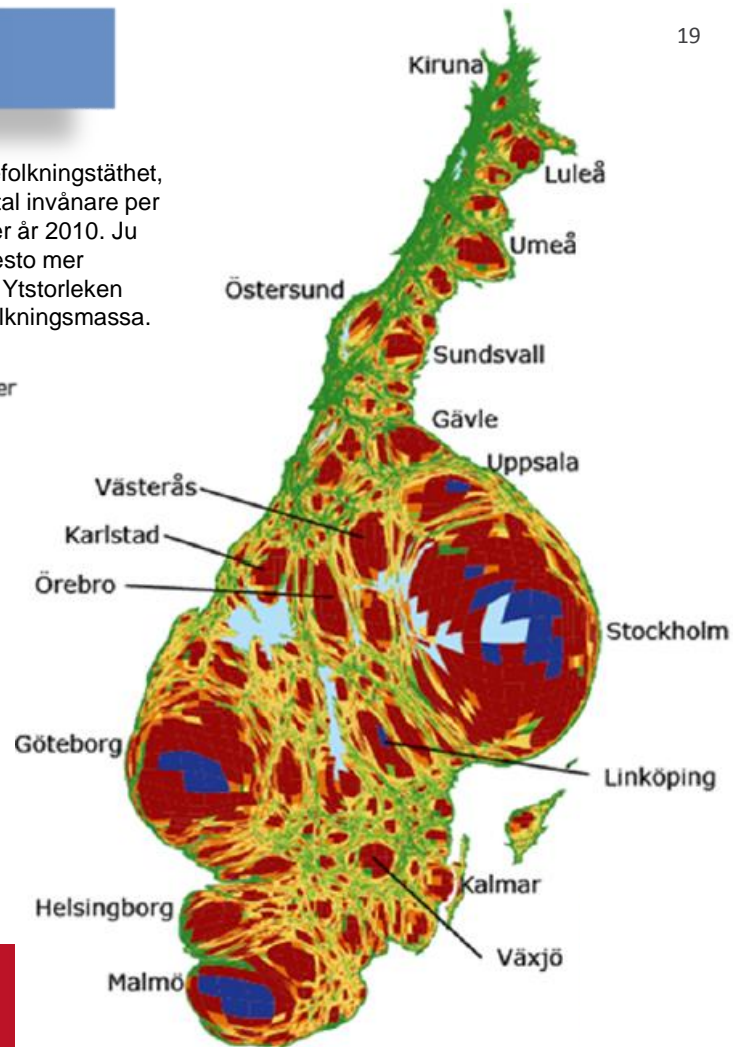
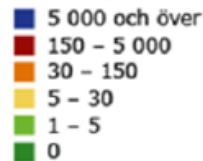
Övergripande prioriterade stråk och utbyggnadsbehov i 2030-perspektiv.
 Källa: Järnväg 2050 - En vision om järnvägens framtida roll i samhället.



Starkt resandeunderlag för Norrbottenbanan

- Det finns **bra underlag för persontrafik** på järnväg längs kuststråket i Norrbotten och Västerbotten. Längs sträckan ligger befolkningstäta städer som ett pärlband, vilket motiverar en utbyggd kustjärnväg
- Genom en utbyggd kustjärnväg **knyps hela norrlandskusten ihop** till större arbetsmarknader. Fler får möjlighet att resa hållbart över längre avstånd, vilket också ger fler möjligheter till arbete och fritid för kvinnor och män
- *”Flera orter med stort resande längs Norrlandskusten, skapar bra förutsättningar för framgångsrik tågtrafik” (citat från SJ)*

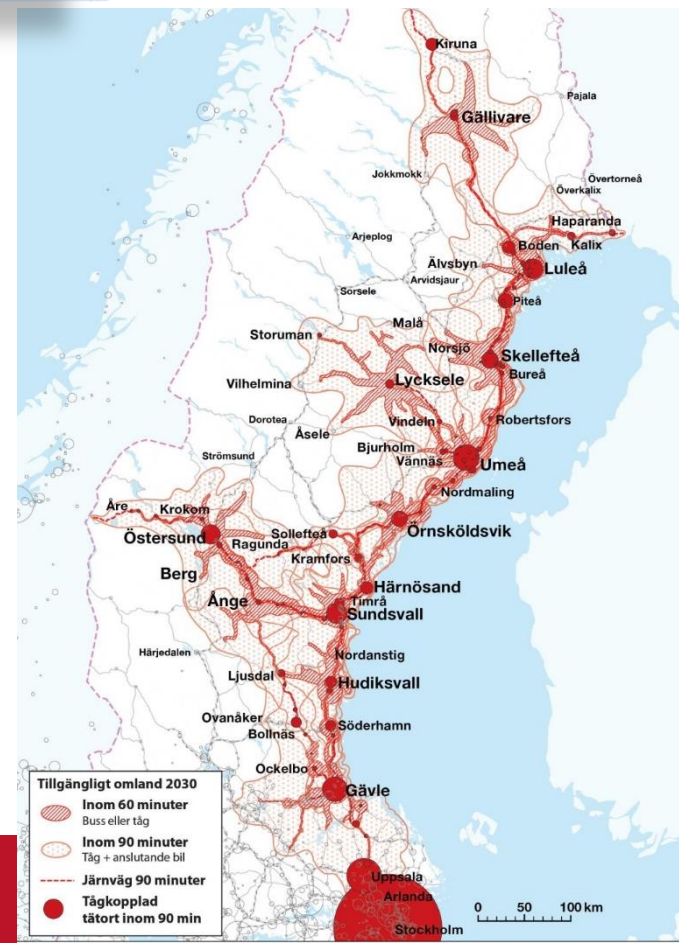
Färgen visar befolkningstäthet, det vill säga antal invånare per kvadratkilometer år 2010. Ju mörkare färg desto mer befolkningstätt. Ytstorleken avser total befolkningsmassa. Källa: SJ/SCB.





Kustjärnvägen skapar effekter för resenärer i hela systemet

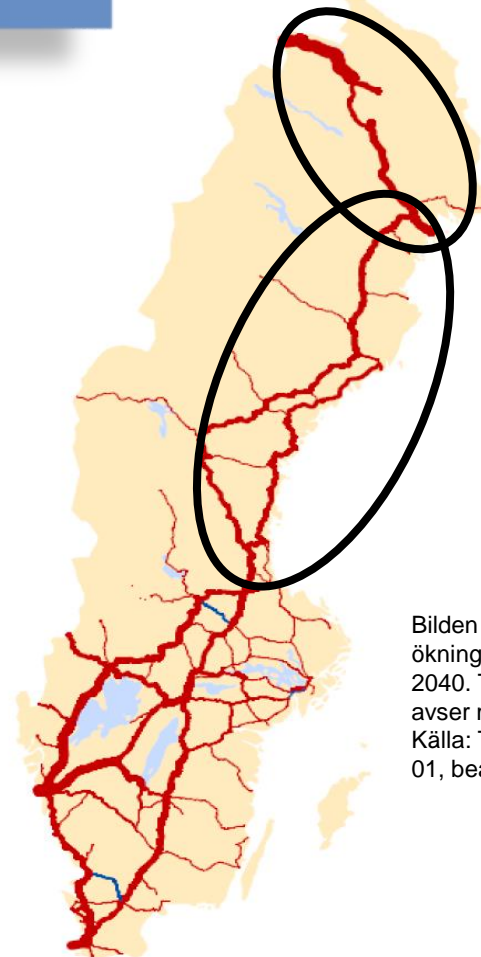
- Med en Norrbottenabana mellan Umeå och Luleå, och en utvecklad persontrafik längs tvärstråken, stärks det **inomregionala samspelet** och större och bredare arbetsmarknader utvecklas
- En utvecklad kustjärnväg som överbryggar avstånden ökar särskilt **kvinnors möjligheter** till arbetspendling samtidigt som **kollektivtrafiken blir attraktivare** för både kvinnor och män
- Den sammantagna effekten blir att den regionala kollektivtrafikens marknadsandel ökar, vilket ger **miljövinster och förbättrad trafiksäkerhet**





Ökade godsflöden på järnväg kräver infrastruktursatsningar

- Trafikverkets prognoser till **2040 visar ökning i Norrbotten och Västerbotten som är likvärdiga med övriga stomnätet**. Detta kräver kraftiga satsningar i Norrbotten och Västerbotten
- Järnvägen samlar ihop transportflöden på de östvästliga transportnäten i Norrbotten och Västerbotten. Det innebär **även stora effekter och behov på anslutande järnvägar**



Bilden visar prognosticerad ökning av godsflöden till år 2040. Tjockleken på linjen avser miljoner nettoton.
Källa: Trafikverket 2016-04-01, bearbetad av Sweco.

Norrbotniabanan

- Nu är det dags!

Bianca Byring

Kollektivtrafikstrateg, Regionala kollektivtrafik-
myndigheten i Västerbotten





Dialogmöte 1 mars Skellefteå

Bianca Byring

Kollektivtrafikstrateg

bianca.byring@regionvasterbotten.se



Övergripande mål i Trafikförsörjningsprogrammet

De övergripande målen, som svarar främst mot nationella mål inom klimat och regional utveckling är:

- 1) Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ökar från 11,9 % år 2010 till 18 % år 2020 och 24 % på sikt.
- 2) Som ett steg på vägen ökar antalet regionala kollektivtrafikresor från cirka 11 miljoner år 2011 till cirka 16 miljoner resor år 2020, en 4 % årlig ökning.¹
- 3) Den geografiska tillgängligheten förbättras. (Eftersträvansmål. Ett mätbart utvecklas under perioden.)
- 4) Öka andelen fordonskilometer i kollektivtrafiken som drivs med förnybara drivmedel från cirka 7,1 % år 2013 till 25 % år 2020.



Påstigande i Västerbotten

Avrundat till närmaste 50 000

Från	Påstigande 2013	Påstigande 2014	Påstigande 2015	
Regionbusstrafik	3 700 000	3 650 000	3 650 000 (liten ökn.)	
Umeå tätortstrafik	6 400 000	6 600 000	7 000 000	8 100 000
Skellefteå tätortstrafik	1 150 000	1 100 000	1 100 000	1 220 000
Lycksele tätortstrafik	35 000	36 000	Upphörde sommar 2015	
Norrtåg-tpgtrafik	500 000	600 000	550 000	515 000
SJ-ej tillgång				(Några hundra tusen?)
Ybuss - ej tillgång				
Totalt, miljoner	11,7 miljoner	11,9 miljoner	12,3 miljoner	Totalt 13,5
			En ökning på cirka 3 % 2014-2015	8 %



Vad behövs för att vi ska nå dit?

Flytta över bilresande (och flygresande) till befintlig kollektivtrafik

Justeringar/omprioriteringar inom befintlig kostnadsram

Utökad eller ny attraktiv kollektivtrafik på strategiskt väl valda ställen

Överflyttning stadstrafiken

Överflyttning tågtrafiken

Överflyttning regionbuss

Stadsregioner

Starka stråk

Landsbygden

ANALYSER





Infrastrukturens roll för att vi ska nå dit?

Flytta över bilresande (och flygresande) till befintlig kollektivtrafik

- Bättre tillförlitlighet och snabbhet i tågtrafiken genom ökad kapacitet, högre tillåten hastighet, elektrifiering, mötesplatser etc.
- Attraktivare bytespunkter, bussfiler....

Utökad eller ny kollektivtrafik på strategiskt väl valda ställen:

- Ökad kapacitet kan vara en förutsättning för utökad tågtrafik
- Ny järnväg som möjliggör tågtrafik





Norrbotniabanan, Ådalsbanan och Ostkustbanan

Bra busstrafik bidrar till regional utveckling och är konkurrenskraftig mot privatbilen, MEN tågtrafik ger stora restidsvinster, mer regionförstoring och större överflyttning från bil.

Botniabanans succé förflyttas norrut genom NBB, ÅDB och OKB

Snabb och högkvalitativ dag- och nattågstrafik från norra Sverige till Stockholm/Göteborg behövs för överflyttning från flyg till kollektivtrafik.

Flyg behövs, men snabb dagtågtrafik gör mer nytta för samspelet inom regionen.



Elektrifiering av Tvärbanan

Tvärstråket ett stråk med potential för ökad marknadsandel kollektivtrafik

Viktigt stråk för arbets- och utbildningspendling, besöksnäring och resor till och från sjukvården.

Tågresande anses av många som bekvämt, attraktivt och konkurrenskraftigt mot bil – viktigt för miljön och för regionförstoringen.

Med både buss- och tågtrafik av hög kvalitet blir kollektivtrafiken totalt sett mer attraktiv och stråket täcks in geografiskt.

I och med elektrifiering kan reservfordon tas in vid behov – ökad tillförlitlighet, kortare faktisk restid.



Inför 4-stegsprincipen i praktiken?

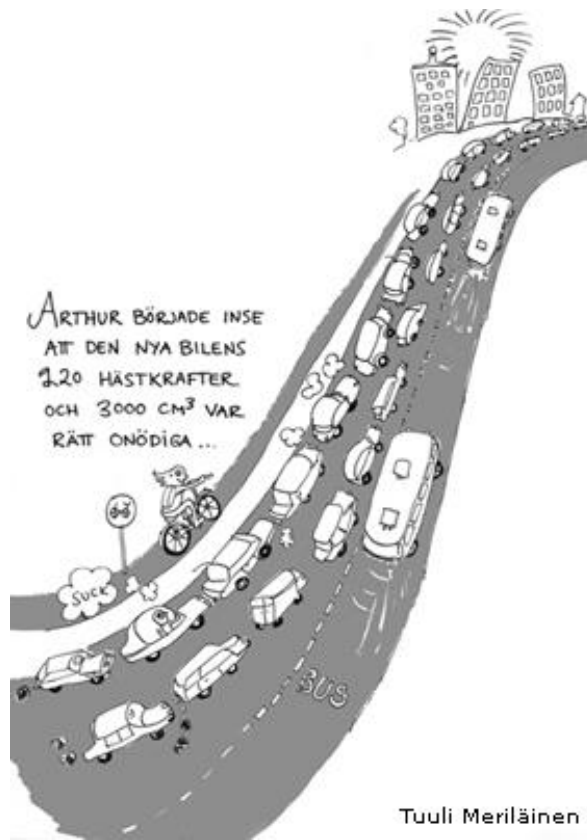
Överflyttning från bil till kollektivtrafik = fysiskt mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (Steg 2)

Utökad trafikering och överflyttning är ekonomiskt mer effektivt än utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen?

Utökad, snabbare och ny trafik driver kollektivtrafikresandet mest!

Landsting och kommuner har ökande sjukvårdskostnader och underskott i kommunala budgetar

Projektmedel får idag inte användas för att bygga upp efterfrågan





Inför 4-stegsprincipen i praktiken?

Suboptimering när olika aktörer finansierar infrastruktur respektive trafikering.

- De som finansierar trafikering (i steg 1 och 2) kan inte prioritera kollektivtrafiken tillräckligt jämfört med lagstadgad verksamhet
- De får inte heller stöd till att testa nya satsningar via projekt
- Regionalt utvecklingsansvariga och staten får inte finansiera trafikering (med vissa undantag)
- Risk för infrastrukturtunga, dyra och mindre miljövänliga lösningar på kapacitets- och trafiksäkerhetsproblem
- Leder till mindre statliga pengar till infrastrukturlösningar där de verkligen behövs



Exempel:

Regeringen satsar 20 miljoner extra på Norrtåg

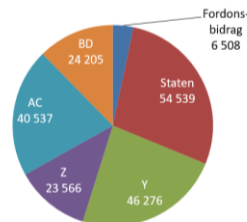
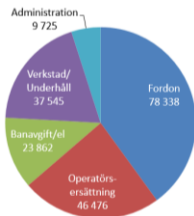


Regeringen satsar 20 miljoner extra på Norrtåg Foto: SVT/arkiv

Finansminister Magdalena Andersson (S) har under sitt Umeåbesök presenterat en ny storsatsning från regeringen. De kommer under året att satsa 20 miljoner extra på tågtrafiken i norr.

– Regeringen kommer i vårändringsbudgeten att satsa 20 miljoner extra på Norrtåg för att säkerställa att det finns riktigt bra trafik och att tågen kan fortsätta att rulla

Budget 2018 hela Norrtåg 195 miljoner kr



Driftsbidrag regionbusstrafiken 245 miljoner kr/år
Driftsbidrag Umeå lokaltrafik cirka 67 miljoner kr/år

Vännäspendeln: 7,4 miljoner kr/år
Linje 15 cirka 5 miljoner kr/år
Linje 55 cirka 4,9 miljoner kr/år

Kommuner och landstings nettokostnad för regional kollektivtrafik 22 miljarder kr/år
Statens kostnad för trafikavtal 0,9 miljarder kr/år



Exempel:

E12 mötesseparering Kulla-Norrfors 7 km 200 miljoner kr

Motsvarar fördubbling av tågtrafik och busstrafik mellan Vännäs och Umeå i 11 år.

E4 mötesseparering Gumboda- Grimsmark, 10 km 250 miljoner

Motsvarar dubbling av regionbusstrafiken i hela länet i ett år

Rastplats Bocksliden 14,8 miljoner kr

Motsvarar en dubbling av kollektivtrafiken Umeå-Vännäs under ett år

Norrbotniabanan 30 miljarder kr

Motsvarar en dubbling av all kollektivtrafik i Sverige under 1,5 år

Budget 2017 utveckling av statens transportinfrastruktur 24 miljarder kr

Vidmakthållande 22 miljarder

Kommuners nettokostnad för väg- och järnvägsnät, parkering 2015 11 miljarder kr

➡ *Infrastrukturen kostar mer än dubbelt så mycket per år som den regionala kollektivtrafiken (23 miljarder)*

(Beakta att infrastruktursatsningar också betjänar godstransporter)



Inför 4-stegsprincipen i praktiken?

Skulle kapacitets- och trafiksäkerhetsproblem på väg kunna lösas billigare och i enlighet med 4-stegsprincipen, om statens medel kunde användas mer flexibelt?

Tanke-exempel:

Mötesseparering Kulla-Norrfors, 200 miljoner, motsvarar en fördubbling av tågtrafiken och busstrafiken mellan Vännäs och Umeå i 11 år.

Skulle fördubblingen lösa kapacitets- och trafiksäkerhetsproblemet bättre och billigare än mötessepareringen?

4 miljarder är 7 % av 57 miljarder, som är statens och kommunernas budget för infrastruktur

4 miljarder räcker till 17 % ökning i Sveriges årliga kollektivtrafikutbud (23 -> 27 miljarder kronor).

Skulle det vara effektivt och miljövänligt om medlen för utveckling och vidmakthållande av statens transportinfrastruktur kunde användas mer flexibelt till både infrastruktur och trafikering?



Besöksnäringen

Annika Sandström

Regionturismchef, Region Västerbotten Turism

Camilla Bondareva

Destinationsutvecklingsstrateg,
Swedish Lapland Visitors Board





norrskén – en reseanledning
Foto: Graeme Richardson

Lenita Eriksson

Ordförande, Stadsbyggnadsnämnden, Luleå
kommun





LULEÅ

- I den arktiska regionen
- I Sverige
- I regionen Norrbotten
- I Luleåregionen





Luleå

Ett kommunikationsnav i regionen

- Regioncentrum
- Största befolkningskoncentrationen norr om Uppsala
- Befolkningsökning

Alla transportslag



Möjligheter

- Stark arbetsmarknadsregion med stor branschbredd
- Stor pendling inom Luleåregionen
- Närhet till Finland och Uleåborg
- Stark lokaltrafik

Luleåregionen störst i Norr



Transportplanerna måste bidra till ett Hållbart transportsystem

- Knyta samman olika transportslag (gods och personer)
- Sjöfart
- Järnväg
- Kollektivtrafik

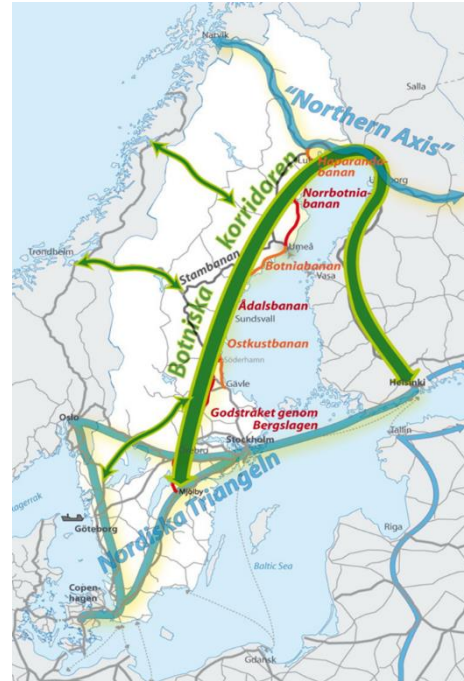


- **Socialt hållbart**
- **Ekologiskt hållbart**
- **Ekonomiskt hållbart**



Norrbotniabanan viktig för hela Sverige

- Del i Botniska korridoren
- Förlängning av järnvägskorridoren ScanMed
- Kapacitetsstarkare och effektivare godstransporter
- Större arbetsmarknadsregion



Malmporten

- Fördjupad farled
 - Nya kajer
 - Högre kapacitet
 - Lägre transportkostnader
 - Mindre miljöpåverkan
- **Effektivare transporter – minskad miljöpåverkan.**
 - **Djupet ökar till Östersjömax 15 meter.**
 - **Max last ca 160 000 ton jämfört med dagens 55 000 ton.**



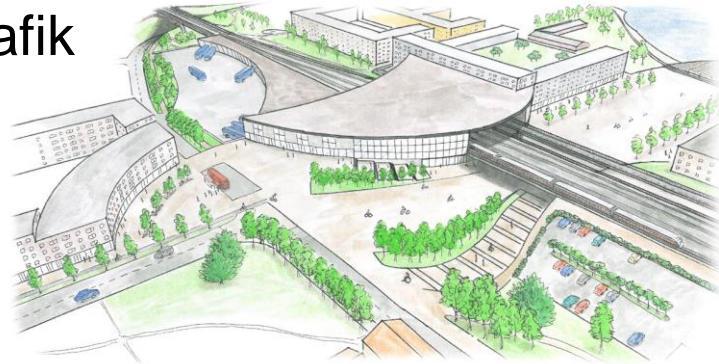
Dubbelspår på Malmbanan

- Robustare järnväg
- Högre kapacitet
- Ger bättre utrymme för pendlings trafik
- Prioritet: Boden - Luleå



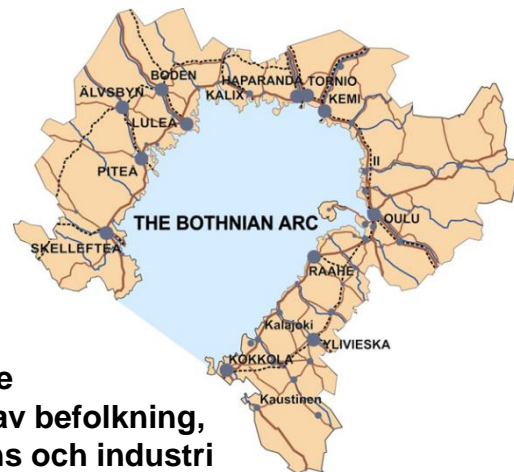
Attraktivt resecentrum i Luleå

- Behövs redan idag
- Knyter ihop tåg- och busstrafik
- Viktigt för pendlingstrafik
- Nödvändigt då
Norrbotniabanan kommer



Persontrafik på järnvägen Luleå – Boden – Kalix – Haparanda – Uleåborg

- Utökad arbets- och studieregion
- Gränsöverskridande



**EUs nordligaste
koncentration av befolkning,
spetskompetens och industri**

700 000 invånare

**2 universitet, forskningsinstitut,
teknikparker**



Sammanfattning

Ett långsiktigt hållbart transportsystem med:

- Norrbotniabanan
- Malmporten
- Dubbelspår Luleå – Boden
- Resecentrum



Magdalena Wäppling

Trafikingenjör, Kiruna kommun





Sök



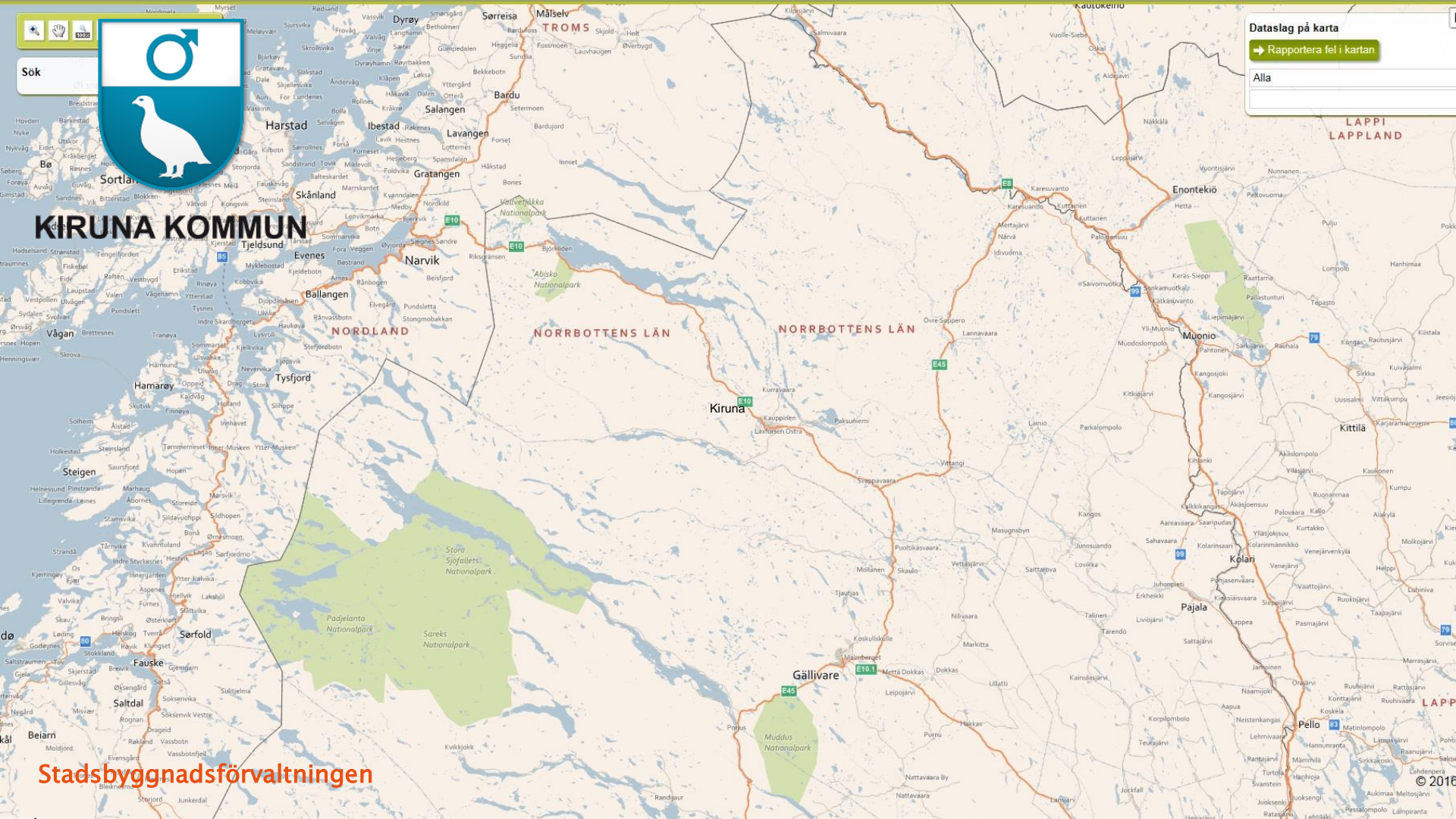
KIRUNA KOMMUN

Stadsbyggnadsförvaltningen

Dataslag på karta

[→ Rapportera fel i kartan](#)

Alla



Kiruna – Riksgränsen - 13 mil

Kiruna – Saivomuotka - 23 mil

Kiruna – Masugnsbyn - 11 mil

Kiruna – Keinovuopio - 27 mil

Kiruna – Vittangi - 7 mil

Kiruna – Jukkasjärvi - 2 mil

Kiruna – Karesuando - 18 mil

Kiruna – Svappavaara - 5 mil

Gällivare – Nikkaluokta - 18 m

Kiruna – Abisko - 9 mil

Gällivare – Svappavaara - 7 mil

Kiruna – Kuttainen - 20 mil

Gällivare – Ullatti - 6 mil

Gällivare – Hakkas - 5 mil

Gällivare – Skaulo - 5 mil

Gällivare – Lappesuando - 6 mil

Gällivare – Ritsem - 18 mil

Kiruna – Gällivare - 12 mil

Gällivare – Killingi - 9 mil

Kiruna/ Gällivare – Luleå 34/24 mil



KIRUNA KOMMUN

Gällivare och Kiruna kommun



BEFOLKNINGSKARTA



Befolkning 2015-12-31

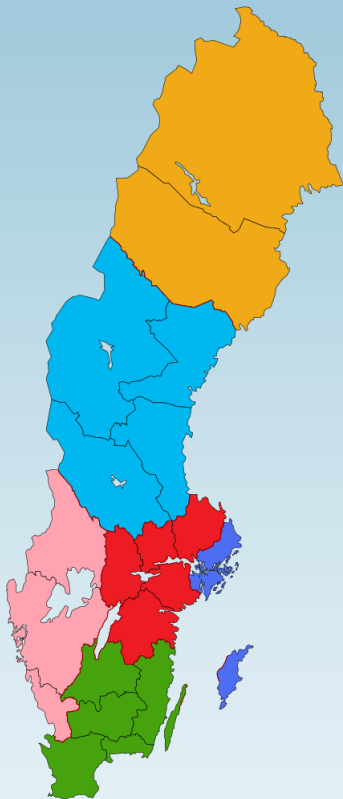
Totalt enligt karta: 23.178
Totalt Kiruna C: 18.024

I Jukkasjärvi ingår följande byar:
Jukkasjärvi
Laxforsen
Poikkijärvi
Kauppinen



KIRUNA KOMMUN

Region nord – Norrbotten – Kiruna - Gällivare





E10 och E45

Arbets-/Skolpendling – hela regionen även ner till kusten

Entreprenörstrafik – Kiruna – Svappavaara – Gällivare

Sjukresor – Kiruna, Gällivare, Sunderbyn – men även från byar till närmaste vårdcentral

Turism – hela regionen

Godstransporter – hela regionen





KIRUNA KOMMUN

E10 och E45

Vad vill vi ha?

Säkerhet, trygghet, tillgänglighet och framkomlighet. God vägstandard sommar som vinter

2+1 väg

Viltstängsel

Hastighet

Kollektivtrafik – Hållplatser med pendelparkeringar



Malmbanan – Enkelspårig järnväg för persontåg, godståg och malmtåg



Malmbanan mellan Boden och Riksgränsen är 50 mil lång. Enligt Trafikverket är Malmbanan vår tyngst trafikerade järnväg och en av Sveriges viktigaste järnvägar.

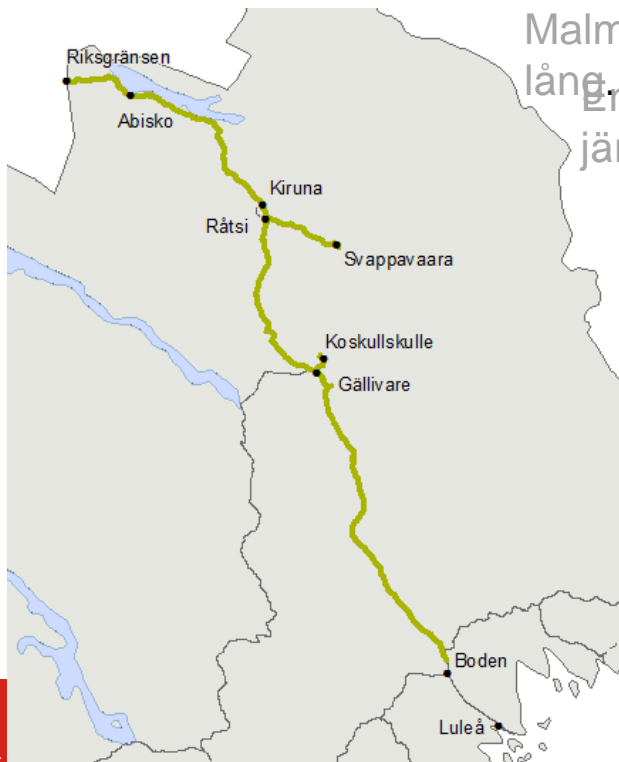
Med tåg kan du resa från Luleå till Kiruna 5 ggr /dag av dessa går 2 tåg vidare till Narvik (samt omvänt). Mellan Kiruna och Narvik går det idag sammanlagt 22 malmtåg per dygn i båda riktningarna och mellan MalMBERGET och Luleå tio tåg per dygn.

Kraven ökar med längre och tyngre tåg på sträckan.

Ny bangård i Kiruna – omlastning av gods från tåg till lastbil för fortsatt resa i regionen men även till Norge.



Malmbanan – Enkelspårig järnväg för persontåg, godståg och malmtåg



Malmbanan mellan Boden och Riksgränsen är 50 mil lång. Enligt Trafikverket är Malmbanan vår tyngst trafikerade järnväg och en av Sveriges viktigaste järnvägar.

Vad vill vi ha?

Säkerhet, trygghet, tillgänglighet och framkomlighet.
Kortare restider och tillförlitlighet!

Större möjlighet till pendling till arbete eller studier mellan Kiruna, Gällivare och Boden/Luleå!

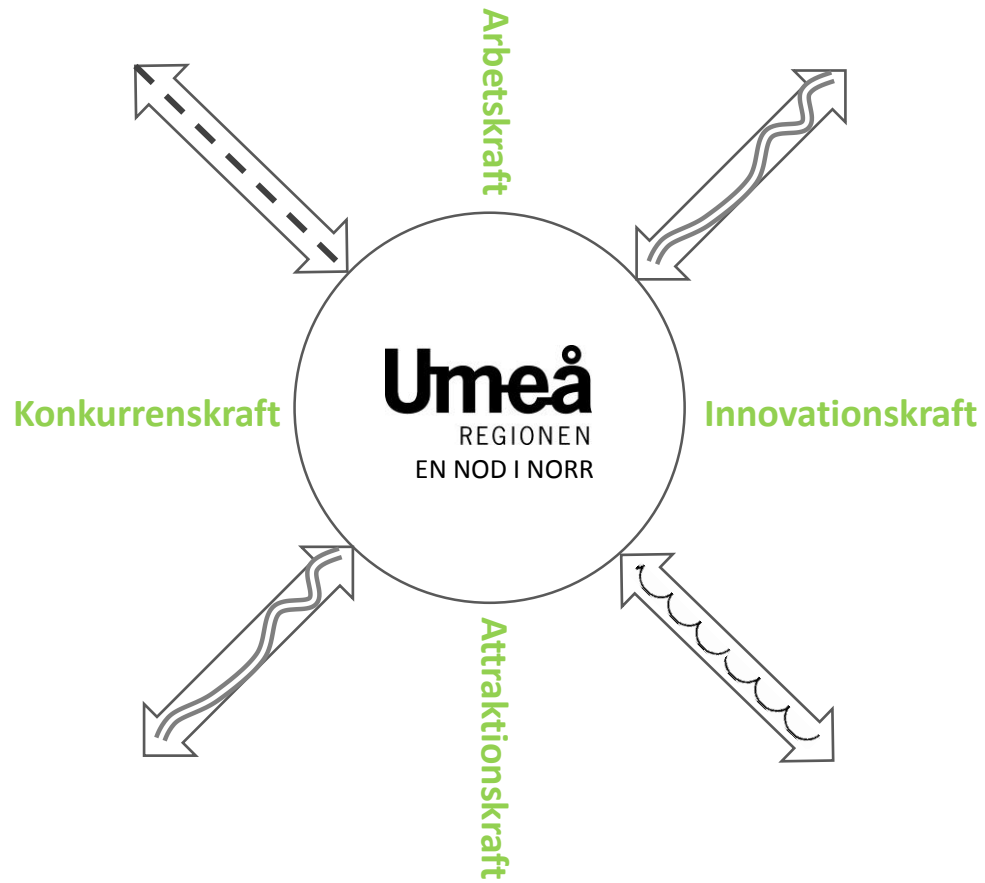
Pendeltåg mellan Kiruna – Gällivare 1,5 timme
Säkra, trygga sjukresor med tåg

Möjlighet till att fler godstransporter flyttas från väg till järnväg

Tomas Sikström

Infrastrukturstrateg, Umeåregionen

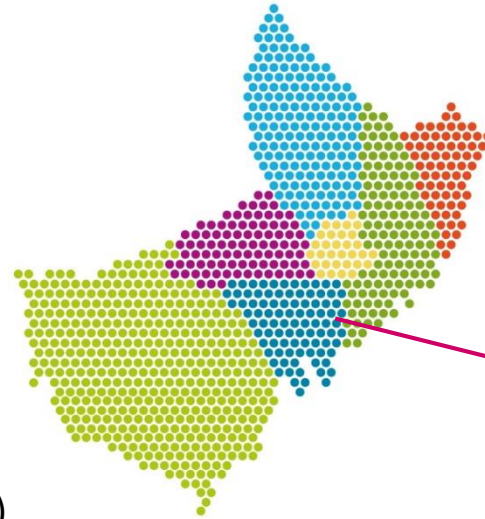




Umeåregionen

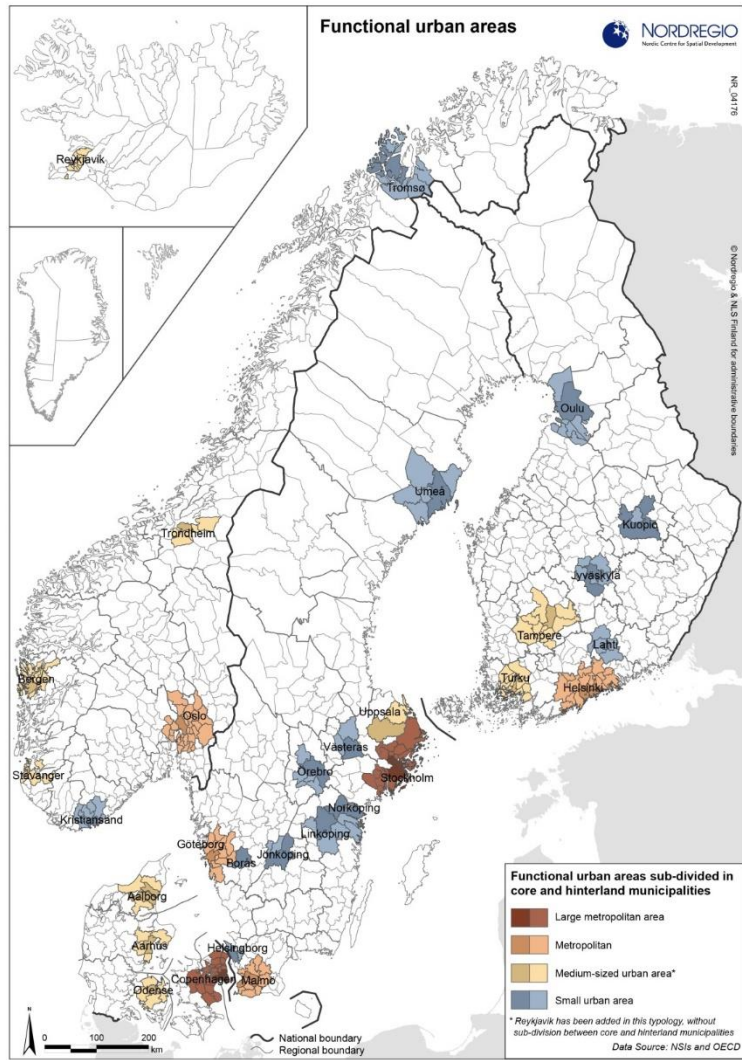
Sju kommuner i samverkan

- Bjurholm (2 454 invånare)
- Nordmaling (7 132 invånare)
- Robertsfors (6 784 invånare)
- Umeå (122 892 invånare)
- Vindeln (5 413 invånare)
- Vännäs (8 695)
- + Örnsköldsvik (55 964 invånare)



Nära 210 000 invånare i regionen (1 jan 2017)

Functional urban areas



NR_04179

© Nordregio & N.E.S. Finland for administrative boundaries



Umeåregionens ”tre ben”

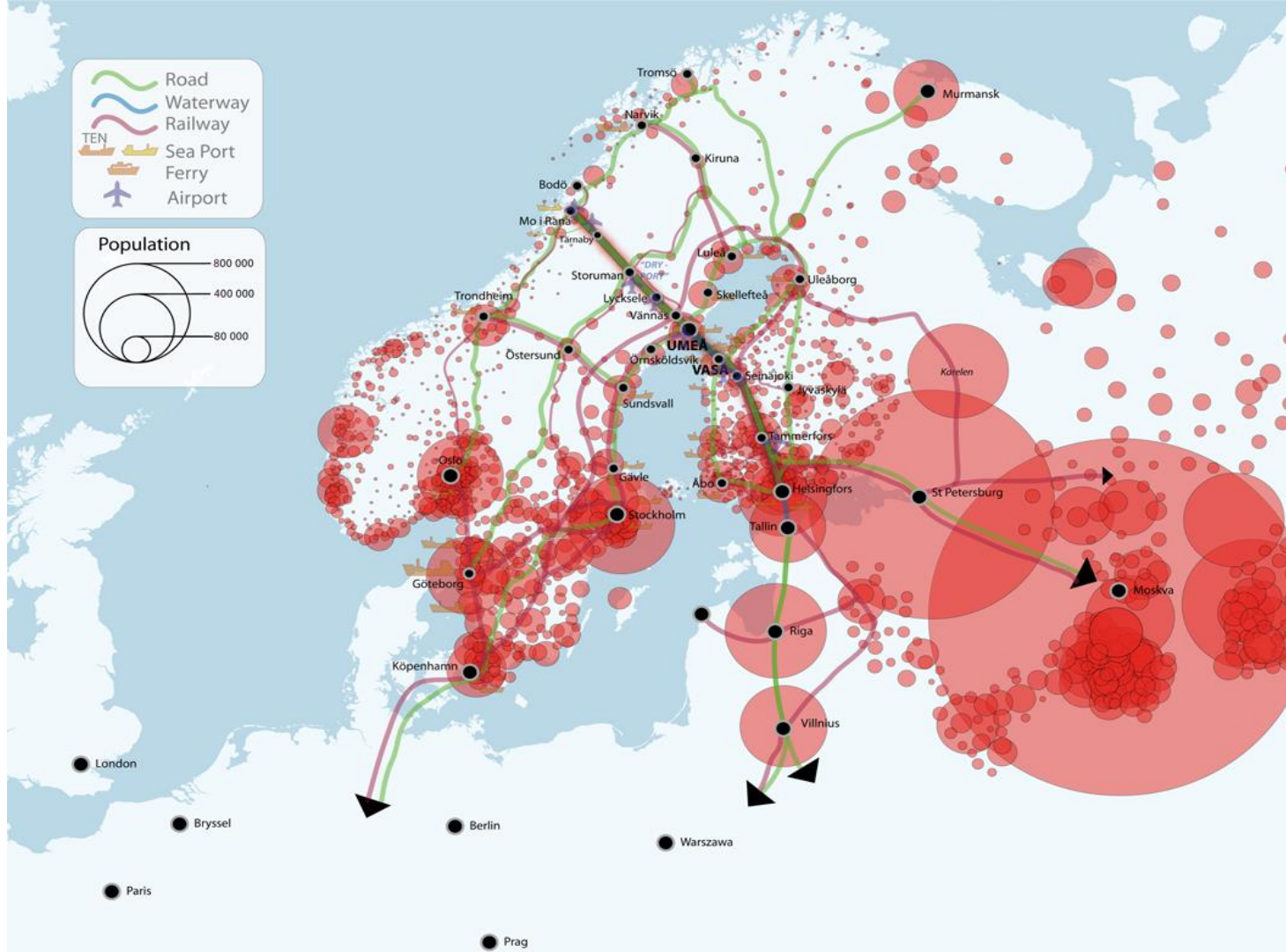
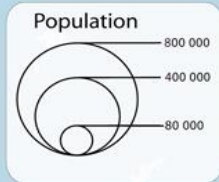
- **UTVECKLA UMEÅREGIONEN**
positiv utveckling i en kommun är positiv utveckling den funktionella regionen
- **EFFEKTIVISERA KOMMUNAL FÖRVALTNING**
bättre välfärdsservice till alla som lever i vår region
- **DEMOKRATISK FÖRANKRING**
transparens, konsensus och kommunalt självstyre




Strategi för infrastruktur för regional konkurrensförmåga och tillväxt

Några viktiga perspektiv och aktuella diskussionsfrågor i Umeåregionen







” Idag är inte längre den geografiska positionen avgörande för ett lands välfärd, nu är i stället frågan hur duktiga vi är på att överbrygga distansen mellan vår och andras geografiska position ”

symfoni”

Citat från boken ”Transporternas

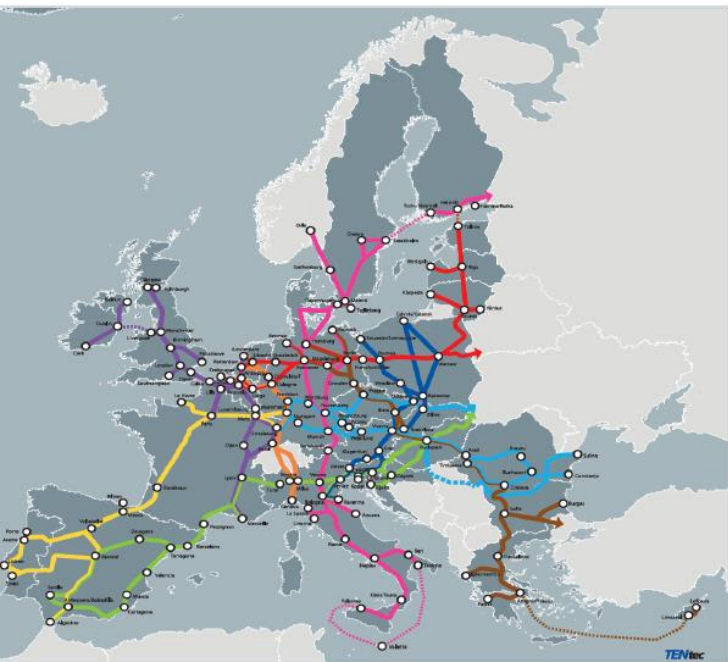
SE PÅ VÅR OMVÄRLD - HUR AGERAR DE ?

- Vilka skall vi jämföra oss med ?
- Vilka bör vi samarbeta med ?
- Flernivå-samordning

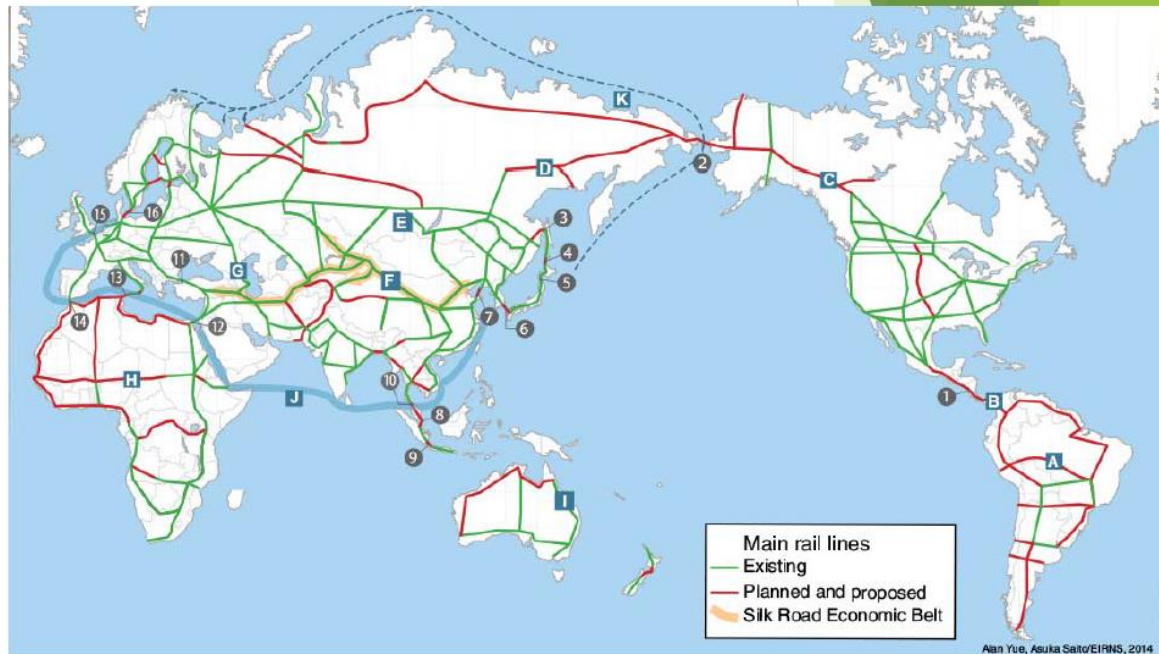


2 viktige aktører som påvirker transportutviklingen i Norden

► EU



► Kina





Ministry of Transport
Republic of Latvia


TEN-T NETWORK – BALTIC SEA REGION

TEN-T Roads



TEN-T Railways





Vår inventering av investeringsbehoven fokuserar på de investeringar som stärker denna korridor.

Dvs de objekt som skapar helheten längs denna korridor och de objekt som skapar tydliga länkar in i denna korridor, t.ex.

Nordland – Västerbotten och t.ex.

Nordland – Tröndelag.

Ostkustbanan

Norr Botniabanan

Trondheim

Sundsvall/Härnösand



NARVIK

HAPARANDA/
TORNIO

VAINIKKALA

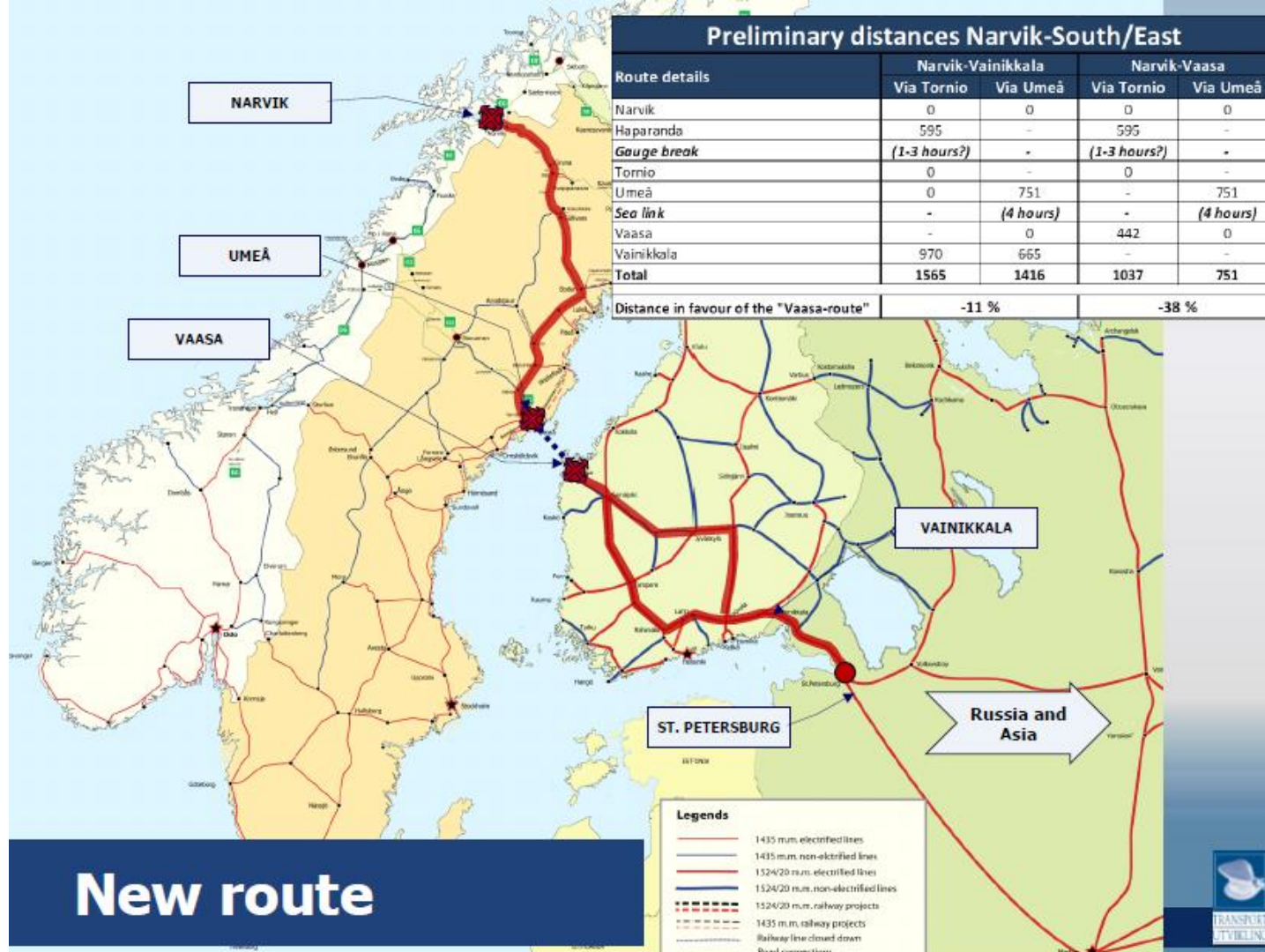
ST. PETERSBURG

Russia and
Asia

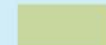



- Legends**
- 1435 mm. electrified lines
 - 1435 mm. non-electrified lines
 - 1524/20 mm. electrified lines
 - 1524/20 mm. non-electrified lines
 - - - 1524/20 mm. railway projects
 - - - 1435 m.m. railway projects
 - - - Railway line closed down
 - - - Road connections

Traditional routes



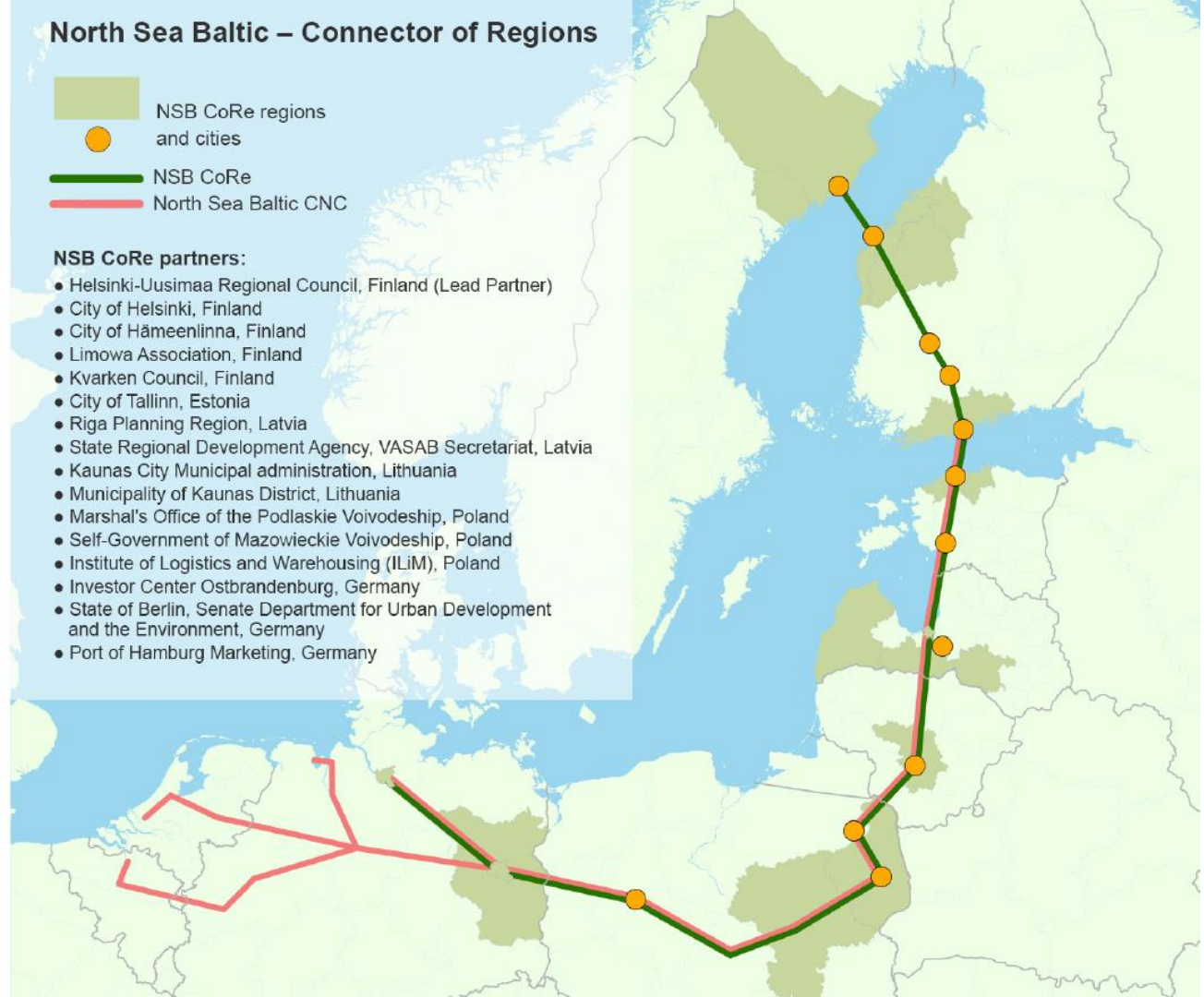


North Sea Baltic – Connector of Regions

-  NSB CoRe regions and cities
-  NSB CoRe
-  NSB CoRe
-  North Sea Baltic CNC

NSB CoRe partners:

- Helsinki-Uusimaa Regional Council, Finland (Lead Partner)
- City of Helsinki, Finland
- City of Hämeenlinna, Finland
- Limowa Association, Finland
- Kvarken Council, Finland
- City of Tallinn, Estonia
- Riga Planning Region, Latvia
- State Regional Development Agency, VASAB Secretariat, Latvia
- Kaunas City Municipal administration, Lithuania
- Municipality of Kaunas District, Lithuania
- Marshal's Office of the Podlaskie Voivodeship, Poland
- Self-Government of Mazowieckie Voivodeship, Poland
- Institute of Logistics and Warehousing (ILiM), Poland
- Investor Center Ostbrandenburg, Germany
- State of Berlin, Senate Department for Urban Development and the Environment, Germany
- Port of Hamburg Marketing, Germany



CLEANTECH COMPANIES

VAASA, VÄSTERBOTTEN, ÖRNSKÖLDSVIK



CLEANTECH
KVARKEN



CLEANTECH KVARKEN

Cleantech Kvarken är en del av en långsiktig branschsatsning på cleantechområdet i Västerbotten, Vasaregionen och Örnsköldsvik och stärker genom gränsöverskridande samarbete de regionala satsningarna Energy Vaasa i Finland och Cleaner Growth i norra Sverige.

Här finns starka branscher inom bl.a. energi, skog, IT och life science där miljörelevansen är en drivande kraft. Satsningen ska bidra till fler kommersiellt bärkraftiga produkter och tjänster, växande företag och en hållbar tillväxt.

UTÖKAT AFFÄRSSAMARBETE GER MÖJLIGHETER

Projektet innebär stora möjligheter både för näringslivet och offentliga bolag inom vatten, avlopp och energi. Inriktningen för projektet ligger framför allt på nya marknader, men det här ska också leda till ett utökad affärssamarbete mellan oss.

FINLAND 9-70

9	DEVELOPMENT SERVICES	40	MERVENTO
10	ABB FINLAND	41	MUOVA
11	ADIABATIX	42	PROHOC
12	AMPNER	43	RIKTA
13	ARCTEQ	44	SOP METAL
14	BTB PLAZA	45	PEPT
15	CELLPAC	46	THE SWITCH
16	CITEC	47	TARKMET
17	COMSEL SYSTEM	48	THERE CORPORATION
18	COSMOS, CLS-ENGINEERING	49	TK ENGINEERING
19	DANFOSS	50	UPCODE
20	DEVATUS	51	UPCPRINT
21	EDUPOWER	52	UPONOR INFRA
22	EFC FINLAND	53	TEKNIQ
23	ENGMAN SERVICES	54	VAMP
24	ESCARMAT	55	VED
25	ETHA WIND OY	56	VNT MANAGEMENT
26	FINVACON	57	TYÖKALUVALMISTUS NISULA
27	EXOVA METECH	58	WAPICE
28	FIDELIX	59	WASA METAL WORKS
29	GEOPIPE	60	WELAS
30	GLOBAL FIRE SOLUTIONS	61	WE TECH
31	KYRÖNMAAN CNC-KONEISTUS	62	WÄRTSILÄ ENERGY SOLUTIONS
32	LEINOLAT GROUP	63	WÄRTSILÄ MARINE SOLUTIONS
33	KILKANEN	64	WÄRTSILÄ SERVICES
34	T-DRILL	65	ÖSTERBERG GROUP
35	UWIRA	66	MANOR
36	LEIMEC	67	KGN TOOL
37	LOGSET	68	PETSMO PRODUCTS
38	LUMITAR ALT FINLAND	69	WEL-MACH
39	MAINTBOX	70	ÖSTERBERG PLASTICS

SWEDEN 75-123

75	DEVELOPMENT SERVICES	102	LÄTTELEMENT
76	ADD CREAM	103	MEDICIVENT
77	ALAB	104	MTC-MILJÖTEKNISKT CENTER
78	ATEA	105	NORDIC FLANGES
79	BIOCOOL	106	PRISMALENCE
80	BIOENDEV	107	PULPEYE
81	BOSTADEN	108	RACoon MILJÖFILTER
82	CGI	109	RGS 90
83	CORE IT	110	SEKAB
84	CRANAB	111	SKELLEFTEÅ KRAFT
85	ECOBIOFUEL	112	SMART CLIMATE
86	ECOCLIME	113	SP PROCESSUM
87	ELFOREST TECHNOLOGIES	114	SPACETIME
88	ENETJÄRN NATUR	115	SPEKTAKON
89	ENVIBAT	116	STENGER & IBSEN CONSTRUCTION
90	ENVIX NORD	117	SVENSK RENLUFTSTEKNIK
91	ERGOVIS	118	THORDAB
92	ESAM	119	TYRÉNS
93	EUROCON	120	UMÉÅ ENERGI
94	FÄLT COM	121	VIMEK
95	GREENEXERGY	122	VOC TECHNOLOGY
96	HYBRICON	123	WAREN
97	INDEXATOR ROTATOR SYSTEMS	124	XORE
98	INPIPE SWEDEN	125	ÖMV
99	JÄRVEN ECOTECH	126	ÖRNALP UNOZON - VIFLOW GROUP
100	LOGSCOM	127	ÖVIK ENERGI
101	LUNALEC		



Botniska korridoren på svensk sida är en strategisk utveckling av ScanMed-korridoren

Botniska korridoren på finsk sida är en strategisk utveckling av North Sea-Baltic-korridoren



European Commission

TENtec

- | | | |
|--|--|---|
| ■ ÖSTERSJÖN-ADRIATISKA HAVET | ■ ORIENTEN/ÖSTRA MEDELHAVET | ■ ATLANTEN |
| ■ NORDSJÖN-ÖSTERSJÖN | ■ SKANDINAVIEN-MEDELHAVET | ■ NORDSJÖN-MEDELHAVET |
| ■ MEDELHAVET | ■ RHEN-ALPERNA | ■ RHEN-DONAU |

”Baskartan” för vårt kommande strategiska arbete i Umeåregionen



Fokus på att stärka och utveckla:

TEN-strukturen

E12-stråket
Kvarken Link
Norrbotniabanan

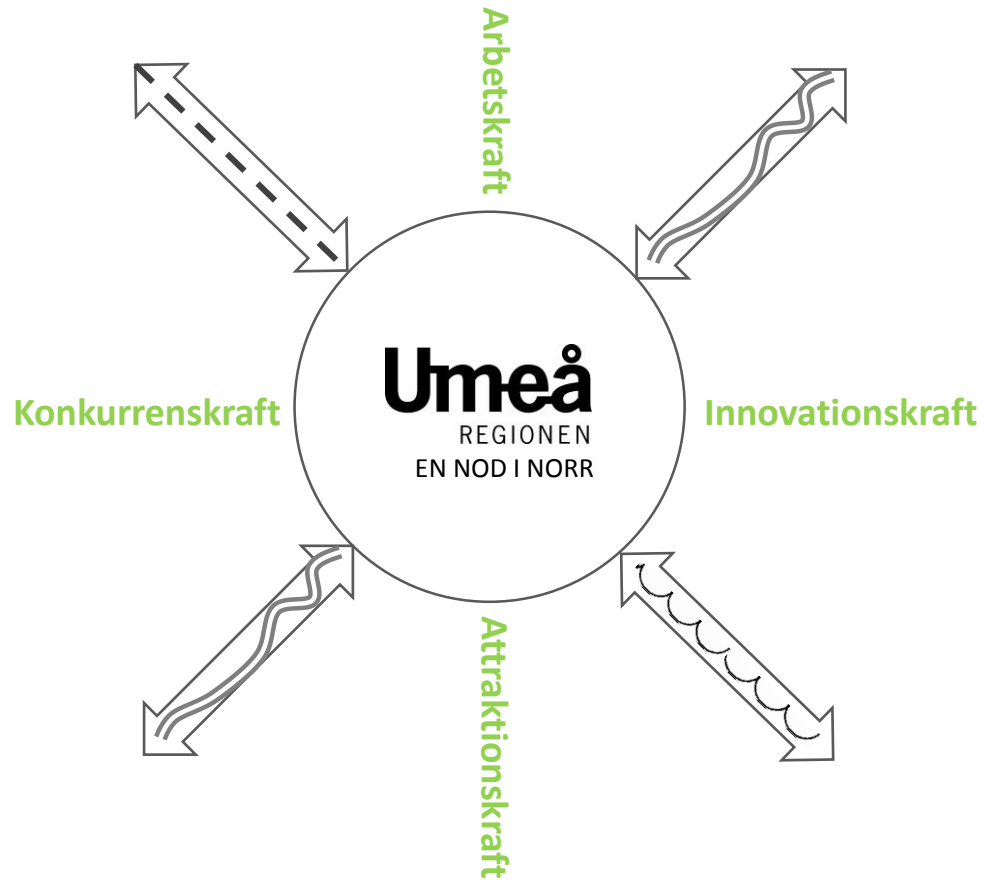
**Pendlingsstråken mellan
orterna i Umeåregionen**

både väg och järnväg

Ledord

Tillgänglighet
Säkerhet
Miljö
Kostnadseffektivitet







Inlandsbanan

#Inlandsbanan



Inlandsbanan

- 105 mil lång
- 11 % av järnvägen i Sverige
- Ägs av staten
- Förvaltas av Inlandsbanan AB
- Inlandsbanan AB ägs av 15 kommuner





Kapacitetshöjningar

- **2011-2012** Bärighetshöjning
Arvidsjaur-Gällivare Stax 20 ton
- **2014 & 2016** Bärighetshöjning
Sveg-Brunflo Stax 22,5 ton
- **2017-2018** Fjärrstyrning av nio
strategiska drifts-/mötesplatser



Vidmakthålla status

- Drift & underhåll, prioriterade åtgärder 2018-2029, användarorienterade prestandamål (nätkapacitet och tågprestanda)
- 4% årlig uppräkningsentreprenadindex med start 2018, 153 250 kkr
- 2 300 Mkr i anslag för drift och underhåll fördelat på 2018-2029.

Eftersatt underhåll



Slipersskuld.

- Slipersbyte och slipersförtätning Arvidsjaur-Gällivare.
- 210 Mkr fördelat på 2018-2020
- Effektmål: Bärighetshöjning från Stax 20t till Stax 22,5t.



Brounderhåll

- Start ommålning broar Mora-Gällivare
- 120 Mkr fördelat på 2018-2029.
- Effektmål: Vidmakthålla broar

Reinvesteringar

Rälsbyte Sveg-Brunflo

- Utbyte 34kg räler till 50kg räler (12 mil)
- 300 Mkr fördelat på 2021-2023
- Effektmål: Hastighetshöjning lokdragna tåg från 40 km/h till 70 km/h

Rälsbyte Arvidsjaur-Gällivare

- Utbyte 34kg räler till 50 kg räler (8 mil)
- 200 Mkr fördelat på 2024-2025
- Effektmål: Hastighetshöjning lokdragna tåg från 40 km/h till 70 km/h



Reinvesteringar



GSMR

- Utbyte radiolänkantenner och basradio-stationer Mora-Gällivare.
- 36 Mkr fördelat på 2018-2020
- Effektmål: Vidmakthålla funktion



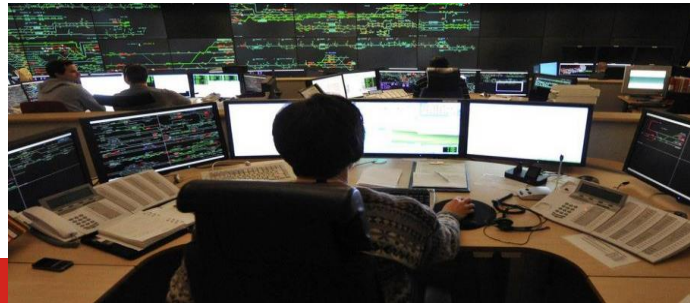
Rustning Arvidsjaur-Jörn

- Slipersbyte och rustning av plankorsningar och signalanläggningar
- 150 Mkr fördelat på 2019
- Effektmål: Kapacitetshöjning av Inlandsbanan.

Investeringar

ERTMS

- Införande av ERTMS Regional Mora-Gällivare
- 500 Mkr fördelat på 2026-2030.
- Effektmål: Vidmakthålla trafikledning



Peter Forsell

VD, Västerbottens Handelskammare

Susanne Wallin

VD, Norrbottens Handelskammare

Robert Forsberg

Ordförande Norrbottens Logistikråd





Regionens oberoende företrädare för näringslivet.

Möjliggörare för Internationella Handel
i medlemsföretagens intressen



Infrastruktur för ett hållbart Sverige



Infrastruktur för ett hållbart Sverige

- Transportslagen kompletterar varandra – de konkurrerar inte med varandra!
- Intermodala transporterna – tänk ej stuprör
 - Hur kopplar vi ihop investeringar
- Stråk
 - Öst-västlig riktning
 - Nord-sydlig riktning
- Effektiv logistik är en förutsättning för konkurrenskraft



Infrastruktur för ett hållbart Sverige.

Sjöfart

- Se sjöfartens potential
- Infrastrukturinvesteringar är relativt billiga
- Isbrytning är underhåll av sjöväg och ska anslagsfinansieras (sker ej idag)
- Hamnarna är viktiga



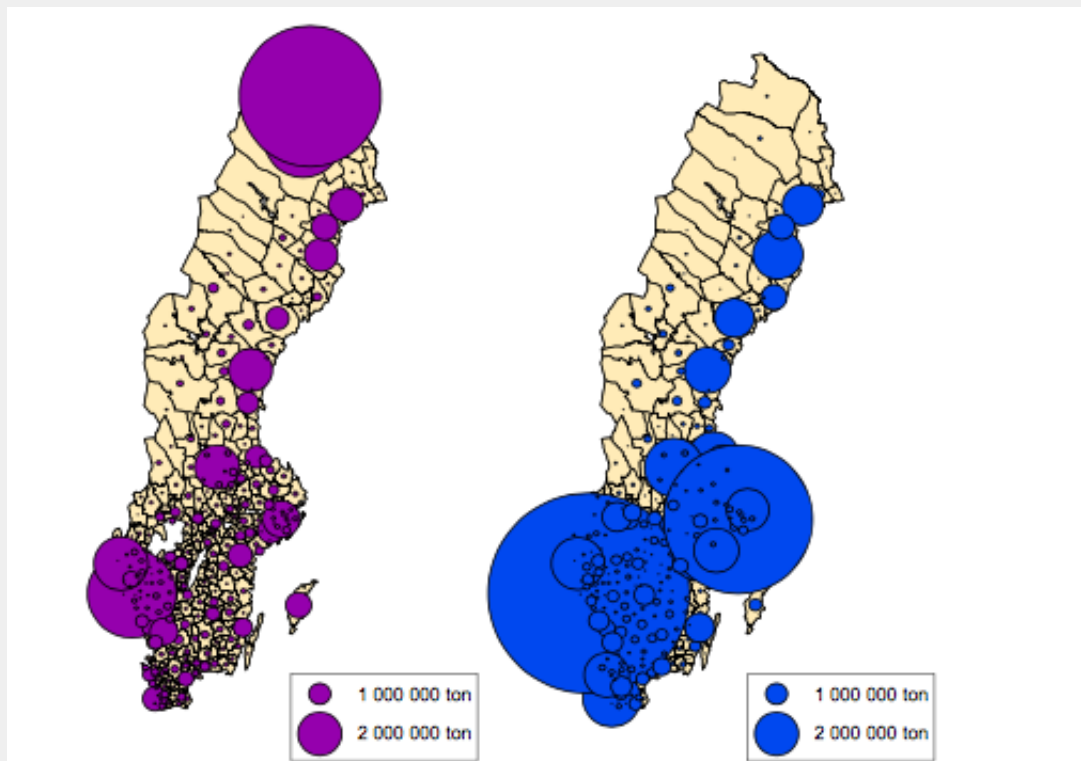
Infrastruktur för ett hållbart Sverige

Järnväg

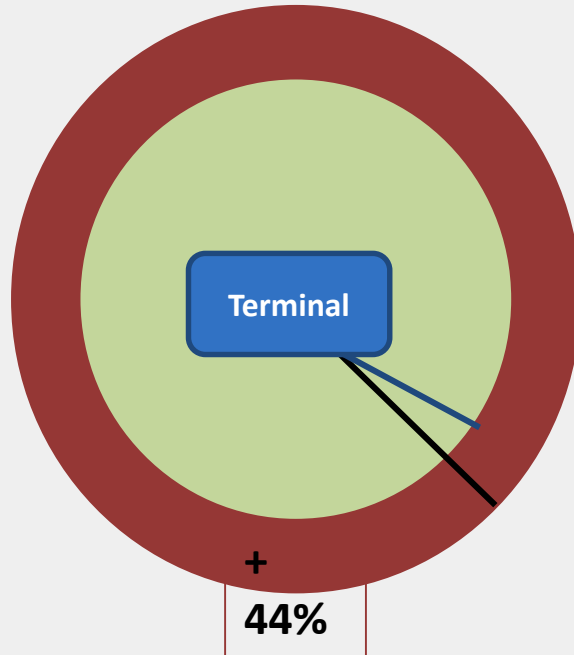
- Hållbara transporter
- Tillförlitlighet!
- Järnvägen är ett system
- Underhåll!

Den viktigaste frågan för järnvägen är tillgänglighet och förtroende!

- Längre och tyngre tåg
- Prioriteringar Centralort / Landsbygd



Figur 2.1: Geografisk fördelning av svensk produktion (vänster) och förbrukning (höger) av varor; ton 2006.
Källa: Egen bearbetning, baserat på data från Trafikverkets Samgodsmoell, version 1.0 (Trafikanalys, 2016g).



20 % minskad transportkostnad



44 % ökat upptagningsområde



Fokus på genomförandet

Godsets utmaningar behöver prioriteras:

- Uppdaterade samhällsekonomiska kalkylmodeller behövs som inte systematiskt undervärderar nyttor med gods
- Fokus på robusthet, tillförlitlighet och redundans (samma banstandard)



Norrbottens Logistikråd

Norrbottens Logistikråds mål är att främja, gemensamt förbättra och tillsammans sprida budskapet om de logistiska förutsättningarna för industrin i Norrbotten.

Logistikrådet innefattar enbart regionalt näringsliv med större behov av godstransporter utan andra intressenter. Detta för att kunna fokusera på det producerande näringslivets direkta behov, och för att kunna vara ett direkt språkrör som kan agera oberoende av transportslag eller offentlig inblandning.

Västerbottens trafikutskott

Trafikutskottet är ett viktigt utskott i Handelskammarens verksamhet. Infrastrukturfrågor är en av de viktigast enskilda frågorna för näringslivet i länet. En väl fungerade infrastruktur för både personer och gods är en grundförutsättning för våra frågor.

Trafikutskottet arbetar aktivt för att arbeta både med såväl långsiktiga som dagsaktuella frågeställningar. Vi utgör också en remissinstans för bland annat trafikverket.

Viktiga frågor som vi har på bordet just nu är: Norrbotniabanan, Kvarkenförbindelsen, flygskatten, kilometeravgiften för godstransporter, sänkt hastighet på drygt 20 mil av våra länsvägar. BK4



Norrbottens Logistikråd



Västerbottens trafikutskott

Lars Köhler, Ordförande, Consultor
Jonas Eriksson, Norra Skogsägarna
Magnus Norlén, Boliden AB
Christer Andersson, Volvo Lastvagnar
Margaretha Gustafsson, SCA Logistic
Carina Ahlfeldt, Åkeriföreningen Norr
Rickard Westerberg, Setra Group
Kenneth Bergsten, Postnord
Peter Forsséll, Västerbottens Handelskammare
Lars Konradsson, Schenker

Okoordinerade höjningar av skatter och avgifter

Svaveldirektiv

Vägslitageavgift

Banavgifter

Farleds- och lotsavgifter

Flygskatt

Ökad bränsleskatt

= Försvårar

- Tillväxt

- Investeringar

- Välfärd

- Hållbarhet

- Konkurrenskraft

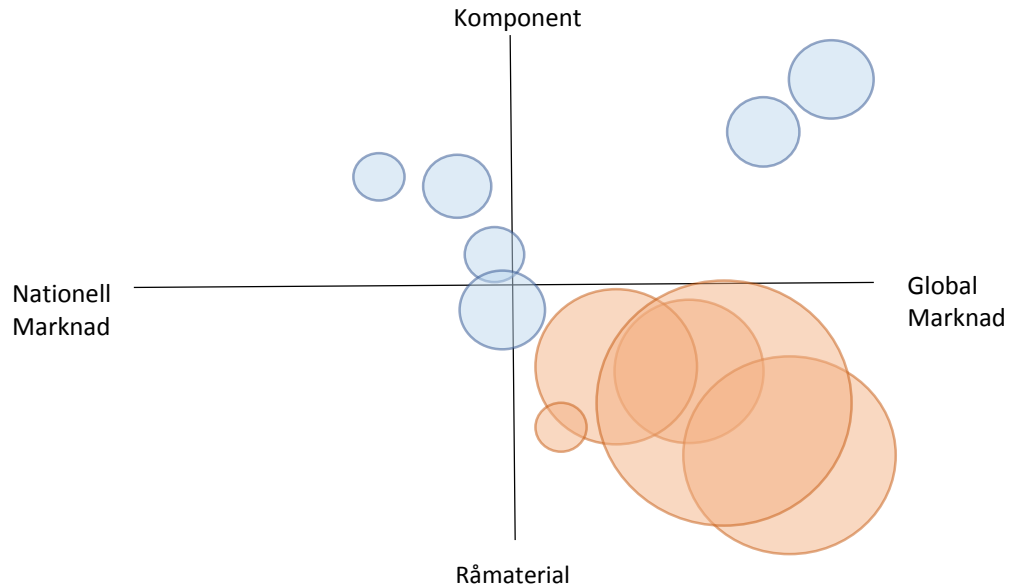
- Minskade arbetstillfällen

= Förflyttar sina verksamheter till södra Sverige alt. till andra länder












Alla positiva till

- Samhällsomställningen
- Omställningen till fossilfritt
- Morötter











Företagens kontext














Den totala konsekvensen är i omfattningen **385-405 Mkr**
exklusive LKAB och Gestamp Hardtech

Påлага	Mätperiod	Enhet											
Svaveldirektiv:	Årskostnad 2016	Mkr	<1%	0,8	0,6	N/A	1,4	17,4		25	>120	N/A	
Höjda banavgifter:	Årskostnad 2016	Mkr		0,7	0,5	N/A	1,3	4,8	7,2	20	60,0		
	Ökning jämfört med 2009	Mkr	1,0	0,1		N/A	0,3	1,0			50,0		
	Ökning jämfört med 2015	Mkr		1,2	1,0	N/A			1,1	11	7,0		
Indexuppräknad drivmedelskatt:	Ökning 2015-2016	Mkr	1,0	6,0	13,0	1,0	1,6	2,3		-	10,0		
Vägslitageavgift:	Årskostnad med 2016 års volymer (10 kr/mil)	Mkr	3,1	7,3	9,3	1,0	5,9	17,9		12,0	42,9		
	Årskostnad med 2016 års volymer (12 kr/mil)	Mkr	3,7	8,7	11,1	1,2	7,1	21,5	-	20,0	51,4		
Nya farledsavgifter:	Kostnadsökning jämfört med 2016	Mkr	<1%	-	N/A	N/A	-	0,2	0,8-1,0		1,0	N/A	
Transportstyrelsens höjda avgifter:	Kostnadsökning jämfört med 2016	Mkr	<1%	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1		

Den största andelen av kostnadsökningen står lastbilstrafiken för vilket är kopplat ofta till inkommande råvara snarare än leverans till slutkund, **totalt 115-145 Mkr** om vi bortser från det redan beslutade svaveldirektivet.

Påлага	Mätperiod	Enhet										
Svaveldirektivet:	Årskostnad 2016	Mkr	<1%	0,8	0,6	N/A	1,4	17,4		25	>120	N/A
Höjda banavgifter:	Årskostnad 2016	Mkr		0,7	0,5	N/A	1,3	4,8	7,2	20	60,0	
	Ökning jämfört med 2009	Mkr	1,0	0,1		N/A	0,3	1,0			50,0	
	Ökning jämfört med 2015	Mkr		1,2	1,0	N/A			1,1	11	7,0	
Indexuppräknad drivmedelskatt:	Ökning 2015-2016	Mkr	1,0	6,0	13,0	1,0	1,6	2,3		-	10,0	
Väglitageavgift:	Årskostnad med 2016 års volymer (10 kr/mil)	Mkr	3,1	7,3	9,3	1,0	5,9	17,9		12,0	42,9	
	Årskostnad med 2016 års volymer (12 kr/mil)	Mkr	3,7	8,7	11,1	1,2	7,1	21,5	-	20,0	51,4	
Nya farledsavgifter:	Kostnadsökning jämfört med 2016	Mkr	<1%	-	N/A	N/A	-	0,2	0,8-1,0		1,0	N/A
Transportstyrelsens höjda avgifter:	Kostnadsökning jämfört med 2016	Mkr	<1%	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1	

Mindre aktörer på en global marknad med transportintensiv produktion (timmer in/förädlad skogsråvara ut) kan **tappa 50% årsvinsten** på grund av ökade transportkostnader genom transportpålagor (baserat på EBITD 2015)

Påлага	Mätperiod	Enhet											
Svaveldirektiv:	Årskostnad 2016	Mkr	<1%	0,8	0,6	N/A	1,4	17,4		25	>120	N/A	
Höjda banavgifter:	Årskostnad 2016	Mkr		0,7	0,5	N/A	1,3	4,8	7,2	20	60,0		
	Ökning jämfört med 2009	Mkr	1,0	0,1		N/A	0,3	1,0			50,0		
	Ökning jämfört med 2015	Mkr		1,2	1,0	N/A			1,1	11	7,0		
Indexuppräknad drivmedelskatt:	Ökning 2015-2016	Mkr	1,0	6,0	13,0	1,0	1,6	2,3		-	10,0		
Vägslitageavgift:	Årskostnad med 2016 års volymer (10 kr/mil)	Mkr	3,1	7,3	9,3	1,0	5,9	17,9		12,0	42,9		
	Årskostnad med 2016 års volymer (12 kr/mil)	Mkr	3,7	8,7	11,1	1,2	7,1	21,5	-	20,0	51,4		
Nya farledsavgifter:	Kostnadsökning jämfört med 2016	Mkr	<1%	-	N/A	N/A	-	0,2	0,8-1,0		1,0	N/A	
Transportstyrelsens höjda avgifter:	Kostnadsökning jämfört med 2016	Mkr	<1%	-	0,1	-	-	-	-	-	0,1		

Långsiktiga spelregler och strategier

- Det verkar saknas helhetssyn i en komplex fråga
- Långsiktiga spelregler med nationell styrning och internationell anpassning verkar saknas
- Logistiksystemen har i vissa avseenden uppnått kapacitetstak och pålagor kommer troligen inte ge omdisponering, utan konsekvensen blir en avståndsbeskattning
- Det går att effektivisera systemet genom att klassa fler vägar enligt BK4 och öka kapacitet och tillförlitlighet i järnväg
- Transportbehovet minskar troligen inte och behovet av smarta logistiklösningar kommer att öka
- Premiera klimatsmarta transportlösningar där senast teknik nyttjas.

Ökad handel eller nya gränshinder?

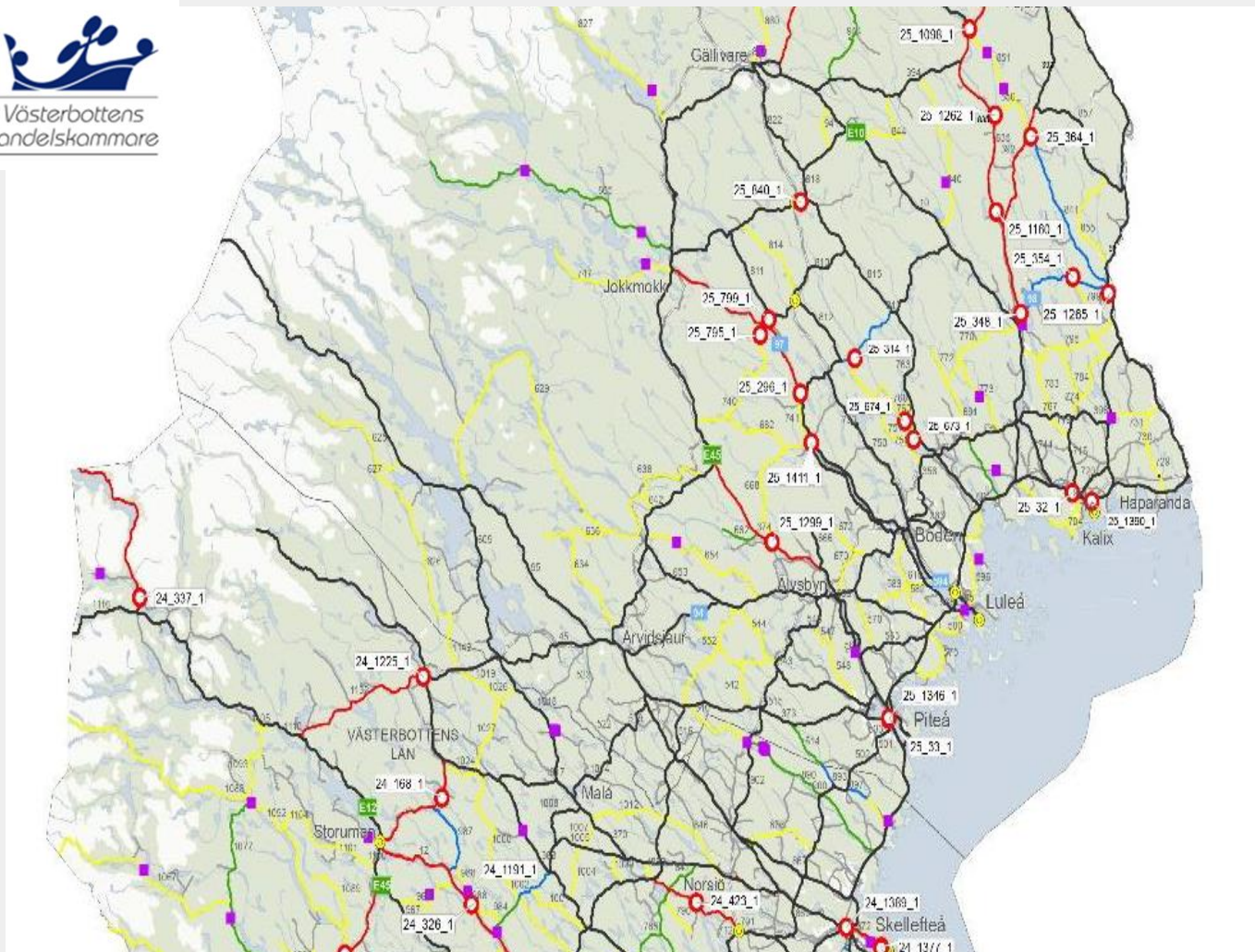




Infrastruktur för ett hållbart Sverige

Väg

- Bärighet viktig
- 74 tons fordon minskar antalet fordon på vägarna
 - Hållbara transporter
- Effektivare fordon gynnar basindustrin – Finlandsmodellen BK4
- Enskilda vägar viktig del av vägnätet







Tillsammans för fortsatt tillväxt/hållbarhet..

KRAFTSAMLING

*Norrbottens Handelskammare, Västerbottens
Handelskammare, Handelskammarna i våra tre
länder m.fl....*



Susanne Wallin
Vd Norrbottens Handelskammare

susanne.wallin@north.cci.se
0920-45 56 62



Peter Forssell
Vd Västerbottens Handelskammare

peter.forssell@handelskammaren.ac
010 – 130 82 51



Robert Forsberg
Ordförande Norrbottens Logistikråd

robert@north.cci.se
0920-45 56 63

Ine Hilling

Senior Rådgivare, Statens Vegvesen





Statens vegvesen

Å være seg selv nærmest



«Mitt hem är så
ringa, dess dörr
är så låg, men
aldrig en kärare
boning jag såg
på hela den
grönskande
jorden» C.P. Nyblom





Norske prioriteringskriterier



NNB

Netto nytte per budsjettkrone

TILLEGGSKRITERIER

Samfunnssikkerhet
Sammenhengende standard
Sammenhengende utbygging



Norsk regionalpolitikk og nordområdefokus

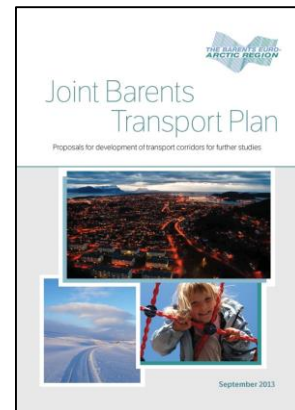
Våren 2017 vil regjeringen legge fram en revidert nordområdestrategi, den 4. i rekken. Strategien vil man blant annet legge vekt på havet som en viktig ressurs i nord.

Regjeringen vil skape levende byer og distrikter i hele landet

Pressemelding | Dato: 17.02.2017

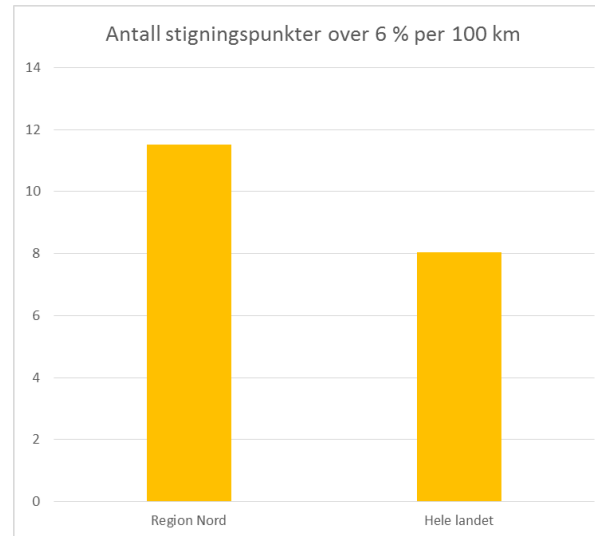
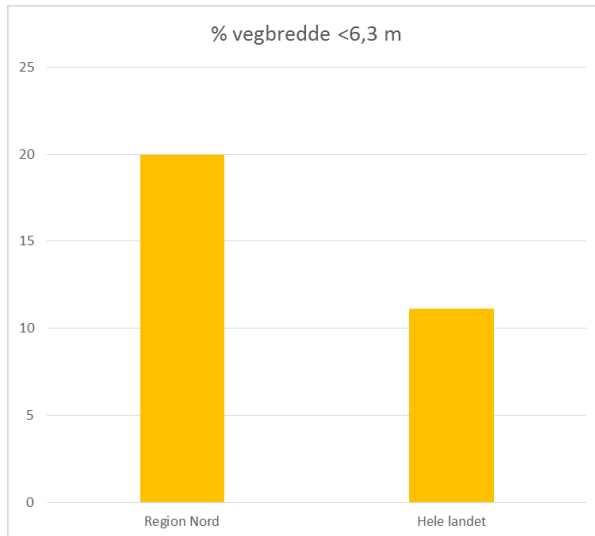


Del 3 av 3. Vad händer med resten av Sverige? Vad ska folk jobba med, leva för och tänka om sig själva? Journalisten Po Tidholm testar landsbygdens lösningar. Kan vi stjäla tomten från Finland eller Norges regionalpolitik? Vad kan få flyktingarna att stanna kvar?





Nord-norske veier er for smale, svingete og bratte





Basisdokumentet Nasjonal transportplan

12.4 Nordområdene

Nordområdestrategien slår fast at Norge har ambisjon om å utvikle et effektivt transportsystem i Barents-regionen, med gode interne forbindelser mellom landene, og med gode eksterne forbindelser til verdensmarkedene. Transportsystemet bør skape nye muligheter for viktige næringer.



Regjeringen Solberg Nordkloden 2014



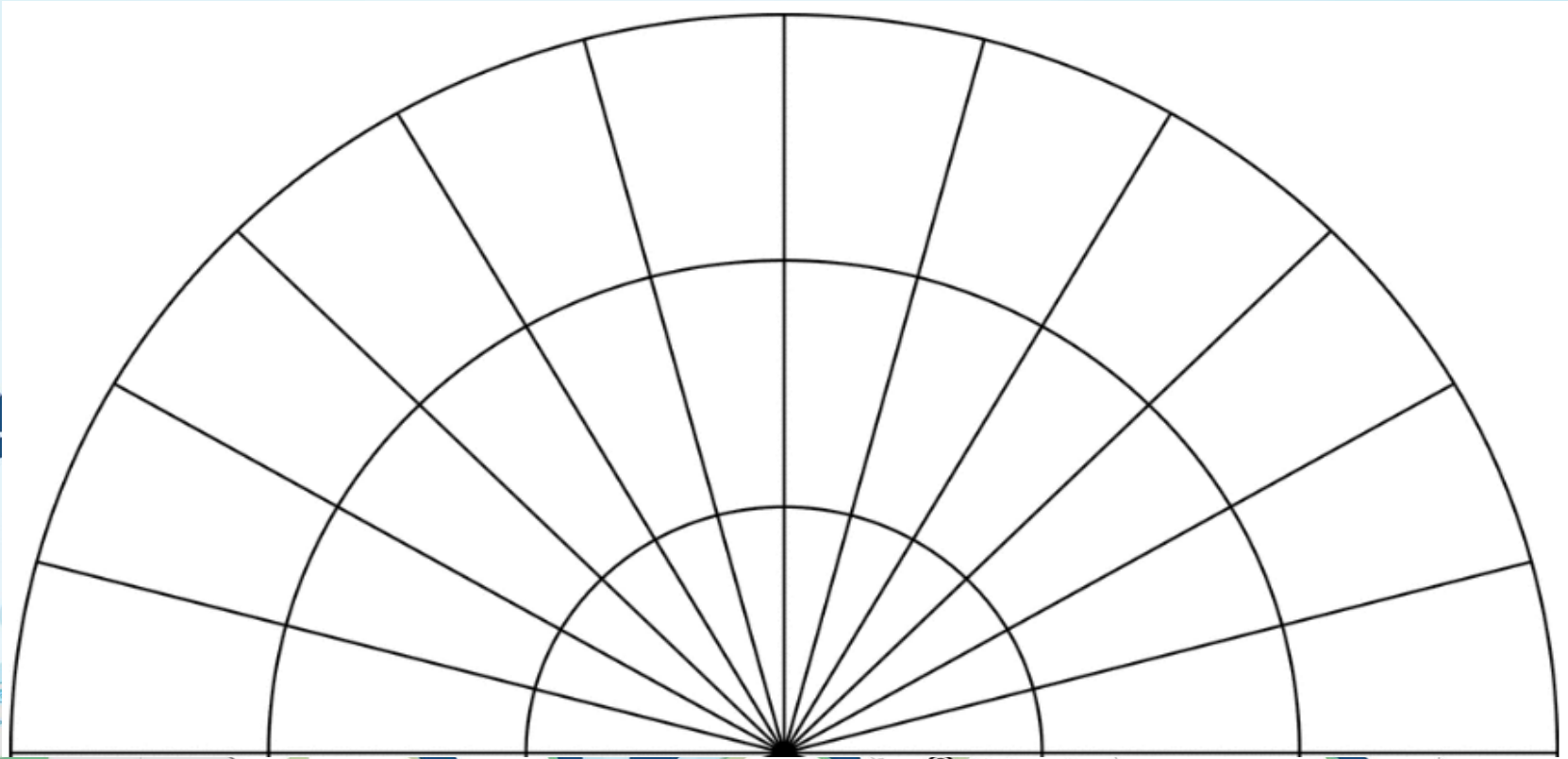
Norge har som ambisjon å utvikle et effektivt transportsystem i Barentsregionen.



Joint Barents Transport Plan 2013

Russia, Finland, Sweden and Norway have the ambition to develop an efficient transport system in the Barents Region with good internal connectivity between the Barents countries and with good external links to world markets. The transport system should facilitate Barents regional development and create new opportunities for important industries. The transport system should be developed in a manner that safeguards the environment and improves safety and accessibility for all.

Prioritert transportnett i Barentsregionen



Umeå

Kajaani

Archangelsk

6b Veg- og jernbaneprosjekter i nordområdene rangert etter netto nytte per budsjettkrone. Omfatter prosjekter i hovedkorridorane i Joint Barents Transport Plan

Liste over aktuelle JBTP-prosjekter var en del av departementets bestilling til basisdokumentet:

- Listet etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Mest lønnsomt er investeringer i Ofotbanen/Malmbanan

JBTP-satsing i NTP?

	Rute	Anleggskostnad inkl mva (1000kr)	Netto nytte (1000kr)	Netto nytte pr budsjettkrone - NNB
Dobbelspor Ofotbanen	8	2 000		2,09
Oppgradere Narvik terminal	8	250		0,00
Godstiltak Nordlandsbanen	7	1 050		0,00
Rv 80 Vestmyra - Klungset	7	270	-99	-0,38
E6 Narvik sentrum	8a	750	-541	-0,61
E6 Rotsundelv - Langslett	8b	100	-55	-0,66
E6 Nordkjosbotn-Hatteng	8b	1 279	-867	-0,71
E6 Megården-Mørsvikbotn	8a	7 960	-6 059	-0,75
E6 Ulvsvågskaret	8a	1 250	-929	-0,76
E6 Hamarøy	8a	710	-591	-0,8
Rv 80 Naurstadhøgda-Lødi	7	800	-614	-0,81
E6 Alta sentrum, avlastning	8a	900	-717	-0,82
E6 Høybukta vest-Kirkene	8a	690	-593	-0,93
E6 Skarberget - Ballangen	8a	1 500	-1 288	-0,94
E6 Kvæangsfjellet	8a	700	-720	-0,96
E6 Narvik - Bjerkvik	8a	1 200	-1 193	-0,98
E6 Saksenvik - Finneid	7	1 600	-1 493	-0,99
E6 Alta - Skaidi	8b	1 900	-1 787	-1,00
E6 Kålfjordbergan	8b	500	-458	-1,01
E6 Sørrelva - Borkamo	7	1 000	-925	-1,02
E6 Brandvoll - Olsborg	8a	1 700	-1 648	-1,03
Rv 92 Karasjok - Gievdneguoika	8b	3 400	-3 483	-1,04
Rv 93 Alta - Suolovuopmi	8b	1 200	-1 176	-1,06
E8 Sørbotn-Laukslett	8a	2 200	-2 310	-1,1
E8 Riksgrensen - Skibotn	8b	950	-997	-1,12
E6 Olfjord - Lakselv	8b	2 100	-718	-1,12
Rv 93 Kløfta	8b	805	-952	-1,13
Rv 893 Riksgrensen - Neiden	8b	300	-312	-1,15
Sum		37 765	-30 527	



Historisk er nasjonale forbindelser prioritert

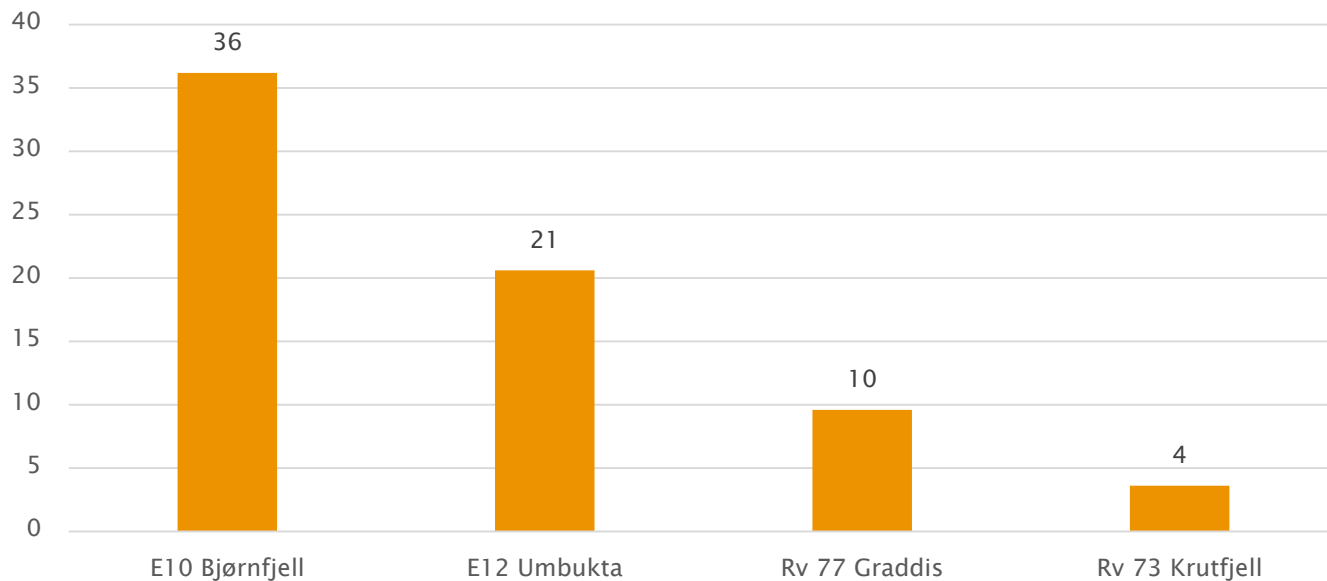
Eksempel fly:

Lufthavn	Total pax 2016	Lufthavn	Total pax 2016
ALTA LUFTHAVN	377 294	MEHAMN LUFTHAVN	24 512
ANDØYA LUFTHAVN	57 945	MO I RANA LUFTHAVN	127 404
BARDUFOSS LUFTHAVN	242 716	MOSJØEN LUFTHAVN	83 518
BERLEVÅG LUFTHAVN	14 869	NARVIK LUFTHAVN	25 708
BODØ LUFTHAVN	1 801 249	RØST LUFTHAVN	16 028
BRØNNØYSUND LUFTHAVN	133 393	SANDNESSJØEN LUFTHAVN	101 123
BÅTSFJORD LUFTHAVN	29 148	STOKMARKNES LUFTHAVN	106 727
HAMMERFEST LUFTHAVN	172 441	SVALBARD LUFTHAVN	170 014
HARSTAD NARVIK LUFTHAVN	715 272	SVOLVÆR LUFTHAVN	84 448
HASVIK LUFTHAVN	14 484	SØRKJOSEN LUFTHAVN	25 882
HONNINGSVÅG LUFTHAVN	25 410	TROMSØ LUFTHAVN	2 104 861
KIRKENES LUFTHAVN	314 555	VADSØ LUFTHAVN	104 697
LAKSELV LUFTHAVN	61 208	VARDØ LUFTHAVN	32 063
LEKNES LUFTHAVN	113 595	VÆRØY LUFTHAVN	8 842
		Totalt alle Nord-norske lufthavner	7 089 406



Antall stenginger pr vinter på grenseovergangene

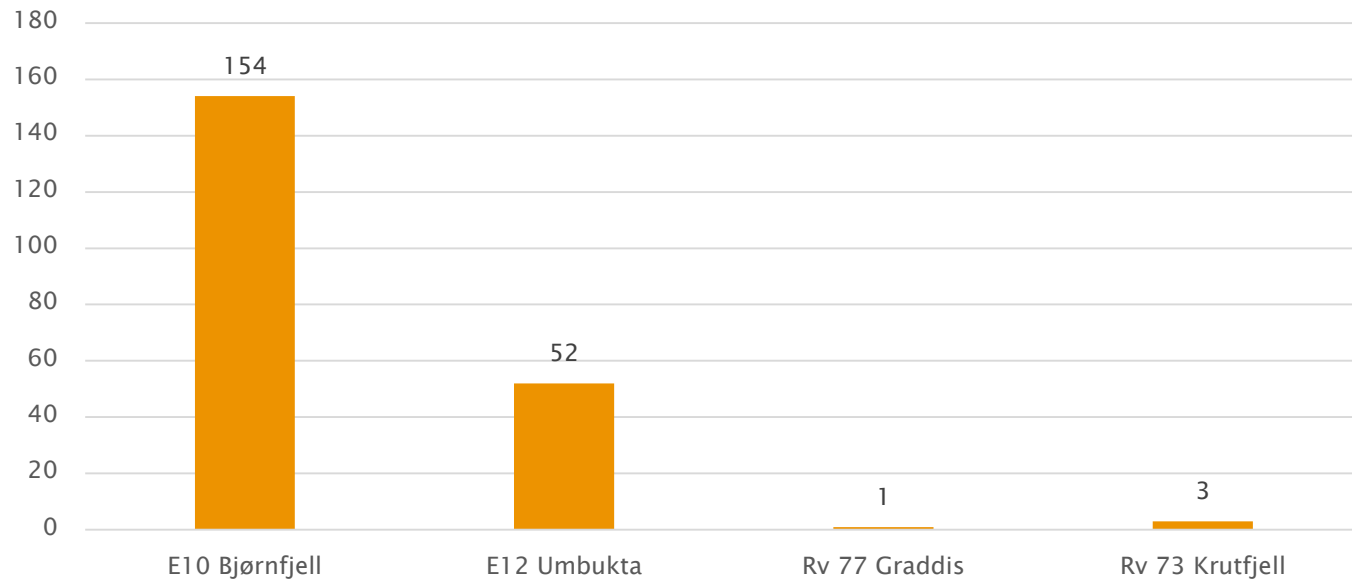
Gjennomsnitt antall midlertidige stengninger siste fem år





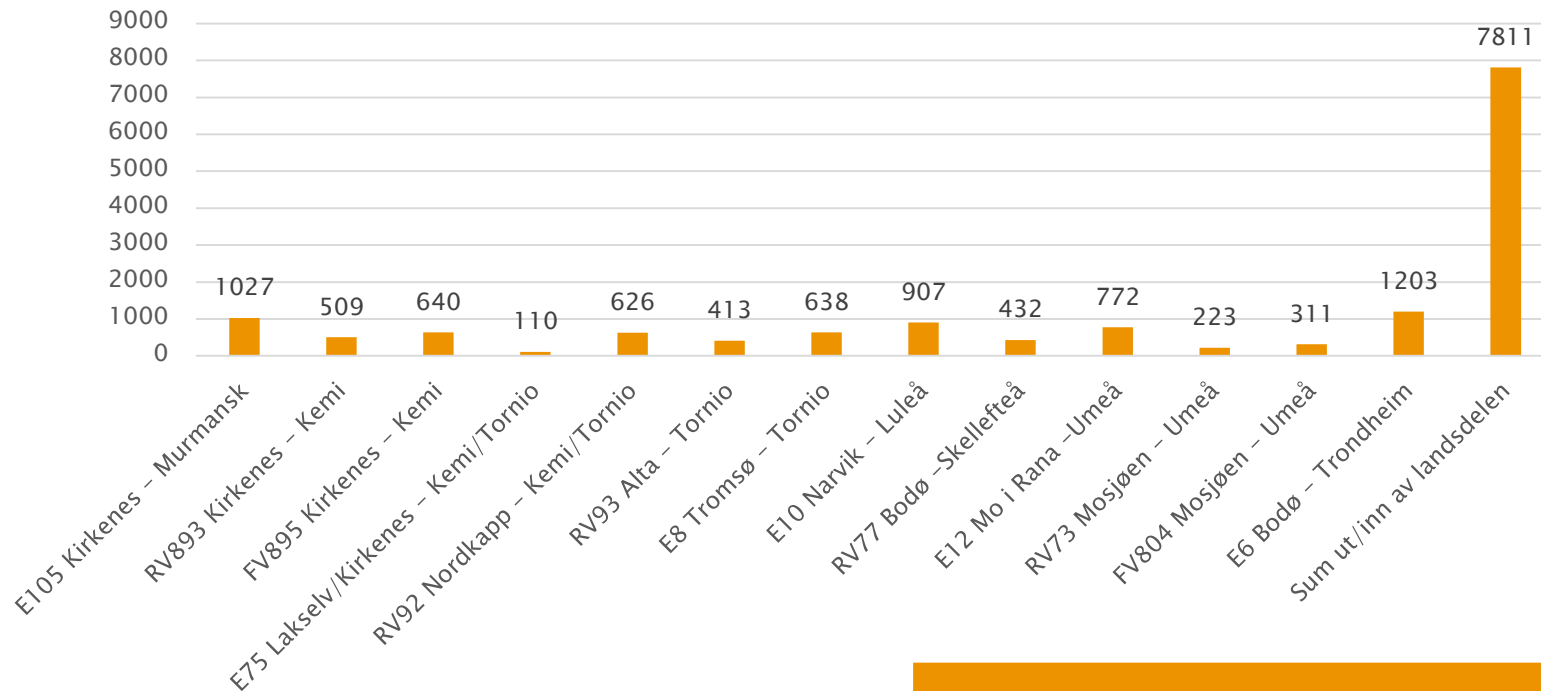
Antall dager kolonnekjøring pr vinter på grenseovergangene

Gjennomsnitt antall kollonnekjøringer siste fem år





ÅDT inn/ut av Nord-Norge 2016



180 000 tunge kjøretøy årlig mellom Nord-Norge og Sverige



Statens vegvesen

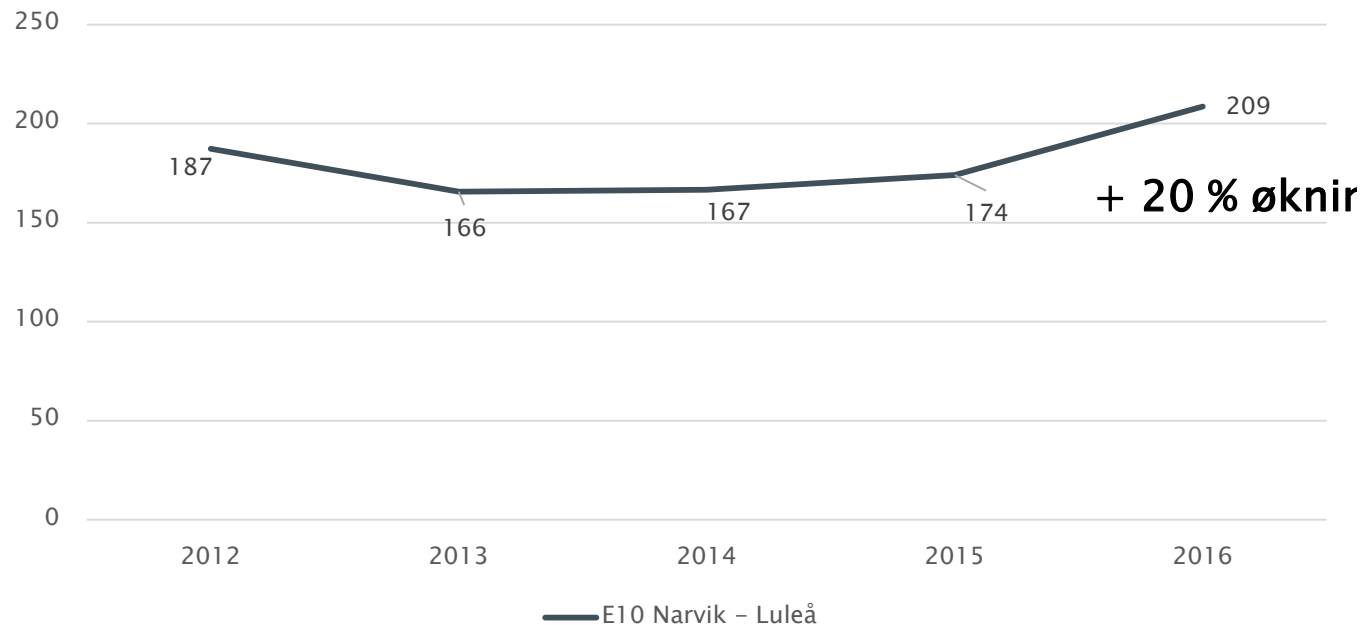
Viktigste forbindelse til Sverige er E10 over Bjørnfjell



10.000 transporter med
norsk sjømat over Bjørnfjell
hvert år



E10 Narvik-Luleå antall lange kjøretøy





Norsk eksport > svensk transportinfrastruktur

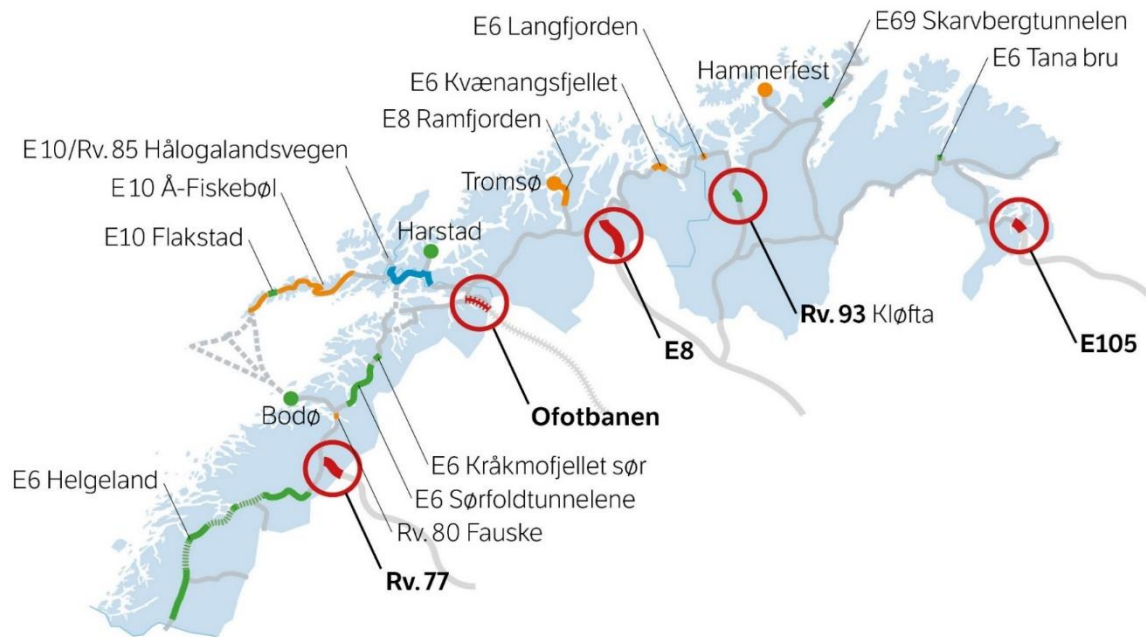


- Nesten annen hver fisk forlater Nord-Norge over Bjørnfjell med tog eller bil.
- Den nordnorske reiselivsnæringen vokser. Vinterturismen i Nord-Norge vokser mest på Nordkalotten



<https://www.youtube.com/watch?v=5d2r3yxuHc>

Basisdokumentet – forslag til tiltak på grensekorridorene





Statens vegvesen

Rv77 Bodø – Skellefteå





Statens vegvesen

Bodø - Trondheim 14h

Bodø - Tromsø 11h

Bodø - Skellefteå 9h



NORDREGIO

Nordic Centre for Spatial Development



Maila dina frågor
till Trafikverket senast 8 mars 2017:
dialognord@trafikverket.se

Samtliga presentationer hittar du på:
<http://www.trafikverket.se/dialognationellplan>

