

2.4 Historisk tillbakablick av järnvägens betydelse i Norrland

I det förslag som lades fram för riksdagen år 1856 föreslog Kungl. Maj:t att fem stambanor skulle byggas: västra, södra, norra, östra och nordvästra stambanan. Av dessa skulle den norra ha Storvik, ca 3 mil väster om Gävle, som slutpunkt. Att den norra stambanan skulle sluta i Storvik var givetvis inte tillfredsställande ur ett norrländskt perspektiv och än skarpare blev reaktionen av att regeringens förslag till den "norra" stambana visade sig vara en stambana som, av hänsyn till intressen i Dalarna och Mälardalen, givits en tydlig sträckning västerut.

Fortsättning från Storvik

Redan innan sträckningen till Storvik hade invigts var diskussionen om en fortsättning norr ut igång. I en undersökning gjord av Styrelsen över statens järnvägsbyggnader konstaterades att dyra broarbeten och markarbeten skulle medföra höga kostnader. Styrelsen kunde heller inte garantera trafikbarheten på en sådan bana vintertid i dess nordligaste sträckning. Vidare framhölls att eftersom banan skulle gå genom glest befolkad bygd och konkurrera med sjötransporterna hade den "näppeligen utsikt till nog stor rörelse för att inkomsten skulle motsvara kostnaderna för banans underhåll och rörelsens bedrivande." Som ett bättre alternativ framhölls en bana mellan den isfria Trondheimsfjorden och Gävle.

Styrelsen fick då i uppdrag att undersöka möjligheterna för en sådan dragning men med Sundsvall i stället för Gävle som banans slutpunkt. Detta initiativ framkallade livlig aktivitet på flera håll i Norrland och vid ett möte i Härnösand i augusti 1870 – främst besökt av folk från kustbygderna och övre Norrland – uttalades att stambanan borde fortsättas till närheten av Nylands omlastningsplats vid Ångermanälven. Härnösandsmötet är ett av flera exempel på att regionala aktörer som landsting, länsstyrelser och kommuner spelade en mycket aktiv roll för att driva på stambanebygget i norr.

Samtidigt med detta diskuterades frågan också i riksdagen och där fanns en sparsamhetsinriktad falang som talade för ett upphörande med allt statsbanebyggande. Försöket misslyckades men sparsamhetsvännerna återkom i stället med krav på ett förenklat byggnads sätt och att norra och östra stambanorna, på grund av "sin ringare trafik och mindre behof af trafikhastighet", fortsättningsvis skulle byggas smalspåriga. Förslaget om smalspårighet avvisades av 1873 års riksdag men i fråga om byggnadssättet bestämdes att statsbanorna norr om Storvik skulle erhålla lättare överbyggnad

Tvärbanan Sundsvall-Trondheim stod klar 1882 och kom att bilda en linje som delade Sverige i två delar med

den norra halvan i fullständig avsaknad av statsbanor. För många i den södra delen av Sverige var detta ett faktum som man nog helst velat blunda för eftersom järnvägsbyggandet dittills medfört betydande kostnader som ingalunda täcktes av nettoavkastningen från de färdigbyggda statsbanorna. Detta i kombination med en försämrad konjunktursituation bidrog till att det fanns en ovilja mot nya järnvägssatsningar på flera håll. Det var dock inte lätt att gå emot de nordliga områdenas anspråk på järnväg eftersom Norrland under lång tid hade bidragit till de omkostnader som följt av statens järnvägsanläggningar i andra delar av landet. Att det också var regeringens avsikt att fortsätta stambanebygget, åtminstone till det som i riksdagsdebatten beskrevs som Norrlands viktigaste pulsåder Ångermanälven, hade framkommit vid flera tillfällen.

1881 års riksdag fick också ta ställning till en proposition i frågan och beslutet blev att Sollefteå eller annan punkt i dess närhet (Långsele) vid Ångermanälven skulle bli ny slutpunkt för stambanan. Förslaget motiverades med att banan skulle gå genom en bygd med mycket rika skogstillgångar som av brist på samfärdsmedel var i stort sett värdelösa. Valet av slutpunkt i Sollefteå eller dess närhet motiverades med att området var lämpligt som övergångsställe för den händelse att riksdagen skulle fatta beslut om banans fortsättning norrut. Området var också lämpligt eftersom det utgjorde ändpunkten för sjöfarten från kusterna och var sedan gammalt mötesplats för handelsrörelser i delar av Ångermanland och angränsande delar av Jämtland.

Till Sollefteå men inte längre!?

I riksdagen var det många som såg att Sollefteå (Långsele) inte endast skulle utgöra slutpunkten på norra stambanan utan även på statens järnvägsbyggande. Detta ville man inte acceptera från norrländsk sida och åter framfördes rättviseargumentet: Norrland hade befogade anspråk på ersättning för sina bidrag till dittills gjorda järnvägsbyggen i södra och mellersta Sverige.

I riksdagens debatter påtalades vid flera tillfällen vad som sagts om Sverige i allmänhet, d.v.s. att förbättrade kommunikationer "här mer än i de flesta andra länder vore en livsbetingelse för tillgodogörandet av de naturliga hjälpkällorna", gällde i ännu högre grad om Norrland än om övriga delar av riket. Som förhållandena nu var låg de norrbottniska malmbergen liksom de väldiga skogarna som värdelös rikedom och i de trakter där jordbruk och boskapsskötsel skulle kunna bedrivas med framgång hämmades detta av brist på avsättningstillfällen men också av svårigheten att få ta del av nya rön om såväl metoder som redskap.

Av stor betydelse för att det blev en fortsättning var också att riksdagen år 1882 beviljade koncession för

malmbanebygget mellan Luleå och Gällivare. Det var en koncession som krävde norra stambanans förlängning till en plats där stambanan och malmbanan lämpligen kunde mötas.

I takt med att järnvägen drogs allt längre norrut kom de politiska argumenten att spela en allt större roll. Gentemot de farhågor som ofta hävdades om att avkastningen inte skulle svara mot kostnaderna framhölls utsikterna till rika frakter av malm och järn, av kol och andra skogsprodukter men också av spannmål och ladugårdsalster.

När frågan om en förlängning norrut från Sollefteå (Långsele-Vännäs) skulle avgöras av 1886 års riksdag så skedde det i en ogynnsam tid med lågkonjunktur. De år som följde på 1886 års beslut dominerades av frågan om vilken sträckning banan upp till Vännäs skulle ha. Två alternativ, ofta benämnda den yttre och den inre linjen undersöktes och till slut fastnade man för den inre linjen eller, som den också kallades, Björnalinjen.

Det som fällde avgörande var i hög grad de krav som framfördes från militärt håll. I ett yttrande från chefen för generalstaben sades att "försvaret av den nordligaste delen af riket helt och hållet hänger på ifrågavarande bansträckning". Men det fanns också andra förklaringar till valet av den inre linjen: den erbjöd bättre kröknings- och lutningsförhållanden och ställde sig därmed billigare i fråga om såväl drift- som underhållskostnader, den skulle gå genom bygder som var bördigare men sämre rustade med möjligheter till samfärdsl och det längre avståndet till kusten innebar att sjötrafiken inte kunde konkurrera om transporter från området.

Som skälen för banans fortsättning var att den skulle genomskära Råneå, Kalix och Tornes stora och bördiga och för jordbruk väl lämpade älvdalar. I början av 1900-talet började också ett annat argument lyftas fram och i detta sågs inte Finland och det finska inflytandet som ett hot utan snarare som en möjlighet. Vad man började tala om var möjligheten att med hjälp av den planerade järnvägen åstadkomma ett vinstgivande trafikutbyte med det finska järnvägsnätet som år 1903 skulle nå Torneå. Det påpekades också att i detta läge skulle ett uteblivit järnvägsbygge kraftigt öka risken för att befolkningen i Tornedalen skulle förfinskas. Störst tveksamhet till förslaget kom från militärt håll. Så länge området längst i norr till största delen bestått av ödemarker, gles befolkning och i stort sett inga möjligheter till trafikförbindelser, hade det ur försvarspolitisk synpunkt varit ett idealiskt område som endast kunnat genomträngas av mindre fiendeskaror. Med tillkomsten av järnväg, ökad odling och befolkning skulle detta förhållande ändras så att även stora angrepp skulle bli möjliga. Det var för att gottgöra detta som kravet på ökade försvarsinsatser, med bl.a. ett fästningsbygge som en viktig ingrediens, fördes fram. Efter åtskilliga diskussioner om banans sträckning denna sista del kunde bandelen till Haparanda öppnas för provisorisk trafik år 1915 och år 1919 kunde banan i dess helhet öppnas för gemensam trafik med de finska statsbanorna.

När norra stambanan nådde Haparanda hade det gått i det närmaste 60 år sedan riksdagen fattat beslut om byggandet av ett svenskt statsbanenät. För Norrlands del hade det varit en period fylld av ett ständigt återkommande ifrågasättande av dess behov av järnväg och då även av det övriga landets nytta av det norrländska järn-



Figur 2.4.1 Rälsläggarglag vid byggandet av norra stambanan. Foto Banverket.

vägsbygget. Argumenten mot var i stort sett desamma hela tiden: Norrland hade redan en stambana i form av Bottenviken och Bottenhavet; Norrland hade inte tillräckligt med produkter som krävde och lämpade sig för järnvägstransporter; Alltför svåra naturhinder i form av kuperad terräng och breda älvar skulle vålla stora fördyringar. Slutsatsen var klar: En järnväg till Norrland skulle aldrig bli lönsam, eller som Erik Sparre en gång formulerade sig: "De norrländska banorna blifva våra finansers graf."

I argumenteringen för framställdes Norrland ständigt som Framtidslandet, ett område med mäktiga naturresurser som i stort sett var värdelösa så länge det saknades kommunikationer i form av järnväg. I argumenteringen för framhölls också att även utan järnväg hade Norrland visat sin väldiga potential då de norrländska länens befolkning ökat mycket kraftigt under 1800-talets senare del. Även rättviseskäl talade för att Norrland skulle ges möjlighet att utvecklas med hjälp av järnväg; norrlänningarna hade under lång tid bidragit till järnvägsbygandet i södra och mellersta Sverige. Mot slutet av 1800-talet betonades också järnvägens betydelse för att inte befolkningen i norr skulle "förloras till Finland."

Hur hållbara var då det sena 1800-talets argument sedda i vårt i och för sig begränsade 100-årsperspektiv? Lätt är naturligtvis att konstatera att hänvisningen till Bottenviken och Bottenhavet som Norrlands stambana var uttryck för både trångsynthet och snålhet. Mer tankeväckande är de tankar som kommer fram om jordbrukets och boskapsskötselns förväntade utveckling och betydelse för såväl befolkningsunderlag i det inre av Norrland som för underlag för transporter. Att vi också i vår tid ofta gör oss skyldiga till likartade felbedömningar av styrkor och svagheter hos olika sektors framtidspotential är naturligtvis sant och något som vi bör ta i beaktande när vi själva befinner oss i likartade beslutssituationer. Rätt hade man i hög grad vad beträffar tankarna om järnvägens betydelse för de norrländska naturresurserna. På såväl kort som lång sikt kom transporten av norrländska råvaror att få den allra största betydelse för stambanans lönsamhet. Att tillkomsten av stambanan varit av allra största vikt också för norrländsk och därmed även nationell utveckling torde inte kunna ifrågasättas av någon.

Avslutningsvis kan konstateras att hittills gjorda studier som söker förklaringar till regioners utveckling visar att det finns ett antal grundläggande villkor som måste uppfyllas för att en region skall genomgå en starkare utveckling. Ett av dessa grundläggande villkor rör – som så ofta också framhölls i den svenska järnvägsdebatten – möjligheter till goda kommunikationer i olika bemärkelser.

2.5 Järnvägar i 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 sträckningar eller ombyggnadsåtgärder som förväntas ingå i detta nät är av riksintresse.

Stambanan genom övre Norrland

Stambanan genom övre Norrland är definierad som sträckan mellan Bräcke och Boden. 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/tim jämfört med 35 km/tim 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/timme på vissa delar av stråket. På grund av den låga standarden behövs ytterligare hastighetsnedsättningar under tjällossningsperioder. 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 vagnutagningsbana med olika råvarutransporter. En elektrifiering och uppgradering till Stax 25 och lastprofil C 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.



Figur 2.5:1 Järnvägsnätet med hastighetsstandard och problemsträckor i norra Sverige.
Källa: Banverkets framtidsplan.

Karelen och rötslam från mellansverige till Gällivare är några ytterligare exempel. År 2003 började Outokumpu transportera 300 000 ton stål per år över den finska gränsen. Ytterligare ett exempel är de så kallade ARE-tågen (Artic Rail Express) mellan Narvik och Oslo som transporterar fisk, livsmedel och andra konsumtionsvaror som nu funnits i ca 10 år. Detta visar att godstrafiken på järnväg är under ständig utveckling.

Särskilt viktiga systemtågsupplägg är:

- SSAB:s stålpendel mellan Luleå och Borlänge, 3-4 tåg/dag.
- Kopparpendeln mellan Skelleftehamn-Helsingborg.
- Aitikpendeln mellan Gällivare-Skelleftehamn
- SCA-pendeln mellan Piteå-Holmsund-Skövde

Övriga trafikupplägg, vagnslast och kombitåg, ställer krav på smidiga godsterminaler och omlastningsmöjligheter. Terminalerna i Umeå och Gammelstad är viktiga nav för kombitrafiken.

Godsterminaler

Den nya kombiterminalen i Gammelstad utanför Luleå har haft en positiv utveckling sedan flytten från centrala Luleå. Flytten medförde bland annat ett fokus på transporter inom Norrbotten vilket inneburit att speditörer och åkerier konverterar från väg till järnvägstransporter på långväga trafik men även i ett regionalt perspektiv Luleå-Umeå. Redan två år efter invigningen av terminalen har det uppstått kapacitetsproblem vilket medfört att det nu krävs extra spårkapacitet till terminalområdet.

Nuvarande godsterminal i Umeå kommer under det närmaste åren att flyttas ut från centrala Umeå och frigöra mark för Botniabanan. Syftet med flytten är att möjliggöra den trafikökning som Botniabanan ger upphov till.

Nya terminaler blir aktuella i Skellefteå och Piteå där terminaler lokaliseras i anslutning till det övergripande vägnätet för att uppfylla särskilda funktionsaspekter.

Persontrafiken idag

Persontrafiken på stambanan i övre Norrland är begränsad. Den enda persontrafiken som är möjlig är nattågstrafik. Banan byggdes främst för malm- och timmertransporter och är inte geografiskt placerad vid de tätbefolkade områdena längs kusten. Nattåg går dagligen från Luleå och Umeå till Stockholm och Göteborg. Avsaknaden av en sammanhållande kustjärnväg medför att man i norra Norrland idag är hänvisad till buss, flyg eller bil. För närvarande pågår en diskussion med Rikstrafiken och järnvägsföretaget Connex om att starta dagtåg mellan Luleå och Umeå. De större orter som betjänas av en sådan trafik är Luleå, Boden och Umeå. I det planerade upplägget antas att samordning



Figur 2.6:3 Befolkningskoncentrationer längs Norrlandskusten mellan Umeå och upp till Luleå. Källa: ÅF Infraplan.

ska ske med trafiken på Malmbanan till/från Gällivare och Kiruna. Detta innebär ett långt uppehåll i Boden för tågmöte och resandeutbyte, varför den totala restiden kommer att bli ca 4 timmar.

Med de åtgärder som föreslås i Banverkets framtidsplan möjliggörs effektiv persontrafik med tåg söder om Umeå. Den ombyggda Ådalsbanan som ansluter höghastighetsbanorna, Ostkustbanan och Botniabanen, till varandra kommer dock fortsatt medföra begränsningar i hastigheten på grund av kvarstående kurviga partier.

I figurerna nedan redovisas koncentrationer med befolkning och arbetsplatser längs Norrlandskusten mellan Umeå och upp till Luleå.



Figur 2.6:4 Arbetsplatser längs Norrlandskusten mellan Umeå och upp till Luleå. Källa: ÅF Infraplan.

2.7 Vägtrafik

Vägnätet har en viktig roll som ett yttäckande transportnät som ger tillgänglighet till landets alla delar. Det domineras av europaväg 4 (E4) utmed kusten och ett antal riksvägar mot inlandet. E4 är delvis utbyggd till mötesfri landsväg. 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 Norrland i synnerhet. Bilägandet här är större än medel i Sverige. Vägnätet används för såväl person- som godstransporter.

Vägtrafiken på E4 ökar med 2–3 procent varje år

Trafiken på E4 mellan Umeå och Luleå varierar med mellan 4000 och 12 000 fordon per årsmedeldygn. Den tunga trafiken uppgick till mellan 700 och 1000 fordon per årsmedeldygn 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 tvärbanan 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.

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

Sträcka	restid	resenärer/vecka
Umeå - Skellefteå	1:55	3060
Skellefteå - Piteå	1:10	664
Piteå - Luleå	0:50	753

Figur 2.7:1. Totalt antal bussresenärer i båda riktningarna mellan kuststäderna under vecka 47 år 2004 (representativ för hela året).

2.8 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.

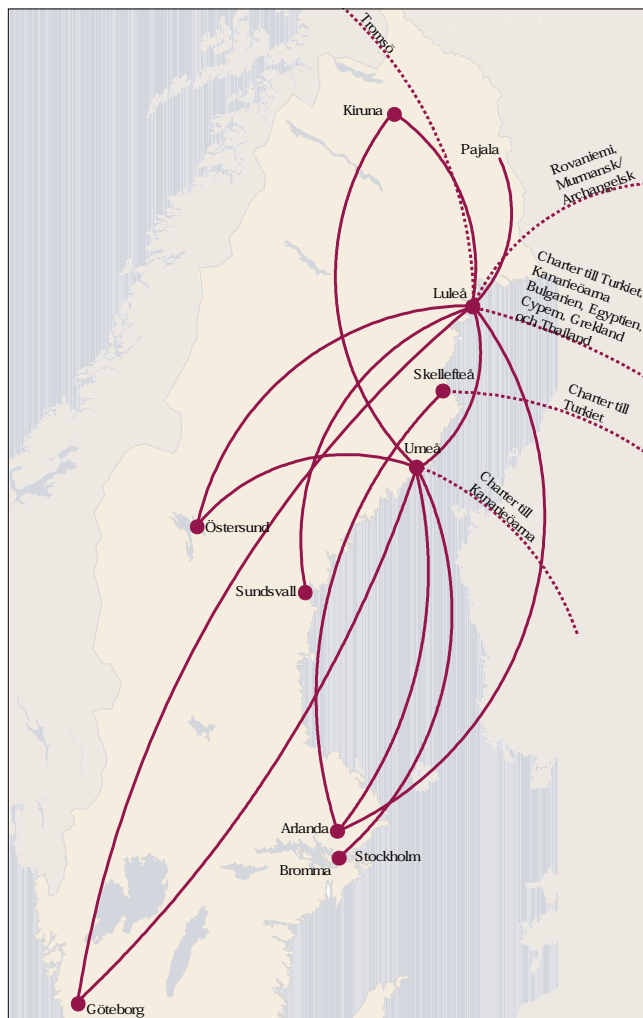
Flygplatser

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 är Sveriges sjätte mest trafikerade flygplats och hade 740 000 passagerare år 2004. Idag sker reguljära flyglinjer till Stockholm, Göteborg, Kiruna, Luleå och Östersund samt chartertrafik till Kanarieöarna, Bulgarien, Turkiet och Kreta.

Skellefteå flygplats trafikeras idag av en linje till Stockholm och chartertrafik till Turkiet. Antal flygresenärer uppgår till drygt 250 000 per år.

Luleå flygstation (Kallax) är Sveriges femte största inrikesflygplats med reguljärflyg till Stockholm, Göteborg, Kiruna, Sundsvall, Umeå, Östersund, Tromsö, Rovaniemi, Murmansk/Archangelsk och Pajala samt charter till Kanarieöarna, Bulgarien, Turkiet, Egypten, Cypern, Kreta och Thailand. Antal flygresenärer uppgår till cirka 900 000 år 2004. Kallax har landets längsta landningsbana som möjliggör trafikering av internationella fraktflygplan.



Figur 2.8:1 Flyglinjer från flygplatserna i Umeå, Skellefteå och Luleå. Chartermålen kan variera från år till år.



Figur 2.8:2 Luleå flygstation, Sveriges femte största inrikesflygplats.

2.9 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 för lågvärdigt gods i stora mängder och på långa avstånd, exempelvis malm- 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 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 år 2004 var godsvolymen som hanterades drygt 2 miljoner ton. 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 renärer år 2004, och inriktningen på kryssningspassagerare är inte längre gångbar. Finlandstrafikens tyngdpunkt är på godstrafiken.

Skellefteå hamn har en verksamhet som omfattar cirka 1,9 miljoner ton per år. Här finns containerterminal och goda lagringsmöjligheter. De dominerande godsslagen i Skellefteå utgörs av bulkods, 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 bulkods. Hamnen är trots sitt nordliga läge öppen för sjöfart året runt. Hamnens moderna anläggningar gör det möjligt att hantera alla sorters bulkods och styckegods. Hamnen är välutrustad inför framtiden och nya kajer kan anläggas med kort varsel eftersom muddring och övriga förberedelser redan är genomförda.



Malmhamnen



Oljehamnen



Viktoriahamnen

Figur 2.9:1 Luleå hamn, den största hamnen längs hela Norrlandskusten. Källa: Luleå hamn.