



REGION
VÄSTERBOTTEN



Länsstyrelsen
Norrbotten

2016-10-25

TRAFIKVERKET
via post och epost till
trafikverket@trafikverket.se
781 89 BORLÄNGE

REGIONAL SYSTEMANALYS FÖR NORRBOTTENS OCH VÄSTERBOTTENS LÄN (TRV 2015/42946)

Regionförbundet Västerbottens län och Länsstyrelsen Norrbotten har tagit fram en gemensam regional systemanalys då länen har gemensamma mål och syften med transportsystemens funktioner. Länen har till stora delar liknande förutsättningar, möjligheter och utmaningar, där samverkan är en viktig utgångspunkt för att nå den gemensamma målbilden.

Strukturen för systemanalysen har upprättats utifrån Trafikverkets vägledning. De nationella målen tillsammans med länens regionala mål har varit utgångspunkten för att i bred samverkan formulera de högst prioriterade funktionerna inom transportsystemet som ska bidra till att nå den gemensamma målbilden för regionen.

De högst prioriterade funktionerna är:

- En samspelande region genom god tillgänglighet mellan orter och områden
- Ett samverkande transportsystem genom effektiva kopplingspunkter, robusthet och hållbarhet
- Tillgänglighet till Sverige och världen genom effektiv tåg- och flygtrafik
- Kapacitetsstark och robust järnväg inom Botniska korridoren i symbios med övrigt järnvägsnät

De fyra prioriterade funktionerna redovisas samlat och motiveras utifrån de mål och förutsättningarna som kommit fram vid framtagandet.

En angelägen satsning är förverkligandet av Norrbottenbanan då denna tillsammans med övrigt järnvägsnät skapar nya möjligheter för hela regionen och är en viktig förutsättning för regional tillväxt.

Det är glädjande att planprocessen för Norrbottenbanan kommit igång och medger en byggstart år 2018. Vi förutsätter att denna första etapp också fullföljs genom att det i kommande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029 sker en prioritering av resterande delar av Norrbottenbanan så att denna kan vara färdigställd under kommande planperiod.

Erik Bergkvist
Regionråd
Region Västerbotten

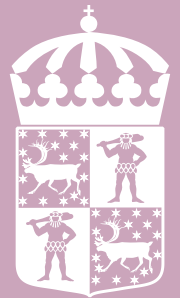
Sven-Erik Österberg
Landshövding
Länsstyrelsen Norrbotten

REGIONAL SYSTEMANALYS NORRBOTTEN OCH VÄSTERBOTTEN 2016

OKTOBER 2016



REGION
VÄSTERBOTTEN



Länsstyrelsen
Norrbotten



Norrbottnen och Västerbotten har i samverkan tagit fram denna regionala systemanalys då länen har gemensamma mål och syften med transportsystemens funktioner. Länen har till stora delar liknande förutsättningar, möjligheter och utmaningar, där samverkan är en viktig utgångspunkt för att nå den gemensamma framtidsbilden.

Strukturen för systemanalysen har upprättats utifrån Trafikverkets vägledning. De nationella målen tillsammans med länens regionala mål har varit utgångspunkten för att i bred samverkan formulera de högst prioriterade funktionerna inom transportsystemet som ska bidra till att nå den gemensamma målbilden för regionen.

De fyra prioriterade funktionerna redovisas samlat och motiveras utifrån de mål och förutsättningarna som kommit fram vid framtagandet.

- Inledning och innehåll
- De högst prioriterade funktionerna
 - En samspelande region
 - Ett samverkande transportsystem
 - Tillgänglighet till Sverige och världen
 - Kapacitetsstark och robust järnväg
- Bakgrund och syfte
- Systemanalysens olika delar
- Målen
- Tidplanen
- Processen fram till prioriterade funktioner
- Referenser och underlag



De högst prioriterade funktionerna

3

De högst prioriterade funktionerna som transportsystemet i Norrbotten och Västerbotten behöver tillhandahålla för att sammantaget bidra till jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatmässig 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 kvalité
- Optimera 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 företagandet, 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

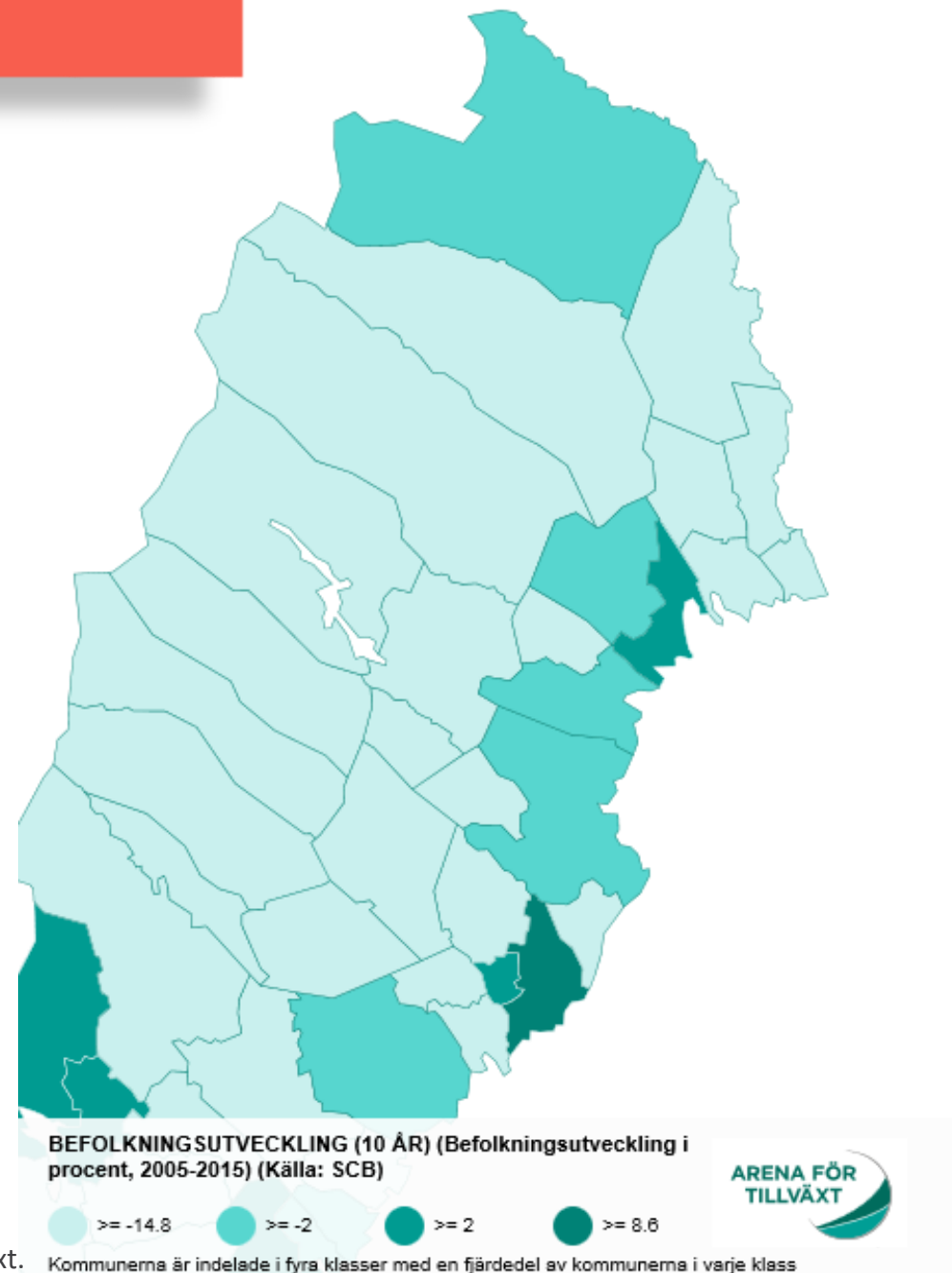
En kapacitetsstark och robust järnväg inom Botniska korridoren och Northern Axis

- 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 samspelen 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



Befolkningsutvecklingen per kommun för åren 2005-2015
Källa: SCB och Arena för Tillväxt.



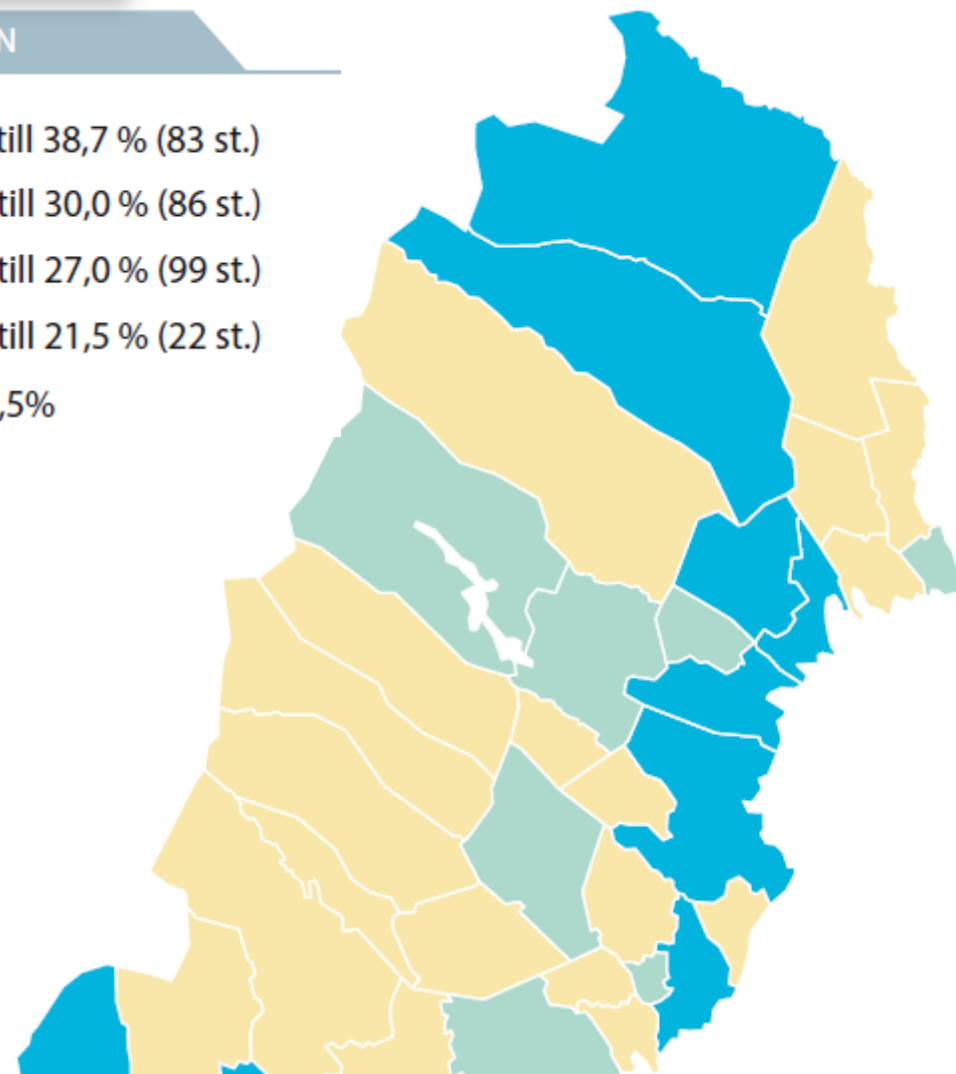
Kompetensförsörjningen en utmaning

- 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. Könsbundna studieval och könsegregerade arbetsmarknader är ett hot mot kompetensförsörjningen och begränsar kvinnors 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

- 30,1 till 38,7 % (83 st.)
- 27,1 till 30,0 % (86 st.)
- 21,6 till 27,0 % (99 st.)
- 18,2 till 21,5 % (22 st.)

Riket: 21,5%

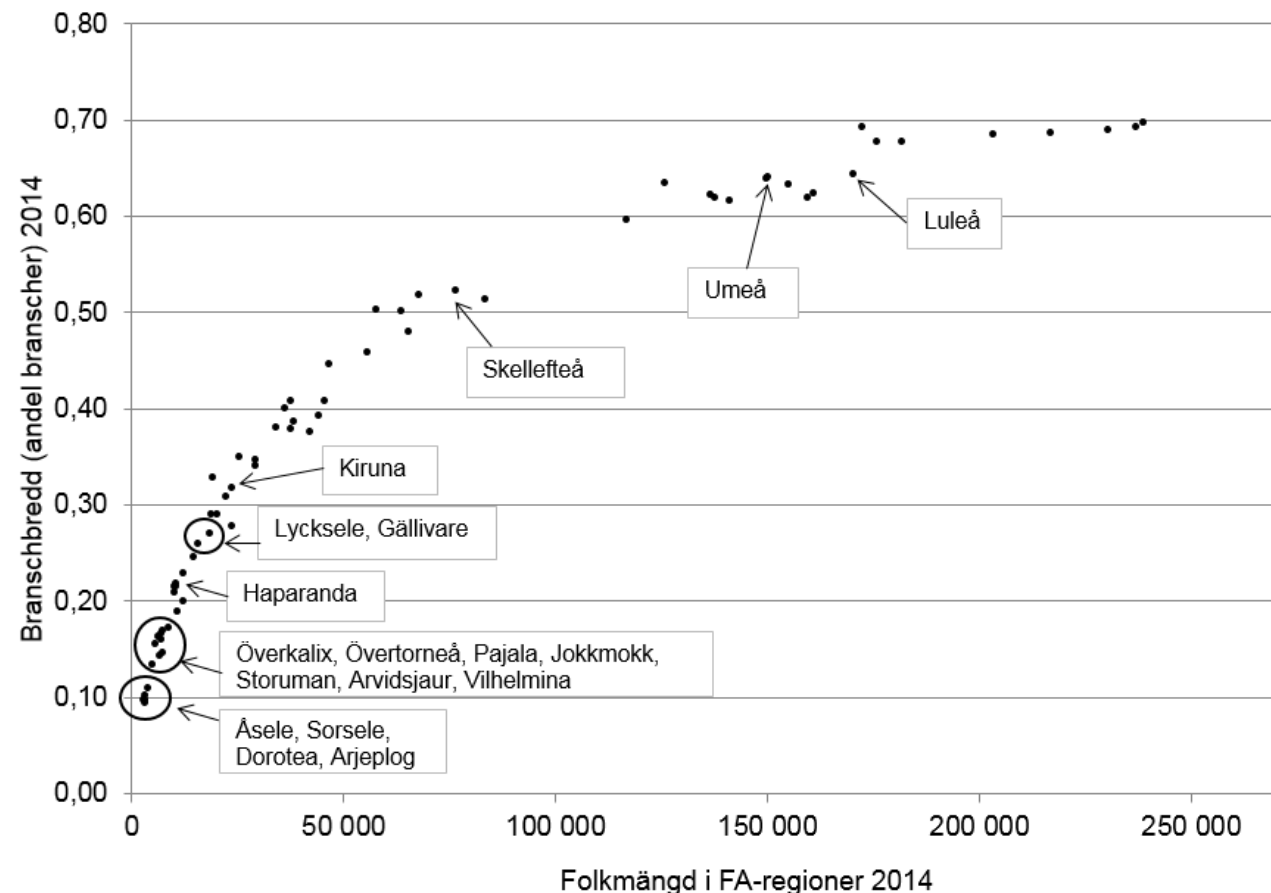


Andel av arbetskraften 2013 som är +55 år och kan förväntas gå i pension det kommande decenniet. Inom parentes anges antalet kommuner i landet.
Källa: Sweco/Arena för Tillväxt.



Regionförstoring ger större branschbredd och konkurrenskraft

- Större arbetsmarknadsregioner har större branschbredd, vilket stärker näringslivet, och minskar sårbarheten vid strukturomvandling
- De breda arbetsmarknaderna är viktiga noder för regionens utveckling, framförallt för framväxten av kunskapsintensiva tjänstenärings. Därför viktigt att utveckla samspelet mellan städer och orter i regionen samt i angränsande regioner
- Med stärkta pendlingsmöjligheter, fler resmöjligheter och kortare restider, förstoras arbetsmarknadsregioner och branschbredden för både kvinnor och män samtidigt som fler orter blir attraktiva som boendemiljöer



Sambandet mellan befolkningsantal och branschbredd i funktionella arbetsmarknadsregioner 2014. Varje region innefattar en eller flera kommuner. Not: till exempel ingår Piteå, Boden, Älvsbyn och Kalix i Luleå arbetsmarknadsregion.

Källa: SCB, bearbetad av Sweco.



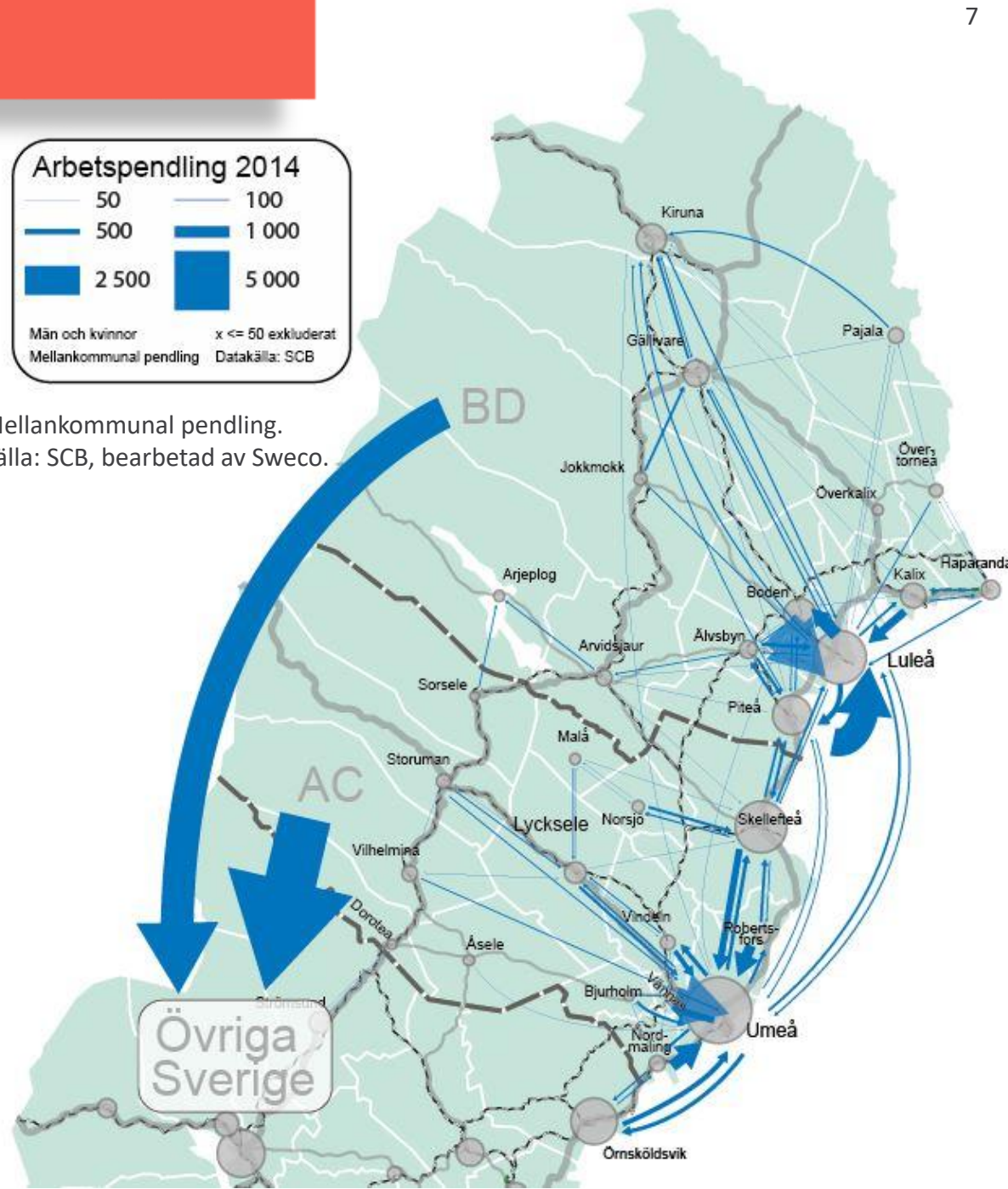
Utveckla det regionala samspelet

- Det befolkningstäta kuststråket har det största dagliga arbetsresandeutbytet och innefattar viktiga målpunkter för service, utbildning och tjänsteresande för hela regionen
- Samspelet mellan övriga orter och angränsande län och till kuststråket behöver också stärkas. Där har vägnätets funktion en särställning, där fokus ligger på framkomlighet och trafiksäkerhet
- Det finns också ett växande utbyte över riksgrensarna i form av arbetspendling, handel, turism och samarbeten. Detta behöver beaktas i högre utsträckning inom framförallt den nationella planeringen.

Bilden visar arbetspendling för kvinnor och män sammantaget. Övriga resor följer liknande struktur. Kvinnors resande är något lägre och har generellt kortare reslängd. Tillgången till statistik över riksgränsen är bristfällig



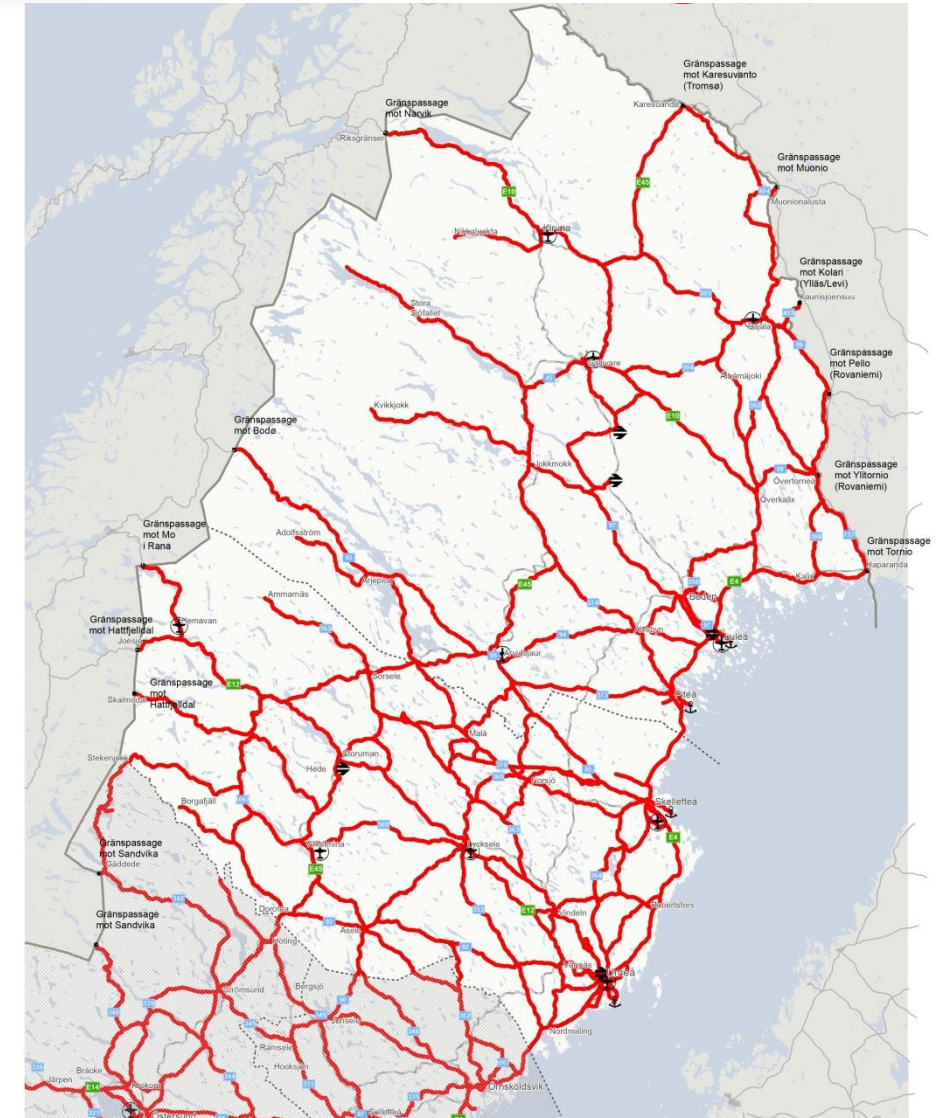
Mellankommunal pendling.
Källa: SCB, bearbetad av Sweco.





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 geografin är det svårt att skapa alternativ till bil och lastbil, i synnerhet i de gleset befolkade delarna av geografin
- Statliga medel för bärighet- och tjälsäkring samt drift och underhåll måste säkerställas långsiktigt
- Kommande 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.



Norrbotten och Västerbotten starka bidragsgivare

- Norrbotten och Västerbotten är mycket viktiga delar av Sveriges ekonomi, bland annat genom den omfattande råvaruförsörjningen till såväl den nationella som den europeiska industrin
- Norrbotten är efter Stockholm det län i Sverige som har högst BRP per capita. Både Västerbotten och Norrbotten har utvecklats starkare än riket i genomsnitt sedan 2000-talets början
- Sverige är starkt beroende av att Norrbottens och Västerbottens transportintensiva näringsliv har ett robust och kapacitetsstarkt transportsystem för att bidra till övriga Sveriges och Europas välfärd
- Näringslivet i Norrbotten och Västerbotten har, liksom övriga Sverige, ett ökat behov av specialistkompetens. Detta kräver att dagens arbetsmarknadsregioner förstoras. För att detta ska kunna ske behövs en omfattande utveckling av persontrafiken på järnväg i Norrbotten och Västerbotten, där ny infrastruktur är en avgörande förutsättning

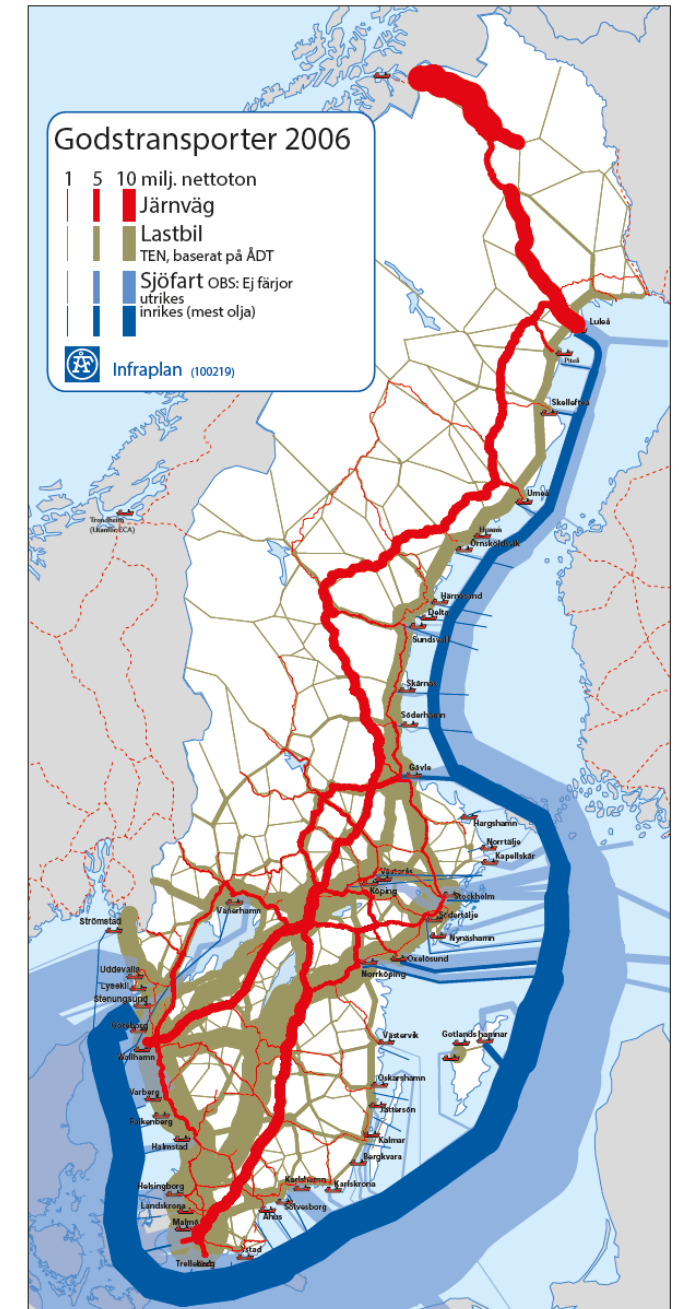
Län	2013	Utv 00-13
Norrbotten	407	72%
Uppsala	371	61%
Västerbotten	334	56%
Halland	318	55%
Örebro	342	51%
Jämtland	323	50%
Kronoberg	363	49%
Östergötland	346	48%
Gotland	304	46%
Stockholm	552	46%
Dalarna	329	45%
Västra Götaland	388	45%
Värmland	309	42%
Västernorrland	351	41%
Södermanland	297	41%
Kalmar	310	39%
Jönköping	341	39%
Skåne	334	38%
Västmanland	334	36%
Gävleborg	313	33%
Blekinge	315	27%

BRP per invånare, löpande priser, 1000-tal kr, år 2013. Källa: SCB.



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



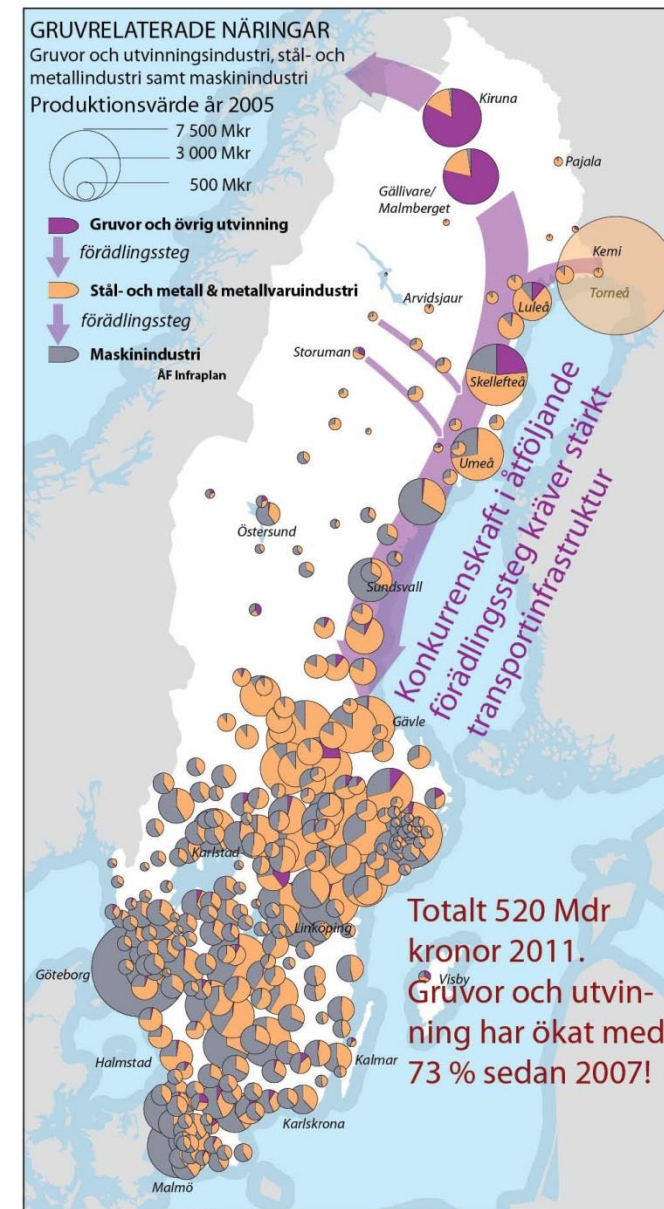
Godsflöden i ton fördelade på de olika transportslagen.

Källa: Norrbotniabanan – underlag till Sverigeförhandlingen 160523.



Robusta och effektiva lösningar för globala värdekedjor

- Norrbotten och Västerbotten bidrar med stora värden till Sveriges och Europas välfärd. Varuvärdet i transporterna ökar desto längre söderut i Sverige och Europa de kommer, vilket beror på förädlade industrier längs hela transportkedjan
- En effektiv samverkan mellan transportslagen är avgörande för att hela varukedjan ska fungera. Med stora förväntade volymökningar i transportsystemet som helhet krävs både effektiva omlastningsnoder och till sin helhet sammanhållet väg- och järnvägssystem





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. Kvarkenlänken 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

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.

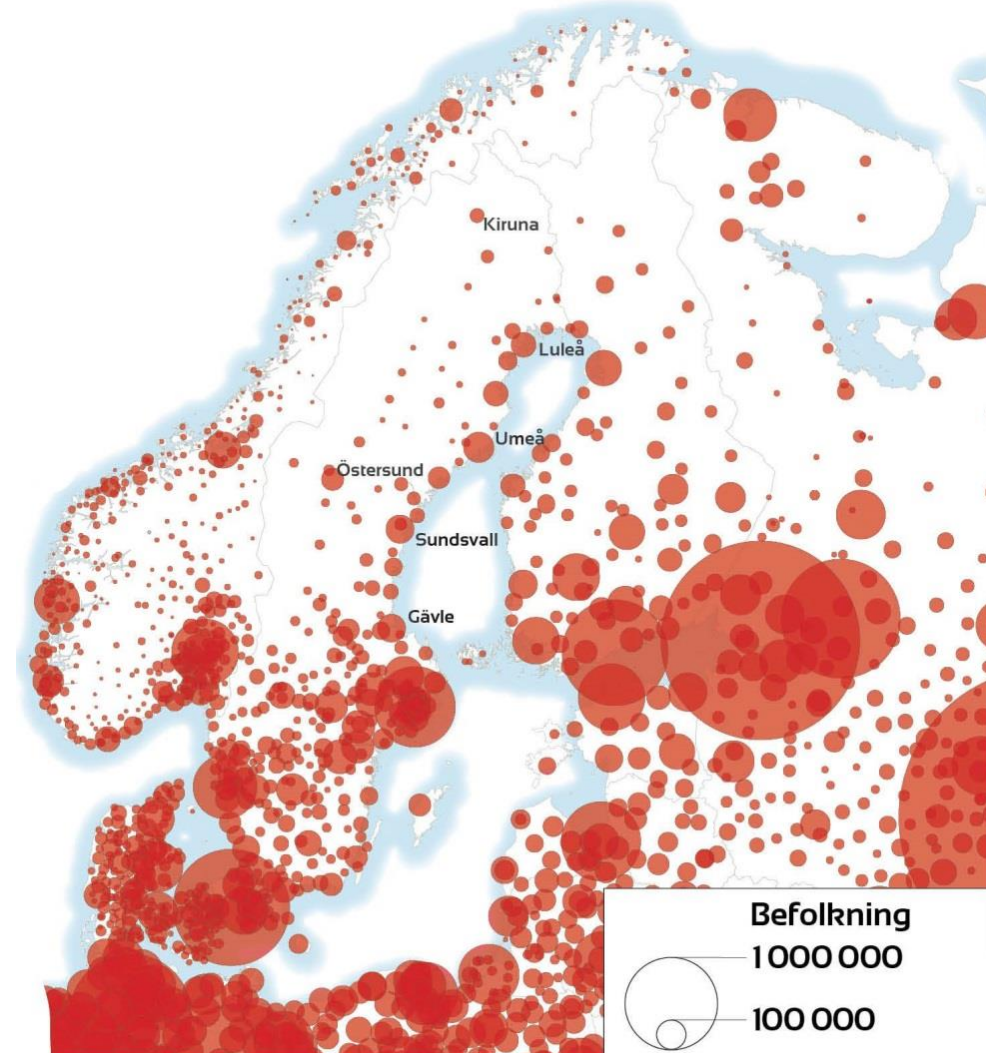
Källa: Sveriges hamnar.



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

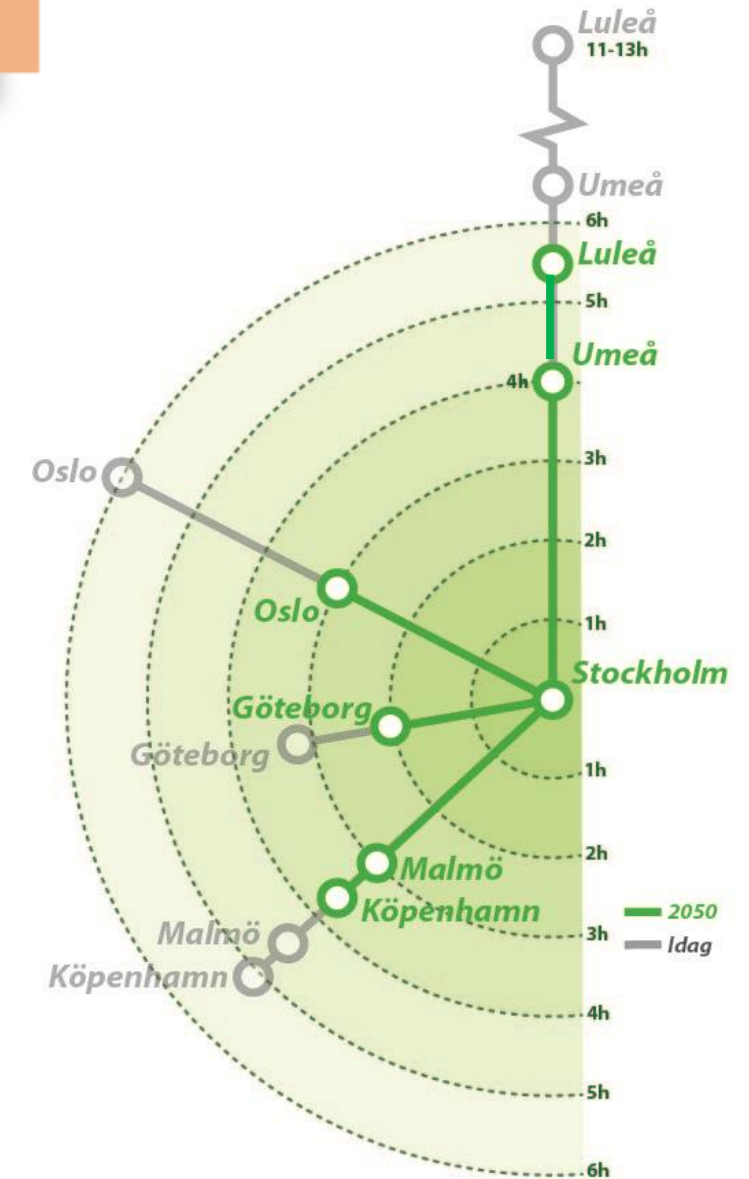
Befolkningsstruktur i norra Europa. Källa: Botniska Korridoren





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.

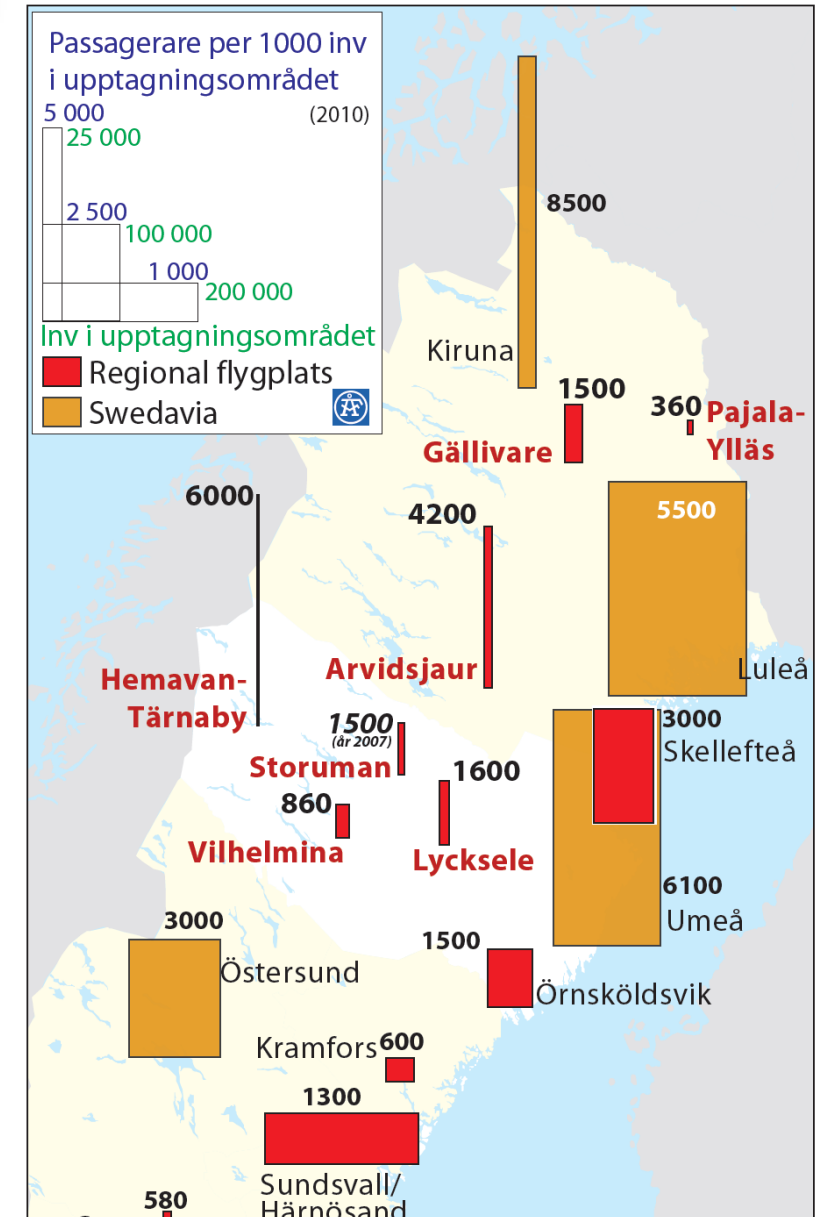
Källa: Järnväg 2050 - En vision om järnvägens framtida roll i samhället, bearbetad av Sweco.



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 2014-2025.





Besöksnäringen kräver tillgänglighet

- Besöksnäringen i Sverige bidrog med 3% av landets BNP 2013 och är en ny basnäring. Logiintäkterna för Norrbotten och Västerbotten har haft en snabbare tillväxt än riksgenomsnittet under perioden 2008-2013
- Besöksnäringen skapar ett viktigt underlag för transporter och besökare till regionen. Den bidrar också till bredare och en mindre könssegregerad arbetsmarknad genom att den är attraktiv för både kvinnor och män med olika bakgrund och ålder
- Utöver goda flygförbindelser kräver besöksnäringen en oförändrad nattågstrafik samt ett robust vägnät som är dimensionerat för de starka säsongvariationerna som framförallt finns i fjällvärlden

Län	Antal
Jämtlands län	22,9
Dalarnas län	17,7
Gotlands län	16,1
Kalmar län	11,4
Norrbottens län	9,2
Hallands län	8,6
Värmlands län	7,5
Västerbottens län	6,3
Riket	6,1
Blekinge län	6,0
Västra Götalands län	5,9
Stockholms län	5,8
Västernorrlands län	4,9
Jönköpings län	4,7
Kronobergs län	4,7
Skåne län	4,2
Örebro län	4,2
Östergötlands län	4,0
Södermanlands län	3,6
Gävleborgs län	3,5
Uppsala län	3,3
Västmanlands län	2,8

Antalet gästnätter per län i relation till invånarantalet (2015). Norrbotten och Västerbotten ligger i nivå med flera av de stora "turism länen". Källa: SCB/Tillväxtverket.



Botniska Korridoren – för ett sammanhållet Europa

- Botniska korridoren är en strategiskt viktig länk i det europeiska 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

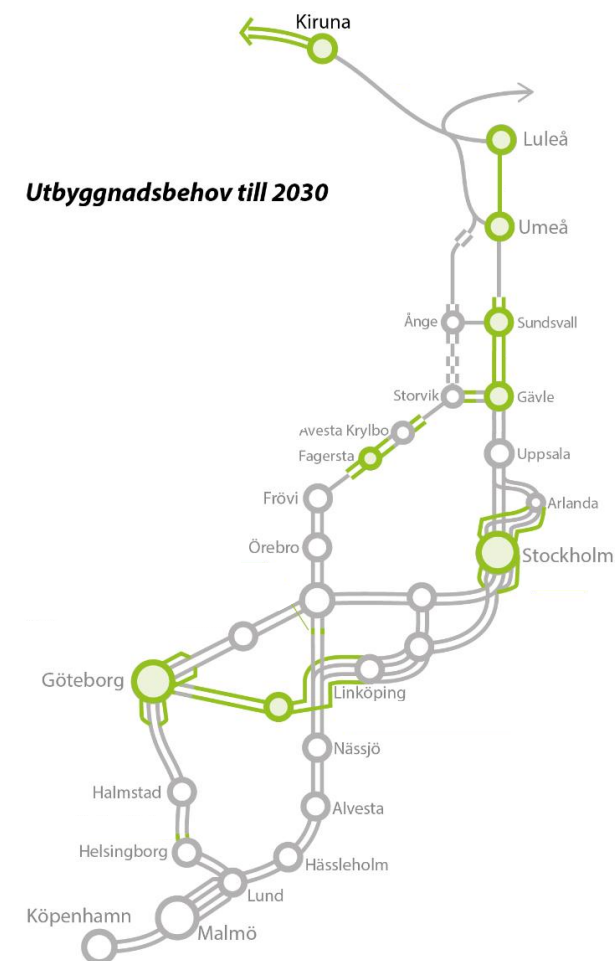
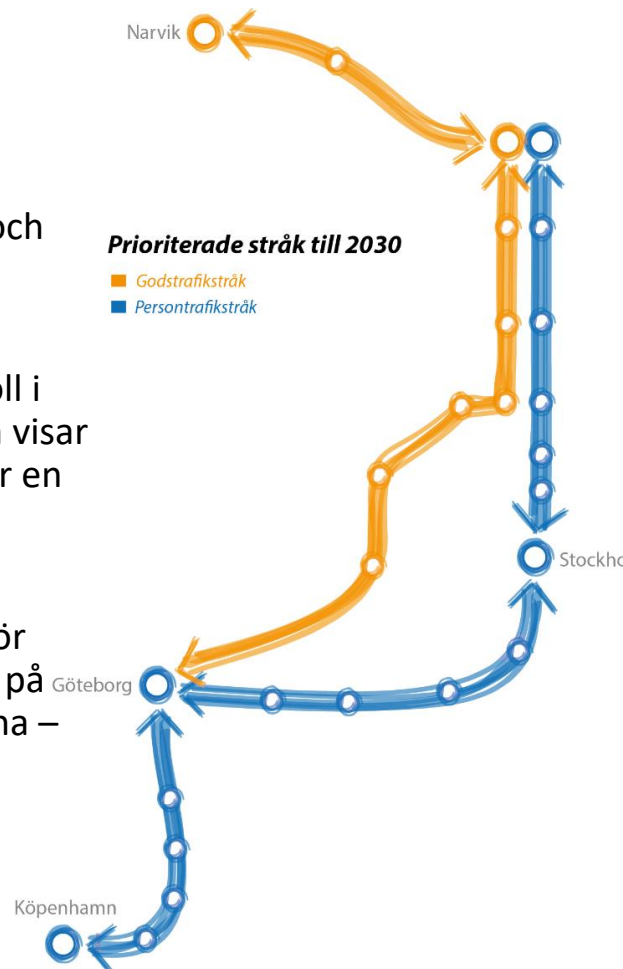


Bearbetad karta. Källa: Midway Alignment.



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 Norrbottenbanan Umeå – Luleå och utbyggnad till dubbelspår på Malmbanan Kiruna – Narvik samt stärkt kapacitet mellan Kiruna – Luleå



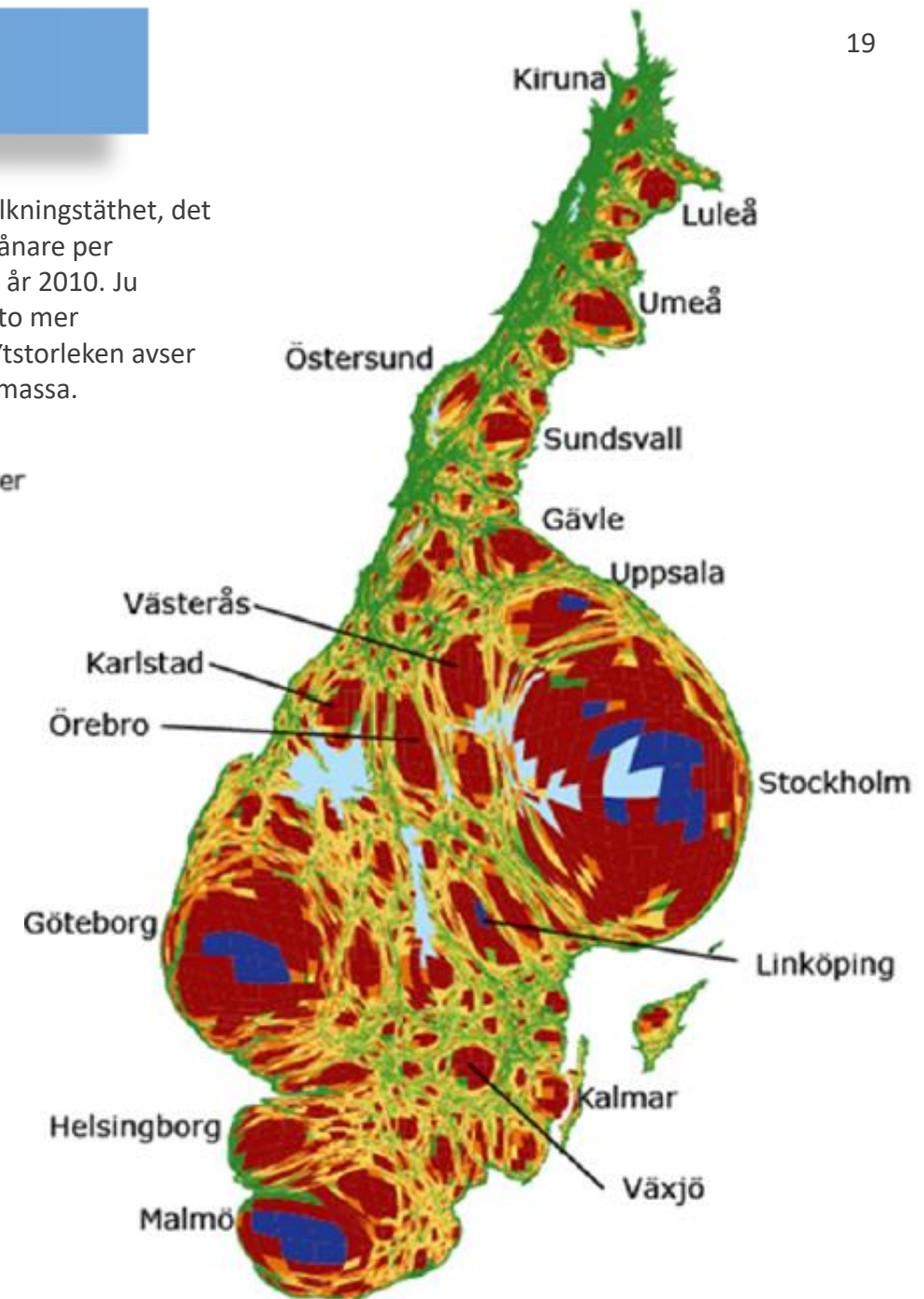
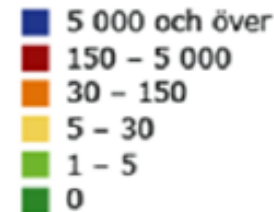
Övergripande prioriterade stråk och utbyggnadsbehov i 2030-perspektiv.
Källa: Järnväg 2050 - En vision om järnvägens framtida roll i samhället.



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 knyts 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)

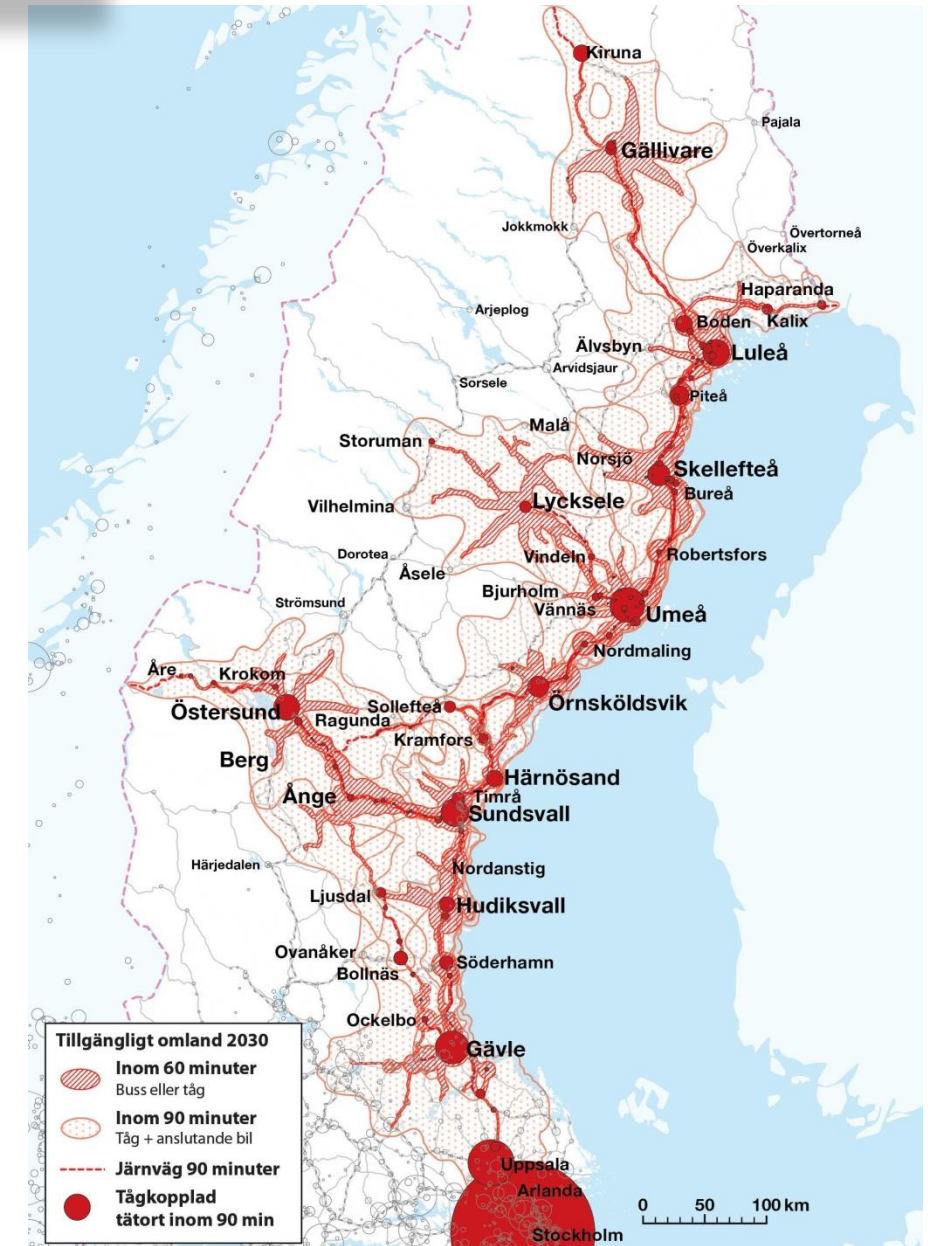
Färgen visar befolkningstäthet, det vill säga antal invånare per kvadratkilometer år 2010. Ju mörkare färg desto mer befolkningstäthet. Ytstorleken avser total befolkningsmassa.
Källa: SJ/SCB.





Kustjärnvägen skapar effekter för resenärer i hela systemet

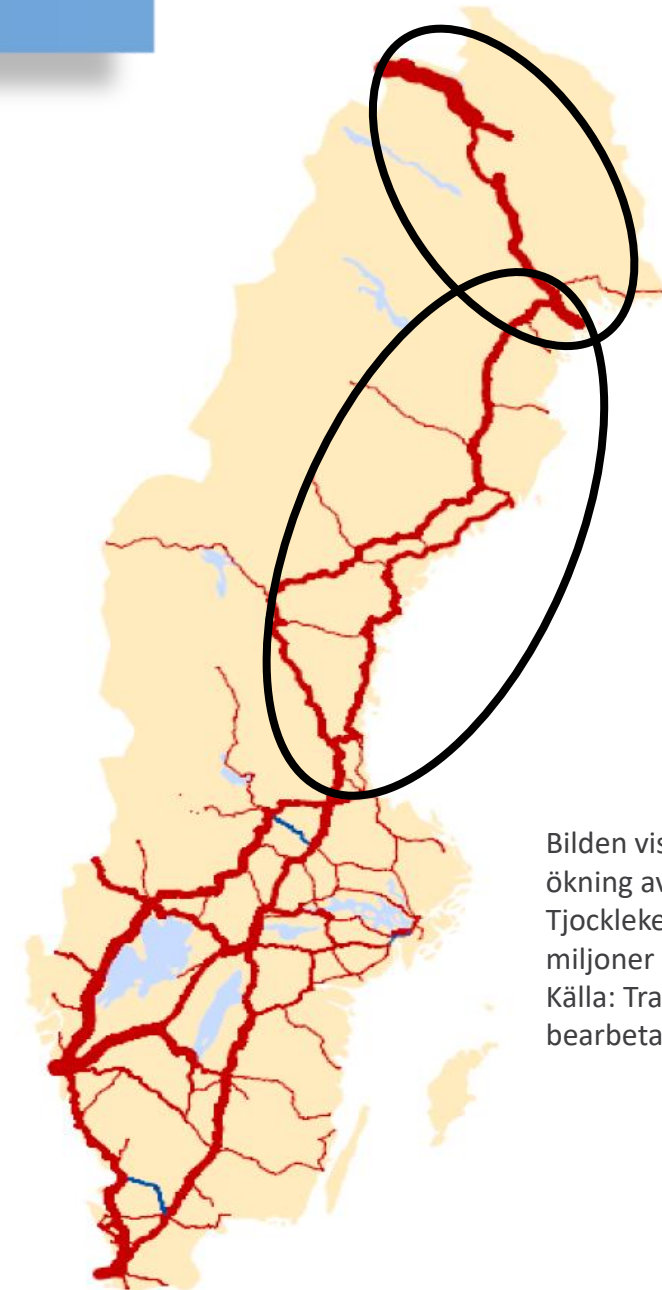
- Med en Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå, och en utvecklad persontrafik längs tvärstråken, stärks det inomregionala samspelet och större och bredare arbetsmarknader utvecklas
- En utvecklad kustjärnväg som överbryggar avstånden ökar möjligheter till arbetspendling samtidigt som kollektivtrafiken 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 ökningar 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.



Syftet med den regionala systemanalysen är att ta fram en genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för Norrbottens och Västerbottens transportsystem. Denna strategi ska ge en tydlig bild av länens bidrag till nationell och internationell utveckling.

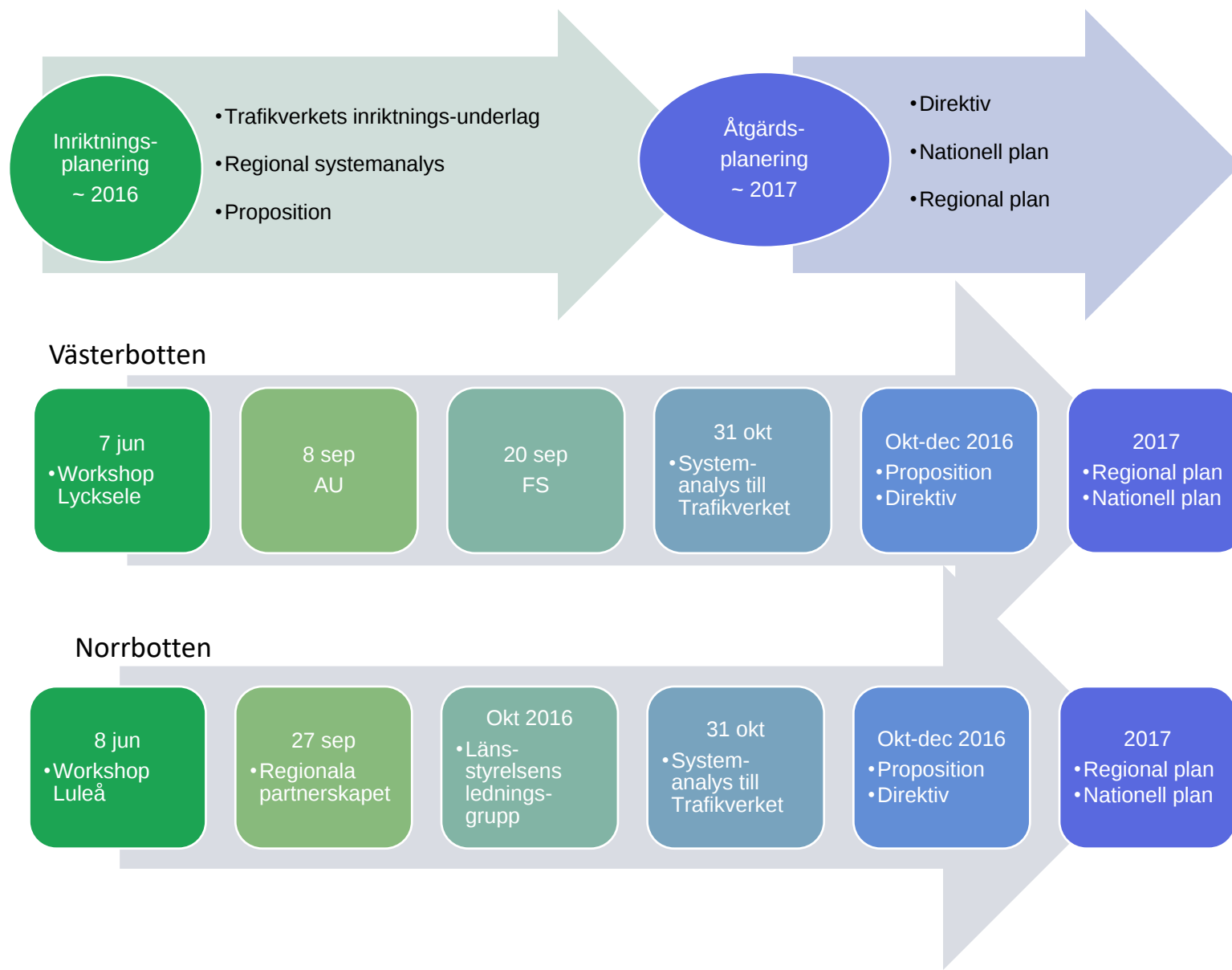
Systemanalysen utgör länens underlag i inriktningsplaneringen inför de nationella och de regionala planerna för transportinfrastrukturåtgärder perioden 2018-2029.

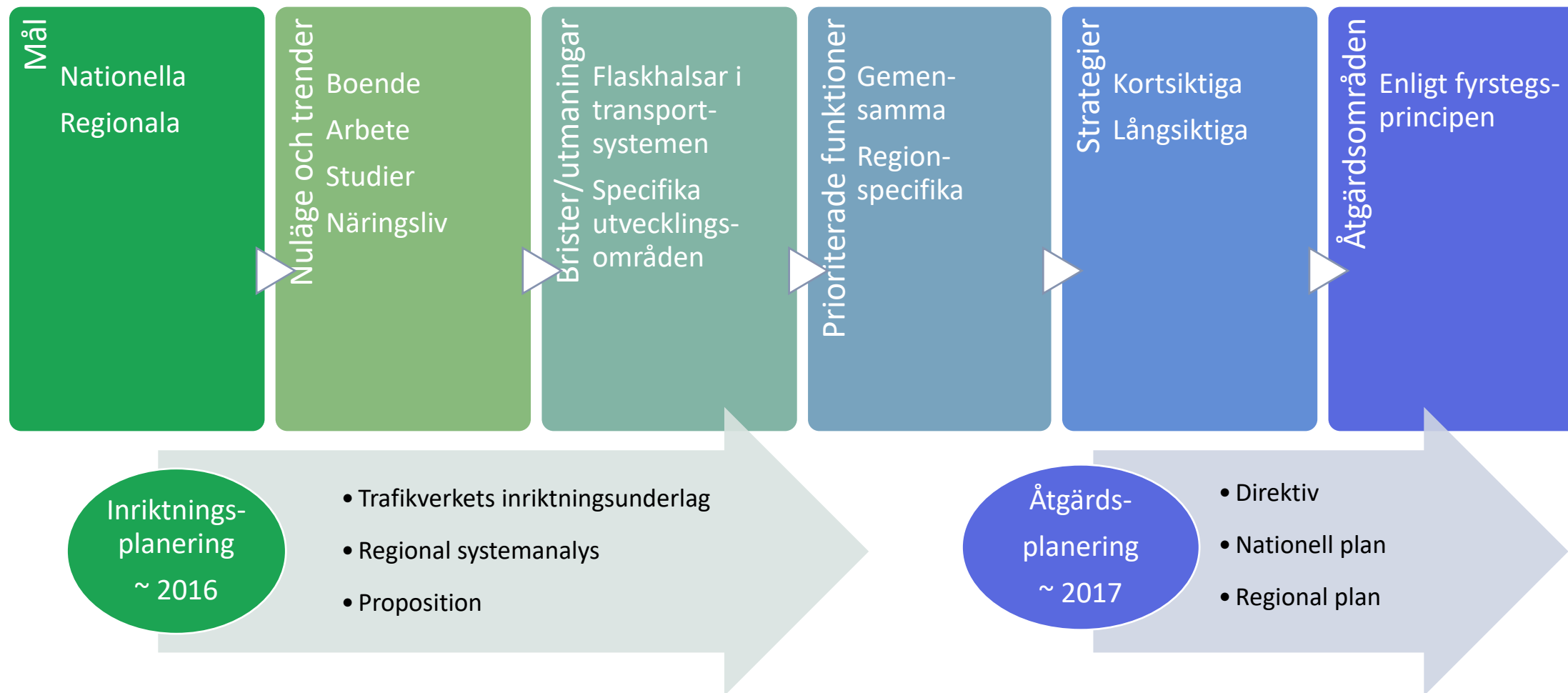
Under våren 2016 har länen presenterat sina viktigaste medskick till Näringsdepartementet som en del i processen med inriktnings- och åtgärdsplaneringen.

Trafikverket tog under 2015 fram en vägledning för de regionala systemanalyserna innehållande med förslag på en processmetodik som har använts varit utgångspunkten för processen i denna läns gemensamma systemanalys.

Arbetsättet har gett en tydlig och bra förankrad process där länens förutsättningar, brister och utmaningar diskuterats brett bland länens aktörer och har identifierat de mest prioriterade funktionerna inom transportsystemen.

Processen har därmed gett möjlighet till att hitta de prioriterade funktioner som på mest effektiva sätt kan stödja det efterfrågade transportbehovet, stärka näringslivets förutsättningar och uppfylla de transportpolitiska och regionala målen.







Nationella mål

Övergripande mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet

- Skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och vara jämställt utifrån män och kvinnors transportbehov

Hänsynsmålet

- Transportsystemet ska ta hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa
- Transportsystems utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dö eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppfylls

Regionala mål

Målet är att i regionen skapa hållbar tillväxt och möjligheter till detta genom att transportsystemet utvecklas i sina olika delar

- Kommunikationer och infrastruktur avgörande för regionens tillväxt och utveckling
- Funktionell och hållbar regionförstoring genom stärkt transportsystem för person- och godstransporter
- Stärkt transportinfrastruktur – en förutsättning för näringslivets konkurrenskraft och investeringsvilja
- Genom stärkt transportinfrastruktur skapas större arbetsmarknader, bättre tillgång till utbildning och service, ökad konkurrenskraft för företagen samt fortsatt utveckling av besöksnäringen
- Transportinfrastrukturlösningar ska utformas så att de bidrar till jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatomfattig hållbarhet

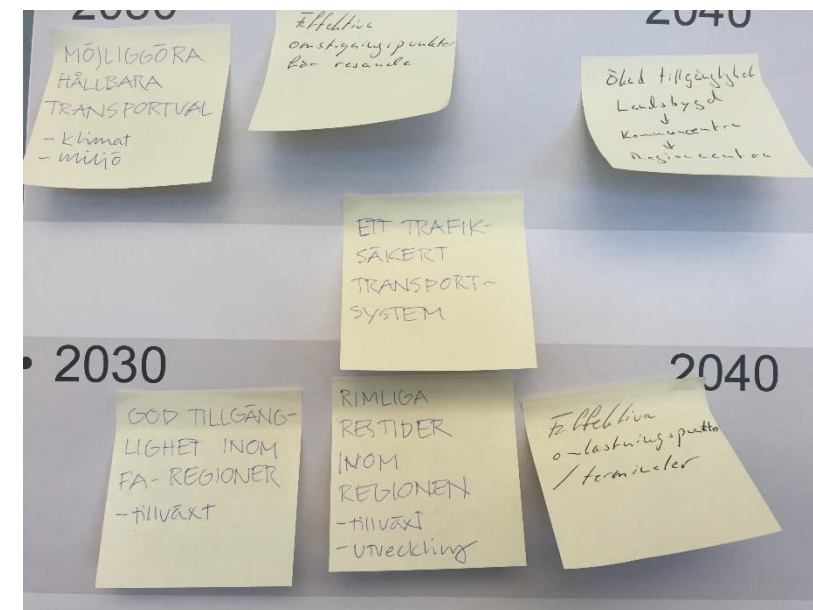


Länsstyrelsen i Norrbottens län och Region Västerbotten har drivit arbetet med systemanalysen tillsammans. Kärnan i framtagandeprocessen har varit de workshops som hölls i juni 2016.

En workshop hölls i Lycksele och en i Luleå där totalt ett 70-tal personer deltog. En stor mängd material kring länens förutsättningar, utmaningar och funktioner arbetades fram i grupper och redovisades. Dessa prioriterades sedan och resultatet blev en tydlig gemensam bild av vad de viktigaste utmaningarna är, samt vilka funktioner som transportsystemet behöver tillhandahålla för att nå den målbild som också satts i respektive län. Målbilden är snarlik för de bägge länen.

Deltagarna på workshopparna representerade länens kommuner, kommunförbund, kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket samt handelskammaren. Deltog gjorde även ansvariga för länens flygplatser och hamnar, gods-, åkeri- och industriföretag, landsting, turism med flera.

Allt material som togs fram är sammanfattat i bilagor till rapporten.



Grupparbete	
Brister och utmaningar	
Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Kompetensförsörjning till tjänstesektorn	EXEMPEL Ej fungerande regionaltågstrafik
* FUNGERANDE SM-REGION FÖR HELA REGIONEN - PERIPHERIVET	AVVIKAND AV FÖRHÅLLANDEN / GODTÄCKNING HANTSNÄRIGHETSSÄKRING OCH
* KAPACITET PÅ JVG FÖR TUNGA TRANSPORTER KAPACITETSBESTÄMT PÅ NÄRVARANDE - " - PERSONALTRAFIK.	- " -
* OMLANDET KRING TILLVÄXTREGIONERNA (UMELÅ, LULEÅ)	
SKA PÅ DEL AV TILLVÄXTEN.	



Tryckta referenser:

Järnväg 2050 – En vision om järnvägens framtida roll i samhället. Framtagen av Sweco, Tågoperatörerna, Jernhusen, Swedtrain, Alstrom, Bombardier och Almega, 2016.

Regional strategi för innovativ och hållbar utveckling av mineralsektorn i Norrbottens och Västerbottens län – 2025.

Länstransportplan för Norrbottens län 2014-2025. Länsstyrelsen Norrbotten, 2014.

Länstransportplan för Västerbottens län 2014-2025. Region Västerbotten, 2014.

Norrbotniabanan – Underlag till Sverigeförhandlingen. Rapport 160523. Norrbotniabanegruppen, 2016.

Operativt program inom målet investering för sysselsättning och tillväxt 2014-2020 för övre Norrland (Norrbotten och Västerbotten). Beslut av EU- kommissionen 2014-12-15.

Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2016. Trafikverket, 2016.

Regionala systemanalyser – en vägledning. "Vad är problemet – egentligen? Och vad vill vi åstadkomma?". Trafikverket, 2015.

Regional systemanalys 2010-2020. De fyra nordligaste länen. Slutrapport 2008-09-30. Framtagen av Länsstyrelsen Jämtlands län, Länsstyrelsen Norrbotten, Länsstyrelsen Västerbotten, Länsstyrelsen Västernorrland och Region Västerbotten, 2008.

Regionalt strukturfondsprogram för investeringar i tillväxt och sysselsättning i Övre Norrland 2014-2020. Regionanalys, bilaga 3. Framtagen av Länsstyrelsen Norrbotten och Region Västerbotten, 2014.

Regionalt utvecklingsprogram i Västerbottens län. Region Västerbotten, 2005.

Regional utvecklingsstrategi för hållbar framtid i Norrbotten 2020. Länsstyrelsen Norrbotten, 2012.

Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län. RUS 2014-2020. Region Västerbotten, 2013.

Råvaror för Europa. Botniska Korridoren, 2011.

SJ Botniabanan i riksdagen 2016-05-25 v3. SJ, 2016.

Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029. Regeringsbeslut 2015-05-21, Näringsdepartementet, 2015.



Elektroniska referenser:

SJ, <https://www.sj.se/#/>

SCB, <http://www.scb.se/>

Trafikverket, <http://www.trafikverket.se/>

Swedavia, <http://www.swedavia.se/>

Arena för tillväxt, <http://www.arenafortillvaxt.se/>

Sveriges hamnar,
www.transportforetagen.se/ForbundContainer/Svenska-hamnar/

Tillväxtverket, <http://www.tillvaxtverket.se/>

Bilagor:

BILAGA 1. Presentation workshop

BILAGA 2. Sammanställning brister och utmaningar

BILAGA 3. Sammanställning funktioner

BILAGA 4. Sammanställning viktigaste prioriterade funktioner efter målområde

REGIONAL SYSTEMANALYS NORRBOTTEN OCH VÄSTERBOTTEN 2016

BESTÄLLARGRUPP:

Mårten Edberg, Region Västerbotten

Niklas Gandal, Region Västerbotten

Bo-Erik Ekblom, Länsstyrelsen Norrbotten

Carola Medelid, Länsstyrelsen Norrbotten

KONSULTGRUPP SWECO:

Magnus Burvall

Jimmy Bystedt

Carina Jönhill Nord

Viweca Berguv

Erik Bergfors

BILAGA 1

PRESENTATION WORKSHOP

Gemensam presentation som hölls på de workshops som ägde rum i Lycksele och Luleå våren 2016.

Lycksele 2016-06-07

Luleå 2016-06-08

Version 2016-06-02

SYSTEMANALYS NORRBOTTEN OCH VÄSTERBOTTEN 2016

WORKSHOP 7 OCH 8 JUNI 2016

PROGRAM

Lycksele, 7 juni 2016

09.00 Fika

09.30 Inledning samt beskrivning av processen, Region Västerbotten

09.50 Övre Norrlands transportsystem och kommande planarbete, Trafikverket

10.10 Syfte med systemanalys och upplägg av dagen, Sweco

10.30 Paus

10.40 Mål och nulägesbilder, Sweco

11.15 Pass 1 – Brister och utmaningar, Sweco

12.00 Lunch

13.00 Pass 1 – Fortsättning

13.20 Pass 2 – Funktioner och prioriteringar för länets transportsystem, Sweco

14.40 Sammanfattning av prioriteringarna och nästa steg i processen, Sweco

15.10 Avslutning och fika, Region Västerbotten

PROGRAM

Luleå, 8 juni 2016

09.30 Fika

10.00 Inledning samt beskrivning av processen, Länsstyrelsen

10.20 Övre Norrlands transportsystem och kommande planarbete, Trafikverket

10.40 Syfte med systemanalys och upplägg av dagen, Sweco

11.00 Paus

11.10 Mål och nulägesbilder, Sweco

11.45 Pass 1 – Brister och utmaningar, Sweco

12.15 Lunch

13.00 Pass 1 – Fortsättning

13.10 Pass 2 – Funktioner och prioriteringar för länets transportsystem, Sweco

14.30 Sammanfattning av prioriteringarna och nästa steg i processen, Sweco

15.00 Avslutning och fika, Länsstyrelsen

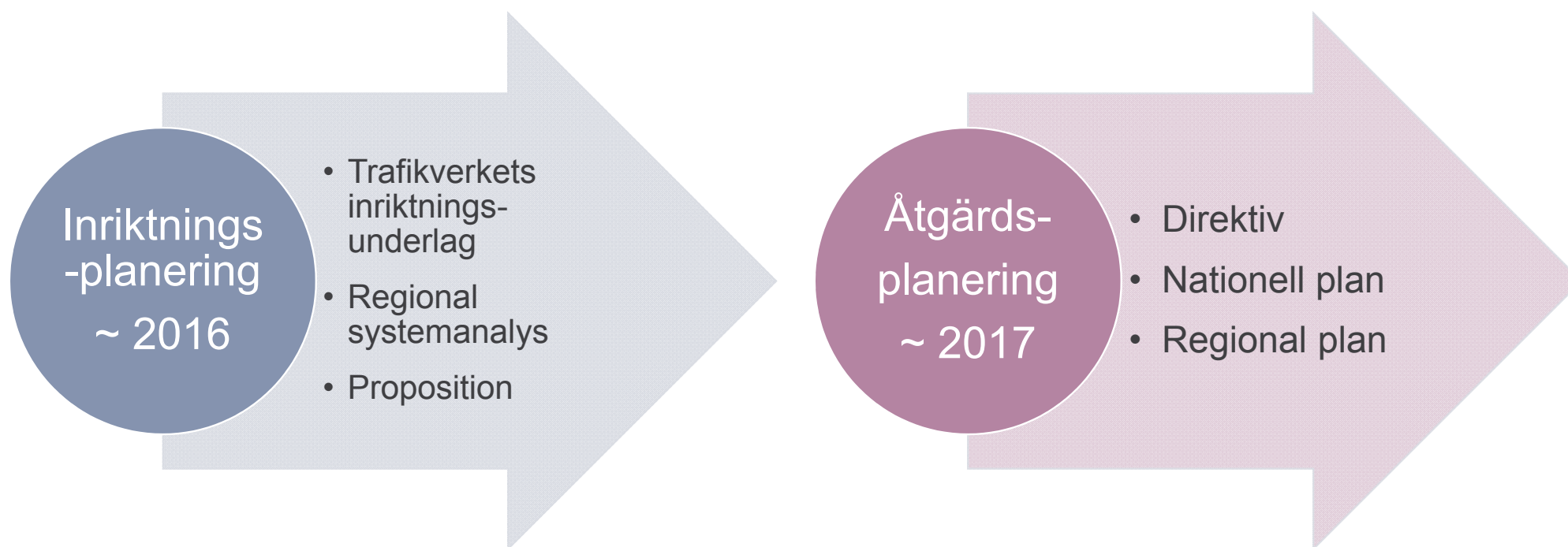
Systemanalys

Syften

Tydlig bild av regionens (länens) bidrag till nationell och internationell utveckling och därav vilka behov som finns av stöd ur nationell plan för transportinfrastruktur, som ett inspel till den nationella nivån.

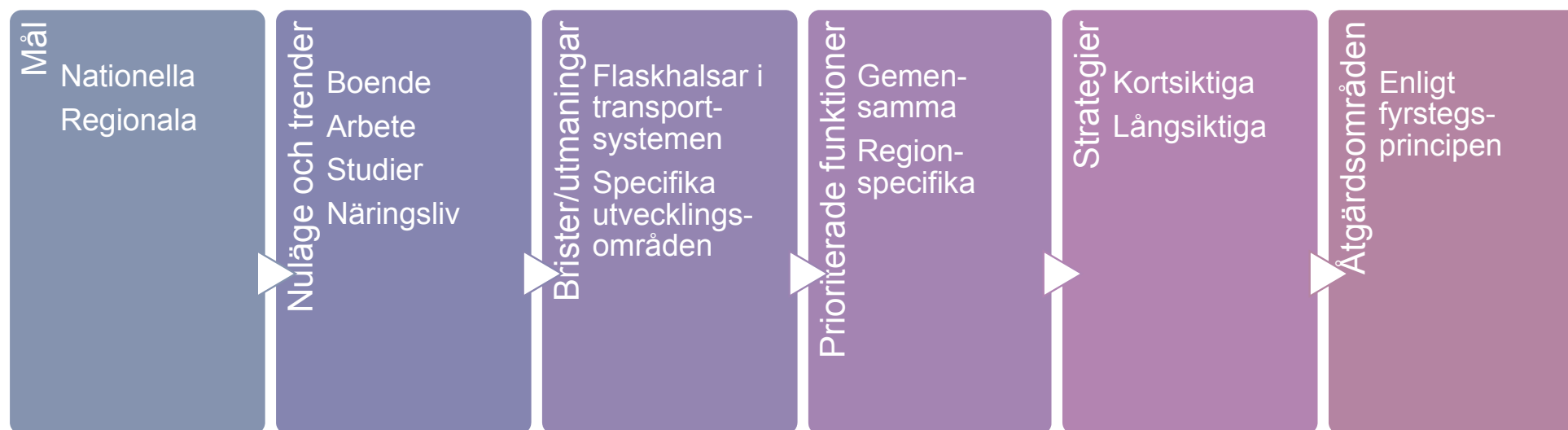
Som ett underlag i inriktningsplaneringen inför de regionala planerna där processen är samlande och förankrande brett i kommuner och övriga organisationer och där systemanalysen utgör ett samlande dokument för regionen.

Inriktnings- och åtgärdsplaneringen 2018-2029



Systemanalysens olika delar

- Mål
- Nuläge och trender
- **Brister och utmaningar**
- **Prioriterade funktioner**
- Strategier
- Åtgärdsområden



Från Trafikverkets vägledning

- Processdokumentation från respektive processteg, hur arbetet gått till
 - Vilka som deltagit i arbetet och vilka referensgrupper eller referenspersoner som varit involverade, eventuellt i olika skeden
 - Hur jämställdhets- och mångfaldsaspekten har beaktats
 - Hur riksdagens vision att Sverige 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären har hanterats – och om så har skett, vilka förändringar i tidigare strategier och åtgärdsinriktningar som det har medfört
- Beskrivning av identifierade mål
- Beskrivning av transportsystemets önskade funktion
- Bedömning av brister, det vill säga skillnaden mellan önskad funktion och dagens funktion
- Bedömning av bidrag till målen inklusive eventuella målkonflikter, givet att de önskade funktionerna tillgodoses



Mål - nationella

Funktionsmålet

- Skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och vara jämställt utifrån män och kvinnors transportbehov

Hänsynsmålet

- Transportsystemet ska ta hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa
- Transportsystems utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dö eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppfylls

Målstruktur



Mål – regionala

Målet är att i regionen skapa hållbar tillväxt och möjligheter till detta genom att transportsystemet utvecklas i sina olika delar

EFFEKTIVA OCH
ROBUSTA
KOPPLINGAR TILL
GLOBALA
VÄRDEKEDJOR

GODA
MÖJLIGHETER
TILL
PERSONRESANDE

ÖKAT
FUNKTIONELLT
SAMSPEL MELLAN
ORTER OCH
PLATSER

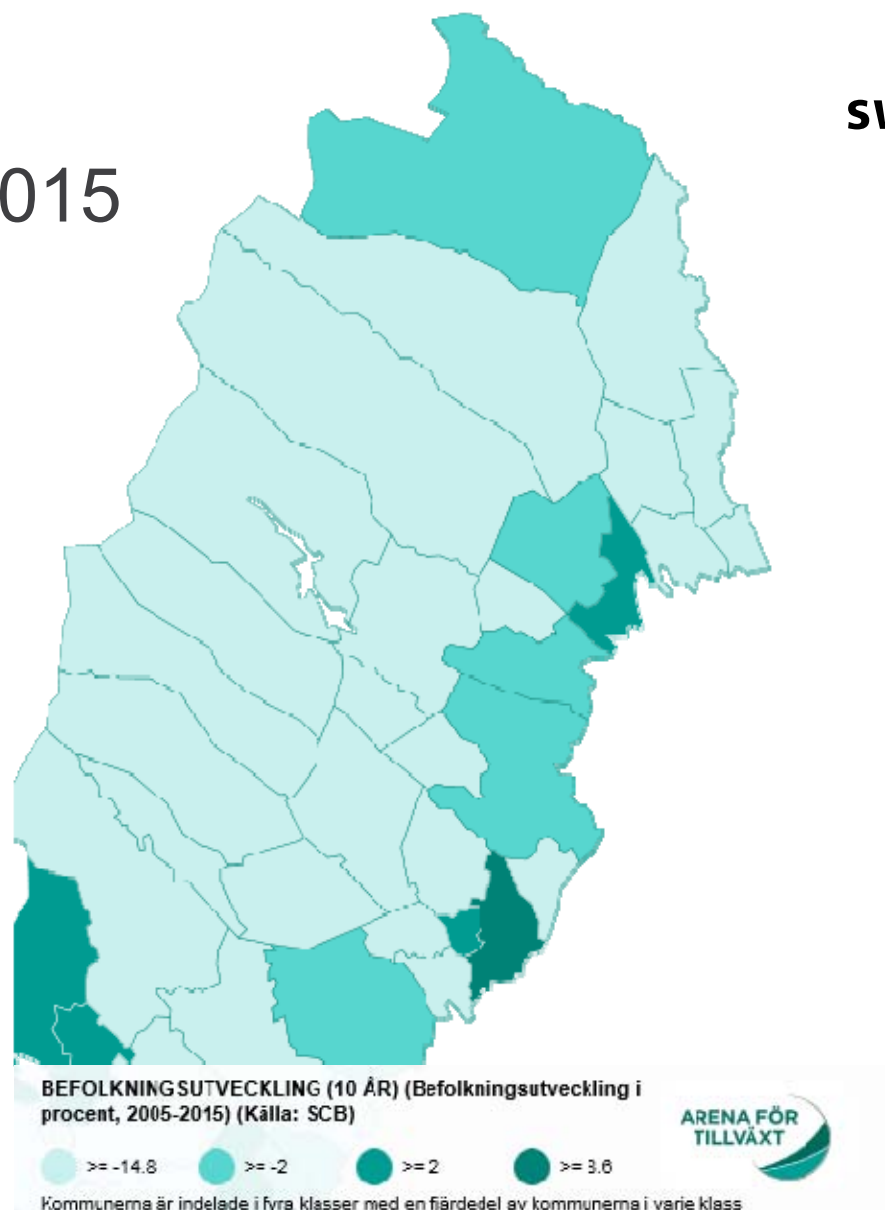
- Kommunikationer och infrastruktur avgörande för regionens tillväxt och utveckling
- Funktionell och hållbar regionförstoring genom stärkt transportsystem för person- och godstransporter
- Stärkt transportinfrastruktur – en förutsättning för näringslivets konkurrenskraft och investeringsvilja
- Genom stärkt transportinfrastruktur skapas större arbetsmarknader, bättre tillgång till utbildning och service, ökad konkurrenskraft för företagen samt fortsatt utveckling av besöksnäringen
- Transportinfrastrukturlösningar ska utformas så att de bidrar till jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatmässig hållbarhet

NULÄGESBILDER TRENDER

STÖRRE TÄTORTER MOTORER FÖR BEFOLKNINGSUTVECKLINGEN

Befolkningsutveckling 2005-2015

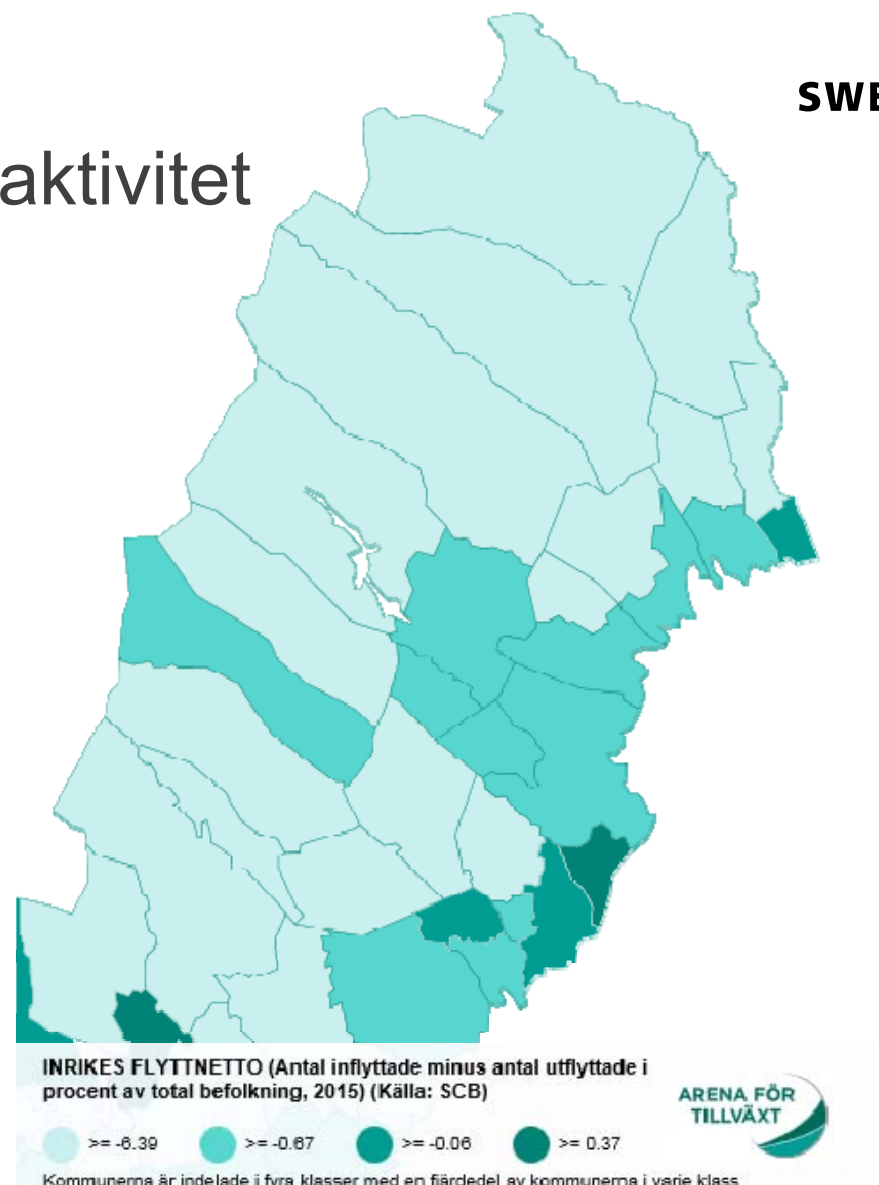
- Riket: +8,9 procent
- AC och BD: +0,7 procent
- 6 kommuner av 29 har ökat; Kiruna, Luleå, Piteå, Skellefteå, Umeå och Vännäs
- Överlag: kusten ökat, övriga minskat



Källa: Arena för Tillväxt

Inrikes flyttnetto – indikerar attraktivitet

- Bilden visar inrikes flyttnetto per kommun
- Sett till arbetsmarknadsregioner: endast 18 av 72 FA-regioner i riket med positivt inrikes flyttnetto 2015
- Umeå och Haparanda ökade FA – historiskt Pajala
- Kvinnors utflyttning högre än männens i nästan alla kommuner/regioner

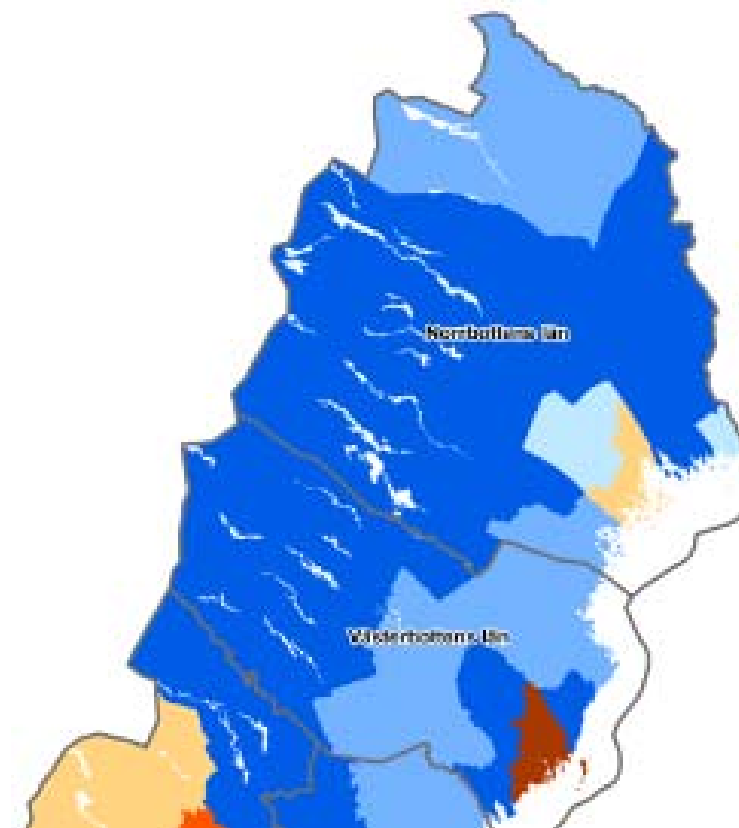
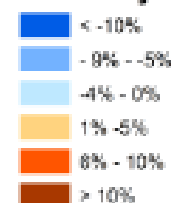


Källa: Arena för Tillväxt

Var ökar sysselsättningen?

- Ökning: I storstadsområdena och i många regionala centra
- Minskning: I stora delar av norra Sverige, Västra Svealand och sydöstra Götaland

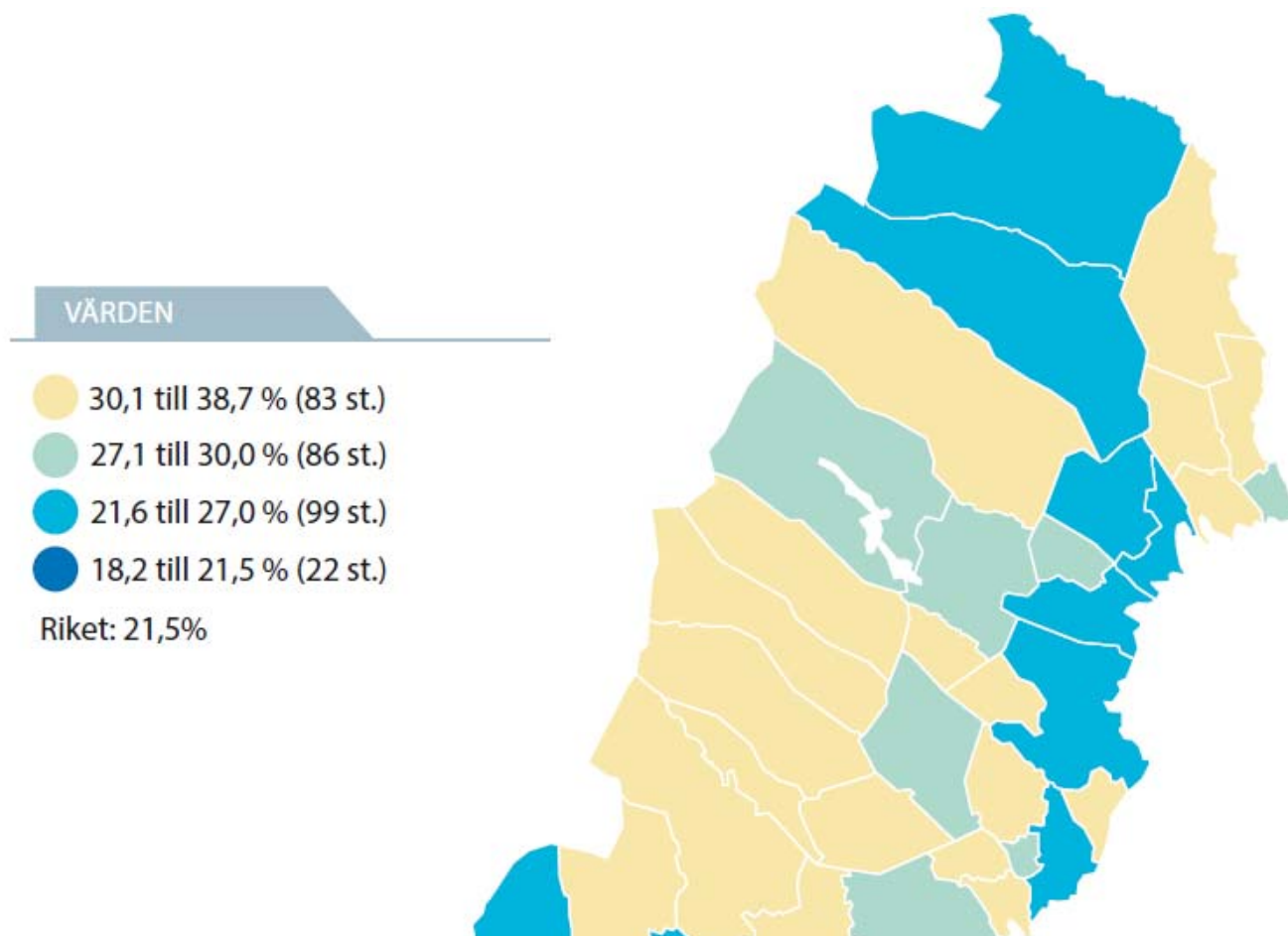
Relativ sysselsättningsutveckling år 2013-2040



Källa: SCB/Trafikverket

Kompetensförsörjningen

- Stora pensionsavgångar förväntas de närmaste 10 åren
- Norr- och Västerbotten har högre pensionsavgångar än riket
- Särskilt stor utmaning i glesbygdskommuner



Tillgänglighet till service

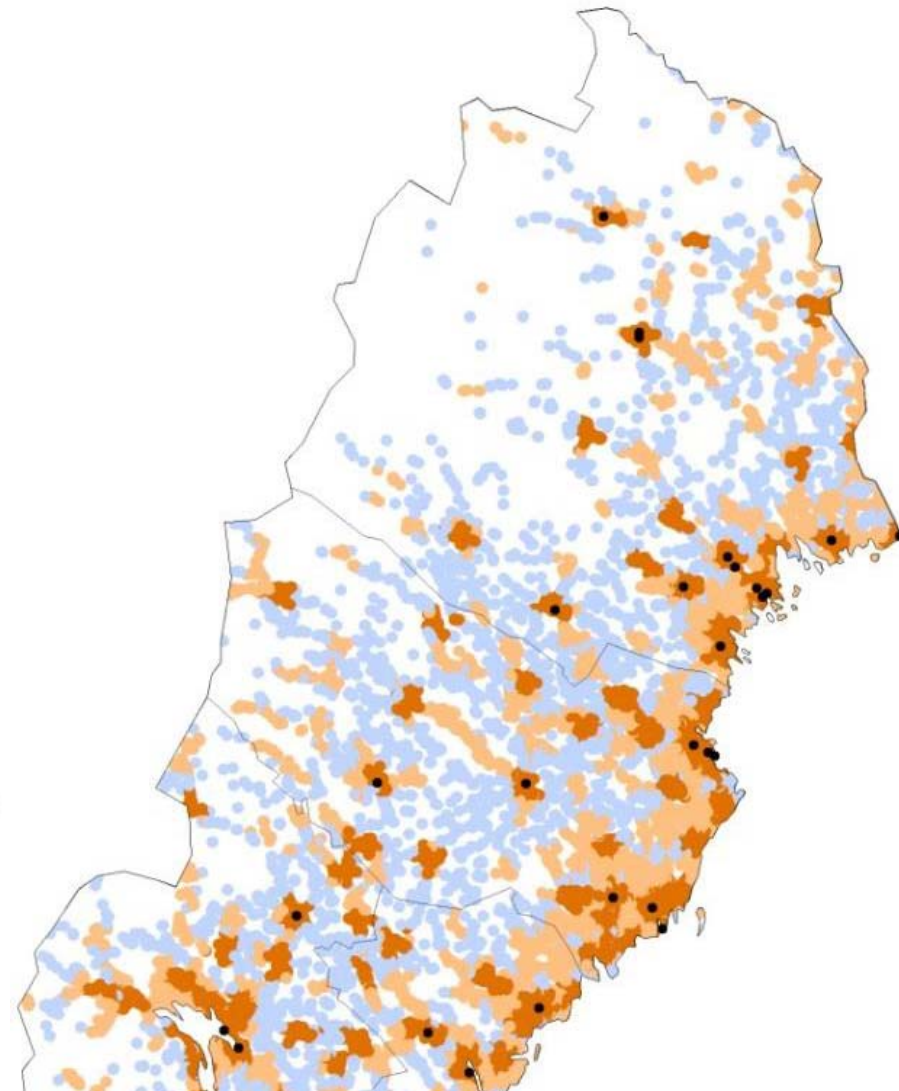
- Tillgängligheten till service är en viktig del av kommuners attraktivitet
- Hög befolkningstäthet medför ofta hög servicetillgänglighet
- Längs kusten och i Malmfälten är servicetillgängligheten hög

Antal serviceslag tillgängliga* inom 10 minuter
Dagligvarubutik, grundskola, drivmedelsstation, apotek eller vårdcentral

- Inget (0,7 % av befolkningen)
- Ett till tre (6,6 % av befolkningen)
- Fyra till fem (92,7 % av befolkningen)

□ Länsgräns, vit yta = obefolkad

• Tätort över 3000 invånare



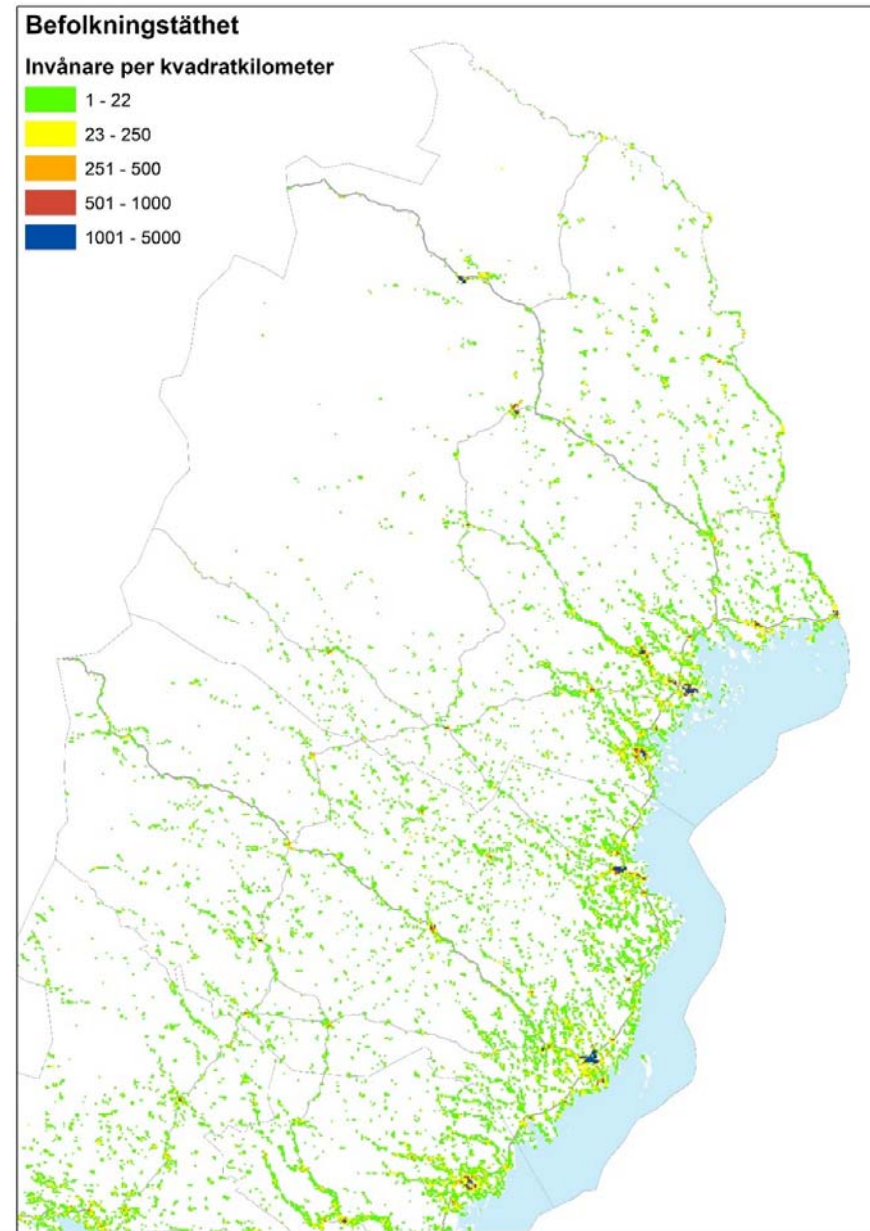
Källa: Tillväxtanalys

ÖKAT SAMSPEL VIKTIGT FÖR KOMPETENSFÖRSÖRJNING OCH FÖR NÄRINGSLIVETS UTVECKLING

Två glesbefolkade län...

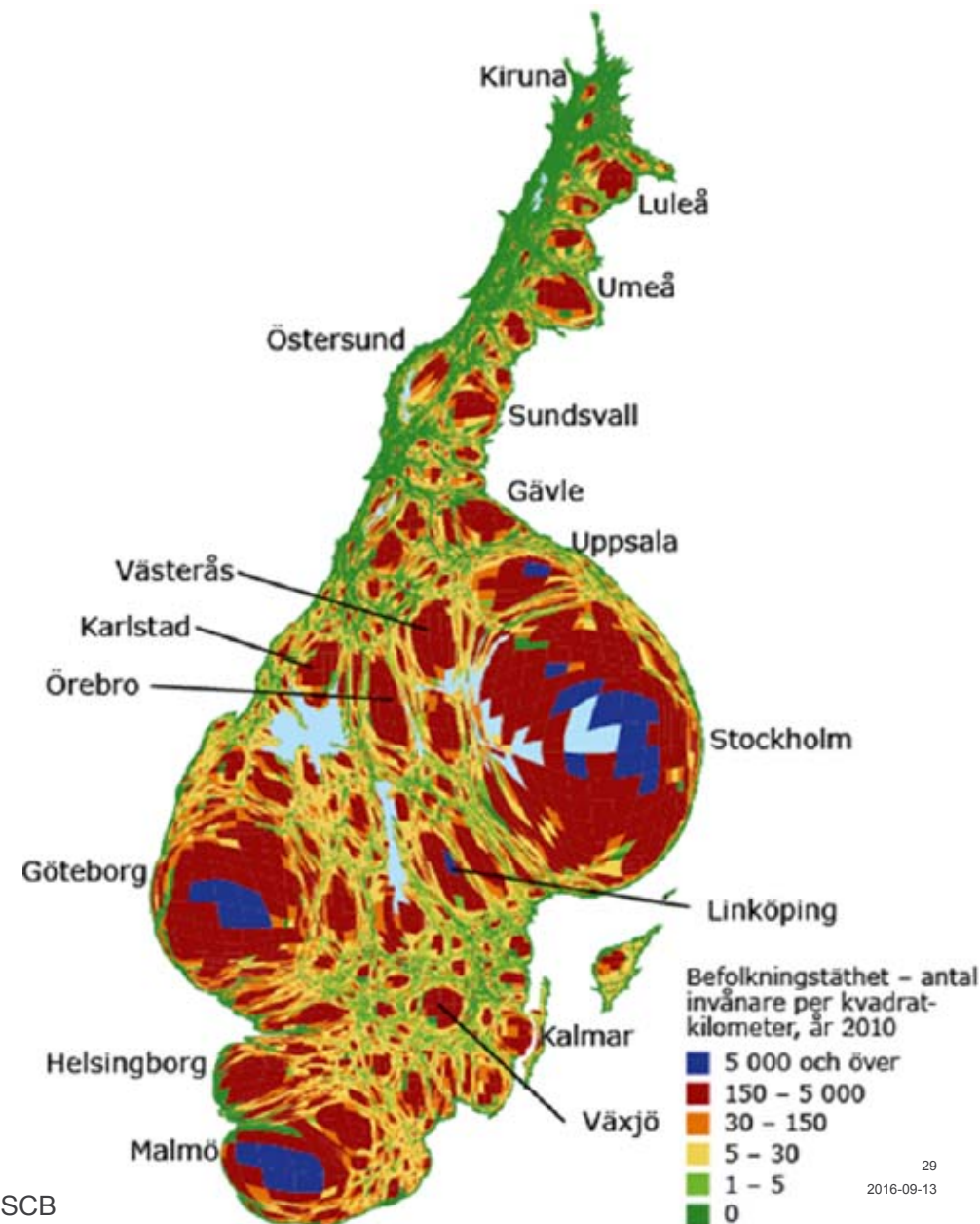
- I genomsnitt ca 3 invånare/km²
- Riket: 22 invånare/km²
- Norrbotten: befolkningstätast i Charlottendal/Innerstaden, Luleå – 4 654 invånare/km²
- Västerbotten: befolkningstätast på Ålindhemsområdet, Umeå – 4 926 invånare/km²

Källa: Eurostat, bearbetning Sweco



...med en tätbefolkad kust

- ...där städerna ligger på inbördes avstånd som med hjälp av järnväg kan knytas ihop till betydligt större arbetsmarknader
- ”Flera orter med stort resande längs Norrlandskusten, skapar bra förutsättningar för framgångsrik tågtrafik” (citat SJ)



Källa: SJ / SCB

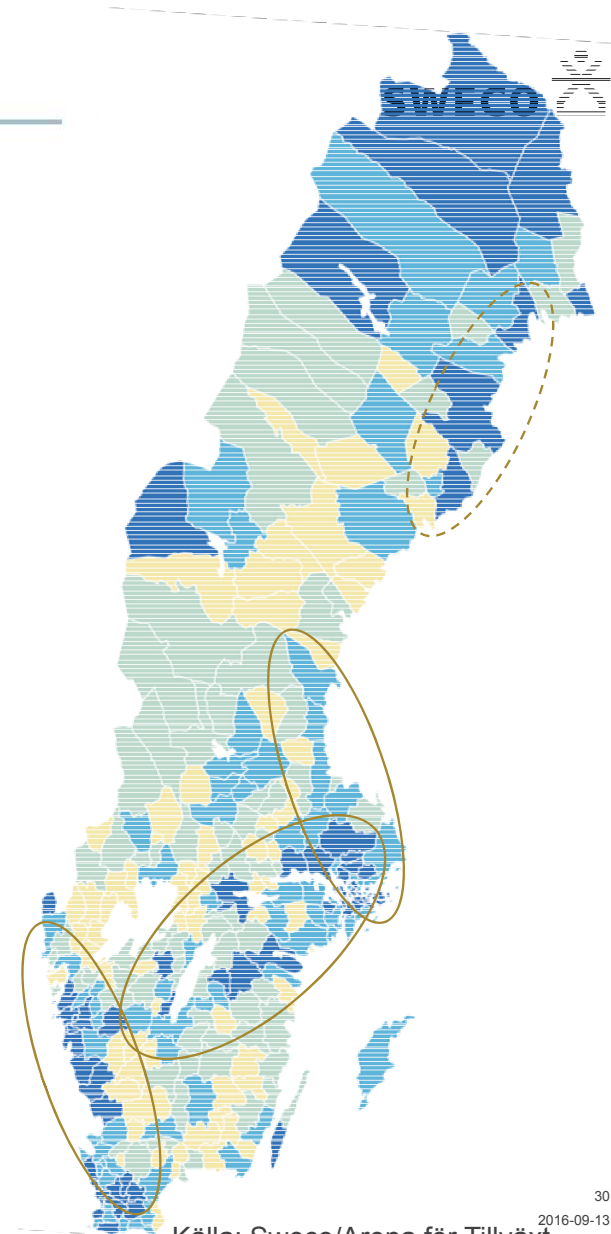
Var ökar köpkraften?

- Köpkraften ökar mest i landets regioncentra samt i gruvkommunerna
- Stora skillnader mellan kvinnor och män
- Tydliga kopplingar mellan ökad köpkraft och starka infrastrukturstråk

VÄRDEN

- 25,1 till 45,5 % (62 st.)
- 18,1 till 25,0 % (79 st.)
- 12,1 till 18,0 % (78 st.)
- 0,6 till 12,0 % (71 st.)

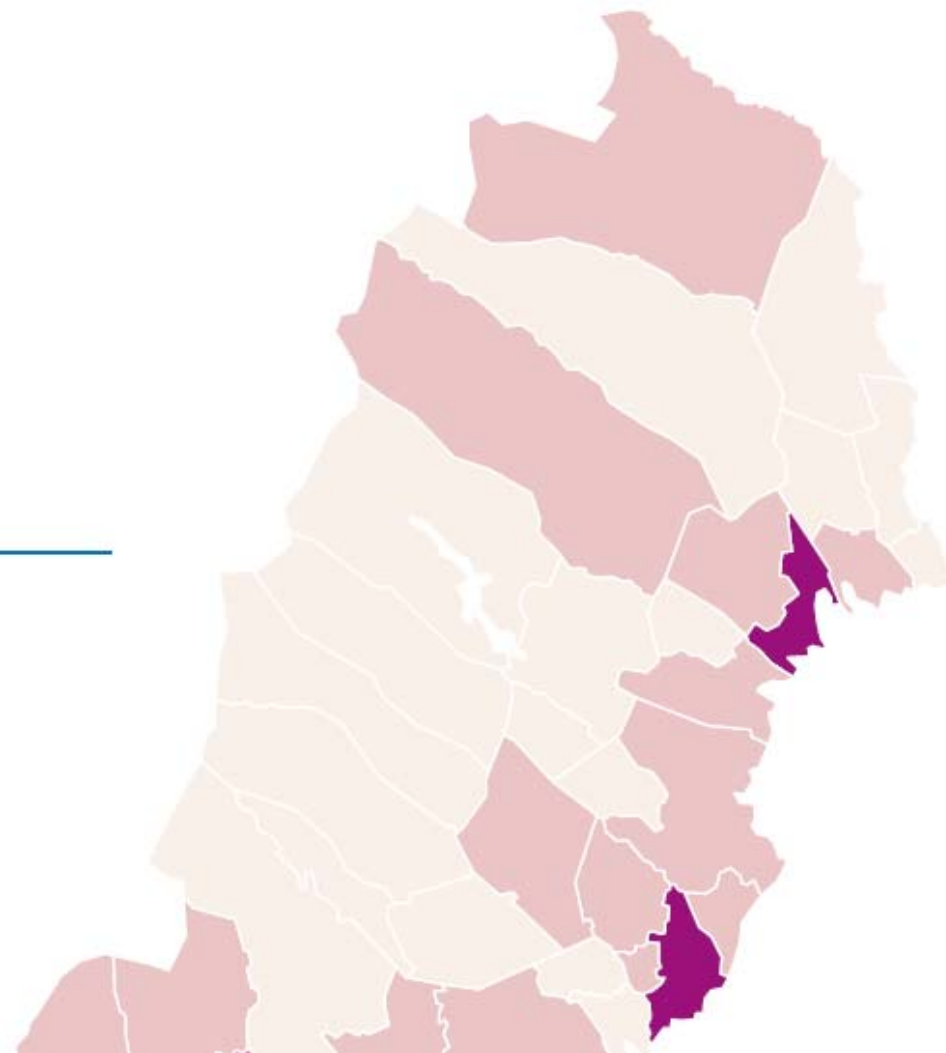
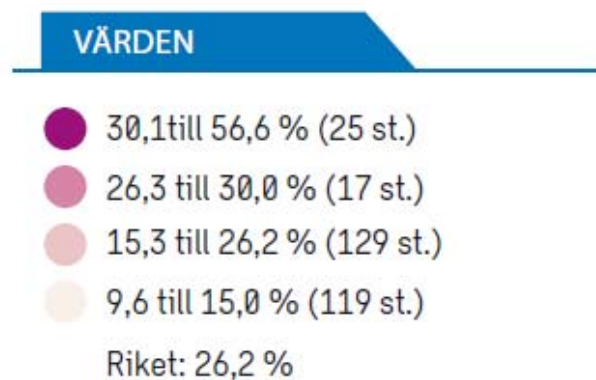
Riket: 18,0 %



Källa: Sweco/Arena för Tillväxt

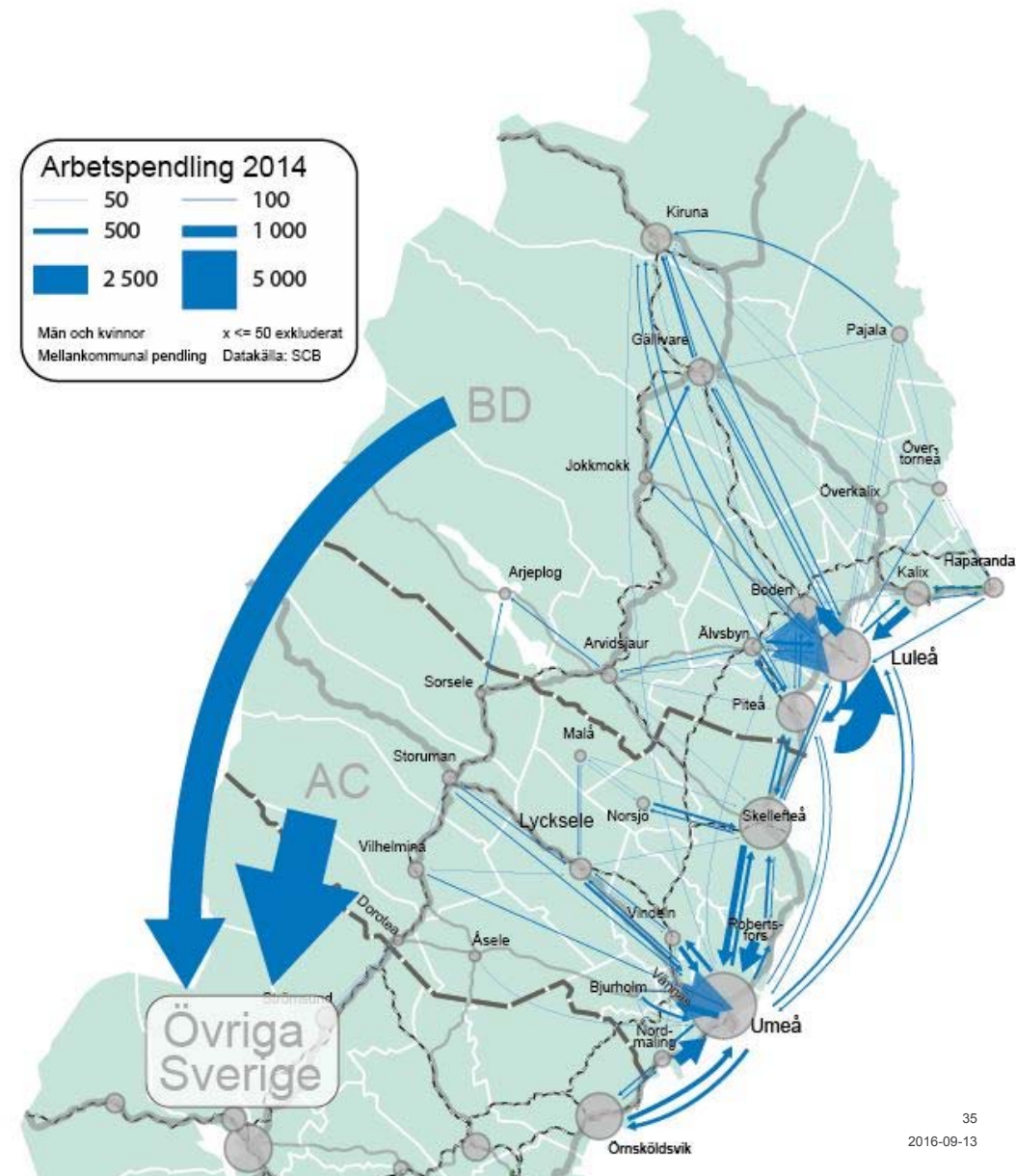
Utbildningsnivå

- I Norr- och Västerbotten har 24,8 % av befolkningen högre utbildning
- Umeå: 38%.
Luleå: 30%
- Kiruna, Piteå, Boden, Skellefteå och Vännäs har samtliga utbildningsnivå 20-23%
- Kvinnor betydligt mer högutbildade än män



Pendlingsmönster

- Arbetspendling – indikerar regional funktionalitet
- Största enskilda pendlingsstråken;
Boden-Luleå (3 500 pendlare)
Piteå-Luleå (2 350 pendlare)
Vännäs-Umeå (1 800 pendlare)

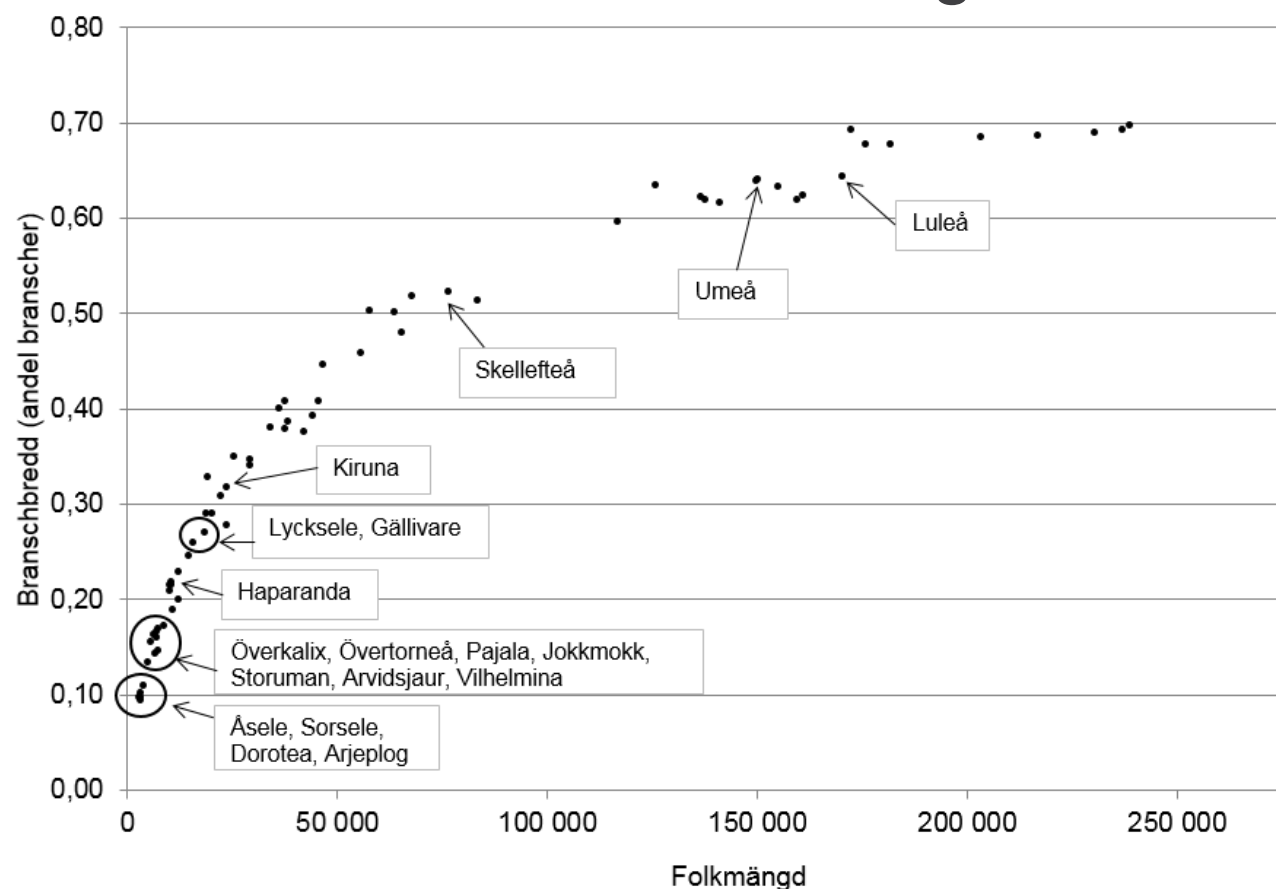


Källa: SCB, bearbetning Sweco

Branschbredd – antal branscher i arbetsmarknadsregionen

- Starkt samband mellan branschbredd och regionstorlek

FA-region	Folkmängd 2014	Branschbredd 2014
Luleå	169 839	0,65
Umeå	149 872	0,64
Skellefteå	76 204	0,52
Kiruna	23 241	0,32
Gällivare	18 231	0,27
Lycksele	15 323	0,26
Haparanda	9 776	0,22
Vilhelmina	6 848	0,17
Arvidsjaur	6 484	0,17
Pajala	6 303	0,14
Storuman	5 955	0,16
Jokkmokk	5 086	0,16
Övertorneå	4 711	0,13
Överkalix	3 409	0,11
Arjeplog	2 907	0,10
Åsele	2 838	0,10
Dorotea	2 757	0,10
Sorsele	2 565	0,10



Maximalt antal branscher: 832 st. Stockholm, Göteborg, Malmö och Östergötland exkluderade.

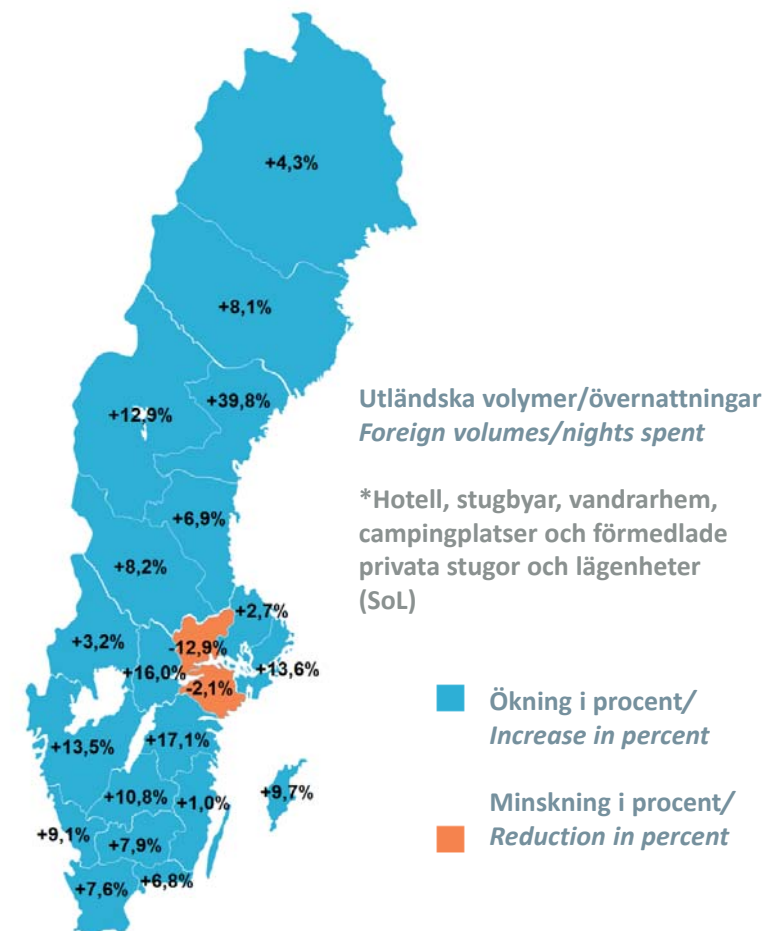
Besöksnäringen

- Starkt kopplat till utvecklingen i andra branscher → symbios
- Goda kommunikationer är nödvändigt för norra Sverige
- Turismen bidrog med 3% av Sveriges BNP år 2013
- Logiintäkterna i Norr- och Västerbotten har haft en snabbare tillväxt än på nationell nivå under perioden 2008-2013

"Gästnätter per invånare i länet" 2015

Län	Antal
Jämtlands län	22,9
Dalarnas län	17,7
Gotlands län	16,1
Kalmar län	11,4
Norrbottnens län	9,2
Hallands län	8,6
Värmlands län	7,5
Västerbottens län	6,3
Riket	6,1
Blekinge län	6,0
Västra Götalands län	5,9
Stockholms län	5,8
Västernorrlands län	4,9
Jönköpings län	4,7
Kronobergs län	4,7
Skåne län	4,2
Örebro län	4,2
Östergötlands län	4,0
Södermanlands län	3,6
Gävleborgs län	3,5
Uppsala län	3,3
Västmanlands län	2,8

Förändring av volymer/övernattningar* per region från 2014 till 2015 (%)



Källa: SCB/Tillväxtverket

Flygplatsnätet

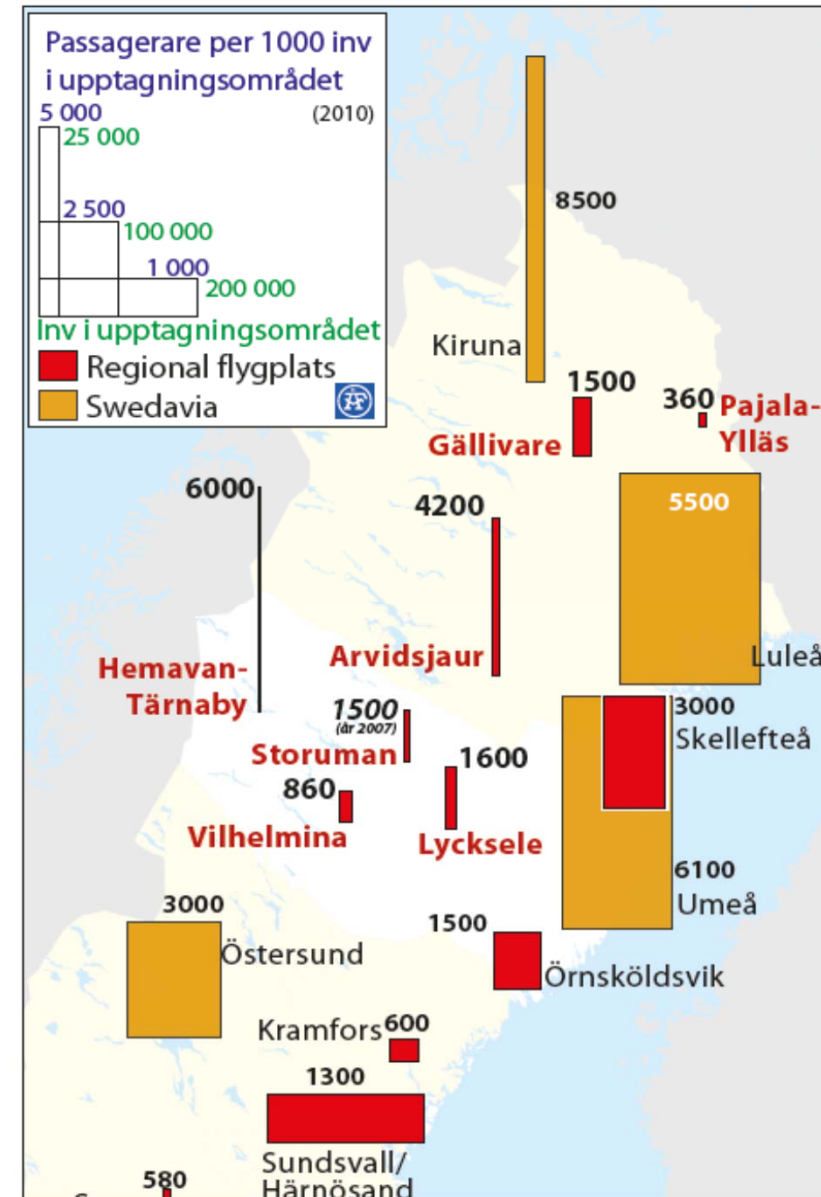
- Industrin i Norr- och Västerbotten är beroende av snabba förbindelser med flyg, speciellt till/från Stockholm
- Nödvändighet för besöksnäringen
- Två starkt exportberoende län

Passagerarfrekvens per flygplats

Norrbotten och Västerbotten, 2015

Flygplats	Resenärer	Andel utrikes
Luleå	1 177 131	9%
Umeå	1 047 081	7%
Skellefteå	300 278	11%
Kiruna	257 561	3%
Arvidsjaur	51 173	40%
Gällivare	36 381	0,1%
Lycksele	20 023	0%
Vilhelmina	16 065	0%
Hemavan Tärnaby	13 094	0,8%
Pajala	4 701	78%

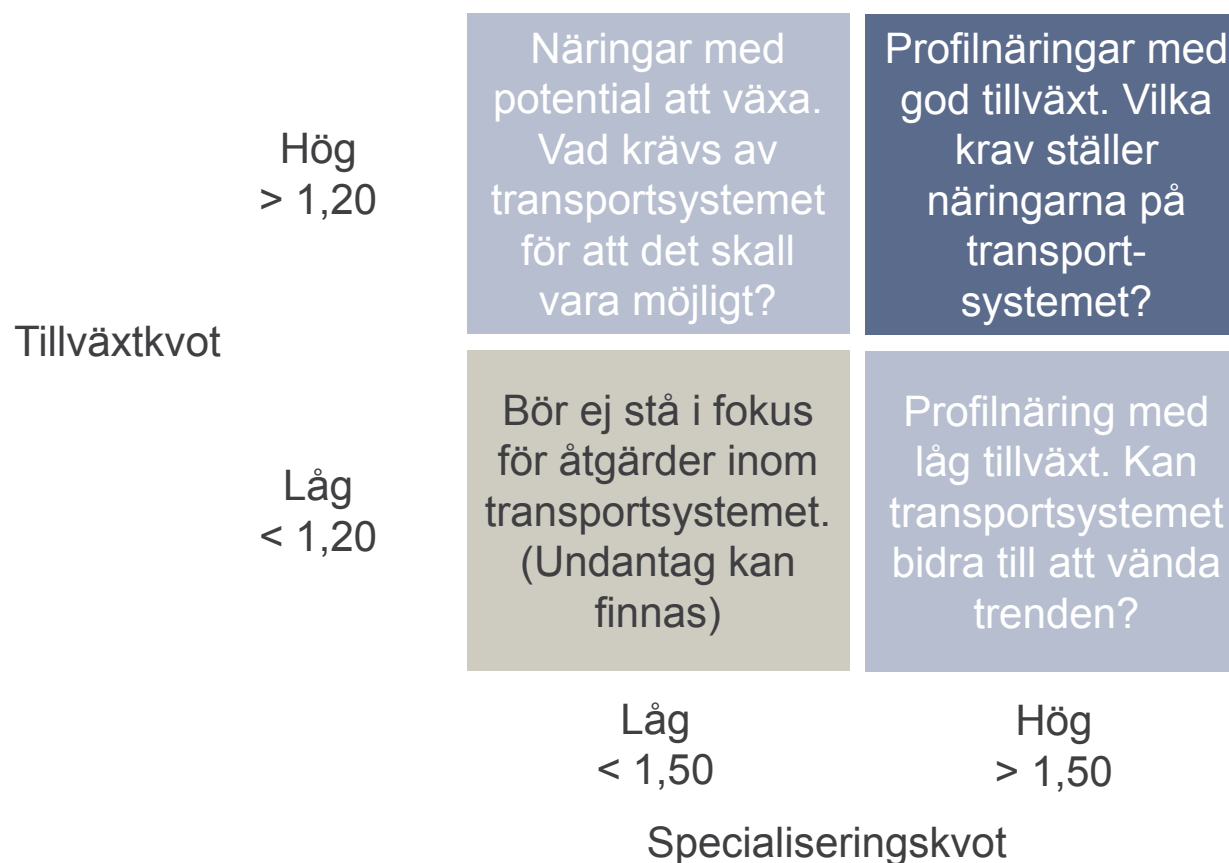
Källa: Transportstyrelsen



Källa: Länstransportplanen Västerbottens län 2014-2025

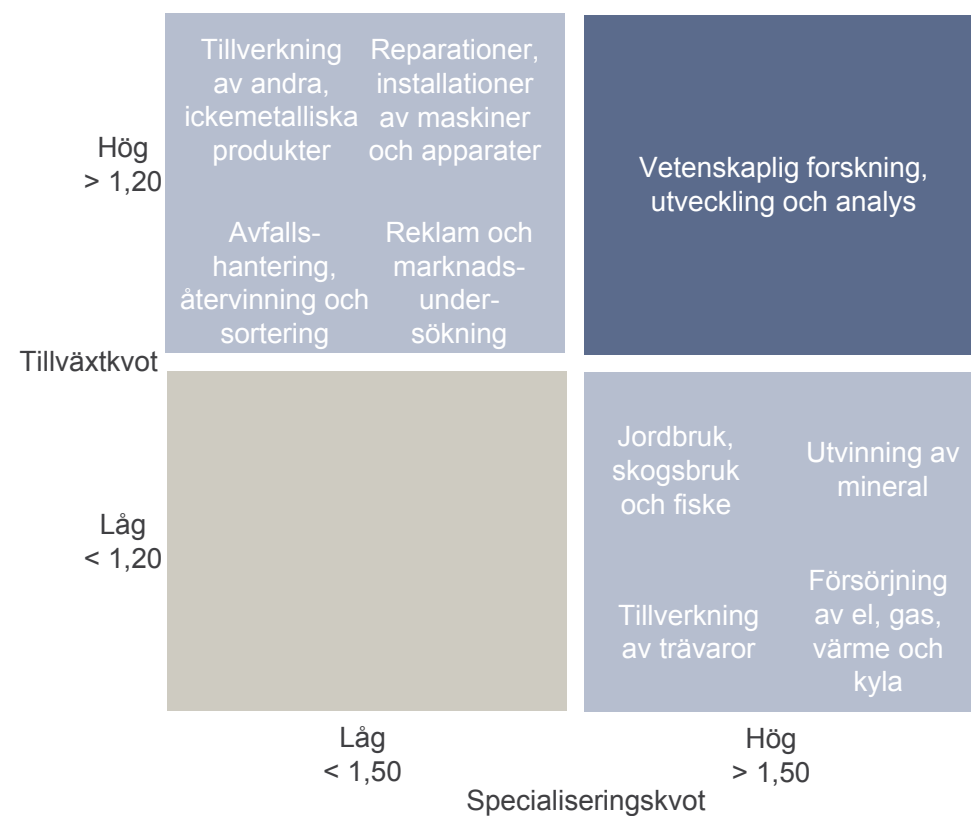
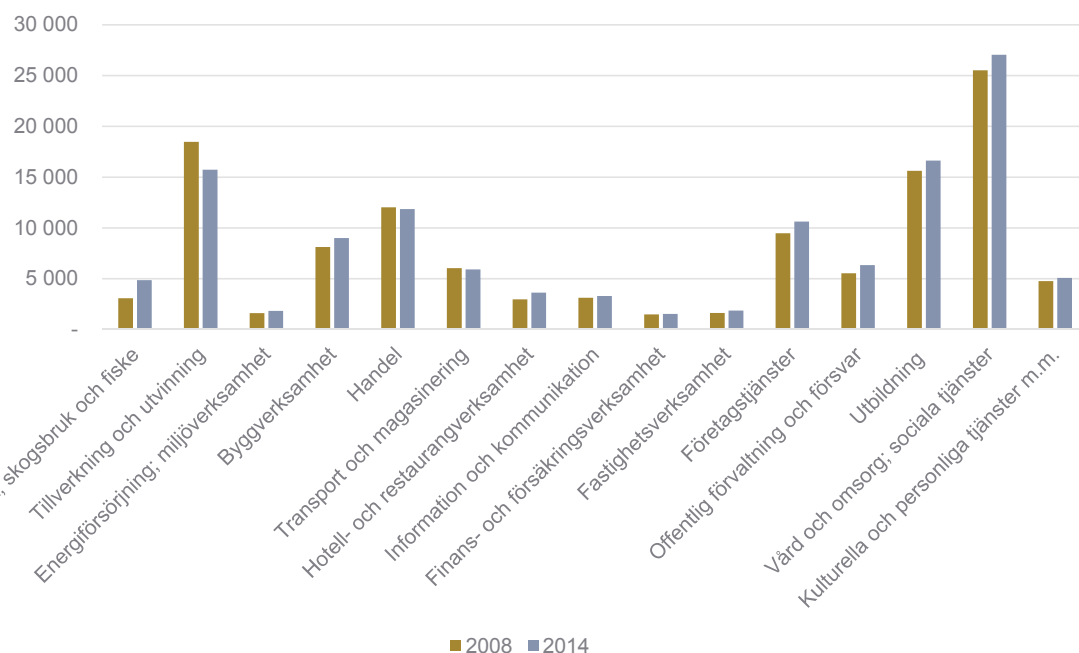
NÄRINGSLIVSANALYS

Två kvoter ger fyra kategorier av branscher



Västerbotten

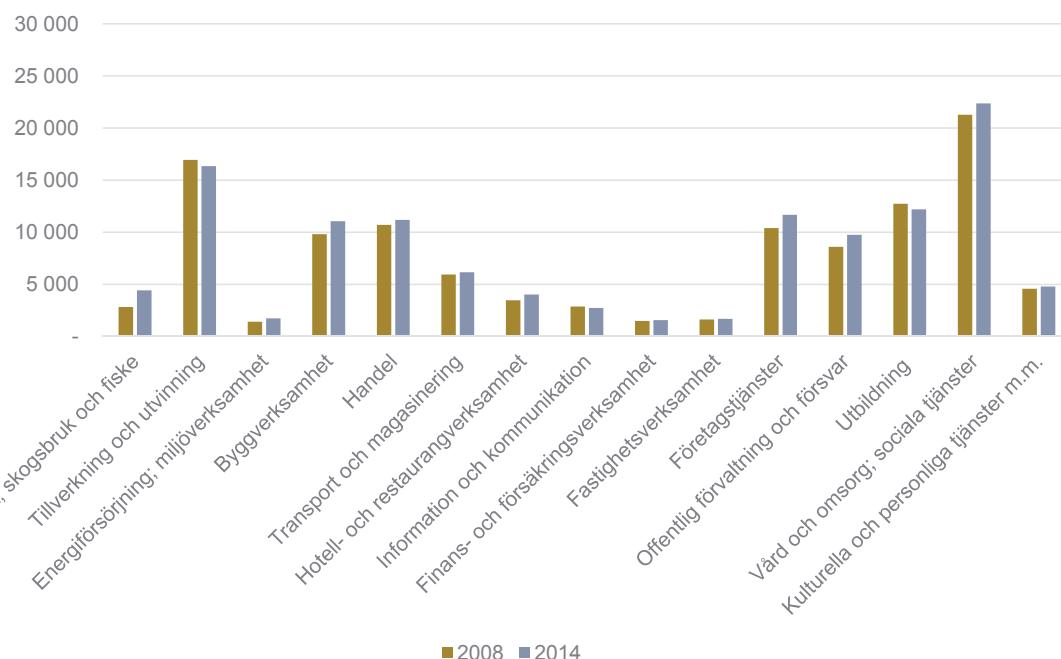
Västerbotten, sysselsatta 2008-2014



AC	Bransch	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar/ Regionförstoring	Bättre fungerande marknader
Varuproducerande (basindustri, förädlingsindustri)	- Tillverkning av andra, icke-metalliska produkter - Avfallshantering, återvinning och sortering - Jordbruk, skogsbruk och fiske - Utvinning av mineral - Tillverkning av trävaror - Försörjning av el, gas, värme och kyla	Behov/nytta - Vidgad rekrytering, - Rekrytering till specialistfunktioner	Behov/nytta - Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet, - Samverkan med universitet och högskolor	Behov/nytta - Lägre logistikkostnader (Något) större kundmarknad - Större leverantörsmarknad (Något) ökad konkurrens
Tjänsteproducerande – kunskapsintensiv	- Vetenskaplig forskning och utveckling och analys - Reklam och marknadsundersökning - Reparationer och installationer av maskiner och apparater	Behov/Nytta - Rekrytering specialiserad personal, - Ökad attraktivitet för inflyttning	Behov/Nytta - Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre kvalitet, - Samverkan med universitet och högskolor	Behov/Nytta - Bättre tillgång till kunder - Större leverantörsmarknad - Ökad konkurrens
Tjänsteproducerande – serviceintensiv		Behov/Nytta Vidgad rekrytering	Behov/Nytta - Ökad regional attraktivitet, - Bredare näringsliv	Behov/Nytta (Något) större kundmarknad (Något) ökad konkurrens

Norrbotten

Norrbotten, sysselsatta 2008-2014



Hög
> 1,20

Tillväxtkvot

Låg
< 1,20

- Avfallshantering, återvinning och sortering
- Försäkring, återförsäkring och pensionsfondverksamhet
- Stödtjänster till försäkring
- Vetenskaplig forskning och utveckling och analys

- Reparationer och installationer av maskiner och apparater

Utvinning av mineral

- Jordbruk, skogsbruk och fiske
- Tillverkning av trävaror
- Papper- och pappersvarutillverkning
- Stål och metallframställning
- Försörjning av el, gas, värme/kyla

Låg
< 1,50

Specialiseringskvot

Hög
> 1,50

BD	Bransch	Arbetsmarknad	Agglomerationsfördelar/ Regionförstoring	Bättre fungerande marknader
Varuproducerande (basindustri, förädlingsindustri)	• Avfallshantering, återvinning och sortering • Jordbruk, skogsbruk och fiske • Utvinning av mineral • Tillverkning av trävaror • Pappers- och pappersvarutillverkning • Stål och metallframställning • Försörjning av el, gas, värme och kyla	Behov/nytta • Vidgad rekrytering, • Rekrytering till specialistfunktioner	Behov/nytta • Större utbud av godstransporter och infrastruktur med högre kvalitet, • Samverkan med universitet och högskolor	Behov/nytta • Lägre logistikkostnader • (Något) större kundmarknad • Större leverantörsmarknad • (Något) ökad konkurrens
Tjänsteproducerande – kunskapsintensiv	• Vetenskaplig forskning och utveckling och analys • Reparationer och installationer av maskiner och apparater • Försäkring, återförsäkring och pensionsfondverksamhet • Stödtjänster till försäkring	Behov/Nytta • Rekrytering specialiserad personal, • Ökad attraktivitet för inflyttning	Behov/Nytta • Större utbud av persontransporter och infrastruktur med högre kvalitet, • Samverkan med universitet och högskolor	Behov/Nytta • Bättre tillgång till kunder • Större leverantörsmarknad • Ökad konkurrens
Tjänste-producerande – serviceintensiv		Behov/Nytta • Vidgad rekrytering	Behov/Nytta • Ökad regional attraktivitet, • Bredare näringsliv	Behov/Nytta • (Något) större kundmarknad • (Något) ökad konkurrens

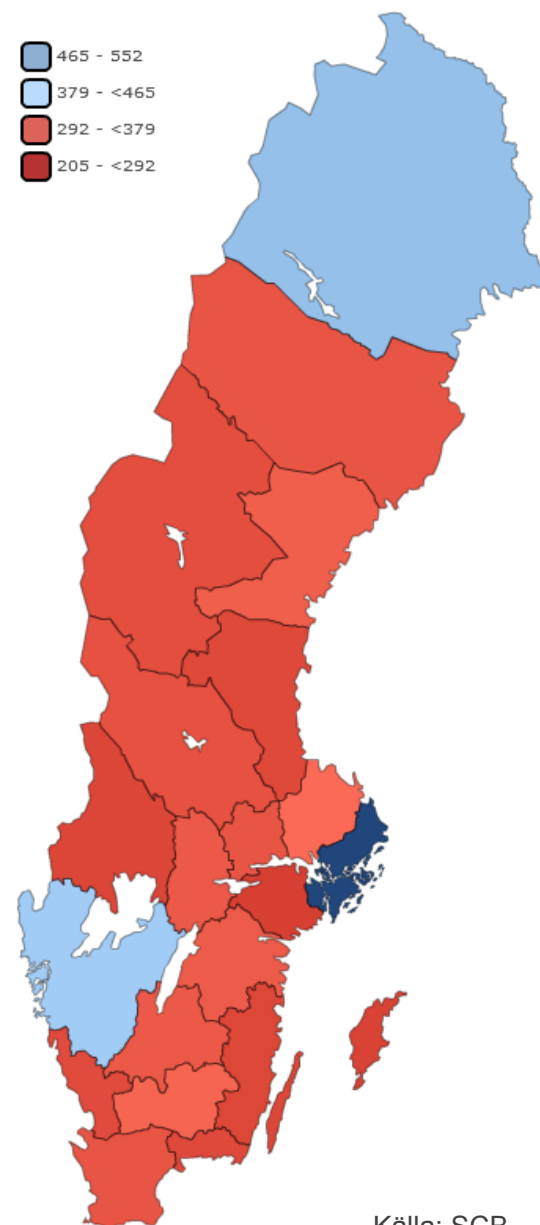
VIKTIG PUSSELBIT I EU:S OCH SVERIGES HÅLLBARA TILLVÄXT

BRP per capita 2013

- Stockholm och Norrbotten – de enda län som ligger över rikets nivå
- Norrbotten: 2:a i riket, med 407 kkr per capita
- Norrbotten: ökat med +72% sedan år 2000 – men tappat sedan 2010
- Västerbotten: ökat med +56% sedan år 2000 – mer kontinuerlig ökning
- Norr- och Västerbotten har utvecklats starkare än riket

BRP per invånare, löpande priser, 1000-tal kr

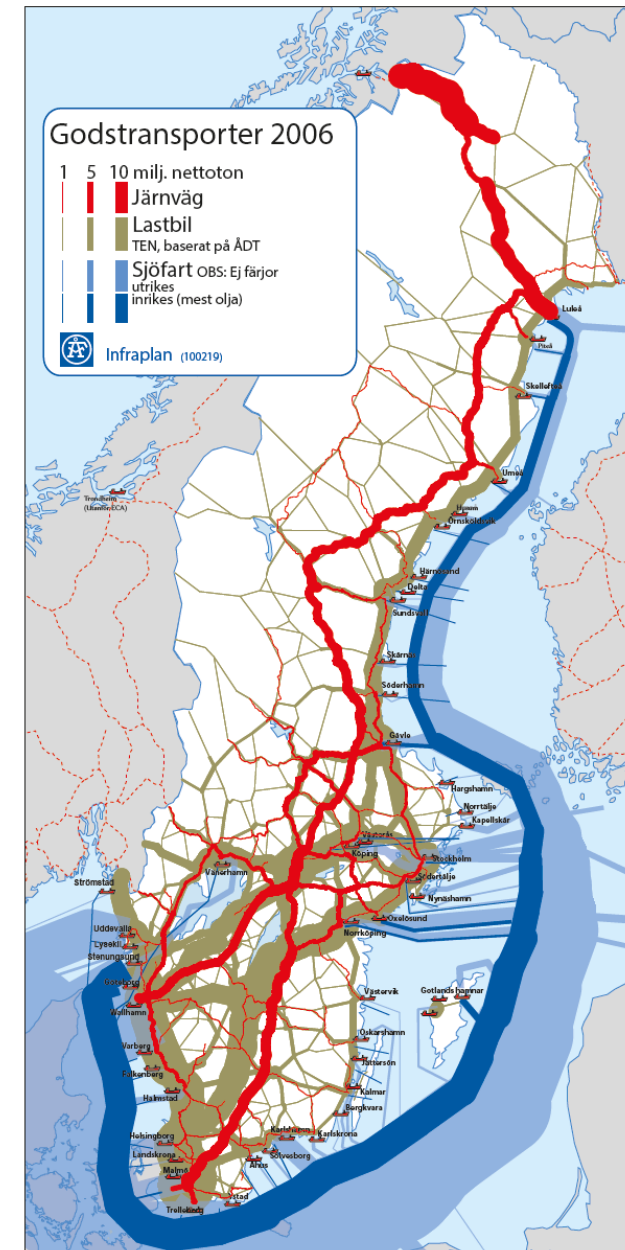
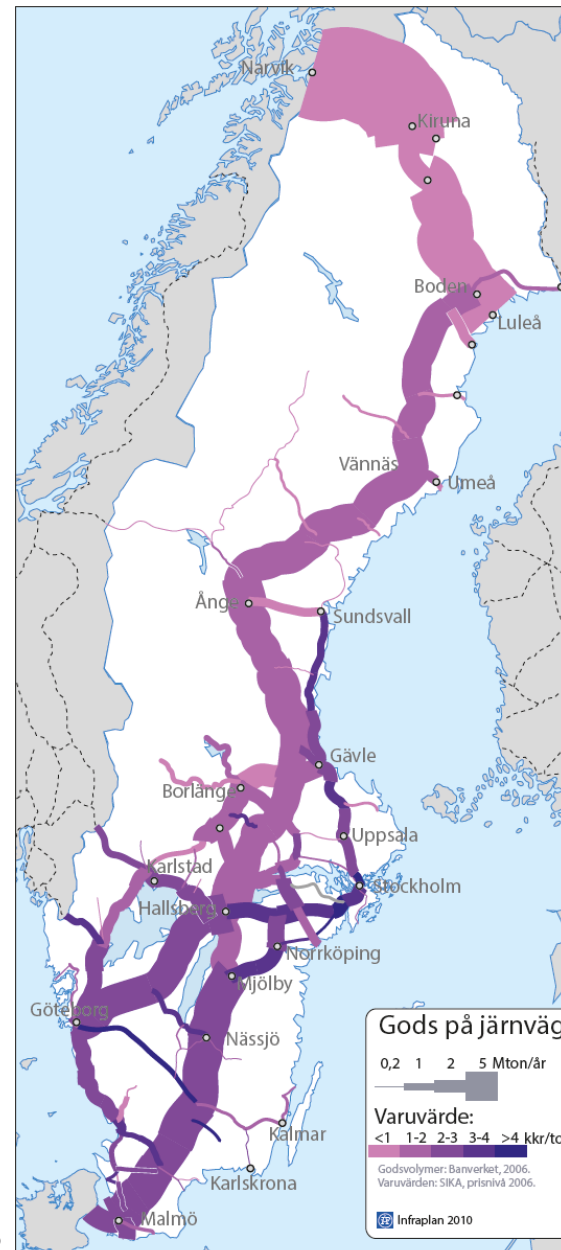
Län	2013	Utv 00-13
Stockholm	552	46%
Norrbotten	407	72%
Västra Götaland	388	45%
Uppsala	371	61%
Kronoberg	363	49%
Västerbotten	334	56%
Riket	393	47%



Källa: SCB

Godsvolymer

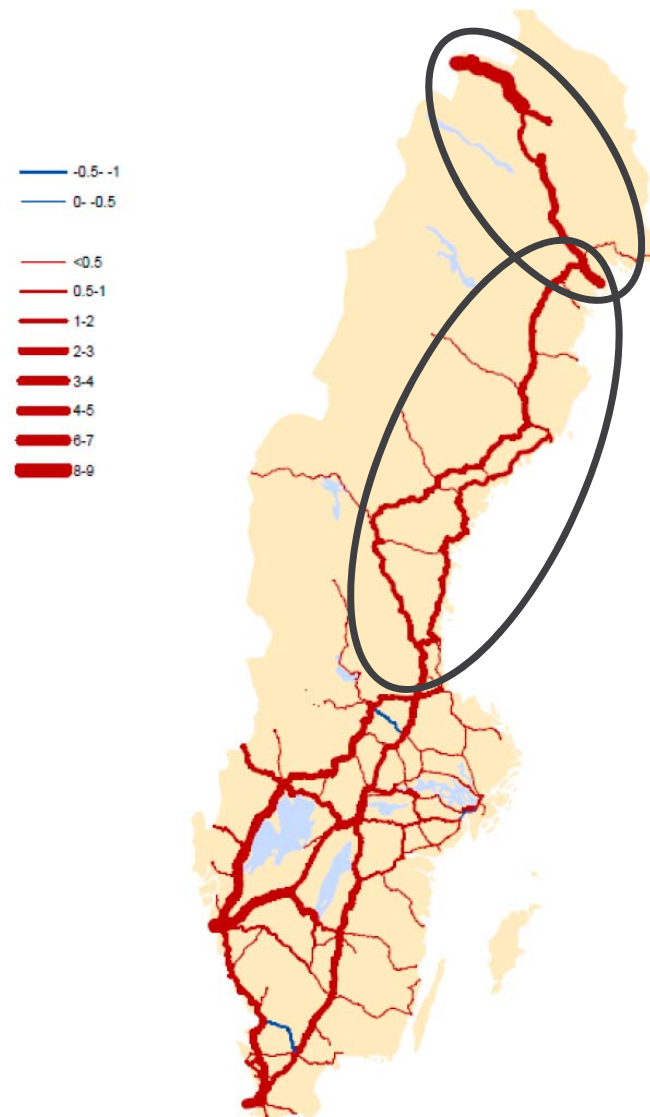
- Det östvästliga transportnätet i Norrbotten och Västerbotten – vitalt för råvaruförsörjningen
- Det nordsydliga transportnätet – försörjer södra Sverige och EU med såväl råvaror som produkter (t ex stål)



Källa: Norrbotniabanan – underlag till Sverigeförhandlingen 160523

Kraftig transportökning förväntas på järnvägen...

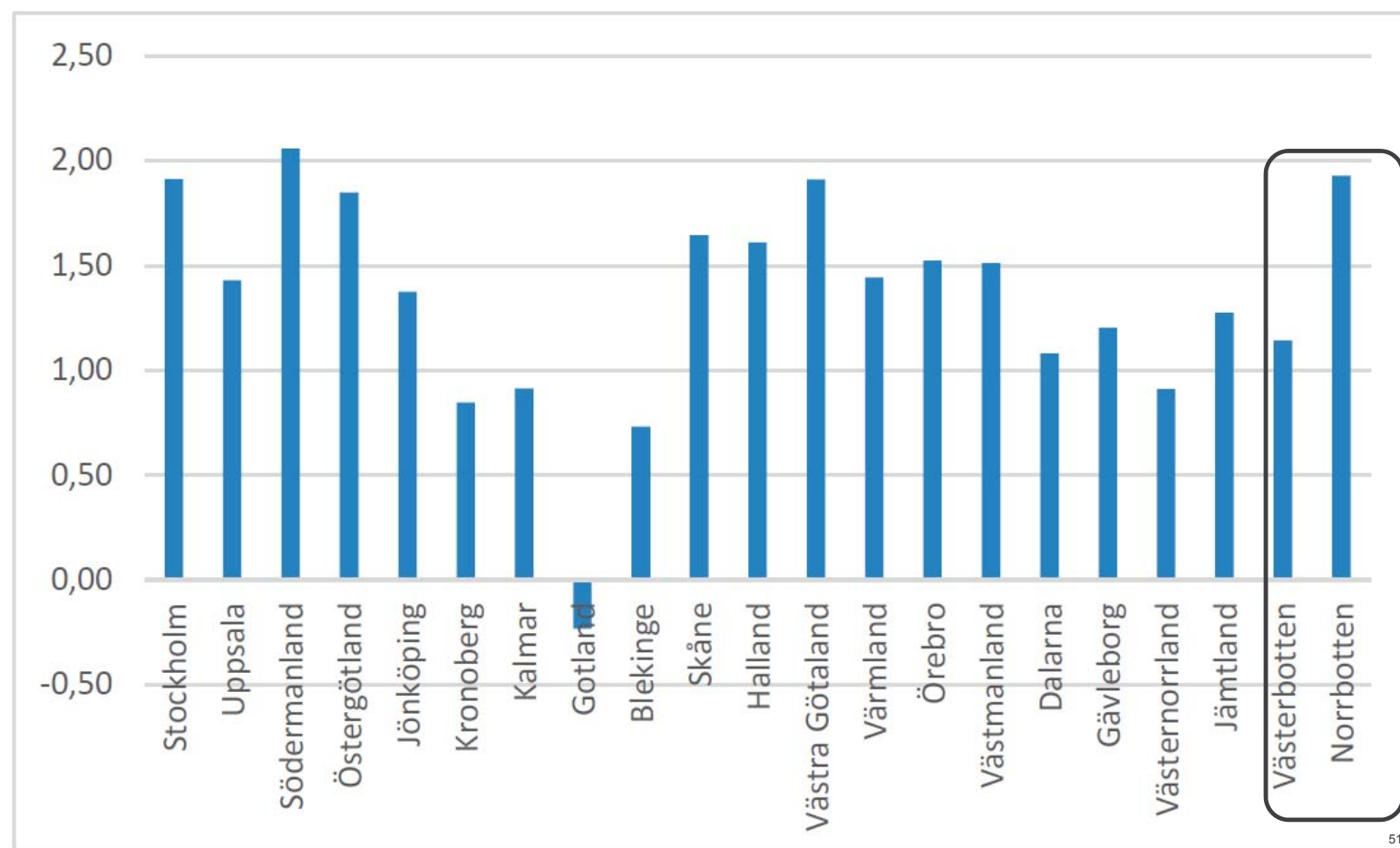
- Kraftig ökning av transportarbetet förväntas fram till 2040 för sjöfart och väg, trots antaganden om höjda transportkostnader
- Ytterligare ökning är möjlig/trolig, beroende på hur gruvnäringen utvecklas efter de senaste årens avmattning



...liksom i vägnätet...

- Vägtrafiktillväxten i Norrbotten förväntas ligga på samma nivå som storstadslänen

Årlig vägtrafiktillväxt 2014-2040 (% per år)



Källa: Trafikverket 2016-04-01

...och i sjöfarten...

- TEN-T-hamnarna i Luleå och Umeå förväntas öka mer än riket i hanterad godsvolym fram till 2040
- Luleå (som även är Core-hamn) är redan idag rikets 3:e största TEN-T-hamn sett till godsvolym

Lastade och lossade volymer per TEN-T-hamn		
TEN-T Hamnar	Resultat 2014	Prognos 2040
Luleå	7531	14155
Umeå	1791	3511
Sundsvall	2158	4439
Gävle	4545	6035
Grisslehamn	24	24
Kapellskär	2262	5836
Stockholm	5634	6744
Nynäshamn	3067	7442
Köping	999	3580
Västerås	1575	5645
Oxelösund	5256	7763
Norrköping	3301	5234
Oskarshamn	796	1553
Visby	636	443
Karlskrona	1605	3819
Karlshamn	5108	7771
Ystad	3047	5852
Trelleborg	10138	12239
Malmö	7211	17339
Helsingborg	7814	14482
Halmstad	1784	4161
Varberg	1753	3124
Göteborg	36832	68759
Stenungssund	3682	5507
Strömstad	190	283
Totalt:	118739	215739

Källa: Trafikverket

Hamn	Gods över kaj 2015 (tusen ton)
Luleå	7 918
Piteå	1 680
Skellefteå	1 471
Umeå	1 835

Källa: Sveriges hamnar

Botniska korridoren

- Ett av de mest trafikerade och lönsamma persontrafikstråken:
 - Ger bättre kompetensförsörjning
 - Ökad tillgänglighet till samhällsservice och kulturellt utbud
- Handelsförbindelse och transportutveckling går hand i hand över lands- och länsgräns
- Turism och besöksnäring har blivit en ny basindustri som 2008 genererade 160.000 helårsverken



Det prioriterade vägnätet - Norrbotten

Det funktionellt prioriterade vägnätet är ett planeringsunderlag och plattform för att främja grundläggande tillgänglighet och tydligare och mer sammanhållna prioriteringar.

- Tillgänglighet ska prioriteras på dessa vägar
- Värna och utveckla vägnätet

Funktionellt prioriterat vägnät

 Funktionellt prioriterat vägnät

Skikt

 1, Nationellt och internationellt viktiga vägar

 2, Regionalt viktiga vägar

 3, Kompletterande regionalt viktiga vägar

 Ej statlig väg



Källa: Trafikverket

2016-09-13

Det prioriterade vägnätet - Västerbotten

Det funktionellt prioriterade vägnätet är ett planeringsunderlag och plattform för att främja grundläggande tillgänglighet och tydligare och mer sammanhållna prioriteringar.

- Tillgänglighet ska prioriteras på dessa vägar
- Värna och utveckla vägnätet

Funktionellt prioriterat vägnät

— Funktionellt prioriterat vägnät

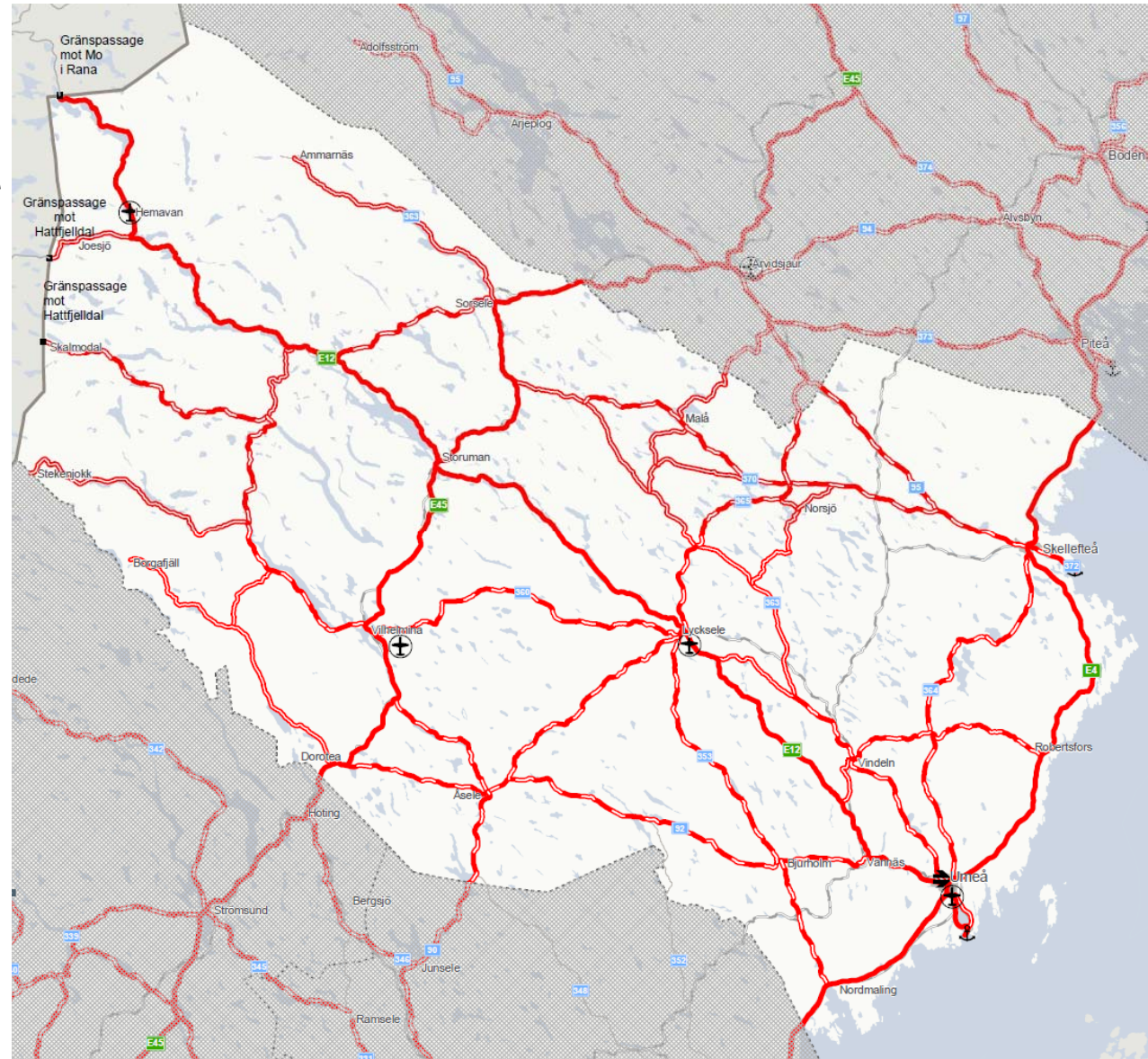
Skikt

— 1, Nationellt och internationellt viktiga vägar

— 2, Regionalt viktiga vägar

— 3, Kompletterande regionalt viktiga vägar

..... Ej statlig väg

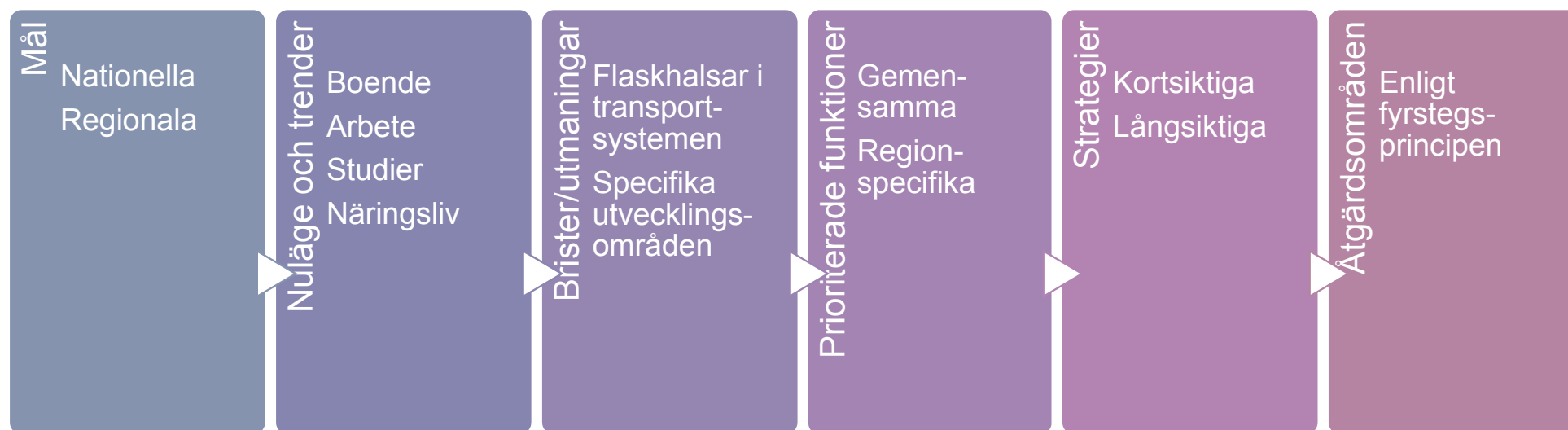


Källa: Trafikverket

BRISTER OCH UTMANINGAR

Systemanalysens olika delar

- Mål
- Nuläge och trender
- **Brister och utmaningar**
- **Prioriterade funktioner**
- Strategier
- Åtgärdsområden



Grupparbete

Brister och utmaningar

Utifrån de nulägesbilder och prognoser/trender ni nu tagit del av:

- Vilka är de viktigaste utmaningarna regionen står inför för att uppnå de övergripande målen?
- Hur kan transportsystemet var ett hinder för eller bidra till dessa utmaningar och möjligheten att uppnå målen?

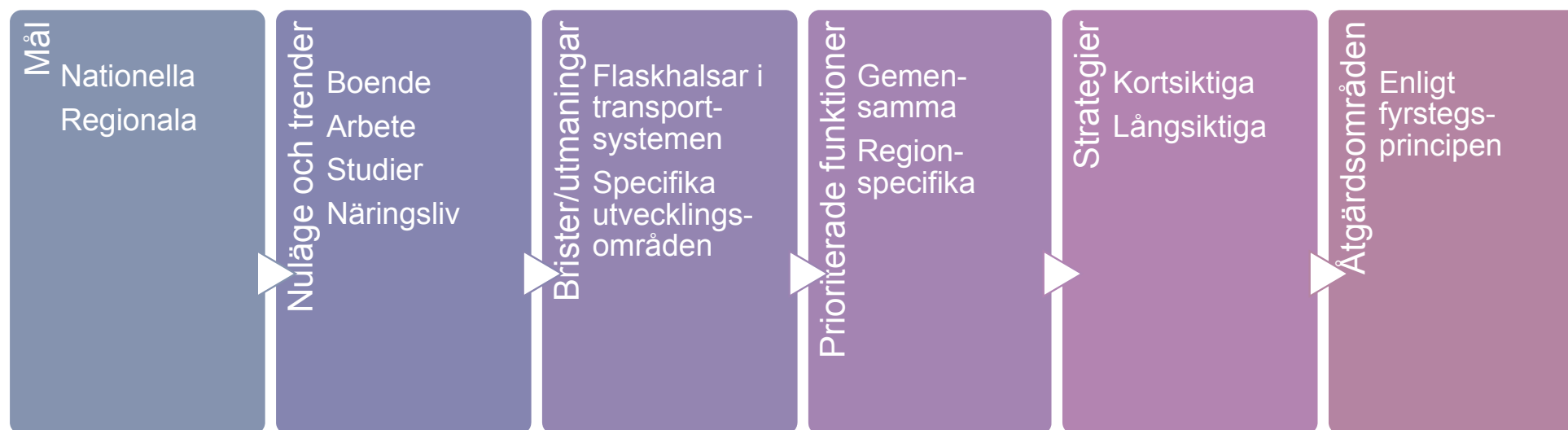
Brister och utmaningar

[illegible]

FUNKTIONER

Systemanalysens olika delar

- Mål
- Nuläge och trender
- **Brister och utmaningar**
- **Prioriterade funktioner**
- Strategier
- Åtgärdsområden

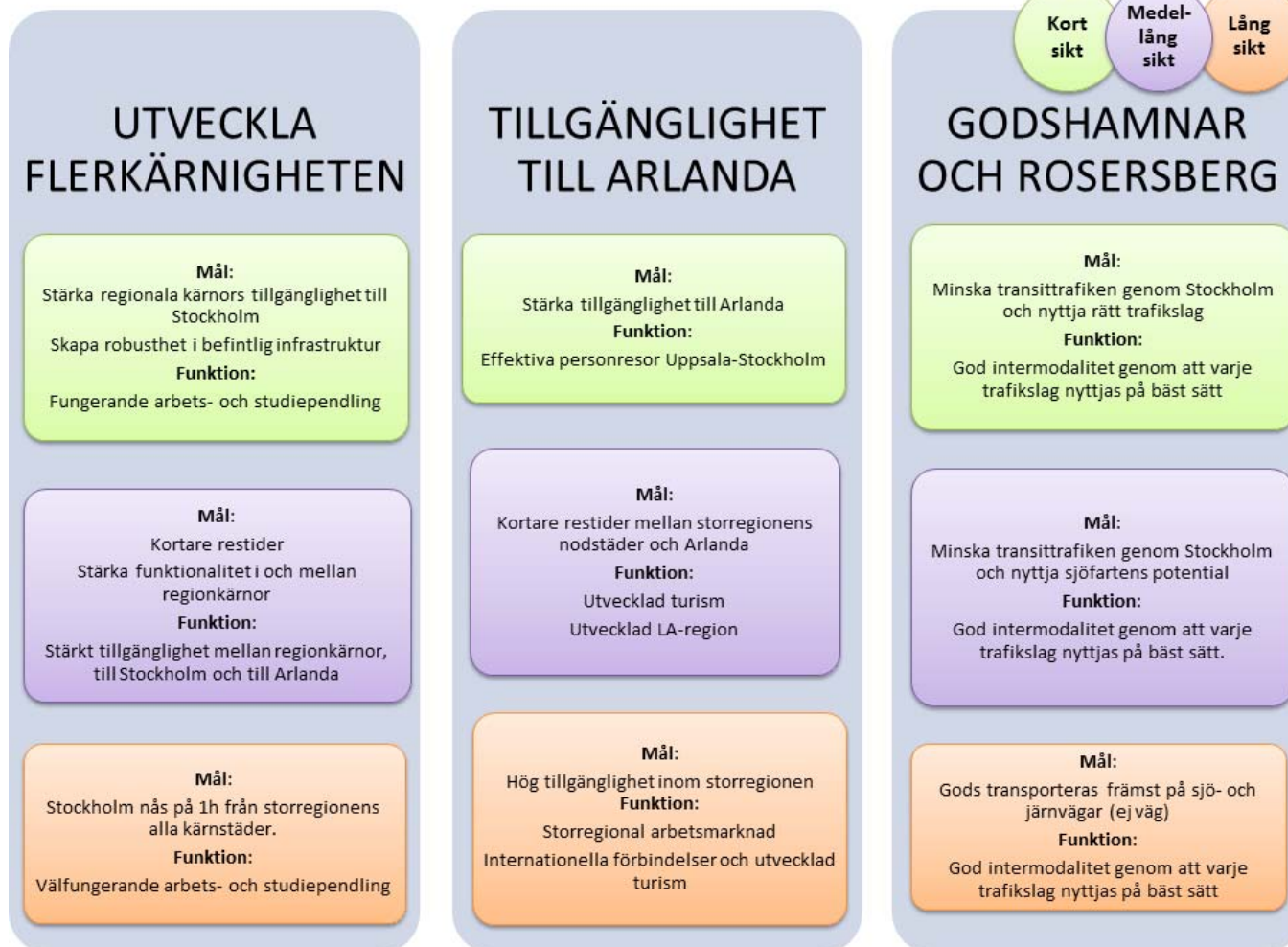


Exempel från en annan del av landet

Målen: vad regionen vill uppnå

Funktionerna: inom vilket område det behöver prioriteras för att nå målen

I kommande steg tas **strategier** fram för att utveckla transportsystemet för de prioriterade funktionerna och sedan (i arbetet med planen) de **åtgärder** som ska prioriteras inom respektive område.



Förslag/exempel på mål/funktioner utifrån måldokumentet

Reducera flaskhalsar
och minska
sårbarheten i
järnvägs-
infrastrukturen

Effektiva
omlastnings-
möjligheter mellan
alla transportslag,
sjö, väg och järnväg

Tillhandahålla
kapillärt vägnät för
lokala/regionala
transportbehov

Näringslivet ska i
högre utsträckning
kunna nyttja järnväg
och sjöfart för sitt
växande behov av
godstransporter och
bidra till att minska
regionens
koldioxidutsläpp

Ökad andel
kollektivtrafikresande

Företagens
kompetensförsörjning
och regionens
växande
besöksnäring

Möjligheter till arbets-
och studiependling
med kollektivtrafik
genom effektiva
bytes- och
servicepunkter
(attraktiva
resecentrum)

Funktionellt prioriterat
vägnät

Bibehålla och
utveckla flygtrafiken
för regionens
flygplatser

Kusten och inlandet

Regionförstoring –
funktionella stråk
(kust- och tvärstråk)

Kompletterande
arbetsmarknader,
samspelet

Gränsöverskridande
samverkan

Användning av
förnybara drivmedel

Grupparbete

Funktioner

Utifrån målbilden, nulägesbilderna med de brister och utmaningar ni står inför

- Vad är de **viktigaste funktionerna** som transportsystemet ska tillhandahålla?

- a) inom länet
- b) inom regionen (Norr- och Västerbotten med närmaste omland)
- c) hela regionens koppling nationellt och internationellt
- Varje del av a) - c) i tre tidsperspektiv, 2030, 2040, 2050 – när behöver funktionerna vara uppfyllda?

Skriv på post-it-lappar och sätt upp på tidsaxlarna. **Motivera** varför funktionen är viktig!

Lokalt

• 2030

2040

2050



Regionalt

• 2030

2040

2050

Nationellt/
Internationellt

• 2030

2040

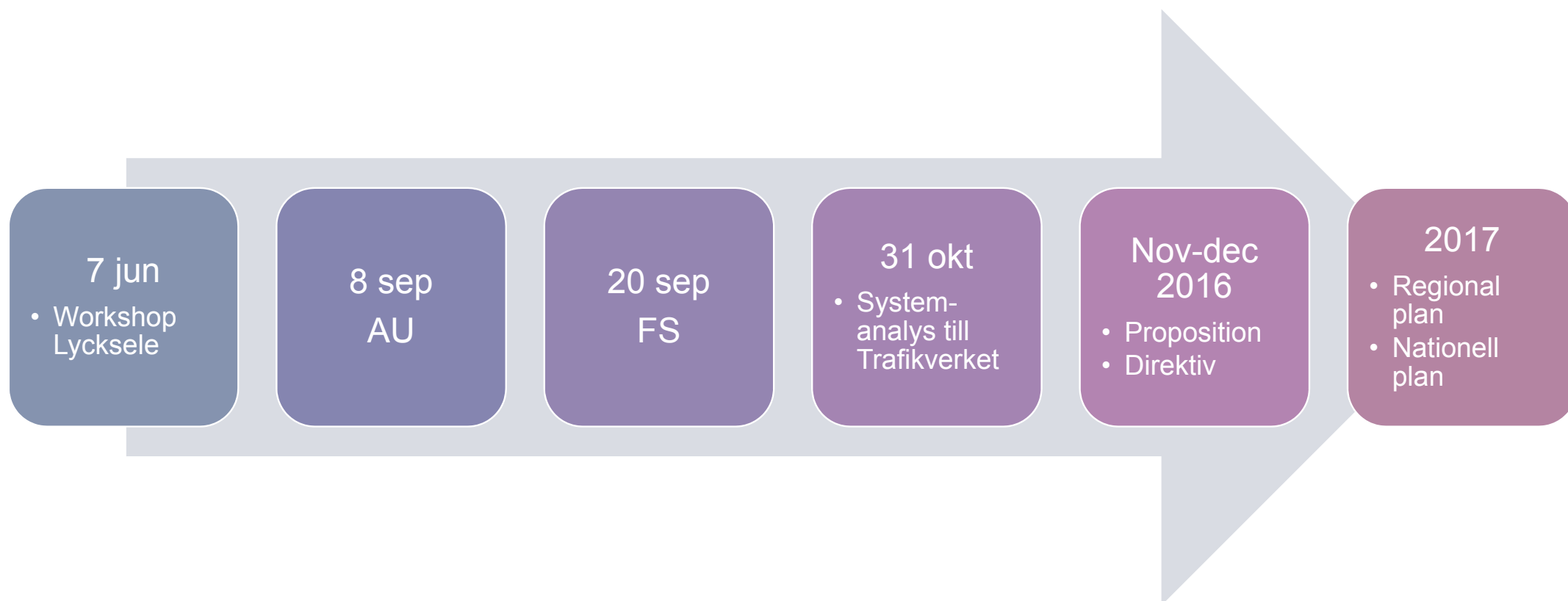
2050

Enskild prioritering

Prioriterade funktioner:

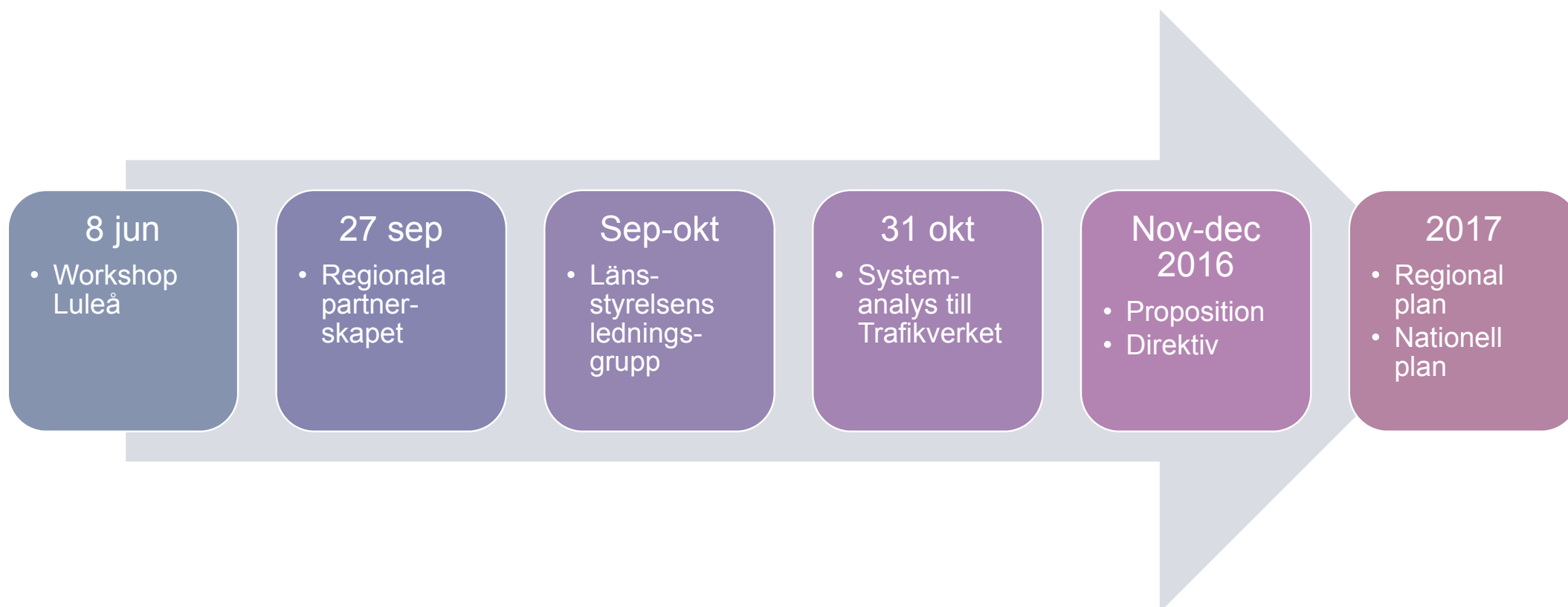
- Märk ut de **allra viktigaste**, högst prioriterade funktionerna för transportsystemet med prickarna ●
- Tre stycken var!

Kommande steg i processen Västerbotten



Kommande steg i processen

Norrbotten



SWECO



BILAGA 2

SAMMANSTÄLLNING BRISTER OCH UTMANINGAR

Deltagarna fick gruppvis ta fram vilka brister och utmaningar de ansåg fanns i regionen.

Grupparbete 1 på workshop.

Lycksele 2016-06-07

Luleå 2016-06-08

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 1, Lycksele

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Regionförstoring; kompetensförsörjning f.f.a. Vi har exemplet Skellefteå, som trots att det är en större stad har låg utbildningsnivå	Kustjärnväg skulle halvera pendlingsrestiderna.
Besöksnäringen – potential som ej är tillgodosedd	
Kapacitetsbrist i jvg för tunga transporter, även för persontrafiken. Vi ser att det skulle kunna köras betydligt mer trafik på jvg.	
Långa restider/avstånd i regionen, stora skillnader kust-inland, kopplat till kompetensförsörjningen	
Utmaningen är att ta sig ut i hela regionen, både för gods och för besöksnäringen. Biljettsystem, transferlösningar.	
Hur få tillbaka kvinnor och ungdomar?	Säkerställa transfer och anslutande infrastruktur, hur påverkar en ny stor flygplats i Mo i Rana? (...hur hängde de ihop?)

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 2, Lycksele

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Hänsynsmål, funktionsmål och tillgänglighetsmål inte alltid förenliga	Hastighetssänkningar främjar inte tillgängligheten
Säsongsvariationer en utmaning för turismföretag, flöden saknas för hela resan	Kollektivtrafik finns inte alltid när besökare vill åka
Flöden med transporter (fulla en väg, tomma en väg)	Icke fungerande järnvägsnät, för få noder, ej öst-väst
Bo där man vill och ändå ha tillgång till service	Utveckla fungerande öst-västliga stråk
Nyttja utökade regioner, sudda ut gränser	Flöden över läns- och landsgränser. Finns ingen samlad policy/strategi för t ex bränsle m.m.
Transferlösningar från flyg/tåg för besökare till anläggningar/besöksmål	Finns inga transferlösningar som fungerar, företagare måste hämta gästerna själva
Enhetligt biljetthanteringssystem	Svårt att köpa biljetter från start till mål
Asylsökande, stor grupp som kanske inte har tillgång till bil. Även resurs för kompetensförsörjning.	Kollektivtrafik inte ändamålsenlig för målgruppen. Nyttja resursen för att fylla arbetskraftsbehovet.

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – forts Grupp 2, Lycksele

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Regionens relation till övriga landet, olika förutsättningar stad/inland	Upphandlingar flygtrafik, nattåg etc. Även olika trafikslag för gods.
Koppling mellan trafikslag	Inte så enkelt att boka/förstå hela resan idag
74-tonsfrågan, underlag finns men svårt få genomslag. Även ERTMS (tågtrafik)	Nyttjande av vägnätet blir inte effektivt, måste implementeras så fort beslutet kommer

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 3, Lycksele

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Kompetensförsörjning	Restiden för lång
Fjällturism	Konkurrenskraftiga resmöjligheter- perioder
Attraktivitet för kommuner	Bra kommunikationer
Öka attraktiviteten att bo kvar "det goda livet för landsbygdskommuner"	Snabba, bra, billiga resemöjligheter
Stora skillnader i länet, långa avstånd, olika befolkningsmängd	En lösning inte för alla!
E- vägar som transport- OCH "byaväg"	
Vägtransporter-gods	Ger inget "värde" i länet, godset/råvaran genererar värde först när det förädlats
Visa på värden i persontransport,	
Vi är för få människor/röster att höras för att få åtgärder genomförde	Vi hörs ej

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – forts Grupp 3, Lycksele

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Landsgränser?	Olik planering, litet samarbete
Europaväg över vatten	Vem tar ansvar?
Eftersatt standard på jv (tvärbana)	Skogsindustrins bana
Osäkerhet kring gruvetableringar	Infrastruktur tar tid att planera, finansiera och bygga

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 4, Lycksele

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Brist på högskoleutbildning på flera orter i länet	Regionförstoring
Långa avstånd till många besöksmål från flygplatser, tågstationer	
Ojämnt transportflöde i besöksnäringen, varierar med säsong	
Transportsystemet inte uppbyggt/anpassat till besöksnäringen, t.ex. kapacitet, skyltning	
Besöksnäringens potential inte fullt nyttjad	
Svag tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	
Brist på branschbredd på arbetsmarknaderna på flera orter - koppling till befolkningsutveckling	Regionförstoring – ökad tillgänglighet i tid och rum
Brist på kompetensförsörjning till företag och organisationer	
Låg attraktivitet på flera ställen då det är svårt att ta sig till och från andra ställen – koppling till befolkningsutvecklingen	

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – forts Grupp 4, Lycksele

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Problem med att uppnå klimatmålet, att bidra till det regional	
Dålig luftkvalitet – särskilt Umeå och Skellefteå	
Låg trafiksäkerhet på många ställen	
Trängsel och brist på exploaterbar mark i städerna	
Trafiklederna som barriärer	
Behov av och potential för samspel öst-väst och nord-syd och internationellt som inte är tillgodosett	Säkra öst-västliga internationella förbindelser
Höga logistikkostnader på grund av avstånd och svårigheter för små producenter att nyttja järnväg	
Dålig koppling till globala värdekedjor	
Bristande koppling till kommuncentrum med dess utbud av kommersiell och offentlig service	

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 5, Lycksele

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Fungerande arbetsmarknadsregion för "hela resan"-perspektivet	Avsaknad av förbindelser, gång- och cykelvägar, hastighetssänkning etc
Kapacitet på järnväg för tunga transporter samt persontrafik	Kapacitetsbrist på stambanan mm
Omlandet kring tillväxtregionerna (Umeå och Luleå) ska få del av tillväxten	

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 6, Lycksele

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Järnväg	
Kompetensförsörjning till tjänstesektorn	Ej fungerande regionalstågstrafik
Ökad godstrafik på järnväg SgöN	Bristande kapacitet på järnväg, dubbelspår saknas, längre och tyngre tåg
Inlandsbanan – ökad turism och ökat gods	Uppgradering Stax, signalsystem
Tvärbananorna – ex. Storuman – Lycksele	Hastighetsnedsättningar, kapacitetsbrist
Regionförstoring	
Kompetensförsörjning, arbets- och studiependling	Halverade pendlingstider går endast att åstadkomma med järnväg längs kusten.
Turism	
Ökad turism vandring, fiske, "backpackers" – "specialistkompetens"	Vägarna mer tillgänglig och säkra. Är bilden av turism tillräckligt uttömmande?
Väg	
Ökad godstrafik med 50% på vägar fram till 2030	Bärigheten året runt

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 1, Luleå

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Kompetensförsörjning till tjänstesektorn	Ej fungerande regionalstågstrafik längs kusten mellan Umeå och Luleå samt Luleå - Kiruna
Bristande transfersystem på flera nivåer, ex. turismen	Synliggöra turismen i den allmänna transportapparaten, lönsamhetsberäkningar, kritisk massa, tillgänglighet, kapacitet
Öka transporter via sjötransporter och järnväg. Nå klimatmålen 2030.	Mer tydlighet med målen, större frihet att hitta lösningar, både piska och morot måste användas. Otydlighet gällande klimatmålen.
EUs- Kör och vilotidsreglerna gör det väldigt kostsamt för företagen att köra "fjälltransporter"	Kan man lösa det med ngn form av järnvägskombilösningar?
Jämställdhet	Regionförstoring ger en större differentiering i arbetslivet och ett mer jämställt arbetslivet, i förläningen kanske en mer jämställd köpkraft.
Regionförstoring - attraktiva orter	Bristande infrastruktur längs kusten och i transferapparaten.

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 2, Luleå

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Mer omvårdsbevakning tex. Pågående projekt-behov	
- Besöksnäringen ska fördubbla antalet gästnätter 2020	Säkrad tillgång av nattåg, eventuell införande av flygskatt.
- Visit Artic Europe	Säkra flödet i öst-väst riktning
Konkurrenskraftigare transporter- 74 ton	
Behålla och stärka vår attraktion i våra regioner	Eventuell införande av flygskatt
Besöka kunder/hitta nya marknader	Eventuell införande av flygskatt
Se en större karta för vårt näringsliv öst-väst	Bristande samplanering mellan länderna
- Vilka effekter kan det ge vid "rätta" förutsättningar"	
Integrerad arbetsmarknad	Kostnad, säkerhet, restid

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 3, Luleå

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Flaskhals transporter till norra Norrland	Ekonomiska styrmedel
Ekonomi för ökad kapacitet för befintliga transportsystem	Förståelse om BRP tillväxt
Konkurrensvillkor mellan transportslag	Subventioner ex. isbrytning, snöröjning
Miljöpåverkan	Fördel & nackdel
Bättre samarbete mellan nordiska länderna	Tekniska, regelverk, avgifter

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 4, Luleå

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Tillgänglighet – viktig för besöksnäringen	Utveckla regionen – boende och näringsliv
Hela resan – kopplingar mellan trafikslagen	
Underhålla befintligt nätet - mötesseparering	
Ny järnväg – resor = transporter	

SAMMANSTÄLLNING GRUPPARBETE 1

Workshop: Lycksele 160607 och Luleå 160608



Grupparbete 1

Brister och utmaningar – Grupp 5, Luleå

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Planering stora investeringar osäkert	Planering samhällsutveckling/investering industri (NBB-reservat)
Funktionell tillgänglighet persontransport	Samordning trafikslag
Arbets- och utbildningspendling	Prioritering trafikslag och underlag för utbud
Intressekonflikt gods/turism både lokalt och regionalt	Olika behov
Gränsöverskridande samarbete	Olika lagar, regler

BILAGA 3

SAMMANSTÄLLNING FUNKTIONER

Deltagarna fick gruppvis ta fram de funktioner de ansåg viktiga inom regionen på ett 2030-, 2040- och 2050-års perspektiv. Här finns samtliga funktioner sammanställda för både Norrbotten och Västerbotten gemensamt. Efter varje grupp presenterat sina förslag fick samtliga deltagare 3 klistermärken att lägga sina röster på.

- ⑤ De gröna prickarna symboliserar antalet röster som funktionen fått

Grupparbete 2 på workshop.

Lycksele 2016-06-07

Luleå 2016-06-08

Sammanställning av samtliga förslag på funktioner för Norrbottens och Västerbottens län

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
Lokalt	Regionala trafikstrategier 1	Hållbara samhällen. 1 Bostadsbyggandet har ökat - för att bereda plats för nyinflyttade - ger alternativa bostäder - via infrastruktur	Samverkan Storkommun, landsgräns
	Rimliga förutsättningar att nå länet över dagen (frekvens, pris)	Dubbelspår 1 Kaunisvaara-Svappavaara Malmen kommer behövas	Växande städer - fler inflyttade. 2 Tack vare fungerade infrastruktur som underlättar transporter och regionförstoring
	Avlasta väg och järnväg, sjöfart Kapacitetsåtgärder	Effektiva logistiklösningar för näringslivet Infra + terminaler	Järnvägslösning västerut till atlanthamnar och Helgelansbanan
	Attraktivare kollektivtrafik/tätort 1	Ökad tillgänglighet Landsbygd -> Kommuncentra -> Regioncentra	
	Transfer Minska restiden		
	Ökad kapacitet inom befintligt transportsystem - Väg - Järnväg - Båt (hamnar) - Flyg Samordnade transporter		
	Ökad kollektivtrafik inom Luleå-regionen 4 -> utökad arbetsmarknadsregion Ex dubbelspår, tågpendling (elbussar, biogas) -> Miljömål, Säkerhet, Ökad kapacitet För hela resan!		
	Växande besöksnäring 2 Kompetensförrojning Kräver flygplatser samt transfer (Bibehålla ev utöka kapacitet och turer)		

Sammanställning av samtliga förslag på funktioner för Norrbottens och Västerbottens län

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Företagens kompetensförsörjning och regionens växande besöksnäring Turismen: "Smid medan järnet är varmt"		
	Tillhandahålla kapillärt vägnät för lokala/regionala transportbehov Upprätthålla samhällsservice (glesbygd/inland)		
	Användning av förnybara drivmedel Används som styrmedel både lokalt och regionalt - Utbyggnad infrastruktur ex laddstolpar elbil - CO2-snål planering - Upphandling		
	Arbetspendling och resor 3 Effektivt och attraktivt Ex. Lycksele-Umeå max 1,37 h		
	Reducera flaskhalsar och minska sårbarheten i järnvägsinfrastrukturen Ex. Tvärbanan * Näringslivsutveckling * Persontransportutveckling		
	Ombyggd E4 mellan Umeå-Skellefteå Förbättra för pendling, gods, besökare, skolskjutsar		
	Sky Cab mellan Umeå Östra-Umeå flygplats Ökad tillgänglighet för resande		
	Tillgänglighet till länets sjukhus Åldrande befolkning		
	Utvecklat gång- och cykelnät skilt från statliga vägare 1 Hälsa och trafiksäkerhet		

Sammanställning av samtliga förslag på funktioner för Norrbottens och Västerbottens län

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Attraktiva orter 1		
	Samsyn kring mål, behov och prioritering		
	Öka kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet		
	Fossilfri fordonsflotta		
	Systemlösning för drivmedel		
	Bibehålla funktionella samband		
	Ex E12 Umeå-Vännäs pendling, utbildning, sjukvård		
	Möjliggöra hållbara transportval		
	* Klimat		
	* Miljö		
	Effektiva omstigningspunkter för resande		
	Ett trafiksäkert transportsystem		

Regionalt	2030	2040	2050
Ett hophållet transportsystem där olika typer (buss, tåg, flyg, cykel, gång) är smidigt ihopkopplade		Digitaliseringen skapar möjligheter för förlösa transporter och tjänster - billigare, säkrare och mer miljömässigt	Åtgärder Malmabanen Robusthet, kapacitet 1
Skapa förutsättningar godstransport för export, import (Sverige AB)		Kompatibel järnväg Sverige-Finland - Ökat nyttjande järnväg - Positiva miljöeffekter	
Hög tillgänglighet med god trafiksäkerhet mellan olika städer/tätorter 1		Användning av förnybara drivmedel 1 Använd som styrmedel både lokalt och regionalt	
Länka ihop tätorter/städer längs norrlandskustem för att skapa ett "storstads-alternativ" 7		Nord/sydlig järnvägsfunktion Norrbotniabanen	

Sammanställning av samtliga förslag på funktioner för Norrbottens och Västerbottens län

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Harmonisera våra olika regelverk (Norge-Finland-Sverige). Tunga fordon 64 ton vs 76 ton. Styra Väg/tåg för att bli mer konkurrenskraftiga	Tydliga kopplingar till TEN-T plus status	
	Öka kapaciteten i befintlig men upprustat system	Nya kollektivtrafiklösningar för landsbygden	
	Intermodalitet. Kunna omlasta gods och passagerare på ett ändamålsenligt sätt utifrån konkurrenskraft, ekonomi och miljö ex Luleå-Gällivare/Kiruna Resecentra och Distributionscentra		
	Struktur på godsströmmar. Styra gods utifrån transportmedel		
	Arbetspendling Malmбанan Luleå/Boden-Gällivare-Kiruna. Mål för restid: Luleå-Gällivare max 2 tim, Gällivare-Kiruna max 45 min		
	Kompetensförsörjning Arbetsmarknadsförstoring		
	Kustnära järnväg Umeå-Luleå samt Luleå-Kiruna/Haparanda. - Åstadkomma regionförstoring - Kompetensförsörjning - Ökad jämställdhet - Ökat diversifierat näringsliv		
	Samordnade transporter pga liten kritisk massa i länet. Styrmedel som innebär morot för samordningslösningar - tekniska lösningar som förenklar (en app!)		

Sammanställning av samtliga förslag på funktioner för Norrbottens och Västerbottens län

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Återta järnvägsgodstransporter på järnväg enligt gammal modell. Samlastning.		
	Stärka intermodaliteten så att bästa transportsätt (sjö, tåg, väg, flyg) används ur ett ekonomiskt och miljömässigt perspektiv 1		
	Utvecklat transfer mellan olika destinationer		
	El ladd/infrastruktur		
	Kustsjöfart Samverkan regionen 1 - Avlasta landinfra - Säkra industrins godstransporter		
	Ökad andel transportarbete 1 Sjöfart Avlasta landinfra Ökad kapacitet persontrafik		
	E10 mitträckesseparering 2+1 väg. Pulsåder för det lokala och regionala gods person och samhällsservicen		
	Ökad andel kollektivtrafikresande Satsa på potentiella stråk (kollektivtrafik)		
	Regionförstoring- funktionella stråk (kust- och tvärstråk) Satsa på potentiella stråk (kollektivtrafik)		
	Kusten och inlandet Binda ihop inland och kust och mellanliggande orter (ex E10 och väg 95) För både gods och besöksnäring		

Sammanställning av samtliga förslag på funktioner för Norrbottens och Västerbottens län

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Kompletterande arbetsmarknader, samspelet + Möjligheter till arbets- och studiependling med kollektivtrafik genom effektiva bytes- och servicepunkter (attraktiva resecentrum) - Kort sikt: Förbättra befintliga system 7 - Lång sikt: Binda arbetsmarknadsregioner längs kusten samt Malmfälten 3		
	Effektiva transportsystem 4 Ex innovationer och tvärsektoriella lösningar		
	Förbättrad pendling längs kusten, nav el Norrbotniabanan 1 Kompetensförsörjning och arbetsmarknadsregion		
	Full täckning längs alla huvustråk 2020 Så att alla som vill kan jobba		
	Gemensamt biljettsystem Förenkla det kollektiva resandet Öka attraktionskraften		
	Tydlig strategi för ökad multimodalitet		
	Tillförlitlig järnväg 3 Både för gods- och persontransporter Reducera flaskhalsar i järnvägsinfrastrukturen		
	Upprustning av det prioriterade basvägnätet		
	Ökad antal kollektivresande		
	Attraktiva restider		
	Kompetensförsörjning		
	Ökad jämställdhet genom att öka tillgängligheten till ett mångsidigt arbetsliv och minska det könsuppdelade näringslivet med låg differentieringsgrad		

Sammanställning av samtliga förslag på funktioner för Norrbottens och Västerbottens län

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Flerkärnighet Se till att det ska gå att bo och leva på fler orter i "nätverket" 3		
	Prioritera gods på järnväg		
	Säkerställ regionförstoring i funktionellt stråk		
	Prioritera kollektivtrafik i utpekade stråk där utvecklingspotential finns 1		
	Tillgänglighet till regioncentra?		
	Säkerställ besöksnäringens behov av transporter		
	Säkerställ intermodalitet i viktiga noder 1		
	Trafikstrategi för öst-väst stråket över landsgräns 2		
	Modernt, robust järnvägssystem med tillräcklig kapacitet 2		
	Kortare tidsmässiga avstånd Hela Botniska korridoren		
	Besöksnäringens behov i trafiksystemet tillgodoses		
	Säkra och vidga funktionella regioner ex arbetsmarknad, utbildning, sjukvård mm		
	God tillgänglighet inom FA-regioner 6 Tillväxt		
	Rimliga restider inom regionen * Tillväxt * Utveckling		
	Effektiva omlastningspunkter/terminaler		
	Bibehålla och utveckla flyget * Besöksnäring		

Sammanställning av samtliga förslag på funktioner för Norrbottens och Västerbottens län

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
Nationellt/ Internationellt	2030	2040	2050
	Säkerställa konkurrenskraftiga priser på flyg Lokalt/Regionalt/Internationellt	Koppla ihop norra Sverige med det europeiska landbaserade stomsystemet	Framtida nya transportsystem Ex - Seppelinare - Elastbilar - Autonoma system
	Skapa god konkurrenskraft för näringslivets godstransporter	Minska utsläpp CO2 + annat. Nya tekniska lösningar för drivning av bilar, bussar, lastbilar (el? laddsystem) Vår gleshet talar för att bilar blir kvar.	Gräns- och branschöverskridande samverkan + Effektiva omlastningsmöjligheter mellan alla transportslag, sjö, väg och järnväg En bransch fraktar gods och en bransch fraktar människor. Går detta att samordna? Tvärsektoriella lösningar
	Kustnära järnväg Umeå-Luleå. 4 1. Ökad järnvägskapacitet 2. Näringslivsutveckling=tillväxt 3. Minskade transportkostnader	Ev vända på godsflöden i Södra Sverige och köra ut dem via Narvik	Kvarken E12 Bro/Tunnel Snabba förbindelser
	Its-lösningar - Ökar järnvägstransporter utomlands - Underlättar bokning av transporter för kunder	Dubbelspår Malmbanan 5 - Öka kapaciteten - Öka intermodaliteten - För att få ut godset Plus för turism/arbetspendling	Hyperloop
	Okomplicerat att boka transport på järnväg (se flyget)	Politiska mål, riktlinjer och förhållningssätt för en ökad användning av förnybara drivmedel	Bygg vägar för långsiktigt bruk 4
	Containertrafik till BD på sjö	Järnväg till Mo i Rana 1 Ökad tillgänglighet	Fast förbindelse över Kvarken 1
	Tåg dag/natt 2 Fungerande tågtrafik	Gränsöverskridande infrastrukturplan 1	

Sammanställning av samtliga förslag på funktioner för Norrbottens och Västerbottens län

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Flyg 2 Fler flyglinjer tex UK	Utvecklade transportmöjligheter öst-väst 10 * Tillväxt * Miljö	
	Norge - Sverige - Finland Länken		
	Norrbotniabanan (Botniska korridoren) 9 - Arbetspendling - Studiependling - Service - Godstransporter		
	Samverkan av regelverk Sverige - Finland - Norge ex BK74 vs BK76 Ökad kapacitet, lägre transportkostnader + miljöeffekt		
	Bibehålla och utveckla flygtrafiken för regionens flygplatser Tänk på hela resan-perspektivet Grundläggande tillgänglighet att ta sig överallt inom en viss tid		
	Reducera flaskhalsar och minska sårbarheten i järnvägsinfrastrukturen, även broar och väg 3		
	Fungerande Kvarnen E12 Färja Fungerande godstrafikled, större marknad, större tillgång till kompetens, utbildning och för turismen.		
	Ökad kapacitet, tillgänglighet och robusthet för godstrafik på järnväg längs norrlandskuster 5 Ökad konkurrenskraft		
	Fler reguljära direktflyg till länet, även 1 anslutningsflyg		

Sammanställning av samtliga förslag på funktioner för Norrbottens och Västerbottens län

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Hållbar lösning för Kvarken-trafiken 2020 ⁶ Stor betydelse för regionens förutsatta utveckling		
	Utbyggd infrastruktur för fossilfritt bränsle		
	Stabil vintercharter till ex Lycksele 2020 ¹ Ökad tillgänglighet från Europa till en hållbar vinterdestination		
	Interoperabilitet mellan transportslagen ³		
	"Gränslösa" transporter		
	Säkerställ förbindelse över Kvarken		
	Målhastighet 100 km/h på prioriterade vägnätet		
	Utveckla gränsöverskridande samverkan ¹ Analys, prognos, metoder, prioritering		
	Säkerställ infrastruktur för fungeradne lågflygtrafik i regionen ²		
	Säkerställ/bibehåll TEN-T status för transportnätet		
	Koppling Arlanda/Bromma		
	Natt- och dagtågskopplingar Stockholm/Göteborg fortsättning		
	Säkra och utveckla öst-västliga förbindelser Ex. Kvarkenförbindelser		
	Ny kustnära järnväg Umeå-Luleå skapar ¹² regionförstoring och större arbetsmarknad och konkurrenskraftigt näringsliv		
	Bibehålla och utveckla flyget * Besöksnäring		
	Utvecklad infrastruktur för förnybara drivmedel		

BILAGA 4

SAMMANSTÄLLNING VIKTIGASTE PRIORITERADE FUNKTIONER EFTER MÅLOMRÅDE

Deltagarna fick gruppvis ta fram de funktioner de ansåg viktiga inom regionen på ett 2030-, 2040- och 2050-års perspektiv. Efter varje grupp presenterat sina förslag fick samtliga deltagare 3 prickar att lägga sina röster på. Här finns de viktigaste prioriterade funktionerna representerade, vilket betyder att funktionen fått 4 eller fler röster.

⑤ De gröna prickarna symboliserar antalet röster som funktionen fått

 Anteckningsblocket symboliserar antal förslag som inkommit inom samma genre

Grupparbete 2 på workshop.

Lycksele 2016-06-07

Luleå 2016-06-08

Viktigaste prioriterade funktioner efter målområde (fler än 4 röster)

Lokalt, regionalt, nationellt och internationellt

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
Lokalt, regionalt och nationellt / internationellt gemensamt	Kollektivtrafik 7 - Attraktivare kollektivtrafik/tätort - Ökad kollektivtrafik inom Luleå-regionen ger utökad arbetsmarknadsregion (dubbelspår, tågpendling, elbussar, biogas) samt bidrar till att uppnå miljömål och säkerhet samt ökad kapacitet. - För hela resan! - Öka kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet - Öka andelen kollektivtrafikresande, satsa på potentiella stråk, gynnar regionförstoring - Gemensamt biljettsystem för att förenkla för resenärer, ökar attraktionskraften - <i>interoperabilitet</i> - Prioritera kollektivtrafiken i utpekade stråk där utvecklingspotential finns 4 1	Järnväg 5 - Dubbelspår, malmen kommer behövas, ex Kaunisvaara-Svappavaara - Nord/sydlig järnvägsfunktion, Norrbotniabanan - Kompatibel järnväg över landsgräns, er ett ökat nyttjande och positiva miljöeffekter mellan Sverige-Finland - Järnväg till Mo i Rana ger ökad tillgänglighet - Dubbelspår Malmбанan för att öka kapaciteten och intermodaliteten samt få ut godset, gynnar turism och arbetspendling 1 5	Bygg vägar för långsiktigt bruk 4

Viktigaste prioriterade funktioner efter målområde (fler än 4 röster)

Lokalt, regionalt, nationellt och internationellt

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Samverkande och effektiva transportsystem  - Ökad kapacitet inom befintligt transportsystem (väg, järnväg, båt, flyg) - Ett hophållet transportsystem där olika slag (flyg, väg, tåg, sjö) är smidigt ihopkopplade - Styrmedel som innebär morot för samordningslösningar, tekniska lösningar som förenklar, ex en app! - Samordnade transporter pga liten kritisk massa i länet - Innovationer och tvärsektoriella lösningar - Kustsjöfart, samverkan, för att avlasta landinfra och säkra industrins godstransporter - Bibehålla funktionella samband för pendling, utbildning och sjukvård, ex E12 Umeå-Vännäs - Trafiksäkert transportsystem - "Gränslösa" transporter  	Gränsöverskridande samverkan  - Koppla ihop norra Sverige med det europeiska landbaserade stomsystemet - Gränsöverskridande infrastrukturplan - Vända på godsflöden i södra Sverige och köra ut via Narvik (öst-västliga trp) - Utveckla öst-västliga transportmöjligheter för att gynna tillväxt och miljö  	

Viktigaste prioriterade funktioner efter målområde (fler än 4 röster)

Lokalt, regionalt, nationellt och internationellt

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Järnvägsinfrastrukturen  - Reducera flaskhalsar och minska sårbarheten, ex Tvärbanan, gynnar näringslivsutveckling samt persontransportutveckling 1 - Återta järnvägsgodstransporter på järnväg enligt gammal modell, samlastning 3 - Tillförlitlig järnväg både för gods- och persontransporter 2 - Modernt, robust järnvägssystem med tillräcklig kapacitet 1 - Prioritera gods på järnväg 1 - Kustnära järnväg för att åstadkomma regionförstoring, kompetensförsörjning, ökad jämställdhet, ökat diversifierat näringsliv, ex Umeå-Luleå samt Luleå-Haparanda/(Kiruna?) 2 - Okomplicerat att boka transport på järnväg (se flyget) - Fungerande tågtrafik, dag/natt 3 - Reducera flaskhalsar och minska sårbarheten i järnvägsinfrastrukturen, även broar och väg 3 - Ökad kapacitet, tillgänglighet och robusthet för godstrafik på järnväg längs Norrlandskusten, ger ökad konkurrenskraft 5 - Natt- och dagtågskopplingar till Stockholm/Göteborg		

Viktigaste prioriterade funktioner efter målområde (fler än 4 röster)

Lokalt, regionalt, nationellt och internationellt

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Norrbotniabanan (Botniska korridoren)  3 - Kustnära järnväg Umeå-Luleå ger  4 ökad järnvägskapacitet, näringslivs-utveckling = tillväxt samt minskade transport-kostnader - Gynnar arbetspendling, studie-  9 pendling, service och godstransporter - Ny kustnära järnväg skapar region-förstoring och större arbetsmarknad och  12 konkurrenskraftigt näringsliv, ex Umeå-Luleå		
	Intermodalitet  4 - Kunna omlasta passagerare och gods på ett ändamålsenligt sätt utifrån  3 konkurrenskraft, ekonomi och miljö ex Luleå-Gällivare/Kiruna, resecentra och distributionscentra - Stärka intermodaliteten så bästa transport-  1 sätt (flyg, väg, tåg, sjö) används ur ett ekonomiskt och miljömässigt perspektiv - Tydlig strategi för ökad multimodalitet - Säkerställ intermodaliteten i viktiga  1 noder		

Viktigaste prioriterade funktioner efter målområde (fler än 4 röster)

Lokalt, regionalt, nationellt och internationellt

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Tillgänglighet - Hög tillgänglighet med god trafiksäkerhet mellan ort/tätort   - Länka ihop städer/tätorter längs norrlandskusten för att skapa ett "storstadsalternativ"  - Utveckla transfer mellan olika destinationer - Arbetspendling, ex Malmбанan, Luleå/Boden-Gällivare-Kiruna (restid Luleå-Gällivare max 2 h, Gällivare-Kiruna max 45 min) gynnar kompetensförsörjning och arbetsmarknadsregionen - Förbättrad pendling längs kusten, nav eller Norrbottenbanan, gynnar kompetensförsörjningen och arbetsmarknadsregionen  - Till regioncentra - God tillgänglighet inom FA-regioner, tillväxt 		

Viktigaste prioriterade funktioner efter målområde (fler än 4 röster)

Lokalt, regionalt, nationellt och internationellt

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Effektiva bytespunkter  2 - Kompletterande samspel mellan arbetsmarknader samt möjligheter till arbets- och studiependling med kollektivtrafik genom effektiva bytes- och servicepunkter samt attraktiva resecentrum - Kort sikt: Förbättra befintliga system  - Lång sikt: Binda arbetsmarknads-regioner längs kusten samt Malmfälten  - Effektiva omlastningspunkter eller terminaler		
	Attraktiva orter   2  - Flerkärnighet, se till att det ska gå att bo och leva på fler orter i "nätverket"		

Viktigaste prioriterade funktioner efter målområde (fler än 4 röster)

Lokalt, regionalt, nationellt och internationellt

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Flygtrafiken - Fler linjer till ex UK - Fler reguljära direktflyg till länet, även anslutningsflyg - Bibehålla och utveckla flygtrafiken för regionens flygplatser, tänk på hela-resan-perspektivet - Bibehålla och utveckla flyget, gynnar besöksnäringen - Grundläggande tillgänglighet att ta sig överallt inom en viss tid - Säkerställa konkurrenskraftiga priser på flyg-lokalt, regionalt och internationellt - Säkerställ infrastruktur för en fungerande långväga flygtrafik i regionen - Kopplingen till Arlanda/Bromma - Bibehålla och utveckla flyget, besöksnäring - > Besöksnäring		

Viktigaste prioriterade funktioner efter målområde (fler än 4 röster)

Lokalt, regionalt, nationellt och internationellt

Grupparbete 2, workshop Lycksele 160607 och Luleå 160608

	2030	2040	2050
	Öst-västliga transporter, Samverkan grannländer  - Länken Norge-Sverige-Finland - Samverkan av regelverk Norge-Sverige-Finland, ex BK74 vs BK76, ökad kapacitet ger lägre transportkostnader + miljöeffekt - Säkra och utveckla öst-västliga förbindelser, ex Kvarken - Utveckla gränsöverskridande samverkan, analys, prognos, metod, prioritering  - Säkerställ och utveckla öst-västliga förbindelser över Kvarken - Fungerande Kvarken E12 Färja, fungerande godstrafikled ger större marknad och större tillgång till kompetens och utbildning vilket gynnar turismen - Hållbar lösning för Kvarken-trafiken 2020, stor betydelse för regionens förutsatta utveckling 		