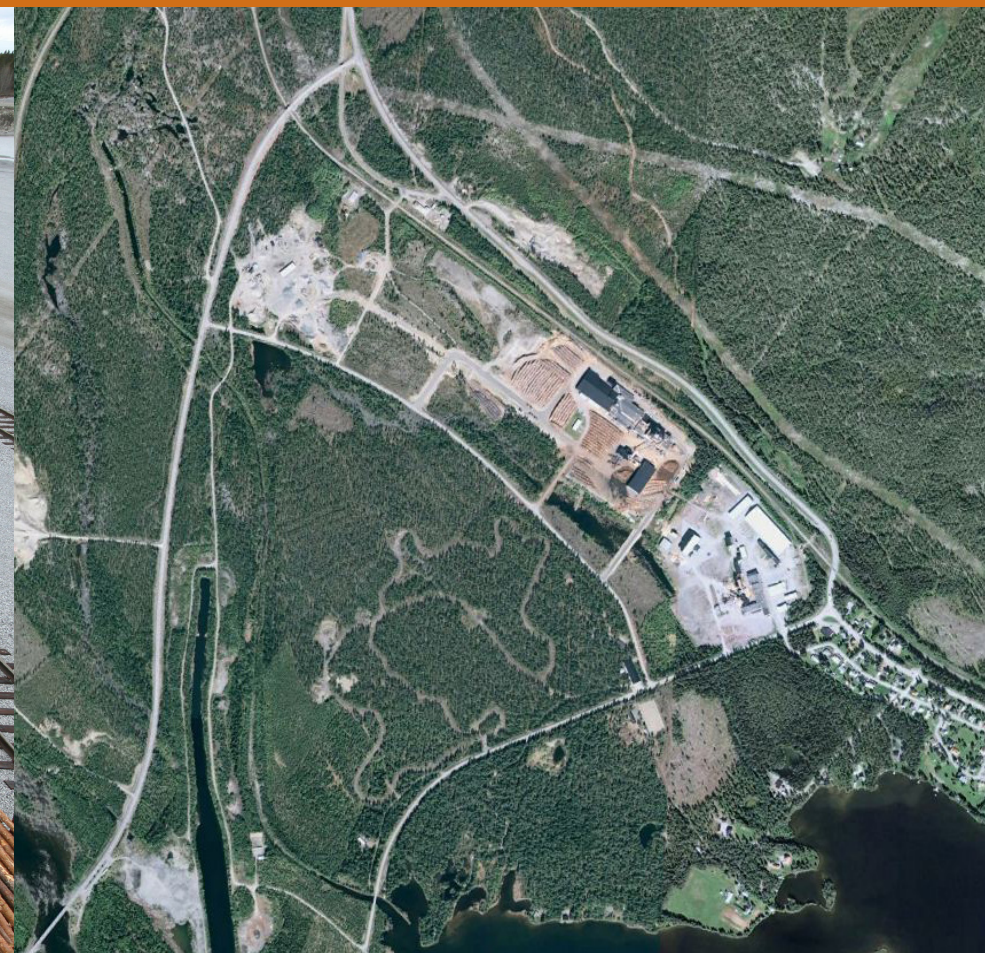


ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Utvecklad funktion NLC Storumanterminalen

2014-06-25



Beställare

Region Västerbotten

Storuman kommun

Konsult

SWECO

Uppragsledare: Nina Rovala

Biträdande uppdragsledare: Jenny Widmark

Processledare: Cecilia Hagberg

Utredare: Tobias Lustig

Samhällsekonomi: Joakim Swahn

Bilder: Bildupphovsrätt NLC, Region Västerbotten samt Storumans kommuns

Titel: Åtgärdsvalsstudie utvecklad funktion NLC Storumanterminalen

Utgivningsdatum: 2014-06-25

Distributör: Region Västerbotten

Besöksadress: Västra Norrlandsgatan 13, Umeå

Leveransadress: Region Västerbotten, Box 443, 901 09 Umeå

Innehållsförteckning

Sammanfattning	6
1. Bakgrund	8
1.1 Motiv till åtgärder	8
1.2 Tidigare planeringsarbete	8
1.3 Anknytande planering	8
1.4 Syftet med åtgärdsvalsstudien	8
1.5 Arbetsprocessen och organiseringen av arbetet	8
2. Avgränsningar	11
2.1 Geografisk avgränsning	11
2.2 Avgränsningar av innehåll och omfattning	11
2.3 Tidshorisont för åtgärders genomförande	11
3. Förutsättningar, problembeskrivning och mål för åtgärder	12
3.1 Transporter i dag och framtida transportbehov	12
3.2 NLC - Storumanterminalen	14
3.3 Problem, brister och behov	17
3.4 Mål för åtgärder	18
4. Alternativa lösningar	19
4.1 Fyrstegsprincipen	19
4.2 Tänkbara åtgärder	19
4.3 Studerade åtgärder	20
4.4 Potentiella effekter och konsekvenser	20

4.6 Samhällsekonomisk bedömning	23
4.7 Utvärdering av alternativen	25
 5. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder	 28
5.1 Beskrivning av övergripande inriktning	28
5.2 Motivering av åtgärder	28
5.3 Förslag på rekommenderade åtgärder att genomföra inom snar framtid 2014-2016	28
5.4 Förslag på rekommenderade åtgärder att genomföra på sikt 2017 - 2022	28
5.5 Förslag på rekommenderade åtgärder att genomföra på lång sikt 2023 - 2029	29
5.6 Förslag till ansvarsfördelning	29
 6. Fortsatt process	 30
 7. Källförteckning	 31
Tryckt material	31
Digitalt material	31
Bilaga 1 - Sammanställning av dialogmöte 1	32
Bilaga 2- Sammanställning av förslag på åtgärder	38

Sammanfattning

Problembild

De näringsbaserade regionala och interregionala transporterna är i dagsläget omfattande samtidigt som efterfrågan på transporter väntas öka i och med framtida näringslivssatsningar, exempelvis inom gruvnäringen.

Detta ställer krav på infrastrukturen i regionen avseende att tillhandahålla en god funktion i transportsystemet.

Återkopplat till Storumanterminalen med dess strategiska läge som nav i transportsystemet, är en utvecklad funktion för terminalen en nyckelfråga för att skapa systemhöjande effekter i transportsystemet i syfte att öka konkurrenskraften hos näringslivet och skapa utveckling - både lokalt och regionalt.

Syftet med åtgärdsvalsstudien

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att klarlägga vilka åtgärder som kan vara aktuella för att uppnå en utvecklad funktion för terminalen, ur ett transportslagsövergripande perspektiv. Vidare ska åtgärdsvalsstudien utgöra kunskapsunderlag som stöd till Storuman kommuns och Trafikverkets planering. Åtgärdsvalsstudien ska även ge stöd till kommande prioriteringar inom ramen för de medel som finns att tillgå för finansiering av åtgärder.

Mål för åtgärder

Det övergripande målet för denna åtgärdsvalsstudie är åtgärder ska bidra till att **”NLC Storuman är det mest nyttjade och flexibla godstransportnavet i övre Norrlands inland”**.

Följande delmål formulerades för att uppnå detta:

- Inlandsbanan, Tvärbanan, E45 och E12 är integrerat med NLC Storuman på ett sätt som främjar effektivitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet
- Det är tillförlitligt, kostnadseffektivt och flexibelt att nyttja NLC Storuman för intermodala godstransporter
- Forum för dialog och samverkan mellan olika aktörer gällande utveckling av NLC Storuman och transportsystemet är etablerat
- NLC Storuman är en aktiv partner som skapar mervärde och affärer för både små och stora företag
- NLC Storuman är en pådrivande kraft för att utveckla godstransportsystemet som helhet

Föreslagna åtgärder

De föreslagna åtgärder innefattar åtgärder från samtliga steg i fyrstegsprincipen - från steg 1 ”Tänk om” till steg 4 ”Bygg nytt”.

Utvärdering av åtgärder

I syfte att finna lämpliga och kostnadseffektiva lösningarna och lösningskombinationer har utvärdering av samtliga åtgärder skett utifrån en samlad effektbedömning, kostnad samt måluppfyllelse.

Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

Den övergripande inriktningen för åtgärdsvalsstudien har varit att finna åtgärder i syfte att nå en utvecklad funktion för NLC Storumanterminalen med det övergripande målet att terminalen ska vara det mest nyttjade och flexibla godstransportnavet i Norrlands inland.

Följande åtgärder rekommenderas att genomföras inom snar framtid (2014-2016):

- Marknadsanalys
- Planera i tid för åtgärder
- Utveckla en affärsmodell med totallösningar
- Infrastrukturplan för terminalen
- Marknadsföring och information
- Samverkan mellan olika branscher
- Nyttja strukturfonder för att finansiera åtgärder

Följande åtgärder rekommenderas att genomföras på sikt (2017-2022):

- Planskildhet E45 för triangelspår
- Triangelspår
- Planskildhet för internväg

Följande åtgärder rekommenderas att genomföras på lång sikt (2023 - 2029):

- Elektrifiering av Tvärbanan och Inlandsbanan

Uppskattade kostnader för åtgärderna

Kostnaderna för att genomföra de rekommenderade åtgärderna uppskattas totalt till mellan ca 2,25-2,47 mdkr. Kostnader för steg 1 - och 2 åtgärder är exkluderat.

1. Bakgrund

1.1 Motiv till åtgärder

De näringsbaserade regionala och interregionala transporterna är i dagsläget omfattande. Dock väntas transporterna öka i och med näringslivssatsningar i regionen. Förutom genomförda satsningar inom skogsnäringen finns planer på gruvetableringar, utveckling av turistnäringen, samt en forstat expansion av vindkraften i inlandet.

Detta ställer krav på infrastrukturen i regionen avseende att tillhandahålla god funktion i transportsystemet för att skapa förutsättningar för utveckling i regionen.

NLC Storumanterminalen är en strategisk viktig knutpunkt ur ett regionalt perspektiv, varför utvecklad funktion för terminalen är en nyckelfråga för att skapa systemhöjande effekter i transportsystemet.

1.2 Tidigare planeringsarbete

Innan NLC Storuman terminalen hade förverkligats hade frågan om en intermodal godsterminal i Storuman har stötts och blötts under en längre tid.

Redan 2004 genomförde Järnvägsgruppen vid Kungliga tekniska högskolan en godstrafikutredning på uppdrag av Inlandsbanan AB som visade på att det fanns ett behov av en intermodal terminal för omlastning mellan lastbil och järnväg på grund av att järnvägsstationen i Storuman inte kunde tillgodose detta behov på ett optimalt sätt.

År 2005 anlätades TPS Network på uppdrag av Storuman kommun i syfte att utreda möjligheterna

till att uppföra en dylik godsterminal för att möta efterfrågan. Utredningen gav som förslag att en ny godsterminal lämpligtvis kunde uppföras i höjd med Stensele, vilket motiverades av platsens strategiska läge avseende möjligheten att fånga upp regionala och interregionala transportflöden i nord-sydlig samt väst-östlig riktning.

Under åren 2006 - 2009 har Storumans kommun tillsammans med Skellefteåkraft arbetat med att förverkliga terminalen, genom fördjupad förstudie, marknadsundersökningar, framtagande av detaljplan samt förfrågningsunderlag.

Första spadtaget togs 2010 och år 2012 färdigställdes terminalen.

1.3 Anknytande planering

NLC Storumanterminalen och dess utveckling behandlas även i den gällande översiktsplanen för Storuman samt i den fördjupade översiktsplanen för Storuman - Stensele (Storuman, 2011).

Vidare har övrig planering med anknytning till NLC Storumanterminalen bedrivits. Exempel på utredningar som gjorts är:

- Utredning om Inlandsbanans funktion och roll i transportsystemet (2013)
- Åtgärdsvalsstudie Tvärstråket (2013)
- Nulägesanalys av Storumans kommun (2012)
- Investerings effekter i Storumans kommun - analys och konsekvensbedömning av planerade investeringar i regionen (2012)

1.4 Syftet med åtgärdsvalsstudien

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att klarlägga vilka åtgärder som kan vara aktuella för att uppnå en utvecklad funktion för terminalen, ur ett transportslagsövergripande perspektiv. Vidare ska åtgärdsvalsstudien utgöra kunskapsunderlag som stöd till Storuman kommuns och Trafikverkets planering. Åtgärdsvalsstudien ska även ge stöd till kommande prioriteringar inom ramen för de medel som finns att tillgå för finansiering av åtgärder.

1.5 Arbetsprocessen och organiseringen av arbetet

Metodik

Rapporten är utarbetad i enighet med Trafikverkets metodik för åtgärdsvalsstudier "Åtgärdsvalsstudier – en handledning" (Trafikverket B, 2012). Den principiella metodiken för en åtgärdsvalsstudie innefattar följande steg:

1. Initiera

Beslut om att genomföra en åtgärdsvalsstudie.

2. Förstå situationen

Klargöra problembilden i form av att närmare studera behov, brister och problem, samt ta fram mål för åtgärder.

3. Pröva tänkbara lösningar

Identifiera och analysera tänkbara lösningar utifrån fyrstegsprincipen.

Initiera

Förstå
situationenPröva tänkbara
lösningarForma inriktning
och rekommendera
åtgärder

4 Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Utiifrån de bästa lösningarna formas en övergripande inriktning där förslag till rekommenderade åtgärder utarbetas inklusive kostnader effekter och konsekvenser.

Dialogmöten har, enligt metodiken, fokuserat på steg 2 till 3. Att notera är att metodiken rekommenderar att arbetet avbryts vid varje steg om oenighet råder kring ex gemensam problembild eller att val av lösningar är alltför skilda. Så har inte varit fallet i denna åtgärdsvalsstudie varför samtliga steg har kunnat genomföras.

Intressenter

Följande intressenter har varit delaktiga i arbetet:

- Härgestams åkeri
- Inlandsbanan AB
- Inlandståget AB
- Länsstyrelsen Västerbotten
- Metsä Forest
- NLC
- PostNord AB
- Region Västerbotten
- SCA
- Storumans kommun
- Storumans återvinningscentral
- Svea skog
- Trafikverket

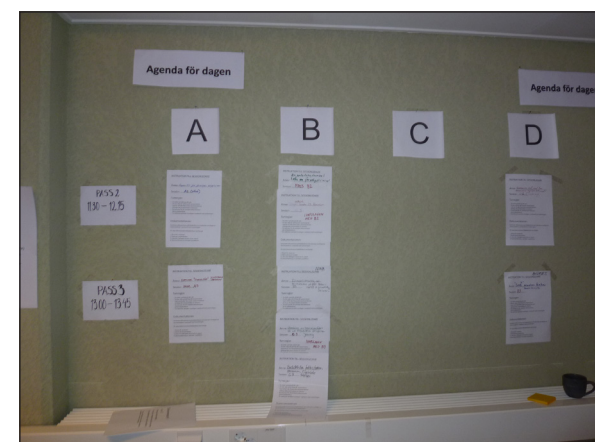
Dialogmöte 1 – Förstå situationen

Det första dialogmötet skedde den 3/4- 2014 där steg två - förstå situationen - i den principiella metodiken beaktades.

Inledningsvis fick deltagarna ge sin bild av funktionen för Storumans terminal. Till att börja med ombads deltagarna att beskriva vilken betydelse terminalen har för deras organisation i dagsläget. Detta följdes upp med att intressenterna sedermera fick delge vilka brister de ansåg föreligga avseende terminalens funktion. Slutligen ombads deltagarna beskriva vilka behov som finns gällande att nå en utvecklad funktion för terminalen.

Dialogmötet fortsatte med ett så kallat "Open space"- förfarande, där deltagarna själva fick ge förslag på samtalsämnen som ansågs vara av vikt för Storumanterminalen. Samtalsämnena schemalades och gav deltagarna möjlighet att i grupp förut-sättningslöst diskutera ämnet sinsemellan. Under dagens slut redovisade respektive samtalsgrupp vilka frågor och tankegångar som hade kommit upp under sessionen.

Mötet avslutades av processledaren som sammanfattade dagen. Sammanställning av dialogmöte 1 återfinns i bilaga 1.



Dialogmöte 2 – Pröva tänkbara lösningar

I det andra dialogmötet som hölls den 15:e maj fick deltagarna tillsammans med processledaren ta fram mål för åtgärder, d v s vilka mål som åtgärderna bör uppfylla i syfte att nå en utvecklad funktion för terminalen.

Då mål för åtgärder tagits fram, delades deltagarna in i två grupper där de var för sig fick ge förslag på åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen.

Därefter fick respektive grupp i uppgift att kategorisera de åtgärder som tagits fram utifrån hur pass genomförbara och angelägna de är att genomföra.

Vid dagens slut fick respektive grupp redovisa vilka åtgärder som tagits fram, samt hur åtgärderna

kategoriserats utifrån genomförbarhet och angelägenhet, med förankring i de framtagna målen.

Utifrån åtgärdsförslagen fick deltagarna därefter diskutera vilka av åtgärderna som ansågs vara angelägna att genomföra inom snar framtid respektive på sikt.

Mötet avslutades av processledaren som sammanfattade dagen.



2. Avgränsningar

2.1 Geografisk avgränsning

Avgränsningsområdet för denna åtgärdsvalsstudie innefattar NLC terminalområdet med dess anslutningar. Se även karta 2.1.1

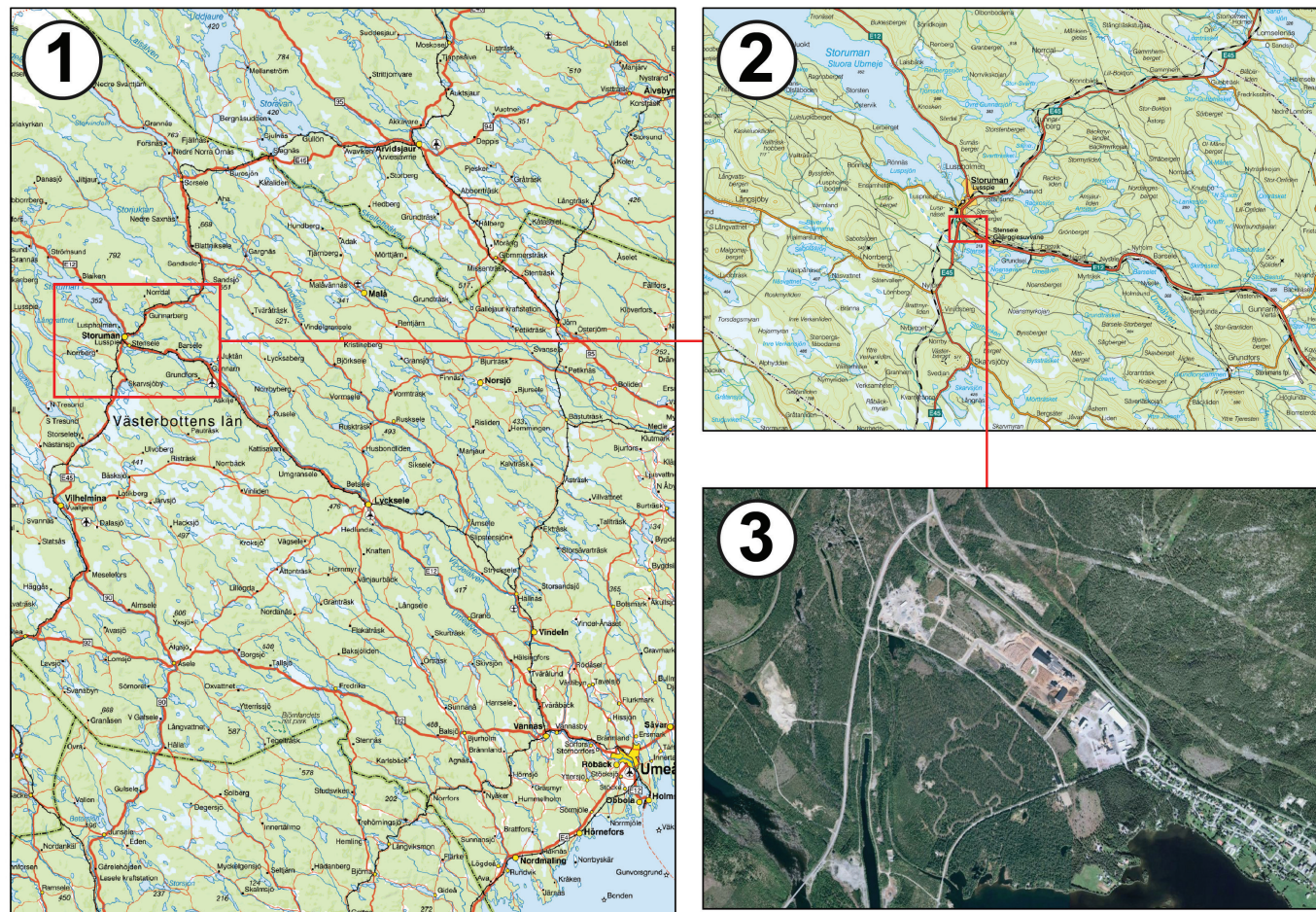
2.2 Avgränsningar av innehåll och omfattning

Åtgärdsvalsstudien beaktar problem, brister och behov i terminalområdet med dess omnejd och det befintliga väg- och järnvägsnätet som har koppling till NLC Storumanterminalen.

Utgångspunkten är att samtliga trafikslag och brukare som är beroende av funktionerna i terminalområdet och det kringliggande väg- och järnvägsnätet tas i beaktande i denna åtgärdsvalsstudie.

2.3 Tidshorisont för åtgärders genomförande

Tidshorisonten för genomförande av åtgärder kan variera. Vissa åtgärder kan genomföras inom snar framtid, medan andra kan genomföras på sikt.



Karta 2.1.1: Lokalisering av NLC - Storumanterminalen. Källa: Lantmäteriet och Trafikverket, bearbetning Sweco

3. Förutsättningar, problembeskrivning och mål för åtgärder

3.1 Transporter i dag och framtida transportbehov

Transporter idag

Skogsproduktionen i Västerbottens inland är mycket viktig för hela Sverige och förser den skogsbase-rade industrin, främst längs kusten, med råvaror. De absolut största virkesvolymerna i länet går idag primärt på väg i väst/östlig riktning från inlandet ut till bearbetningsindustrierna längs kusten. Se även karta 3.1.1.

De fyra största skogsbolagen Sveaskog, SCA, Norra Skogsägarna och Holmen transporterar tillsammans ca 700 000-800 000 ton i tvärstråket varje år, varav ca 600 000 ton går på E12.

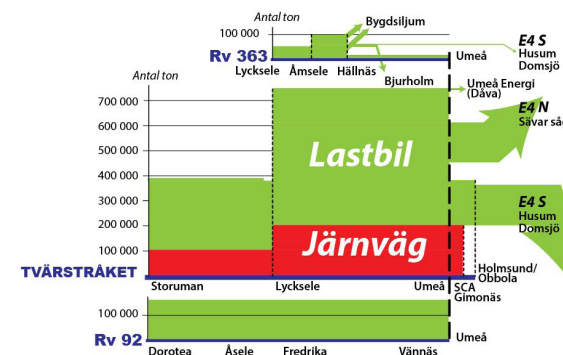
Av dessa mängder timmer och trävaror, transporteras ca 160 000 ton vidare till Sävar och ca 100 000 ton till Husum-Domsjö. Transporterna sker både på väg och järnväg, med en dominans av vägtransporter, se även figur 3.1.2

Gruvnäringen i regionen är sedan decennier koncentrerad till området mellan Skellefteå och Boliden. Dock återfinns gruvor och mineralfyndigheter i närheten av Lycksele och Storuman också, bland annat Svartlidengruvan, där insatsvaror i



Karta 3.1.1: Skogsindustrins tunga stråk och viktiga målpunkter i stråket. Källa: ÅF Infraplan, bearbetning Sweco.

TRANSPORTER AV TIMMER OCH TRÄVAROR



Figur 3.1.2: Transporterade mängder timmer och trävaror i regionen. Källa: ÅF Infraplan.

form av bränsle, förbrukningsmaterial, kemikalier, reservdelar mm. dagligen fraktas till gruvverksamheten via Tvärstråket.

Besöksnäringen av stor betydelse för regionen och sysselsätter en stor andel förvärvsarbetare. Särskilt viktig är turismen för fjällregionen, framförallt Hemavan- Tärnaby, där besöksnäringen står för merparten av sysselsättningen.

I dagsläget är besöksnäringen i regionen mycket transportintensiv och ger upphov till både person- och godstransporter varför den således är beroende av goda kommunikationer.

I Västerbottens inland finns goda förhållanden för vindkraft, särskilt i fjällområden men också i skogslandet. Ett flertal vindkraftsparker finns redan etablerade i regionen, samtidigt som ett flertal har

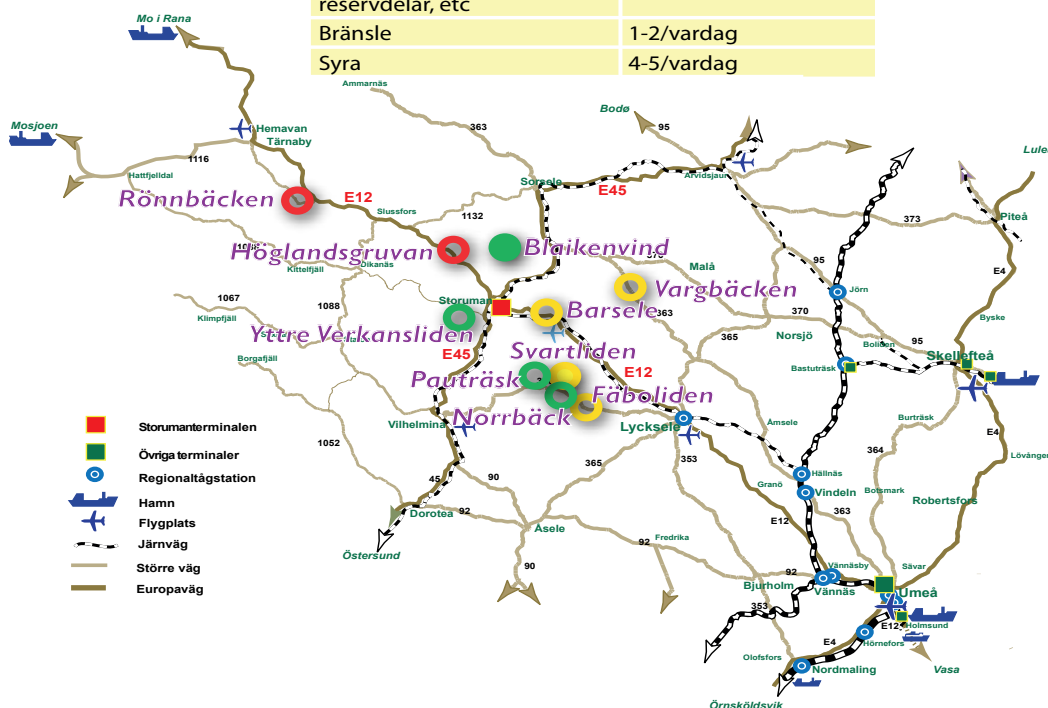
beviljats och andra är under handläggning. I närheten av Storuman återfinns Blaiken vindkraftspark.

God infrastruktur hör till de tekniska och ekonomiska förutsättningarna inför byggande av vindkraftverk och medgör således en fortsatt utbyggnation.

Framtida transportbehov

Det kan konstateras att de näringsbaserade regionala och interregionala transporterna i dagsläget

Framtida gruvtransporter	Antal lastbilstransporter
Frakt av Ni/Fe slig	130-140/dag
Förbrukningsmtrl, kemikalier, reservdelar, etc	10-15/vardag
Bränsle	1-2/vardag
Syra	4-5/vardag



Karta 3.1.3: Identifierade projekt och tänkbare satsningar i regionen. Källa: ÅF Infraplan, bearbetning Sweco.

är omfattande. Dock väntas transporterna öka i och med näringslivssatsningar i regionen, se även karta 3.1.3.

Förutom redan genomförda satsningar inom skogsnäringen finns planer på gruvetableringar i Rönnebacken, Högländ, Stortjärnhobben Vargbäcken, Fäboliden och Barsele. Utöver transporter genererade från gruvornas produktionsverksamhet, bedöms även godstrafiken öka i form av transporter av insatsvaror samt transporter under etableringsfasen av gruvorna. Majoriteten av transporterna genererade från gruvnäringen väntas ske i väst- östlig riktning längs E12 med hamnen i Mo-i-Rana och Umeå som slutdestination.

Vidare väntas en fortsatt utveckling av vindkraftsparker i inlandet och kommande satsningar inom turismnäringen och skogsnäringen ge upphov till ökade transporter.

Detta ställer krav på infrastrukturen i regionen avseende att tillhandahålla en god funktion i transportsystemet för att skapa förutsättningar för utveckling i regionen.

NLC-Storumanterminalen är en strategisk viktig knutpunkt ur ett regionalt perspektiv eftersom terminalen ligger mitt i navet mellan två Europavägar (E12 och E45) och två järnvägar (Inlandsbanan och Tvärbanan). Följaktligen är en utvecklad funktion för terminalen en nyckelfråga för att skapa systemhöjande effekter i transportsystemet i syfte att öka konkurrenskraften hos näringslivet och skapa utveckling i regionen.

3.2 NLC - Storumanterminalen

Historik

Redan 2004 genomförde Järnvägsgruppen vid Kungliga tekniska högskolan en godstrafikutredning på uppdrag av Inlandsbanan AB som visade på att det fanns ett behov av en intermodal terminal för omlastning mellan lastbil och järnväg på grund av att järnvägsstationen i Storuman inte kunde tillgodose detta behov på ett optimalt sätt (Troche, 2005).

År 2005 anlätades TPS Network på uppdrag av Storuman kommun i syfte att utreda möjligheterna till att uppföra en dylik godsterminal för att möta efterfrågan. Utredningen gav som förslag att en ny godsterminal lämpligtvis kunde uppföras i höjd med Stensele, vilket motiverades av platsens strategiska läge avseende möjligheten att fånga upp regionala och interregionala transportflöden i nord-sydlig samt väst-östlig riktning (Troche, 2005).

Under åten 2006 - 2009 har Storumans kommun tillsammans med Skellefteåkraft arbetat med att förverkliga terminalen, genom fördjupad förstudie, marknadsundersökningar, framtagande av detaljplan samt förfrågningsunderlag.

Första spadtaget för NLC Storumanterminalen togs 2010. Under vårvintern 2012 färdigställdes etapp 1 av terminalen, och den 18:e augusti samma år hölls en officiell invigning.

Terminalens funktion

Terminalen utgör idag en viktig funktion för omlastning av gods mellan vägtransport och järnvägs-transport för de volymbaserade näringarna, men



Bild 3.2.1: Lastning av timmer på Storumanterminalen. Källa: NLC

erbjuder även övriga frakt- och logistikverksamheter tillgång till terminalens faciliteter.

Anläggningen består av två lastspår, spår 1 (495 m rakspår, 670 m hinderfri längd) och spår 3 (190 m rakspår, 280 m hinderfri längd). Spår 2 utgör utdragsspår (700 m hinderfri längd).

Spåren har lastprofil C och är ej elektrifierade. Vidare är den största tillåtna axellast 22, 5 ton på hela järnvägsnätet. Högsta tillåtna hastighet är 20 km/h och den maximala tåglängden är 670 m.

Spårväxlingen manövreras från Storuman Station.

Verksamheter inom terminalområdet

Inom terminalområdet återfinns lokalerna av den nu mera nedlagda pelletsindustrin Bio-Stor,

tidigare ägd av Skellefteåkraft. Vidare finns även en sågfabrik samt grustäcker lokaliserade inom terminalområdet.

Infrastruktur

Väg- och järnvägsnätet är viktigt för regionen. För norra Sveriges inland har vägsystemet avgörande betydelse för både regionala och interregionala resor och transporter. Järnvägssystemet i sin tur är särskilt viktigt för gruv- och skogsnäringen och har dessutom stor potential som ett resurssnålt, miljövänligt och säkert transportmedel.

I detta avsnitt redovisas vilka vägar och järnvägar som har koppling till Storumanterminalen och på

så sätt är av betydelse ur ett systemperspektiv avseende terminalens framtida funktion.

E12 utgör en viktig funktion för de öst-västliga kopplingarna i stråket Mo i Rana-Storuman-Lycksele-Umeå-Vasa och ingår som en del i Tvärstråket.

I framtiden kommer E12 att ha en central roll för de externa gruvrelaterade transporter. Exempelvis ligger Höglandsgruvan i nära anslutning till E12 samtidigt som Rönnbäckgruvan nås via en anslutningsväg på ca 23 km från Gardvik/E12.

Storumanterminalen nås från E12 via Gamla Vilheminavägen.

E45 är av betydelse för samspelet mellan inlandskommunerna och den nord-sydliga godstrafiken samtidigt som vägen utgör ett viktigt stråk för besöksnäringen. E45 har förbindelse till Storumanterminalen via Timmervägen som löper i östlig riktning från väg E45.

Ser man till järnvägssystemet i regionen, innehar både Tvärbanan och Inlandsbanan en viktig funktion för regionen.

Tvärbanan är strategiskt viktig för gods- och persontransporterna mellan inland och kust. Sträckan Storuman-Lycksele-Hällnäs är 167km lång och saknar elektrifiering. Banan är delvis mycket krokig, men har även relativt många raksträckor, som dock ofta bryts av hastighetsreducerande kurvor. Mötesstationer saknas på sträckan. De gamla stationerna är omgjorda till linjeplatser, och måste byggas om för att möjliggöra tågmöten.

Inlandsbanan mellan Mora och Gällivare är enkelspårig och saknar elektrifiering och har en roll som omledningsbana i den norra delen intill dess ett eventuellt förverkligande sker av Norrbottenabanan. Transporter av skogsråvara och till viss del förädlad skogsråvara samt torv svarar för nästan alla transporter längs Inlandsbanan.

Ny mötesstation planeras i Åmsele för att möjliggöra tågmöten vilket innebär att kapaciteten för delen Lycksele-Hällnäs kommer öka.



Bild 3.2.2: Storumanterminalen och infrastrukturen i regionen. Källa ÅF Infraplan, bearbetning Sweco.

Miljöförutsättningar

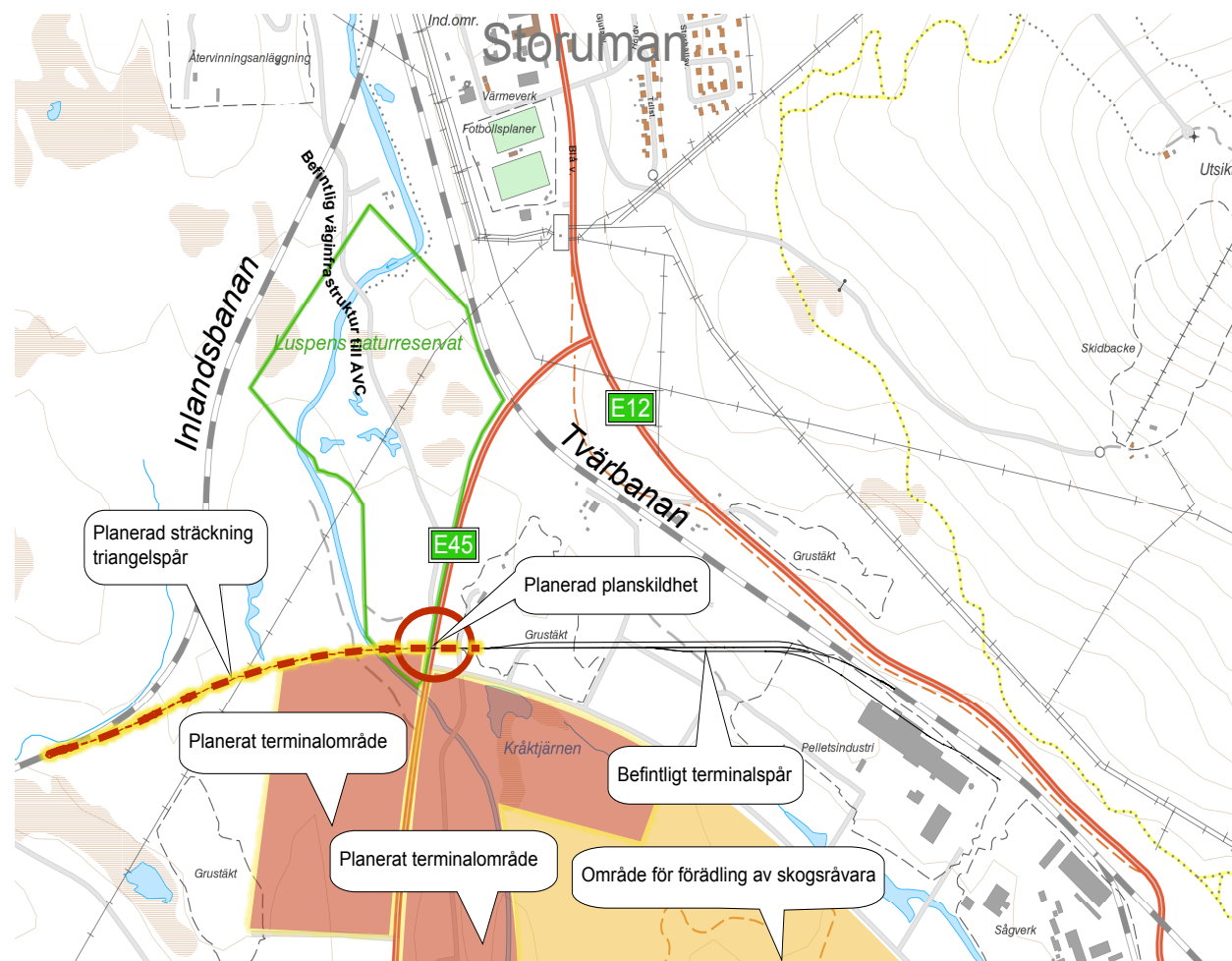
Luspen naturreservat ligger angränsande till NLC Storumanterminalen, mellan Inlandsbanan och Tvärbanans järnvägsspår (se karta 3.2.3).

Reservatet utgörs av ett kalspolat hällområde som härrör och vittnar om kraftiga smältvattenflöden under inlandsisens avsmältning i form utav en is-sjötapning. Jättegrytor, klipprännor och blockfält är andra geologiska företeelser som finns i reservatet. Lillån som i en bågform genomströmmar reservatet i nordvästlig riktning har använts som flottningskanal under flottningsepoken.

Skogarna i reservatet består främst av tallskog i varierande ålder och i huvudsak växande på hällmark. Enstaka flerhundraåriga tallar finns spridda i området. Det finns även mindre inslag av myr impediment.

Länsstyrelsen har enligt beslut -och skötselplanen för Luspen naturreservat (Länsstyrelsen, 2011) inget att invända mot triangelspåret dragning utifrån gällande sträckning. Bedömningen är att järnvägsdragningen kommer att ske i reservatets norra del som inte utgör det huvudsakliga geologiskt intressanta området. Kravet är dock att intrånget kompenseras.

Detta beslut gäller emellertid för en nordligare dragning av Triangelspåret, presenterad i Troches förstudie (2005). Gällande dragning passerar i den södra delen av naturreservatet (se, karta 3.2.3) varför en miljöutredning bör genomföras för att klargöra vilken påverkan det kommer ha på reservatets naturvärden.



Karta 3.2.3: Utvecklingsområden NLC Storumanterminalen. Källa: Lantmäteriet, bearbetning Sweco.

3.3 Problem, brister och behov

En terminal med potential

Intressenterna delaktiga i åtgärdsvalsprocessen var eniga om att Storumanterminalen med sin strategiska placering nära E12 och E45 samt Tvärbanan och Inlandsbanan har stor potential som nav i transportsystemet, med kopplingar till kusten och Norge.

Förutom att i dag möjliggöra omlastning mellan väg och järnväg, erbjuda kortare transportavstånd, möjliggöra hantering och transporter av stora volymer och bidra till minskat koldioxidutsläpp, kan Storumanterminalen skapa möjligheter till regional utveckling.

Vad är problemet?

Som tidigare nämnt är de näringsbaserade regionala och interregionala transporterna i dagsläget omfattande samtidigt som efterfrågan på transporter väntas öka i och med framtida näringslivssatsningar, exempelvis inom gruvnäringen.

Detta ställer krav på infrastrukturen i regionen avseende att tillhandahålla en god funktion i transportsystemet.

Återkopplat till Storumanterminalen med dess strategiska läge som nav i transportsystemet, är en utvecklad funktion för terminalen en nyckelfråga för att skapa systemhöjande effekter i transportsystemet i syfte att öka konkurrenskraften hos näringslivet och skapa utveckling - både lokalt och regionalt.

Med andra ord krävs åtgärder för att nå en utvecklad funktion för terminalen i syfte att realisera den potential som finns i regionen.

Var brister det?

Intressenterna ansåg att enbart en utvecklad funktion för Storumanterminalen i sig inte skapar ett mervärde för näringslivet eftersom det är volymerna till - och från terminalen som är avgörande för att satsningar inom terminalområdet ska komma samhället till nytta på bästa sätt.

En utvecklad funktion för terminalen är alltså synonymt med en utvecklad funktion för det övriga transportsystemet, här avseende väg - och järnvägssystemet med kopplingar till Storumanterminalen.

Brister som intressenterna främst lyfte fram var avsaknaden av effektiv koppling mellan Inlandsbanan och Tvärbanan, kapacitetsbrist på Tvärbanan och Inlandsbanan, avsaknad av elektrifierade spår, omoderna signalsystem, för få mötesstationer samt brister i tilldelningen av tåglägen. Sammantaget resulterar bristerna, enligt intressenterna, i ineffektiva transporter och motverkar den potential som terminalen har.

Konsekvenserna av detta är höga transportkostnader, vilket leder till att näringslivet hellre väljer transporter på väg framför järnväg vilket i sin tur får negativa följder på kvantiteten av godsflöden till terminalen, vilket innebär att terminalen ej utnyttjas till sin fulla kapacitet.

Under processen framkom även att det finns brister i vägnätet med kopplingar till Storumanterminalen. De transporter som sker via väg bör enligt

intressenterna ha goda förbindelser till terminalen i syfte att öka omlastningsgraden från väg till järnväg. Intressenterna menade på att väg E12 har bristande standard vilket påverkar trafiksäkerheten och framkomligheten på vägen negativt.

Vilka är behoven?

Enligt intressenterna finns det behov av att öka kapaciteten på både Inlandsbanan och Tvärbanan för att det ska gagna en utveckling av terminalen. Vidare uttrycktes även behov av att se över tilldelningen av tågtider eftersom de i dagsläget måste beställas ca 1 år i förväg för att kunna läggas in i tidtabell. Övriga transporter sker ad hoc vilket innebär att man får lägga transporter där utrymme finns tillgängligt.

Problemet med detta är att transportbehovet för skogsnäringen kan variera beroende på efterfrågan på produkter, vilket betyder att transportbehovet ser olika ut beroende på tidpunkt. Exempelvis kan det under en period finnas behov av flera tågtider för att matcha efterfrågan, medan det andra gånger fungerar med endast en tågtid. Eftersom både Tvärbanan och Inlandsbanan saknar mötesstationer är det svårt att vara flexibel med tågtiderna. Gällande terminalområdet uttryckte intressenter från skogsnäringen ett behov av att terminalen borde erbjuda omlastningsmöjligheter mellan lastbilar - inte endast från lastbil till tåg. Detta eftersom skogsbilvägarna inte tillåter större lastbilar utan påkallar ett behov av omlastning av timmer från små lastbilar till större lastbilar för vidare transport.

Med hänsyn till framtida utveckling i regionen och ökat transportbehov ansåg intressenterna att det

även finns behov av långtidslagring inom terminalområdet samtidigt som även mottagningstiderna bör vara flexibla.

I syfte att nå en överflyttning av transporter från väg till järnväg ansåg intressenterna att mindre kunder har behov av en konkurrensneutral kundtjänst/transportmäklare för att stötta och hjälpa de mindre kunderna samt att få till stånd bättre priser för transport på järnväg. Samtidigt uttrycktes även ett behov av att undersöka möjligheten att ”hänga på” mer gods, 1- 2 vagnar, på befintlig tågtrafik.

Kopplat till diskussion kring investeringar uttrycktes det behov av ett bättre kunskapsunderlag, kostnadsberäkningar inkluderade, för att veta vilka investeringar kopplade till terminalen som ger bäst effekt. Inom ramen för detta kunskapsunderlag uttrycktes även behov av att se över riksintressen i området samt få till stånd en noggrannare marknadsanalys över kommande transportbehov.

3.4 Mål för åtgärder

Utifrån framtagen problembild och de behov som föreligger, arbetade gruppen fram förslag på mål för åtgärder. Det övergripande målet formulerades enligt nedan:

”NLC Storuman är det mest nyttjade och flexibla godstransportnavet i övre Norrlands inland”

För att uppnå det övergripande målet enades deltagarna om följande delmål som åtgärderna ska bidra till:

- Inlandsbanan, Tvärbanan, E45 och E12 är integrerat med NLC Storuman på ett sätt som främjar effektivitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet
- Det är tillförlitligt, kostnadseffektivt och flexibelt att nyttja NLC Storuman för intermodala godstransporter
- Forum för dialog och samverkan mellan olika aktörer gällande utveckling av NLC Storuman och transportsystemet är etablerat
- NLC Storuman är en aktiv partner som skapar mervärde och affärer för både små och stora företag
- NLC Storuman är en pådrivande kraft för att utveckla godstransportsystemet som helhet

Övriga mål som ligger till grund för åtgärderna i denna åtgärdsvalsstudie är det övergripande transportpolitiska målet *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet*. Nedbrutet utgörs det övergripande målet av funktionsmålet samt hänsynsmålet.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Problembild



Mål för åtgärder



Åtgärdsförslag

4. Alternativa lösningar

4.1 Fyrstegsprincipen

Under det andra dialogmötet diskuterades alternativa lösningar för att lösa de problem som framkom under dagen. Inledningsvis gavs en presentation av fyrstegsprincipen, där deltagarna ombads att applicera samma synsätt vid framtagandet av åtgärder på de aktuella problemområdena.

1. Tänk om

Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

2. Optimera

Omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till transportsystemets olika komponenter för att använda befintlig infrastruktur effektivare, säkrare och miljövänligare

3. Bygg om

Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur, till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.

4. Bygg nytt

Omfattar ny- och ombyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya väg- eller bansträckningar.

4.2 Tänkbare åtgärder

Deltagarna gav förslag på åtgärder ur samtliga steg i fyrstegsprincipen. De förslag som var av sammanfallande innebörd har i redovisningen nedan klustrats samman (se bilaga 2 för ursprungliga åtgärder).

Steg 1 och 2 åtgärder

Följande steg 1 och 2 åtgärder gavs som förslag:

- Infrastrukturplan för terminalen
- Terminalen en aktör auktoriserad som sökande för tåglägen
- Marknadsanalys
- Utveckla en affärsmodell med totallösningar
- Nyttja befintlig kapacitet bättre
- Samverkan mellan olika branscher
- Nyttja strukturfonder för att finansiera åtgärder.
- Planera i tid för åtgärder
- Marknadsföring och information
- Resultatspridning av flera ÅVS:er hösten 2014
- Lycksele och Storumanterminalen ett gemensamt bolag - fler ägare terminalen
- 74 ton för lastbilar på ett sätt som stimulerar intermodalitet
- Se över trafiksäkerheten och tillgängligheten på E12 och E45
- Prioritera gods på järnväg
- Banavgifter som stimulerar effektivitet avseende bankapacitet

Steg 3 och 4 åtgärder

Följande steg 3 och 4 åtgärder gavs som förslag:

- Vilo- och stopplatser för tung trafik längs E12:an
- Vädskydd för virke mm
- Planskildhet för internväg
- Mötesstationer längs Tvärbanan
- Elektrifiering av Tvärbanan och Inlandbanan
- Signalsystem för Tvärbanan
- Triangelspår
- Planskildhet E45 för triangelspår
- Viltstängsel
- Hastighetshöjande åtgärder på E12/E45
- Trafiksäker lösning E12/E45

4.3 Studerade åtgärder

De åtgärder som har studerats närmare och utvärderats är åtgärder som faller inom ramen för åtgärdsvalstudiens avgränsning liksom åtgärder som prioriterats av deltagarna.

Steg 1 och 2 åtgärder

Följande Steg 1 - och 2 åtgärder har studerats vidare:

- Infrastrukturplan för terminalen
- Terminalen en aktör auktoriserad som sökande för tåglägen
- Marknadsanalys
- Utveckla en affärsmodell med totallösningar
- Samverkan mellan olika branscher
- Nyttja strukturfonder för att finansiera åtgärder
- Planera i tid för åtgärder
- Marknadsföring och information

Steg 3 och 4 åtgärder

Följande steg 3 och 4 åtgärder har studerats vidare:

- Planskildhet för internväg
- Elektrifiering av Tvärbanan och Inlandsbanan
- Triangelspår
- Planskildhet E45 för triangelspår

4.4 Potentiella effekter och konsekvenser

Infrastrukturplan för terminalen

I syfte att säkerställa omlastningskapaciteten på terminalen gavs som förslag att en infrastrukturplan bör tas fram. Detta för att funktionerna på terminalen ska fungera rationellt ur logistikperspektiv och garantera punktlighet och tillförlitlighet för inkommande och avgående gods.

Effekten är att terminalens konkurrenskraft förbättras, vilket ökar chansen att attrahera kunder och gods företag. Detta förbättrar förutsättningarna för att transporter gods på järnväg vilket har positiva effekter på trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljö.

Åtgärden bidrar till ökad tillförlitlighet, kostnadseffektivitet och ökad flexibilitet avseende nyttjandet av NLC Storumanterminalen för intermodala godstransporter. Samtidigt skapar åtgärden mervärde och affärer för både små och stora företag.

Bedömd kostnad: Låg 0-1 mkr

Marknadsanalys

Som medel för att utveckla terminalen och motivera vidare investeringar i terminalen och i det övriga transportsystemet ansåg deltagarna att en marknadsanalys bör genomföras.

Genom en marknadsanalys kan kunder och deras behov identifieras samtidigt som en uppskattning av framtida godsvolymer kan ge underlag och motivera kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet

En marknadsanalys ger även underlag till en fungerande affärsmodell med totallösningar som är en del i att skapa ökade volymer till - och från terminalen.

Åtgärden bidrar främst till att på sikt skapa mervärde och affärer för både små och stora företag då den ligger till underlag för en affärsmodell med totallösningar.

Bedömd kostnad: Låg 0-1 mkr

Utveckla en affärsmodell med totallösningar

En affärsmodell för NLC Storumanterminalen krävs enligt deltagarna för att kunna erbjuda kunder totallösningar. Detta medför ökad konkurrenskraft för terminalen vilket attraherar kunder och gods företag, vilket slutligen bidrar till ökade volymer för terminalen.

Exempelvis kan NLC Storumanterminalen bli en auktoriserad sökande för tåglägen och sköta upphandling av operatörer i syfte att gynna mindre företag.

Åtgärden bidrar främst till att skapa mervärde och affärer för både små och stora företag. På sikt bidrar åtgärden till förverkligande av större investeringar. Detta innebär att NLC Storumanterminalen även blir en pådrivande kraft för att utveckla transportsystemet som helhet.

Bedömd kostnad: Låg 0-1 mkr

Samverkan mellan olika branscher

Genom att initiera ett samarbete och skapa nätverk mellan olika branscher - NLC Storumanterminalen, gods företag, skogsbolag etc - kan ett ömsesidigt

utbyte av idéer och förslag som gynnar samtliga parter bidra till en utvecklad funktion för terminalen som helhet.

Exempelvis kan samverkan för hela tågset realiseras i syfte att öka volymerna samtidigt som antalet transporter kan minska.

Förutom den rena affärsnyttan åtgärden medför, kan miljöbelastningen reduceras och tillgängligheten och trafiksäkerheten öka om mer gods flyttas över på järnväg.

Till detta kan tilläggas att ett kunskapsutbyte mellan berörda parter potentiellt bidrar till att öka tillförlitligheten, kostnadseffektiviteten och flexibiliteten för intermodala godstransporter.

Åtgärden innebär att NLC Storumanterminalen blir en aktiv partner som skapar mervärde och affärer för både små och stora företag, liksom en pådrivande kraft för att utveckla godstransportsystemet.

Bedömd kostnad: Låg 0-1 mkr

Nyttja strukturfonder för att finansiera åtgärder

För att underlätta finansieringskostnader vid investeringar gavs som förslag att ansöka till strukturfonder om medel för åtgärder i transportsystemet. På detta sätt kan kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet göras i syfte att öka tågtrafikens konkurrenskraft gentemot vägtransporter.

Åtgärden bidrar till ökad integration av Inlandsbanan, Tvärbanan, E45, E12 och Storumanterminalen. Vidare bidrar åtgärden till att transportsystemet förblir effektivt och att NLC

Storumanterminalen på så sätt kan erbjuda tillförlitliga, kostnadseffektiva och flexibla transporter.

Bedömd kostnad: Låg 0-1 mkr

Planera i tid för åtgärder

Mot bakgrund av ett ökat behov av transporter i framtiden till följd av satsningar inom främst gruvnäringen ansågs det lämpligt att redan idagsläget inleda utredningar och planering kopplade till investeringar i väg- och järnvägsnätet. Detta för att undvika negativa konsekvenser i transportsystemet när väl transportbehovet når sin kulmen - något som kan få negativa konsekvenser på näringslivet.

Åtgärden bidrar på sikt till ökad integration av Inlandsbanan, Tvärbanan, E45, E12 och Storumanterminalen. Vidare bidrar åtgärden till att transportsystemet förblir effektivt och att NLC Storumanterminalen på så sätt kan erbjuda tillförlitliga, kostnadseffektiva och flexibla transporter.

Bedömd kostnad: Låg 0-1 mkr

Marknadsföring och information

I syfte att nå ut till potentiella kunder ansågs det krävas bättre marknadsföring och information från NLC:s sida. Genom marknadsföring och förbättrad information kan viktiga kunder och gods-företag knytas till terminalen, vilket leder till större volymer och gynnar en utveckling för övriga transportsystemet.

Åtgärden bidrar till att skapa mervärde och affärer för både små och stora företag samtidigt som åtgärden innebär att NLC Storumanterminalen blir en aktiv partner.

Bedömd kostnad: Låg 0-1 mkr

Planskildhet för internväg

NLC Storumanterminalen har reserverat yta för upplag åt gruvnäringen väster om E45 för att kunna hantera volymer på ett effektivt sätt. Denna yta utgör en del av den planerade utbyggnaden av terminalen. En utbyggnad av terminalområdet väster om E45 kommer att påverka trafiksäkerheten i området samt innebär att E45 kommer utgöra ett hinder för terminalens inre logistik.

Tanken är att en internväg mellan terminalområdena byggs med en planskildhet under E45 och sammankopplas med befintlig väginfrastruktur till återvinningscentralen. Detta medför att transporter knutna till terminalen ej behöver korsa E45 i plan samtidigt som återvinningscentralen kan nyttja terminalen för omlastning (omlastning sker idagsläget i centrala Storuman).

Effekterna av denna lösning är att trafiksäkerheten i centrala Storuman förbättras då trafiken från återvinningscentralen kan nyttja terminalområdet istället för att trafikera de centrala delarna av Storuman.

Trafiksäkerhetseffekten stärks av att framtida trafik mellan terminalområdena ej behöver korsa E45 i plan.

Bedömd kostnad: ca 27 mkr, bedömningen är att kostnaden för en vägport är densamma som för järnvägsport.

Elektrifiering av Tvärbanan och Inlandsbanan

Åtgärden möjliggör en effektivare tågföring där el-lok kan dra gods utan ett byte till diesellok. Åtgärden innebär att man kan trafikera sträckan med tyngre tåg men även att man skapar tidsvinster och således förbättrar tillgängligheten i järnvägssystemet.

Elektrifieringen av järnvägsbanorna förbättrar förutsättningar för att fler operatörer vill trafikera banorna vilket kan gynna en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, vilket således bidrar till förbättrad trafiksäkerhet samtidigt som negativa miljöeffekter reduceras.

Åtgärden bidrar till att NLC Storumanterminalen kan tillhandahålla tillförlitliga, kostnadseffektiva och flexibla transporter.

Bedömd kostnad: Tvärbanan 620 mkr, men med en kilometerkostnad motsvarande delen Nykroppa - Kristinehamn (Inlandsbanan) bedöms kostnaden bli 418 mkr.

Kostnad för elektrifiering av Inlandsbanan bedöms vara 1,8 mdkr.

Triangelspår

Ett triangelspår mellan Inlandsbanan och Tvärbanan innebär tidsvinster för tågtransporter i jämförelse med i dag då tågen måste åka via Storuman. Med triangelspåret ska tågen kunna gå från Inlandsbanan direkt till terminalen eller via

terminalen till Tvärbanan och skulle därmed slippa färdriktningsbyte och lokrundgång på Storuman station.

Förutom de mycket stora tidsvinster, 60 min/tåg, som bedöms uppkomma genom detta tillkommer andra positiva effekter. Tydligast är att tåglängden kan ökas då denna idag begränsas av spårlängden på Storuman central. En ökning av tåglängden ökar effektiviteten i transportererna, och givet att spårets bärighet tillåter, ökar godsmängderna per tåg. De miljö- och bullerstörningar som idag uppkommer från rangeringen av godståg försvinner också, vilket förbättrar boendemiljön i centrala Storuman. Även tågoperatörernas drift och underhållskostnader påverkas genom både kortare körtid och -väg.

Vid kombination med planskildhet är effekterna av denna lösning att trafiksäkerheten förbättras då tågtrafiken kommer gå under E45 istället för att korsas av den i plan.

Sammantaget medför åtgärden att tillgängligheten och trafiksäkerheten förbättras samtidigt som miljöpåverkan reduceras.

Med gällande förslag på sträckning kommer triangelspåret att påverka delar av Luspens naturreservat. Vidare utredning krävs för att säkerställa effekterna av detta.

Åtgärden bidrar till ökad integration av NLC Storumanterminalen, Inlandsbanan och Tvärbanan samtidigt som den bidrar till att terminalen kan erbjuda tillförlitliga, kostnadseffektiva och flexibla transporter.

Bedömd kostnad: ca 10 mkr utan elektrifiering, ca 16 mkr med elektrifiering. Med passage/port under E45 bedöms kostnaden bli 37 - 48 mkr.

Planskildhet E45 för triangelspår

Vid förverkligande av triangelspåret krävs en planskild passage över E45 vilket innebär att vägen kommer att höjas och att en bro anläggs över järnvägen.

På detta sätt eliminerar en planskildhet risken för kollisionsolyckor med tåg samtidigt som restidsvinster på väg uppnås i motsats till om järnvägen korsas i E45 plan. Detta har en positiv effekt på trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Åtgärden bidrar även till ökad integration av NLC Storumanterminalen, Inlandsbanan och Tvärbanan samtidigt som den bidrar till att terminalen kan erbjuda tillförlitliga, kostnadseffektiva och flexibla transporter.

Bedömd kostnad: ca 32-35 mkr för kombinerad väg- och järnvägsport. Ca 27-29 mkr för järnvägsport. Totalkostnaden baseras på kostnad för vägbank, vägöverbyggnad, brokonstruktion samt tillkommande kostnader för projektering (10%), byggherrekostnader (15%) och oförutsett (15%). Höjdskillnaden mellan port med utrymme för elektrifiering och port utan utrymme för elektrifiering har marginell påverkan på totalkostnaden.

4.6 Samhällsekonomisk bedömning

I detta avsnitt presenteras en samhällsekonomisk bedömning av de åtgärder som kräver större investeringar.

Triangelspår och planskildhet E45

När ett nytt triangelspår anläggs mellan Inlandsbanan och terminalen behöver E45 korsas. Detta kan göras genom två olika alternativ:

1. Planskild passage med järnvägsport
2. Planskild passage med kombinerad järnvägs- och vägport

I båda alternativen kan järnvägen elektrifieras eller inte. Det påverkar inte utförandet av porten på annat sätt än att tillräcklig höjd behöver tas för att kontaktledningar ska rymmas.

Kostnader

Fördelen med endast en järnvägsport (alternativ 1) är att denna lösning är något billigare jämfört med en kombinerad järnvägs- och vägport. Anläggningskostnaden (inklusive kostnader för projektering, byggherrekostnader etc.) för enbart en järnvägsport har uppskattats till mellan ca 27 - 29 mkr, respektive ca 32 - 35 mkr för en kombinerad port. Kostnaden att ta höjd för elektrifiering är försumbar i sammanhanget.

Utöver anläggningskostnaden för porten under E45 tillkommer även kostnader för att anlägga själva triangelspåret. Den bedömda anläggningskostnaden för spåret, utan elektrifiering, uppgår till ca 10 mkr, samt ca 16 mkr med elektrifiering.

Sammantaget krävs således investeringar i intervallet 37 - 51 mkr beroende på vilken lösning som väljs.

Nyttor

Idag finns ingen direkt nytta med att anlägga en kombinerad port. Inga omfattande personresor eller godstransporter kommer erhålla tidsvinster, även om sopbilarna i Storumans kommun skulle erhålla en genare sträckning till återvinningscentralen. Detta är dock inte beroende av porten, utan beror av andra faktorer.

Den kombinerade porten skall istället ses som en investering för framtiden. Närliggande gruvetableringar, främst Höglandsgruvan, funderar kring hur framtida transportupplägg skall struktureras, i vilket Storumanterminalen kan visa sig vara en viktig pusselbit. Gruvan kommer ha behov av lagringsytor, vilket finns i anslutning till terminalen, dock på "fel" sida av E45. Att kombinera lagrings- och omlastningspunkt är strategiskt ur transportsynpunkt, då detta effektiviserar transporterna samt skapar en tydlig transportkedja. Genom ett transportupplägg där lagringsplatsen förläggs till Storumanterminalen frikopplas samtidigt lastbilstransporterna från järnvägstransporterna, och transportslagen blir i det närmaste oberoende av varandra. En försening i det ena transportslaget påverkar därmed inte det andra transportslaget, och terminalen fungerar därmed både som omlastningspunkt och buffert. Samtidigt minimerar detta även markbehovet och intrånget vid själva gruvan, vilket är positivt ur miljöhänseende. Storuman är också idag en plats som är utsatt för buller och

skrymmande verksamhet, varför även lagerhanteringen är relativt lätt att inkludera.

De nyttor som uppstår av ett triangelspår består i att godståg till/från Inlandsbanan i framtiden inte behöver gå in till Storuman och vända, vilket sker idag. Förutom de mycket stora tidsvinster, 60 min/tåg, som bedöms uppkomma genom detta tillkommer andra positiva effekter. Tydligast är att taglängden kan ökas då denna idag begränsas av spårlängden på Storuman central. En ökning av taglängden ökar effektiviteten i transporterna, och givet att spårets bärighet tillåter, ökar godsmängderna per tåg. De miljö- och bullerstörningar som idag uppkommer från rangeringen av godståg försvinner också, vilket förbättrar boendemiljön i centrala Storuman. Även tågoperatörernas drift och underhållskostnader påverkas genom både kortare körtid och -väg.

Trafiken på Inlandsbanan är idag begränsad, men Inlandsbanan AB har tydliga utvecklingsplaner för järnvägen. Bland annat har upprustning av bandelen norr om Arvidsjaur, till 20 ton STAX, möjliggjort att gods nu kan gå hela sträckan. Möjligheten till malmtransporter via inlandsbanan kräver dock omfattande investeringar för att vara ett alternativ.

Den framtida trafikexpansion som skulle kunna vara möjlig på tvärbanan, t.ex. genom malmtransporter från Höglandsgruvan (100 000 ton/år), är oberoende av trafiken på Inlandsbanan och påverkas inte av triangelspåret givet att dessa transporter destinerar mot Umeå hamn och skeppas vidare därifrån. En alternativ transportväg för dessa malmtransporter är dock via Inlandsbanan till

Göteborgs hamn, vilket får en direkt inverkan på triangelspåret.

Avseende samhällsekonomiska nyttor är det transporttidsvinster samt de minskade drift och underhållskostnader som har varit möjliga att kvantifiera inom ramen för denna utredning.

Prissatta effekter

Den framtida trafiken på Inlandsbanan är svårbedömd. Idag bedöms endast ett tåg per dygn erhålla den restidsvinst som uppstår genom triangelspåret. Med endast ett tåg lastat med rundvirke per dygn uppgår nuvärdet av transporttidsminskningen samt minskade drift och underhållskostnader till ca 1 miljon kronor, vilket tydligt understiger den samhällsekonomiska investeringskostnaden på ca 50 – 60 miljoner kronor för spåret och passagen av E45. Antas att godstrafiken i framtiden i huvudsak fortsatt består av transporter av rundvirke behöver ca 70 – 90 tåg per vardag erhålla tidsvinsten 60 min för att transporttidsvinster och minskade driftskostnader ska motsvara investeringskostnaden. Även om malmtransporter inkluderas bidrar dessa endast marginellt.

Att presentera en nettonuvärdekvot är inte relevant i detta fall när kostnaderna så tydligt överstiger nyttorna.

Icke-prissatta effekter

Tillkommande till dessa översiktligt beräknade prissatta effekter skall även läggas de icke-prissatta effekterna. Dessa består av, som ovan nämnt, de transporteffektiviseringar som kan göras gällande tåglängder när rangering i Storuman undviks.

Även de utsläpps- och bullervinster som görs inne i Storuman måste beaktas.

En infrastrukturinvestering av detta slag i Norrlands inland skall heller inte ses i ljuset av att lösa ett befintligt eller kanske tom. prognosticerat transport/kapacitetsproblem. Istället skall dessa investeringar ses som investeringar för framtiden och i förlängningen som Storumans fortlevnad. Möjliggörs inte utveckling av terminalen genom expansion eller förbättrade möjligheter till lagring skapas heller inte underlag för nya arbetstillfällen, vare sig direkta eller indirekta.

Samlad bedömning

Sammantaget är inte investeringen av triangelspåret inklusive passage av E45 att anse som samhällsekonomiskt lönsam. Orsaken är att nyttorna understiger kostnaderna.

Detta bör dock inte per automatik innebära att investeringen skall avslås, utan den kan trots den samhällsekonomiska olönsamheten ändå vara motiverad ur andra perspektiv. Ett sådant skulle kunna vara Storumans framtid och arbetsmarknad, eller möjligheterna att med en mer utvecklad terminal inklusive lagringsmöjligheter erbjuda fler företagsetableringar.

Elektrifiering av Tvärbanan och Inlandsbanan

En elektrifiering av Tvärbanan har uppskattats kosta ca 620 miljoner kronor, vilket motsvarar en kilometerkostnad om 3,7 miljoner kronor. Jämfört med den elektrifiering som 2012 stod färdig för delen Nykroppa – Kristinehamn på Inlandsbanan

är bedömningen för Tvärbanan nästan 50 % högre. Kilometerkostnaden för delen Nykroppa – Kristinehamn landade på ca 2,5 miljoner kronor. Då banorna är relativt lika i utförandet torde det vara möjligt att även elektrifiera Tvärbanan för liknande kilometerkostnad som för Nykroppa – Kristinehamn.

En investering av denna storlek kräver normal betydande trafik, alternativt kraftiga restidsvinster för att nyttorna ska motsvara investeringskostnaderna. Restidsvinster uppstår vanligtvis inte vid elektrifiering då inte bansträckningen påverkas. Dock finns möjligheten att eldrivna tåg kan framföras i en högre hastighet, givet att banan och dess standard och geometri tillåter detta.

För Tvärbanan bedöms restidsvinster på 30 minuter uppkomma vid en elektrifiering av banan. Trafikeringen på banan är i relation till investeringskostnaden att anse som begränsad, med ett relativt sett lågt resandebyte samt liten mängd godstrafik. Sammantaget innebär detta att de tidsvinster som bedöms uppkomma inte motsvarar de investeringskostnader som en elektrifiering kräver.

En stor del av vinsten är tyngre tåg samt att lokbyten kan undvikas.

De miljövinster som uppstår vid övergång från dieseldrift till eldrift är i sammanhanget av mindre betydande karaktär. De är inte att förringa, men översatt till monetära termer spelar de en mindre roll. För de lokala miljöerna i stationerna längs vägen (t.ex. Hällnäs, Lycksele och Storuman) däremot, kan minskade utsläpp vara av stor betydelse för det lokala klimatet vid järnvägsstationen.

4.7 Utvärdering av alternativen

I detta avsnitt utvärderas samtliga studerade åtgärder utifrån deras uppfyllelse av de mål som tagits fram i denna åtgärdsvalsstudie, bedömd kostnad för åtgärden, tidshorisont för åtgärdens genomförande samt samlad effektbedömning.

Måluppfyllelse redovisas som "Hög" - åtgärden bidrar i hög utsträckning till måluppfyllelse, "Medel" - åtgärden bidrar i viss utsträckning till måluppfyllnad, och "Låg" - åtgärden bidrar inte alls, eller, i liten utsträckning till måluppfyllnad.

Kostnad redovisas i ett kostnadsspann från 0 - 1 mkr för "Låg", 1 -10 mkr för "Medel", 10-100 mkr för "Hög" samt 100 mkr och mer för "Mycket hög"

Tidshorisont för åtgärdernas genomförande redovisas mellan åren 2014 -2016 för åtgärder som bedöms genomföras inom snar framtid, 2017-2022 för åtgärder som bedöms genomföras på sikt och slutligen 2023 - 2029 för åtgärder som bedöms genomföras på lång sikt.

För samtliga åtgärder görs en samlad effektbedömning i huruvida åtgärden bidrar till att nå det övergripande målet för denna åtgärdsvalsstudie: "NLC Storumanterminalen är det mest nyttjade och flexibla godstransportnavet i övre Norrlands inland".

Förklaring - åtgärdens måluppfyllelse	
Hög	Åtgärden bidrar i hög grad till måluppfyllnad
Medel	Åtgärden bidrar i viss utsträckning till måluppfyllnad
Låg	Åtgärden bidrar inte alls, eller, i liten utsträckning till måluppfyllnad

Förklaring - Bedömda kostnader	
Låg	0- 1 mkr
Medel	1-10 mkr
Hög	10-100 mkr
Mycket hög	100 mkr >

Förklaring - Tidshorisont för genomförande	
Inom snar framtid	2014 - 2016
På sikt	2017 - 2022
På lång sikt	2023- 2029

Förklaring - Samlad effektbedömning	
Hög	Åtgärden bidrar i hög grad till att uppfylla det övergripande målet
Medel	Åtgärden bidrar i viss utsträckning till att uppfylla det övergripande målet
Låg	Åtgärden bidrar inte alls, eller, i liten utsträckning till att uppfylla det övergripande målet

Utvärdering av åtgärder							
Steg 1 - och 2 åtgärder	Infrastrukturplan för terminalen	Marknadsanalys	Utveckla en affärsmodell med totallösningar	Samverkan mellan olika branscher	Nyttja strukturfonder för att finansiera åtgärder	Planera i tid för åtgärder	Marknadsföring och information
<i>Samlad effektbedömning</i>	Medel	Hög	Hög	Hög	Hög	Medel	Medel
Bedömd måloppfyllelse							
Inlandsbanan, Tvärbanan, E45 och E12 är integrerat med NLC Storuman på ett sätt som främjar effektivitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet	Medel	Låg	Låg	Låg	Hög	Medel	Låg
Det är tillförlitligt, kostnadseffektivt och flexibelt att nyttja NLC Storuman för intermodala godstransporter	Medel	Låg	Hög	Hög	Medel	Medel	Låg
Forum för dialog och samverkan mellan olika aktörer gällande utveckling av NLC Storuman och transportsystemet är etablerat	Låg	Hög	Låg	Hög	Låg	Hög	Medel
NLC Storuman är en aktiv partner som skapar mervärde och affärer för både små och stora företag	Medel	Hög	Hög	Hög	Hög	Medel	Hög
NLC Storuman är en pådrivande kraft för att utveckla godstransportsystemet som helhet	Medel	Hög	Hög	Hög	Hög	Hög	Hög
Bedömd kostnad							
Kostnadsnivå	Låg	Låg	Låg	Låg	Låg	Låg	Låg
Bedömd tidshorisont för genomförande							
Tidsperspektiv	Inom snar framtid	Inom snar framtid	Inom snar framtid	Inom snar framtid	Inom snar framtid	Inom snar framtid	Inom snar framtid

Utvärdering av åtgärder				
Steg 3- och 4 åtgärder	Planskildhet för internväg	Elektrifiering av Tvärbanan och Inlandsbanan	Planskildhet E45 för triangelspår	Triangelspår
Samlad effektbedömning	Medel	Hög	Hög	Hög
Bedömd målluppfyllelse				
Inlandsbanan, Tvärbanan, E45 och E12 är integrerat med NLC Storuman på ett sätt som främjar effektivitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet	Medel	Hög	Hög	Hög
Det är tillförlitligt, kostnadseffektivt och flexibelt att nyttja NLC Storuman för intermodala godstransporter	Medel	Hög	Hög	Hög
Forum för dialog och samverkan mellan olika aktörer gällande utveckling av NLC Storuman och transportsystemet är etablerat	Låg	Låg	Låg	Låg
NLC Storuman är en aktiv partner som skapar mervärde och affärer för både små och stora företag	Låg	Låg	Låg	Låg
NLC Storuman är en pådrivande kraft för att utveckla godstransportsystemet som helhet	Låg	Låg	Låg	Låg
Bedömd kostnad				
Kostnadsnivå	Hög	Mycket hög	Hög	Hög
Bedömd tidshorisont för genomförande				
Tidsperspektiv	På sikt	På lång sikt	På sikt	På sikt

5. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

5.1 Beskrivning av övergripande inriktning

Med sin strategiska placering nära E12 och E45 samt Tvärbanan och Inlandsbanan har NLC Storumanterminalen stor potential som nav i transportsystemet, med kopplingar till kusten och Norge. Detta mot bakgrund av att transportbehovet i regionen kan komma att öka i framtiden till följd av satsningar inom bland annat gruvnäringen.

Den övergripande inriktningen för åtgärdsvalsstudien har därför varit att finna åtgärder i syfte att nå en utvecklad funktion för NLC Storumanterminalen med det övergripande målet att terminalen ska vara det mest nyttjade och flexibla godstransportnavet i Norrlands inland.

5.2 Motivering av åtgärder

De åtgärder som rekommenderas att genomföras bidrar i sig och i kombination med varandra till att uppfylla delmålen för denna åtgärdsvalsstudie, samtidigt som de även bidrar till de transportpolitiska målen.

Sammantaget bedöms åtgärderna bidra till att nå en utvecklad funktion för terminalen.

5.3 Förslag på rekommenderade åtgärder att genomföra inom snar framtid 2014-2016

Följande åtgärder rekommenderas att genomföras inom snar framtid:

- Marknadsanalys
- Planera i tid för åtgärder
- Utveckla en affärsmodell med totallösningar

- Infrastrukturplan för terminalen
- Marknadsföring och information
- Samverkan mellan olika branscher
- Nyttja strukturfonder för att finansiera åtgärder

Beskrivning

Under processens gång i denna åtgärdsvalsstudie framgick att det krävs åtgärder i järnvägsnätet för att öka konkurrenskraften gentemot vägtransporter. Dock är det osäkert hur transportbehovet ser ut för att samhällsekonomiskt kunna motivera detta. Deltagarna ansåg att en marknadsanalys bör genomföras innan större investeringar genomförs.

Genom en marknadsanalys identifieras hur transportbehovet kan komma att se ut, samt vilka volymer det kan röra sig om. Något som ger svar på frågan om investeringar bör genomföras.

Med tanke på att det även finns planer för öppnandet av gruvor i närområdet (så tidigt som 2017) kan transportbehovet komma att förändras snabbt. Därför bör man i god tid planera för åtgärder i både väg- och järnvägssystemet, exempelvis utreda planskildhet vid E45 och järnvägskorridor för triangelspår mellan Tvärbanan och Inlandsbanan.

I detta sammanhang bör också NLC Storuman terminalen ta fram en affärsmodell och infrastrukturplan, jobba med marknadsföring och information, dels för att få volymer i dag, men även för att kunna tillgodose framtida volymer.

Som medel att generera större volymer till och från terminalen kan även en tätare samverkan mellan berörda branscher med fördel utövas - exempelvis samlastning av gods etc.

För att få till stånd en överflyttning av gods från väg till järnväg kan ansökan om medel till strukturfonder nyttjas i syfte att punktvis åtgärda angelägna brister i järnvägssystemet - vilket kan förbättra förutsättningar för att öka volymerna till - och från terminalen.

5.4 Förslag på rekommenderade åtgärder att genomföra på sikt 2017 - 2022

Följande åtgärder rekommenderas att genomföras på sikt:

- Planskildhet E45 för triangelspår
- Triangelspår
- Planskildhet för internväg

Beskrivning

När väl transportvolymerna ökar till den nivå som är samhällsekonomiskt lönsamt kan större investeringar genomföras.

Då ett triangelspår mellan Tvärbanan och Inlandsbanan har positiva effekter för järnvägssystemet är passagen av E45 något som måste lösas.

Att ha i beaktande är att NLC har planer på expansion på motsatt sida av E45 med ytor avsedda som upplag åt gruvnäringen, vilket kommer generera tunga transporter. Vidare behöver beaktning tas

till framtida elektrifiering av Inlandsbanan och Tvärbanan.

Förslagsvis bör en planskildhet byggas med utrymme i höjd för att möjliggöra elektrifiering av triangelspåret. Detta eftersom det finns risk att bygga in sig i en lösning under förutsättning att Inlandsbanan och Tvärbanan kommer att elektrifieras, vilket kan leda till onödiga kostnader för ombyggnation.

Ur trafiksäkerhets - och tillgänglighetssynpunkt är det lämpligt att planskildheten inrymmer både väg (den s.k. internvägen) och järnväg så att vägtransporter mellan terminalområdets ytor samt transporter till - och från återvinningscentralen kan ske under E45.

5.5 Förslag på rekommenderade åtgärder att genomföra på lång sikt 2023 - 2029

Följande åtgärder rekommenderas att genomföras på lång sikt:

- Elektrifiering av Tvärbanan och Inlandsbanan

Beskrivning

I syfte att göra godstransporter på järnväg till ett självklarare val än på väg, krävs satsningar för att göra järnvägen mer konkurrenskraftig. Elektrifiering av Tvärbanan och Inlandsbanan ökar förutsättningarna för detta i form av tidsvinster vid lokbyte.

5.6 Förslag till ansvarsfördelning

Samtliga beröda parter i denna åtgärdsvalsstudie har ansvar för genomförande av åtgärderna.

Investeringskostnader för rekommenderade åtgärder		
Åtgärd	Kostnad	Ansvar
Marknadsanalys	-	NLC
Planera i tid för åtgärder	-	Trafikverket, Storumans kommun, och övriga berörda parter
Utveckla en affärsmodell med totallösningar	-	NLC
Infrastrukturplan för terminalen	-	NLC
Marknadsföring och information	-	NLC
Samverkan mellan olika branscher	-	Samtliga berörda parter
Nyttja strukturfonder för att finansiera åtgärder	-	Samtliga berörda parter
Planskildhet E45 för triangelspår	ca 27-35 mkr	Trafikverket, Regionvästerbotten i samverkan med Storumans kommun
Triangelspår (exklusive planskildhet)	ca 10 - 16 mkr	Storumans kommun och NLC i samverkan med Region Västerbotten och Inlandsbanan AB.
Planskildhet för internväg	Ersätts av kombinerad port för väg - och järnväg i samband med planskildhet för triangelspår	-
Elektrifiering av Tvärbanan och Inlandsbanan	ca 2,2 -2,4 mdkr	Trafikverket
Totalt	ca 2,25 - 2,47Mdkr	

6. Fortsatt process

Åtgärdsvalsstudien ska utgöra ett kunskaps- och beslutsunderlag som stöd till Region Västerbottens, Trafikverkets och Storuman kommuns fortsatta planering och genomförande av åtgärder. Åtgärdsvalsstudien ska även ge stöd till kommande prioriteringar inom ramen för de medel som finns att tillgå, bland annat via nationella planen, läns-transportplanen och strukturfonden, för finansiering av åtgärder.

För att underlätta fortsatt planering, genomförande och finansiering av prioriterade åtgärder föreslås berörda aktörer komma överens om ett forum för fortsatt informationsspridning och dialog. För respektive åtgärd bör en lämplig aktör utses som kan ansvara för och säkerställa att arbetet drivs vidare.

7. Källförteckning

Tryckt material

Trafikverket B (2012): Åtgärdsvalsstudier - en handledning. Trafikverket, 2012. ISBN: 978-91-7467-402-6

Digitalt material

Länsstyrelsen (2011): Beslut för naturreservat Luspen i Storuman kommun

Region Västerbotten (2013): Länstransportplan för Västerbottens län 2014-2025

Storumans kommun (2011): Översiktsplan för Storumans kommun

Storumans kommun (2011): Fördjupad översiktsplan för Storuman-Stensele 2011

Storumans kommun (2011): Tillägsplan för vindkraft - Storuman och Sorsele kommuns tillägg till översiktsplan

Trafikverket (2013): Utredning om Inlandsbanans funktion och roll i transportsystemet

Troche m.fl. (2004): Godstrafikutredning för Inlandsbanan

Troche m.fl. (2005): Intermodal godsterminal Storuman-Stensele

Vectura (2013): Åtgärdsvalsstudie Tvärstråket

ÅF (2012): Investerings effekter i Storumans kommun - analys och konsekvensbedömning av planerade investeringar i regionen

PASS 1 Fråga 1: Vad innebär Storumans terminal för din organisation/företag?

Rubrik 1 UTVECKLING LOKALT OCH REGIONALT:

- Utveckling av området
- Potential för utveckling av Västerbottens inlandskommuner
- Regional utveckling genom att bidra till att underlätta transportfrågan för entreprenörer och andra involverade aktörer
- Regional utveckling

Rubrik 2 TERMINALENS FUNKTION OCH TJÄNSTER:

- Ökad funktion för terminalen
- Bevattning
- Ev hantering av bränsle, typ grot o flis
- Lagringsplats
- En möjlighet till lastning och lossning av tåg i Storuman
- Möjlighet till kombitrafik mot Norge
- Lösa nuvarande transportproblem
- Nod i transportsystemet
- Nav för omlastning
- Möjlighet att ta emot större volymer
- Möjlighet att transportera större volymer längre

Rubrik 3 PLANERING OCH INVESTERING:

- Möjlig för prioriteringar i Länstransportplan och EU:s strukturfond
- Ökat behov av investeringar i väg- och järnvägsnät (kumulativa)

Rubrik 4 HÅLLBARA TRANSPORTER:

- Potential för mer miljövänligt transportsätt
- Överflyttning från väg till järnväg
- Utveckla biopark
- Hållbara transportlösningar
- MSBN: Prövning av marklov, bygglov, strandskydd, detaljplaner
- Kortare transportavstånd
- Miljövänliga transporter
- Miljövinster

Rubrik 5 TRANSPORTNOD:

- Utvecklad transportnod i inlandet
- Anslutning till befintlig järnväg, Tvärbanan och Inlandsbanan för transporter
- Anslutning till befintlig E12 o E45 för transporter
- "Ny" del i AC-läns transportsystem
- En del i Inlandsbanans "terminalsystem". 1 st terminal var 10:e mil
- Alternativa spår Inlandsbanan- Tvärbanan
- Tunga transporter på väg
- Länk till Inlandsbanan, E45:an och Norge

PASS 1 Fråga 1: Vad innebär Storumans terminal för din organisation/företag?

Rubrik 6 NÄRINGSLIVET:

- Konkurrenskraft för befintliga och nya företag
- Möjlighet att attrahera investeringar
- Arbetstillfällen
- Jobb
- Marknadsplats för "timmeraffärer"
- En möjlighet till affärer
- Affärsmöjligheter
- En affärsmöjlighet?
- Affärsmöjlighet

Rubrik 7 TRANSPORTSYSTEM:

- Skapar ökat tryck att öka kapaciteten i AC:s järnvägssystem
- Möjlig omlastningsplats för rationella transporter; bil till järnväg; bil till bil
- Förenkling av transporter
- Kostnadsbesparingar
- Utveckling av transportsystemet
- Nya logistiklösningar
- Terminalverksamhetens omfattning påverkar väg- och järnvägsnätet (t ex ökad trafik)

PASS 1 Fråga 2: Vad är bra?

Rubrik 1 UTVECKLING:

- Skapa framtidstro i inlandet
- Skapar möjligheter för framtiden
- Möjlighet för expansion av området
- Expansionsmöjligheter
- Utveckling av kommunen
- Kommunen positiv och vill satsa (hittills)
- Regional utveckling

Rubrik 2 LÄGE:

- Strategiskt bra läge
- Läget (3)
- Knutpunkt järnväg och väg
- Läget kopplat till järnväg och väg
- Terminalens placering där vägar och järnvägar möts
- Bra grundinfra
- Nära till järnväg och väg
- Nod i transportsystemet
- Omlastningsytor där två Europavägar möts

Rubrik 3 MILJÖ OCH MERVÄRDE:

- Mervärde för skogen
- Kumulativa effekter
- Miljövinster
- Bidrar till lägre CO2-halter och bättre trafiksäkerhet

Rubrik 4 TERMINALENS FUNKTION OCH TJÄNSTER:

- Skapa bra förutsättningar för näringslivet
- Ny modern funktion i systemet
- Att terminalen finns öppnar upp för alternativa transportlösningar
- Terminalens utformning

PASS 1 Fråga 3: Vad brister?

Rubrik 1 SIGNAL:

- Signalsystem
- Modernt signalsystem

Rubrik 2 ELEKTRIFIERING:

- Saknar elektrifiering
- Ingen elektrifiering

Rubrik 3 KOPPLING INLANDSBANAN:

- Effektiv koppling till Inlandsbanan
- Saknar koppling till Inlandsbanan
- Dålig länkning till Inlandsbanan
- En anslutning till Inlandsbanan

Rubrik 4 KAPACITET:

- Spårtillgången
- Saknar fler platser där tågset kan mötas
- Svårighet med tåglägen
- Kapaciteten på järnvägen
- Tider på järnvägen begränsande
- Kapacitetsbrist på Tvärbanan till stambanan
- Kapacitetsproblem på tvärbanan, stambanan och inom Umeå centrum
- Dålig kapacitet på Tvärbanan
- Kapacitetsbegränsning på Tvärbanan
- Kapacitet Tvärbanan och stambanan
- Brister i kapacitet på transporter från terminalen - "dyrt"
- Saknar gods- och trafikflöden

Rubrik 5 RIKSINTRESSEN:

- Närliggande riksintressen (2)
- Eventuell påverkan regionalt viktigt vatten

Rubrik 6 INFRASTRUKTUR:

- Status på E12 bristfällig
- Brister i tillgänglighet och säkerhet väg
- Standard inlandsbanan och tvärbanan
- Omväg för järnvägstransporter som ska norrut, Piteå mm
- Järnväg till Norge

Rubrik 7 ORGANISATION:

- Otydlig målbild och organisation
- Sakägare?

Rubrik 8 ÖVRIGT:

- Osäker, ej upparbetad marknad
- För höga kostnader?

PASS 1 Fråga 4: Vilka behov har ni som organisation/företag?

Rubrik 1 TERMINALENS FUNKTION OCH TJÄNSTER:

- Utrustning
- Ev bevakning
- Lagring

Rubrik 2 KNUTPUNKT:

- Utvecklas som nav inlandet
- Anslutning till inlandsbanan
- Bättre förbindelse norrut (Arvidsjaur-Jän)
- Fungerande godsstråk i alla vädersträck
- Funktionellt transportsystem
- Flexibla och billiga transporter

Rubrik 3 NÄRINGSLIVSUTVECKLING:

- Råvara till låga kostnader
- Fler kunder och mer aktivitet på NLC
- Öka förädling lokalt
- Utveckla terminalen till mer än "skogsterminal"
- En inlandsbana med mer aktivitet
- Utveckling av terminalområdet sker på båda sidor om E45

Rubrik 4 PLANERING:

- Bra planeringsunderlag utifrån näringslivets behov och prio
- Veta att man jobbar och prioriterar rätt saker
- En välstrukturerad planeringsprocess – tydliga mål och riktlinjer
- Veta vilka investeringar kopplade till terminalen som ger bäst effekt
- Veta vad näringslivet vill/tror om framtiden (inte bara "nu")
- God dialog kring anpassning mot riksintressenas behov

Rubrik 5 KAPACITET OCH TRAFIKSÄKERHET:

- Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på E12
- Regelbunden trafik
- Fler mötesplatser
- Motflöden
- Nytt system för XXXXXXXtilldelning (Trafikverket)
- Ökad kapacitet på tvärbanan (2)
- Utökad kapacitet på järnvägen

PASS 1 Fråga 4: Vilka behov har ni som organisation/företag?

Rubrik 1 TERMINALENS FUNKTION OCH TJÄNSTER:

- Utrustning
- Ev bevakning
- Lagring

Rubrik 2 KNUTPUNKT:

- Utvecklas som nav inlandet
- Anslutning till inlandsbanan
- Bättre förbindelse norrut (Arvidsjaur-Jän)
- Fungerande godsstråk i alla vädersträck
- Funktionellt transportsystem
- Flexibla och billiga transporter

Rubrik 3 NÄRINGSLIVSUTVECKLING:

- Råvara till låga kostnader
- Fler kunder och mer aktivitet på NLC
- Öka förädling lokalt
- Utveckla terminalen till mer än "skogsterminal"
- En inlandsbana med mer aktivitet
- Utveckling av terminalområdet sker på båda sidor om E45

Rubrik 4 PLANERING:

- Bra planeringsunderlag utifrån näringslivets behov och prio
- Veta att man jobbar och prioriterar rätt saker
- En välstrukturerad planeringsprocess – tydliga mål och riktlinjer
- Veta vilka investeringar kopplade till terminalen som ger bäst effekt
- Veta vad näringslivet vill/tror om framtiden (inte bara "nu")
- God dialog kring anpassning mot riksintressenas behov

Rubrik 5 KAPACITET OCH TRAFIKSÄKERHET:

- Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på E12
- Regelbunden trafik
- Fler mötesplatser
- Motflöden
- Nytt system för XXXXXXXtilldelning (Trafikverket)
- Ökad kapacitet på tvärbanan (2)
- Utökad kapacitet på järnvägen

Bilaga 2- Sammanställning av förslag på åtgärder

Åtgärdsförslag	Steg 1	Steg 2	Steg3	Steg 4
	Tänk om	Optimera	Bygg om	Bygg nytt
Ökad kapacitet Storuman-Lycksele				4
Säkerställ omlastningskapacitet på terminalen - finnas plan. Hur ser infrastrukturen ut på terminalen?		2		
Terminalen en aktör auktoriserad som sökande för tåglägen		2		
Marknadsanalys och definiera behov utifrån	1			
Marknadsanalys	1			
Marknadsanalys "uppdateras"	1			
Marknadsanalyser. Vilka kunder vill NLC Storuman ha? Kummulative effekter på Storuman/regionen.	1			
Utveckla affärsmodeller med totallösningar		2		
Utveckla logistiklösningar utifrån marknadsanalyser		2		
Nyttja befintlig kapacitet bättre	1	(2)		
Utveckla affärsmodell		2		
Marknadsanalys	1			
NLC Storuman terminals uppdrag - behöver det ändras? Nytt uppdrag för att kunna bli en aktiv part.		2		
Samverkan mellan olika branscher		2		
Samverka för hela tågset		2		
Utveckla samarbete mellan NLC, transportörer, godsägare - helheten viktig		2		
Göra utvecklingsprojekt i inlandet i systemet. Paketera mindre åtgärder i strukturfonder för intermodalitet.		2		
Planera i tid för tågorridor Inlandsbanan- Tvärbanan		2		
Information/Delge positiva effekter till kunderna om NLC Storuman - reklam. Vilken nytta kan jag dra av terminalen?	1			
Konkretisera terminalens utbud och för ut detta	1			
Marknadsföring	1			
Ta fram en affärsmodell för NLC Storuman som stimulerar trafikutvecklingen med spritt risktagande		2		
Planering klar för startskott	1			
Styra genom annan upphandling		2		
Tåglägen - styra till fulla tåg (PRISA)	1			
Vilo- och stopplatser för tung trafik längs E12:an			3	
Triangelspår				4
Koppling E12/E45 Inlandsbanan/Tvärbanan - triangelspår för kapacitetshöjande åtgärder				4
Ansluta Inlandsbanan/Tvärbanan "triangelspår"				4
Ny in- och utfart till Inlandsbanan				4
Skapa internvägar ÅVC & terminal			3	
Resultatspridning av flera ÅVS:er hösten 2014	1			
Flaskhalsar (brist på mötesstationer, längd mötesstation, avsaknad möteskapacitet & samtidig infart			3	
FÖRSLAG CECILIA Kapacitetstudering	1			
FÖRSLAG CECILIA Fler mötesstationer			3	
FÖRSLAG CECILIA Längre mötesstationer			3	
Modernt signalsystem				4
Elektrifiering (studiebesök Kristinehamn-Nykroppa)				4
Elektrifiera Tvärbanan (drar tyngre gods på bättre (standard?) sätt - ökad kapacitet				4
Väderskydd för virke mm (sågat/biobränsle)			3	
Säkra överfart E45 (väg/jvg). Säkra tillgång område väst E45 för gruvnäringen			3	
Viltstängsel			3	
Lycksele och Storumanterminalen ett gemensamt bolag	1			
74 ton för lastbilar på ett sätt som stimulerar intermodalitet	1			
Hastighetshöjande åtgärder			3	
Se över plankorsningar	1			
Öka hastighet i plankorsningar		2		
Öka säkerhet i plankorsningar		2	3	
Se över kurvvrätningar	1			
Prioritera gods på järnväg	1			
Banavgifter som stimulerar effektivitet avseende bankapacitet	1			
Hitta och identifiera nya potentiella kunder	1			
Organisera om upphandling av transporttjänst	1			
Marknadsanalys		2		
Koordinera aktörerna/kunderna - kostnadseffektivt	1			
Samordning	1			

Marknadsföra möjligheterna med terminalen	1			
Nytänk förutsättning för tidigare prioriteringar	1			
Få skogsbolag att samarbeta	1			
Fler ägare terminalen	1			
Handelsplats för skogsbolag	1			
Bra hemsida		2		
Flytta persontrafik till vägarna och gods till järnvägarna		2		
Kapacitetshöjande åtgärder (signalsystem, mötesplatser, Hällnäs, persontrafik, triangelspår, yttre infartssignal)		2		
Tågtider vagnar		2		
Säkra kopplingen till/med Inlandsbanan				4
Elektrifiering				4
Trafiksäker lösning E12/E45				4
Signalsystem			3	
Fler mötesplatser			3	
Planera för plankorsning E45				
Plankorsning E45			3	



REGION
VÄSTERBOTTEN



**Storumans
kommun**