

Trafikstrategi för E12-regionen 2018-2040



EUROPEAN UNION

Interreg
Botnia-Atlantica

European Regional Development Fund



Redaktion & layout:

Jerker Sjögren, Jesjo Konsult HB

Karin Edenius, Sweco Management AB

Utgiven: 2018-03-12, rev. 2018-03-27

Förord

Kvarkenrådets, MidtSkandias och Blå Vägens medlemmar och samarbetspartners har länge arbetat för en ökad gränsöverskridande kunskap och samverkan längs det öst-västliga transportstråket E12. Projektet E12 Atlantica Transport har förädlat ett av de mest utvecklade samarbetena i Norden genom att skapa verktyg för framtida samverkan kring transport- och infrastrukturutveckling. Ett av dessa verktyg är denna trafikstrategi för E12-regionen med 2040 som tidshorisont.

Trafikstrategier, som ett antal svenska städer har tagit fram, handlar nästan uteslutande om kollektivtrafik och andra persontransporter. Trafikstrategin för E12-regionen är därför unik då den också omfattar godstransporter och infrastruktur. Även då den sträcker sig över tre länder – Norge, Sverige och Finland – vilket innebär särskilda utmaningar.

TRAST (Trafik för en attraktiv stad) och Poly-SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region) är båda metoder eller verktyg för att arbeta fram trafikstrategier och har använts som stöd i framtagandet av trafikstrategin för E12-regionen. Luleåregionens samverkan SARETS och resultatet i form av deras gemensamma trafikstrategi Tillsammans framåt, har fungerat som inspiration. Detta eftersom Luleåregionens trafikstrategi har ett regionalt fokus istället för den mer traditionella kommunala avgränsningen.

Trafikstrategin har arbetats fram av en särskild arbetsgrupp med stöd av en politisk referensgrupp. Arbetsgruppen har bestått av 20-talet personer med stor erfarenhet och kompetens inom området. Strategins innehåll har vuxit fram på mindre än ett år via ett antal lunch-till-lunch-workshops och webbmöten. Arbetsprocessen har följts av en följeforskare vars iakttagelser och slutsatser redovisas i en egen rapport.

Lycksele och Umeå, mars 2018

Lilly Bäcklund
Styrgruppsordförande E12 Atlantica Transport

Andreas Forsgren
Projektledare E12 Atlantica Transport

Sammanfattning

"Ett gränslöst transportsystem från öst till väst för alla" är trafikstrategins vision för transportsystemet i E12-regionen mot 2040.

En rik region

E12-regionen är ett öst-västligt område som berör tre länder. Befolkningen på cirka 500 000 invånare är koncentrerad till de större tätorterna. Regionen är rik på naturresurser som skog, hav, energi och mineraler. E12-regionen är ett industribälte från Vasas energikluster i öster till Helgeland i väster med olja, energi, metaller och fisk. Besöksnäringen är en växande näring baserad på natur, världsarvsområden, sevärdheter och samisk kultur.

Utvecklingen av industri och näringsliv förutsätter effektiva transportvägar för gods och personer. E12-regionen är en del i ett större sammanhang och det är viktigt att regionen är väl sammankopplad med omvärlden. Regionen har en relativt välutvecklad transportinfrastruktur som dock i nuläget har vissa brister.

Framtidstro

E12-regionen präglas av framtidstro. Aktörerna i regionen har högre ambitioner än den nationella nivån i Norge, Sverige och Finland. Näringslivet visar en positiv utveckling och tillväxt särskilt inom branscher som fiskerinäring, besöksnäring, energi och tjänstesektorn. Det finns en potential för ökad handel österut längs Nya Sidenvägen och via Nordostpassagen. Detta genererar sammantaget ökad efterfrågan på transporter i öst-västlig riktning och skapar behov av satsningar på ny och förbättrad infrastruktur.

Strategi för gemensamma prioriteringar

Med hjälp av en tydlig gemensam vision, målbild för framtiden samt gemensam uppfattning om strategiska investeringar och åtgärder skapas nya förutsättningar för dialog och förhandling med regeringar och trafikmyndigheter i de tre länderna.

Strategin syftar till att skapa gemensamma prioriteringar för hur regionens transportsystem bör utvecklas på kort och lång sikt. Strategin pekar även ut angelägna utvecklingsprojekt för regionen. Strategin ska också stärka E12-regionen i konkurrensen om nationella och internationella medel för de investeringsbehov som strategin pekar ut.

Trafikstrategin omfattar tre samarbetsområden som anses särskilt viktiga för regionens utveckling av transportsystemet: transport- och infrastrukturutveckling, gränsöverskridande infrastrukturplanering och social hållbarhet. Samarbetsområdena utgår från visionen och övergripande portalmål. För varje område redovisas i strategin prioriterade mål och tillhörande åtgärder.

Transport- och infrastrukturutveckling

Samarbetsområdet innefattar hela det samlade transportsystemets utveckling för att möjliggöra fungerande gods- och persontransporter. Alla trafikslag - väg, järnväg, sjöfart och flyg - ingår. Mål för detta område handlar om funktionalitet, tillgänglighet och hållbarhet. Åtgärder som kopplas till dessa mål innebär främst nyinvesteringar, förbättringar och utredningar.

Gränsöverskridande infrastrukturplanering

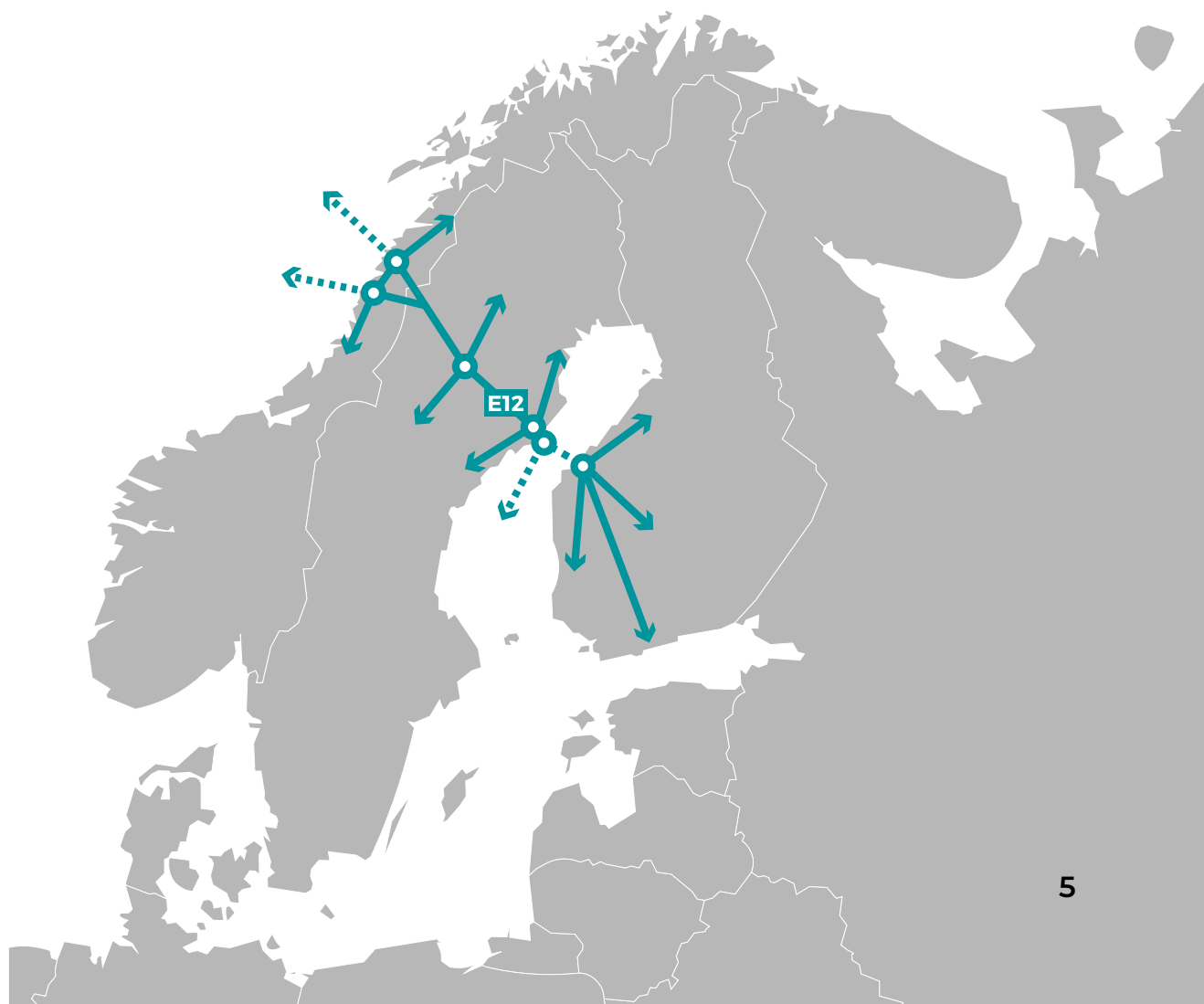
Dagens nationella planeringssystem tenderar att missgynna gränsregioner och gränsöverskridande investeringar. Planeringssystemen fångar varken behov eller nyttor på ett tillfredsställande sätt. Samarbetsområdet handlar om mål och åtgärder för E12-regionen i arbetet med att åstadkomma ett förändrat synsätt på infrastrukturplanering från dagens nationella till ett mer gränsöverskridande. En åtgärd är att ta fram en transportplan för E12-korridoren som en nordisk pilot för gemensam gränsöverskridande planering.

Social hållbarhet

Detta samarbetsområde lyfter fram faktorer med fokus på social hållbarhet som bör genomsyra utvecklingen av hela transportsystemet. Det ska vara attraktivt för människor och företag att leva och bo, växa upp, flytta hit och etablera sig i regionen. En viktig del i detta är jämställdhet med målet att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. En konkret åtgärd är att säkerställa tillgång till statistik uppdelad på kön i olika beslutsunderlag.

Genomförande och uppföljning

Denna trafikstrategi ägs av Kvarkenrådet, MidtSkandia och Blå Vägen. Strategin kan börja implementeras när den har beslutats av de tre organisationerna. En gemensam handlingsplan föreslås tas fram för genomförande av prioriterade åtgärder i närtid. Strategin kommer fortlöpande att följas upp med hjälp av indikatorer.





Innehåll

Förord	s. 3
Sammanfattning	s. 4-5
1. En gränsöverskridande trafikstrategi för E12-regionen	
Vision: E12 - Gränslös samverkan	s. 8
Varför en trafikstrategi?	s. 8
Strategins avgränsning och fokus	s. 8
Trafikstrategin – del av ett sammanhang	s. 8-9
2. Nuläge	
Befolkning	s. 11
Näringsliv	s. 11-15
Godstransporter i ett internationellt och nationellt perspektiv	s. 15
Transportsystemet och dess noder	s. 18-20
Persontransporter och tillgänglighet	s. 22
3. Trender	
Dagsaktuella trender	s. 25-27
Långsiktiga trender	s. 28-29
4. Behov av stärkt samarbete	
Utmaningar och möjligheter	s. 31-32
Vision 2040	s. 33
Portalmål	s. 33
5. Samarbetsområden	s. 35
Transport- och infrastrukturutveckling	s. 36-37
Gränsöverskridande infrastrukturplanering	s. 38
Social hållbarhet	s. 39
6. Trafikstrategin och framtiden	
Plan för implementering	s. 40
Samarbetspartners för genomförande	s. 41
Indikatorer för uppföljning	s. 42

1. En gränsöverskridande trafikstrategi för E12-regionen

Vision: E12 - Gränslös samverkan

Visionen "E12 - Gränslös samverkan" har tagits fram för att visa den framtida samverkan man önskar i E12-regionen.

"Utifrån en gemensam historia av ett långt samarbete, bygger vi en innovativ region över tre länder och skapar nya möjligheter. I en region där alla är välkomna och känner sig hemma, samverkar vi för tillväxt, välbefinnande och livskvalitet.

Genom gränslös samverkan positionerar vi regionen, nationellt och internationellt. Transportkorridoren E12 knyter samman regionen över gränserna och möjliggör näringsliv, besöksnäring, utbildning och sjukvård i framkant. Här har du alla möjligheter – i stad och land, på hav och fjäll."

Utifrån denna övergripande vision beskriver trafikstrategin hur regionens transportsystem behöver utvecklas för att infrastrukturen ska fylla sin roll i helheten.

Varför en trafikstrategi?

För att vara framgångsrik i konkurrensen om nationella och internationella investeringsmedel för infrastruktur, som är centrala för önskad samhällsutveckling, krävs enighet och uthållighet.

Strategin syftar till att skapa gemensamma prioriteringar för hur regionens transportsystem bör utvecklas på kort och lång sikt. Strategin pekar även ut angelägna utvecklingsprojekt för regionen.

Den tar även hänsyn till tre olika och strategiskt likvärdiga nivåer; regionens funktion för och koppling till omvärlden, mellan de tre länderna och regionala funktioner innanför korridoren.

Strategins avgränsning och fokus

Trafikstrategin tar sin utgångspunkt i befintlig infrastruktur och pekar ut riktningen för hur transportsystemet ska utvecklas längs väg E12, med år 2040 i sikte. Strategin berör transportkorridoren längs E12, från Mo i Rana i väst till Laihia i Finland, med anslutningar. Området benämns E12-regionen eller E12-korridoren i trafikstrategin. Se kartbild på sidan 16-17. Strategin är trafikslagsövergripande och innehåller åtgärder för det gränsöverskridande transportsystemet. De åtgärder som föreslås baseras på brister som identifierats i en underliggande systemanalys för regionen samt motsvarande planeringsunderlag.

Trafikstrategin – del av ett sammanhang

En trafikstrategi är ett inriktningsdokument som bidrar till att utveckla en kommun, eller i detta fall en region, i önskad riktning. Trafikstrategin visar på hur man kan utveckla transportsystemet och lyfter fram olika påverkansåtgärder i samverkan med fysisk planering.

Det finns en rad styrande och strategiska dokument inom korridoren som trafikstrategin beaktar och förhåller sig till, se figur 1.

Internationellt

EU-mål för korridorer

TEN-T-förordningen 2013

Nationellt

Transportpolitiska mål

Miljömål

Nationell transportplan 2018 – 2029 (NO)

Förslag till nationell transportplan 2018-2029 (SE)

Riktlinjer för centrala huvudvägnätet 2017 (FI)

Regionalt

Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län 2014-2020 (SE)

Länstransportplan för Västerbottens län 2018-2029

Trafikförsörjningsplan 2016 (SE)

Åtgärdsvalsstudie E12 2016 (SE)

Österbottens trafiksystemplan 2040 (FI)

Österbottens landskapsplan 2030 (FI)

Österbottens landskapsstrategi 2014-2017 (FI)

NTM-centralens plan för väghållning och trafik 2016-2020 (FI)

Regional transportplan Nordland 2018 – 2029 (NO)

Nordområdestrategi för Nordland (NO)

Fylkesplan för Nordland 2013 – 2023 (NO)

MidtSkandias strategiplan (NO/SE)

Kommunalt

Översiktsplaner för samtliga kommuner

Trafikstrategi för Storumans kommun (SE)

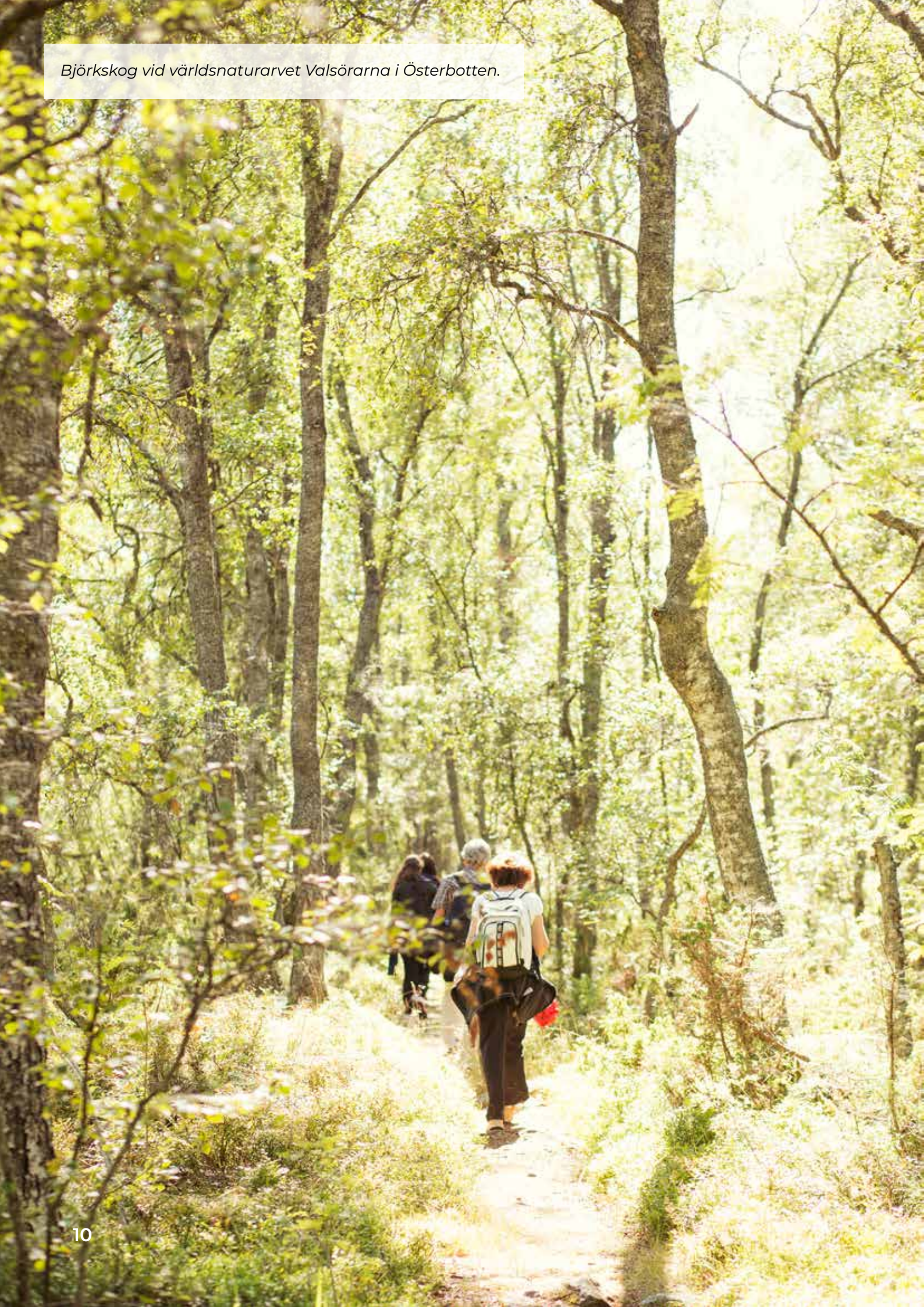
Trafikstrategi för Lycksele kommun (SE)

Trafikstrategi för Vännäs kommun (SE)

Fördjupning för Umeå FÖP 2011 (SE)

Figur 1. Strategiska dokument som trafikstrategin beaktar och förhåller sig till.

Björkskog vid världsnaturarvet Valsörarna i Österbotten.



2. Nuläge

E12-regionen är ett öst-västligt område som berör tre länder. Befolkningen på cirka 500 000 invånare är koncentrerad till de större tätorterna. Regionen är rik på naturresurser som skog, hav, energi och mineraler. E12-regionen är ett industribälte med Vasas energikluster i öster till Helgeland i väster med olja, energi, metaller och fisk. Besöksnäringen är en växande näring baserad på natur, världsarvsområden, sevärdheter och samisk kultur. Utvecklingen av industri och näringsliv förutsätter effektiva transportvägar för gods och personer. Regionen är en del i ett större sammanhang och det är viktigt att regionen är väl sammankopplad med omvärlden.

Befolkning

Österbotten

Österbotten är ett landskap beläget i västra Finland, vid Bottenhavets och Kvarkens östra kust. Centralort är staden Vasa. Österbotten har en yta på knappt 8 000 km², ca 181 400 invånare (22,9 invånare/km²) varav nära 76 000 invånare bor i kommunerna längs med E12. Landskapet består totalt av 15 kommuner och E12 ringlar sig genom två av dem; Vasa och Laihia kommun. I dessa två kommuner finns drygt 75 700 invånare.

Västerbotten

Västerbottens län är Sveriges näst största län. Residensstad är Umeå. Västerbotten har en yta på ca 55 200 km², ca 268 000 invånare (4,8 invånare/km²) varav ca 150 000 invånare bor i kommunerna längs med E12. Länet består av 15 kommuner och E12 passerar genom fem av dessa; Umeå, Vännäs, Vindeln, Lycksele och Storuman. I dessa kommuner finns cirka 157 000 invånare.

Helgeland

Helgeland är en region och ett landskap i Nordland fylke i Norge. Området täcker kommunerna från gränsen mot Nord-Trøndelag i söder upp till Saltofjellet i nord där det gränsar till regionen Salten. Regionens största stad är Mo i Rana. Helgeland har en yta på knappt 18 000 km² och ca 78 500 invånare (4,3 invånare/km²). Regionen består av 18 kommuner. E12 passerar genom Rana kommun med drygt 26 000 invånare medan Blå vägen går ända fram till Nesna kommun med drygt 1 800 invånare.

Näringsliv

E12-regionen karaktäriseras bland annat av export av råvaror och bearbetade produkter. Detta ställer krav på infrastruktur och transportsystem, krav som kommer bli ännu större vid framtida ökade volymer samt mer tidskritiska och kundstyrda leveranser. Städerna har med sin stora tjänstesektor behov av effektiva och hållbara transportlösningar.

Den offentliga sektorn är den största arbetsgivaren i alla tre landområden och nedan beskrivs några av de viktigaste näringarna i E12-regionen.

Sjömat/fiskerinäring

Helgeland har det näst största klustret för fiskslakterier i Norge. Under 2017 exporterades 110 000 ton lax och öring från regionen och volymökningen och värdeskapandet har ökat kraftigt. Nästan all volym transporteras med lastbil via E6 eller E12, en ökning med 85 procent sedan 2007.

Gränspassagen i Tärnaby har ökat från 2 000 ton till 30 000 ton mellan 2007 och 2013. En stark tillväxt förväntas i nordnorskt värdeskapande och export av lax, andra fiskarter, alger och andra produkter från havet under de kommande åren och årtiondena. Tillväxtuppskattningarna varierar från en fördubbling till femdubbling av dagens volym fram till 2050.

Skogsindustrin

Skogsindustrin är en av de viktigaste näringarna i E12-regionen och den skapar sysselsättning också i andra delar av Skandinavien. Med sin lokala råvara har skogsindustrin och skogsindustrins produkter en nyckelroll i utvecklingen mot ett hållbart, biobaserat samhälle. Till skogsindustrin räknas de företag som använder skogen som råvara för sina produkter och tjänster. Hit hör producenter av massa, papper, kartong, förpackningar och biobränsle. Hit räknas också sågverk och annan industri, som producerar virke och förädlade produkter såsom takstolar och andra prefabricerade byggkomponenter.

Malm, mineraler och metaller

Malm, mineraler och metaller är en viktig näring i regionen. I Lycksele finns Kristinebergsgruvan där man utvinner framförallt koppar. I Mo i Rana finns en järnmalmsutvinning i Ortfjellgruvan. Brønnøy Kalk är en stor producent av kalkprodukter för pappersindustrin. I Helgeland finns ett av Norges största industrikuster inom produktionen av metaller och nya gruvor är under uppstart i regionen. Klostret är baserat på lokal vattenkraft och mineralresurser och har som ambition att vara en grön industri i världsklass. Mo Industripark rymmer 110 företag som sysselsätter 2 300 personer och producerar järn, stål, järnlegeringar och teknisk industri. Alcoa i Mosjøen är Nord-Norges största industriföretag och bland de modernaste aluminiumverken i världen.

Gas, olja och energiutvinning

Gas och olja

Norge har Nordens största olje- och gasreserver och oljeindustrin är en av Norges största industrier. Norge är numera större exportör av naturgas till Västeuropa än den stora gasnationen Ryssland vilket har gjort gasen till Norges största exportvara.

Utanför Helgelandskusten har två olje- och gasfält, Norne och Skarv, byggts. Gasfältet Aasta Hansteen är under utbyggnad för 55 miljarder norska kronor. Sandnessjøen har en stor försörjningsbas och Brønnøysund-helikopterbas för olje- och gasfält i Nordsjön norr. Westcon och Mo Industripark bygger en industripark i Nesna kommun för underhåll och skrotning av plattformar, riggar och fartyg från offshoreindustrin.

Energiklustret i Vasa

Tillväxten i Vasa och dess omgivningar främjas av Nordens största energikuster, som finns där. Klostret sysselsätter över 10 000 personer. Välkända och globalt verksamma företag är ABB och Wärtsilä. I regionen finns mer än 140 företag som arbetar med energirelaterade produkter och tjänster. Energiteknologin kännetecknas av att den är internationell och hela 80 procent av klostrets produkter går på export.

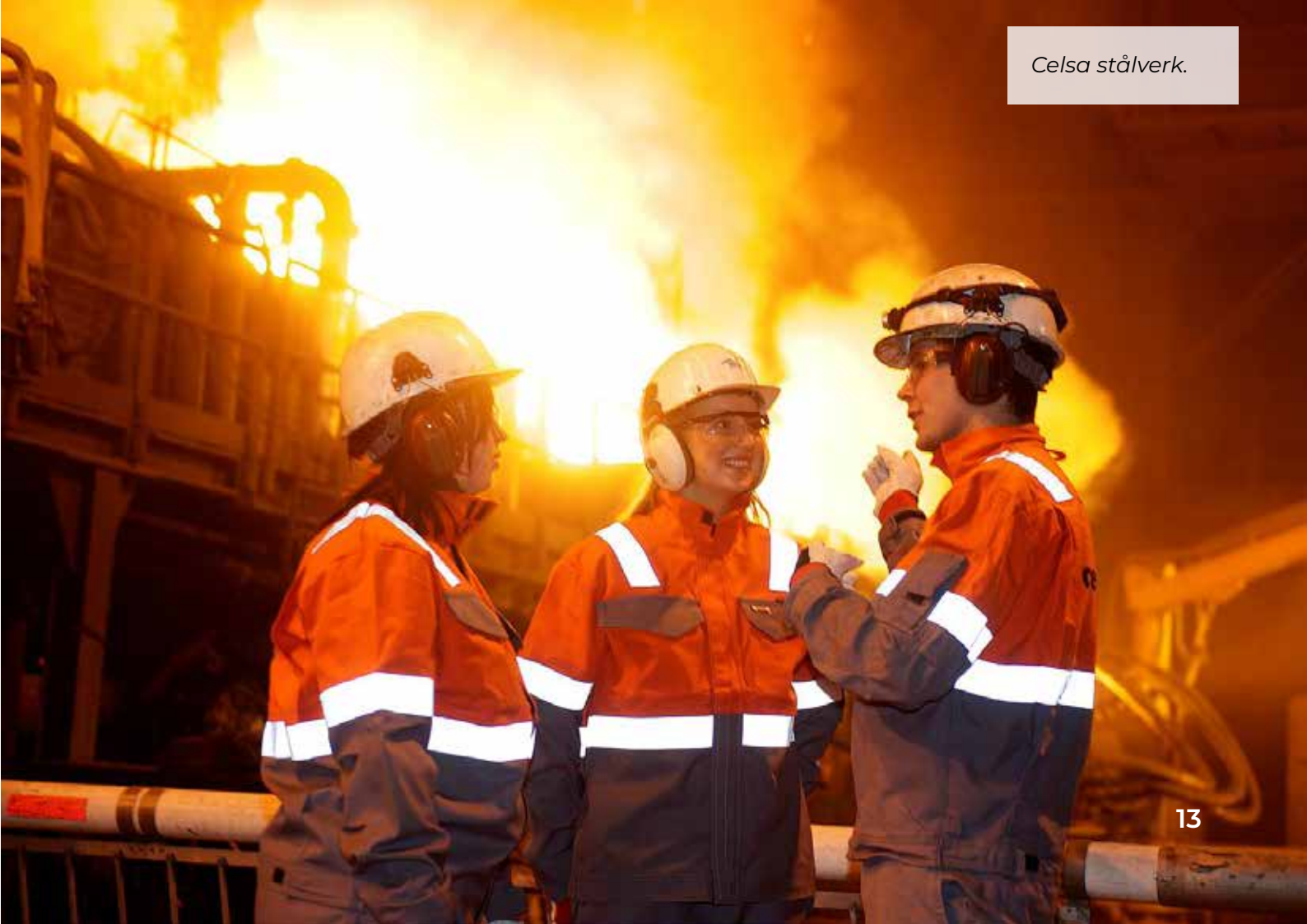
Vatten- och vindkraft

Umeälven rinner längs E12-korridoren och är Sveriges tredje största vattenkraftsproducent med sina 19 kraftverk. Nordland har Norges näst högsta produktion av vattenkraft. Huvuddelen av produktionen sker söder i länet, i Helgeland och Salten. Vattenkraft utgör grunden för processindustrin i regionen. Det är dock ett stort överskott av kraft som också kan användas till ny industri. Samtidigt finns det stora möjligheter att öka den gröna kraftproduktionen i Helgelandregionen.

Vindkraft är en snabbt växande energiteknologi. Det finns ett antal vindkraftparker i E12-regionen. Där bland Blaiken vindkraftpark utanför Storuman, Øyfjellet Vindpark som ligger strax väster om Mosjøen och Ömossa vindkraftspark i Kristinestad.



Mo Industripark.



Celsa stålverk.

Gondolbanan i Hemavan.



Besöksnäring/turism

Regionens världsarvsområden och gränsöverskridande besöksmål är viktiga för regionens utveckling. De största destinationerna Umeå, Hemavan-Tärnaby och Gold of Lapland där Lycksele ingår, ligger i direkt anslutning till E12. E12 har en stor betydelse för turismutvecklingen då dess sträckning binder ihop Finland och Norge med Västerbotten i Sverige.

Besöksnäringen, särskilt i fjällen, har haft en stark tillväxt. Till exempel har Hemavan-Tärnaby på senare år ökat beläggningen kraftigt, genom kombinationen av flygförbindelsen till/från Arlanda och Umskarstunneln. Den möjliggör att väg E12 kan korsa kalvfjället vid den norska gränsen utan frekventa och svårförutsägbara avstängningar vid dåligt väder. 93 procent av Hemavan-Tärnabys gäster kommer resande längs E12 och cirka 20 procent av destinationens gäster kommer från Norge.

Utbildning och forskning

I regionen finns flera universitet och högskolor, däribland Vasa universitet, Umeå universitet samt Nord universitet och universitetet i Tromsø samt universitetscampus i Nesna och Mo i Rana. Denna utbildningsverksamhet är av stor betydelse för regionens kompetensförsörjning, forskning och utveckling kopplat till för regionen viktiga branscher. Ett fungerande transportsystem i regionen är en förutsättning och betydelsefull faktor för dessa studieorters attraktivitet.

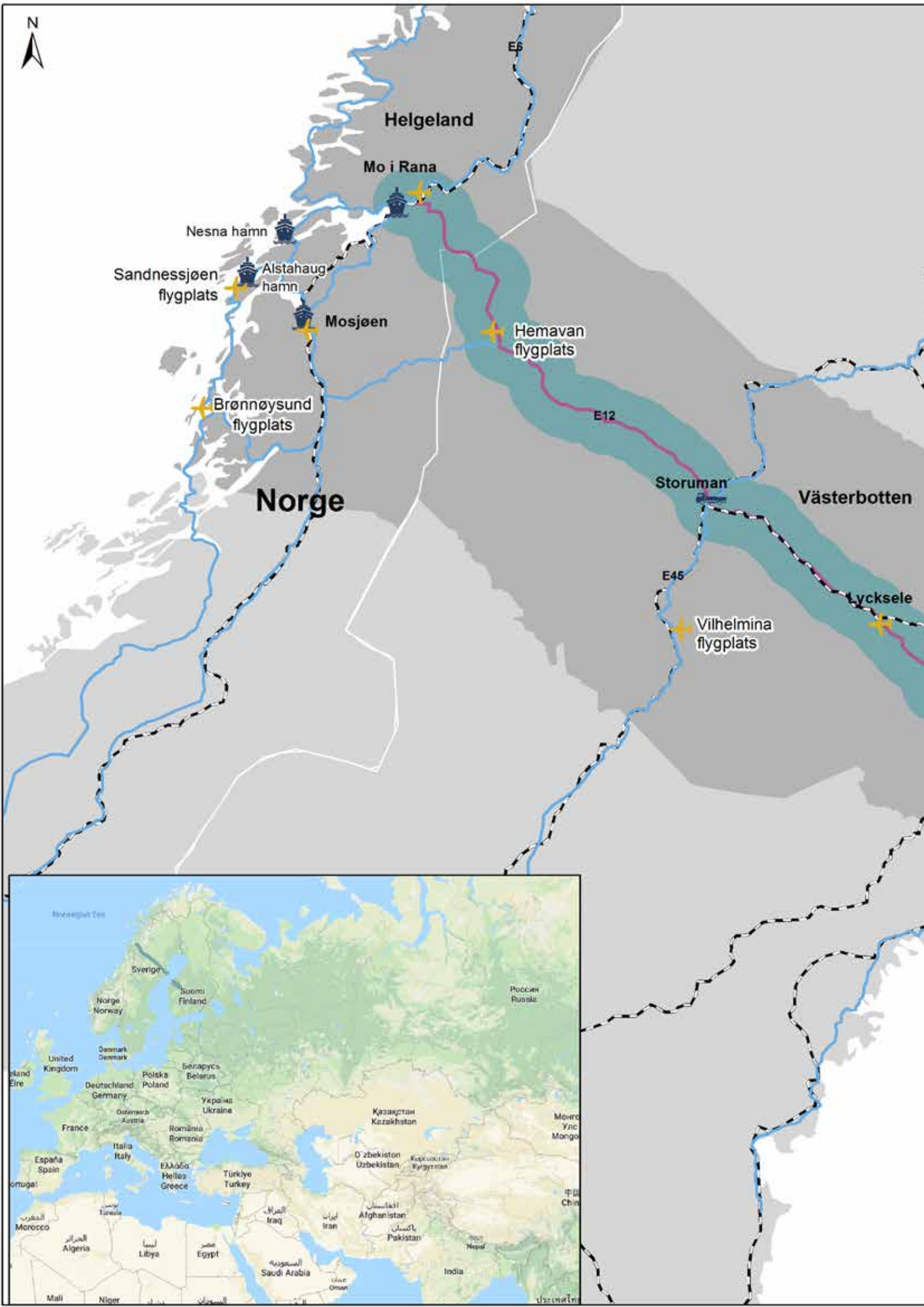
Godstransporter i ett internationellt och nationellt perspektiv

EU:s övergripande mål är att få till stånd ett transportsystem som stöder ekonomiska framsteg, ökar konkurrenskraften och erbjuder transporter av hög kvalitet samtidigt som resurserna används mer effektivt. Ett gemensamt mål för transportpolitiken i Norge, Sverige och Finland är ambitionen att flytta över mest möjliga långväga godstransporter från väg till järnväg. Hållbarhet och klimat är också prioriterade och styrande mål för satsningen på infrastruktur och transporter i de tre länderna.

Godsflödena i Norge, Sverige och Finland återspeglar lokaliseringen av basindustrier och tillverkande industrier samt storstadsområdenas konsumtion. Därutöver har utrikeshandeln stor betydelse för flödesstrukturen i alla tre länder med stora export- och importflöden i huvudsak via olika hamnar, men också en betydande andel via landinfrastrukturen mot kontinenten. Detta betyder att stora godsflöden transporteras söderut från den tunga basindustrin i norr i alla tre länder. Men, det finns också betydande transportflöden som går på tvären i alla tre länder, exempelvis i E12-korridoren.

Export och import sker främst via hamnarna, men även via landinfrastrukturen mot kontinenten. Beroende på om man fäster vikt vid hamnarnas godsvärde eller godsvolym framträder olika bilder. Mo i Rana hamn har det största tonnaget i Helgeland och är Norges största hamn på styckegods medan Vasa, Umeå och Mosjøen är de hamnar som har högst förädlingsvärde per ton. Mo i Rana har den största hamnen i E12-regionen med en godsomsättning på nära fem miljoner ton.

Transport- och logistikstråket Nordic Logistic Corridor (NLC) utgör ett viktigt stråk från Sankt Petersburg i Ryssland till norska Atlantkusten. Från Vasa fortsätter det via Umeå och Storuman vidare mot Mo i Rana eller Mosjøen. Trafiken över Kvarken har en nyckelfunktion för att NLC ska vara ett fungerande transportalternativ.



E12-regionens transportsystem med omvärldskopplingar



Transportsystemet och dess noder

E12 är en Europaväg som börjar i Mo i Rana i Norge och slutar i Helsingfors i Finland. Sträckan är totalt 91 mil lång. E12 ringlar sig genom E12-regionen, som en pulsåder genom regionens industriälte, och står i centrum för trafikstrategin.

E12-korridoren knyter an till Nya Sidenvägen österut mot Ryssland och västerut via Mo i Ranas isfria hamn.

Vägnätet

Vägtransportsystemet är relativt välutvecklat och vittförgrenat, men har inte alltid högsta hastighetsstandard, bärighetsklass eller trafiksäkerhetsstandard. På vissa sträckor saknas omledningsvägar vilket gör att trafikolyckor eller planerade underhållsåtgärder kan innebära kraftigt försämrade restider.

E12 är ryggraden i regionens vägnät till vilket ett stort antal vägar knyter an. E12 ingår sedan 2013 i det övergripande nätet (comprehensive network) i det transeuropeiska transportnätet för transporter, TEN-T. Syftet med TEN-T är att sammanlänka stora sociala och ekonomiska centra inom EU och inrätta den nyckelinfrastruktur som behövs för att stärka den inre marknaden och främja konkurrenskraften och den ekonomiska utvecklingen.

Det pågår en stor utveckling av E6 genom Helgeland. Tillsammans med stora vägnätsförbättringar mellan E6 och kusten binds regionen bättre samman och till E12-korridoren.

Järnvägsnätet

Större delen av järnvägsnätet i området byggdes under 1800-talet eller tidigt 1900-tal. Merparten av järnvägstransporterna går i nord-sydlig riktning i alla tre länder. Tvärbanan invigdes 1930 och är en icke-elektrifierad järnväg som går i öst-västlig riktning längs med E12-korridoren mellan Hällnäs och Storuman. Inlandsbanan går mellan Kristinehamn och Gällivare och stod klar 1937. Denna järnväg korsar E12-regionen i Storuman. Det saknas idag järnväg mellan Storuman och Mo i Rana. Det finns järnvägsanslutning till Vasa- och Umeå hamn.

Flygtrafik

För att nå respektive huvudstad över dagen är E12-regionen beroende av flygtrafik. Huvudstäderna fungerar som nav i flygsystemen och den reguljära trafiken är uppbyggd som nationella system i respektive land. I Österbotten finns två flygplatser; Vasa flygplats och Kronoby/Jakobstad flygfält. I Norge är utbudet och användandet av flygtrafik mycket större än i de andra två länderna, mycket beroende på geografin vilket skapar betydligt längre restider och fördyrar infrastrukturinvesteringar. I Helgeland finns idag fyra mindre flygplatser; Mo i Rana, Mosjøen, Sandnessjøen och Brønnøysund. En ny större flygplats ska byggas vid E12 utanför Mo i Rana. I den svenska delen av E12-korridoren finns tre flygplatser; Umeå, Lycksele och Hemavan. Idag finns det inga reguljära flyg längs korridoren utan enbart affärsflyg.

Visualiseringsbild av den planerade flygplatsen vid Mo i Rana.



Sjöfart

Betydelsen av sjötransporter för näringslivet och samhällets funktion i allmänhet är betydande och detta transportsätt tros öka ytterligare. Sjöfartstransporter är mest konkurrenskraftiga för stora produktvolymerna och dominerar betydande delar av transporten för basindustrin i E12-regionen. För en del industrivolymer och för tidskritiska transporter är tåget ett mer attraktivt transportsätt än sjötransporter. En ökande mängd gods transporteras av lastbilar, till exempel lax och konsumtionsvaror. Färjeförbindelsen över Kvarken är betydelsefull både för gods- och passagerartrafik eftersom den förkortar körvägen avsevärt. En långsiktig lösning över vattnet är avgörande för att kunna möta framtidens transportbehov.

I regionen finns ett antal hamnar som är viktiga vid både export och import till/från/inom regionen. Möjligheterna att transportera gods med båt är en viktig ekonomisk förutsättning för många verksamheter och också en viktig förutsättning för långsiktig hållbar utveckling i regionen.

Hamnar i E12-regionen är: Vasa hamn, Umeå hamn, Mo i Rana hamn, Mosjøen hamn, Alstahaug hamn och Nesna hamn. Nesna, Sandnessjøen och Brønnøysund är hamnar som angörs av Hurtigruten.

Regionens noder

Hamnarna i regionen, flygplatserna och ett antal godsterminaler (bland annat NLC-terminalerna i Umeå, Storuman och Vasa) utgör viktiga noder i regionens transportsystem, framförallt för godstransporter. Detta därför att de möjliggör multimodalitet och skalfördelar, det vill säga mer flexibla transportupplägg och samlastningsmöjligheter.

Vasa- och Umeå hamn har sedan 2015 ett gemensamt hamnbolag, Kvarken Ports. Vasa hamn hanterar mestadels import och export av bränsle, jordbruksprodukter och produkter från trä och kemisk industri. Godsvolymen i Umeå hamn utgörs till hälften av skogsprodukter medan enhetsgods står för en fjärdedel. Hamnarna i Mo i Rana, Mosjøen och Alstahaug utgör E12-regionens port mot Atlanten. Det byggs även en djuphamn i Mo i Rana.

Varuhantering, transport och lager är standardiserade tjänster med höga fasta kostnader. Därför har logistikföretag en hård press att utnyttja kapacitet i fordon och lager så mycket som möjligt för att minimera kostnaderna. Genom att kunna erbjuda ett varierat utbud av tjänster, exempelvis möjligheter att använda flera transportslag inom en logistikregion, finns bättre möjligheter att möta variationer i efterfrågan och möta den från olika typer av företag.

Sandnessjøen.



Umeå hamn.



Bangård i Umeå.



Persontransporter och tillgänglighet

Transportsystemet skapar möjligheter för tillgänglighet till arbete och studier, service, handel, nöjen, fritid osv inom E12-regionen. Denna är inte en enda homogen region utan består av ett antal funktionella delregioner, exempelvis; Vasa- Umeå, Umeå-Lycksele, Lycksele-Storuman och Hemavan/Tärnaby-Mo i Rana. Det är inom dessa delregioner som utbyte och därigenom arbetspendling sker i större eller mindre omfattning. En väl fungerande arbetspendling är av stor betydelse för regionens kompetensförsörjning.

Personresor i E12-korridoren kan göras med olika färdmedel; flyg, färja, kollektivtrafik, bil och cykel. Fungerande persontransporter kräver en väl utbyggd och sammanhängande infrastruktur. Sedan år 2006 finns en 4 km lång tunnel under Umskalet (Umskaret) vilken ger förutsättningar att trafikera sträckan från riksgränsen mot Mo i Rana även vid hårt väder vintertid. Från Mo i Rana över riksgränsen till Hemavan finns idag ingen kollektivtrafik att nyttja. Från Hemavan och sydost mot kusten finns reguljär linjetrafik. Restiden med kollektivtrafik är för en stor del av sträckan längre än med bil, med en generell restidskvot på 1,5. På finska sidan är kollektivtrafiken det snabbaste färdssättet från Vasa både mot Seinäjoki och Tammerfors.

Flyget är uppbyggt som separata nationella system, dock finns direkta flygförbindelser mellan Vasa och Stockholm samt mellan Umeå och Helsingfors. I Norge finns ett antal regionala flyglinjer medan samtliga flyglinjer i Sverige och Finland i huvudsak kopplar mot respektive huvudstad.

Cykeltrafik är möjlig längs med hela E12-korridoren, men förutsättningarna är bristfälliga. Detta innebär att även om målpunkten finns på kort avstånd så väljs ofta bil istället eftersom trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs med väg E12 upplevs som bristfällig. Inom tätorterna längs väg E12 finns kortare sträckor med cykelväg som separerats från biltrafik, men som delas med gångtrafikanter. På den finska sidan finns det cykelväg från Vasa till Laihela men i övrigt finns det enbart kortare sträckor cykelväg. Det finns generellt sett ett stort behov av cykelbanor och bredare vägrenar i regionen.

Umeå Östra resecentrum







3. Trender

Det finns ett antal trender, både dagsaktuella och mer långsiktiga, som förväntas påverka transporterna och transportsystemet i regionen framöver. Dessa trender kan innebära både möjligheter att ta vara på och begränsningar att förhålla sig till.

Dagsaktuella trender

Urbanisering

Befolkningstillväxten i stora delar av E12-regionen framför allt i Sverige och Norge samt delvis i Finland har under lång tid varit koncentrerad till städerna. Denna urbanisering förväntas fortsätta, men det gäller inte bara något större städer; man flyttar även in från gles- och landsbygd till tätorter. Detta innebär att konsumtionen i och därmed varutransporterna till dessa urbana områden kommer att öka.

Digitalisering

En digital infrastruktur ger nya och förbättrade möjligheter att fånga data i större omfattning och på ett smartare sätt. Digitalisering av transportsystemet är en nyckelfaktor för självkörande fordon, sömlösa transporttjänster, transparens genom öppen data samt hantering av "big data" för prognoser, planering etc.

E-handeln ökar med tvåsiffriga procentsatser varje år. Den som handlar på nätet tänker inte på de fysiska gränserna. Detta ställer krav på nya och smarta transportlösningar i stället för traditionell logistik.. Detta märks särskilt av att fler och fler aktörer tar nya initiativ inom marknaden för mindre paket, då detta är en växande marknad.

Tjänster och resursdelning

Mobilitet, eller transport, som service (MaaS) är ett begrepp som beskriver förändringen från att äga sina egna medel för transport till mobilitetsservicelösningar som konsumeras som en service. Med ny teknik kan resor och transporter med olika färdstätt kombineras och paketeras för att uppnå mer effektiva och hållbara transportlösningar. Genom kombinerad mobilitet som tjänst, kan delade resor öka i förhållande till privat bilism. MaaS kan förutom för persontransporter, även användas för transport av varor.

Accessabilitet, eller tillgänglighet, som service (AaaS) inkluderar digital tillgänglighet. Till skillnad från MaaS som utgår från att mobilitet krävs för att göra något så utgår AaaS från vad som faktiskt ska göras; arbete, studier etc och ser hur man kan tillfredsställa syftet på bästa möjliga sätt.

Privatpersoner hittar olika sätt att dela resurser och därigenom spara pengar, såsom AirBnb och bilpooler. Denna cirkulära ekonomi innebär nya affärsmodeller och att resurserna ska hållas i det ekonomiska kretsloppet och så länge som möjligt användas till andra produkter längre ner i värdekedjan.



Ökat godstransportbehov

Godstransporterna förväntas öka i samtliga tre länder enligt aktuella analyser och trafikprognoser. Exempelvis visar prognoserna i den norska nationella transportplanen en 70-procentig ökning av godsvolymen från 2015 till 2050 och lastbilstrafiken förväntas bli mer än fördubblad. Tillväxten inom godstransportarbetet bedöms bli ännu högre i Nordland än nationellt i Norge och Helgeland har under senare år haft en mycket högre ekonomisk tillväxt än Norge i allmänhet.

Alltmer gods fraktas som enhetsberett gods (container, trailer, kassetter m.m.) Detta är fördelaktigt för utvecklingen av intermodala transporter där samma enhet kan byta transportslag utan att själva godset ska hanteras, dvs. fraktas på både väg, järnväg och fartyg. Idag är dock endast fem procent av europeiska trailers utrustade för att kunna lyftas till och från en järnvägsvagn. Inom sjöfarten kan transporten ske utan att dragfordon och förare behöver följa med på fartyget (RoRo) vilket är gynnsamt för intermodala transporter på land.

Inom tillverkning, lagerhantering och transport finns det en tydlig trend mot specialisering och utnyttjande av stordriftsfördelar. Det innebär större centrallager, men kan samtidigt innebära fler transporter. Denna tendens mot specialisering gynnar de trafikslag som kan hantera stora mängder gods, som sjöfart och järnväg.

Minskad miljöpåverkan

Finland, Sverige och Norge har alla ambitiösa klimat- och miljömål, inte minst inom transportområdet. Dessa knyter an till internationella miljömål, exempelvis Parisavtalet. Sverige har exempelvis beslutat att de fossila utsläppen ska minska med 70 procent till 2045. Norge ska i enlighet med klimatlagen från 2017 reducera sina klimatutsläpp med minst 40 procent till 2030 jämfört med 1990. År 2050 är målet att klimatgasutsläppen ska ha reducerats med 80-95 procent jämfört med 1990.

Ska koldioxidutsläppen minska krävs att även transportsektorn, som står för minst en tredjedel av utsläppen, tar sitt ansvar. Det finns en växande marknad för förnybara bränslen. Särskilt i Skandinavien där andra generationens biobränslen framställs av ett flertal avfallsprodukter.

Oljepriserna har varit mycket låga under de senaste åren och detta har stor betydelse för transportkostnaderna. Bränslet står nu för en mindre del av de totala transportkostnaderna, oavsett om det gäller sjöfart eller vägtransporter. Detta har inneburit en mycket mindre nedgång i andelen sjöfrakt än vad som väntades i samband med att svaveldirektivet infördes.



Tjänstesektorns tillväxt

Den industrinära tjänstesektorn och övrig privat tjänstesektor är ett område som ökar, inte minst i Umeåregionen. Denna tillväxt inom tjänstesektor ställer höga krav på kompetensförsörjningen i regionen, social hållbarhet och väl fungerande persontransporter.

En växande tjänstesektor med stort behov av kompetens medför att näringslivet behöver hitta nya sätt att attrahera medarbetare. Trenden kring individualisering medför att balansen mellan arbete och fritid förskjuts. En ökad efterfrågan på kvalitativ livsmiljö och möjligheten att arbeta flexibelt gör att resandet tillåts ta längre tid de dagar då man väl reser. Mobilitet som tjänst öppnar upp för nya typer av reskedjor där det kollektiva resandet fyller en viktig del.

Besöksnäring i förändring

Resmönstret inom besöksnäringen är under förändring och trenden är miljömedvetenhet. Från traditionell turism där man reser till ett ställe och stannar där växlar resmönstret över till att bli mer upplevelseorienterat med fokus på att göra saker, vara aktiv och att uppleva naturen. I E12-regionen finns bland annat ett av världens sju gränsöverskridande världs naturarv som erbjuder en unik möjlighet för framtida upplevelseindustri.

Besöksnäringen längs E12 ökar och med stora investeringar som planeras, särskilt i fjällvärlden, förväntas denna ökning fortgå eller stiga ytterligare. Resandet kopplat till besöksnäringen sker till stor del koncentrerat till weekends och skollov vilket ställer särskilda krav på transportsystemet.

Långsiktiga trender

Den nordeuropeiska regionen har stor potential att bli en integrerad del av den europeiska konkurrenskraften och erbjuda nya tillträdesvägar till den globala marknaden. Detta kräver ett välfungerande logistik- och transportsystem och stark samverkan.

Nya Sidenvägen och kopplingen till Ryssland

När/om de nuvarande embargoerna på handeln med Ryssland lyfts, finns det en enorm potential för handel österut längs den så kallade Nya Sidenvägen, både med Ryssland och de andra länderna i Eurasiska ekonomiska unionen (EAEU), se figur 2. Detta kommer generera ökade transportbehov. Ryska hamnar i närheten av Sankt Petersburg utvecklas och både hamnar och landinfrastruktur har upprustats.

Finland har ett viktigt brohuvud för transporter österut genom terminalen i Kouvola. Kouvola har hög kapacitet, goda järnvägs- och motorvägskopplingar vidare samt ger den kortaste ruten till Kina. Härifrån går även direkttåg till Kina.

Det finns även långtgående planer och utredningar om en direkttågförbindelse mellan Tammerfors och Sankt Petersburg, vilket innebär att det är möjligt att transportera både personer och gods till och från Sankt Petersburg, med sex miljoner invånare, med en restid under 6,5 timme.



Figur 2. Nya Sidenvägen.

Nordost-passagen

Europa är en av världens största handelspartners och det mesta av handeln sker med sjöfart. Intresset ökar inom EU för att utveckla hamnar i Nordeuropa och de nordliga delarna av Norden vill få en viktigare strategisk position både för att utnyttja möjligheter i den nordeuropeiska ekonomin och för att använda nordliga sjörutor för godstransporter mellan Europa och Asien/Nordamerikas stillahavskust.

Nordostpassagen eller Northern Sea Route (NSR) är den kortaste sjövägen mellan Nordeuropa och Östasien, se figur 3. De globala klimatförändringarna har inneburit ökad trafik i Arktiska vatten. Kortare avstånd jämfört med andra rutter resulterar i kortare transporttider och potentiella kostnadsbesparingar. Den ekonomiska tillväxten i Arktis är en möjlighet för Östersjön och Nordsjön.



Figur 3. Nordostpassagen i rött.

Den arktiska dimensionen

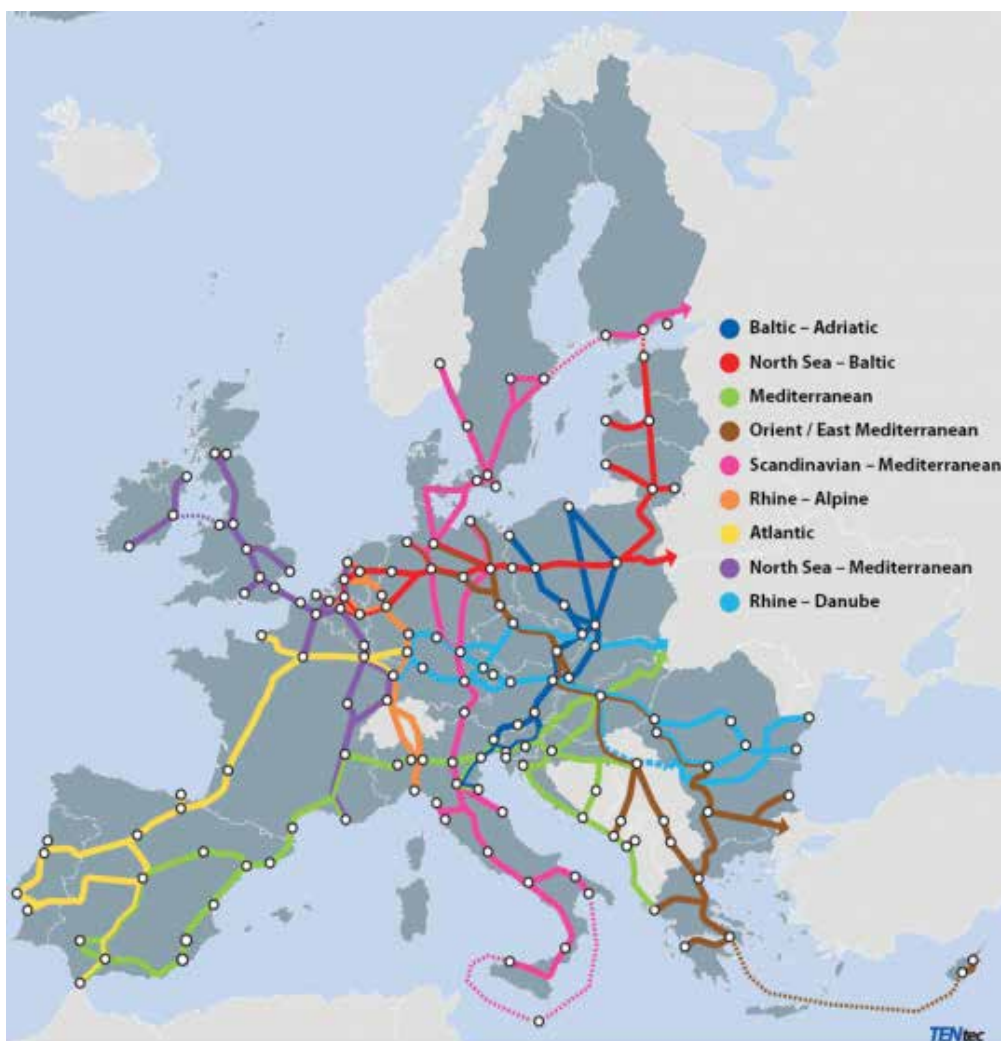
Den arktiska regionen, speciellt Norge och Ryssland, kan utvecklas till att bli Europas största investeringsområde. Hela Europa, Ryssland och Kina vill gärna komma åt de naturresurser (exempelvis olja, gas och mineraler) som finns där, men som är svåra att utvinna på grund av bristande transportlösningar.

För att kunna ta del av möjligheterna i Arktis krävs det att det finns fungerande transporter via nordost-passagen samt integrerade transporter via järnväg, väg och flyg vilket kräver investeringar. Även kanaler för kommunikationsteknologi behövs och dessa ska kunna användas både av näringsliv och samhälle.

E12-regionens koppling till Europas huvudkorridorer

Genom att agera utifrån en gemensam strategi över tre länder förbättras E12-korridorens möjligheter att kopplas till Europas huvudkorridorer. De korridorer som primärt berörs är de TENT-T Core-klassade korridorerna Skandinavien-Medelhavet- och Nordsjön-Östersjön-korridoren (NSB), se figur 4.

Det finns förhoppningar om att förlänga NSB-korridoren från Helsingfors norrut till Ishavet. I detta ingår även långtgående planer på en fast förbindelse i form av en tunnel mellan Tallinn och Helsingfors, vilket kommer medföra direkt påverkan på E12-korridoren.



Figur 4. Skandinavien-Medelhavet-korridoren i rosa och Nordsjön-Östersjön-korridoren i rött.



4. Behov av stärkt samarbete

För att E12-regionen ska kunna utvecklas och växa är det viktigt att alla tre länder är överens om vad som är viktigt för att tillsammans prioritera rätt åtgärder. För att långsiktigt kunna garantera en önskvärd utveckling av transportsystemet krävs ett strategiskt styrdokument, en trafikstrategi. En stark och tydlig vision, mätbara mål samt funktioner och rutiner för uppföljning är hörnstenar i denna strategi.

Utmaningar och möjligheter

Behov av samsyn och gemensamma styrdokument

I dagsläget finns i E12-regionen tre olika samverkansorganisationer som inte på ett samordnat sätt effektivt kan hantera den gemensamma nationella nivån. Det finns därför ett behov av samsyn, gemensamma styrdokument och en övergripande samverkansplattform för regionen.

Det råder en stark samhörighetskänsla mellan människor och företag som vill verka i E12-regionen. Samhörigheten i regionen bygger på en gemensam historia, kultur och språk. Genom samverkan mellan alla tre länderna finns möjligheter att skapa förutsättningar för utveckling och befolkningstillväxt. Partnerskapets övergripande vision beskriver hur E12-regionen ska vara en välkomnande plats med hög livskvalitet där alla kan trivas.

Med hjälp av en tydlig gemensam vision för trafikstrategin, med en målbild för framtiden, gemensam uppfattning om strategiska investeringar och åtgärder skapas nya förutsättningar för dialog och förhandling med regeringar och trafikmyndigheter i de tre länderna.

Utan denna samverkan kommer infrastruktur och transportförutsättningar i E12-regionen med stor sannolikhet att utvecklas som hittills. Det vill säga Helgeland för sig, Västerbotten för sig och Österbotten för sig utifrån de prognoser och nationella perspektiv som gäller i Oslo, Stockholm och Helsingfors.

Brister i transportinfrastrukturen

E12-regionen har en relativt välutvecklad infrastruktur som dock har sina brister. E12 har begränsad hastighet på vissa delar av sträckan, saknar stigningsfält samt begränsad bärighet vilket påverkar både gods- och persontransporter men även trafiksäkerheten generellt. Regionen är under utveckling och dess industri och näringsliv ställer stora krav på transportsystemet.

En annan brist är glapp i transportkedjorna för buss och tåg mellan Sverige och Norge. Den varierande och bitvis dåliga vägstandarden ger oförutsägbarhet gällande restid.

Det saknas järnväg mellan Storuman och Mo i Rana och den nuvarande Tvärbanan mellan Hällnäs och Storuman är inte elektrifierad.

Det är inte möjligt att resa med flyg längs med E12-regionen, annat än med affärsflyg. Det finns ett behov av en flygplats i Mo i Rana för att ge både näringsliv och invånare bättre resmöjligheter och en bättre kontakt med omvärlden.

Kvarkenfärjan mellan Vasa och Umeå, som är en kritisk länk i regionens transportkedja, har brister idag. Den nuvarande färjelösningen har haft en mycket positiv utveckling. Färjan kommer dock närmare utfasning av åldersskäl. Det finns långtgående planer att ersätta den med en ny, innovativ och långsiktigt hållbar färjelösning. Färjan är den enda färjeförbindelsen från Finland till Sverige norr om Åland med länkar vidare upp till Nordnorge för person- och godstrafik. EU:s svaveldirektiv medför att hamnar i Nordnorge får ökad betydelse för norra Sverige och Finland och där är transportlänken Mo i Rana-Umeå-Vasa viktig. Av den anledningen är det viktigt att färjeförbindelsen över Kvarken prioriteras.

Regionen är rik på naturresurser och har stora attraktioner inom natur och kultur. Därmed finns en stor potential inom råvaruindustrin, bearbetade produkter, energi samt turism och besöksnäring. Även tjänstesektorn är under tillväxt, framförallt i Umeåregionen. Näringar kopplade till dessa områden förväntas öka vilket innebär ett ökat och/eller anpassat transportbehov vilket ställer krav på transportsystemet.

Efterfrågan på transporter och därmed krav på kapacitet förutspås vara större i E12-regionen än aktuella nationella prognoser respektive investeringsplaner för Helgeland, Västerbotten och Österbotten. Denna brist behöver åtgärdas för att hantera större öst-västliga godsvolymer.

Det finns ett behov av gränsöverskridande trafikflödesmätningar för hela E12-regionen för att kunna följa utvecklingen och säsongsvariationer för alla typer av trafik och transporter.

Planering som gränshinder

Planeringen av infrastruktur och transporter i Norge, Sverige och Finland är nationellt inriktad och då det saknas ett gränsöverskridande perspektiv är det idag svårt för en region som E12 att få gehör för sina behov och förslag till nya satsningar.

Ökad handel mot öst, nordostpassagen och Arktis

E12-regionen knyter samman tre länder i en öst-västlig dimension. Regionen binder även samman Europa med Arktis.

Det finns tillgänglighet till isfria atlanthamnar och naturliga logistikkedjor vidare ut i världen via Europas huvudkorridorer.

Hamnarna har stor kapacitet och det finns förhoppningar om ett ökat godsflöde österut mot Ryssland och Asien, västerut mot resten av Europa och Nordamerika samt norrut genom Norra ishavet.

Miljö och klimat

E12-korridoren har stora möjligheter att vara föregångare på miljö- och klimatområdet genom åtgärder för att minska transporternas miljöbelastning och leva upp till mål för fossiloberoende transporter.

Det saknas tillfredställande lösningar för alternativa drivmedel och det finns behov av ny infrastruktur för detta för att regionen ska gå mot ett fossiloberoende tillstånd även om transporterna i regionen ökar.

Vision 2040

”

Ett gränslöst transportsystem från öst till väst för alla.

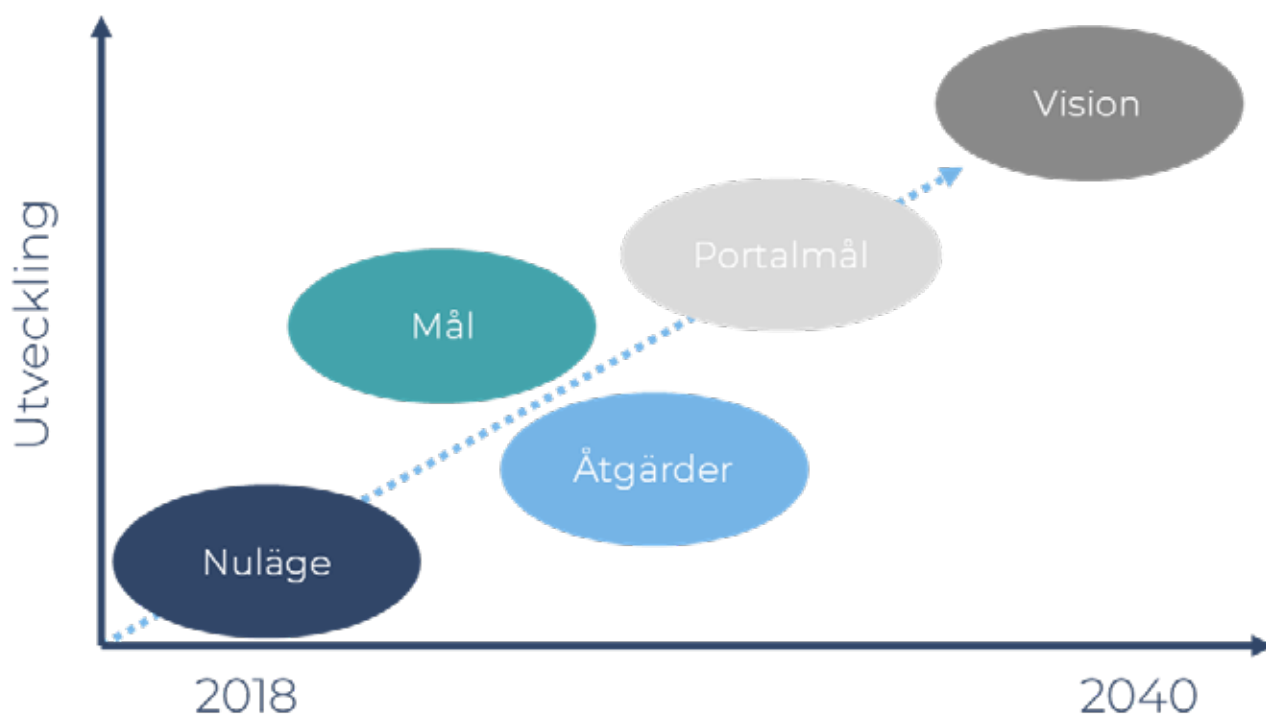
Trafikstrategins vision beskriver den funktion som transportsystemet behöver hålla för att motsvara önskad samhällsutveckling inom regionen. Visionen har 2040 som horisont och fungerar som ledstjärna för det fortsatta strategiska samarbetet. Den ska ge vägledning så att transportsystemet kan utvecklas i enlighet med partnerskapets övergripande vision och mål för E12-regionen.

Det blir viktigt att fortlöpande mäta och följa upp utvecklingen i regionen samt att uppdatera trafikstrategin och revidera den vid behov. Med hjälp av utvalda indikatorer kan man följa progressen i arbetet.

Portalmål

Portalmålen anger övergripande mål för en utveckling mot hållbar tillväxt i regionen. Portalmålen blir därmed en länk mellan visionen och valda samarbetsområden med mål och åtgärder som beskrivs i nästa kapitel.

- E12-regionens tillväxt och konkurrenskraft ska stärkas.
- Klimatneutrala transporter i regionen 2030.



Figur 5. Resan från nuläge till vision.



5. Samarbetsområden

Trafikstrategin omfattar tre samarbetsområden som anses särskilt viktiga för regionens utveckling av transportsystemet. Dessa områden innefattar transport- och infrastrukturutveckling, gränsöverskridande infrastruktur infrastrukturplanering och social hållbarhet. Samarbetsområdena utgår från visionen och de övergripande portalmålen. För varje område redovisas prioriterade mål och tillhörande åtgärder. Åtgärderna presenteras utan prioritetsordning.

Transport- och infrastrukturutveckling

Transporterna i regionen förutsätter att infrastrukturen, både fysisk och digital, håller måttet och tar höjd för framtida transportbehov. Detta samarbetsområde innefattar fysisk transportinfrastruktur och digital infrastruktur, effektiva och hållbara godstransporter samt effektiva och hållbara persontransporter.

Gränsöverskridande infrastrukturplanering

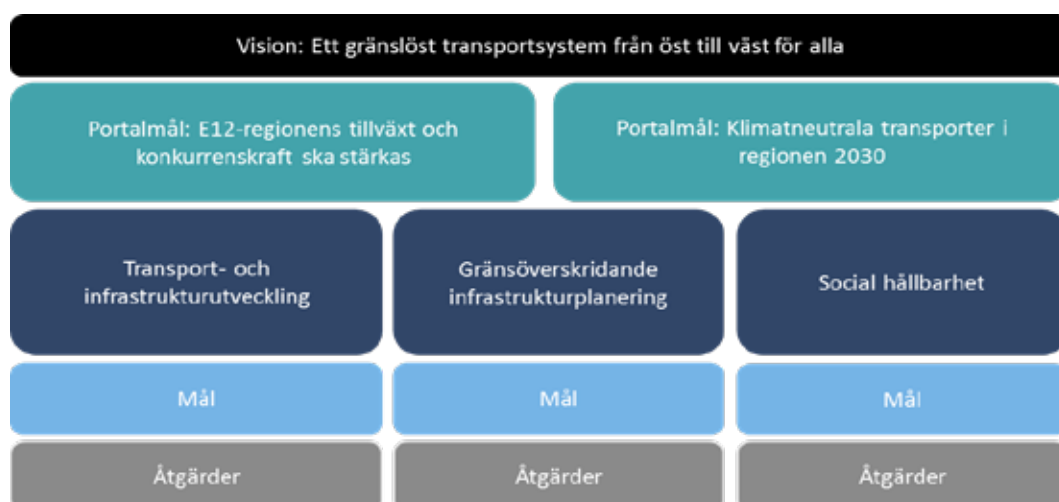
För att nå visionen är det nödvändigt att åstadkomma ett trendbrott när det gäller den nationella infrastrukturplaneringen i Norge, Sverige och Finland. Den bristande samplaneringen mellan länderna innebär en risk att satsningar på infrastruktur i gränsregioner systematiskt undervärderas. Det gäller såväl investeringar som drift- och underhållsfrågor.

Dagens nationella synsätt måste kompletteras med ett gränsöverskridande perspektiv. Investeringar i gränsregioner måste kunna konkurrera på samma villkor som övriga åtgärder. I annat fall får de nationella trafikmyndigheterna svårt att uppfylla sina uppdrag att genomföra samhällsekonomiskt effektiva investeringar.

E12-regionen ska fortsätta att vara pådrivande på detta område i dialog med trafikmyndigheterna.

Social hållbarhet

Transporter innebär nästan alltid transporter av och med människor, med olika bakgrund, förutsättningar och behov. Detta samarbetsområde syftar till att beskriva och målsätta detta viktiga område för att kunna möta den enskilda människans behov, idag och i framtiden. Regionen behöver attraktiva platser att bo och leva på. Det är viktigt att utgå från människans behov när man bygger transportsystemet.



Figur 6. Översiktsbild över trafikstrategins upplägg.

Transport- och infrastrukturutveckling

Samarbetsområdet innefattar hela det samlade transportsystemets utveckling för att möjliggöra fungerande gods- och persontransporter. Alla trafikslag - väg, järnväg, sjöfart och flyg - ingår. Mål för detta område handlar om funktionalitet, tillgänglighet och hållbarhet. Åtgärder som kopplas till dessa mål innebär främst nyinvesteringar, förbättringar och utredningar.

Den fysiska transportinfrastrukturen utgör en grundläggande förutsättning för effektiva transporter, både gods- och persontransporter. Ny infrastruktur för alternativa bränslen ska utvecklas för att regionen ska gå mot ett fossiloberoende tillstånd. Digitalisering av transportsystemet skapar möjligheter att utveckla nya och förbättrade tjänster.

Effektiva och hållbara godstransporter ger goda möjligheter för ekonomisk tillväxt och ökad konkurrenskraft samtidigt som man kontinuerligt strävar efter att minimera transporternas miljöpåverkan. Transporterna optimeras inom regionen och vidare ut i transportnätet utifrån en välfungerande infrastruktur.

Persontransporterna ska vara både trygga, effektiva och hållbara och möta behovet för den enskilda människan så att hen kan leva och verka i regionen. Regionen ska även vara lätt att nå för turister och andra besökare.



Mål: Garantera god framkomlighet och funktion med hög kvalitet inom E12-regionen och till strategiska målpunkter utanför regionen.

Åtgärder:

Nyinvesteringar:

- Garantera en funktionell färjetransportlösning för gods- och persontrafik mellan Vasa och Umeå.
- Flygplats vid E12 utanför Mo i Rana
- Elektrifiera Tvärbanan Hällnäs – Storuman.
- Möjliggör trafikering längs Tvärbanan för 740 m långa tåg.
- Järnväg Storuman-Mo i Rana.
- Möjliggör hög framkomlighet (100 km/h) längs E12.
- Förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet genom stigningsfält vid strategiska lägen efter E12.
- Möjliggör framkomlighet för minst 74 tons lastbilar längs E12.

Förbättringar:

- Snödrevssäkra E12 för att minska vinterstängning och kolonnkörning.
- Genomföra de åtgärder som utretts i ÅVS E12 och som ligger i linje med regionens behov.
- Verka för kortare restider och förbättrade resmöjligheter till nordiska huvudstäder och andra storstäder med i första hand flyg.
- Stärk det digitala nätet längs E12-korridoren

Utredningar och utvecklingsprojekt:

- Utreda hur öst-västliga flygförbindelser skapar nya förutsättningar kopplat till ny flygplats vid Mo i Rana inklusive möjligheterna till upphandlad trafik.
- Utreda de finska och norska delarna av E12 på likvärdigt sätt som ÅVS E12.
- Utreda digitaliseringens möjligheter för transport och infrastruktur i regionen.
- Utreda förutsättningar för och därefter etablera en konkurrenskraftig kollektivtrafik Storuman-Mo i Rana.
- Utreda förutsättningar för en anropsstyrd kollektivtrafik i regionen.
- Utreda förutsättningar för gränsöverskridande näringslivssamverkan. Utreda hur ett gemensamt kompetensområde kopplat till transport och logistik kan åstadkommas genom universitetssamverkan.

Övrigt:

- Trafikflödesmätningar längs hela korridoren.
- Se över möjligheterna att förlänga öppettiderna vid gräns-/tullstationer.

Mål: Klimatneutrala gods- och persontransporter 2030.

Åtgärder:

Nyinvesteringar:

- Laddstationer för el samt tankställen för alternativa bränslen längs hela E12 vid terminaler, rastplatser etc.

Förbättringar:

- Samla och tillgängliggör information om kollektivtrafiken som resmöjlighet.

Övrigt:

- Samordnat biljettsystem, för alla trafikslag.

Gränsöverskridande infrastrukturplanering

Samarbetsområdet handlar om mål och åtgärder för E12-regionen i arbetet med att åstadkomma ett förändrat synsätt på infrastrukturplanering, från dagens nationella till ett gränsöverskridande.

Det krävs en fördjupad samverkan inom regionen men också samverkan med trafikmyndigheter, övriga gränskommittéer och Nordiska rådet för att stärka utvecklingen av öst-västlig infrastruktur. För att därmed kunna tillvarata den potential som den globala utvecklingen innebär, t ex i form av den Nya Sidenvägen och Nordostpassagen, med ökad handel och ökande transporter. Den dialog som inletts med de nationella trafikmyndigheterna i Norge, Sverige och Finland om att utveckla infrastrukturplaneringen i mera gränsöverskridande riktning ska fortsätta.

Mål: Stärka E12-regionen i förhållande till den nationella nivån i Norge, Sverige och Finland.

Åtgärder:

- Utveckla ett samordnat och proaktivt agerande i fortsatt dialog med de nationella trafikmyndigheterna i Norge, Sverige och Finland.

Mål: Stärka regionens konkurrenskraft

Åtgärder:

- Erbjud E12-korridoren som pilotkorridor för gränsöverskridande utvecklingsprojekt (gränsöverskridande effektmodeller, flödesberäkningar, autonoma fordon, digitalisering, välbefinnande som del av konkurrenskraften etc.)

Mål: Skapa genomslag för den öst-västliga dimensionen i nationell infrastruktur- och transportplanering.

Åtgärder:

- Utveckla ett nära samarbete med övriga gränskommittéer i Norden samt med Nordiska rådet.
- Initiera framtagande av en transportplan för E12-korridoren som en nordisk pilot för gränsöverskridande gemensam planering

Social hållbarhet

Detta samarbetsområde lyfter fram sociala faktorer som bör genomsyra utvecklingen av hela transportsystemet. En viktig del i detta är jämställdhet med målet att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

För att utveckla en attraktiv region och förverkliga de övergripande målen för E12-regionen behöver social hållbarhet vara en grundläggande och integrerad del av samverkan. Satsningarna i enlighet med strategin bör ses som verktyg för att skapa en socialt hållbar region.

Målsättningen med en socialt hållbar region har fokus på att alla, oavsett kön, ska ha samma makt att forma sina egna liv och samhället. Social hållbarhet innebär också att skapa möjligheter för människors välbefinnande. För att arbetsmarknader, studieorter och andra målpunkter ska vara attraktiva behöver de erbjuda ett varierat utbud av boende-, arbets- och fritidsmiljöer.

Tillväxt och konkurrenskraft måste förstås ur ett jämställdhetsperspektiv där kritiska frågor om hur problem och lösningar formuleras måste utgöra en naturlig del. Detta förutsätter statistik uppdelad på kön och att analyser görs utifrån en förståelse av stråkets könade landskap, dvs en kunskap kring arbete, ekonomi, utbildning och familjebildning. Begreppet "könade landskap" är en metod, utvecklad av Umeå kommun, för att lyfta jämställdhetsfrågor i samhällsplaneringen.

Metoden "könade landskap" (The gendered landscape) har som syfte att synliggöra och sätta statistik om kvinnor och män i ett geografiskt sammanhang. Exempel på statistik är inkomst, deltagande på arbetsmarknaden, fördelning av heltid/deltidsarbete samt tillgång till offentlig service. När detta redovisas från ett geografiskt perspektiv kan man synliggöra kvinnor och mäns resmönster samt förhållningssätt till arbete, pendling och fritid.

Mål: Infrastruktursatsningar i E12-regionen ska bidra till ökad social hållbarhet.

Åtgärder:

- Samtliga åtgärder i trafikstrategin analyseras med fokus på social hållbarhet innan genomförande för att säkerställa att de överensstämmer med intentionerna i vision och portalmål.
- Säkerställ tillgången till statistik uppdelad på kön i beslutsunderlag.
- Inkludera könsuppdelad statistik i systemanalys och planeringsunderlag.
- Samtliga indikatorer i trafikstrategin ska vara könsuppdelade.

Mål: E12-regionen ska utgöra förebild för hur jämställdhet och social hållbarhet integreras i utveckling av transportsystem.

Åtgärder:

- Utveckla metoder för implementering av social hållbarhet i E12-regionen.
- Genomför kartläggning av regionens könade landskap.

6. Trafikstrategin och framtiden

Plan för implementering

Denna trafikstrategi ägs av de tre samarbetsorganisationerna Kvarkenrådet, MidtSkandia och Blå Vägen. Strategin kan börja implementeras när den beslutats av de tre organisationerna. En gemensam handlingsplan bör tas fram för genomförande av prioriterade åtgärder i närtid.

I det partnerskap som ligger bakom projektet E12 Atlantica Transport har Kvarkenrådet, MidtSkandia och Blå Vägen tillsammans en central roll. Det innebär också ett tydligt ägarskap i förhållande till trafikstrategin och därmed ett ansvar för att implementera och förvalta strategin.

Ett sätt att inleda denna implementering kan vara att ta fram en handlingsplan för prioriterade åtgärder i närtid, det vill säga de kommande fyra åren. Under denna tid börjar arbetet med nästa generation 12-åriga nationella transportplaner i Norge och Sverige. Mycket talar för att även Finland inom kort kommer att övergå till en liknande planeringsmodell.

Med hjälp av de indikatorer som beskrivs i avsnittet 6.3 kan utvecklingen av transportsystemet följas upp liksom uppfyllelsen av mål och åtgärder i strategin. Trafikstrategin kommer att behöva uppdateras fortlöpande och i framtiden revideras och beslutas om på nytt.

I projektet har framtida samverkansformer undersökts och eventuellt kommer man att utveckla en nationsgränsöverskridande samverkansplattform, så kallad EGTC (European Grouping for Territorial Cooperation). I och med att denna samverkansorganisation också är en juridisk person kan man ingå avtal och anställa personal vilket tros underlätta fortsatt gränsöverskridande samarbete. Om den nya samverkansformen kommer att genomföras i E12-regionen blir detta EGTC en naturlig mottagare och förvaltare av trafikstrategin.



Figur 7. Det kontinuerliga arbetet med trafikstrategin.

Samarbetspartners för genomförande

Genomförandet av trafikstrategin och de föreslagna åtgärderna förutsätter en stärkt samverkan inom E12-regionen. Samarbetsorganen MidtSkandia, Blå Vägen och Kvarkenrådet bildar tillsammans med regionerna och kommunerna längs E12-korridoren en samlad samarbetsstruktur.

För olika satsningar och åtgärder på transportområdet (utredningar, utvecklingsprojekt, bearbetning av nationella regeringar och EU) blir det viktigt att fördjupa samarbetet med andra aktörer i E12-regionen såsom hamnar och terminaler, varuägare och transportföretag samt universiteten. Det kommer också att krävas strategiska allianser med aktörer utanför den egna regionen, exempelvis andra regioner, forskningsinstitut (Research Institutes of Sweden/RISE, transportplattformen CLOSER) och företag.



Indikatorer för uppföljning

Systemanalysen för regionen beskriver indikatorer för att mäta transportsystemets effektivitet. I detta avsnitt beskrivs de indikatorer som finns för de samarbetsområden som beskrivits tidigare i trafikstrategin. På så sätt kan trafikstrategin även tillämpas för att följa upp, utvärdera och återrapportera arbetet inom de samarbetsområden som strategin lyfter fram. Indikatorerna ska vara könsuppdelade där det är möjligt.

Grupp 1: Övergripande

Befolkning

- Invånare totalt för regionen

BRP

- BRP för regionen

Sysselsättning

- Sysselsatta i regionen

Investeringsvolym i infrastrukturen

- Infrastrukturinvesteringar i regionen enligt statliga investeringsplaner (ej kommunala)
- Infrastrukturinvesteringar per län/landskap
- Infrastrukturinvesteringar uppdelat på väg och järnväg

Grupp 2: Infrastruktur och transporter

Färdmedelsfördelning

- Andel kollektivtrafikresor (tåg, buss) i E12-regionen
- Andel med 45 min eller mindre till större ort (restidsisokron)
- Andel med 45 min eller mindre till större ort (restidsisokron) med bil
- Andel med 45 min eller mindre till större ort (restidsisokron) med kollektivtrafik

Andel av E12 med >90 km/h

Andel av E12 med bärighet > 64 ton

Andel elektrifierad bana

Andel bana med största axellast >25 ton

Andel av järnväg med hastighetsstd > 80

Andel av järnväg med hastighetsstd > 130

Gods över kaj – för hamn

Antal flygpassagerare på flygplatserna

Antal fordon per dygn från mätstationerna längs E12

Färjelinjen Vasa – Umeå

- Antalet passagerare årligen
- Antalet fordon årligen
- Antalet lastbilar årligen

Miljö

- Antal laddstationer i E12-regionen
- Reseräckvidd med elfordon

Arbetsgrupp

Andreas Forsgren, infrastrukturstrateg vid Umeå kommun (SE)

Angelica Johansson, företagslots och projektledare vid Vindelns kommun (SE)

Arne Langset, sekretariatschef vid Indre Helgeland Regionråd (NO)

Christer Nygren, gatu-/VA-chef vid Vännäs kommun (SE)

Grete Vesteraas, infrastrukturstrateg vid Lycksele kommun, Blå Vägen (SE)

Isabella Forsgren, infrastrukturstrateg vid INAB (SE)

Jan Wikström, planläggningsingenjör vid Österbottens förbund (FI)

Jimmy Lindberg, utredare vid Storumans kommun (SE)

Johanna Häggman, kommunikationsansvarig vid Kvarkenrådet (FI)

Kristin Frodahl Rognerud, projektledare vid Rana utviklingsselskap och MidtSkandia (NO)

Linda Gustafsson, jämställdhetsstrateg vid Umeå kommun (SE)

Maud Ericsson, projektsamordnare vid Region Västerbotten (SE)

Mathias Lindström, direktör vid Kvarkenrådet (FI)

Mårten Edberg, infrastrukturstrateg vid Region Västerbotten (SE)

Pekka Mäkinen, logistikexpert vid VASEK (FI)

Peter Molin, trafikplanerare vid Lycksele kommun (SE)

Rauno Matintupa, kollektivtrafikexpert vid NMT-centralen (FI)

Reidar Ryssdal, projektledare vid Rana utviklingsselskap (NO)

Riitta Björkenheim, logistikexpert vid VASEK (FI)

Tero Voldi, trafikexpert vid Österbottens förbund (FI)

Politisk referensgrupp

Geir Waage, Arbeiderpartiet (NO)

Hanne Davidsen, Arbeiderpartiet (NO)

Joakim Strand, Svenska folkpartiet i Finland (FI)

Johan Söderling, Socialdemokraterna (SE)

Karin Malmfjord, Socialdemokraterna (SE)

Mattias Larsson, Centerpartiet (SE)

Referensperson

Ulf Pilerot, projektledare vid Trafikverket (SE)

Processledning

Jerker Sjögren, Jesjo Konsult HB (SE)

Karin Edenius, Sweco Management AB (SE)

Följeforskning

Edith Andresen, Mittuniversitetet i Sundsvall (SE)

Underlagsmaterial

· A strategic vision for the north, 2015, Protagon Consulting Oy (FI)

· För gränsöverskridande infrastrukturplanering, 2017, Jesjo Konsult HB (SE)

· Joint Barents Transport Plan, 2013, The Barents Euro-Arctic Region (NO/SE/FI)

· Kvinnor och män i belysning, 2017, Länsstyrelsen Västerbotten (SE)

· Systemanalys E12 Atlantica Transport, 2017, Ramböll (SE)

· Trafik för en attraktiv stad – Handbok (utgåva 3), Trafikverket (SE)

· The Poly-SUMP Methodology – How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region – Guidelines, European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

· Tillsammans framåt, trafikstrategi för Luleåregionen, 2016 (SE)

· Tillväxt från norr -Hur kan Norge, Sverige och Finland skapa hållbar tillväxt i arktiska Skandinavien? 2015, Statsrådets kansli (NO/SE/FI)

· TRAST-guiden – Arbetsprocess för kommunens trafikstrategi, Trafikverket (SE)

· Women and men in the Union of the Baltic Cities, 2013, Union of the Baltic Cities

· Åtgärdsvalsstudie E12, 2016, Trafikverket (SE)

Övrigt: Se förteckning över styrande och strategiska dokument i figur 1 på sidan 9.

Figurer och bilder

Källa figur 2: www.svt.se

Källa figur 3: <http://arcticanthropology.org>

Källa figur 4: <http://ec.europa.eu>

Försättsblad: Bertil Hagberg, Sesamfoto

S. 2: Mårten Edberg

S. 5: E12 Atlantica Transport

S. 10: Vasaregionen

S. 13: Mo Industripark (övre), Rami Abood (nedre)

S. 14: Hemavan Tärnaby

S. 16-17: Sweco

S. 19: Nordic Architects

S. 21: CCB Helgelandsbase (överst), Mårten Edberg (mitten och nederst)

S. 22: INAB

S. 27: Vasaregionen

S. 30: INAB

S. 34: Ingrid Sjöberg

S. 37: Rana utviklingsselskap

S. 38: Midway Alignment of the Bothnian corridor Wärtsilä

S. 39: Vasaregionen

S. 41: Hybricon

S. 42: Vasaregionen

Baksida: Mårten Edberg

Bilder utan anvisning är friköpta.

