

Stärkt samarbete genom långsiktig gemensam vision



E12 Atlantica Transport:

Stärkt samarbete genom långsiktig gemensam vision

Det gränsöverskridande projektet E12 Atlantica Transport slutspurtar; leveranser sammanställs inför slutrapporteringen och den största delen av projektets aktiviteter presenteras under slutkonferensen i Vasa den 14–15 mars 2018.

E12 Atlantica Transport är ett Interreg-projekt finansierat via Botnia Atlantica-programmet som skapat verktyg för framtida samverkan inom transport- och infrastrukturutveckling. Syftet har varit att minska gränshinder, stärka samverkan och utveckla det öst-västliga transportstråket längs E12-korridoren, som löper från Österbotten i Finland genom Västerbotten i Sverige och vidare till Nordland vid Atlankusten i Norge.

Under arbetets gång har vi förädlat ett av de mest utvecklade gränsöverskridande samarbetena i Norden. Projektet har varit ett mycket produktivt samarbete mellan de

tre länderna som har många goda resultat att redovisa. Vi presenterar en gemensam vision, målbild samt en beskrivning av hur vi tillsammans når regionens målsättningar. Dessutom har flera intressanta case bedrivits i samarbete med bl.a. näringsliv. På så vis bidrar E12 Atlantica Transport till att skapa förutsättningar för en livskraftig och attraktiv region. I denna broschyr kan du läsa mer om olika aktiviteter som utförts mellan 1 januari 2016 och 31 maj 2018.

Ett gränslöst transportsystem från öst till väst för alla!

Hälsningar
Projektledarna
Andreas, Pekka och Kristin

För mer information: kvarken.org

E12 Atlantica Transport kontaktpersoner

Projektledare Sverige

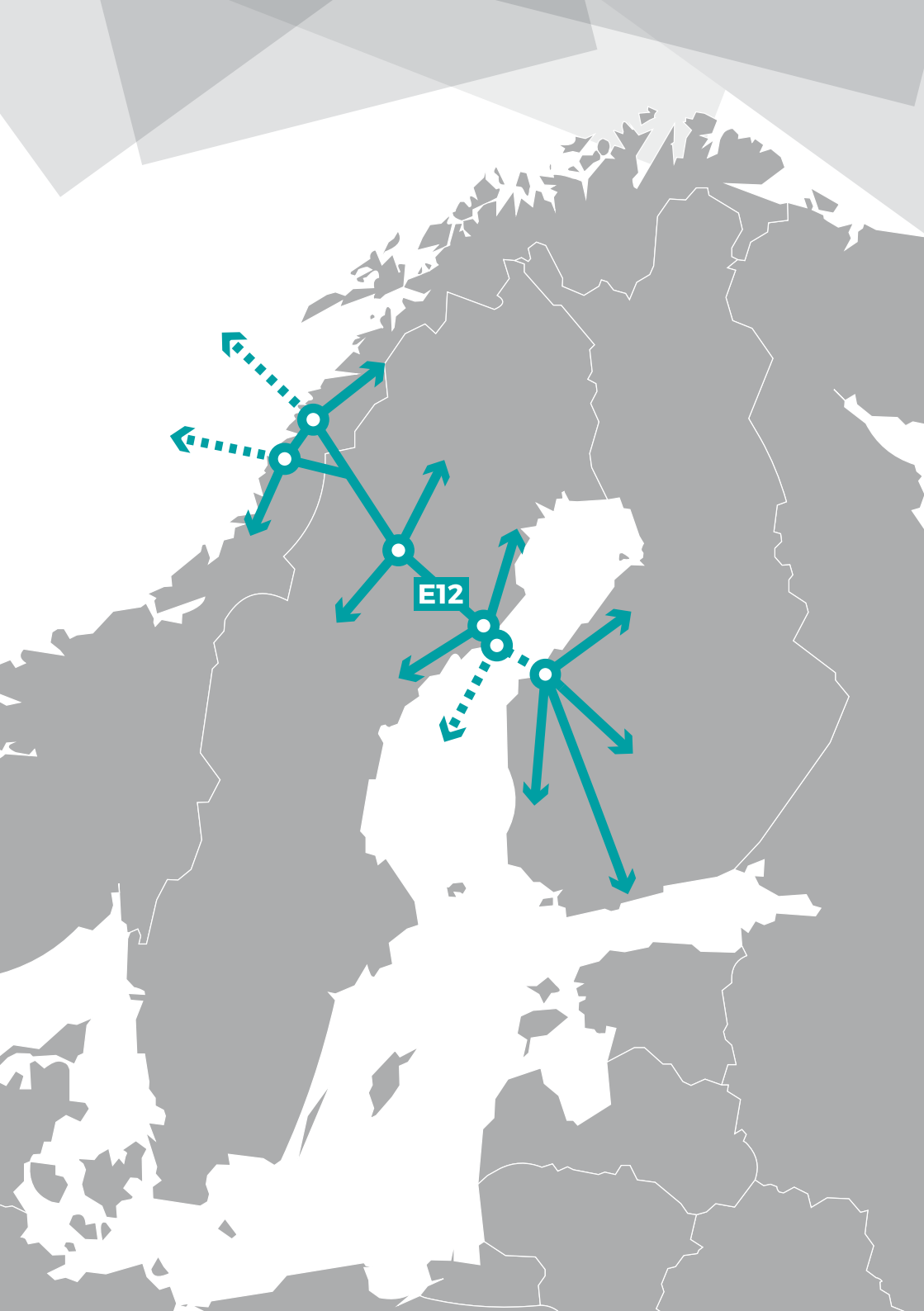
Andreas Forsgren
+46 70 249 9084
andreas.forsgren@umea.se

Projektledare Finland

Pekka Mäkinen
+358 400 865 791
pekka.makinen@vasek.fi

Projektledare Norge

Kristin Frodahl Rognerud
+47 48 243 033
kristin@ru.no



Systemanalys E12 Atlantica transport

Systemanalys för E12 Atlantica transport var en av de första åtgärderna inom projektet. Systemanalysen var ett omfattande arbete som bedrevs under 2016 och 2017, som har utgjort en grundsten för kommande studier inom E12 Atlantica transport.

Systemanalysen utgör ett mycket tidigt planeringsskede som försöker ta ett helhetsgrepp med utgångspunkt i regional utveckling och på vilket sätt infrastruktur och transportsystemet behöver utvecklas för att stödja denna.

Systemanalysen har haft fem huvudmoment:

- Nulägesbeskrivning
- Målformulering
- Stråk- och nodanalys
- Bristanalys
- Dialog

Resultat: Kunskapsbas, tidigt planeringsunderlag och grund för gemensamma prioriteringar

Systemanalysen ökar kunskapen om och utgör en gemensam grund för prioritering av utvecklingsinsatser i regionens transportsystem. Att skapa målsättningar för transportsystemet och peka ut åtgärder som styr mot målbilden ger en uppföljningsbar systematik

via strategiska indikatorer. Systemanalysen är på så vis en grundförutsättning för att utveckla en gränsöverskridande trafikstrategi som syftar till att beskriva hur transportsystemet behöver utvecklas för att fylla partnerskapets vision om samhällsutveckling.

Ett verktyg för framtiden!

Hela materialet som systemanalysen utgör, rapport och ett interaktivt kartmaterial, kommer att utgöra ett centralt kunskaps- och planeringsunderlag för många år framåt. Det finns dessutom flera erfarenheter från processen som behöver hanteras. Materialet är unikt i sitt slag och det finns ännu flera användningsområden för det extensiva materialet som systemanalysen innehåller. Frågor som geografiska avgränsningar för systemanalysen och behovet av harmoniserad statistik över landsgräns är ytterligare dimensioner där utvecklingsbehov uppmärksammats.

En stor utmaning för partnerskapet är det nationellt inriktade transportsystemet, främst järnväg och flyg, samt de starkt nationellt inriktade planeringssystemen.

Infrastrukturen är nationell och orienterad i nord-sydlig riktning och rationell i ett nationellt perspektiv, men försvårar utveckling av öst-västliga kommunikationer.

Umeå kommun

Andreas Forsgren

+46 70 249 9084

andreas.forsgren@umea.se

Trafikanalys & Strategisk planering, Ramböll

Lars Brummer

+46 (0)10 615 5520. +46 (0)705 19 4051

lars.brummer@ramboll.se

Vision: Ett gränslöst transportsystem från öst till väst för alla

Portalmål: E12-regionens tillväxt och konkurrenskraft ska stärkas

Portalmål: Klimatneutrala transporter i regionen 2040

Transport- och infrastrukturutveckling

Gränsöverskridande infrastrukturplanering

Social hållbarhet

Mål

Mål

Mål

Åtgärder

Åtgärder

Åtgärder

Trafikstrategi för E12-regionen

Ett gränslöst transportsystem från öst till väst för alla. Så lyder partnerskapets vision för transportsystemets utveckling mot 2040.

Strategin syftar till att skapa gemensamma prioriteringar för hur regionens transportsystem bör utvecklas på kort och lång sikt. Strategin ska också stärka E12-regionen i konkurrensen om nationella och internationella medel.

Utvecklingen av industri och näringsliv förutsätter effektiva transportvägar för gods och personer. Det är därför viktigt att E12-regionen är väl sammankopplad med omvärlden. Regionen har en relativt välutvecklad transportinfrastruktur som dock har sina brister.

E12-regionen präglas av framtidstro. Aktörerna i regionen har högre ambitioner än den nationella nivån i Norge, Sverige och Finland. Det finns en potential för ökad handel österut längs Nya Sidenvägen och via Nordostpassagen. Detta genererar ökad efterfrågan på transporter i öst-västlig riktning och skapar behov av satsningar på ny och förbättrad infrastruktur.

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.

Trafikstrategin omfattar tre samarbetsområden: transport- och infrastrukturutveckling, gränsöverskridande infrastrukturplanering och social hållbarhet. För varje område redovisas i strategin prioriterade mål och tillhörande åtgärder.

Genomförande och uppföljning

Trafikstrategin ägs av Kvarkenrådet, MidtSkandia och Blå Vägen. Den kan börja implementeras när den har beslutats av de tre organisationerna. Utfallet av strategin kommer fortlöpande att följas upp med hjälp av indikatorer.

Processledare, Jesjo Konsult

Jerker Sjögren

+46 70 266 8886

jerker.sjogren@jesjo.se

Biträdande processledare, Sweco

Karin Edenius

+46 70 231 6371

karin.edenius@sweco.se

Hur kan satsningar på infrastruktur bidra till det goda samhället?

Projektets ambition har varit att öka kunskapen om hur jämställdhet och social hållbarhet kan integreras i satsningar på infrastruktur för önskade effekter.

Under projektiden har ett antal seminarier och workshoppar genomförts för att öka kunskapen kring hur jämställdhet och social hållbarhet kan förstås i relation till satsningar på infrastruktur. En särskild forskardag arrangerades för att diskutera frågor kring pendling, förstörd arbetsmarknadsregion och integrering av jämställdhet i transportplanering.

Forskardag

Under forskardagen talade Lena Levin, VTI om transport som ett ämne som utstrålat en neutral bild, att transporter är könsneutrala och till för alla. Genom ett fokus på social hållbarhet kan vi förstå transportsystemet och se att teknik är tillgång, tillgänglighet och makt. Jonas Westin, Umeå universitet pekade på att det under 1950–1980-talet blev lättare att resa, framför allt med bil. I stället för att gå till de lokala affärerna så började folk åka in till centrum. Infrastruktur är viktigt då den omfördelar tillgångar. För små orter kan det ha en

negativ inverkan på att vara i närheten eller ha för bra kommunikationer.

Erika Sandow, Umeå universitet berättade om sin forskning som bland annat belyser hur långpendling påverkar personers stressnivåer. I en heteronormativ parrelation innebär långpendling att den ena personen, oftast mannen, spenderar mer tid på att pendla och mindre tid för familjen. Partnern till pendlare, oftast kvinnan, blir tilldelad större hushållsansvar, speciellt gällande barn, och kan även leda till nedgång i arbetstid.

Resultat

Resultatet av arbetet är att social hållbarhet ingår som ett särskilt samverkansområde i trafikstrategin. Enligt trafikstrategin måste tillväxt och konkurrenskraft förstås ur ett jämställdhetsperspektiv, vilket förutsätter statistik uppdelad på kön och att analyser görs utifrån en förståelse av stråkets könade landskap (metod, utvecklad av Umeå kommun), dvs. en kunskap kring arbete, ekonomi, utbildning och familjebildning.

Umeå kommun

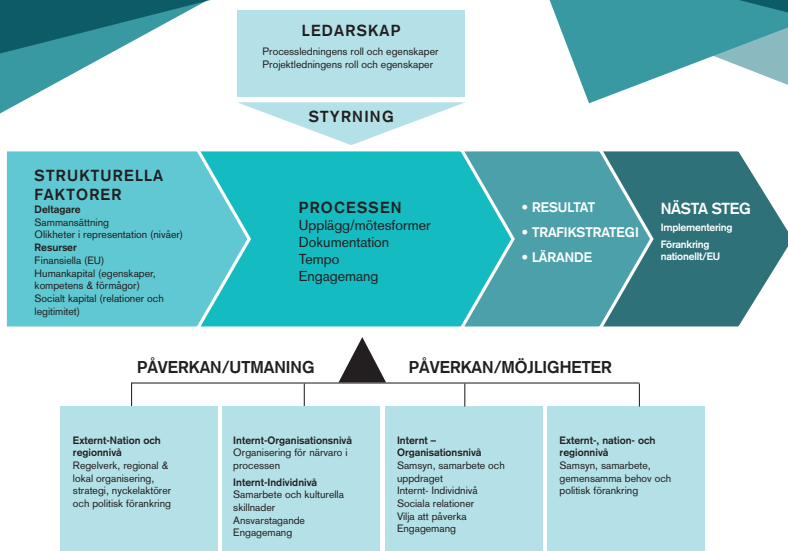
+46 9 016 1232

Jämställdhetsstrategi | Övergripande planering

Linda Gustafsson

+46 70 611 1044

linda.gustafsson@umea.se



Följeforskning

Ett fölieforskningsuppdrag följer och analyserar processer och lägger stor vikt vid att bidra till process- och projektledning redan under den tid projektet pågår. Fölieforskarens uppgift är därför i hög grad att agera bollplank samt leda analysseminarier med deltagare i de studerade processerna för att bidra till reflektion och kunskapsutveckling kopplat till relevant forskning.

Närvaro under hela processens gång ger möjlighet till såväl observationer som intervjuer och informella samtal med både deltagare och projekt-/processledning.

Fölieforskningsuppdraget i utveckling av en gemensam trafikstrategi handlar om att delta vid projektmöten, löpande redovisa iakttagelser och analyser till projektledningen, samt fungera som ett kontinuerligt stöd till processen och projektledningen. Avslutningsvis dokumenteras arbetet i en skriftlig rapport som bygger på omfattande forskning kring strategiska nätverkssamarbeten och hur sådana kan organiseras för att underlätta framväxten av samsyn, nya strukturer och innovativa lösningar.

Till grund för fölieforskningen och utveckling av modellen ligger således faktorer som identifierats som betydelsefulla inom nätverksforskningen. Analysmodellen bygger

på att nätverkssamverkan kring utveckling av en gemensam trafikstrategi har varit en komplex process som har påverkats av ett antal externa såväl som interna faktorer. Strukturella faktorer som gruppens sammansättning, finansiella resurser, humankapital och socialt kapital är centrala i modellen, liksom projekt- och processledarnas roller och egenskaper i utformning och styrning av processen. Val av mötesformer, dokumentation och tempo identifierades som viktiga faktorer i processen, samt vilket inflytande detta hade på deltagarnas engagemang i processen.

Modellen och processen åskådliggör sambandet mellan deltagarnas engagemang, hur detta också påverkade processen, resultaten och förutsättningarna för det fortsatta arbetet. Modellen sammanfattar och analyserar samverkansprocessen jämte forskning och kan därför användas som metodstöd i andra komplexa samverkansprojekt.

Fölieforskare

Processeriet AB

Edith Andresen
+46 70 307 2100
Edith.andresen@miun.se



Dialog om gränsöverskridande infrastrukturplanering

Bakgrund och syfte

Dagens samverkan mellan nationella trafikmyndigheter i Norden är begränsad och bristande samverkan riskerar att skapa eller förstärka gränshinder i hela Europa. Det gäller investeringar, men även drift och underhåll. Därtill riskerar infrastrukturobjekt i gränsregioner att kontinuerligt nedprioriteras i de nationella beslutsprocesserna. Därför behöver de nationella planerings- och beslutsprocesserna genomlysas, analyseras, dokumenteras och resultatet kommuniceras.

Utgör de nationella processerna för infrastrukturplanering ett gränshinder?

Tillsammans med systerprojektet E12 Atlantica BA3NET har E12 Atlantica Transport skapat ett dialogmaterial som kommunicerats med de nationella transportmyndigheterna i Norge, Sverige och Finland. Dialogmaterialet baseras på rapporter som beskriver och utreder nationella planeringssystem och underlag för prioritering av infrastruktur utifrån ett gränsöverskridande perspektiv. Det visar sig att skillnaderna mellan länderna i praktiken är små. Både Norge och Sverige har exempelvis rullande 12-åriga nationella transportplaner med en aktuell planeringsperiod för 2018–2029. Även Finland överväger att införa motsvarande modell.

En nyckelfaktor visar sig vara finansieringslösningar. Idag finns det brister i pla-

neringsunderlag, alternativ till anslagsfinansiering saknas och dessutom saknas gränsöverskridande arenor för samtal och förhandlingar. Det krävs ett förtydligat uppdrag till de nordiska transportmyndigheterna från den nationella nivån som möjliggör ett relevant nordiskt planerings- och finansieringsunderlag.

Mot en gränsöverskridande infrastrukturplanering!

Kunskapen som projektet skapat har kommunicerats till de nationella transportmyndigheterna och har för första gången skapat en gemensam bild av läget och en stor samstämmighet om behovet att hantera de brister som dagens nationella strukturer skapar. Det finns en vilja att nu genomföra konkreta åtgärder för att skapa ett mer gränsöverskridande synsätt och därmed ett effektivare sätt att planera och investera i infrastruktur.

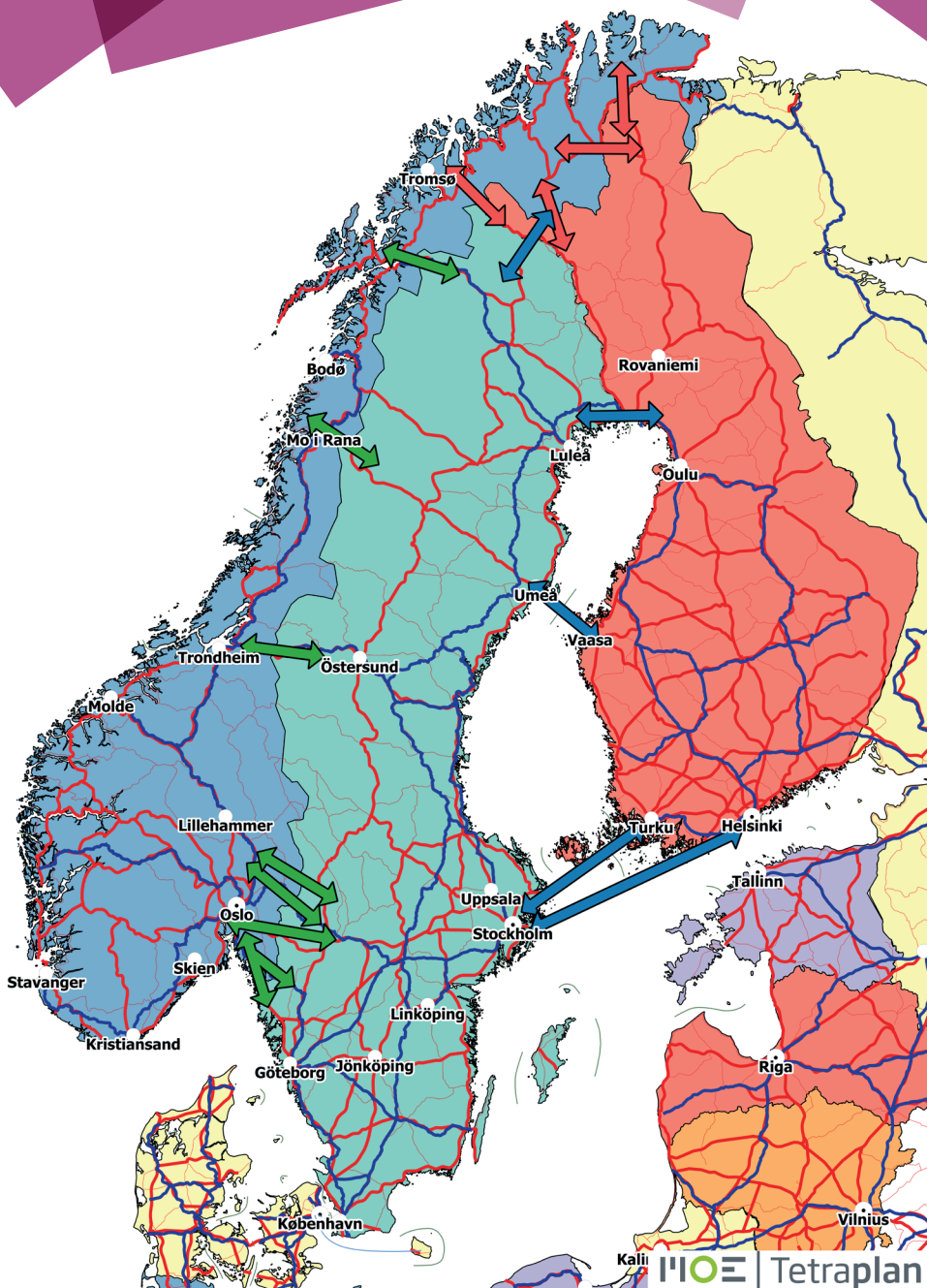
E12 Atlantica Transport i samarbete med E12 Atlantica BA3NET och BA-regionens tre universitet; Umeå, Vasa och Nord universitet

Jesjo Konsult

Jerker Sjögren

+46 70 266 8886

jerker.sjogren@jesjo.se





Kalkylmodeller för gränsöverskridande transportprojekt i Norden

Genomförs av E12 Atlantica Transports systerprojekt E12 Atlantica BA3NET

Delprojektet undersöker och analyserar förutsättningar för samhällsekonomiska analyser och beslutsunderlag för infrastrukturplanering av gränsöverskridande transportprojekt i Botnia-Atlanticaområdet. Arbetet sker i samverkan med berörda Trafikmyndigheter och forskningsmiljöer inom området.

Nationellt fokus

I alla tre länder finns riktlinjer för hur samhällsekonomiska analyser av investeringar i de nationella transportsystemen ska genomföras. Kalkylerna är uppbyggda på likartade sätt och utgår ifrån liknande värderingar. Metoderna och modellerna har alla ett starkt fokus på nationella transporter och är inte anpassade för att analysera hur effekter av investeringarna fördelas mellan olika länder. Metoderna har därför svårt att utvärdera och värdera effekter av gränsöverskridande transportprojekt på ett likartat sätt som nationella transportprojekt. Skillnader mellan

beräkningsmetoder och värderingar gör också att direkta jämförelser och en övergripande nordisk rangordning av gränsöverskridande transportprojekt inte är möjlig.

Resultat

Delprojektet betonar vikten av nordiska riktlinjer och metoder för planering och utvärdering av gränsöverskridande transportprojekt. Delprojektet tar dessutom fram underlag för fortsatt utveckling av nationella kalkylmodeller och beräkningsmetoder för att på ett bättre sätt än idag kunna analysera och utvärdera investeringar i gränsöverskridande transportprojekt.

Genomförs av projektet E12 Atlantica BA3NET

Umeå universitet

Centrum för Regionalvetenskap
(CERUM)



E12 – gränslös samverkan

Partnerskapets vision för regionens utveckling

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, välbästand 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.

EGTC

EGTS (Europeisk gruppering för territoriell samverkan, EGTC på engelska) sätter tydliga ramar för hur samverkan ska ske genom ett färdigt koncept.

Samverkansformen är en modell för långvarig samverkan och ger stark handlingskraft, då den är en juridisk person. Därför blir samverkan också mindre beroende av en stark vilja eller någon/några specifika drivkraftiga personer i regionen.

Lycksele kommun

Grete Vesteraas

+46 9 501 6258, +46 70 230 0218

grete.vesteraas@lycksele.se



Grönsaker över Kvarken

Under delprojektets gång har denna delaktivitet tagit kontakt med ett antal odlare och producenter i Öster- och Västerbotten. Tanken har varit att med större insikt i varandras verksamhet och behov kunna komplettera och utvecklas på varsitt håll. Effektiverat utbyte av kontakter och produkter för att få respektive verksamhet att växa och/eller bli mer lönsam är en grundpelare för samarbetet.

Delprojektets resultat

Under förra året ökade Grönsaksfabrikens handel med Österbotten markant och vi ser en tydlig trend att detta kommer att fortsätta. Redan idag kommer 100 % av vissa råvaror från Österbotten och vi har väldigt många intresserade kunder för vårt förädlade sortiment. Vi har bestämt oss för att arbeta väldigt nära en samarbetspartner i Finland för att underlätta vårt kontakt- och produktutbyte.

Nästa steg för oss är att utveckla transportledet eftersom en ökad frekvens av transporter med stor sannolikhet också kan öka den transporterade volymen. En fungerande handel med färskvaror kräver ett regelbundet och relativt frekvent flöde av varor för att kunna vara konkurrenskraftig.



Grönsaksfabriken Norr AB

+46 904 2160

info@gronsaksfabriken.se



Hållbara logistiklösningar

Maxmoduler Produktion AB är ett företag i Lycksele som tillverkar bodar/moduler. Företaget sysselsätter i dag 70 personer och producerar ca 1150 bodar årligen. Maxmoduler i Lycksele transporterar idag alla moduler/bodar på gummihjul, men önskade göra en testkörning med sina bodar från Lycksele ut till kunder via järnvägen till Stockholm respektive Göteborg. Delprojektet startade i november-december 2016.

Syfte

Delprojektet syftade till att hitta hållbara logistiklösningar för att på ett mera miljövänligt sätt transportera företagets slutprodukt från E12 Atlantica-regionen till kunder i Stockholm och Göteborgsområdet.

Pilotdelprojektet pågick i 6 månader med förarbete/planering och ett genomförande med två tågtransporter under våren 2017.

Resultat

Utfallet blev mycket bra, men för att få till en långsiktig lösning måste ett längre avtal tecknas med en järnvägstransportör som

helst redan finns etablerad så vagnar kan beställas/läggas in i permanenta tåglägen. Testet visar att skillnaden på transportkostnad mellan Stockholm och Göteborg endast är 25 % dyrare medan avståndet är längre, så ju längre transport desto bättre ekonomi.

Järnvägsbranschen är något av en svår och "sluten" värld. Att komma in i systemet och köpa en järnvägstransport sker inte över en dag. Därför är risken stor att en kund ger upp och faller tillbaka på gummihjuls-transport innan lösningen är klar.

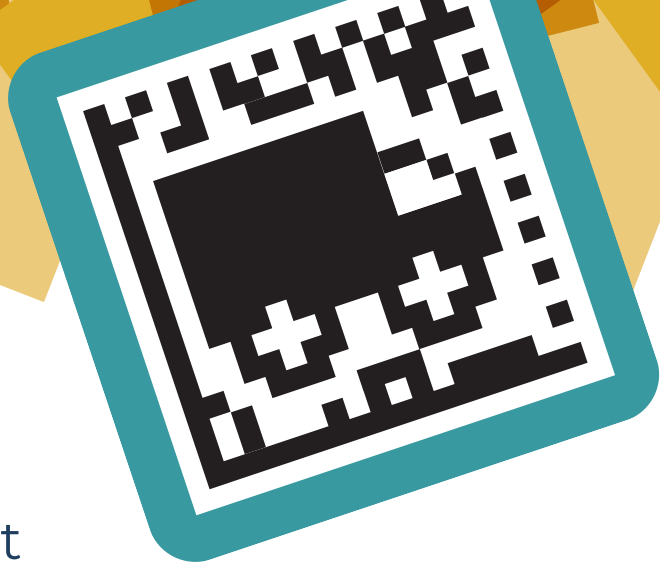


Lycksele kommun

Grete Vesteraas

+46 9 501 6258, +46 70 230 0218

grete.vesteraas@lycksele.se



Digitaliserat Transport Management System (TMS)

TMS är ett transporthanteringssystem speciellt för tids- och affärskritiska transporter av högt värde.

Systemet används inom varu-uppföljning, bildbevis och förutseende varningar i alla skeden av transporten för att öka pålitlighet och beredskap.

Systemet följer upp enskilda varors tillstånd och transportskede. Proaktiva varningar används för att hålla alla parter uppdaterade. Varorna som följs kan vara lastpallar, vagnar, lådor eller individuella produkter. En stor fördel jämfört med traditionella system är att alla parter kan ta del av informationen, inte bara transportbolaget.

Systemet är moln-baserat och vanliga mobiler används för uppföljning ute på fältet. Bildbevis av varorna eller lagringens tillstånd kan krävas vid varje skede av transporten. Ifall transporten blir försenad eller frakten blir skadad, är detaljerna tillgängliga för sändaren, mottagaren och transportbolaget. Varningar skickas automatiskt per e-post eller sms till fördefinierade mottagare.

Delprojektets resultat

I delprojektet har en pilot genomförts med två transporter där gränsoverskridning med kombinerad transport (lastbil och färja) ingick. De inblandade parterna var nöjda med resultatet och såg nyttan för sin verksamhet.

Flexibilitet

Integration med existerande system kan skapas så att man lättare kan ta emot information från sändaren och att information om varorna kan föras in i exempelvis lagerhanteringssystem hos mottagaren.

Medan utredning av fraktskador underlättas med hjälp av varu-uppföljning och bildbevis så kan systemet ta ett steg längre. När även reklimationsärenden sköts med hjälp av samma system så är hela transportens livscykel täckt.

Systemet kan också användas till att förhindra att förfalskningar och oäkta eller stulna varor kommer i omlopp. Antifake och illicit trade utgör 3000 miljarder eur i kostnad, dvs. lika mycket som själva logistiken.

UPC Consulting Ltd / UpCode Ltd.

CEO

Sture Udd
+358 6 321 8010

Sales

Pekka Karhunen
+358 505 772 372

Technology

Kristoffer Jansson
+358 503 100 079



Transporter mellan Mo i Rana och Umeå med omlastning i Storuman

E12 trafikeras dagligen av ett stort antal lastbilstransporter med långväga gods. En andel av dessa transporter består av enhetligt gods och sker på mer eller mindre regelbunden basis. E12 Atlanticas "Case Storuman" har uppkommit från tanken att försöka skapa ett transportupplägg som kombinerar lastbil och järnväg och som kan attrahera dessa transporter. Omlastningsterminalen i Storuman får en central roll i detta upplägg och transportsystemets uppbyggda multimodala kapacitet och potential kan därmed tas tillvara och nyttiggöras.

Under delprojektperioden har inledningsvis tre möten hållits med olika intressenter: ett på Umeå Energi, ett möte i Storuman och slutligen en träff i Mo i Rana med intressenter från Mosjöen och Mo i Rana.

Resultat

Delprojektet resulterade i ett diskussionsunderlag att använda i det fortsatta arbetet samt en grov kostnadsjämförelse. En plattform för

möten mellan olika intressenter har också skapats. Ett par exempel kan noteras där fortsatta samtal om affärsmässig samverkan har hållits som följd av delprojektets aktiviteter. Dessutom identifierades ytterligare volymer som kan vara intressanta för upplägget.

Framtiden

Utfallet av "Case Storuman" är ett värdefullt underlag för fortsatt arbete. Arbetsgruppen är överens om att målsättningarna som sattes upp för delprojektet fortfarande är intressanta och realistiska att uppnå. Järnvägsinfrastrukturen utvecklas successivt och så även det kommersiella utbudet av transportupplägg. Många nya investeringar i infrastrukturen planeras i E12-stråket som i olika grad påverkar förutsättningarna för delprojektet. Däribland kan nämnas en ny färja över Kvarnen med landinvesteringar på ömse sidor, elektrifiering av Tvärbanan Hällnäs-Storuman samt utbyggnad av Norrbotniabanan med en järnvägsterminal på Dåva.

Processledare

Isabella Forsgren

+46 70 326 1260

isabella.forsgren@umea.se

Biträdande processledare

Johnny Holmgren

+46 70 920 3738

johnny.holmgren@storuman.se

Trafikmätning

Syftet med delprojektet är att utreda hur trafikmätningar genomförs längs E12-stråket samt hur de datainsamlingar som genomförs – framförallt över landsgränserna – påverkar beslutsunderlag för infrastruktur i Norge, Sverige och Finland. Det är av stor vikt att analysera hur arbetspendling, godstransporter samt turism- och besöksnäringens behov av god tillgänglighet kan främjas med hjälp av korrekta mätmetoder och mätdata ur ett prioriteringsperspektiv för infrastruktur.

Delprojektets innehåll

Uppdraget går ut på att beskriva och analysera trafikflöden längs E12-korridoren utifrån befintliga och insamlade trafikmätningar för väg E12 och intilliggande vägar. Uppdraget sammanfattas i en rapport som omfattar:

- En kort redogörelse av hur trafikmätningar genomförts i Norge och Sverige i det statliga vägnätet tillsammans med en redovisning av tillgängliga trafikmätningar (dvs. officiell statistik).
- En analys av hur metoder för trafikmätning och skillnader i dessa mellan Norge och Sverige (realtidsmätning kontra årsdygnstrafik m.m.) eventuellt kan påverka beslutsunderlag för infrastrukturplanering/prioritering.
- En fördjupad analys av hur olika typer av säsongsbundna variationer påverkar resultat från trafikmätningar kopplat till den valda mätmetoden och det sätt på vilket mätvärdet räknas upp till Åtgärdsvalsstudien. Denna del bör bygga på fördjupad statistisk analys och datasimuleringar.



Vännäs kommun | Samhällsbyggnadsförvaltningen

+46 9 351 4000

vannas.kommun@vannas.se

www.vannas.se



Åtgärdsvalsstudie E12 Vännäs-Lycksele

Åtgärdsvalsstudien är ett första steg i planeringsarbetet med att förbättra transportsystemet. Arbetet utgår från tidigare utförda utredningar för hela E12.

Hittills har en av de två planerade workshopparna genomförts. I arbetet deltog företrädare för kommunerna, regionen, kollektivtrafiken, åkerinäringen och berörda byföreningar.

Trafiksäkerhet och framkomlighet i fokus

En stor samsyn rådde bland mötesdeltagarna om att huvudproblematiken är vägens dåliga framkomlighet och brister i trafiksäkerheten. Vägen är smal, krokig och går genom flera byar där hastigheten är sänkt och konflikter uppstår mellan lokalboende och genomfartstrafikens behov. Till det kommer problem som följer av att det saknas gång- och cykelvägar i byar, att det är svårt att ta sig till och från busshållplatser, att hållplatserna är bristfälligt utformade och att restiden för bussresenärer är för lång.

I regionen finns många 70/90-vägar där det sedan tidigare är känt att olycksrisken är större än på andra vägar. Trafiksäkerhetssituationen på E12 har analyserats utifrån tillgänglig statistik över olyckor i STRADA (Swedish

Traffic Accident Data Acquisition). STRADA är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet.

Mellan 2000 och 2017 har 184 olyckor med personsador rapporterats på sträckan. Av dessa är 3 dödsolyckor och 16 allvarliga olyckor. Den absolut vanligaste olyckstypen är en singelolycka vilka utgör mer än hälften av olyckorna. Många har fått sladd eller tappat kontrollen över bilen vid kurvor eller vid möten.

Delprojektets resultat

Arbetet resulterar i en rapport som belyser brister och möjliga åtgärder. I arbetet ingår också att göra en samlad effektbedomning för att bedöma den samhällsekonomiska nyttan.

Arbetet med åtgärdsvalsstudien kommer att färdigställas under 2018. Åtgärdsvalsstudien förväntas bli ett underlag för fortsatt planering av åtgärder längs vägsträckan.

Tyréns AB

+46 10 452 2000
maria.hilden@tyrens.se
www.tyrens.se

Godstransportbehov i Vindelns kommun

Syftet är att samla in underlag på gods-transportvolymerna från och till företag i Vindelns kommun för att få en uppskattning över vilka volymer och typer av gods som transporteras och skulle kunna transporteras på E12-stråket över Kvarken.

Utredningen innefattar data om typ av varor, volymer, varuvärde, transportsätt och -vägar, varifrån insatsvarorna kommer och vart färdiga produkter sänds.

Data sammanställs i tabeller och kartor samt sammanfattas i ett PM.



Partner

Rototilt, Cranab, Indexator, Hällnäs handelsträdgård, Vimek, Tegsnässkidan, Protab, Bäckströms åkeri, Fahlgrens, Br. Larssons snickeri Åmsele, Bussgods/DHL

Partnerskapet

Projektet E12 Atlantica Transport baseras på gränsöverskridande samarbete mellan aktörer i Finland, Sverige och Norge längs E12-stråket.

Partner

Kvarkenrådet (leadpart, FI), MidtSkandia (NO), Blå Vägen (SE), Region Västerbotten (SE), Österbottens förbund (FI), Nordland fylkeskommune (NO), Vasaregionens Utveckling AB VASEK (FI), Umeå kommun (SE), Vännäs kommun (SE), Vindelns kommun (SE), Lycksele kommun (SE), Storumans kommun (SE), Infrastruktur i Umeå AB INAB (SE), Rana Utviklingsselskap AS (NO), Rana kommune (NO), Polarsirkelen Lufthavnutvikling (NO), Mo i Rana Havn (NO), Mo Industripark AS (NO), Alstahaug havnevesen KF (NO), Helgeland Havn IKS (NO)



EUROPEISKA UNIONEN

Interreg
Botnia-Atlantica

Europeiska regionala utvecklingsfonden



KVARKENRÅDET
MERENKURKUN
NEUVOSTO

