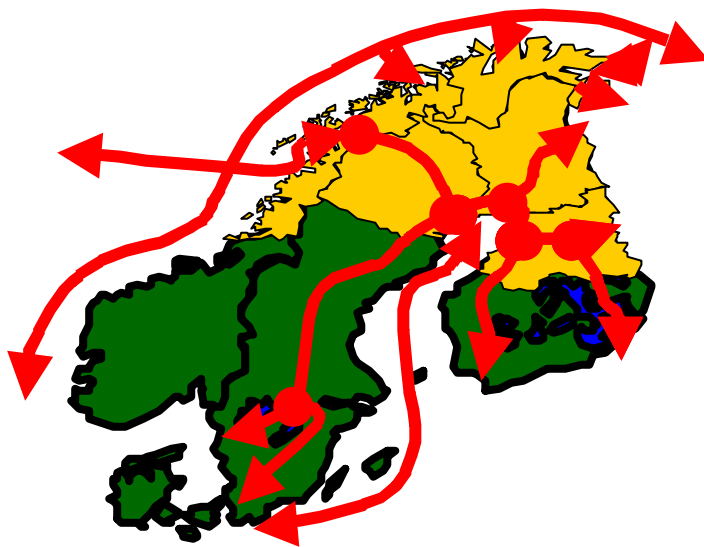


Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten



November 2000

INNEHÅLL

Sammanfattning

1. Bakgrund och syfte.....	1
1.1 Aktörerna.....	1
1.2 Logistikens betydelse.....	1
1.3 Kritiska strategiska faktorer och mål.....	2
2. Planer och samordning.....	3
2.1 Det nationella fokus – brist på samordning.....	3
2.2 Befintliga planer och åtgärder.....	4
2.3 Krav till framtida infrastruktur och logistik.....	6
3. Marknadsutveckling.....	8
3.1 Optimering av transportkorridorer.....	8
3.2 Krav till logistiksystemen.....	9
3.3 Flöde och volymer.....	10
4. Masterplan och åtgärdsområden.....	13
4.1 Inledning.....	13
4.2 Förslag på prioriterade områden.....	15
4.2.1 Utveckling av befintlig järnväg. Ny kustnära järnväg runt ”Bottenviken” och spårviddsväxlare för öst-väst transporter.. Kapacitetsåtgärder och bärighet.	15
4.2.2 Samordning av sjöfarten i Bottenviken. Samarbete hamnar.....	16
4.2.3 Förbättring av ramvillkoren för företagen.....	17
4.2.4 Klargöra förutsättningar för en Atlantkorridor.....	18
4.2.5 Utveckling av system för kombiterminaler och lastbärare.	
4.2.6 Beslut om terminalsystem för Nordkalotten.....	19
4.2.7 Förbättring av vägsystemet.....	20
4.2.8 Användelse av informationsteknologi för logistisk planering och upphandling.....	21
4.2.9 Utveckla hög logistikkompetens.....	22
4.3 Förslag på organisatorisk struktur på vidare samarbete.....	23

Masterplan – Sammanfattning

Basindustri och myndigheter på Nordkalotten i Sverige, Finland och Norge har bildat ett partnerskap för att arbeta med gemensamma frågor som syftar till att utveckla näringslivet i regionen och förbättra dess villkor. Partnerskapets första åtgärd har varit att utveckla en "Masterplan" för samverkan inom logistik och infrastruktur, då behoven anses störst och potentialen högst för ett samarbete inom detta område.

Nordic Explorer AS har utarbetat denna Masterplan. Det anlitate konsultteamet är Morten Tveten, Jon Berge, Stig Nerdal, Nils Sandberg och Pekka Kess.

Partnerskapet föreslår åtta konkreta områden för samarbetet som dels syftar till att lösa dagens behov och dels fanga upp morgondagens utmaningar. Samtliga åtta förslag bedöms som viktiga, men kan ha olika tidsperspektiv och vara av olika intresse för företagen. Egna projektförslag måste utarbetas för varje område.

- **Utveckling av befintliga järnvägar i Sverige och Finland, särskilt runt Bottenviken. Förbättrad terminalteknik och spårviddsväxlare för öst-väst transporter.** En orsak till att den öst-västliga förbindelsen används i så liten omfattning är att det saknas lämplig infrastruktur mellan Sverige och Finland – en annan är historiska skäl. Det finns nu ett ökat intresse för att frakta stora volymer av skogsråvara, skogsprodukter och malm via järnväg över Torneå/Haparanda. Om flaskhalsen vid gränsen försvinner, öppnas även möjligheter för effektiv logistik och kombilösningar från väst till öst och även från syd till nord med stora råvara- och färdigvarutillgångar. Ökad volym betyder behov av bättre kapacitet söderut på det finska och svenska järnvägsnätet (bärighet, mötesstationer). Det svenska nätet har också stor betydelse för Nord-Norge, då all transport med järnväg norr om Bodö går via Sverige.
- **Samordning av sjöfarten i Bottenviken – samarbete mellan hamnarna.** De största volymerna fraktas med fartyg (över 50%). Även med möjligheter för ökad järnvägstransport, kommer sjöfarten att spela en viktig volymmässig roll. Det finns stor potential för att samordna transporter på svensk och finsk sida, och man måste få till stånd ett närmare samarbete mellan hamnarna och specialisering.
- **Förbättring av ramvillkoren för företagen och transportörerna (avgifter, stöd).** Företagen i de tre länderna på Nordkalotten har olika ramvillkor. I Sverige och Finland finns det t.ex. transportstöd som motiverar till etablering av logistik som inte är affärsmässigt optimal. Järnvägens banavgifter är av olika storlek, med mycket högre avgifter i Finland. Sjöfartsavgifter leder till olikheter mellan transportslagen. Skatter och byråkratiska system bidrar också till olikheter. Det finns potential att kunna uppnå över 30% lägre kostnader om ramvillkoren harmoniseras och inriktas på ett gemensamt sätt.
- **Utveckling av system för kombiterminaler och lastbärare. Beslut om terminalsystem för Nordkalotten.** Terminalerna är utvecklade som en del av den nationella infrastrukturen och logistiken. Det finns en rad olika tekniska lösningar för hantering av flödet, men ingen koordinering med andra terminaler. Det finns också många terminaler i regionen och det vore önskvärt med en koncentration till några centrala högproduktiva specialiserade och integrerade kombiterminaler med samma utrustning. Dagens terminalsystem resulterar i dubbelt så högt pris som i konkurrerande länder.
- **Klargöra förutsättningarna för en Atlantkorridor.** Korridoren spelar en viktig roll för den norska kusten och mellan Ryssland och omvärlden. Potentialen ökar med fyndighet av gas och olja i Barents Hav och som en alternativ korridor för insatsvaror som olja, kol och sinterkol till basindustrin. Det finns också stora möjligheter för utförsel från Nordkalotten till översjö-destinationer via Atlantkorridoren. Här måste korridorens roll ses över med anknytning till EU:s mål för BEATA-området och som ett reellt alternativ till järnväg och sjöfarten i Bottenviken.

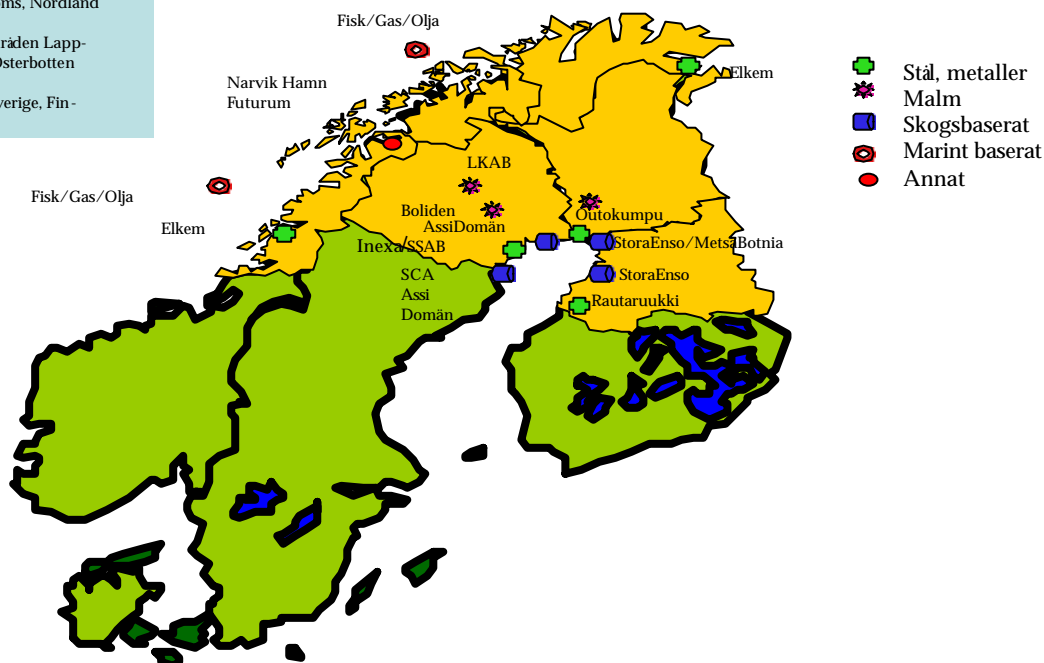
- **Förbättring av vägsystemet.** Basindustrins konkurrenskraft är också avhängigt av en effektiv råvaruförsörjning. Speciellt råvaruförsörjningen med bil drabbas av dålig vägstandard. Brist på underhåll och tjälproblem leder varje år till extra kostnader på många hundra miljoner kronor i Sverige och Finland. Det har tagits initiativ till en reell förbättring. Detta initiativ stöds av partnerskapet. I Norge saknas sammanhängande vägförbindelse nord- syd genom Norge och västerut mot Lofoten. Avstängda vägar vintertid är ett annat problem som förhindrar effektiv logistik.
- **Implementering av informationsteknologi för logistisk planering och upphandling.** Brist på returlast är ett problem och ger dåligt kapacitetsutnyttjande och hindrar containerisering. IT möjliggör bättre planering och kunskap om transportalternativ. E-handel inom logistik är dessutom en prioriterad åtgärd inom EU. Med världsledande IT-aktörer i regionen finns det goda möjligheter att utveckla en gemensam elektronisk transportmarknad på Nordkalotten.
- **Utveckla logistikkompetens.** En allt större del av den strategiska affärskompetensen flyttar ut ur regionen och till huvudkontoren. Det uppstår brist på lokal förankring av utbildning och kunskap i de övergripande frågorna. En sådan kompetens är strategiskt logistik-kunnande, inte minst för utvecklingen av små och medelstora företag. En kraftfull satsning av universiteten på logistik av tunga flöden i avlägsna regioner skulle uppskattas av företagen och ha relevans även i andra delar av världen

Bakgrund, mål och syfte

Som "Nordkalotten" definieras Norrbottens län, Lapplands, Norra Österbottens och Kajana landskapsområden, fylkena Finnmark, Troms och Nordland. Dessutom berörs Västerbottens län av projektet. Företagen i partnerskapet svarar för 60-70% av näringslivets arbetstillfällen inom regionen.

Myndigheterna

Länsstyrelsen Norrbottens
Län
Finnmark, Troms, Nordland
Fylker
Landskapsområden Lapp-
Land, Norra Österbotten
Kajana
Banverket i Sverige, Fin-
Land, Norge



Arbetet med planen har skett under år 2000 inom ramen för EU:s strukturprogram Interreg II a, och har finansierats av EU och partnerskapet.

Planens utgångspunkt är näringslivets, och då främst basindustrins, behov. Utöver detta kommer planen att direkt och indirekt tillgodose hela näringslivet i regionen och bidra till en

positiv utveckling av samhället i allmänhet, då både näringsliv och samhälle är beroende av basindustrins överlevnad.

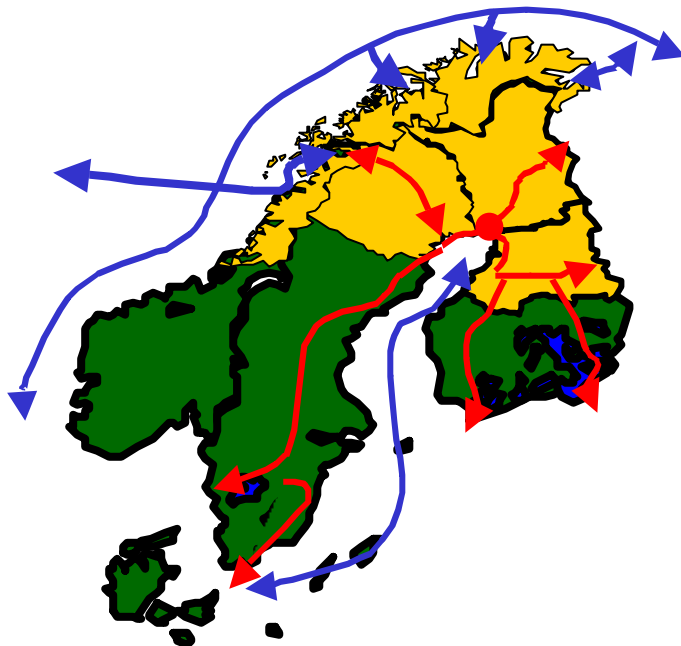
Infrastruktur och logistik har generellt sett stor betydelse för Nordkalotten. Små och medelstora företag och de stora basindustriella företagen i regionen är i mycket hög grad råvarubaserade med stora volymmässiga behov av in- och utgående transporter. Logistikkostnaderna för företagen på Nordkalotten är ungefär dubbelt så höga som konkurrenternas kostnader på kontinenten. Goda infrastruktur- och logistiklösningar är därför av största betydelse för att säkra näringslivets överlevnad i regionen.

En optimal logistik och infrastruktur kan bara uppnås genom en samverkan mellan aktörerna. Masterplanens syfte är därför att skapa en dynamisk arena för ett sådant samarbete och ett verktyg för att åstadkomma en flödes- och kostnadsmässig optimering av godstransportlösningar både inom och till och från regionen.

Masterplanen är även ett viktigt verktyg för att påverka beslutsfattare - i regionen, nationellt och övernationellt - så att de får insikt i regionens behov och kan bidra till en positiv utveckling.

Flödesbeskrivning: Nuläge och framtid

Dagens flöde begränsas av infrastrukturens historiska utveckling - en infrastruktur som inte är idealisk med tanke på näringslivets behov och framtida möjligheter. I huvudsak går flöden i fem transportkorridorer. Korridorerna avspeglar företagens organisering av den egna logistiken. Ett syfte med Masterplanen är att utveckla korridorerna till högeffektiva transportstråk.



Det är mycket stora volymer som fraktas genom transportkorridorerna. Transporternas totalvolym uppgår till ungefär 162 miljoner ton varav ungefär 105 miljoner ton går internt på Nordkalotten.

Matrisen ger en översikt på estimerade godsvolymer nedbrutet på viktigaste gods- och transportslag. Alla uppgifter redovisas i miljoner ton.

	Väg	Sjö	J-väg	Total
Skogsråvara/ved				
Internt Nordkalott	11,1		1,5	12,6
Norden Till	4,3		0,5	4,8
Från				
Övrigt Till	1,5	1,0	0,5	3,0
Från				
Subtotal	16,9	1,0	2,5	20,4
Papper/massa/träd				
Internt Nordkalott				
Norden Till			0,8	0,8
Från				
Övrigt Till		3,5	0,4	3,9
Från				
Subtotal		3,5	1,2	4,7
Stål/metaller				
Internt Nordkalott			2,0	2,0
Norden Till			0,1	0,1
Från	0,2		2,4	2,6
Övrigt Till		0,8		0,8
Från		2,3		2,3
Subtotal	0,2	3,1	4,5	7,8
Malmer				
Internt Nordkalott *)	0,7	2,8	2,1	5,6
Norden Till				
Från		1,5		1,5
Övrigt Till		18,0	18,0	18,0**)
Från				
Subtotal	0,7	22,3	20,1	25,1
Fisk				
Norden Till				
Från	0,2	1,0	0,2	1,4
Övrigt Till				
Från	0,1			0,1
Subtotal	0,3	1,0	0,2	1,5
Övrigt (insatsvaror/konsumtion)				
Internt Nordkalott	76,0	4,3	0,5	80,8
Norden Till	1,0	3,0	1,5	5,5
Från	3,0	2,4		5,4
Övrigt Till	1,0	7,4	0,5	8,9
Från	1,5	1,0		2,5
Subtotal	82,5	18,1	2,5	103,1
TOTAL	100,6	49,0	31,0	162,6

*) Malm för export ej medtaget

**) Totalvolym sjö och jväg

Det är omöjligt att ge ett exakt svar på hur framtida volym och den "optimala strukturen" ser ut. Mycket beror på hur effektivt korridorerna kan utvecklas. Två saker kommer att påverka volymen

- Ökad produktion, vilket inom 5 – 6 år kommer att uppgå till 10 – 15 miljoner ton utöver dagens nivå. Nästan alla företag planerar en ökning (estimat).

LKAB	18 milj ton	23 milj ton
Outokumpu	0,6 milj ton	1,2 milj ton
AssiDomän	1,0 milj ton	2,5 milj ton
SCA	1,3 milj ton	1,6 milj. ton
Rautaruukki	2,9 milj ton	2,9 milj ton
Inexa	0,2 milj ton	0,2 milj ton
Fisk på jvg	0,1 milj ton	0,2 milj ton
Olja/ gas	0 milj ton	5,0 milj ton
SSAB	1,5 milj ton	2,1 milj ton
Boliden	0,1 milj ton	0,15 milj ton
Totalt	25,7 milj ton	38,8 milj ton



Detta är uppgifter som är lätta att förutse – det tar tid att bygga upp kapacitet med nya verk.

- Ändrad industristruktur. Detta är den verkligt dramatiska förändringen, som dessutom är mycket osäker då dessa förändringar sker plötsligt

Andra faktorer som påverkar företagen att fatta affärsmässiga beslut om att använda korridorerna är följande:

- Tekniska faktorer (t.ex. banprofil, bärighet, spårvidd, standardiserad utrustning)
- Kostnader (t.ex. sjötransport kontra järnväg)
- Ramvillkoren (t.ex. stöd, avgifter, miljökrav)
- Användning av ny teknologi (t.ex. IT)
- Hur snabbt den ryska markanden öppnas (t.ex. råvaror över Vartius)
- Finansiering och inhemsk prioritering av resurserna (t.ex. hur snabbt man kommer i gång med utbyggnad av ny infrastruktur)

Planer, objekt och principiella diskussioner

Utvecklingen har präglats av en nationell planering och företagsstruktur. Innebörden av detta är

- Inrikes prioritet i nord – sydlig riktning på all infrastruktur
- Subventioner som favoriserar inhemska företag och infrastruktur
- Planering som präglas av vad som behövs av åtgärder inom eget län/fylke
- Det finns en mängd av analyser och rapporter, men samordning saknas i genomförandet
- Basindustrin har gjort sina egna prioriteringar och styrs av affärsmässighet. Företagen berörs alltmer starkare av ramvillkoren än förut.

Brist på samordning leder till ineffektiva transportsystem med olika syn och prioriteringar mellan myndigheter och näringsliv.

Det kommer inför framtiden att bli omöjligt att prioritera det nationella tänkandet. En viktig orsak är att det under senare år har pågått, och fortfarande pågår, mycket stora strukturförändringar på alla plan i regionen – både politiskt och ute i företagen.

EU betonar särskilt kommunikation och dess roll för samhällsutvecklingen. Nordkalotten ingår i Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA), ett av fyra prioriterade utvecklingsområden för transport med forna öststatsländer - i norr främst med Ryssland. "Den nordliga dimensionen" inom EU ger ett politiskt innehåll till satsning på infrastruktur som ett prioriterat område. EU tänker regionalt och inte nationellt.

Företagen, speciellt basindustrin, genomgår stora strukturförändringar. Inom skogsbaserad industri har företagssammanslagningar (som t.ex. StoraEnso) medfört att tidigare gjorda logistikplaner inom den nationella ramen blivit inaktuella.

Stål och malm koncentrerar sin verksamhet till kärnområden och det sker kapacitetsförändringar vid anläggningarna inom regionen. Nya produkter med högre förädlingsvärde tillkommer då basindustrin integrerar framåt i värdekedjan. Industrins flöde av råvaror och produkter kommer att ta andra vägar med öppning mot andra marknader och med nya produkter.

Marknadens krav på färsk fisk i stället för traditionellt frusen och saltad förändrar kraven på transportsystem. Snabbhet, flexibilitet, just-in-time och regularitet är gemensamma nämnare för fiskindustrin och annan basindustri.

Energiproducerande industri håller på att starta nya projekt i Barents Hav. Det krävs nya logistiksystem för denna industri. Exempel på andra "nya" produktområden som kommer att förändra nuläget är export av gråberg och samordnade distributionssystem för konsumtionsvaror.

Förändringarna har redan lett till att de stora industriaktörerna planerar med utgångspunkt från regionala och globala prioriteringar i motsats till nationella.

Nationella och regionala myndigheter börjar inrikta sig på ett regionalt perspektiv på samma sätt som industrin och EU, även om huvudinriktningen fortfarande är inrikes. En annan sak är att det tar tid och behövs mycket stora investeringar för att förändra ett

transportsystem som i många hundra år varit inriktat på andra prioriteringar än vad som krävs för att lösa dagens och framtidens utmaningar.

Nedan redovisas några större satsningar och planer på Nordkalotten (en detaljerad redovisning av planer finns i Masterplanens faktadel.)

Järnväg

- **Kapacitets- och tekniska åtgärder :**
Mötesspår, banprofil på Finska nätet, Malmbanan, Stambanan, Haparandabanan och Piteåbanan
Spårviddsväxlare i Torneå/Haparanda
- **Nya järnvägar:**
Projekt Botniabanan och "kustnära" järnväg Kalix – Haparanda. Färdigställande av järnvägsförbindelsen Ledmozero-Kostamus via Vartius
- **Elektrifiering:**
Norra Finland, Haparandabanan, till och internt på Rautaruukkis anläggning i Brahestad.
- **Axellast och bärighet:**
STAX 25 ton på hela nätet
STAX 30 ton på Malmbanan

Sjö

- **Isbrytning:**
Bibehålla isbrytningstjänsten och kostnadsstrukturen
- **Koordinering:**
Behov av koordinering av sjöfarten i Bottenviken. Omläggning från sjöfart till järnväg för malmtrafiken och transportererna från StoraEnso till sjötransport systemet i Göteborgs hamn.
- **Ro-ro service:**
Införande av ro-ro service

Väg

- **Sekundär och tertiärvägnätet:**
Återställning av vägar i Norra Sverige och Norra Finland.
- **Huvudvägar:**
Upprustnings-, bärighets- och kapacitetsåtgärder på E-vägnätet och TEN-nätet
- **"Missing Links"**
Broar på E 6 och E 10 mot Lofoten
- **Framkomlighet**
Kapacitet och åtgärder för att säkra att öst-väst korridorerna är öppna vintertid.

Terminaler

Utveckling av kombiterminaler i Brahestad, Uleåborg, Kemi, Torneå/Haparanda, Luleå, Narvik.
Fraktterminal på Kallax flygplats.

Flyget

- Utveckling av terminaler i Uleåborg, Rovaniemi och Evenes
- Utveckling av fraktterminalen i Luleå- Kallax.

Företagens kravbild, marknadsutveckling, önskemål och krav.

De nya kraven på logistik har fått företagen att arbeta med optimering av transportkorridorer. T.ex. har SCA redan etablerat ett sjöbaserat system, medan AssiDomän implementerar systemtrafik på järnväg. StoraEnso planerar ett nytt logistiksystem, där ett alternativ är att överföra stora volymer till systemtåg. I dagsläget går transporter nord - syd. Endast blygsamma volymer går i riktningen öst - väst.

Det är uppenbart att man inte kan skapa ett "idealiskt" system som täcker alla intressen i regionen. Transportkorridorerna finns redan, men måste utvecklas på ett sådant sätt att flödet optimeras ur industrins och samhällets synvinkel. Den optimala utvecklingen är beroende av bolagens behov och följer inte nödvändigtvis dagens transportmönster. Målet för logistikutvecklingen blir därför att identifiera gemensamma nämnare såsom frekvens, bärighet och kapacitet. Alla kommer att gynnas av en infrastruktur med tillräcklig kapacitet som möjliggör kostnadseffektiva och planerbara transporter.

Dessa krav kan uppfyllas genom utveckling av högeffektiva transport-korridorer med god bärighet på huvuddistanserna och standardiserade och effektiva terminaler på rätt plats.

Viktiga kostnads- och kvalitetskrav för huvudflödena på Nordkalotten:

Flödesgrupp	I	II	III	IV	V
	Malm Skogsråvara Stålämnen Tunga containers	<u>Stål (rullar, profiler, stång)</u> Papper (som liner) Metallkoncentrat Sågat trä Massa	Stål (rostfritt, t ex i coils)	Finpapper Magasinpapper Kartong Fisk	Högvärdeprodukter Som elektronik och fisk
Kostnadskrav	Lågst	Lågst	Lågst +	Lågst ++	Medium/högst
Viktigaste kvalitetskrav	<u>Kapacitet på infrastruktur</u> Lastbärarkapacitet Hög frekvens	Systemkapacitet Flexibilitet Linjefrekvens	Teknik/nollskador Lastbärarkapacitet Hög frekvens	Linjefrekvens Tidsprecision Snabbhet	Max snabbhet Precision Hög frekvens

Några exempel på företagens mål och krav:

Effektivisering:

Industrin generellt:

Samarbete om korridorutveckling (flaskhalsar och problem), containerisering och kostnadsreduktioner.
Samordning av isbrytning

Skogsindustrin

Återställningsåtgärder för vägar i Norra Sverige och Norra Finland. Ökat kapacitet på järnväg.

Företagsspecifikt

- LKAB: STAX 30 ton.
- StoraEnso: Omläggning av skeppning från egen till kommunal hamn i Kemi. Alternativa transporter från Bottenviken, t.ex. järnväg via Torneå-Haparanda till Göteborg.
- Rautaruukki: Elektrifiering av järnväg till och inom verket i Brahestad.
- SCA: Samarbete om sjötransporter till/från Bottenviken.
- LKAB/Rautaruukki: Malm med järnväg till Brahestad.
- SSAB: Ökning av axellastar och vagnvikter på "ståpendeln"
- Inexa: Export via Haparanda

Genomförande av nya system:

AssiDomän: Omläggning från sjö till järnvägs-korridor till och från Europa.

SeaCombi: Ny linje från Luleå

Utredning av nya system, infrastruktur och ramvillkor:

Industrin/Banverket

- Utformning och lokalisering av kombiterminaler.
- Spårviddsväxlare och omlastning Haparanda/Torneå
- Utveckling av korridorer.
- Färdigställande av järnväg till Ryssland över Vartius.
- Banavgifter, sjöfartsavgifter, transportstöd, avreglering,
- TEN-och annan EU-finansiering, större investeringar.

Bortsett från kravet om effektiva korridorer och infrastruktur med goda ramvillkor är följande krav viktiga för företagen:

- Partnerskapets samarbete om Masterplanen utvecklas till en viktig arena och mötesplats för myndigheter och företag. Samarbetet bygger på förtroende och bör byggas sten för sten. Ambitionsnivån att skapa förpliktande åtgärder bör därför inte sättas för högt till en början. Ett viktigt område är gemensam lobbying mot centrala myndigheter och EU.
- Företagen har behov av snabba beslut och förbättringar av befintlig infrastruktur, de kan vara bättre än planer som genomförs på sikt. Partnerskapet måste av hänsyn till industrin täcka både behoven i dag och behoven längre fram.

1. BAKGRUND OCH SYFTE

1.1 Aktörerna

LKAB och Länsstyrelsen i Norrbottens län tog sommaren 1999 ett gemensamt initiativ till att bilda ett partnerskap mellan basföretag och myndigheter på Nordkalotten (Sverige, Finland, Norge). En viktig motivation för partnerskapet var behovet av att lösa gemensamma och gränsöverskridande problem inom områdena logistik/infrastruktur, kompetensförsörjning, energi och miljöfrågor.

Vid ett möte 19 augusti 1999 där representanter från myndigheter och företag i de tre länderna deltog, beslöts att man skulle utveckla ett partnerskapsamarbete för Nordkalotten och att samarbetet skulle starta med ett logistik- och infrastrukturprojekt inom ramen för Interreg Nordkalotten.

Deltagare i projektet:

Företagen:

LKAB	StoraEnso
SSAB	AssiDomän
Rautaruukki	SCA
Outokumpu	Elkem (konsultationer)
Inexa	Boliden och Metsä-Botnia (inbjudna)

Futurum och Narviks Hamn

Myndigheter:

Norrbottens län (huvudman för partnerskapet)
Landskapsområden Lappland, Norra Österbotten och Kajana
Finnmark, Troms och Nordland fylken
Västerbottens län är berörd av projektet

1.2 Logistikens betydelse

Infrastruktur och logistik har generellt sett stor betydelse för Nordkalotten. Små och medelstora företag och de stora basindustri företagen i regionen är i mycket hög grad råvarubaserade med stora volymmässiga behov av in- och utgående transporter. Infrastruktur och logistiklösningar är därför av stor betydelse för näringslivet i regionen.

En optimal logistik och infrastruktur kan bara uppnås genom en samverkan mellan aktörerna. Masterplanens syfte är därför att skapa ett verktyg för att åstadkomma en flödes- och kostnadsmässig optimering av godstransportlösningar inom samt till och från regionen. Detta har betydelse för företagens egen logistik och för samverkan med andra när gäller bättre logistiklösningar. Logistikkostnader för företag på kontinenten utgör omkring 5 – 6% av produktens slutpris. Dessa kostnader är fördubblade för Nordkalottens företag. En minskning av logistikkostnaderna innebär en ökad konkurrenskraft för partnerskapets företag.

Masterplanen är även ett viktigt verktyg för att påverka beslutsfattare i regionen, nationellt och övernationellt, så att de kan förstå regionens behov och satsa mer på infrastruktur och förbättrade ramvillkor. Planens prioriteringar representerar partnerskapets gemensamma syn.

1.3 Kritiska strategiska faktorer och mål

Planen bygger på följande viktiga strategiska faktorer och mål:

- **Effektiv logistik säkrar basindustrin!**
Basindustrins position förbättras genom effektivare logistik och infrastruktur och bättre ramvillkor.
- **Starkare små och medelstora företag**
De små och medelstora företagens (SMF) position stärks direkt och indirekt, då deras intressen ofta sammanfaller med basindustrins; SMF är dessutom ofta fullständigt beroende av basindustrin som viktigaste och enda kund. Med bättre öst-väst kommunikationer öppnas möjligheterna för starkare regionalt samarbete inom handel och industri.
- **"Tidsfönstret" för att skapa ny industri är öppet nu**
Det finns ett stort behov av att bygga upp nya företag på Nordkalotten. Det uppstår en stor risk för försämring av de befintliga företagens situation de närmaste åren. Därför måste man säkra den "gamla" industrins villkor och parallellt skapa företag och verksamhet inom den nya ekonomin. Bättre logistik säkrar befintlig industris överlevnad medan man bygger upp ny verksamhet
- **Säkrar kompetensförsörjning**
Det uppstår inga nya arbetstillfällen inom basindustrin som effektiviserar och rationaliserar produktionen och därmed reduceras antalet anställda. Vi ser också att kompetensen försvinner från regionen och in till huvudkontoren i storstäderna. Genom att involvera högskolor och universitet ska det byggas upp en stark logistikkompetens som är inriktad mot Nordkalottens behov och som opererar med regionen som bas.
- **Säkrar arbetstillfällen**
Planens inriktning är att indirekt och direkt säkra arbetstillfällen i regionen genom att basindustrins konkurrensförmåga stärks.
- **Nordkalotten måste påverka den egna utvecklingen**
Genom EU har nya prioriteringar och möjligheter uppstått. Detta gäller framför allt en gemensam övernationell inriktning på samarbete om transportstråk och terminaler. En utmaning för Nordkalottens aktörer är att de nationella prioriteringarna kanske inte överensstämmer med de som anses bäst för Nordkalotten. Masterplanen ska därför tydliggöra vad Nordkalottens näringsliv och myndigheter har behov av och vill prioritera. Planen skall ange hur partnerskapet kan användas för inhemsk påverkan och även gentemot EU.

2. PLANER OCH SAMORDNING

2.1 Det nationella fokus – brist på samordning.

Traditionellt har utveckling och planer ett nationellt fokus:

- Syd – nord prioritet på infrastruktur i samtliga tre länder. Av historiska skäl är infrastrukturen upplagd för att transportera råvaror från områden i norr till industrin söderut via det nationella transportnätet. I många år var den strukturen gynnsam både nationalekonomiskt sett samt för företagen. Med ny företagsstruktur och en annan marknadsbild måste nord-syd transportkorridorerna ses som del av den totala infrastrukturen på Nordkalotten och i grannländerna. Den kostnadsoptimala lösningen finns i samverkan mellan korridorer och inte genom prioritering av den egna nationella korridoren.
- Subventioner favoriserar inhemska företag. Det är lång tradition på Nordkalotten att subventionera företag och ramvillkoren är inriktade för att hjälpa det egna näringslivet. I Sverige finns t ex transportstöd som inte finns i Finland och Norge. Finland har 4,5 gånger högre banavgifter än Sverige. I Norge finns många finansiella subventioner för att stärka regionerna i norr. Subventioner och olika former av stöd till företagen leder till suboptimala lösningar – inte optimala och affärsmässiga.
- Planering präglas av nationellt fokus och nationella lösningar. Ofta ligger den optimala ”lösningen” för infrastrukturen inte i det egna systemet, utan i grannlandet. Malmbanan är ett bra exempel på hur malmtransporterna är fullständigt beroende av en 30 tons axellast i Sverige och Norge. För StoraEnsos studier av järnvägstransport från Uleåborg/Kemi måste nätet fungera i Sverige och Finland.
- Implementering av planer och förslag saknas. Under lång tid har många analyser och rapporter genomförts på Nordkalotten. Genomgång av planerna har varit en del av arbetet med Masterplanen. En detaljerad redovisning finns i planens faktablad. Huvuddrag från översikten finns nedan (2.2). Många av förslagen på gemensamma åtgärder blir aldrig implementerat. Dels beror detta på brist på finansiering, dels på bristande politisk vilja och dels bristande affärsinriktning.
- Basindustrin har inte varit med i diskussioner och framtagning av åtgärdsförslag. Basindustrin på Nordkalotten är nästan totalt dominerande i näringslivet. Denna dominans har medfört att de stora industriföretagen har tagit hand om den egna logistiken i mycket hög grad. Det finns därför en risk för att industrins planer och prioriteringar utvecklar sig annorlunda jämfört med myndigheternas. I nuläget är inte den egna planeringen tillräcklig. Utvecklingen av transportkorridorerna kräver insatser från företag och myndigheter på en övernationell nivå. Parterna måste sitta vid samma bord och gemensamt fatta beslut.

2.2 Planer och åtgärder

Gemensamt:

För detaljer om planerna se fakta- och analysboken.

Programförslag till Interreg IIIA Nordkalotten:

Åtgärd beträffande logistiskt samarbete:

- Gemensamma FOU-aktiviteter
- Aktiviteter som tillgodoser näringslivets behov av gränsöverskridande infrastruktur
- Gemensamma logistikcentra och motsvarande serviceinstitutioner
- Väg-, järnväg-, flygtrafik- och andra kommunikationsförbättringar

Programutkast Interreg IIIA Kolarctic:

Preliminära exempel på satsningar av infrastruktur:

- Fortsätta förstärkning av faciliteterna vid gränspassage mellan Nordkalotten och nordvästra Ryssland så att de i framtiden kan klara kraven som den ökande turist-, person- och transporttrafiken ställer
- Stödja arbete med utredningar och strategier som berör utvecklingen av gränserna i programområdet samt konkret byggande, inberäknat gränsöverskridande landsvägs-, järnvägs-, flyg-, och båttrafik samt energiöverföringsförbindelser

Nordisk Ministerråd:

"Nordisk Infrastruktur", bl a med förslag till "Euroarktiska nätet".

Kommunikationsgruppen under Barentsrådet:

"Transportanalys av Barentsregionen", bl a med förslag till ett regionalt transportnätverk.

Bottenviksbågen

Ett paraplyprojekt för gränsöverskridande samarbete mellan Sverige och Finland längs Bottenviken. Ett delprojekt är "kommunikationssystemet".

Centrala myndigheter:

Alla tre länderna har en process med nationell infrastrukturplanering i 10-årsperioder. För närvarande sker planeringen för perioden 2002-2011. Med utgångspunkt från planen utarbetar berörda verk och län/fylke regionala planer för de enskilda trafikslagen.

För Norge är det första gången det sker en central samordnad planering för alla trafikslag, men på samma sätt som i Finland och Sverige är det enligt regionala resurspersoner "långt från huvudstaden till Nordkalotten", speciellt beträffande nödvändiga förbättringar av vägar och järnvägar.

Väg

Det finns inga planer på nybyggnad av vägar på Nordkalotten.

För stomvägnätet finns följande planer:

Utbyggnad av E 4 i Norrbotten, Lappland och Norra Österbotten.

Utbyggnad av E 10 i Norrbotten och Nordland.

Bärighetsåtgärder/utbyggnad av E 6 i Nordland och Troms.

Förbättring av Rv 45 och 97 i Norrbotten.

Förbättring av 21, 5 och 91 i Lappland.

Förbättring av 20 och 22 i Norra Österbotten.

Förbättring av Rv 17, 76, 78, 81, 83 och 94 i Nord Norge.

Sjö

För sjöfarten finns följande planer:

”SeaCombi” med Ro-Ro linje till Södertälje och Rostock

Byggnad av Ro-Ro-ramp i Brahestad

Förbättring av farledsdjup till 11 meter i Ajos hamn

Flyttning av Veitsiluoto skeppningar från egen hamn till Ajos

Flyg

Utveckling av fraktflygplatserna:

Kallax (Kallax Cargo)

Uleåborg

Rovaniemi

Narvik/Harstad (Evenes)

Järnväg

Det enda stora nybyggnadsprojektet på järnväg är **Botniabanan** med sträckning från Nyland till Umeå. Den beräknade kostnaden är 8,2 miljarder SEK (1997 års penningvärde) och järnvägen beräknas att tas i bruk år 2006.

För detaljer se faktaboken med länkar.

Idén om kustnära järnväg mellan Umeå och Haparanda, **Norrbottenbanan**, är under utredning och finns även med i ”Bottenviksbägens” vision.

För de nationella stomnäten finns följande planer:

Uppgradering av Malmbanan till 30 t axeltryck (pågår)

Kapacitetsåtgärder/ombyggnader på Stambanan genom övre Norrland

Utredning/investering i spårviddsväxlare i Torneå eller Haparanda.

Utredning:

- Utredning av höjning till 25 tons axellast från dagens 22,5 ton på Haparandabanan – Stambanan söderut.
- Ny kombiterminal Gammelstad
- Ny spåranslutning Rotlunda
- Ny mötesstation Arnemark och Munksund på Piteåbanan

- Ny spåranslutning norrifrån mellan Malmbanan och Haparandabanan
- Elektrifiering (under byggnad) Uleåborg-Rovaniemi och Tuomioja- Brahestad
- Elektrifiering öster om Uleåborg
- Automatisk tågkontroll Uleåborg-Yliveska
- Kombiterminal Uleåborg
- Utvidgning av lastprofil för Nordlandsbanan, malmbanan, Haparandabanan och Stambanan söderut.

Dessutom finns planer för uppgradering till 25 t axeltryck på länsbanorna till Skellefteå, Piteå och Kalix samt Stambanan söderut.

2.3 Krav på framtida infrastruktur och logistik

Det kommer i framtiden att bli omöjligt att prioritera det nationella tänkandet. En viktig orsak är att det under senare år har pågått, och pågår fortfarande, mycket stora strukturförändringar på alla plan i regionen – politiskt och ute i företagen.

EU betonar särskilt kommunikation och dess roll för samhällsutvecklingen.

Nordkalotten ingår i Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA), ett av fyra prioriterade utvecklingsområden för transport med forna öststatsländer - i norr främst med Ryssland. "Den nordliga dimensionen" inom EU ger ett politiskt innehåll med satsning på infrastruktur som ett prioriterat område.

EU tänker regionalt och inte nationellt.

Företagen, speciellt basindustrin genomgår stora strukturförändringar. Inom skogsbaserad industri gör företagsammanslagningar (som t ex StoraEnso) att tidigare gjorda logistikplaner inom den nationella ramen blir värdelösa.

Stål och malm koncentrerar sin verksamhet till kärnområden och det sker kapacitetsförändringar vid anläggningarna inom regionen. Nya produkter med högre förädlingsvärde tillkommer då basindustrin integrerar framåt i värdekedjan. Industrins flöde av råvaror och produkter kommer att ta andra vägar med öppning mot andra marknader och med nya produkter. Marknadens krav på färsk fisk i stället för traditionellt frusen och saltad förändrar kraven till transportsystem. Snabbhet, flexibilitet, just-in-time och regularitet är gemensamma nämnare för fiskindustrin och annan basindustri.

Energiproducerande industri håller på att starta nya projekt i Barents Hav. Det krävs nya logistiksystem för denna industri. Ytterligare exempel på "nya" produktområden som kommer att förändra nuläget är export av gråberg och samordnade distributionssystem för konsumtionsvaror.

Varuslagen malm - stål – skogsprodukt - fisk kan få förändrade framtida korridorer:

Malmproduktion

- LKAB och Boliden planerar volymökningar
- Malm från LKAB kan transporteras på järnväg till Brahestad via Haparanda.
- Insatsvaror kan importeras via Narvik

Stålproduktion

De största förändringarna för stål:

- Alla stålproducenter planerar ökning.
- Öppning av öst-väst korridoren skapar möjligheter för import av bl a insatsvaror (olja, kol etc.) över Narvik.
- Högre volymer skrot över Vartius utgör möjlig, försörjning till svensk stålindustri.

Skogsbaserad produktion

- Stora aktörer planerar förändringar i logistiken med tonvikt på övergång till järnväg (bl.a. StoraEnso – AssiDomän).
- Osäkert hur logistiken kommer att se ut i framtiden – men många möjligheter finns både i nord-sydlig och öst-västlig riktning.
- Lastbilstransporter i Finland och Sverige (ved) uppgår till 3,0 milj. ton.

Fisk och fiskeprodukter

- Fisk har stor potential för ökad transport österut.
- Om ryska marknaden öppnas, finns potential även här.
- Transporterna sker med lastbil, men i framtiden läggs mer tonnage över på järnväg

Andra produkter – ny teknologi.

- Bortsett från basindustrins produkter finns också möjligheter att tillverka och transportera nya produkter:
- Gråberg från Malmfälten
- Gas och olja från Norska Havet och Barents Hav
- Bearbetning av fiskprodukter i Sverige och Finland
- IT-baserad verksamhet (Nokia och Ericsson)

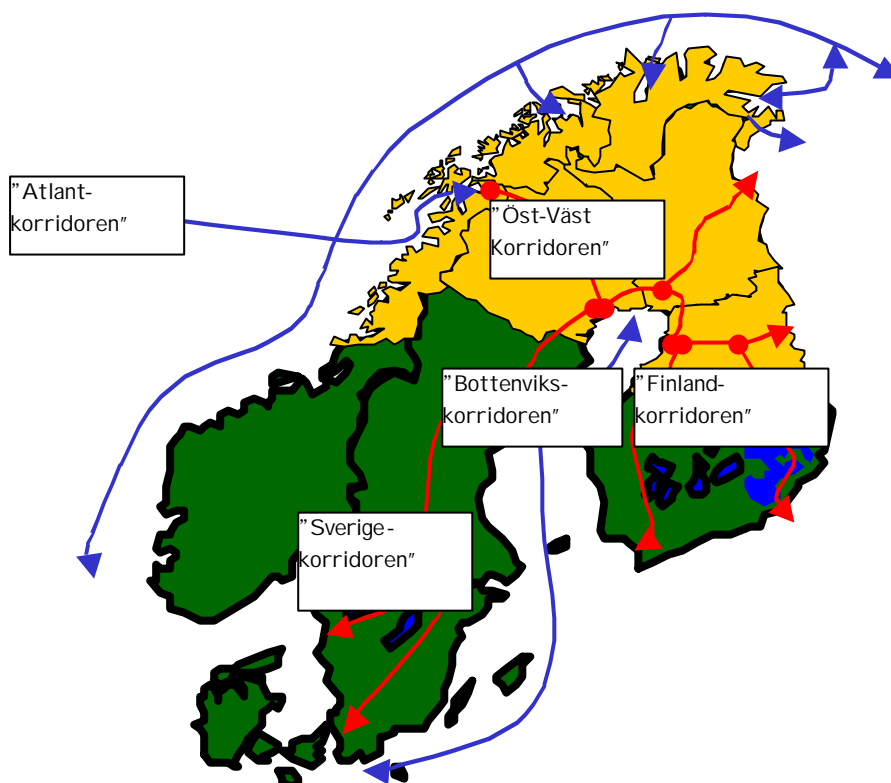
Förändringarna har redan medfört att de stora industriaktörerna planerar med utgångspunkt i regionala och globala prioriteringar i motsats till nationella.

Nationella och regionala myndigheter börjar inrikta sig på ett regionalt perspektiv på samma sätt som industrin och EU, även om huvudinriktningen fortfarande är inrikes. Det tar tid och behövs mycket stora investeringar för att förändra ett transportsystem som i många hundra år varit inriktat på andra prioriteringar än vad som krävs för att lösa dagens och framtidens utmaningar.

3 MARKNADSUTVECKLING

3.1 Optimering av transportkorridorer

De nya kraven på logistik har fått företagen att arbeta med optimering av transportkorridorer. Fem huvudkorridorer används i huvudsak av industrin, men på olika sätt.



- "Bottenvikskorridoren" – sjökorridor
- "Finlandskorridoren" – landkorridor nord - syd i Finland
- "Sverige-korridoren" – landkorridor nord - syd i Sverige
- "Öst - Väst korridoren" – land korridor från finsk/ryska gränsen – norska kusten
- "Atlantkorridoren" – sjökorridor

Nästan alla flöden i regionen går från norr till söder. Det finns några returtransporter med insatsvaror och dylikt till industrin samt konsumentvaror, men siffrorna är blygsamma jämfört med transporterna från regionen. Malmtransporterna är de enda öst-västliga transporterna av betydelse.

Det är uppenbart att man inte kan skapa ett "idealiskt" system som täcker alla intressen i regionen. Transportkorridorerna finns, men måste utvecklas så att flödet optimeras ur industrins och samhällets synvinkel. Den optimala utvecklingen beror på bolagens behov och behöver inte förbli enligt dagens transportmönster. Det är helt nödvändigt att se korridorerna som ett samlat inbördes beroende transportsystem. "Sverige-korridoren" är t ex både en svensk och en "norsk" korridor, då stora volymer från Norge går på svensk väg och järnväg.

3.2 Krav på logistiksystemen

Ett logistiksystem måste bygga på balans mellan kostnader och kvalitet.

Kostnadsfaktorerna är:

- Transport
- Hantering
- Lagring
- Arbetskaptal
- Skatter, avgifter och andra ramvillkor
- Administration

Kvalitetssidan berör faktorer som:

- Marknadstäckning av transportsystemet
- Transporttid
- Regularitet
- Frekvens
- Precision
- Flexibilitet
- Infrastrukturens kapacitet (t ex tågvikt)
- Kapacitet på enhetslaster/lastbärare
- Stabilitet (t ex befintliga speditorsfirmor)
- Informationssystem
- Logistikledning
- Tilläggstjänster

Det är uppenbart att man inte kan skapa ett "idealiskt" system som täcker alla intressen i regionen. Målet för logistikutvecklingen blir därför att identifiera och förbättra gemensamma nämnare.

Följande tabell ger en översikt över de viktigaste kostnads- och kvalitetskraven för huvudflödena på Nordkalotten:

Flödesgrupp	I	II	III	IV	V
	Malm Skogsråvara Stålämnen Tunga containers	<u>Stål (rullar, profiler, Stång)</u> Papper (som liner) Metallkoncentrat Sågat trä Massa	Stål (rostfritt, t ex i coils)	Finpapper Magasinpapper Kartong Fisk	Högvärdepro- dukter Som elektronik och fisk
Kostnadskrav	Lågst	Lågst	Lågst +	Lågst ++	Medium/högst
Viktigaste kvalitetskrav	<u>Kapacitet på infrastruktur</u> Lastbärarkapacitet Hög frekvens	Systemkapacitet Flexibilitet Linjefrekvens	Teknik/noll- skador Lastbärarkapacitet Hög frekvens	Linjefrekvens Tidsprecision Snabbhet	Max snabbhet Precision Hög frekvens

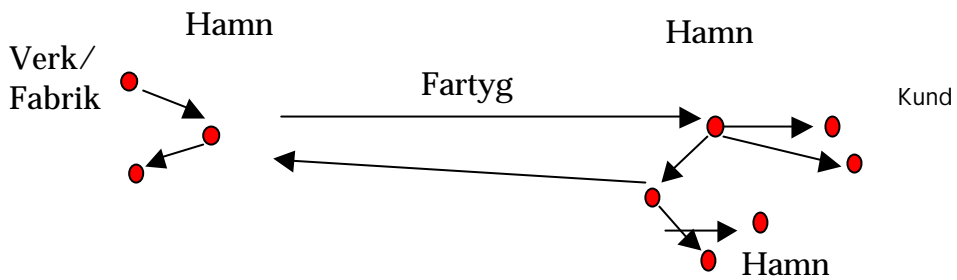
Gemensamma nämnare är frekvens, bärighet och kapacitet, något som leder till slutsatsen att alla kommer att gynnas av en infrastruktur som har tillräcklig kapacitet och möjliggör kostnadseffektiva och planerbara transporter.

Dessa krav kan uppfyllas genom utveckling av:
 Högeffektiva transportkorridorer med god bärighet på huvuddistanserna
 Standardiserade och effektiva terminaler på rätt lokalisering

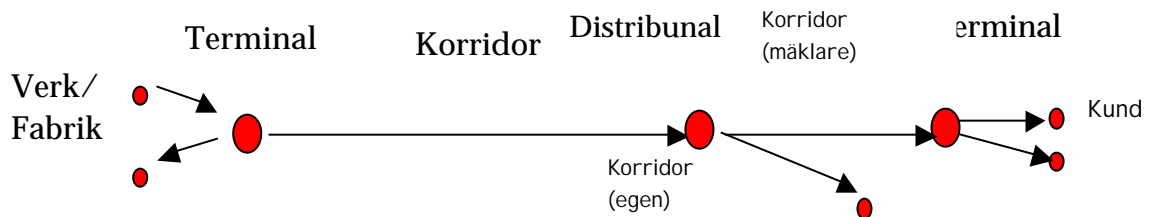
Detta stämmer väl med den utveckling som redan är initierad av basindustrin.

Exempel från skogsindustrin:

Dagens system



Framtida system

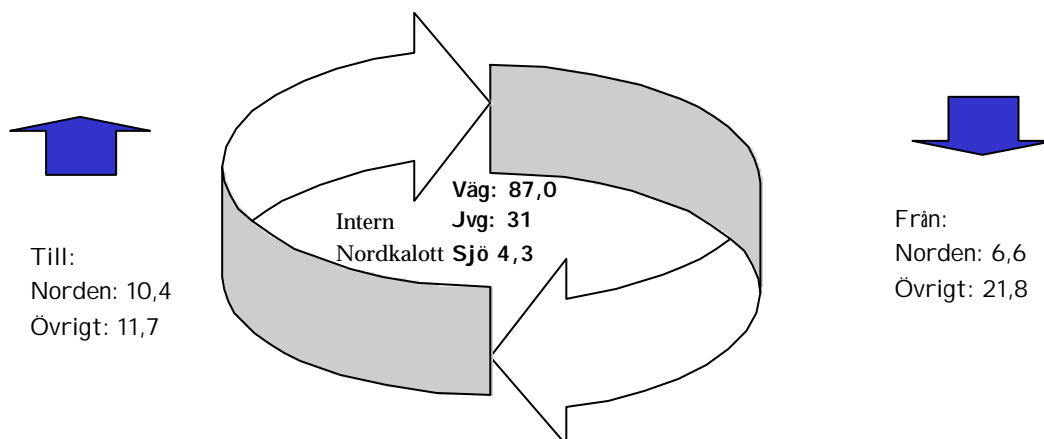


Detta system tillämpas även av internationella speditors-/logistikföretag.

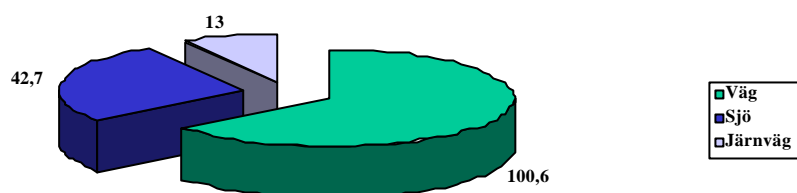
3.3 Volymer

Dagens flöde begränsas av infrastrukturens historiska utveckling – en infrastruktur som inte är idealisk med tanke på näringslivets behov och framtida möjligheter.

Det är mycket stora volymer som transporteras på Nordkalotten (milj. ton):



Bilden visar total flöden fördelat på transportslag:



Matrisen nedan, visar huvudflöden i nuläget från Nordkalotten (miljoner ton). Den stora förändringen jämfört med tidigare är ökade möjligheter till öst-väst transporter. Det beror dels på öppningar mot den ryska marknaden, dels på bortfall av tekniska hinder som spär växling och förbättrade ramvillkor. Vägtransporter är inte inräknade. "Bottenvik" och "Atlant" gäller transport på fartyg, övrig transport går på järnväg.


	Väg	Sjö	J-väg	Total
Skogsråvara/ved				
Internt Nordkalott	11,1		1,5	12,6
Norden Till	4,3		0,5	4,8
Från				
Övrigt Till	1,5	1,0	0,5	3,0
Från				
Subtotal	16,9	1,0	2,5	20,4
Papper/massa/träd				
Internt Nordkalott				
Norden Till			0,8	0,8
Från				
Övrigt Till		3,5	0,4	3,9
Från				
Subtotal		3,5	1,2	4,7
Stål/metaller				
Internt Nordkalott			2,0	2,0
Norden Till			0,1	0,1
Från	0,2		2,4	2,6
Övrigt Till		0,8		0,8
Från		2,3		2,3
Subtotal	0,2	3,1	4,5	7,8
Malmer				
Internt Nordkalott *)	0,7	2,8	2,1	5,6
Norden Till				
Från		1,5		1,5
Övrigt Till		18,0	18,0 **)	18,0
Från				
Subtotal	0,7	22,3	20,1	25,1
Fisk				
Norden Till				
Från	0,2	1,0	0,2	1,4
Övrigt Till				
Från	0,1			0,1
Subtotal	0,3	1,0	0,2	1,5
Övrigt (insatsvaror/konsumtion)				
Internt Nordkalott	76,0	4,3	0,5	80,8
Norden Till	1,0	3,0	1,5	5,5
Från	3,0	2,4		5,4
Övrigt Till	1,0	7,4	0,5	8,9
Från	1,5	1,0		2,5
Subtotal	82,5	18,1	2,5	103,1
TOTAL	100,6	49,0	31,0	162,6

*) Malm för export inte medtaget **) Malm på järnvägen för export

En detaljerad översikt över flöde finns i faktadelen.

Det är omöjligt att ge exakt svar på hur framtida volym och "optimal struktur" ser ut. Mycket beror på hur effektivt korridorerna kan utvecklas. Två faktorer påverkar helt säkert volymen:

- Ökad produktion, vilket inom 5 – 6 år innebär en ökning med 10-15 miljoner ton jämfört med nuvarande nivå. Nästan alla företag planerar en ökning. Dessa uppgifter är lätta att förutse, då planeringshorisonten är rätt lång. Det tar tid att bygga upp ny kapacitet på t ex skog- och stålsidan, planerna för de närmaste 10 åren är därför kända.

LKAB	18 milj ton		23 milj ton
Outokumpu	0,6 milj ton		1,2 milj ton
AssiDomän	1,0 milj ton		2,5 milj ton
SCA	1,3 milj ton		1,6 milj. ton
Rautaruukki	2,9 milj ton		2,9 milj ton
Inexa	0,2 milj ton		0,2 milj ton
Fisk på jvg	0,1 milj ton		0,2 milj ton
Olja/gas	0 milj ton		5,0 milj ton
SSAB	1,5 milj ton		2,1 milj ton
Boliden	0,1 milj ton		0,15 milj ton
Totalt	25,7 milj ton		38,8 milj ton

- Ändrad industristruktur. Detta är den verkligt dramatiska förändringen, som dessutom är mycket osäker då förändringarna sker plötsligt och utan förvarning.

Ytterligare affärsmässiga faktorer som påverkar företagens beslut att använda korridorerna:

- Tekniska faktorer (t ex banprofil, bärighet, spårvidd, standardiserad utrustning)
- Kostnader (t ex sjötransport kontra järnväg)
- Ramvillkoren (t ex stöd, avgifter, miljökrav)
- Användning av ny teknologi (t ex IT)
- Hur snabbt nya marknader öppnas (t ex den ryska marknaden)
- Finansiering av infrastruktur och inhemsk prioritering av resurser (t ex hur snabbt man kommer i gång med utbyggnad av ny infrastruktur).

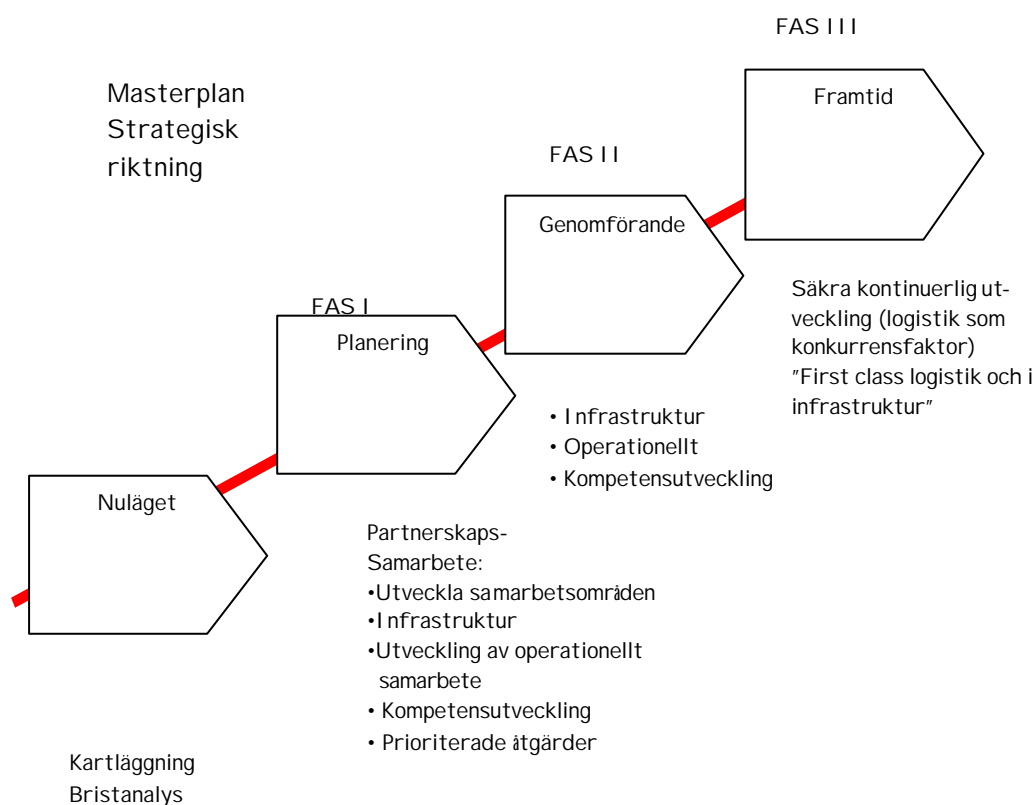
4. MASTERPLAN OCH ÅTGÄRDSOMRÅDEN

4.1 Inledning

Partnerskapet är eniga om att Masterplanen på lång sikt måste täcka

- Utveckling av "world class" transportkorridorer såväl till och från som inom regionen (infrastruktur, terminaler, teknik, övernationellt samarbete och ramvillkor).
- Ett reellt lyft av det sekundära och tertiära vägnätet i regionen
- Framtida utveckling och att regional kompetens säkras

Osäkerhet om framtida industristrukturer som flödesvägar innebär att tiden ännu inte är mogen för att gemensamt kunna utveckla en detaljerad Masterplan på denna nivå. Partnerskapet har enats om en plan som säkrar att partnerskapsarbetet kommer i gång på ett praktiskt sätt, samt att det finns en gemensam strategisk inriktning.



Partnerskapet föreslår åtta konkreta områden för samarbetet med syfte att utveckla transportkorridorerna på mest optimala sätt. Samtliga åtta förslag bedöms som viktiga, men kan ha olika tidsperspektiv samt vara av varierande intresse för företagen. Förslagen har också olika ekonomiska konsekvenser, alltifrån investeringar på flera miljarder kronor till förstudier på några hundratusen.

De övergripande områdena är:

- Utveckling av existerande järnvägar samt uppgradering/upprustning av järnväg öst-väst mellan Boden och Brahestad (tungt industrispår och systemtrafik). Ingår även spär växling eller annan teknik och ny järnväg Kalix - Haparanda, elektrifiering mm.
- Utveckling av system för kombiterminaler och lastbärare. Beslut av terminalsystem.
- Samordning av sjöfarten i Bottenviken, här ingår även samarbete mellan hamnarna.
- Klargöra förutsättningarna för en Atlantkorridor.
- Införande av gemensamma ramvillkor (t ex avgifter) inom järnväg och sjö på Nordkalotten.
- Förbättring av vägsystemet (tjälproblem och underhåll).
- Utveckling av informationsteknologi som kan användas för gemensam upphandling och logistisk planering för Nordkalotten.
- Utveckla hög kompetens inom logistik i samarbete med universiteten i Tromsø, Luleå och Uleåborg (centres of excellence).

Varje samarbetsområde behöver detaljeras och projektförslag utarbetas. Områden är exemplifierade som "projektförslag".

4.2 Förslag till prioriterade områden

4.2.1 Utveckling av befintlig järnväg i Sverige och Finland. Ny järnväg Kalix-Haparanda och spårviddsväxlare för öst-väst transporter (tungt industrispår och systemtrafik). Omfattar stax 25 ton, kapacitet, elektrifiering, banprofil mm.

Projektbeskrivning	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Projekttyp</u>: Huvudprojekt infrastruktur Interreg III a • <u>Syfte och Mål</u>: Komma i gång snabbt med praktiska åtgärder och trafik över Haparanda/Torneå även om inte banan är i optimalt skick. Därefter bygga ut ny, resp. rusta upp elektrifierad järnväg med tung bärighet (STAX 25 ton) för malm- och skogsprodukter mellan Brahestad - Boden. Lösa spårviddsproblem i Haparanda/Torneå. Säkra bärighet, kapacitet och lastprofil i övrigt söderut genom Finland och Sverige. Klar till 2010. Skapar förutsättningar för öst-väst trafiken mellan Atlanten och Ryssland. Stärkar järnvägen till Nord-Norge. • <u>Succékriterier</u>: Få med tunga industriaktörer för att få lönsamhet på banan. Börja testtransport redan nu med skogsprodukter. Säkra finansiering från EU och Sverige-Finland. Ramvillkoren måste anpassas betr. banavgifter
Huvudaktiviteter (exempel)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Slutföra "Järnvägsprojektet" inom partnerskapet - göra praktiska prov på trafik öst-väst på befintligt nät. 2) Säkra att projektet ges tillräckligt hög prioritet i nationell planering (stomnätplanen). Börja köra test på befintlig järnväg. 3) Inkludera banverkens planer och prioriteringar - också nätet i anknötning till banan (genom Norge, Sverige och Finland i övrigt) 4) Göra prioritering av vad som behövs av insatser. Vilka är näringslivets behov? Hur ser kalkylen ut? Vad behövs av tekniska åtgärder? Rullande material? 5) Etablera grupp för lobby mot myndigheterna/EU och grupp för teknisk planering - samordning med punkt 5.2.3 (lobby) 6) Få finansiering till projektet. Ansökan gentemot Interreg III och TEN - andra
Tidplan	<ul style="list-style-type: none"> • Projektet måste genast med i stomnätplanen/nationella planer 2002-2011 för stambanan - koordinera med i finska planer. • "Järnvägsprojektet" klart ca. november 2000. Test tidig i 2001. • Projekt klart för fysisk utbyggnad 2002-2010 och finansiering klar innan 2001/2002 • Ny bana klar 2010 (Kalix-Haparanda)
Aktörer Roller	<ul style="list-style-type: none"> • Banverken i Finland och Sverige • Berörda företag • Regionala och nationella myndigheter i Sverige och Finland • Länk mot andra projekt som "Bottenviksågen" och utvecklingen av terminaler
Potential	<ul style="list-style-type: none"> • 1 - 2 milj. ton skogsbaserade produkter från båt till järnväg. • 2 milj. ton malm från båt till järnväg. • Öppning för öst-väst transporter. Import av insatsvaror - kol, olja, kolsinter etc. (tot. 2 -3 milj. ton) - via Narvik till Bottenviken. • Öppning för råvaror och konsumentvaror till/från Ryssland.

4.2.2 Samordning av sjöfarten i Bottenviken, vari ingår samarbete mellan hamnarna

Projektbeskrivning	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Projekttyp</u>: Förstudie - Interreg • <u>Syfte och Mål</u>: Få fram ett första underlag för planering och operativt samarbete på den svenska och finska sidan av Bottenviken. Beskriva fördelar och nackdelar med samarbete. Testa möjligheter för samarbete och struktur. Säkra fortsatt isbrytartjänst. I ett senare huvudprojekt optimera sjötransporterna genom gemensamma satsningar i Bottenviken (koordinering sjö/land). • <u>Succékriterier</u>: Få en gemensam uppfattning av frågor och möjligheter till samarbete mellan aktörerna. Skapa plattform för vidare arbete i ett huvudprojekt.
Huvudaktiviteter (exempel)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Utarbeta projektförslag, utse styrgrupp, ansökan Interreg III a. 2) Kartlägga och testa motivation för ett samarbete genom intervjuer och diskussion med varuägare, hamnstyrelser och hamnadministration 3) Analysera möjliga samarbetsområden och samarbetsformer. 4) Utvärdera specialisering av hamnar. 5) Utvärdera fartygens linjenät, roll och samordning av fartygskapacitet och ankomst/avgång. 6) Utvärdera isbrytartjänstens framtid och vad som krävs för att behålla den på dagens nivå. 7) Utarbeta gemensamtåtgärdsplan. Ta fram förslag på "samarbetsplattform" med tydliga mål och affärsmässig inriktning. 8) Göra förslag på 2 - 3 pilotprojekt i regi av stora varuägare - praktiskt inriktad för att testa samordningen och få fram goda exempel. 9) Etablera huvudprojekt
Tidplan	<ul style="list-style-type: none"> • Hösten 2000 - etablera projekt - söka Interreg • Förslag klart hösten 2001. • Piloter börjar vintern 2002 • Huvudprojekt börjar hösten 2002
Aktörer Roller	<ul style="list-style-type: none"> • Hamnar Sverige och Finland • Lokala myndigheter • Varuägare • Samarbeta med andra sjöprojekt i Östersjön och Atlantkorridoren
Potential	<p>Ett möjligt mål för utnyttjandet av potentialen är en 20% effektivisering innan 2 - 3 år.</p> <p>Projektet har stort potential för små och medelstora företag och deras transporter.</p>

4.2.3 Förbättring av ramvillkoren för företagen

Projektbeskrivning	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Projekttyp</u>: Huvudprojekt - påverka myndigheterna. • <u>Syfte och Mål</u>: Företagen har olika ramvillkor på Nordkalotten. Detta hindrar ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Ramvillkoren måste harmoniseras så att de blir så lika som möjligt och därmed motiverar till affärsmässigt utnyttjande av logistik och infrastruktur. • <u>Succékriterier</u>: Få en gemensam inställning till och vilja att göra förändringar. Säkra att företagen och regionala myndigheter ställer upp. Möjligheter för att dokumentera hur näringslivet påverkas.
Huvudaktiviteter (exempel)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Kartlägga viktiga ramvillkor och deras betydelse, t ex <ul style="list-style-type: none"> - Banavgifter och andra avgifter - Transportstöd - Skatter - Byråkratiska hinder och olikheter - Subventioner 2) Utföra en samhällsanalys enligt Världsbankens metod ("nollställer" hur ramvillkoren påverkar läget). 3) Utarbeta en strategisk plan för partnerskapet för att påverka ramvillkoren. Utarbeta åtgärdsförslag. 4) Utarbeta ett antal cases som presenteras för centrala myndigheter i EU och Oslo/Helsingfors/Stockholm och som tydligt visar hur näringslivet drabbas av dagens ramvillkor. 5) Utse "lobbygrupp" inom partnerskapet. 6) Skapa allianser med viktiga politiska och organisatoriska aktörer i regionen. Säkra att kommunerna är med. Om möjligt undvika okontrollerad lobby från enskilda aktörer. 7) Utveckla en dynamisk mediastrategi. Använda media och politiker. 8) Lobby mot regionala och centrala myndigheter och EU.
Tidplan	<ul style="list-style-type: none"> • Startar 2001 - Frågan om banavgifter måste vara klar före utgången av 2001 • Strategi och cases + underlag klara sommaren/hösten 2001 • Framtida påverkan
Aktörer Roller	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerskapet gemensamt • Allianser mot organisationer, experter, kommuner och politiker. • Media som aktiva medspelare • Bygga upp nätverket mot EU
Potential	<ul style="list-style-type: none"> • Samma låga banavgifter, farledsavgifter och hamnavgifter i hela regionen. Målet är en 30-procentig reduktion inom 2 år. Kostnader till isbrytning betalas av staten. • Avveckla eller harmonisera allt stöd som påverkar företagen (avståndsberoende avgifter) och som leder till orättvis "konkurrensskevhet" mellan företagen.

4.2.4 Klargöra förutsättningar för en Atlantkorridor

Projektbeskrivning	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Projekttyp</u>: Förstudie-Interreg III a • <u>Syfte och Mål</u>: Kartlägga vad som behövs för att bättre anknyta till logistiksystemet i regionen och utnyttja öst - väst korridoren mera effektivt. Klargöra hur korridoren kan spela en roll inför "nordlig dimension". Påbörja ett samarbete i korridoren som motsvarar partnerskapets behov och näringslivet i övrigt. • <u>Succékriterier</u>: För förstudien - etablera gemensam plattform för ett huvudprojekt bland aktörerna. Dialog och "implementering" med EU om "nordlig dimension"
Huvudaktiviteter (exempel)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Kort sammanfattning av nyckelinformation betr. volymer etc. Ansökan till Interreg III a. 2) Analys av möjligheter. Intervju och diskussion med aktörerna. 3) Diskussion och avgränsning gentemot andra program (PACT, Nordlig Periferi, SAFO). 4) Utarbeta strategi för hur korridoren kan spela en roll för tur/retur transporter mot t ex Europa, Amerika och andra översjöiska destinationer. Hur företagen på Nordkalotten kan använda korridoren på bästa möjliga sätt. 5) Klargöra vad som krävs för TEN-godkännande. Säkra att korridoren ges tillräckligt hög prioritet inom EU och den nationella planeringen. 6) Utarbeta förslag till åtgärdsplan.
Tidplan	<ul style="list-style-type: none"> • Start våren 2000 • Förstudie och strategi klar vintern 2002 • TEN godkännande innan 2003
Aktörer Roller	<ul style="list-style-type: none"> • Hamnarna på Nordkalotten och angränsande områden • Basindustri • Myndigheterna i Norge, Sverige och Finland (EU och Ryssland)
Potential	<ul style="list-style-type: none"> • Korridoren är volymmässigt sett redan i dag stor (över 110 milj. ton.) Stor ökad potential för olja, fisk och industriprodukter från Nordsjön och även för framtida produkter från Ryssland. • Ungefär 3 - 5 milj. ton insatsvaror till basindustrin i Bottenviken (olja, kol, kolsinter etc.) kan transporteras i korridoren. • Korridoren är viktig som ett konkurrensmässigt alternativ till övriga korridorer för skogsbaserade produkter, både för basindustri och små- och medelstora företag. • Nya produkter kan transporteras genom korridoren, som t ex export av gråberg från norra Sverige, och t ex fiskråvara till industrier i Sverige och Finland, Motsatt väg finns stora framtida behov av leveranser till offshore-industrin som börjar utbyggas i Barents Hav.

4.2.5 Utveckling av system för kombiterminaler och lastbärare. Beslut om terminalsystem för Nordkalotten

Projektbeskrivning	<ul style="list-style-type: none"> •<u>Projekttyp</u>: Förprojekt Infrastruktur Interreg III a. •<u>Syfte och Mål</u>: Uppnå kostnadseffektivitet genom att standardisera utrustning och metoder för hantering av gods på kombiterminalerna. Utveckling av containertrafik. Förslag på vilket terminalsystem som skall gälla i regionen och samarbete med andra terminaler utanför. •<u>Succékriterier</u>: Aktörerna måste komma överens om terminalernas roll och prioritering av terminalsystem för Nordkalotten. Villighet till att investera och genomföra förändringarna.
Huvudaktiviteter (exempel)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Utarbeta projektförslag - projektfinansiering. 2) Få översikt över terminalernas aktivitet och utrustning i dag. Analysera och utarbeta förslag till kravspecifikation för standardisering. Undersöka kraven för "Intermodal Freight Centers" inom EU. Benchmarka mot "best-practice" internationellt (t ex terminaler i USA/Canada). 3) Undersöka möjligheter och förutsättningar för gemensam kvalitetsstandard (ex ISO-standard) för terminalerna. 4) Utarbeta analys som visar potential för kostnadsreduktioner - vad kostar det att inte ha det optimala systemet? Kan baseras på Världsbankens verktyg, 5) Genom diskussioner/workshops med aktörerna, skapa en gemensam uppfattning för betydelsen av ett samarbete och vad som krävs för att skapa "Nordkalotterminalen". 6) Utarbeta fakta om containertrafiken och möjlig potential i regionen (scenario/konsekvenser). 7) Utarbeta åtgärdsplan.
Tidplan	<ul style="list-style-type: none"> •Start vintern 2001 •Förstudie till sommaren 2002 •Huvudprojekt vintern 2003
Aktörer Roller	<ul style="list-style-type: none"> •Terminaler i hela regionen •Terminaler i angränsande områden •Myndigheter •Varuägare •Speditörer/Transportörer
Potential	<ul style="list-style-type: none"> • Förutsättning för att effektivisera hela systemet • Mer effektiva terminaler med korta ledtider utgör ett av de viktigaste förbättringspotentialerna i logistiken. Undersökningar visar att konkurrenterna har ungefär halva kostnaden jämfört med företagen i Norrbotten. •Reduktion av kostnader dörr till dörr. • I dagsläget arbetar många terminaler i regionen utan någon form av specialisering, med ineffektivitet som följd. •Ett effektivt utnyttjande av containers sparar transportkostnader.

4.2.6 Förbättring av vägsystemet

Projektbeskrivning	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Projekttyp</u>: Huvudprojekt - påverkan - infrastruktur. • <u>Syfte och Mål</u>: Det saknas vilja och finansiering till att lösa stora problem med tjäle och underhåll, framför allt i Sverige och Finland. Projektet skall stärka de initiativ som redan har tagits och säkra genomförandet. Har stor betydelse i största allmänhet, men särskilt för basindustrins råvaruförsörjning. I Norge finns särskilda problem med klimatförhållanden vintertid (t ex stängda vägar på grund av snö) och brist på sammanhängande vägar (E6 och Lofast) • <u>Succékriterier</u>: Få centrala myndigheter att gå med på "kraven." Säkra finansiering och ett kraftfullt genomförande.
Huvudaktiviteter (exempel)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Utarbeta plan/strategi för hur partnerskapet kan spela en roll och "hänga sig på" initiativet från Norrland i Sverige, med ett Nordkalottperspektiv som även omfattar Finland och Norge. 2) Få en mer detaljerad översikt över situationen i Sverige och Finland. Göra riskanalys av realism och möjligheter. Kartlägga förbättringsmöjligheterna i Norge, speciellt övergångarna mot Sverige vid Mo och Narvik, E6 och Lofast. 3) Partnerskapets lobbygrupp som arbetar med att påverka ramvillkoren skall också utöva lobby för förbättrad vägstandard. 4) Skapa allianser gentemot politiker, andra myndigheter, EU. 5) Utarbeta förslag på nya och alternativa finansieringsmöjligheter i kombination med "traditionella". 6) Säkra att Nordkalotten får "sin" del av framtida budgetar. 7) Bevaka genomförandet - att det verkligen händer något.
Tidplan	<ul style="list-style-type: none"> • Följa upp under hösten 2000. Det finns möjligheter för "early wins" i initiativet från länen i norra Sverige. • Påbörja arbetet med kartläggning hösten 2000. • Utarbeta plan och strategi och utse grupp våren 2001. • Lobby från sommaren 2001
Aktörer Roller	<ul style="list-style-type: none"> • Partnerskapet - egen grupp för lobbying. • Allianser med kommuner, politiker, EU. • Behov av "motexpertis" som kan få fram fakta på ett pedagogiskt sätt.
Potential	<ul style="list-style-type: none"> • Dålig vägstandard kostar näringslivet ca 1,5 miljarder SEK varje år i Finland och Sverige, därav gäller ca 600 miljoner SEK Nordkalotten. • Snöproblem på norska sidan leder till stängda vägar vintertid.

4.2.7 Implementering av informationsteknologi för logistisk upphandling och planering

Projektbeskrivning	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Projekttyp</u>: Förstudie Interreg • <u>Syfte och Mål</u>: Det saknas IT-system som säkrar en bättre samordning av logistisk planering och upphandling. Projektet skall ge mindre dubbelarbete och ett mera kostnadseffektivt gemensamt utnyttjande av transportslagen. Dels kommer projektet att undersöka lämplig teknologi, (EU satsar på TEN-projekt och "Galileo"), dels skall det framlägga förslag på organisering av ett system som kan koordinera information och vara en mötesplats för upphandling - frågor om ledig kapacitet etc. • <u>Succékriterier</u>: Att rätt teknologi finns till hands. Det kan bli svårt att organisera samarbetet p g a olika uppfattningar av behov och teknologi.
Huvudaktiviteter (exempel)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Projektansökan till Interreg III a/TEN. 2) Kontakta andra TEN-projekt/Galileo och undersöka deras erfarenheter när det gäller IT. 3) Undersöka tillgänglig teknologi. 4) Dialog med IT-företag (Nokia/Ericsson) i regionen som kan delta med utveckling och se satsningen som en affärsmöjlighet. 5) Engagera universiteten i projektet. 6) Utarbeta förslag till aktivitetsplan - föreslå några pilotprojekt för att testa teknologin. 7) Utarbeta förslag på hur IT kan användas för offert/beställning av ledig kapacitet ("transportbörs"). 8) Kvalitetssäkra och planera för ISO-godkännande, 9) Förslag gällande fortsatt satsning i ett huvudprojekt.
Tidplan	<ul style="list-style-type: none"> • Ansökan och projektförslag hösten 2000 • Start projekt vintern 2001 • Status teknologi sommaren 2001 • Pilot kan börja vintern 2002
Aktörer Roller	<ul style="list-style-type: none"> • Transportörer • Varuägare • Universitet - kombination med projekt 8 se nedan • IT-företag (Nokia - etc.) • Speditörer
Potential	<ul style="list-style-type: none"> • Bristen på returlaster är ett problem och ger dåligt kapacitetsutnyttjande. IT ger möjligheter för bättre planering och kunskap om transportalternativ. • Miljön drabbas också som en följd av detta. • Företagen förlorar mycket pengar på förseningar och ineffektivitet i logistikplanering och styrning samt tomkörning retur.

4.2.8 Utveckla hög logistikkompetens i samarbete mellan Narvik, Luleå och Uleåborg (centres of excellence)

Projektbeskrivning	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Projekttyp</u>: Förstudie - Interreg III a - EU:s forskningsprogram - Nordplus - andra. • <u>Syfte och Mål</u>: Etablera ett gemensamt "centre of excellence" i regionen för logistik på världsnivå. Inriktad mot "strategisk logistik" - försörja regionen med strategisk logistikkompetens. • <u>Succékriterier</u>: Attrahera de bästa, internationellt, inom logistik/FoU kompetens (hög nivå.) Skapa intresse och prioritet för temat på universiteten. Göra inriktningen intressant för företagen och andra. Göra ett gemensamt pensum.
Huvudaktiviteter (exempel)	<ol style="list-style-type: none"> 1) Analysera befintlig kompetens i Norden och "de bästa" i världen för övrigt. 2) SWOT-analys över Nordkalottuniversitetens möjligheter och inriktningar. 3) Kontakt och diskussioner med ledande experter inom forskning och utbildning bland företag och övriga. Få fram "Kritiska Succékriterier". 4) Testa "marknaden" inom och utom regionen. 5) Utarbeta förslag till vision, affärsidé och en spetsad strategi för satsningen. 6) Utarbeta förslag till struktur för samarbetet, och klargöra t ex lokal specialkompetens. 7) Utarbeta förslag på innehåll - satsningsområden och fördelning forskning/undervisning/konsultuppdrag. Föreslå akademiska resurser. 8) Utarbeta marknadsplan och "marknadsföra"/testa bland aktörerna. 9) Förslag på samarbetsform - kan vara affärsinriktad (t ex aktiebolag.) 10) Förslag på finansiering - bjuda in företagen till samarbete om finansiering i form av "business partners". 11) Utarbeta förslag på tvåårig budget, aktiviteter, prioriteringar och uppgifter för satsningen de första 24 månaderna. 12) Utarbeta förslag på hur projektet kan gå över i en operativ fas.
Tidplan	<ul style="list-style-type: none"> • Utarbeta projektplan - ansökan Interreg hösten 2000 Testa vinter 2001 • Förstudie klar höst 2000
Aktörer Roller	<ul style="list-style-type: none"> • Universiteten i Uleåborg, Luleå och Högskolan i Narvik • Basindustrin • Logistikkompetens nationellt och internationellt (företag, konsulter, speditörer).
Potential	<ul style="list-style-type: none"> • På Nordkalotten råder det stor brist på strategisk kompetens inom detta område. • Om man inriktar satsningen mot tungt flöde i avlägsna regioner, kommer marknad också att finnas i andra delar av världen med motsvarande geografiska position, t ex Nord-Amerika.

4.3 Förslag på organisatorisk struktur för vidare samarbete inom logistikområdet

Projekten som beskrivits här kräver alla en form av interregional samordning, dels mellan flera företag och dels mellan myndigheter och företag. Många är politiskt känsliga och berör direkt statens skatte- och avgiftspolitik. Det finns en polarisering av intressen mellan regionala och centrala aktörer, både bland myndigheter och företag. Projekten är dessutom komplicerade och består av många element.

Mot den bakgrunden är det oerhört viktigt hur det framtida samarbetet organiseras.

4.3.1 Partnerskapets roll

Partnerskapet bör vara den drivande kraften för att sätta i gång projekten. Arbetet skall i sig självt vara ett verktyg för att upprätthålla intresset för samarbetet på ett konkret och operativt plan. Masterplanen kommer att vara den gemensamma nämnaren för företag och myndigheter när det gäller partnerskapets vidareutveckling.

Partnerskapets roll och uppgifter definieras enligt följande:

- Ta initiativ till att starta projekten. För varje projekt utses en projektansvarig (PA) från företagets sida. Därefter utses projektledare (PL) som ansvarar för den operativa delen av projekten. Vid behov utses en resursgrupp av experter.

Projektarbetet utförs i arbetsgrupper som består av aktörer från partnerskapet och med hjälp från resurspool av experter.

- Partnerföretag/organisationer knyts, i form av styrgrupp eller resursgrupp, till de projekt som är av störst intresse för dem. För att säkra näringslivets intresse, måste projekten drivas av företagen, inte av myndigheterna. Myndigheterna ställer upp som finansiär deltagare och medspelare. Även företagen deltar i finansieringen av projekten.
- En uppdelning av ansvaret inom partnerskapet betyder en decentraliserad modell. För att undvika dubbelarbete och se till att många kan ta del av utvecklingen och påverka den, skall partnerskapet fungera som en arena för gemensam diskussion och projektredovisning. Formen kan t ex vara möten, seminarier, workshops eller att partnerskapets hemsidor används som informationskanal.
- Partnerskapet står som ansökare av projektmedel från Interreg och andra projektfinansiärer.

4.3.2 Resurspool

För att säkra att partnerskapet tillförs kompetens, resurser och har tillgång till nödvändig expertis, skall en resurspool etableras som partnerskapet kan använda. Resurspoolen skall fungera som en virtuell organisation med tillgång till information och uppdateringar om projekten, vilket ger en kort startsträcka om så skulle behövas. Resurspoolen består av personer från företagen, universiteten, konsultverksamheter och andra expertmiljöer av affärsmässig eller teknisk karaktär.

4.3.3 Omedelbara aktiviteter

Masterplanen är övergripande och går inte in på detaljer. Aktörerna kommer därför att behöva fördjupa sig i planens innebörd för det egna bolaget eller organisationen.

För att stärka partnerskapsidan och ge partnerskapet ett konkret innehåll, presenteras och diskuteras masterplanen direkt med berörda företag – även de som ännu inte är med i partnerskapet.

Genom denna process uppnås intresse och förståelse för företagens egna prioriteringar. Det är behov att gå i gång med omedelbara enkla aktiviteter som skapar intresse för partnerskapet, t.ex. påverkan av ramvillkoren.

MASTER PLAN
FÖR
INFRASTRUKTUR OCH LOGISTIK
PÅ
NORDKALOTTEN

FAKTAUNDERLAG

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Fakta om projektområdet.....	4
1.1	Geografisk avgränsning.....	4
1.2	Befolkning.....	4
1.3	Näringsliv.....	5
1.3.1	Norrbottn.....	5
1.3.2	Lappland.....	8
1.3.3	Norra Österbotten och Kajana.....	10
1.3.4	Nord-Norge.....	11
1.3.5	Transportföretag.....	12
1.4	Infrastruktur.....	13
1.4.1	Allmänt.....	13
1.4.2	Vägar.....	13
1.4.3	Järnvägar.....	15
1.4.4	Hamnar.....	17
1.5	Institutionella ramvillkor.....	22
1.5.1	Transportbidrag.....	22
1.5.2	Banavgifter.....	23
1.5.3	Sjöfartsavgifter.....	24
1.5.4	Godsflöde.....	24
2.	Föreliggande planer och villkor.....	25
2.1	EU.....	25
2.1.1	Politik.....	25
2.1.2	TEN-T.....	25
2.1.3	TINA.....	26
2.2	Nationella och regionala.....	26
2.2.1	Interreg-program.....	26
2.2.2	Bottenviksbågen.....	27
2.2.3	ScanWays +.....	28
2.2.4	Nordisk Ministerråd – ”Nordisk Infrastruktur”.....	28
2.2.5	Nordisk Ministerråd – EU:s nordliga dimension”.....	28
2.2.6	Nordisk Ministerråd –Den nordliga dimensionen och EU:s transportpolitik	29

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

2.2.7	Transportanalys av Barentsregionen.....	30
2.2.8	Sverige.....	31
2.2.9	Finland.....	34
2.2.10	Norge.....	36
3.	Marknadsutveckling.....	38
3.1.1	Varuströmmar i framtiden.....	38
3.1.2	Industrins omstrukturering.....	39
3.1.3	Utveckling av nya marknader för försörjning och försäljning.....	40
3.1.4	Utveckling av ny industri och aktiviteter.....	40
3.1.5	Transportbidrag.....	40
3.1.6	Infrastruktur och logistik i omkringliggande områden.....	41
3.1.7	Sammandrag av varuströmmar i framtiden	42
3.2	Konsekvenser för de olika trafikslagen.....	48
4.	Analyser.....	49
4.1	SWOT-analys för Nordkalotten generellt.....	49
4.2	SWOT-analys för ”förutsättningar för gränsöverskridande samarbete”	50
4.3	SWOT-analys för logistik och infrastruktur på Nordkalotten... ..	52
4.4	Korridorutveckling.....	53

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

1. Fakta om projektområdet

1.1 Geografisk avgränsning

Nordkalotten omfattar de geografiska områden i Sverige, Finland och Norge som ligger norr om eller genomkorsas av polarcirkeln; Norrbottens län i Sverige, Lapplands län i Finland samt Nordlands-, Troms- och Finnmark fylken i Norge.

Denna avgränsning på nordisk sida gäller för de regionala Interreg -samarbeten inom såväl Nordkalott - som Kolarctic- (Barents) programmen.

Till följd av starka kopplingar mellan Bottenviksföretagen (t ex LKAB/Rautaruukki, StoraEnso Kemi/Uleåborg) är masterplanen i utgångspunkten avgränsad till att omfatta Nordkalotten och Norra Österbottens landskap (Pohjois Pohjanmaan Liitto) i Finland.

På finsk sida är de t som följd av viktiga knutpunkter och gränsövergång mot Ryssland nödvändigt att inkludera Kajana landskap (Kainuun liitto).

Efter analys av tunga flöden från Norrbotten till terminaler utanför länet (t ex för SCA, AssiDomän och Boliden) samt av transitmöjligheter (t.ex. via Mo i Rana) är även Västerbotten län i Sverige berörd i masterplanen.

1.2 Befolkning

Nordkalotten är mycket glesbefolkad. På en yta av 317 000 kvadratkilometer bor 917 000 invånare, vilket motsvarar en täthet på ca 3 invånare per kvad ratkilometer, jämförd med 21 i övriga Norden och 116 i EU.

Tätheten är något högre i Nordland och Troms (tot. 6,1) än i Norrbotten, Lappland och Finnmark (tot. 2,1).

Speciellt glesbygdsområdena har haft en stor minskning av folkmängden, men även totalt är utvecklingen negativ. För perioden 1994-1999 var folkmängdsutvecklingen: Lappland -4,4 %, Norrbotten -3,4 %, Finnmark -3,3 % och Nordland -0,7 % medan Troms ökade med +1,1 %.

Arbetslösheten är ett stort problem i Lappland (16,6 %) och Norrbotten (12,9 %) medan Nordland (3,5 %), Troms (2,9 %) och Finnmark (5,0 %) i princip har brist på arbetskraft inom vissa branscher.

För detaljer om befolkning visas till Kolarctic

<http://www.lapinliitto.fi/barents/kolarct.htm> sida 13-15 och Nordkalott

<http://www.bd.lst.se/narliv/regek/interreg3a.htm>.

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

1.3 Näringsliv

Näringsstrukturen och dess utveckling har stora variationer inom såväl varje län/fylke som mellan länen/fylkena.

Skogsbruk och skogsindustri har mycket stor betydelse inom den svenska och finska delen av regionen medan denna sektorn är försumbar på den norska sidan.

Inom gruvbaserad- och smältverksindustri är situationen något annorlunda, med ett antal verksamheter i alla tre länder.

I det följande är tagit med ett resymé per län/fylke med kopplingar till företagen och andra informationskällor.

1.3.1 Norrbotten

Genom sin karakter av administrativt centrum för övre Norrland har Luleåregionen jämförelsevis många statliga myndigheter representerade. Cirka 40 % av arbetskraften i Norrbotten arbetar inom den offentliga sektorn. Norrbottens läns landsting är den största arbetsgivaren med cirka 11 000 anställda.

För total fördelning på näringsgren se tabell på <http://www.bd.lst.se./bdfakta/economics.htm>.

Där hittas också länkar till annan information i Norrbotten.

Sammanlagt arbetar närmare 19 000 personer inom gruv- och tillverkningsindustrien, varav cirka 8 000 inom basföretagen LKAB, SSAB och dess dotterbolag, samt ASSI, SCA och Boliden. Därutöver arbetar många av de andra industriföretagen såväl som ett antal serviceföretag mot basföretagen.

LKAB

Luossavaara-Kirunavaara Aktiebolag (LKAB) ägs 100 % av svenska staten via Näringsdepartementet.

LKAB har genom de senaste åren genomförd tunga investeringar och utvecklats till ett internationellt, högteknologiskt malmförädlingsföretag. Från 8 300 anställda i 1975 har antalet anställda reducerats till cirka 3 600.

Företaget har två underjordiska malmgruvor i Kiruna och Malmberget från vilka råmalmen förädlas till sinterfines, pellets och specialprodukter i anläggningar i Kiruna, Svappavaara och Malmberget.

Gruvan i Malmberget består av ett tjugotal malmkroppar, varav 10 bryts för närvarande.

Totalt har 350 Mt brutits ur malmkropparna. Ca 12 Mt råalm skall brytas under innevarande år.

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Malmkroppen i Kiruna är en sammanhängande jättelik magnetitkiva med en lutning på cirka 60 grader. Fram till i dag har ca 940 Mt malm brutits i Kiruna. Ca 23 Mt råmalm skall brytas under innevarande år.

LKAB är nu i slutfasen på ett investeringsprogram på ca 10 MrdKr, som bl.a. omfattar:

- Nytt pelletsverk och ny huvudnivå i Kiruna
- Ny huvudnivå i Malmberget
- Ny malmhamn i Luleå
- Upprustning av malmbanan och komplettering med nya lok och malmvagnar

De färdiga produkterna transporteras via järnväg till de egna utskeppningshamnarna i Narvik och Luleå. Transporten sköts av dotterbolaget MTAB.

Information om företaget , anställda, marknader etc finns på <http://www.lkab.se>.

SSAB

SSAB är börsnoterad, med cirka 34 000 aktieägare varav de 10 största institutionella ägarna har 60 % av antalet aktier.

Koncernens stålrorelse omfattar dotterbolagen SSAB Tunntät, SSAB Oxelösund och utländska försäljningsbolag. Verksamheten i Luleå ingår i SSAB Tunntät.

På basis av järnmalm i form av pellets från LKAB tillverkas ämnen i Luleå, som transporteras till tunnplättstillverkning i Borlänge. Drygt 10 % av stålet levereras i flytande form till Inexa Profil i Luleå.

Vidareförädling i Luleå sker inom SSAB dotterbolagen Plannja (byggplätt) och HardTech. (säkerhetsdetaljer till fordon).

Som ett resultat av en lång process av investeringar är antalet anställda i Luleå reducerad från cirka 5500 på 70 -talet till cirka 2400 i dag.

Detaljer om SSAB och dotterföretagen finns på <http://www.ssab.se> .

INEXA

INEXA är ett 100 % privatägt bolag med produktion i Luleå och Slovenien.

Inexa Profil AB tillverkar i Luleå stålprodukter till verkstads-, varvs- och järnvägsindustri. Produktionen är integrerad med SSAB, som levererar flytande stål. Av företagets cirka 1000 anställda är cirka 400 i Luleå.

Information om gruppen finns på <http://www.inexa.se> .

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Ferruform

Ferruform är ett verkstadsföretag med produktion i Luleå och tillverkar bl.a. ramkomponenter och bryggor till Scania's lastbilar och bussar.

Företaget har ca 640 anställda och omsätter för ca 770 Milj. Kr.

För informationer se <http://www.ferruform.com>.

Boliden

Boliden Limited är sedan 1997 ett börsnoterad kanadisk företag med 5 500 anställda och operationer i ett antal länder.

I Norrbotten har företaget gruvor i Laisvall och Aitik.

Gruvan i Laisvall har cirka 200 anställda och är Europas största blygruva, med ett uttag på cirka 2 Mt malm per år, något som ger cirka 90 000 t blykoncentrat. Dessutom ger gruvan cirka 14 000 t zinkkoncentrat.

Gruvan i Aitik har cirka 340 anställda och har ett uttag på cirka 18 Mt lågkoncentrat kopparmalm per år, vilket ger 220 000 t kopparkoncentrat per år. Dessutom ger gruvan koppar och guld. Malmreserverna räknas räcka till 2012.

För båda gruvorna sker vidareförädling vid Rönnskärsanläggningen (Skellefteå).

Bolagets hemsida finns på <http://www.boliden.se> med information om gruvorna, transporter etc.

Info. kan också hittas på <http://www.mining-technology.com/projects>.

SCA

SCA-aktien är noterad på börserna i Stockholm och London. Av totalt cirka 34 000 anställda är cirka 7 000 i Sverige.

SCA har två produktionsanläggningar i Munksund (Piteå):

- Nytt sågverk med kapacitet 265 000 kubikmeter sågat vara, dubbelt så mycket som det gamla
- Linerbruk med kapacitet 340 000 ton

Det nya sågverket innebär en mycket hög produktivitet, samtidigt som trävaror kan levereras till de mest krävande kundsegmenten.

Linerbruket är uppgraderad 1998, med större andel högkvalitetsprodukter.

SCAs hemsida är <http://www.sca.de>.

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

AssiDomän

AssiDomän är börsnoterad med 266 000 aktieägare, varav 11 har 55 % av aktierna.

Tillverkningen är koncentrerad till förpackningspapper, förpackningar samt sågade trävaror och träförädling. Koncernen är en av Europas största börsnoterade skogsägare med 2,4 miljoner hektar produktiv skogsmark.

De största bruken inom AssiDomän i Norrbotten är

- Kraftliner i Piteå med kapacitet på 610 000 t/år och 680 anställda
- Lövholmen sågverk i Piteå med kapacitet på 125 000 kubikmeter/år och 95 anställda
- Karlsborgverken med kapacitet på 70 000 t/år säck - och kraftpapper samt 180 000 t/år av sa lumassa och med 470 anställda.

Hemsidan för AssiDomän hittas på <http://www.asdo.se>.

SÅGAB

SÅGAB – Sågvärken Norrland, <http://www.sagab.se>, är en branschorganisation för privata köpsågverk i de nordligaste länen. Kännetecknande för köpsågverk är att man inte har sin råvaruförsörjning från egen skog och/eller att man inte ingår i koncerner med egen cellulosaindustri.

I Norrbotten och Västerbotten är det ca 20 medlemsföretag med totalt ca 1 000 anställda, som producerar ca 1 miljon kubikmeter och omsätter ca 2 Mrd Kr.

1.3.2 Lappland

Offentlig sektor har också i Lappland en dominerande roll, med väl 30 % av arbetsplatserna. Gruv och tillverkningsindustrien sysselsätter direkt cirka 10 000 personer. I tillägg kommer den indirekta andelen genom serviceföretagen.

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Outokumpu

Outokumpu Oy ägs till 40 % av finska staten medan 32 % ägs av internationella och privata finska aktieägare. Det övriga ägs av finska försäkringsinstitutioner och andra finska organisationer.

Affärsområde rostfritt stål har cirka 2 400 anställda av cirka 13 000 totalt.

Rostfritt stål har i Kemi två verksamheter:

- Outokumpu Chrome Oy, som bryter cirka 1 Mt krommalm per år och av det producerar cirka 600 000 t koncentrat som säljs till Polarit och externa kunder. Totalt cirka 300 anställda.
- Outokumpu Polarit Oy, som årligen producerar 540 000 t rostfritt stål. Denna produktionen skall ökas till över 1 Mt i 2004. Cirka 1 700 anställda.

Om den aktuella sammanslagningen med Avesta Sheffield genomförs blir bolaget världstvä efter tyska Thyssen Krupp.

Outokumpus hemsida är <http://www.outokumpu.com>

StoraEnso

Stora Enso är börsnoterad i Helsingfors och Stockholm. Största aktieägare är finska staten med 18%. De 20 största aktieägarna har cirka 54%.

Totalt antal anställda är cirka 40 000, varav 15 000 in Finland och 11 000 i Sverige.

Stora Ensos verksamheter i Lappland är:

- Veitsiluoto pappersbruk i Kemi, med kapacitet 470 000 t/år finpapper och 405 000 t/år magasinpapper.
- Veitsiluoto massabruk i Kemi, med kapacitet 365 000 t/år

Stora Ensos hemsida är <http://www.storaenso.com>

Metsä-Botnia

Metsä-Botnias aktiekapital är fördelad på Metsä -Serla (46,4 %), UPM-Kymmene (47,0 %) och Metsäliitto Osuuskunta (6,6 %).

Metsä-Botnia har i Kemi:

- Massabruk med kapacitet 550 000 t/år kraft massa (varav 250 000 t/år är salumassa) och 300 anställda.
- Linerboard bruk med kapacitet på 340 000 t/år och 155 a nställda.

Hemsida för Metsä-Botnia är <http://www.metsabotnia.com> .

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

1.3.3 Norra Österbotten och Kajana landskap

Norra Österbotten har den största spännvidden inom näringslivet i hela regionen, från basindustri till hightech industrier, forskning och undervisning.

På grund av den snabbt expanderande högteknologiska elektronik-, dator-, instrument- och bioteknikindustrien (1 000 nya arbetsplatser per år) har regionen befolkningsökning. Av cirka 360 000 invånare är ungefär hälften i Uleåborg-området.

Informationer om Norra Österbotten hittas på <http://www.pohjois-pohjanmaa.fi>.

Kajana har mera traditionellt näringsliv, men på grund av sin närhet till bl.a. malm- och skogsresurser i Ryssland är regionen en viktig länk för de övriga områden.

Informationer finns på <http://www.kainuu.fi>.

I det följande finns en kort beskrivning av basindustrierna inom landskapen.

Rautaruukki

Rautaruukki har 5 industridivisioner:

- Rautaruukki Steel, som producerar och marknadsför plåt i många varianter
- Metform, som vidareförädlar och marknadsför stålprodukter som rör och andra produkter
- Steel Structure, som vidareförädlar och marknadsför stålprodukter till byggnads- och engineering industrierna.
- Fundia, som är Nordens ledande producent av långa stålprodukter.
- Steel Service, är en ny division, som omfattar gruppens grossist och service verksamheter

Rautaruukki Steel inkluderar Raahen stålverk, som är ett fullt integrerat stålverk med två masugnar samt stöp- och valsverk.

Till divisionen hör också Oy JIT-Trans, som är koncernens transportbolag.

Totalt antal anställda inom koncernen är cirka 12 500 varav 7700 i Finland, 1800 i Sverige och 1000 i Norge.

Rautaruukki Steel är den största divisionen med cirka 5 000 anställda.

Koncernen hittas på <http://www.rautaruukki.com>, medan JIT-Trans finns på <http://www.jit-trans.fi/JIT1F.NSF>

Skogsindustri:

Stora Enso har i Uleåborg massabruk med kapacitet på 370 000 t/år och finpappersbruk på 810 000 t/år.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

UPM-Kymmene har i Kajaani magasinpappersbruk på 150 000 t/år och sågverk på 220 000 kubikmeter per år (<http://www.unitedsawmills.com>)

I regionen är det ett antal sågverk med stor kapacitet, t.ex. Pölkky Oy med verk i Kuusamo (190 000 m³ per år) och Taivalkoski (100 000 m³ per år) (<http://www.polkky.sf>).

1.3.4 Nord-Norge

Nordland

Nordland har den största andelen basindustri på den norska delen av regionen, med:

- Hydro Agri i Glomfjord som producerar 700 000 t konstgödning per år och har 240 anställda.
- Elkem Mosjøen
- Elkem Rana
- Elkem Salten
- Fundia Bygg i Rana som tillhör Rautaruukki -koncernen och producerar 700 000 t profiler och stångstål per år. 450 anställda.
- Nikkel och Olivin (Outokumpu) 50 anställda.
- Rana Gruber 160 anställda.
- Norsk Marmor 60 anställda.

Inom fiskförädling har Nordland 6 företag med mera än 100 anställda.

Övrigt

Eca Chemicals Rana (tidigare Stora)

Rapp Bomek. 100 anställda.

Största privata arbetsgivare är Ofotens och Vesteraalens Dampskibsselskab A/S med 1 250 anställda.

Troms

Troms har en stor andel sysselsättning inom förädling, handel och transport av fisk. Varje enhet är emellertid liten. Efter en svacka är verkstadsindustrien i stark uppgång som följd av starten på offshoreverksamhet och av ny utrustning till fiskodling.

Harstadverftet 90 anställda.

Kaarböverkstedet 135 anställda.

Refa utrustning till fiskindustri

Mercur Subsea Products 60 anställda

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Finnfjord Smelteverk producerar 120 000 t ferrosilicium och silica per år.

Största privata arbetsgivare är Troms Fylkes Dampskibsselskab A/S med 1 000 anst.

Finnmark

Finnmark är ännu mer beroende av fisk än Troms. Några av företagen är stora, som t.ex.

Aarsæther med mera än 500 anställda.

Havprodukter 190 anställda.

I övrigt är det många fiskförädlingsföretag i storleksordning 50 -100 anställda.

Övrigt:

North Cape Minerals, 240 anställda.

Elkem Tana

Macks Ölbryggeri 250 anställda.

Med nya gas- och oljefynd står Finnmark inför en stark utveckling.

1.3.5 Transportföretag

VR

VR-koncernens viktigaste verksamhetsgrenar är gods- och persontrafik samt byggande och underhåll av bannätet.

Godstransporterna sköts av VR Cargo (järnväg), se <http://www.vr.fi/cargo>, Pohjolan Liikenne (vägtransporter) och Transpoint (distribution).

VR Cargo transporterade 40 Mt i 1999, varav inomlands 23,2 och med Ryssland 12,9.

Skogsprodukter var 15,7 och import av skogsråvara 6,4.

Gods på järnvägsfärja var ca 1 Mt.

SJ

SJ Cargo Group, <http://sjcargogroup.com> har 11 transport- och logistikenheter som täcker alla transportslagen.

SJ Gods, som är den största enheten med nära 3 000 anställda, transporterar cirka 25 Mt per år.

SJ Cargo Group siktar på att bli ett fjärdepartislogistikföretag, som i princip kan ta över hela kundens logistikverksamhet. Enligt denna strategin arbetar företaget i en allians med Wilson & Co, som har ett stort internationellt nätverk inom flyg- och sjötransporter. Tillsammans med basindustrin har SJ Cargo Group utvecklat en rad systemtransporter till, från och inom Norra Sverige.

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

NSB

NSB Gods, <http://www.nnsb.no/gods>, arbetar numera som en ren transportör och är underleverantör till andra transportörer och samlastare.

1.4 Infrastruktur

1.4.1 Allmänt

Regionens transportsystem och infrastruktur är i hög grad ett resultat av

- exploateringen av regionens råvaror
- försvarsstrategiska åtgärder
- nationella prioriteringar

Detta har lett till att transporter och infrastruktur i huvudsak har koncentreras till nord-syd transporter inom det egna landet på bekostnad av öst -väst transporter mellan regionens länder.

Dessutom finns det en rad felande länkar och flaskhalsar i systemen, t.ex. koppling mellan finsk och rysk sida och olika spårvidder mellan finsk/rysk och svensk/norsk järnväg.

Politiska ändringar och koncentration av industrin genom uppköp och sammanslagningar har genom de senare åren resulterad i önskemål om friare flöden, över nationella gränser och som delar av globala system.

1.4.2 Vägar

Sverige

Det visas till ”Fakta om Vägverket” 2000:23

<http://www.se/publ/blank/bokhylla/arsrapport/fakta/fickfakta2000.pdf>

Och hemsida <http://www.vv.se>

Det svenska vägnätet är 43 000 mil, varav:

Europa och riksvägar:	3 %
Länsvägar:	19 %
Skogsbilvägar:	51 %
Övrigt:	27 %

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Ca 22 000 km är grusvägar, varav 13 000 km i norra Sverige.

I Norrbotten ingår väg E4, E10 och riksväg 45 i det nationella stamvägnätet, medan de regionala stråken utgörs av riksvägar och vissa primära länsvägar.

En betydande del av vägnätet är byggt under 1940-60-talen, för fordonsvikter ca 50 % av dagens bruttovikter på 60 ton. Ökad belastning och eftersläpning av underhållet har resulterat i mycket stora brister i vägsystemet.

För de sex nordligaste länen innebär en återställning över en sexårsperiod totalt en kostnad på ca 16 Mrd Kr.

Finland

Det visas till ”Vägverket 2000”, <http://www.tielaitos.fi/tltieto/ruotsi.pdf>.

I början av 2001 uppdelas Vägverket i vägförvaltningen, som verkar i form av ett ämbetsverk, och i produktionen, som verkar i form av ett statligt affärsverk.

När omorganiseringen har genomförts kommer vägförvaltningen att lämna ut på entreprenad byggandet och underhållet av vägar. Det affärsverk som inrättas deltar i entreprenaderna som en av anbudsgivarna. Konkurrensen öppnas stegvis.

Totalt har Finland ca 78 000 km väg, varav vägnätet i Norra Österbotten, Kajanaland och Lappland har följande fördelning:

Väg	Km	% av hela landet
Riksvägar	2 746	32
Stamvägar:	1 729	37
Regionala vägar:	12 746	25
Förbindelsevägar:	21 819	28
 Antal broar:	 3 178	 23

Generellt är broarna byggda efter det andra världskriget och ca 50 % uppnår ombyggnadsåldern under åren 2000 -2020.

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Norge

Statens Vegvesen har ansvaret för planering, byggnad, drift och underhåll av riks- och fylkesvägnäten. I riksvägsfrågor är vegvesenet underställt Samferdselsdepartementet medan det i fylkesvägsfrågor är underställt fylkeskommunerna.

Med ca 10 % av den norska befolkningen har Nord-Norge en stor andel av vägnätet:

Väg	Km	Andel av hela landet
Stamväg	2 727	36 %
Övr. Riksväg	3 799	20 %
Fylkesväg	6 526	25 %
Kommunal väg	6 734	18 %
Off. väg tot.	18 292	20 %

Det är stora kvalitetsvariationer i vägnätet, som det framgår av följande %-fördelning:

	Riksvägar		Fylkesvägar	
	Axellast 10 ton	Fast beläggning	Axellast 10 ton	Fast beläggning
Nordland	85	99	27	59
Troms	83	100	30	70
Finnmark	100	100	92	100

Restriktioner på fordonslängd och bruttovikt är ett hinder för öst-väst transporter. Uppgradering till längd 25,25 m och 60 ton på huvudvägarna, som i Sverige och Finland, skulle innebära stora kostnadsreduktioner för näringslivet.

Variationer i geometrisk standard är ett hinder för effektiva godstransporter, speciellt på vintern.

1.4.3 Järnvägar

Sverige

Det svenska Banverket, <http://www.banverket.se> har drygt 7 000 anställda, med en organisation som bygger på en rollfördelning mellan förvaltande och producerande enheter.

Den förvaltande delen, som är uppdelad i fem geografiska områden (varav Norra Banregionen har regionkontor i Luleå), ansvarar för bannätet och svarar för kontakterna med järnvägens kunder och intressenter. Förvaltarna beställer arbeten av såväl Banverkets egna producerande enheter som av externa leverantörer. Den producerande enheten består av Banverket Produktion, Banverket Projektering, Industridivisionen, Banverket Data och Banskolan.

Dessa enheter samt Banverket Telenät och Materialservice inom den förvaltande delen, styrs som resultatenheter.

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Tågtrafikledningen och Järnvägsinspektionen tillhör administrativt Banverket, men direktörerna utses av regeringen och har egen beslutanderätt i vissa frågor.

Norra Banregionen har regionkontor i Luleå och banområdeskontor i Kiruna, Luleå och Umeå. Stambanan genom övre Norrland har nordlig ändpunkt i Luleå. I Boden ansluter Malmbanan (till Narvik) och Haparandabanan.

Av militärstrategiska skäl blev Stambanan byggd (invigdes 1894) en bit från kusten. Detta innebär att det är "stickspår" på 3 -5 mil långa länsjärnvägar till t ex Umeå, Skellefteå och Piteå.

De enskilda bandelarna har följande status:

- Malmbanan är elektrifierad och uppgradering av axelvikten till 30 ton pågår.
- Stambanan är elektrifierad upp till Boden/Luleå, medan Boden -Haparanda ej är elektrifierad. Som det övriga stamnätet har Stambanan 22,5 axelvikt.
- Låg geometrisk standard genom övre Norrland medför att vagnvikterna på Stambanan är begränsade till ca 1 000 ton, jämförd med 1 400 ton i mellersta och södra Sverige.
- Haparandabanan är ej elektrifierad och med låg geometrisk standard har den hastighetsbegränsningar.
- Länsjärnvägarna till Skelleftehamn, Umeå och Piteå är elektrifierade

Som följd av olika spårvidder (1 435 mm i Sverige och 1 524 mm i Finland) är gränspassagen ett hinder för utvecklande av effektiva transportsystem, både öst -väst och nord-syd.

Finland

Den finska Banförvaltningscentralen (RHK) är ett ämbetsverk under Kommunikationsministeriet (tidigare Trafikministeriet).

Finlands modell för Banverk är annorlunda än i Sverige och Norge, där hela banhållningspersonalen stannade kvar som anställda i de nya bannätsorganisationerna. RHK är inriktad på köp av alla tjänster som trafikkontroll, bygg och underhåll, och har 63 personer som arbetar med banhållningen. Dessutom arbetar 43 personer med kontrollavgifterna för järnvägstrafiken. Största leverantör är VR, men t ex elektrifieringen i norra Finland köps från "Electric Rails".

För information om bannätet och trafiken hänvisas till "Finlands järnvägsstatistik 2000" och till <http://www.rhk.fi/svenska/bannat.html> och RHKs årsberättelse 1999 .

Nätet i norra Finland har 22,5 ton axellast, inga hastighetsbegränsningar och är elektrifierad på sträckan Karleby-Uleåb org.

Elektrifiering är under byggnad Uleåborg -Rovaniemi och Tuomioja-Brahestad.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Norge

Det norska Baneverket är delad i ”Forretningsenheter” och ”Regioner”. Det är fem regioner, varav ”Region Nord” har bl.a. Nordlandsbanan (Trondheim-Bodö) och Ofotenbanan (norska sidan av Malmbanan).

Affärsområdena inom Banverket är:

- BaneProduksjon
- BanePartner (rådgivning och projektering)
- BaneEnergi
- BaneTele
- BaneService (entreprenader och leverantör av tjänster)

Nordlandsbanan är i behov av vissa uppgraderingsåtgärder, speciellt på den äldsta delen, d.v.s. mellan Trondheim och Steinkjer, som har hastighetsbegränsningar.

Nord for Steinkjer arbetas det med att öka korsningskapaciteten, utvidgning av profilen och förbättring av möjliga rassträckor.

Elektrifiering av banan är icke planerad för perioden 1998-2007.

Ofotenbanan har begränsningar i lastprofilen och i korsningsspår.

1.4.4 Hamnar

De största hamnarna på Nordkalotten har nära anknytning till basindustrin, antingen som rena industrihamnar eller offentliga hamnar med merparten av flödet i anknytning till industrin.

Tabellen på nästa sida ger en översikt över dessa hamnarna.

Som utlastningshamnar för Nordkalotten inkluderas Skelleftehamn och Umeå

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Hamn	Volym milj. Ton/år	Största djup (vid kaj eller farled) meter	Järnvägsanslutning	Industri som utnyttjar hamnen
Brahestad	6,0	8,0	X	Rautaruukki
Uleåborg	2,3	10,0	X	StoraEnso, Neste,
Kemi	2,6	10,0	X	StoraEnso Metsä Botnia
Torneå	0,6	8,0	X	Outokumpu
Kalix	0,2	8,8	X	Assi Domän
Luleå	6,5	12,1	X	LKAB, SSAB
Piteå	1,1	12,5	X	SCA Assi Domän
Skellefteå	1,1	12,0	X	Boliden, INEXA
Umeå	1,9	11,0	X	SCA
Rana	3,2	12,0	X	Elkem, Fesil, Fundia
Narvik	13,0	15,0 (off. kaj) 27,0 (malmkaj)	X X	LKAB
Tromsø	1,0	11,0		

På norsk sida finns ytterligare 17 kommunala hamnar, 44 fiskehamnar och några industrihamnar, som alla är isfria.

Alla Bottenvikshamnarna, med undantag av Kalix, hålls öppna året runt.

Brahestad

Av Brahestads två hamnar, industrihamnen Rautaruukki och den kommunala hamnen Lapaluoto, står Rautaruukkis industrihamn för drygt 95 % av godstrafiken.

Rautaruukkis personal står för godshanteringen i Rautaruukkis hamn och extern för etag på den kommunala sidan.

Oy JIT-Trans har hela logistiken inom Rautaruukki-koncernen och tillsammans med systerbolaget August Lindberg offereras även logistiktjänster externt, med bas i egna linjer och kontrakttransporter.

Linjerna täcker Brahestad till Antwerpen, Rotterdam, Immingham och Hamburg samt Torneå till Terneuzen, medan kontrakttrafiken täcker Brahestad till stora delar av Europa och till USA.

Detaljer om företagen, linjer, frekvenser etc hittas på <http://www.jit-trans.fi/JIT1F.NSF> och <http://www.rautaruukki.com>.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Totala transportvolymen för JIT-Trans i 2000 är estimerad till 8,3 milj ton på sjö och 3,4 milj ton på järnväg och 0,7 milj. ton på väg.

Uleåborg

Uleåborg har fyra hamnområden: Vihreäsaari (olja och bulk), Nuottasaari (råmaterial till skogsindustrin), Toppila (numera enbart cement) och Orikari (till största delen papper och cellulosa i form av containers och general cargo).

StoraEnsos fabriker är i Nuottasaari medan oljebolagen är i Vihreäsaari.

Uleåborg hamn har hemsida <http://ouluport.com> med information om kajer, trafik etc. Informationer hittas också på Baltic Ports hemsida <http://bpoport.com>.

Kemi

Kemi har två hamnar: Ajos och Veitsiluoto. Ajos ägs av kommunen medan Veitsiluoto är StoraEnsos hamn. Farledsdjupen till Ajos är 10 m och till Veitsiluoto 7 m.

Ajos har fem kajer, inklusive en oljekaj, medan Veitsiluoto har sex kajplatser. Containers hanteras med mobilkran och Ro-Ro.

För information om hamnarna se http://kemi.fi/kemin_satema.

Torneå

Röyttä hamn i Torneå ägs av staden och hyrs av Outokumpu Polarit. Hamnen utnyttjas för ankommande av bulk, skrotjärn och LPG-gas medan avgående stål är i containers och andra enhetslastar. Farledsdjupet är 8 m. En av tre kajer är specialkonstruerad för Push-drivna prämar.

Hamnen har en reguljär vecko-baserad linje till Terneuzen och Antwerpen.

Kalix

Kalix hamn är i principen hamnen för Assi Domän i Karlsborg och har två anläggningar.:

Karlsborg (med 6 m farledsdjup) och Axelsvik (8,8 m farledsdjup).

Luleå

Luleå hamn är Sveriges största bulkhamn, med järnmalm från LKAB med ca 65 % av hela godsomsättningen och ca 95 % av avgående gods. Information om kajer, kranar etc. finns på <http://www.lulea.se/hamnen>.

Hamnen har sex kajanläggningar:

- Malmhamnen på Sandskär, med största rekommenderade fartygsstorlek Panmax
- Oljehamnen Uddebo, med största fartygsstorlek 45 000 tdw vid nya kajen och gamla kajen med 7,1 m djup (lastning av tjära och bensen)

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

- Victoriahamnen, som hanterar främst råvaror till SSAB, som kol, stål, kalksten och skrot
- Strömörhamnen, som bl. a. har Ro-Ro-läge med 9 m kajdjup
- Cementkajen med 9 m kajdjup
- Djupkajen, som är väntkaj, med 8,3 m kajdjup

Piteå

Piteå hamn hanterar till största delen skogsprodukter, trävaror och insatsvaror till skogsindustrin. Hamnen har två kajer för torrlast (två Ro-Ro-lägen) och en oljekaj. Största farleds- och kajdjup är 12,5 m.

Piteå kommun svarar för isbrytningen medan Bottenviken Stuveri ansvarar för driften av den övriga hamnverksamheten på entreprenad.

Största kund är ASSI Domän, som har linjer från Piteå till Terneuzen (2 g/v), Sheerness (1 g/v) och Bremen (1 g/v). Dessutom har Sea-Link linjer till Kolding (var 14. dag) och Pasajes/Barcelona (1 g/m).

Skellefteå

Skelleftehamn har 1 250 m kaj, med två Ro-Ro-lägen och en kajplats för tankfartyg. Medan farledsdjupet är 14 m är största kajdjupet 12 m. I samband med utbyggnaden av Boliden Rönnskärsverken utökas djupet vid en helt nybyggd kaj.

Från Skelleftehamn har Ahlmark Lines linjer till Hull (1 g/v) och till Rochester (var 14.dag). Dessutom har Risberg Shipping Line linje till div. hamnar i Spanien och Dahl/Björkeroth till Grekland (1 g/m).

Som följd av linjenätet har Inexa en del av sina skeppningar över Skelleftehamn, med järnväg från Luleå

Holmsund/Umeå

Holmsund är utskeppningshamn för största delen av SCAs flöde från Piteå och Umeå. Järnvägstransporter anlitas från Piteå till Umeå

Hamnen har 10 st. kajplatser med vattendjup 7-11 m, oljekaj med kajdjup 11 m och 3 färjelägen med kajdjup 5,8-7,5 m.

Informationer om hamnen hittas på <http://www.umeahamn.se/teknisk.html>.

SCA Transforest AB är ett affärsområde inom SCA, med ansvar för global distribution av över 3 milj. ton skogsprodukter. Information om SCA Transforest:

<http://www.transforest.sca.se>.

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Som följd av SCAs verksamhet har hamnen god linjetäckning, med: SCA/Transforest till Rouen (1 g/m), Rotterdam (2g/v), Tilbury (2/v) och Lübeck (1 g/v). Dessutom har Ahlmark Lines: Irland (var 14. dag), Spliethoff/Kjellen: Bilbao/Barcelona range (1 g/m) och Marocko, Tunisien, Italien (1 g/m) och SOL: Medelhavet var 3:e v.

Rana

De kommunala anläggningarna är: Toranes (styckegods) och Bulkterminalen. Dessutom har Rana Industriterminal och Rana Gruber var sin anläggning. Kajdjupen varierar mellan 5,4 och 12 m och största fartyg är 75 000 tdw.

Som hamn för Fundia, Elkem och Fesil är Rana en viktig industrihamn. Informationer om hamnen kan hittas på <http://www.maritimt-forum.no/publikasjoner/naringen/8.asp>.

Industriskeppningarna har form av linjetrafik, till och från många centrala Europeiska hamnar, men möjligheterna för reguljära linjer i tillägg till baslasten är icke utnyttjad.

Bodö

Bodö hamn är en regionhamn med den nordligaste kopplingen till Nordlandsbanan. Hamnen har betydelse som fiskerihamn och är redan i dag transithamn för containers (Tollpost Globes Hammerfest-Bodö linjen).

Narvik

Narvik är Nordens klart största bulkhamn, med 11,7 milj. ton järnmalm i 1999 (normalt ca 15, som skall ökas till 18 milj. ton). Hamnen har tre anläggningar, med totalt 12 kajer. LKABs kajer i Malmhamnen har maximalt djup på 27 m och kan lasta fartyg på 350 000 tdw.

De kommunala kajerna i det centrala hamnområdet har lokaltrafik och styckegods, medan Fagernes kajen, med kajdjup på 15 m, kan ta stora fartyg, med styckegods och bulk.

Fagernes kajen är integrerad med terminalen för "Arctic Rail Express", som är en express-länk mellan Oslo/Malmö över det svenska järnvägsnätet.

Info om hamnen hittas på <http://www.narvik.kommune.no> (havnetjenester).

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Tromsö

Tromsö hamn är en central länk i de regionala transporterna för stora delar av Nord-Norge.

Hamnen har tre anläggningar: Prostneset passagerarterminal, Breivika styckegodsterminal och en terminal på fastlandet (Tromsö är på en ö). Dessutom finns privata kajer, i huvudsak för fisk.

Tromsö är en stor fiskehamn med mycket trafik, 1999 var det över 11 000 ankomster.

Såväl ”Hurtigruten” som ”Nor -Cargo” och andra har reguljära kustlinjer.

”Tollpost-Globe har containerlinje mellan Hammerfest och Bodö.

1.5 Institutionella ramvillkor

Ramvillkoren för infrastruktur och logistik på Nordka lotten har tidigare analyserats i en rad samarbetsprojekt, t ex i regi av Nordkalottkommittén. Fokus har varit på ämnen som: tullprocedurer, öppethållande av gränstullstationer, väg och trafikbestämmelser, transportstödsregler, avgifter, tredjelandregel, samordningsmöjligheter inom respektive län eller fylke, etablering av terminaler med ”minimala procedurer”.

Medan ett genomgående problem tidigare har varit brist på finansieringsmöjligheter för projekt har EU-samarbetet gett nya ramvillkor och möjligheter till såväl planering som genomförande.

Praktiska exempel är förbättring av vägförbindelser och byggande av tullstationer mot Ryssland genom Interreg Barents.

1.5.1 Transportbidrag

Det svenska transportbidraget har nya föreskrifter sedan 22 juni 2000, se <http://www.nutek.se/regional/trpbidrag>, som innehåller flera nya bestämmelser med relevans för Norrbotten, bl. a:

- Bidrag kan lämnas för sjötransporter
- Bidrag kan lämnas till bulksågverk (med högre förä dling) i kustkommuner. Dessa ändringar öppnar för ökade sjötransporter, med 30-45 % stöd, från sågverksindustrin.

Det finska transportstödet har inga principiella ändringar, utom att det nedtrappas successivt.

Det norska transportstödet är i princip avskaffat.

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

1.5.2 Banavgifter

Banavgifterna har stora variationer såväl i uppbyggnad som storlek.

I Nordisk Råds rapport om "Den nordliga dimensionen och EU:s transportpolitik", se avsnitt 2.2.4, heter det i "förslag till gemensamma konkreta prioriteringar i EU:s transportpolitik för den nordliga dimensionen":

En mer harmoniserad och rättvisande prissättning på transporter bör skapas och som siktar till effektivare styrmedel för transportpolitiken. Detta innebär bl.a.:

- Utarbetande av gemensamma ramar för utformningen av infrastrukturavgifter med beaktande av särdragen i den nordliga dimensionens område
- Internalisering av externa kostnader på ett rättvist sätt och beaktande av särförhållandena och realistisk bedömning av trafikens olägenheter
- Samhällsekonomiskt hållbart utformade trafikavgifter som säkerställer konkurrensläget och vilka baserar sig på marginalkostnaderna som täcks genom skatter och avgifter

Banavgifterna har stora variationer inom Norden och kan påverka samarbetsmöjligheterna över gränser på Nordkalotten.

Som exempel är banavgifterna för Scanways (ref Scanways info):

Euro kurs 01.03.00	Danmark	Sverige	Norge	Finland	Tyskland
Fast avgift	Enbart godssektioner Ingångsavgift 217 Euro/km/år (1615 DKK/km/år)	Icke	Icke	Icke	Icke
Variabel avg. I	Huvudnät: (Kastrup/K.havn-Padborg) Godståg: 1,17 Euro/km (8,71 DKK) Transit avdrag för godståg till 01.07.00 145 Euro/transit godståg (1077 DKK)	Stombanan: Godståg: <i>Olycksavg.:</i> 0,0647 Euro/km (0,55 SEK) <i>Underhållsavg.:</i> 0,00033 Euro/tot. ton km (0,0028 SEK)	Alla bandelar: Godståg: 0,00118 Euro/tot.ton km (0,00954 NOK) Multimodala godstransporter: Ingen avgift	Alla bandelar: Gods tåg: 0,00175 Euro/tot ton km (0,01038 FIM)	Hamburg Padborg Freight Freeways offert 3,8 Euro/km (7,48 DM)
Variabel avg. II	Övriga nät: Godståg: 0,22 Euro/km (1,64 DKK)	Dieselavg.: 0,0365 Euro/liter (0,31 SEK)	Icke	Godsavgift: 0,126 Euro/netto ton gods (0,75 FIM)	Icke

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Broavgift	Stora Bält: Godståg: 92 Euro/vagn Max 796 Euro/tåg (687 DKK/vagn Max 5922 Dkk/tåg) Öresund: Godståg: 258 Euro/tåg (1938DKK)	Oresund Godståg: 258 Euro/tåg (2280 SEK)	Icke	Icke	Icke
-----------	--	---	-------------	-------------	-------------

1.5.3 Sjöfartsavgifter

Sverige

Skogsindustrierna, Sveriges Hamnar, Sveriges Industriförbund, Sveriges Redareförening, Sveriges Skeppsmäklareförening och Sveriges Transportindustriförbund har lämnat ett gemensamt yttrande till regeringen över Sjöfartsverkets rapport "Översyn av farledsavgifterna".

I remissyttrandet, se <http://shsf.se/sjoav.htm>, framhåller organisationerna att systemet för sjöfartsavgifter av den modell som Sverige har finns endast i Sverige och Finland inom EU.

Organisationerna framhåller vidare att systemet måste ändras så att sjöfartens infrastrukturavgifter blir konkurrensneutrala i förhållande till andra transportslag. Sjöfartsavgifterna skall vidare anslutas till principerna i EUs vitbok (se avsnitt 2.1.1) om rättvisa och effektiva trafikavgifter.

Som sammanfattning på förslaget heter det: "Detta skulle radikalt sänka sjöfartens kostnadsansvar. Enligt våra beräkningar handlar det om knappast 400 milj. Kr som bl.a. avser isbrytning och insatser för skärgårds och fritidstrafik, kostnader som staten bör svara för. Då skulle farledsavgifterna kunna sänkas från nuvarande genomsnitt 6,15 kr per ton gods till 1,84".

Ärendet är nu hos Godstransportdelegationen – som skall ge ett betänkande juli 2001. Enligt Sveriges Hamnar "är allt tryck bra – t.ex. politisk".

1.6 Godsflöde

Översikter över järnvägsflöden finns i elektronisk form hos Banverket i Sverige och Finland.

Godsflödet genom hamnar och på vägar är icke i samma elektroniska form. I rapporten är flödena tagit från offentliga statistiker, rapporter och intervjuer med berörda parter.

2. Föreliggande planer och villkor

2.1 EU

2.1.1 Politik

EU:s trafik- och transportpolitik har under åren kommit till uttryck i ett stort antal rättsakter och direktiv som baserat sig på bl.a. kommissionens sk. grön och vitböcker.

EU:s transportpolitik har hemsida http://europa.eu.int/comm/transport/index_en.html med länkar till alla trafikslagen.

Vitböcker:

Den framtida utvecklingen av en gemensam transport politik, 1992.

En strategi för revitalisering av gemenskapens järnvägar, 1996, hemsida
http://europa.eu.int/comm/transportthemas/land/english/lt_22_en.html .

Rättvisa transportavgifter: En modell för ntt stegvis införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur.

Grönböcker och meddelanden:

Grönbok om hamnar och infrastruktur, 1997, som följs av rekommendationer, t ex ”Short Sea Shipping”. Se:

http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/sss/index_sss.html
med länkar till resolutioner t.ex. 11 mars 1996 och 14 februari 2000 om främjande av närsjöfart.

För en rättvis och effektiv prissättning inom transport sektorn, 1995.

2.1.2 TEN-T

TEN-T är ett utvecklingsprogram för Trans Europeiska Transport Nätverk inom EU.

”Community guidelines for the development of the trans-European transport network” och “General rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European networks “ hittas via <http://europa.eu.int/scadplus/leg/en/s06019.htm>, som också ger årliga statusrapporter.

Till studier kan EU stödja med 50 % och för investeringar med 10 %.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Vid beslut 38/1999 blev TEN-T inkluderat i EES-avtalet, dock inte beträffande finansiella sidor.

Norge är sålunda med i TEN-planeringen.

TEN-projekten framstår som viktigaste satsningen för Nordkalotten då TEN är EU:s prioriterade program för utveckling av transportstråken.

2.1.3 TINA

”The Transport Infrastructure Needs Assessment” (TINA) är ett initiativ med sikt på utveckling av multimodala transportnät i de nya kandidatländerna till EU.

Nätet skall länkas till TEN-T och därvid Nordkalotten.

För info se <http://www.tinasecretariat.at> .

2.2 Nationella och regionala

På senare år har logistikutveckling och infrastrukturfrågor fokuserats av många organisationer, program och projekt, vars aktiviteter måste beaktas som ramvillkor för utarbetande av en masterplan för Nordkalotten.

2.2.1 Interreg-program

Som angett i avsnitt 1.1 omfattar masterplanen ”Storkalotten”, som är Nordkalotten (Norrbotten, Lappland, Nordland, Troms, Finnmark) utvidgat med Norra Österbotten landskap, Kajana landskap och i viss mån Västerbotten.

Denna regionen har länkar till en rad Interregprogram.

Interreg-programmen är det största gemenskapsinitiativet och handlar om att utveckla samarbete över nationsgränserna. Programmen går nu över från Interreg II till Interreg III för perioden 2000-2006.

Interreg III är likt tidigare Interreg II inriktat på tre olika delar:

- A – Gränsregionalt samarbete
- B – Transnationellt samarbete
- C – Interregionalt samarbete

Interreg III-programmen är under utarbetande och de olika temaområden inte helt utklara, men sannolikt kommer en rad program ha direkta eller indirekta länkar till infrastruktur och logistik på Nordkalotten/Storkalotten:

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Interreg IIIA Nordkalotten, se <http://www.bd.lst.se/narliv/regek/interreg3a.htm>, för Norrbotten, Lappland, Nordland, Troms och Finnmark innehåller bl. a. ”Logistiskt, produktionstekniskt och affärsekonomiskt samarbete”

Interreg IIIA Kolarctic, se <http://www.lapinliitto.fi/barents/kolarct.htm>, som är Nordkalotten utvidgat med Murmansk och Arkhangelsk områden i Ryssland och därvid innehåller koppling till viktiga ryska områden med råvarul everanser för basindustrin på Nordkalotten. Utarbetande av Interreg III för Nordkalotten och Kolarctic har bedrivits parallellt och i samarbete.

Interreg IIIA Kvarken-MittSkandia-program, <http://www.ac.lst.se/dettakorvi/tillvaxr/interreg.pdf>, som täcker Västerbotten län, Landskapen Österbotten, Mellersta Österbotten och Södra Österbotten samt Helgeland (södra delen av Nordland) och Örnsköldsvik kommun. Programmet har mindre relevans, men hamnarna t ex hamnen i Mo i Rana har dock en viss intress för Nordkalottföretagen. Programmet kan stödja projekt inom Interreg Nordkalottens område, och vice versa.

Interreg IIIA Karelen, <http://www.kainuu.fi/kainuuliitto/engINTERE.HTM>, som täcker Norra Österbotten, Kajanalands och Norra Karelen landskap samt Karelska republiken i Ryssland. Därvid täcker programmet transitområdet mellan Nordkalottföretagen och råvaruleverantörerna i Karelen. Också detta program kan stödja projekt inom Interreg Nordkalottens område och vice versa.

Interreg IIIB Östersjön, <http://www.spatial.baltic.net> som täcker Finland, Sverige, norra delarna av Tyskland och Danmark, Norge, Polen, de baltiska länderna samt karelska republiken och Murmansk län i Ryssland. Programmet skapar möjligheter för projekt som berör samarbetsfrågor inom Barentsregionen ex vis kommunikationer.

Interreg IIIB Norra Periferi, <http://scotnordic.com/northernperiphery>, för Skotska högländerna och öarna, hela mål 1 området i Sverige inkl. hela Norrbotten och Västerbotten, mål 1 området i Finland inkl Lappland, de fyra nordligaste fylkena i Norge, Färöarna, Island, Grönland och några områden i Ryssland. Programmet har kopplingar till Nordkalotten genom ämnen som ”kommunikationer” (t ex transportkorridor längs norska kusten), ”affärsutveckling” och ”universitet-industri-myndigheter-partnerskapsamarbete”.

2.2.2 Bottenviksbågen (BothnianArc), är ett paraplyprojekt för gränsöverskridande samarbete mellan Sverige och Finland längs Bottenviken. Viktiga mål för projektet är att identifiera regionens möjligheter, skapa nätverk för ett livskraftigt och långsiktigt regionalt samarbete samt att göra BothnianArc till ett kvalificerat begrepp inom den europeiska unionen.

Ett delprojekt är ”kommunikationssystemet”.

”Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

2.2.3 ScanWays+, som är ett samarbetsprojekt för att utveckla konkurrenskraftiga järnvägstransporter inom Norden och Norden - Övriga Europa.

Hemsida är: <http://www.scanways.com>.

2.2.4 Nordisk Ministerråd - ”Nordisk Infrastruktur”

De nordiska transport- och trafikministrarna beslöt i 1995 att tillsätta en samnordisk arbetsgrupp för att uppdatera rapporten ”Nordiska infrastrukturprojekt 1993”.

Gruppens rapport TemaNord 1997:528 innehåller:

- Allmänna förutsättningar
- Vision för nordisk infrastruktur
- Nordiska särdrag
- Nationell planering
- Överväganden om aktuella korridorer och korridorförslag
- Finansiering
- Fakta om Norden
- Trafikefterfrågan
- Vägar
- Järnvägar
- Sjöfart
- Luftfart
- Nordiska korridorer
 - korridorer utpekade av EU
 - förslag till ny korridor
- Tidigare arbeten med planer för nordisk transportinfrastruktur
- Nationella planer

Förslaget till ny korridor är ”Euroarktiska nätet”, som består av tre förgreningar som anknyter till Östersjöns havsstråk i norra Bottenviken: Narvikstråket, Barentsstråket, Arkhangelskstråket och Arktiska havsstråket.

Arkhangelskstråket med huvudsaklig inriktning på samarbete mellan järnväg och sjötransporter betjänar och möjliggör exploateringen av naturtillgångar och råvaror i nordvästra Ryssland.

Barentsstråket gäller alla trafikformer och baseras främst på en tillväxt av internationell handel på Kolahalvön och området vid Barents hav.

Arktiska havsstråket betjänar transporter av gas och olja, malm och bulk. Stråket anknyter i framtiden till en etablering av Nordostpassagen.

2.2.5 Nordisk Ministerråd - ”EU:s nordliga dimension”

Finlands initiativ ”EU:s nordliga dimension är inget färdigt program, inte något regionalt projekt och tar inte heller sikte på några nya institutioner eller ny finansiering.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

I stället söker initiativet få hela EU att fokusera på det nya Nordeuropa som uppstår till följd av globalisering, integrationen i Europa och förnyelseprocessen i Ryssland”.

Ett prioriterad område i sammanhangen är transportinfrastruktur.

2.2.6 Nordisk Ministerråd – ”Den nordliga dimensionen och EU:s transportpolitik”

Nordisk Ämbetsmannakommitté för transportfrågor tillsatte i 1997 en arbetsgrupp för att granska EU:s transport- och trafikpolitik ur den nordliga dimensionens synvinkel med Finlands, Sveriges och Danmarks EU-ordförandeskap som bakgrund.

Gruppens rapport, Nord 1999:503, innehåller förslag till gemensamma konkreta prioriteringar i EU:s transportpolitik för den nordliga dimensionen.

Huvudrubrikerna för förslagen är:

1. Hållbar miljö
2. Satsning på järnvägen
3. Ökat utnyttjande av trafikens telematik, IT, logistisk kunnande och FoU
4. Förbättrad trafiksäkerhet
5. En harmoniserad och rättvisande prissättning på transporter
6. För en rättvisare konkurrens
7. För EU:s utvidgning och Rysslands anpassning
8. Smidigare gränspassager
9. Utvecklande av det institutionella samarbetet
10. Utveckling av de Nordeuropeiska transportkorridorerna

Många av förslagen har direkt eller indirekt anknytning till Nordkalotten, samt t ex:

- Främja intermodalitet och användning av ny transportteknologi och telematik
- Utbyggnad av ett effektivt europeiskt järnvägssystem och prioritering av de sk. Freight Freeways
- samt utveckling av trafikeringsrätten i dessa europeiska järnvägskorridorer
- Stegvis ökad konkurrens och ökad servicenivå inom järnvägssektorn, särskilt godstransporter
- Satsningar på infrastrukturens underhåll och utveckling
- Satsningar på järnvägarnas konkurrenskraft internationellt
- Logistikutbildningen intensifieras
- Utarbetande av gemensamma ramar för utformningen av infrastrukturavgifter med beaktande av särdragen i den nordliga dimensionens område
- Internalisering av externa kostnader på ett rättvist sätt och beaktande av speciella förhållande och realistisk bedömning av trafikens olägenheter
- Samhällsekonomiskt hållbart utformade trafikavgifter som säkerställer konkurrensläget och vilka baserar sig på marginalkostnaderna som täcks genom skatter och avgifter
- Harmonisering av standarder på både teknisk och operativ nivå

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

- Integrering av Ryssland i TEN-näten
- Effektivisera organisationen och de administrativa funktionerna vid gränsövergångarna
- Vidareutveckla Barents Euroarktiska transportområde i enlighet med intensionsförklaringen av 1998
- Utveckla sjöfarten särskilt ”Short Sea Shipping” på Östersjön, på Nordsjön och i de arktiska havsstråken varvid i synnerhet beaktas vintersjöfarten och isbrytarverksamheten
- Förbättra och utbygga de viktigaste hamnarna och terminalerna till multimodala centra och stöda etablering av mottagningscentraler

Se också Nordiska Rådets uttalande november 1999,
http://www.norden.org/eng/uttalelsen_uk.htm.

2.2.7 Transportanalys av Barentsregionen

The Barents Euro-Arctic Council (Barentsrådet) har som medlemmar:

Finland, Danmark, Island, Norge, Sverige, Ryssland och EU.

Dessutom har följande observatörsstatus:

UK, Frankrike, Tyskland, Nederland, Polen, USA, Kanada, Japan och Italien.

Rådet har tre permanenta arbetsgrupper för.: Miljö, Ekonomiskt samarbete och Den nordliga sjörutt.

1998 blev en styrgrupp utsedd för utveckling av ”the Barents Euro Arctic Transport Area” (BEATA). BEATA har för närvarande låg aktivitet, men DG VII vill utnyttja samarbetet på ett mera offensivt sätt framöver. Adressat för mycket av partnerskapets förslag är BEATA.

Kommunikationsgruppen under Barentsrådet genomförde i 1997 en **Transportanalys av Barentsregionen**. Som följd av att Barentsregionen blev utökat med Västerbotten län och Norra Österbotten och Kajana landskap uppdaterades rapporten i 1999.

Kommunikationsgruppen urgörs av kommunikationsansvariga i Finnmark, Nordland och Troms fylken, Norrbotten, Västerbotten och Lappland län, Norra Österbotten och Kajana landskap, Arkangel och Murmansk län och den Karelska republiken.

Gruppen har analyserat en rad övergripande frågor:

- Som följd av få exempel på öst -väst transporter i det 20:e århundradet vill det generellt kunna konkluderas med att även små transportinvesteringar inte är lönsamma.
- På denna bakgrund är det, i stället för att fokusera på enstaka projekt, föreslaget en övergripande långsiktig transportstruktur.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

- Det är Gruppens konklusion att investeringar i infrastruktur med fokus på felande länkar och teknisk förbättring, är fundamentalt, men inte tillräckligt för regionens utveckling. I stället bör fokus vara på utveckling av Barents Regionala Transport Nätverk.
- Investeringar i infrastruktur, speciellt på kort och medium sikt, är inte tillräckligt. Samma uppmärksamhet måste ges till utveckling av säkra och kostnadseffektiva driftsuppläggningar.
- National politik är riktad mot nationell planering och subsidiering. Gränsöverskridande investeringar och aktiviteter kan därför bli negligerad.
- Det rekommenderas att EU programmen för transportaktiviteter öppnas också för områden, som Barentsregionen, där infrastrukturen inte är tillräckligt utvecklat.
- Det är nödvändigt att utveckla ramvillkor som ger samma villkor för gränsöverskridande transportaktiviteter som för nationella.
- De generella osäkerheterna kräver stark uppbackning från centrala myndigheter.
- Ändringar i lagar och subsidier kräver initiativ från centrala myndigheter och EU. Genomförning och kontroll bör dock vara en uppgift för regionala myndigheter.

Gruppens rekommendationer är i korthet:

- Ett regionalt transportnätverk rekommenderas, med ett koordinerad genomförande.
- Ett flexibelt, säkert och kostnadseffektivt nätverk för tunga flöden utvecklas med bas i existerande nätverk.
- Utveckling av ett ”Barents Transport och Speditionsbolag” med stöd i en första fas.
- Gemensam planering för subsidierad passageraretransport inom regionen.

2.2.8 Sverige

Väg och järnväg

Åtgärder i statliga vägar och järnvägar i Sverige planeras i 10-åriga investeringsplaner som revideras vart 4:år.

Processen för planering av åtgärder i infrastrukturen inleds med en inriktningsplanering där övergripande frågor hanteras. Inriktningsplaneringen avslutas med en riksdagsbehandling av en regeringsproposition.

Därefter följer en process där Vägverket, Banverket och länen tar fram nationella och regionala planer för väg- och järnvägsåtgärder baserade på den inriktning av planeringen som riksdagen beslutat om. Planerna utgör därefter en grund för budgetarbetet.

Riksdagen beslöt 1997 om reviderade långsiktiga planer för 1998 -2007 för samtliga trafikslag.

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

För Norrbotten är det i "Infrastruktur för 2000-talet"

<http://www.bd.lst.se/narliv/kommunik.fl.pdf> redovisat länsplanen för investeringar i transportinfrastruktur 1998-2007.

Riktlinjerna för arbetet med länsplanen var att investeringarna i infrastruktur ska:

- Skapa goda förutsättningar för utvecklingen av näringslivet i länet
- Minska länets lägesnackdel
- Öka tillgängligheten till viktiga samhällfunktioner
- Minska trafikens negativa effekter
- Öka trafiksäkerheten

I sammandrag ingår det i planen investeringar på ca 1 380 milj. kr. till väg, varav ca 80 % till Bärighetsåtgärder, och 146 milj. kr. till länsjärnvägar (som är Piteåbanan och Kalixbanan).

För riksvägar har tre ombyggnads/utbyggnadsprojekt prioriteras för Norrbotten, till en kostnad av 125 milj. kr. Dessutom har i Norrbottens och Västerbottens län identifierats fem förbättringsobjekt till en kostnad av 162 milj. kr.

Satsningen på bärighet i befintlig system är enligt riksdagens inriktning att utveckla användningen av befintlig infrastruktur innan ny infrastruktur anläggs.

Denna satsning skall även tillgodose näringslivet genom att uppgradera delar av vägnätet till bärighetsklass 1, med 60 ton bruttovikt.

Den nationella stomnätplanen har en rad större och mindre åtgärder i Norrbotten till en kostnad av ca 1 miljard kronor, varav Haparandabanan 93 Mkr, Malmbanan 511 Mkr och Stambanan genom övre Norrland 496 Mkr. Dessutom kommer en nationell satsning på högre axellast, där Stambanan genom övre Norrland ingår. För Malmbanan är det speciellt uppgradering av axeltrycket till 30 ton som är en tung investering.

Som en del av inriktningsplaneringen för perioden 2002-2011 har Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, och Luftfartsverket genomfört en nationell strategisk analys, se rapport 1999:2 från SAMPLAN <http://www.sika-institute.se/utgivning/rapporter.html>.

I sina remissyttranden har Sveriges organisationer bl. a. uttalat att det bör vara en starkare dialog mellan det politiska systemet och näringslivet samt att det saknas en mera offensiv transportpolitik.

Med utgångspunkt i ett arbetsmaterial framtagit av kommunikationsdirektörerna i de sex nordligaste svenska länen enades landshövdingarna i november 1999 om att gemensamt agera för en kraftig satsning på väg och järnvägsnätet i norra Sverige. Det är beräknat att det krävs 16 miljarder kr för väg och 8 miljarder för järnväg, för att återställa det befintliga väg - och järnvägsnätet upptill en nivå likvärdig med övriga Sverige, <http://www.dalarna.lst.se/press/transpor.htm>.

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Botniabanan

Botniabanan AB har fått statens uppdrag att bygga en järnväg som skall dras från Nyland, norr om Kramfors, via Örnsköldsvik till Umeå. Sträckan omfattar 19 mil ny järnväg, har en kostnad av 8,2 Mrd Kr (1997 års penningvärde) och skall tas i bruk 2006.

Staten äger 91 % av bolaget och kommunerna Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå äger resterande 9 %.

Tillsammans bildar Botniabanan och Stambanan ett slags dubbelspår, som innebär att kapacitet, axellast och tågvikt blir högre upp till Umeå, och därvid, enligt Banverket, lägre transportkostnader och högre transportkvalitet för företagen.

Detaljer om bakgrund, syfte, byggandet, tidplan, avtal etc hittas på <http://www.botniabanan.se> och <http://www.botniabanan.banverket.se>.

Norrbotniabanan

Idén om en kustnära järnväg mellan Umeå och Haparanda, Norrbotniabanan, är under utredning i regi av kommuner, länsstyrelser och handelskammare.

Från tidigare arbeten om banan kan nämnas "Norrbotniabanan -Botniabanan, delen Umeå-Luleå-Haparanda, SJ 1992, och Banverkets förstudie 1999 om kustnära järnväg Kalix-Haparanda. Dessutom är Norrbotniabanan med i "Bottenviksbågen":s vision för järnväg.

Kostnaden för en utbyggnad av Norrbotniabanan har översiktligt beräknats till 12 Mrd Kr.

Sjö:

Piteåhamn total godsomsättningen är ca 1,2 miljoner ton, varav skogsprodukter ca. 0,8.

Hamnen har ytterligare kapacitet att erbjuda och arbetar tillsammans med kunderna om logistiklösningar. Det nya transportstödet för sjöfart kan medvärka till ökning av skeppning av trävaror, från den nuvarande nivån på ca 330 000 kbm.

Luleåhamn är till största delen en bulkhamn för LKAB och SSAB. Av totalt ca 6,6 miljoner ton i 1999 var endast ca 60 000 ton styckegods och skogsprodukter.

SeaCombi har som affärsidé att rationalisera distributionen av varor från och till regionen med Sto-Ro service mellan Luleå, Södertälje och Rostock. Projektet stöds av EU:s PACT program (Pilot Åtgärder för Kombinerade Transporter), och är nu i den slutliga finansieringsfasen.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Flyg

Kallax Cargo i Luleå har som mål:

Bolagets affärsidé är att sälja landningar till fraktflygbolagen och upplåtelse till serviceföretag på fraktflygplatsen.

Det kortsiktiga målet är att under den senare delen av år 2000 få fraktbolagen att nyttja Kallax Cargo Airport för tekniska stopp.

Inom fem år ska Kallax Cargo Airport ha utvecklats till en skandinavisk fraktflygplats med godshantering.

Det långsiktiga målet är att inom 10 år ska en väsentlig del av fraktgodset till och från Nordeuropa gå via Kallax Cargo Airport, samt att även annan interkontinental trafik är knuten till verksamheten.

2.2.9 Finland

Den nuvarande finska transportpolitiken är utstakad i rapporten ”Finlands trafiksystem 2020” från år 1998. Gällande långtidsplan är ”Finlands trafikinfrastruktur 2010”. Planen omfattar alla trafikformer.

På samma sätt som i Sverige har vägnätet av lägre klass försämrats i takt med anslagsnedskärningarna. Vägverket har uttalat att med den föreliggande budgetpropositionen kommer det sekundära vägnätets skick att ytterligare försämrats och att finansieringsunderskottet för underhåll och ersättningsinvesteringar under perioden 2000-2003 är ca 800 milj. Finska mark.

Med 34 % av Finlands vägar med lätt beläggning och 27 % av grusvägarna står Norra Österbotten, Kajanaland och Lappland för en stor del av finansieringsunderskottet.

Lappland

Några huvudpunkter med relevans för Nordkalotten från Lapplands kommunikationsstrategi mot år 2020 och plan för 2010:

Vägar:

- Vikt på utvecklingen av trafiksäkerhet och miljön är övergripande.
- Utvecklingen av kommunikationen till och från och i turist centra.
- Trafikplan Kemi – Torneå
- TEN-projekt för vägarna 21 (Kemi – norska gränsen), 5 (Kemijärvi – Sodankylä) och 91 (Ivalo – Ryssland), E 4 (Kemi – Rovaniemi)
- Ökning av offentlig transport över Torneå-Haparanda
- Grundförbättring av E-4 – vägen Rovaniemi-Niskanperä
- Underhåll – allmänt

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Järnväg:

- Utveckling spårviddsväxlaren i Torneå/Haparanda
- Elektrifiering till Rovaniemi – klar 2004-03-01.

Sjö:

- Kemi hamn har 2 delar, den kommunala hamnen Ajos och fabriks hamnen Veitsiluoto.
- Förbättring av muddring till 11 meter i Ajos hamn
- Analys av möjligheter för kombiterminal i Kemi
- Muddring till 8 meter i Röyttäs hamn
- Säkra året-runt transporter av containers till Kemi

Luft:

- Utveckling av Rovaniemi till fraktterminal och förbättringar för turisttrafiken.

Speciellt om Kemi:

Anläggningarna på Veitsiluoto är på en ö, något som ger restriktioner på tåglängd.

Planer finns för förbättring.

Tillsammans med staden och Metsä Botnia planerar StoraEnso en framtida utbyggnad av Ajos hamn. Arbetet skulle förläggas till perioden 2000-2007. Om beslut om utbyggnad fattas stannar underhållsmuddringen av farleden till Veitsiluoto.

Uleåborg och Kemi är de enda containerhamnarna på Nordkalotten, med Kemi som den största, med ca 23 000 containers (TEU) i 1999. Containertrafiken är i huvudsak koncentrerad till Veitsiluotos hamn, med bas i Veitsiluotos export. Det råder obalans i containerflödet, varför tomma containers måste tas in för att tillfredsställa exporten. För att bygga upp ett returflöde har det utvecklats en multimodal trafik till och från Murmansk.

Norra Österbotten och Kajana

Några huvudpunkter med relevans för Nordkalotten från Norra Österbotten och Kajana kommunikationsstrategi mot år 2020:

- Övergripande är att utveckla Uleåborg som logistikcentrum med koncentration av kompetens för hamn, flygplats och industrin (elektronikindustrin)

Vägar:

- E 4 förbättras Uleåborg – Kempele (motorväg) och förbättringar på sträckan Kempele – Haaransilta.
- Förbättringar av vägarna 20 (Uleåborg – Kiiminki), vägen till Uleåborgs flygplats, E 4 (Ii – Kemi och söder om Rantsila, 8 TEN-projekt vid Brahestad och Kalajoki. Väg 22 till Kajana och Vartius

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Järnväg:

- Elektrifiering innan 2006 i Uleåborgsområdet, Kemi - Brahestad och Uleåborg - Kajana.
- Höghastighetslinje mellan Uleåborg och Helsingfors (TEN-projekt). Sträckan Seinejoki - Uleåborg klar i 2010.
- Förbättring av säkerheten (150 korsningar) och signalsystem - ATC (1 miljard FIM).

Sjö:

- Brahestad har 2 hamnar - industrihamnen Rautaruukki och den kommunala hamnen Lapaluoto. Rautaruukkis hamn är den största med 5,7 miljoner ton, medan Lapaluoto har 270 000 ton, varav ca. 100 000 ton är transitgods för Ryssland. I samarbete med Rautaruukkis speditjonsbolag August Lindberg Oy och transportbolaget JIT-Trans Ltd. prioriteras ett arbete som skall styra mer gods över hamnen, b. a. med Ro-Ro service.
- Uleåborg har flera hamndelar, varav den nyaste är Oritkari. Total godsomsättning är här ca. 2,3 miljoner ton. Containertrafiken har en gynnsam utveckling, med ca 15 000 TEU under 1999, jämfört med ca. 9 000 under 1998. Uleåborg ser sig som en "rysk" transithamn när övergången vid Vartius är klar.

Luft:

- Uleåborgs flygplats utvecklas vidare för 60 milj. FIM som fraktterminal. Inriktad mot regionens och elektronikindustriens behov (60% av transportererna). Fraktvolymen 1999 var 2 800 ton gods och 2 500 ton post.

2.2.10 Norge

Nordland, Troms och Finnmark

För första gången har Norge utarbetat en samlad "Nasjonal transportplan 2002 -2011". Planen omfattar alla trafikslag och vidareutvecklar och avlöser tidigare sektorplaner. Planen är framlagd som "Stortingsmelding", och den politiska processen är planerad till hösten 2000.

Den rekommenderade strategin lägger bl.a. vikt vid förbättrad koppling mellan transportslagen, kombinerade/intermodala transporter och en utveckling av transportkorridorer och matarsystem.

Av 8 korridorer har 2 relevans för Nordkalotten:

- * Trondheim-Bodö
- * Bodö-Narvik-Tromsö-Alta-Kirkenes

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Följande prioriteringar rekommenderas:

- Nordlandsbanan Trondheim-Bodö utvecklas med bl. a. större lastprofil och högre godskapacitet inom en ram av 350 Milj Kr.
- Ofotenbanan byggs ut till 30 ton axellast med norsk ram på 90 Milj Kr
- E 6 med sidovägar skall utvecklas för ca. 3,4 Mrd Kr, något som bl. a. skall underlätta vintertrafiken .
- Vägförbättringar i fylkenas regi, med en ram av 3 Mrd Kr, varav 1,2 i perioden 2002-2005.
- Kustverket skall förbättra farlederna med större djup, rakare segling och bättre märkning.

Hamnarna är kommunala och har sin egen hamnplan och budget.

Rana hamn är en kombination av offentlig och privat hamn och har status som frihamn. En utbyggnad av Toraneskajen (offentlig) och av Rana Industriterminal (privat) prioriteras. Genom Kvarken-MittSkandia arbetar man med en transportkorridor över Rana. I detta sammanhang prioriteras lokalt en förbättring av vinterväg till Sverige. Hamnen omsätter 1,4 milj. ton.

Narvik är också en kombination av offentlig och privat hamn, med största verksamhet över LKAB:s malmhamn. Den offentliga hamnen har utvecklats till en integrerad kombiterminal för väg/järnväg/sjö och den prioriterar logistikutveckling i form av korridorkonceptet. Hamnen omsätter ca: 15 milj. ton.

Harstad/Narvik flygplats Evenes har reguljära fraktflygningar med färsk fisk till Japan med Aeroflot ”jumbocarriers” , som tar 40 ton per flygning. Volymen 1999 var 4 000 ton. Planer finns för cargolinje med fisk till London och Kina.

3 Marknadsutveckling

3.1 Varuströmmar i framtiden

Industrins och handelns utveckling är den grundläggande faktorn för framtida varuströmmar på Nordkalotten. Den utvecklingen styrs av en rad faktorer, varav de viktigaste är:

Industrins omstrukturering i form av:

- företagssammanslagningar
- koncentration till kärnområden
- kapacitetsändring vid anläggningar inom regionen
- integration i värdekedjan

Utveckling av nya marknader för försörjning och försäljning

Utveckling av ny industri och aktiviteter

3.1.1 Industrins omstrukturering

Företagssammanslagningar kan ha stor effekt på flödet och logistiken.

Ett exempel är StoraEnso:

Veitsiluotokoncernen med sin produktion i Kemi och Uleåborg var medlem i marknadsföringsorganisationen Finnpap och utnyttjade därvid Transfennicas systemtrafik, med Transfennica som koordinator för trafiken på norra Finland

Efter att Veitsiluoto blev fusionerad med Enso-Gutzeit i 1996 tog Enso över den koordineringen, med Transfennica som en av leverantörerna.

Efter bildandet av StoraEnso i 1998 har företaget avyttrat sitt innehav i Transfennica, som nyligen blev köpt av Finnlines från de övriga ägarna. StoraEnso är delägare av Finnlines, som skall fortsätta sitt samarbete med Transfennicas tidigare ägare UPM-Kymmene, Metsä Serla, Metsä Botnia och Myllykoski. Finnline har ett nät av linjer på Europa, som transporterar papper, stålprodukter, fordon, trailers, containers och järnvägsvagnar. Med köpet av Transfennica kan nätet utvidgas till att inkludera Bottenviken.

StoraEnso utreder för närvarande möjligheten av att koppla ihop flödet från Bottenviken med sitt svenska flöde genom övergång från sjötransport till järnväg, som en del av "base port" upplägget.

Alternativen kan vara såväl kombinerade transporter genom Finland som koordinerade sjötransporter på Bottenviken.

Ett annat aktuellt exempel är sammanslagningen av Outokumpu Steel och Avesta Sheffield, som väntas leda till synergivinster på över 100 miljoner euro per år. Med Outokumpu som en av världens mest effektiva producenter av rostfritt stål och Avesta Sheffield med fokus på vidareförädlade produkter kan det på sikt vara möjligheter för nya logistiklösningar.

Inom fiskförädling i Nord-Norge sker en omfattande omstrukturering och koncentrerings av ägarintressen. På sikt kan detta påverka logistiken.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Som följd av sigverkens generellt låga lönsamhet kan det förväntas stora strukturella ändringar inom området.

I ”Transportation Analysis of the Barents Region” är det identifierad produktionsanläggningar i Karelen och Arkhangelsk på ca 6 milj m³ trä och ca 3 Mt massa och papper.

Generellt har anläggningarna låg standard och stora investeringsbehov. Om och eventuellt när dessa anläggningar kan integreras i den globala omstruktureringen inom industrin är en öppen fråga, men om så sker kan det ge stora ändringar i flödet

Ett aktuellt exempel på koncentration till kärnområden är Metsä Serla och SCA:

Medan Metsä Serla koncentrerar sig till finpapper har SCA som mål att koncentrera verksamheten till hygienprodukter, förpackningar och tryckpapper.
I linje med dessa koncentrerings till kärnområden förvärvar Metsä Serla Modo Paper från SCA/Holmen och samtidigt avyttrar Metsä Serla hela sin wellpapperrörelse och sitt 65 % innehav i Metsä Tissue till SCA.
Med stora volym inom Bottenviken (Metsä Botnia i Kemi, Joutseno och Rauma och Modo i Örnsköldsvik) har Metsä Serla utvecklingsmöjligheter för sin logistik över nationsgränser.
Det samma har i princip SCA, som bland annat genom förvärvet uppnår ett inträde på den finska wellpappmarknaden om ca 30 %.

En möjlig mycket stor effekt av koncentration till kärnområden är att skog och sigverk skiljs från övriga skogsindustriverksamheter och att nya ägarkonstellationer är på väg att skapas – och därigenom nya förutsättningar för logistiken.

Kapacitetsförändringar vid basindustrins anläggningar inom regionen är en kontinuerlig och långsiktig process. Större volymändringar är sålunda överskådliga.

Kända produktionsökningar är:

LKAB 10 Mt

SSAB 0,5 Mt

Outokumpu 0,5 Mt

Boliden 0,1 Mt

Som exempel på integration i värdekedjan kan nämnas SSAB med HardTech och Plannja i Luleå Inexa med direkt koppling till SSAB, och Rautaruukki och Outokumpu med sina produktionsanläggningar inom Norden och andra land,

3.1.2 Utveckling av nya marknader för försörjning och försäljning

Nordkalottens skogsindustri på såväl svensk som finsk sida är beroende av import av skogsråvara, dels från egna landet och dels från Ryssland och Baltikum.

I ”Transportation Analysis of the Barents Region” är det, som en konservativ uppskattning, angett en framtida import från Arkhangelsk Oblast på det dubbla av dagens flöde, något som innebär ett flöde på 2,5 -3,5 milj. m³ till norra Sverige och 4,5 – 7 milj. m³ till norra Finland. Från Murmansk är estimerat 1 Mt.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Importen av skogsprodukter från Arkhangelsk är estimerad till 1 Mt.

Till norra Finland importeras det i dag 1.0 milj. ton malm från Ryssland. I Barentsanalysen är det estimerat ett flöde på 4 milj. ton malm och mineraler från Arkhangelsk och 3 milj. ton från Murmansk.

I motsatt riktning kommer det att bli ett en ström av insatsvaror till industrin och av konsumentvaror till rätt folkrika områden, utan att det är möjligt att kvantifiera detta flödet i dagens läge. Ett exempel är fisk.

3.1.3 Utveckling av ny industri och aktiviteter

Det pågår inom regionen en utveckling av företag och innovations - och teknikcentra inom ”den nya ekonomin”. Generellt har produkter från den delen av näringslivet mycket högt volymvärde jämfört med basindustrin. Aktörerna på denna arena har emellertid andra kvalitetskrav på logistiken och utvecklingen inom Nokia har redan åskådliggjort att det existerar önskemål om alternativ till flygtransporter.

På den norska sidan kommer offshoreverksamheten med full tyngd in som en ny marknad för Nordkalotten.

3.1.4 Transportbidrag

Det nya regionala transportbidraget i Sverige får lämnas till sjötransporter, till skillnad från tidigare, när det enbart fick lämnas till landtransporter. För Norrbotten innebär ordningen att upp till 45 % bidrag kan ges till såväl in - som uttransporter. Bidraget lämnas icke till skogs- och stålindustri. Största effekten kommer bidraget att ha för transport av sågade trävaror, något som innebär en sannolik flyttning av volymer från land till sjö.

Det finska transportstödet är under utveckling och har liten påverkan på flödet. Det norska stödet är i princip utvecklade.

3.1.5 Logistik- och transportleverantörer

Medan varuägarna styr volymutvecklingen är logistik- och transport-leverantörerna viktiga för valet av transportvägar för de framtida varuströmmarna.

Basföretagen har utvecklat transportsystem utifrån de egna behoven, antingen genom egna transportmedel (som LKAB, Rautaruukki, SCA) eller genom att anlita underleverantörer på såväl transporter som andra tjänster.

Alla basföretag har emellertid full styrning över hela logistiken fram till kund, i den mån det är möjligt enligt leveransvillkoren (f.o.b. leveranser gäller för t ex malm och trä).

För basföretag, och merparten av små och medelstora företag, med många kunder och små leveranser växer ett behov att styra hela distributionen ”dörr till dörr”.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

För att täcka detta behov växer det fram nya aktörer i form av ”fraktbörs” eller ”transportmäklare” som alla har IT som bas. ”Transportmäklaren”, som genom samarbete med olika verksamhetsområden offererar kompletta logistiklösningar, kommer att utvecklas till en av maktfaktorerna i kraven på framtida infrastruktur - och logistiklösningar.

Tunga aktörer inom transportbranschen, t ex Maersk, kommer att starkt influera det framtida godsflödet inom regionen, ”med dammsugare i sina terminaler” och med möjligheter för returlaster för lastbärare.

På samma sätt som basindustrin kommer dessa transportörer att dra nytta av effektiva korridorer medan de antingen utnyttjar egna lokala terminaler eller billiga transportörer till sina terminaler. Ett område som delar av Nordkalotten, med relativt små flöden, om det bortses från basindustrins tunga flöden, kan ha risken att inte logistikmässigt utvecklas genom att godset plockas upp med bilar och transporteras till en terminal utanför området. För stora transportköpare kan detta innebära lämpligt pris och service, men för små och medelstora företag är det svårt att utveckla lämplig leveransservice.

I viss mån är detta situationen på Nordkalotten i dag. T ex hämtar lastbilar gods hos leverantören i Luleå, kör det till Göteborg där det omlastas i container och skeppas vidare.

Förloren är miljön och den lilla kunden (varuägare eller speditör) som inte har tillräcklig volym. I detta sammanhang kan ”den lilla kunden” även vara ett basindustrieföretag när det gäller transport utom för de stora flöden.

3.1.6 Infrastruktur och logistik i omkringliggande områden

Från Barentsanalysen (se punkt 2.2.7) framgår det att när produktionstekniken är utvecklad och flaskhalsar i infrastrukturen är åtgärdade på den ryska sidan av Barentsregionen kan stora flöden hitta kunder inom Nordkalotten.

En viktig flaskhals i detta sammanhang är järnvägens ”missing link” mellan Kostomuksha- Ledmozero (övergången Vartius). Det tycks inte vara en fråga ”om” den skall färdigställas, utan ”när”.

I takt med utbyggnad av den ryska industrin blir kampen om skogsråvara hårdare, något som betyder starkare fokusering på utnyttjande av egna skogsresurser och därvid på förbättring av det sekundära vägnätet, kombiterminaler och ”skogspendlar” på järnväg.

TEN-korridorerna ”Nordic Triangle” och ”Via Baltica”/”Rail Baltica” har hög prioritering inom EU och kommer att influera logistiken i regionen.

I centrala delar av Europa har trafikintensiteten lett till flaskhalsar i infrastrukturen, något som starkt påverkar planeringen av logistiksystemen intern t och externt.

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Med Öresundsförbindelsen har Sverige och Norge blivit landfast med Kontinenten medan Finland generellt "är en ö" sett ur ett syd-svenskt perspektiv. I norra Sverige – via Haparanda finns övriga nordens enda landfasta förbindelse med järnväg till Finland och därmed också indirekt med nordvästra Ryssland.

3.1.7 Sammandrag av varuströmmar i framtiden

Basindustrierna, som står för det allt övervägande flödet inom så väl som ut och in av regionen, har noggranna översikter över sina framtida *volym*, men som följd av stora framtida ändringar inom industrin och marknaderna är det osäkerheter till vilka *vägar* det framtida flödet kommer att ha. I dagsläget ser volymerna ut så här:

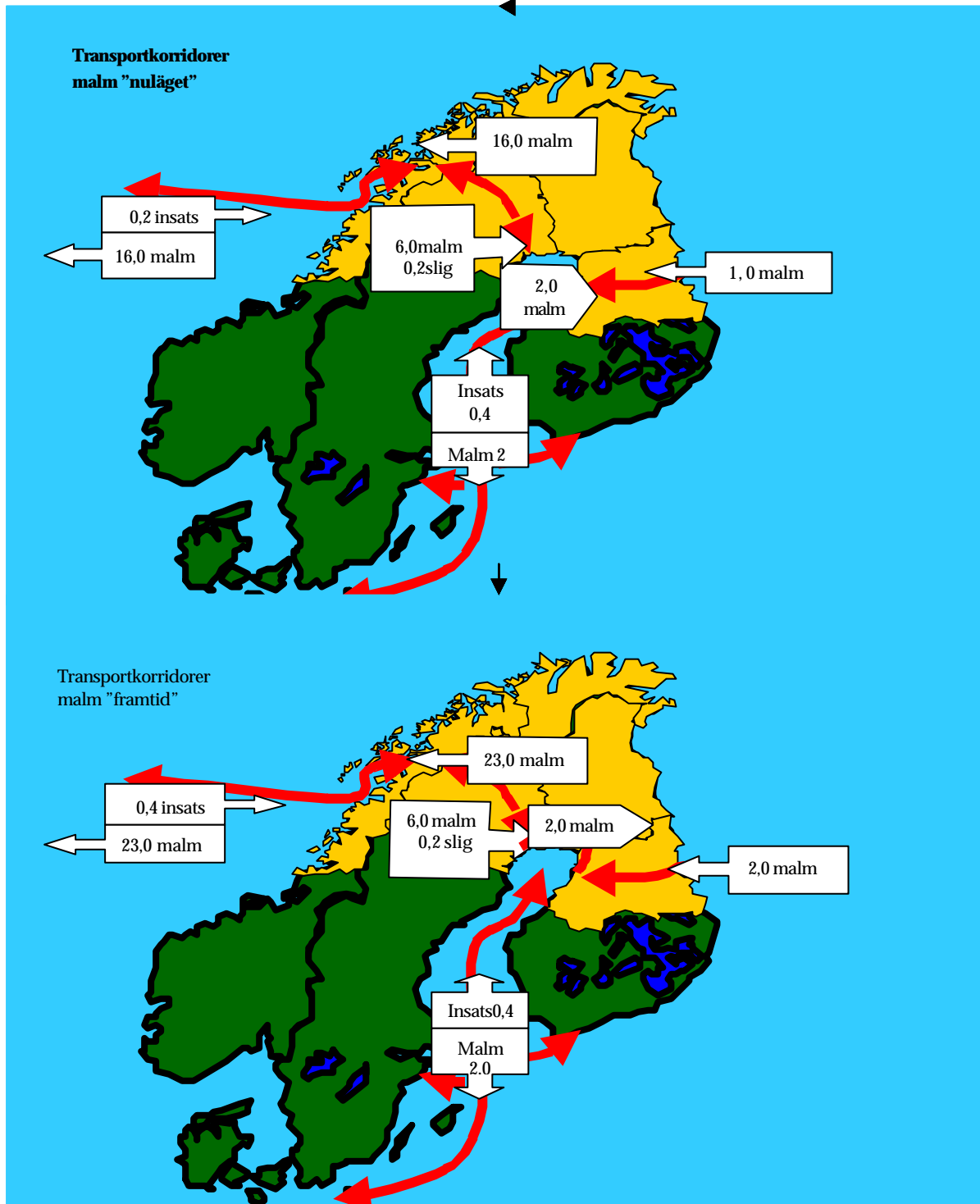
	Väg	Sjö	J-väg	Total
Skogsråvara/ved				
Internt Nordkalott	11,1		1,5	12,6
Norden Till	4,3		0,5	4,8
Från				
Övrigt Till	1,5	1,0	0,5	3,0
Från				
Subtotal	16,9	1,0	2,5	20,4
Papper/massa/trä				
Internt Nordkalott				
Norden Till			0,8	0,8
Från				
Övrigt Till		3,5	0,4	3,9
Från				
Subtotal		3,5	1,2	4,7
Stål/metaller				
Internt Nordkalott			2,0	2,0
Norden Till			0,1	0,1
Från	0,2		2,4	2,6
Övrigt Till		0,8		0,8
Från		2,3		2,3
Subtotal	0,2	3,1	4,5	7,8
Malmer				
Internt Nordkalott *)	0,7	2,8	2,1	5,6
Norden Till				
Från		1,5		1,5
Övrigt Till		18,0	18,0 **)	18,0
Från				
Subtotal	0,7	22,3	20,1	25,1
Fisk				
Norden Till				
Från	0,2	1,0	0,2	1,4
Övrigt Till				
Från	0,1			0,1
Subtotal	0,3	1,0	0,2	1,5
Övrigt (insatsvaror/konsum)				
Internt Nordkalott	76,0	4,3	0,5	80,8
Norden Till	1,0	3,0	1,5	5,5
Från	3,0	2,4		5,4
Övrigt Till	1,0	7,4	0,5	8,9
Från	1,5	1,0		2,5
Subtotal	82,5	18,1	2,5	103,1
TOTAL	100,6	49,0	31,0	162,6

*) Malm för export inte medtaget **) Malm som går på jvg och sjö

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Varuslagen malm - stål - skogsprodukt - fisk kan få andra framtida korridorer:

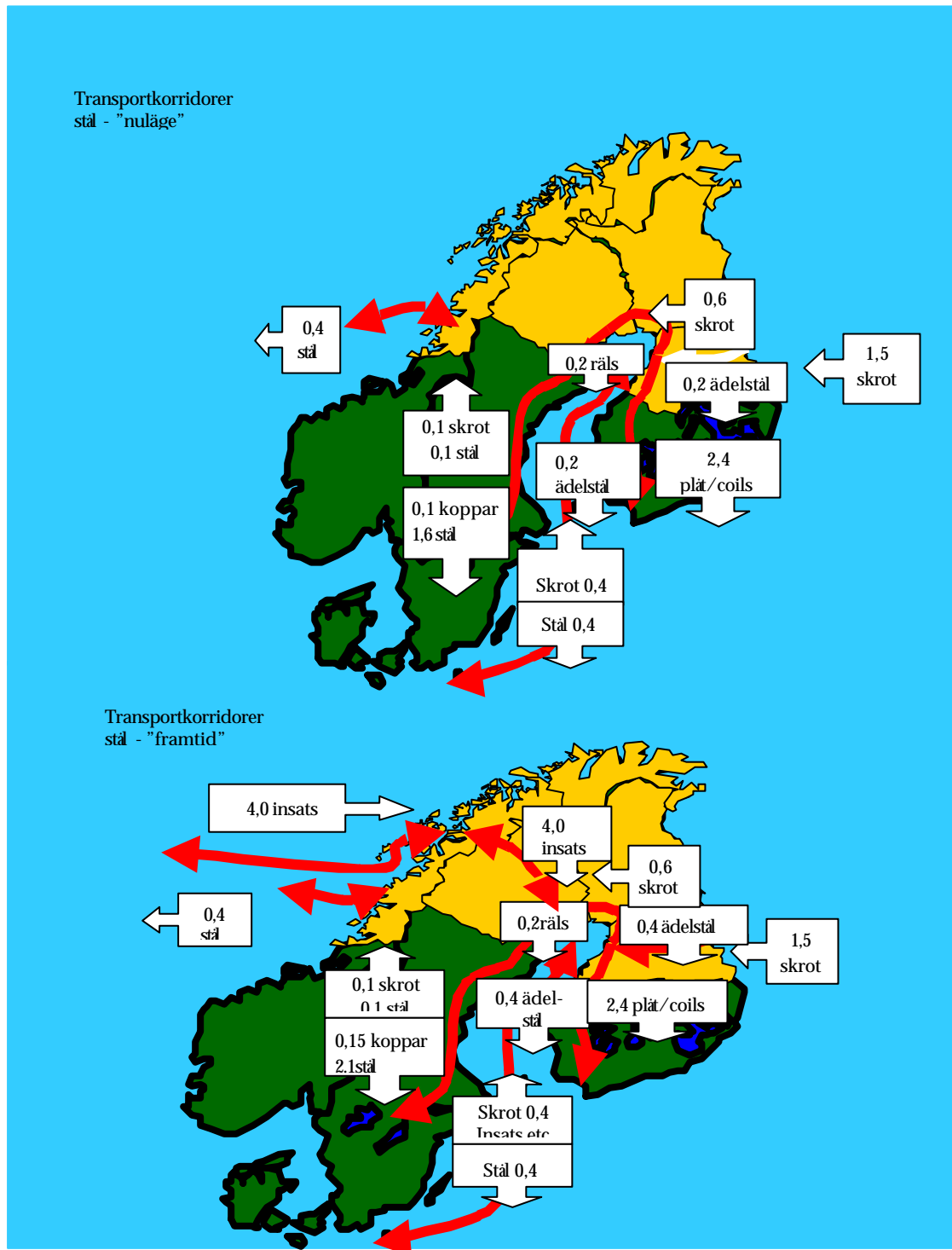


- LKAB och Boliden planerar volymökningar
- Malmen från LKAB kan transporteras på järnväg till Brahestad.
- Insatsvaror kan importeras via Narvik

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Transportkorridorer för stål:



De största förändringarna för stål:

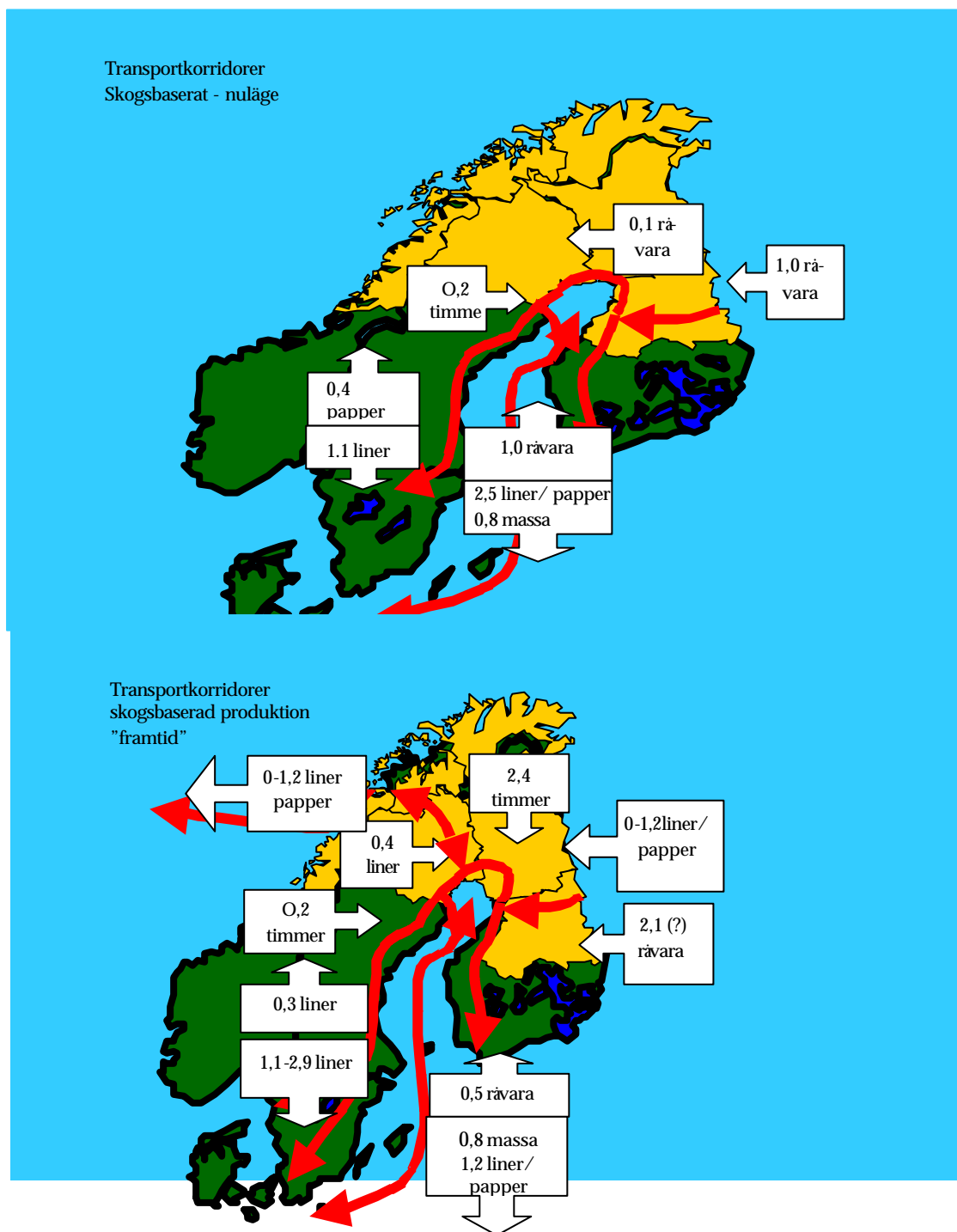
- Alla stålproducenter planerar ökning.

"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

- Öppning av öst-väst korridoren skapar möjligheter för import av bl.a. insatsvaror (olja, kol etc.) över Narvik.
- Högre volymer skrot över Vartius är möjlig, försörjning till svensk stålindustri

Skogsbaserad produktion

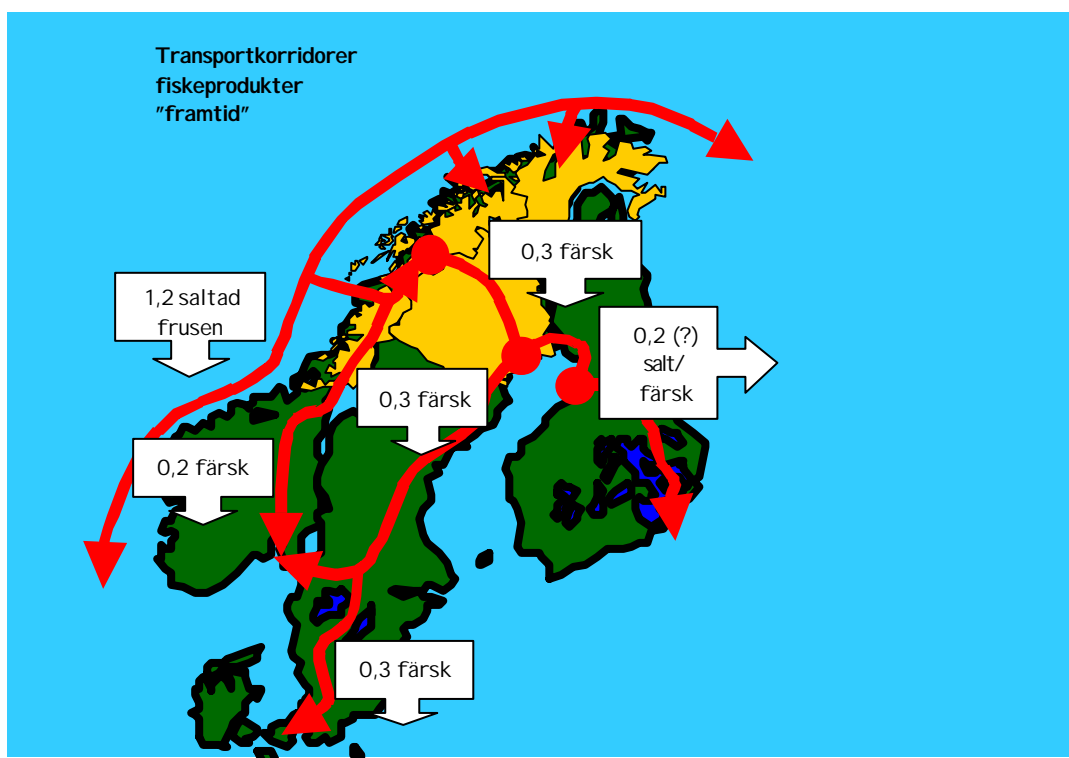
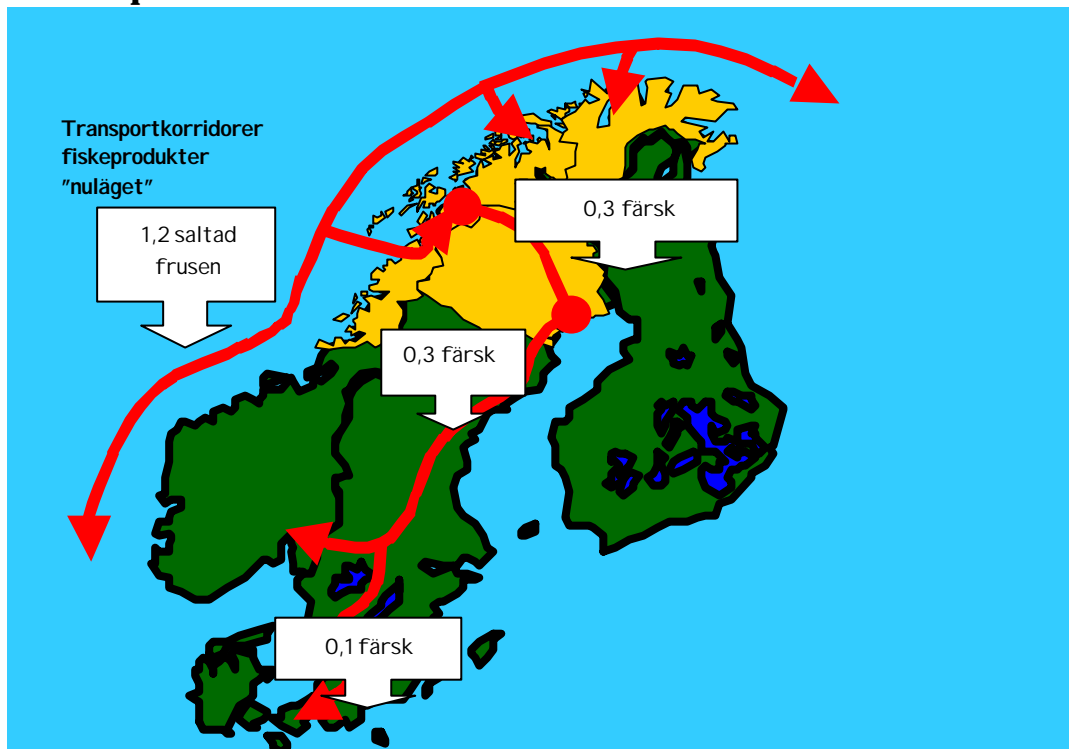


"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

- Stora aktörer planerar förändringar i logistiken med vikt på övergång till järnväg (StoraEnso – AssiDomän).
- Osäkert hur logistiken kommer att se ut i framtiden – men många möjligheter finns både i nord-syd riktning och öst-väst.
- Lastbiltransporter i Finland och Sverige (ved) uppgår till 3,0 milj ton.

Fisk och fiskprodukter

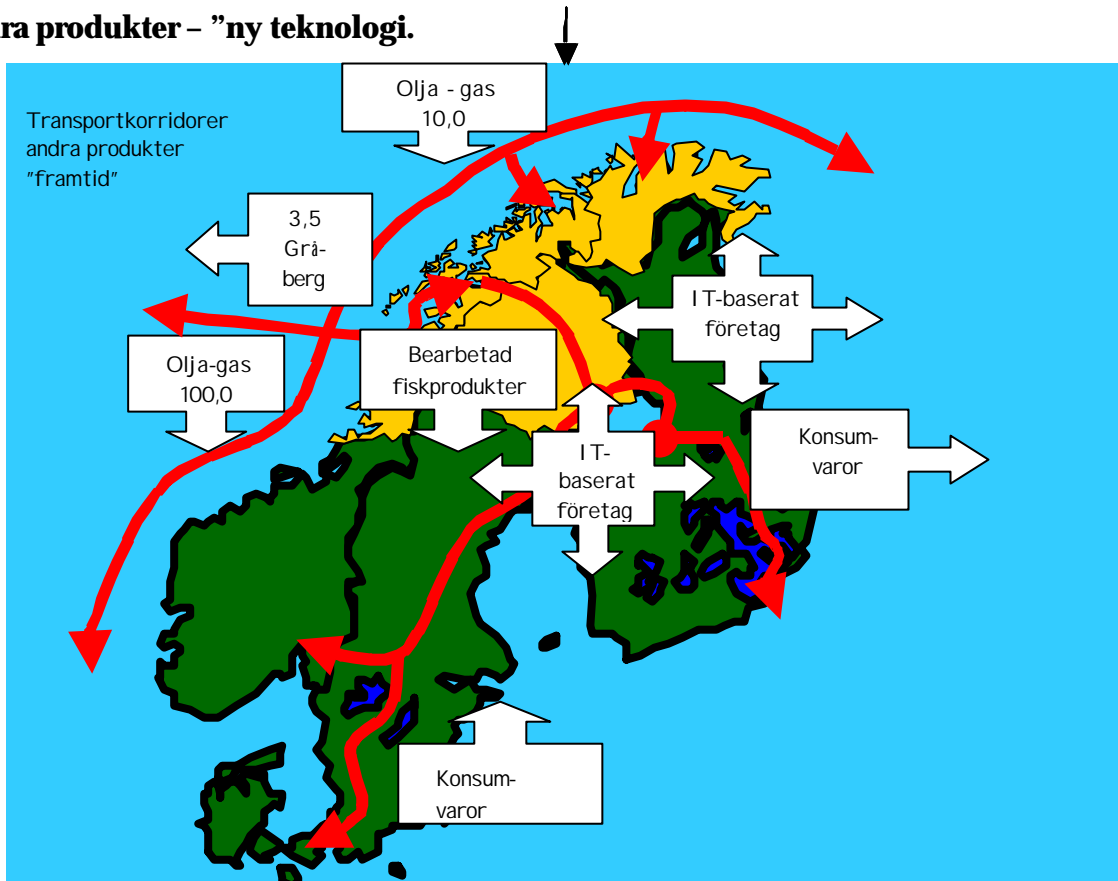


"Faktaunderlag - Masterplan"

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

- Transporterna går på lastbilar, men mera tonnage läggs i framtiden över på järnväg.
 - Fisk har en stor potential för ökad transport österut.
- Om marknaden i Ryssland öppnas, finns även potential här.

Andra produkter - "ny teknologi."



- Bortsett från basindustriens produkter finns också möjligheter för att tillverka och transportera nya produkter:
 1. Gråberg från Malmfälten
 2. Gas och olja från Norska Havet och Barents Hav
 3. Bearbetning av fiskprodukter i Sverige och Finland
 4. IT-baserad verksamhet (Nokia och Ericsson).

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

3.2 Konsekvenser för de olika trafikslagen

De framtida flödesändringarna och kraven på infrastrukturen kommer att få konsekvenser för alla trafikslag.

För järnväg betyder ändringarna:

- Skogsindustrins flöden via bashamnar och basterminaler ställer höga krav på bärighet, profil, snabbhet och kapacitet
- Flödet från Ryssland till Finland och Sverige ställer krav på omlastning/spårviddsväxling och till uppgradering av bansträckor
- Antingen måste järnvägen hitta nya ”bakvägar” (tidigare Öst -Tyskland eller Polen) till Europa eller integrera sig med banförvaltningarna i de berörda länderna

För hamnarna betyder utvecklingen:

- Nödvändigt med specialisering och samarbete inom kustavsnitt
- Effektivisering av terminalerna, hantering och organisation
- Samarbete med varuägare, speditörer och redare

För vägtransporten kommer ramvillkoren att innebära:

- Övergång till släpvagn på bana eller fartyg på långa distanser
- Utveckling av effektiva terminalsystem
- Utveckling av effektiva IT-system
- Krav om harmonisering av t ex max bruttolast inom regionen

För kombitrafiken kommer utvecklingen att innebära:

Krav på

- Standardisering av utrustning
- Högeffektiva terminaler
- Flexibla öppningstider
- Effektiv lagring, hantering och distribution av LCL (less than container load)
- Speditionsverksamheten

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

4 Analyser

4.1 SWOT-analys för Nordkalotten generellt

I Interreg IIA Nordkalotten-programmet genomfördes en SWOT-analys av regionens styrkor, svagheter, möjligheter och hot. De centrala slutsatserna kan sammanfattas enligt följande:

Nordkalottens styrkor <ul style="list-style-type: none">- Modern samhälls infrastruktur och servicenät- Väl utbyggt utbildningssystem som representeraren omfattande utvecklingspotential- Hög utbildningsnivå hos befolkningen- Region rik på naturresurser- Lönsam råvarubaserad industri- Variationsrik natur- och kulturmiljö	Nordkalotten svagheter <ul style="list-style-type: none">- Långa avstånd till världsmarknaden- Långa avstånd inom regionen- Gles bebyggelse- Extra kostnader för klimat och läge- Bristande öst-västliga kommunikationer- Strukturell arbetslöshet- Svag konkurrenskraft inom vissa branscher- Brist på expertis och specialkunskap inom vissa områden
Nordkalottens möjligheter <ul style="list-style-type: none">- Arktisk specialkunskap- Modern IT-baserad näringsliv- Samverkan mellan näringsliv och utbildning/FoU- Ökad vidareförädling av regionens råvaror- Kultur och upplevelsebaserade produkter och tjänster	Nordkalottens hot <ul style="list-style-type: none">- Ökad polarisering mellan centrum-periferi- Försämrade regionala lokaliseringsbetingelser- Primärnäringarnas nedgång- Utflyttning av kvinnor och ungdomar- Försvagad konkurrenskraft- Miljö och säkerhetsrisker från Ryssland

Under andra hälften av 90-talet har vissa utvecklingstendenser, både positiva och negativa, förstärkts;

- Minskad befolkning och ökad demografisk obalans
- Accelererande utflyttning från glesbygdsområdena, framför allt kvinnor och ungdomar
- Kvardröjande strukturell arbetslöshet
- + Ökad tillväxt inom kunskapsintensiv produktion
- + Bibehållen/förbättrad internationell konkurrenskraft i den råvarubaserade industrin
- + Ökad lokal aktivitet för utveckling av lokala arbetsmarknader

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

4.2 SWOT - analys för “förutsättningar för gränsöverskridande samarbete”

Styrkor <ul style="list-style-type: none">• Regional sammanhörighet• Lång samarbetstradition speciellt på medborgar- och folkrörelsenivå• Etablerade samarbetsinstitutioner• Enhetliga nordiska rättssystem och tankesätt• Kommunal självstyrelse av samma typ	Svagheter <ul style="list-style-type: none">• Brist på interna kommunikationer• Långa avstånd gör samarbetet ofta kostnads- och tidkrävande• Tre länder med fyra olika språk försvårar kommunikationen• Myndigheternas och ekonomiska livets verksamheter inhemskt riktade• Brist på egna utvecklingsresurser• Brist på kalottbaserade och jämfö
Möjligheter <ul style="list-style-type: none">• Helt nya utvecklingsresurser kan finnas med samlande krafter• IT-utvecklingen revolutionerar regional kommunikation och neutraliserar avståndens betydelse• Snabbt framskridande integration inom det nordiska ekonomiska livet öppnar nya utsikter även på Nordkalotten• Nordkalottens status som etablerad euroregion förstärks	Hot <ul style="list-style-type: none">• Utflyttning av kvinnor och unga försvagar regionalt utvecklingskapital• Kommunernas svagare ekonomiska ställning minskar satsningar på gränsöverskridande utvecklingsarbete• Nationella investeringar och intresset för att adoptera ny teknologi förbiser glesbygder och de nordligaste områdena

Från analysen citeras:

”Med en allt snabbare strukturomvandling av de internationella och nationella ekonomierna kommer de olika delarna av regionen Nordkalotten även framöver att utsättas för ett allt hårdare tryck med ökade krav på långt gående förändringar. Inom många samhälls- och näringslivsområden sker i dag en fortlöpande överföring av strategiska funktioner från periferi mot centrum. Inom många branscher, framför allt de råvaruproducerande verksamheterna, sker en tydlig förskjutning i värdeskapningskedjan från periferin (där råvarorna tas ut) till centrum (där marknaderna finns).

Sammantaget medför denna utveckling långtgående konsekvenser för näringslivsutvecklingen i regionen och för samhällsbyggande i stort. Utvecklingen påverkar även människornas, speciellt ungdomens, boendepreferenser. Medan möjligheterna, ka rriärmässigt och på annat sätt, ökar i centrum försvagas den i periferien.

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

Det finns således en rumslig dynamik som försvårar utvecklingen i perifera regioner som Nordkalotten. Men samtidigt är det i analysen av den rumsliga dynamiken som vi finner de viktigaste incitament för gränsöverskridande samarbete. Genom att öppna gränserna och stimulera till gränsöverskridande samarbete kommer företagen på Nordkalotten att befinna sig i en större och allsidigare näringslivsmiljö, med bättre tillgång på olika kompetenser och stödfunktioner samtidigt som människorna på

Nordkalotten får tillgång till en större och bättre sammansatt arbetsmarknad med flera karriärmöjligheter regionalt. Genom gränsöverskridande samarbete på regional och lokal nivå finns förutsättningar att utveckla och driva olika former av offentlig verksamhet som ger regionens invånare tillgång till ett bredare och bättre utbud än vad som är fallet i dag.”

Logistiken är inget undantag från den beskrivna förskjutning från periferi mot centrum. Skogsindustrin på Nordkalotten är ett illustrerande exempel, nästan hela logistikledningen på strategisk nivå sitter utanför Nordkalotten. Det samma gäller till dels stålindustrin (SSAB) och fiskindustrin (koncernen).

Å andra sidan gäller också tesen om incitamenten för gränsöverskridande samarbete, arbetsmarknad och karriärmöjligheter. Med de logistiska utmaningarna som växer fram i medelstora företag, såväl inom det mera traditionella näringslivet som inom ”den nya ekonomin”, visar det sig globalt att logistik, med sin blandning av analys, IT och praktisk tillämpning, innebär mycket attraktiva möjligheter.

“Faktaunderlag - Masterplan”
Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

4.3 SWOT-analys för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

<p>Styrkor</p> <p>Strategisk läge</p> <ul style="list-style-type: none"> - politisk - ”Europas råvarukälla” för malm, skog, gas/olja, fisk <p>Basindustri</p> <ul style="list-style-type: none"> - som är lönsam - ”state of the art”, med genomförda eller under genomförande av tunga investeringar - med lång erfarenhet i utveckling av systemtransporter och reguljära linjer <p>Modern IT-baserad näringsliv i snabb utveckling</p> <p>Modern samhälls infrastruktur och servicenät</p> <p>Etablerade utbildningsinstitutioner med stort utvecklingspotential</p>	<p>Svagheter</p> <p>Långa avstånd till marknaderna</p> <p>Stora volymer till marknaderna, men brist på returflöde och därvid t ex reducerade containeriseringsmöjligheter</p> <p>Långa avstånd, gles bebyggelse och brist på kommunikationer inom regionen</p> <p>Flaskhalsar och svagheter i infrastrukturen</p> <ul style="list-style-type: none"> - mycket stora brister och återställningsbehov i det befintliga väg- och järnvägsnätet - övergång mellan finsk/rysk och europeisk spårvidd för järnvägen - svensk stambana med inlandstrace och ”stickspå” till industrier - felande länkar i kopplingen mellan det finska och ryska järnvägsnätet - felande länkar i det norska järnvägsnätet <p>Vintersjöfarten på Bottenviken</p> <p>Olika avgifter och andra ramvillkor på Kalotten</p> <p>Brist på special- och kalottbaserad kunskap</p>
<p>Möjligheter</p> <p>Utveckling och godkännande av TEN-T nät på Nordkalotten</p> <p>Finansieringsmöjligheter</p> <ul style="list-style-type: none"> - TEN - PACT - andra <p>Samarbete med utgångspunkt i gemensamma transportstråk</p> <ul style="list-style-type: none"> - korridorer för tunga flöden - nät för kombitransporter - containerisering - kombiterminaler - flaskhalsar 	<p>Hot</p> <p>Ökad polarisering mellan periferi-centrum</p> <ul style="list-style-type: none"> - prioritering av TEN- och nationella nät - prioritering av nationella budget - ”koncernlogistik” som inte direkt gynnar regionen (t ex negativt för upprätthållande av vintersjöfarten) - koncerninvesteringar i vidareförädling närmare marknaderna <p>Försämrade regionala lokaliseringsvillkor</p> <p>Ökning av avgifter</p> <p>Försvagat regionalt utvecklingspotential genom utflyttning</p>

Det framgår av 4.2 och 4.3 att möjliga åtgärder är:

- Utveckling av konkurrenskraftiga företag och utmanande karriärmöjligheter genom satsning på logistikutbildning och IT
- Utveckling av korridorer för tunga flöden
- Utveckling av kombisystem
- Samarbete om sjöfarten
- Förbättring av existerande infrastruktur

“Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

4.4 Korridorutveckling

Det är stora svagheter i infrastrukturen, men alla kan förbättras om de nödvändiga finansiella resurserna är till förfogande, något som nödvändigtvis måste ske inom en viss tidperiod. Det är sålunda mycket viktigt att utbyggnads- och förbättringsåtgärder sker i rätt följd.

I en viss mån innebär detta att det måste ske en prioritering mellan förbättring av det existerande och byggandet av nytt.

Nordkalottindustrin är överens om att dagens transportförutsättningar för gods innebär en konkurrensnackdel genom höga kostnader till marknaderna, något som leder till den konklusion att kortsiktiga åtgärder på existerande infrastruktur är nödvändiga för att öka kapaciteten och reducera kostnaderna på t.ex. stambanorna.

Basindustrin har ökande krav från marknaden till ”just in time” och ”dörr till dörr” - leveranser. Hög frekvens prioriteras framför snabbhet.

Elektronik- och annan ”ny” industri samt färsk fisk måste prioritera precision och snabbhet i leveranserna. Ofta innebär detta kostsamma flygtransporter där effektiva kombilösningar fattas.

Basindustrin har sedan länge arbetat genom transportkorridorer, såväl på land som på sjön.

Koncentrationen av företagen ger större volym i varje korridor- och därvid skalfördelar.

Som följd av olika leveransvillkor (t.ex. malm och trävaror levereras dels fob), olik leveransstruktur (t.ex. Outokumpu har små kvantiteter till slutkund) och olik leveransstrategi (t.ex. AssiDomän utnyttjar järnväg till kontinenten där SCA har sjötransport) kan den slutliga distributionen till kund ha olik utformning. Till och från Nordkalotten vill dock alla gynnas av ett fåtal högeffektiva korridorer till ”hubs” med koppling till andra korridorer.

Dessa korridorerna kan också ge den nödvändiga service till kombitrafiken – och underlätta möjligheterna för returtransporter.

Korridor-tänkandet kräver samarbete om såväl utveckling som styrning och utförande.

Förslaget är att utveckla fem korridorer för Nordkalotten:

”Faktaunderlag - Masterplan”

Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten

”Bottenvikskorridoren” för sjötrafiken till/från Bottenviken:

- Hamnsamarbete (specialisering, ref. Göteborg, Varberg och Uddevalla)
- Operationellt samarbete
- Infrastruktur (land och farled)

Landkorridor genom Sverige

Landkorridor genom Finland

”Öst-Väst korridoren” mellan norska kusten och Ryssland

För landkorridorerna:

- Infrastruktur
- Operationellt samarbete
- Terminalutveckling

”Atlantkorridoren” med koppling till ”Öst-Väst korridoren

- Hamnsamarbete
- Operationellt samarbete

Dessa korridorerna täcker alla ”Partnerföretagen” och ”Associerade” företag, såväl huvudflöden som ”udda flöden”.