

norrbotnia
BANAN

Godstrafikstudie Norrbotniabanan

Slutrapport, 30 november 2005



Förord

Förutsättningarna för godstransporter på järnväg kommer att förbättras påtagligt med Norrbottenbanan. För att tillvarata potentialerna krävs att godstrafikens förutsättningar och utvecklingsmöjligheter beaktas i den fortsatta planeringen.

Mot bakgrund av detta har Norrbottenbanegruppen tagit fram denna studie som redovisar planeringsförutsättningarna för godstrafiken. Intervjuer med näringslivet är en viktig del av Godstrafikstudien. Den undersökningen bygger på svar från 43 av de viktigaste godsgenererande verksamheterna i stråket och från 15 speditörer. Resultatet visar att näringslivet välkomnar Norrbottenbanan.

Vår förhoppning är att rapporten ska användas i det fortsatta planeringsarbetet för Norrbottenbanan och för informationsspridning om dels Norrbottenbanan men även om det nordliga näringslivets betydelse för hela Sverige!

November 2005

Norrbottenbanegruppen
Kristina Falk projektledare

Norrbottenbanegruppens finansiärer:
Kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå,
Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda,
länsstyrelserna och landstingen i Norrbotten och
Västerbotten, näringslivet samt EU.

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Inledning	11
1.1 Bakgrund	11
1.2 Norrbotniabanans förutsättningar behöver tas tillvara	11
1.3 Tidigare studier	12
1.4 Läsanvisning	12
1.5 Metod	12
2. Näringslivsstruktur och godsgenererande verksamheter	15
2.1 Konkurrenskraft och ökade förädlingsgrader	15
2.2 Näringslivet i Norrbotniabanestråket	18
2.3 Näringslivet i anknytande stråk	19
2.4 Viktigare godsgenererande verksamheter	20
3. Marknadsanalys	22
3.1 Dagens transportflöden och transportsätt	22
3.2 Transportsätt - kostnader, konkurrenssnitt och kvalitet	24
3.3 Transporterade varuslag och varuvärde	27
3.4 Marknadspotentialer	29
4. Godstransportflöden	31
4.1 Godstransporter till och från kommuner i Norrbotniabanestråket	32
4.2 Godstransporter till och från anknytande stråk	50
5. Dagens godsterminalfunktioner	52
5.1 Överblick	52
5.2 Godsterminalfunktioner i stråket	55
5.3 Godsterminalfunktioner i anknytande stråk	64
5.4 Summering av brister och utvecklingsbehov	66
6. Utvecklingstendenser inom godstransport-sektorn	69
6.1 Allmänt	69
6.2 Skärpta miljökrav på transporter	69
6.3 Europeisk avreglering	69
6.4 Norden	70
6.5 En framtida transportmarknads-organisation	71
6.6 Järnvägens konkurrenskraft	71
6.7 Kostnadsstruktur för gods på järnväg jämfört med andra transportslag ..	72
7. Stora potentialer för ökat godsflöde på järnväg	74
7.1 Godstransportbehoven	76
7.2 Potentiella flöden	77
7.3 Framtida tågkoncept	83
7.4 Skiss till trafikupplägg	83
8. Framtida godsterminalstruktur	87
8.1 Allmänt	87
8.2 Funktionsaspekter som särskilt behöver beaktas	88
8.3 Terminalstruktur 2015 (kort sikt)	89
8.4 Terminalstruktur 2030 (lång sikt)	91
8.5 Finansiering av terminaler, industri-spårsanslutningar och vägar	92
9. Fortsatt arbete	93
Medverkande	94
Referensgrupp	94
Intervjuade varuägare	95
Intervjuade speditörer, operatörer och terminalägare	96
Övriga kontakter	96
Referenser	97

Sammanfattning

Norrbotniabanans förutsättningar behöver tas tillvara

Under 2005 har regeringen arbetat med framtagning av en ny transportpolitisk proposition. I den förväntas regeringen presentera förslag som följer andra EU-länders utveckling att premiera alternativa transportsätt till de långväga lastbilstransporterna. Detta är något som också tidigare utredningar pekat på.

Tillsammans med effektiva och flexibla intermodala terminallösningar får då transporter på järnväg och båt möjligheter att bidra till att miljöbelastningen minskar och trafiksäkerheten på våra vägar ökar.

För det exportintensiva näringslivet längs norra Norrlandskusten är byggandet av Norrbotniabanan en påtaglig förbättring, då företagen kan nyttja mer kostnadseffektiva och leveranssäkra transporter på järnväg.

Syftet med denna studie är att utveckla relevant underlag för den fortsatta planeringen, så att Norrbotniabanans förutsättningar för godstrafik kan tillvaratas på bästa sätt.

I studien har 43 av de viktigaste godsgenererande verksamheterna i stråket intervjuats liksom 15 speditörer, järnvägsföretag och terminalägare. I studien har också godsgenererande industrier i anknytande stråk beaktats och det gäller Malmfälten, Västerbottens inland och finska Bottenvikskusten.

Studien betonar godsflöden och terminalfunktioner med ett tydligt fokus på de godstransporter där järnvägen kan ha en framtida roll. Framkomligheten på järnvägssystemet som helhet och Norrbotniabanan avseende kapacitet, lutnings- och hastighetsstandard beaktas f n i studier av Banverket och lämnas därför därhän i denna studie.

Näringslivet välkomnar Norrbotniabanan

Studien visar att näringslivet längs norra Norrlandskusten samt i anknytande stråk är positivt inställda till byggandet av en ny järnväg mellan Umeå och Haparanda. Betydande godsflöden bedöms kunna överflyttas till järnväg när den nya järnvägen står klar, förutsatt rationella och kostnadseffektiva lösningar. Samtidigt visar studien att kostnadseffektiva järnvägstransporter skapar förutsättningar för produktionsökningar genom ökad

framkomlighet och ökad tillförlitlighet. Detta sker när Norrbotniabanan tillsammans med Stambanan skapar möjlighet att omleda trafik vid eventuella avbrott och störningar i tågtrafiken.

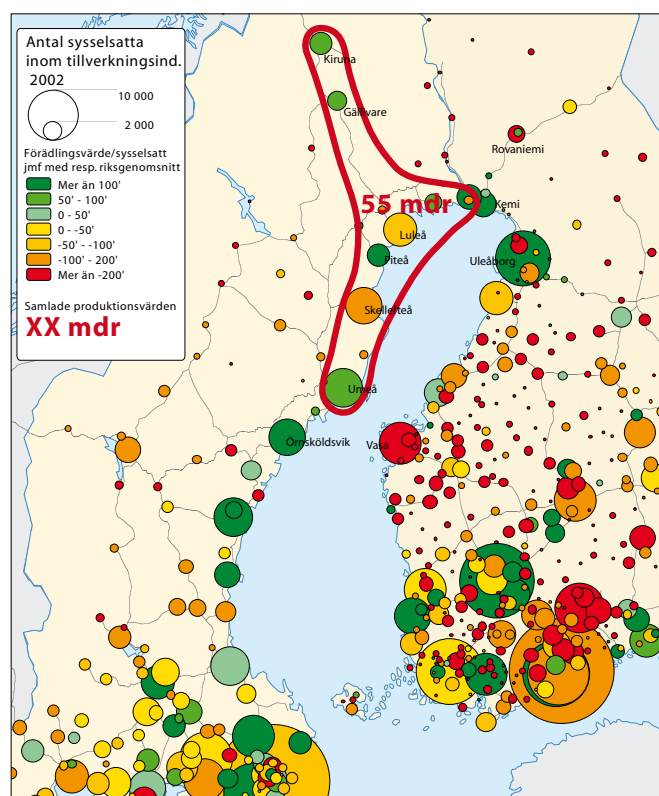
En exportintensiv region

Näringslivet i norra Sverige har stor betydelse för Sverige som helhet. Sammantaget svarar näringslivet i regionen norr om Umeå för 55 miljarder kronor i industriella produktionsvärden (2002). Hela Norrlands produktionsvärde uppgår till 180 miljarder. Stora delar av produktionen går på export, i många fall efter ytterligare förädlingssteg i andra delar av Sverige.

De södergående flödena från regionen är ungefär dubbelt så stora som de norrgående till regionen. Detta avspeglar regionens exportintensitet och betydelse för hela Sveriges industriella system. Sverige är EU:s främsta gruvland och de malm- och metallbaserade flödena står för påtagligt stora andelar. De största flödena kommer från Kiruna och Gällivare (malm) samt Luleå (efter förädling till stålämnen).

Även de skogsbaserade näringarna nyttjar järnvägen i stor omfattning.

Inkommande godsflöden söderifrån består främst av in-satsvaror, konsumentvaror samt metallskrot som råvara till smältverk.



Figur 1. Landsdelen har höga förädlings- och produktionsvärden, och är en exportintensiv region.

För att stå sig i konkurrensen med låglöneländer är det angeläget att norrländsk industri genom långsiktiga samhällsplaneringsinsatser ges infrastrukturella förutsättningar att höja förädlingsgraderna. För att kunna höja förädlingsgraderna krävs bra kompetensförsörjning, goda resmöjligheter och effektiva godstransportsystem. Satsningen på effektiva transportsystem, bl a genom de pågående projekten Botniabanan, Haparandabanan, åtgärder på Stambanan samt stamvägnätet och ökad bärighet underlättar höjningen av förädlingsgraderna. Satsningen på Norrbotniabanan är en ytterligare betydelsefull satsning för effektiva transportsystem.

För godstransporter behöver bl a utvecklas rationellare terminalhantering och stärkt järnvägskoppling Umeå-Haparanda för att få ett helhetsmässigt fungerande godstransportsystem för den viktiga basindustrin i norra Norden och Ryssland till marknaderna i södra Sverige, övriga Norden och Europa. Järnvägsinfrastrukturen utvecklas nu från/till betydande råvaru- och avsättningsmarknader i norra Finland och nordvästra Ryssland, vilket tillsammans med Haparandabanan och ett modernt spårviddsväxlingssystem successivt kommer att ge stora godsflödesökningar.

Godsflödena från den norrländska basindustrin är generellt för tunga för att köras på lastbil och sjötransporter kan inte erbjuda den höga frekvens som i många fall krävs för att klara marknadens krav på "just-in-time"-transporter med låg lagerbindning.

Med samhällets strävan att finna långsiktigt fungerande lösningar, är det betydelsefullt att berörda myndigheter och övriga aktörer engagerar sig i den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan och dess sträckning. Dessutom måste ingående planering av godsterminalerna gällande deras lokalisering och funktion genomföras. Detta för att Norrbotniabanan tillsammans med den snart färdigställda Botniabanan, ska skapa ett utvecklat och effektivt järnvägssystem längs norrlandskusten.

Betydande potentialer i nordliga transportkorridorer

Näringslivet i de fem norrlandslänen är exportinriktat med Europa som största marknad. Näringslivet i de fem norrlandslänen svarar för en nettoexport på 65 000/invånare, vilket är 27% högre än rikssnitt (Nettoexportvärde 2001 inkl industri, turism, elkraft och jordbruk. Norrlandsförbundet, 2003).

När EU:s inre marknad ökar, bl a med Estland, Lettland, Litauen och Polen, öppnas nya marknader med växande ekonomier. Barentsregionen har också stor potential att utvecklas till en stark marknad för det norrländska näringslivet, bl a genom rika tillgångar på skog, malm, mineraler, olja och gas som med bättre transporter utgör en intressant råvarumarknad. Barentsregionen med nordvästra Ryssland utgör också en intressant avsättningmarknad för de norrländska industrierna.

Ökat gränsöverskridande ägande inom basnäringarna med företagskonstellationer Sverige - Finland som har fabriker i båda länderna leder till ökande skogs- och malmbaserade transportvolymerna. De ökade volymerna kommer att bestå av såväl råvaror och övriga insatsvaror till fabrikerna som färdiga produkter till marknaden.

På sikt kan mycket stora godsvolymer länkas på järnväg från Ryssland via Finland och Sverige till hamnar i Finland, Sverige och Norge i stället för att som idag ledas via det hårt belastade järnvägsnätet öster och söder om Östersjön. Ett antal hinder måste dock först överbryggas. STBR-projektet (Sustainable Transport in the Barents Region) utreder f n förutsättningarna för att utveckla en kontinuerlig järnvägskorridor för Barentsregionen (Narvik-Haparanda/Torneå-Vartius/Kivijärvi-Arkhangelsk-Syktvykar-Perm).

Containertrafik mellan Nordamerika och Asien via norra Europa har utretts i Interreg II-projektet The Northern East West Freight Corridor Crossing Haparanda/Torneå (N.E.W.) och UIC-projektet East West Transports Northern Alternative. Upplägget består av kombinerade sjö- och järnvägstransporter av t ex fisk och träprodukter mellan bl a den nordamerikanska östkusten och nordvästra Ryssland, Kina, Japan och norra Skandinavien. Denna containerbaserade trafik innebär fördelar för marknadsaktörerna t ex avseende tillgång till befintlig infrastruktur, ökad flexibilitet, färre omlastningar, minskad belastning på centraleuropas hårt ansträngda transportsystem och minskad miljöbelastning främst via kortare transporter till sjöss.

Norrbotniabanestråket har stora godsflöden idag

Godstransporterna inom Norrbotniabanestråket domineras av råvaru- och insatsvaruflödena till orterna i stråket och utflödet av komponenter och färdiga produkter.

Pappers- och massaindustrin står för de volymmässigt största flödena i Umeå, Piteå och Kalix. I Luleå är det stål- och metallindustrin (SSAB Tunnpå och LKAB) som står för de största flödena, precis som i Skellefteå (Boliden Mineral) och i Haparanda/Torneå (Outokumpu Stainless).

I orterna Robertsfors och Boden har inga större järnvägsgodsvolymer identifierats. I Robertsfors består flödena av mer förädlad men viktmässigt lättare gods, medan godsflödena till/från Boden har på senare år fallit till följd av omstruktureringar inom den offentliga verksamheten samt inom sågverksindustrin.

De största järnvägsgodsvolymer (ton/år) idag har:

Umeå kommun*

SCA Packaging + Timber	850 000
Volvo	44 000
Coop	26 000
ICA Handlarna	10 000
VK	9 000
ÅLÖ AB	8 000

Skellefteå kommun

Boliden Mineral	458 000
Kuusakoski	55 000
Metso Minerals	8 500
Kåge Säg	2 500
Hydrauto Group	1 800

Piteå kommun

SCA Packaging	380 000
Kappa Kraftliner	370 000
SCA Timber	339 000
Setra Sägade	41 000

Luleå kommun

LKAB (transitflöde)	5 160 000
SSAB Tunnpå	2 410 000
Plannja	135 000
B A Carlssons Säg & Hyvleri	62 000
Ferruform	55 000

Kalix kommun

Billerud Karlsborg	240 000
Rolfs Säg	12 000

Haparanda/Torneå*

Outokumpu Stainless	960 000
Setra Sägade	100 000

* En stor del av Umeås största järnvägsflöden är södergående. 660 000 av järnvägsflödet till Haparanda/Torneå kommer in från Finland/Östra Europa och berör därmed inte stråket direkt.

Godsflöden på järnväg ökar med Norrbotniabanan

De företag som angivit att delar av deras godstransporter kan flyttas över på järnväg och/eller ser potential för nyskapade flöden med Norrbotniabanan (ton/år):

Skellefteå kommun +520 000

(Boliden Mineral, Skellefteå Kraft, Kuusakoski, Metso Minerals och Lindab Nord)

Piteå kommun +580 000

(SCA Packaging, Kappa Kraftliner, SCA Timber, Setra Sägade och Skanska Prefab)

Luleå kommun +480 000

(SSAB Tunnpå)

Kalix kommun +270 000

(Billerud Karlsborg och Rolfs Säg)

Haparanda/Torneå +1 100 000

(Outokumpu Stainless och Setra Sägade)

Intervjuade företag i stråket skickar sammantaget ca 6 miljoner ton gods på järnväg per år. Potentialen för överflyttningsbara och nyskapade järnvägsflöden bland de intervjuade företagen i stråket är ca 3 miljoner ton, vilket med fullt ut realiserad potential skulle innebära en nästan 50-procentig ökning jämfört med dagens järnvägsvolym. Härtill kommer potentiella flöden av stor dignitet som genereras i anknytande stråk och som kan bli aktuella på Norrbotniabanan, t ex till/från LKAB i Malmfälten, Stora Enso och Ruukki i norra Finland. Figurerna 2 och 3 på vidstående sida visar befintliga respektive bedömda framtida järnvägsflöden med Norrbotniabanan inkluderat identifierade potentialer i intervjuade företag i anknytande stråk. Framtidsbedömningarna bygger på att förutsättningarna nedan beaktas i den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan och att den totala potentialen i de intervjuade företagen realiserar.

Viktiga förutsättningar för att företagen skall styra över sina godstransporter till järnväg:

- Leveranssäkerhet är den parameter som värderas högst vid sidan av pris. Många av industrierna i stråket tillämpar just-in-time principen och är därmed mycket tidskänsliga.
- Konkurrensmässiga priser i och med att kostnadsfrågan är mycket viktig för att minimera konkurrenssnackdelen gentemot konkurrenter lokaliserade närmare marknaden.

- ”Mjuka” värden t ex att speditörerna blir mer serviceinriktade och kan erbjuda flexibla transportlösningar.
- Kapacitet och möjligheter till högre tågvikter och att godstrafiken prioriteras såväl i stråket som i anslutande stråk är av stor vikt (betonas särskilt av de större industrierna).
- God tillgänglighet till järnvägen genom smidiga terminallösningar med goda tillfarts-, omlastnings- och lagringsmöjligheter. Industrispårsanslutningar är viktiga för de största företagen.

En stor andel varuägare uppger i intervjuundersökningen att ett utvecklat system med Norrbottenbanan skapar möjlighet till strategisk utveckling, exempelvis genom tillgång till större avsättningsmarknader och större marknader för insamling av råvara. Flera stora skogs- och pappersindustriföretag pekar vidare på att ett snabbt, flexibelt transportsystem stärker förutsättningarna för ökade investeringar och ökad produktion.

Inom gruv- och metallindustrin bedöms betydande framtida produktionsökningar ske till följd av ökad efterfrågan från främst Asien. Energibolagen bedömer en kraftig tillväxt i sina godstransporter, främst drivet av ökad biobränsleanvändning.

Såväl Banverkets prognos som resultatet av intervjuundersökningen visar på mycket stora potentiella ökning- ar av godstrafiken på Haparandabanan.

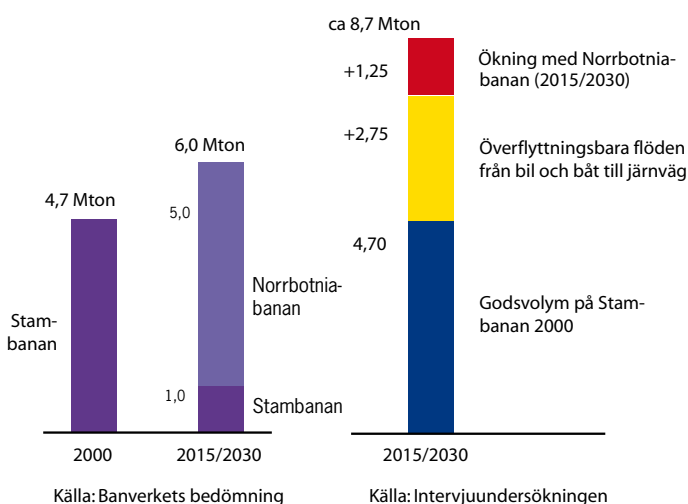
4 miljoner ton av potentialen som identifierats vid in-tervjuundersökningen utgörs av potential för överflytt-ning av LKAB:s malmtransporter till norra Finland, vilket kan vara ett skäl till att intervjuundersökningen visar på större potentiella flöden.

De potentiella ökningarna på Haparandabanan handlar i stor utsträckning om systemtågsupplägg, som ofta är en förutsättning för att det ska löna sig med gränsöver-skridande järnvägstransporter Haparanda-Torneå.

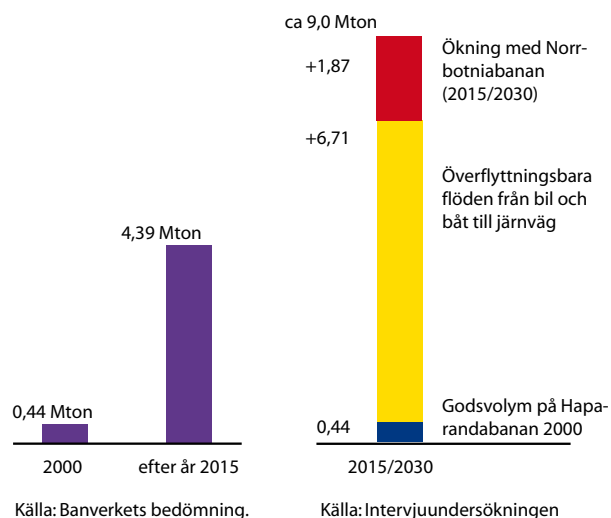
Utöver ovan nämnda flöden finns stora potentialer för det icke sulfidhaltiga gråberg som blir över vid gruv-brytning. Gråberget har stor framtidspotential både ekonomiskt och miljömässigt, eftersom det kan använ-das som ballastmaterial, dvs grus för vägar, järnvägar och betong. Gråberget som bryts är av god kvalitet och bedöms kunna försäljas som grusråvara om det trans-porteras på ett kostnadsmässigt effektivt sätt på järnväg via terminaler i direkt anslutning till berörda gruvom-råden.

Allteftersom naturgrustäkter fasas ut och tillstånd för bergtäkter blir svårare att få kommer gruspriserna att öka, vilket innebär att gruset och dess råvara ”tål” högre transportkostnader på ballastmarknaden.

Godsvolym snittet Skellefteå-Umeå/Boden-Vännäs



Godstrafik på Haparandabanan



Figur 2. Godsvolymer år 2000 respektive framtidsbedömning (år 2015/2030) med Norrbottenbanan i ett sydligt snitt (till vänster) respektiver i ett nordligt snitt (till höger). Framtidsbedömningen bygger på att den totala potentialen i de intervjuade företagen realiseras, vilket till stor del beror på det utvecklade systemets leveranssäkerhet, kostnads-effektivitet, tillgänglighet, service och flexibilitet samt kapacitet för högre tågvikter.

Effektiv terminalstruktur skapar intermodalitet

Effektiva transportupplägg kräver en effektiv terminalstruktur där kunderna kan kopplas ihop med järnvägs-systemet. Omlastningar mellan trafikslagen behöver minimeras och underlättas för att kombinationslösningar ska bli så effektiva som samhället eftersträvar. Genom utvecklade intermodala nätverk längs Kustjärnvägen, kan konkurrenskraftiga alternativ till långväga landsvägstransporter skapas och effektiva och miljövänliga transporter väljas.

Dagens järnvägsterminaler är ofta lokaliserade till städers eller samhällens centrala delar, vilket försvårar en funktionell användning/expansion av dem. I framtiden kan man förvänta sig en ökad koncentration av terminalfunktioner till lokaliseringar som ger hög tillgänglighet till marknaden och är lätta och snabba att nå med hög tillförlitlighet. De intermodala terminalerna får en hög prioritet i strukturförändringen.



Figur 3. Skiss över terminalstrukturen vid en fullt utbyggd kustjärnväg är till stor del beroende av järnvägens exakta dragning.

Med utgångspunkt i framtidsbedömningarna avseende godsflöden har behov och brister hos dagens godsterminalstruktur visat sig. Vid Umeås nuvarande godsbangård är lastnings- och lagringsmöjligheterna i anslutning till terminalerna mycket bristfälliga, liksom tillfarts- och utfartsmöjligheterna. Under år 2005 kommer Banverket att påbörja anläggandet av Umeås nya godsbangård norr om Västerslätts industriområde vid anslutningspunkten mellan Norrbotniabanan och Botniabanan. Godsterminalen i Skellefteå hamn motsvarar idag det behov som finns men behöver byggas ut/kompletteras vid framtida godsökningar. Piteå godsterminal är redan idag underdimensionerad och behöver upprustas. Även kombiterminalen i Luleå är i behov av utbyggnad då man idag måste tacka nej till kunder pga. kapacitetsbrist. På övriga godsterminaler i stråket är idag trafiken begränsad men upprustning/ombyggnad bör bli nödvändig för framtida trafikökningar. Exempelvis kan en framtida godsterminal komma att utvecklas i Haparanda pga. dess funktion som gränsterminal samt som följd av IKEA:s planerade etablering i Haparanda.

Den framtida terminalstrukturen för Norrbotniabanan bör fokusera på kombinationslösningar mellan järnväg/väg och järnväg/båt. Kombiterminalerna kommer även fortsättningsvis att finnas i Umeå och Luleå, men deras verksamheter bör breddas till att även kunna hantera större andel vagnslaster.

Hamnterminalerna bör koncentreras till de orter där godstrafik med båt finns redan idag och där sjöfarten har störst utvecklingspotentialer. Viktigt är att terminalerna utformas för att underlätta omlastning mellan tåg och båt på bästa sätt. Bangårdarna i Boden och Vännäs kommer även på lång sikt att i viss omfattning nyttjas för att binda samman norra Kustjärnvägen och Stambanan till ett effektivt transportsystem.

Övriga järnvägsterminalers och anslutningsspårs utveckling är nära knutet till den definitiva dragningen av Norrbotniabanan. Industrispårsanslutningarna till företagen längs stråket behöver utredas närmare i dialog med företagen.

Norrbotniabanan underlättar för framtidens transporter

De framtida godstågskoncepten behöver vara anpassade till gods- och transportkundernas allt större krav. Snabba transporter, stor flexibilitet och främst ökad leveranssäkerhet är något som varuägarna kräver av transportsystemet. Norrbotniabanan med anslutande järnväg skapar förutsättningar att infria dessa krav.

Utvecklingen av nya tågkoncept är i full gång inom den europeiska marknaden. Trenden visar på ökade containertransporter av högvärdigt gods och därmed ökade kvalitetskrav på transporterna. Dessutom torde utvecklingen av hårdare beskattning på landsvägstransporter, ytterligare gynna järnvägstransporter och då särskilt olika typer av kombitransporter och ett i högre grad utbyggt intermodalt transportsystem.

Råvarutillgångar och ökad industriproduktion i Malmfälten, norra Finland och nordvästra Ryssland kommer i framtiden att generera betydande godsvolymer på Norrbotniabanan. Av stor vikt är då att tågtrafiken anpassas i linje med denna utveckling och att spåranslutningar, spårviddsväxlare i Haparanda/Torneå och omlastnings- och rangeringsterminaler på nödvändiga platser, anpassas efter dessa förväntade godsvolymerökningar.

Godstågskoncept som är aktuella i ett framtida järnvägsnät på Norrbotniabanan och Stambanan är:

- Systemtåg för transporter av stora mängder förutbestämda varor på förutbestämda rutter.
- Kombitåg för transporter av lösa lastbärare av typ växelflak, containers och semitrailers mellan kombiterminaler.
- Vagnslasttåg sätts samman av olika vagnar vid en gemensam utgångspunkt och fördelas/sammansätts på nytt i andra terminaler.

Effektivt framtida trafikupplägg

Principen för trafikering på Norrbotniabanan bygger på att även Stambanan genom övre Norrland integreras i trafikeringssystemet. Förslagvis går t ex lastade, tunga systemtåg söder på Norrbotniabanan och olastade norr på Stambanan. Trafikupplägget för godståg måste utformas i nära koppling med persontågen för att nå effektiv nyttjandegrad.

Godstrafiken på Norrbotniabanan och Stambanan bedöms bestå av ca 38 dubbelturer/dag, varav ca 22 på Norrbotniabanan.

Systemtåg

Med en helt utbyggd Norrbotniabana och upprustad Stambana ökar transportsäkerheten betydligt med bl a kortare ledtider, tyngre tågset, förbättrad leveranssäkerhet och möjlighet att styra om trafik vid avbrott. Dessa förbättringar innebär att fler industrier väljer effektiva systemupplägg på järnväg.

Stålpendeln (Luleå-Borlänge) nyttjar förslagsvis både Stambanan och Norrbotniabanan genom att köra fullastade tåg på Norrbotniabanan söderut och tomma tåg på Stambanan norrut. Detsamma gäller övriga berörda systemtågupplägg och de positiva effekterna blir desamma.

Kombitåg

Kombitrafiken bedöms få den kraftigaste ökningen i volym, ca 40%, med utbyggd Norrbotniabana då dubbspårfunktionen kan nyttjas fullt ut. Leveranssäkerheten kan förbättras och frekvensen ökas.

Kombiterminalerna i norra Sverige är lokaliserade till Luleå, Umeå och Sundsvall och kompletterande containerhantering kan utvecklas i Skellefteå hamn, Piteå och Haparanda.

Vagnslasttåg

Trafikuppläggen för vagnslasttågen kan variera mycket från år till år och är därför svåra att förutsäga. Norrbotniabanan skapar förutsättningar att köra längre och tyngre tågset.

Vagnslasttågens uppgift är till viss del att ta upp vagnar på vägen, vilket medför att flertalet av dessa tåg bör gå på Norrbotniabanan. Trafiken kan lämpligen fördelas 50/50 mellan Norrbotniabanan och Stambanan.

1. Inledning

1.1 Bakgrund



Figur 1.1. Norrbottenbanan är en viktig länk i en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Haparanda.

Norrbotniabanan är en planerad länk i en ny kustjärnväg mellan Umeå och Haparanda. Banan syftar till att stärka förutsättningarna för godstrafiken i nord-sydlig riktning men kommer också att utgöra en viktig länk för kopplingar i öst-västlig riktning och härigenom stärka förutsättningarna för godstransporter på järnväg inom och till/från Barentsregionen.

Sträckan som är 40 mil kommer till huvuddel att avse nybyggnadsavsnitt, men innefattar också upprustning av befintliga järnvägsdelar. Redan 1991 utförde SJ en idéstudie. Regionen bildade Norrbottenbanagruppen 1999 och genomförde därefter en egen idéstudie, som presenterades i september 2000. De två studierna visade på samhällsekonomisk lönsamhet för projektet varför arbetet drivits vidare som ett EU-projekt inom programmet Mål 1. En fördjupningsstudie presenterad i sju delrapporter och en slutrapport har utförts under 2003 liksom en studie av Norrbottenbanans påverkan på de transportpolitiska målen.

Banverket har under 2003-2004 på regeringens uppdrag utrett Norrbottenbanan samt gjort en utredning av etapputbyggnadsmöjligheter för sträckan Umeå-Luleå.

Projektet har gjort stora framsteg under de senaste åren. Några viktiga regeringsbeslut är:

- oktober 2002: Regeringsöverenskommelse mellan de tre regeringspartierna om att "Norrbotniabanan skall byggas. Planeringen påskyndas..."
- februari 2004: Regeringsbeslutet om Infrastrukturinvesteringar för 2004-2015 innehöll bl.a. tidigareläggning av Haparandabanan med byggstart 2004-2006 samt byggstart av en första etapp på del av sträckan Umeå-Luleå år 2010.

Banverket startade under hösten 2004 det formella planeringsarbetet med tre förstudier för Norrbottenbanan; Umeå-Skellefteå, Skellefteå-Piteå och Piteå-Luleå.

Norrbotniabanegruppens arbete inriktas nu på att:

- ge övergripande information och opinionsbildning för hela kustjärnvägen.
- öka kunskapsnivån och fungera som en sammanhållande länk för regionens planerande avdelningar för att säkerställa en funktionell järnväg i samklang med övrig samhällsplanering.

1.2 Norrbottenbanans förutsättningar behöver tas tillvara

Med Norrbottenbanan kommer förutsättningarna för godstransporter på järnväg att förbättras påtagligt. För att tillvarata potentialerna krävs att godstrafikens förutsättningar och utvecklingsmöjligheter beaktas i den fortsatta planeringen, särskilt avseende de planerade terminalfunktionerna. Mot bakgrund av detta avser Norrbottenbanagruppen ta fram denna studie som redovisar planeringsförutsättningarna för godstrafiken.

Samhällets politiska målsättningar, som senast är beskrivna i regeringsbeslutet om Infrastrukturinvesteringar för 2004-2015, är att järnvägen skall ta över en allt större del av de medellånga och längre godstransporterna i Sverige.

För persontrafiken ligger planeringsansvaret tydligt på myndigheter och medverkande aktörer, Banverket, länsstyrelser, kommuner, länstrafikbolag och operatörer.

Rollfördelningen vad gäller planeringen för effektiv godstrafik är mera oklar. Banverket tillsammans med länsstyrelser och kommuner bör vara huvudaktörer över planeringen av infrastrukturen, i nära samspel med näringsliv och trafikoperatörer.

Utformning och finansiering av godsbangårdar och terminaler ligger idag efter i planeringen, vilket behöver åtgärdas.

För att fördjupat belysa och redovisa relevanta planeringsförutsättningar för godstrafiken genomför Norrbotniabanegruppen denna studie. Företagen har en viktig roll att precisera sina behov och därför har i utredningen genomförts omfattande intervjuer med de större godskunderna, speditörerna och järnvägsföretagen. Dessutom har näringslivsrepresentanter medverkat i projektets referensgrupp.

Syftet är att utveckla relevant underlag för den fortsatta planeringen av Norrbotniabanan, så att godstrafikens förutsättningar kan tillvaratas på bästa sätt.

Framkomligheten på järnvägssystemet som helhet och Norrbotniabanan avseende kapacitet, lutnings- och hastighetsstandard beaktas främst i förstudier och lämnas därför därhän i denna studie.

1.3 Tidigare studier

Det finns ett flertal godstrafikrelaterade studier gjorda med anknytning till norra Sverige. Särskilt beaktas i denna rapport:

- Godstrafikstudie för Botniabanan/Ådalsbanan 2003
- Godsdelegationens arbeten
- Pågående studie för Norråg; ”Det norrländska näringslivets godstransporter”
- Arbeten kring N.E.W. ”The Northern East West Freight Corridor”
- Barents Link
- NECL, ”North East Cargo Link”
- STBR, ”Sustainable Transport in the Barents Region”

1.4 Läsanvisning

Huvudavsnitten i rapporten är Marknadsanalysen (avsnitt 3 och 4), Dagens godsterminalfunktioner (avsnitt 5) och Framtidsbedömningar (avsnitt 7). Dessa avsnitt är alla upplagda med likartad struktur. De inleds med en överblick, följt av en genomgång av stråket från Umeå till Haparanda, anknyttande stråk och slutsatser.

Begreppet Kustjärnvägen används som ett samlingsnamn för hela den kustnära järnvägen från Gävle till Haparanda och inkluderar Ostkustbanan/Ådalsbanan/Botniabanan/Norrbotniabanan (Umeå-Haparanda).

1.5 Metod

Genomgång av befintlig statistik och tidigare studier

Ett flertal statistikällor har använts för att få en god bild av godsmarknaden i norra Sverige och angränsande marknader. Viktigare källor är:

- STAN 2001, som ingår i trafikverkens SAMGODS-projekt, en nationell strategisk analysmodell avseende efterfrågan och utbud av godstransporter.

- Transportbidragsstatistik från Nutek 2004
- Handelskammarens godstransportundersökning 1998 i Västernorrland och Jämtland.
- Godsterminalstudien för Västerbottens län 1998.
- Masterplan för logistik och infrastruktur på Nordkalotten, 2000.
- Effektiv logistik öst-väst på Nordkalotten, 2003.

STAN 2001 är en modell som nyttjas för att gruppera efterfrågan på godstransporter för olika varugrupper inom olika regioner och är det mest kompletta underlaget avseende godstransportvolymerna som finns i Sverige. Efterfrågematriserna är emellertid framkonstruerade baserat på i många fall mycket bristfälligt statistikunderlag.

De efterfrågematriser som varit tillgängliga för detta projekt är totalmatriserna, där de totala flödena mellan kommuner är uppdelade på huvudvarugrupp.

Av sekretesskäl har transportslagsuppdelade matriser inte varit tillgängliga för projektet. Detta är ett allvarligt problem sett ur samhällsekonomisk synpunkt. Ifall statens medel skall kunna användas effektivt erfordras tillfredsställande statistikunderlag. Eftersom erforderligt statistikmaterial inte funnits tillgängligt har omfattande intervjuer genomförts med de större godskunderna.

Intervjuer med varuägare

En stor del av studien har bestått av kontakter och strukturerade intervjuer med varuägarna (dvs industrierna) och transportföretagen. Syftena med intervjuundersökningen var att:

- identifiera dagens större godsflöden till och från stråket beträffande start- och målpunkter, varuslag och transportsätt
- identifiera förändringar i godstransportbehoven
- klarlägga behovet av nya godsterminaler, industrispår, etc längs stråket
- identifiera funktionsaspekter och utvecklingsbehov hos dagens godsterminaler och industrispår
- ge underlag för skissering av möjliga trafikupplägg
- ge underlag för framtidsbedömningar (för olika aktörer, främst berörda myndigheter, kommuner och industrin)
- få till stånd en planeringsprocess även på företagsnivå i god tid innan Norrbottenbanan byggs.

Intervjuer med representanter för 50 varuägare genomfördes under tiden januari-juni 2005. De företag och personer som intervjuades finns listade sist i denna rapport.

Urvalet skedde i samråd med referensgruppen så att varje kommun längs stråket och alla större branscher täcks in. De kriterier som användes för urval av företag var:

- Företagets storlek i antal anställda på orten
- Godstransportvolymerna in och ut enligt tidigare undersökningar
- Nyttjande av järnväg idag, närhet till framtida järnväg, eget industrispår och möjligt industrispår.

Tillgänglig information om företaget från internet, årsredovisningar och tidigare studier hade sammanställts före intervjun så att intervjuaren varit insatt i det specifika företaget. Intervjupersonen (VD, platschef eller transportansvarig) kontaktades, projektet presenterades och tid bokades för telefonintervju. Intervjuformuläret (se Bilaga 1) skickades ut per fax, e-post eller brev till personen ett par dagar före intervjutillfället.

Intervjuer med transportföretag

Syftet med intervjuundersökningen har varit att:

- identifiera transportföretagets och/eller terminalens godsflöden,
- identifiera förändringar i godstransportbehoven.
- klarlägga behov av nya godsterminaler, industrispår, längs stråket.
- identifiera funktionsaspekter och utvecklingsbehov hos dagens godsterminaler och industrispår.
- ge utökat underlag för framtidsbedömningar

De kriterier som nyttjats för urval av företag har varit att:

- företaget nyttjar järnväg idag och/eller har närhet till framtida järnväg eller eget industrispår.
- hanterar gods inom stråket Umeå-Haparanda.

Intervjuer med transportföretagen har genomförts på motsvarande sätt som med varuägarna. Intervjuer med 14 st terminalägare/transportörer/speditörer genomfördes under perioden mars-april 2005. De transportföretag och personer som intervjuades finns listade sist i denna rapport.

Marknadsbedömning

Genom att det inte finns någon enskild statistikkälla som tillförlitligt visar godsflödena i regionen, har ett stort arbete erfordrats:

- genomgång och sammanställning av ett stort antal sekundära källor.
- genomförande och analys av intervjuer.
- genomförande och redovisning av en sammanvägd totalbedömning.

Framtidsbedömningar

Framtidsbedömningarna har utgått ifrån dagens godsflöden och de flöden som intervjuade företag bedömer kunna flyttas över till järnväg respektive företagens potentiella nyskapade flöden på järnväg. Framtidsbedömningarna bygger på de totala potentialer som företagen angett. Vad som i realiteten flyttas över beror på järnvägens prisbild, leveranssäkerhet, kapacitet med flera faktorer som företagen angett som viktiga.

De företag som intervjuats står för ca två tredjedelar jämfört med det totala godsflödet i kommunerna i stråket enligt SAMGODS efterfrågematriser, som är det mest kompletta underlaget avseende godstransportvolymerna som finns i Sverige. Uppräkning av potentialerna har dock inte gjorts eftersom det faktum att de intervjuade företagen inte utgör den totala godsmängden i stråket sannolikt vägs ned av att den totala potentialen i de intervjuade företagen inte realiseras fullt ut.

Vad avser potentialer för gråberg som ballastmaterial är endast Bolidens initiala potential medräknad då övriga potentialer i dagsläget bedömts som för osäkra att räknas med.

Utvecklingsbehov för terminalfunktioner

Bedömningarna av utvecklingsbehoven har utgått från de svar som erhållits från intervjuaren och övriga kontakter med kommuner och myndigheter. Fördjupade intervjuer har gjorts där så har varit nödvändigt och materialet har därutöver fördjupats, kompletterats och förtydligas efter dessa synpunkter.

2. Näringslivsstruktur och godsgenererande verksamheter

Detta kapitel ger en översiktlig beskrivning av:

- konkurrenskraft och vikten av ökade förädlingsgrader
- näringslivsstruktur och godsgenererande verksamheter för Norrbotten och Västerbotten.
- näringslivsstruktur och godsgenererande verksamheter för närliggande industrier/kunder i gränsregionen i Finland (Torneå/Kemi/Uleåborg/Rovaniemi). Härvid beaktas effekter av ökande gränsöverskridande ägande inom basnäringarna med svensk-finska företagskonstellationer som har fabriker i båda länderna vilket främst leder till ökande skogs-, malm- och metallbaserade transportvolymerna och samordnade, gränsöverskridande transportupplägg.
- mera översiktligt avseende anknyttande stråk (inlandet i Norrbotten och Västerbotten, norra Norge, norra Finland och nordvästra Ryssland).

2.1 Konkurrenskraft och ökade förädlingsgrader

Stora råvarutillgångar

Det norrländska näringslivet bygger i huvudsak på Norrlands omfattande råvarutillgångar. De största råvarubaserade näringsgrenarna är gruv-, metall och maskinindustrin samt pappers- och massaindustrin. Generellt handlar det om högt mekaniserade, kapitalintensiva medelstora och mycket stora industrikomplex men näringslivet inbegriper också ett flertal små- och medelstora sågverk och en mängd andra företag inom olika branscher.

Näringslivet i norra Sverige har stor betydelse för Sverige som helhet. Sammantaget svarar näringslivet i stråket norr om Umeå för ca 55 miljarder kronor i industriella produktionsvärden, vilket motsvarar ca 30 % av hela Norrlands (ca 180 miljarder kronor). Dessutom finns höga produktionsvärden i anknyttande stråk.

Sveriges gruvproduktion 2004		
Metall	Produktion	Del av EU25: produktion
Järn	22,3 Mton	89,2 %
Silver	319,6 ton	16,9 %
Guld	6,6 ton	26,9 %
Bly	54 300 ton	30,4 %
Koppar	82 400 ton	11,4 %
Zink	197 000 ton	23,8 %
Källa: SGU, Bergverksstatistik 2004		

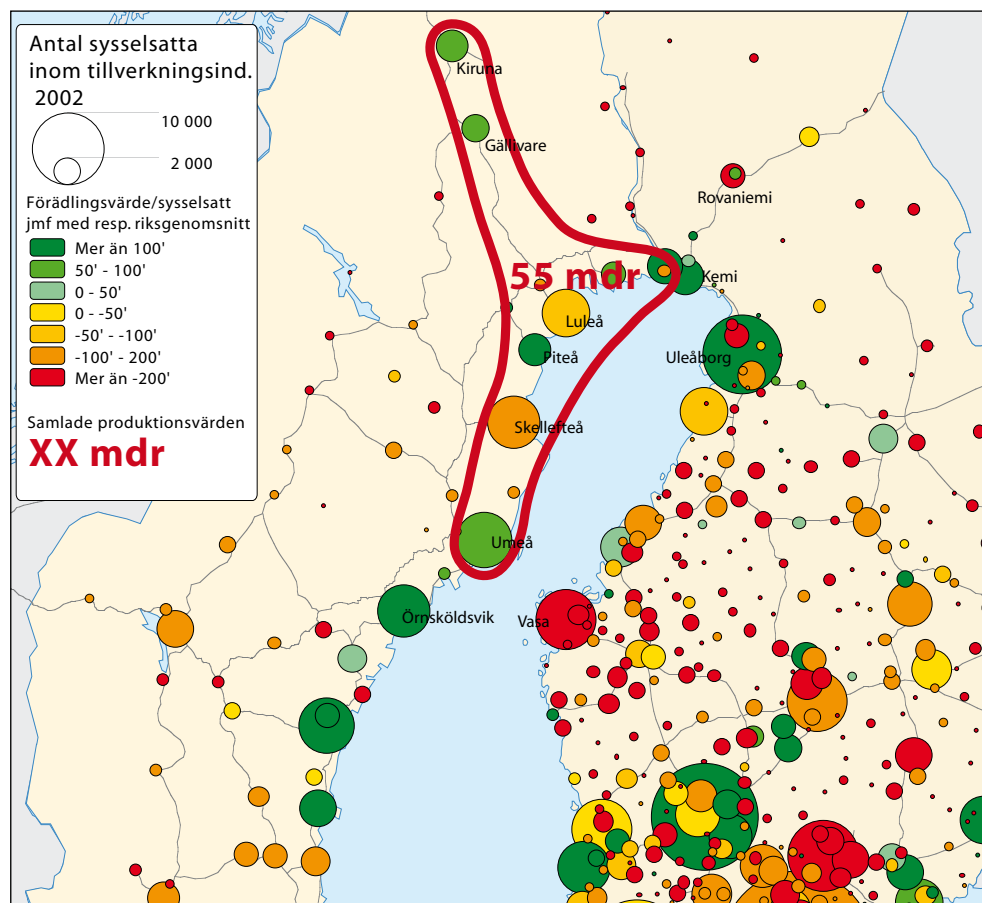
Figur 2.1:1. Sveriges gruvproduktion är mycket betydande i Europa, särskilt brytningen av järnmalm.

Produktionsvärdet för stråket norr om Umeå ökade 2000-2002 med 11% medan rikets produktionsvärde minskade motsvarande -1%. Produktionsvärde per sysselsatt i stråket sammantaget ligger på 2,01 miljoner kr/sysselsatt (2002), vilket är 180 000 kr över rikssnitt. Stora delar av produktionen går på export, i många fall efter ytterligare förädlingssteg i andra delar av Sverige. Nettoexportvärdet i norra Sverige uppgick 2001 till motsvarande ca 56 000 kr per invånare. För Sverige som helhet är motsvarande värde ca 55 000 kr per invånare. Räknat per sysselsatt inom tillverkningsindustrin motsvarar detta ett värde på 694 000 kr för Norrland och 637 000 kr för Sverige.

De råvarubaserade näringsgrenar har även stimulerat fram utrustningstillverkande industri och kunskapsföretag i hela landet, som står för betydande, tillkommande nettoexportvärden.

Högre förädlingsvärden och stärkt konkurrenskraft

Ökade förädlingsgrader är viktigt för att skapa förbättrade förutsättningar för långsiktig konkurrenskraft och tillväxt. Från 2000 till 2002 minskade de industriella förädlingsvärdena i Sverige med -3%, medan förädlingsvärdena i stråket norr om Umeå ökade med 13 %. Denna utveckling hänger bland annat ihop med att elektronikindustrin, som har relativt liten betydelse för Norrland, har haft en svagare utveckling under början på 2000-talet, medan tillverkningsindustrin har visat tillväxt.



Figur 2.1:2. Industrin i Norrbotten har högre förädlingsvärde/sysselsatt jämfört med rikssnitt, men har visat lägre utvecklingstakt i slutet av 1990-talet och början på 2000-talet. Väl fungerande transporter för gods- och persontrafik är viktigt för att kunna utveckla förädlingsgraderna. Finlands lägre förädlingsgrader per sysselsatt är bland annat hänförliga till pågående omfattande strukturförändringar inom basnäringen. Produktionsvärdet för kommunerna längs norra Sveriges kust, samt i det anslutande Malmbanestråket, motsvarar ca 55 miljarder, vilket är ca 85% av norra landsdelens totala produktionsvärde.

För att klara en hållbar ekonomisk utveckling är det viktigt att basindustrin kan utveckla sina förädlingsgrader ytterligare för att kunna ge tillräcklig förräntning på satsat kapital. Detta är särskilt angeläget för Norrbotten. Norrbotten har relativt höga förädlingsvärden per sysselsatt men Norrbottens industri är kapitalintensiv och kräver höga förädlingsvärden för att ge erforderlig förräntning på satsat kapital. Under slutet på 1990-talet och början på 2000-talet har förädlingsgraderna i Norrbotten utvecklats 8 procentenheter sämre än landet i övrigt, vilket pekar på ett behov av stärkta förutsättningar för höjda förädlingsgrader.

För att klara konkurrenskraften och stå sig i konkurrensen med låglöneländer är det angeläget att norrländsk industri genom långsiktiga samhällsplaneringsinsatser ges infrastrukturella förutsättningar att höja sina förädlingsgrader. Detta särskilt som lågkostnadsländer allt mera börjat konkurrera på vår industris traditionella förädlingsnivåer.

För att kunna höja förädlingsgraderna krävs bra kompetensförsörjning, goda resmöjligheter och effektiva godstransportsystem. Satsningen på effektiva transportsystem, bl a genom pågående projekt som Botniabanan, Haparandabanan och Stambanan samt stamvägnätet och ökad bärighet, underlättar höjningen av förädlingsgraderna. Ytterligare åtgärder erfordras dock och Norrbotniabanan är en viktig satsning. För godstransporter behöver bl a utvecklas rationellare terminalhantering och stärkta järnvägskopplingar Umeå-Haparanda för att få ett helhetsmässigt fungerande godstransportsystem med tillgänglighet till/från den viktiga basindustrin i Norrbotten och till/från råvaru- och avsättningsmarknader i norra Finland och Ryssland som på sikt, med bättre infrastrukturella kopplingar kan bli mycket betydelsefulla. Godsflödena från den norrländska basindustrin är generellt för tunga för att köras på lastbil och sjötransporter kan inte erbjuda den höga frekvens som i många fall krävs för att klara marknadens krav på ”just-in-time”-transporter med låg lagerbindning.

Omfattande strukturella förändringar inom industrin och näringslivet innebär hot och möjligheter som behöver hanteras med framförhållning. En sådan förändring är de omfattande industriella sammanslagningar mellan svenska och finska industrier, t ex Stora Enso inom skogs- och pappersindustrin, Outokumpu Stainless (Avesta Sheffield + Outokumpu Steel) och Nya Boliden (efter Bolidens förvärv av smältverket Harjavalta Copper Oy). Detta innebär sammantaget att konkurrensen inte bara kommer att finnas mellan koncernerna utan även mellan fabriksenheter inom koncernerna. För att klara denna konkurrens är det viktigt att stärka regionens infrastrukturella förutsättningar. Effektiva transporter är en förutsättning för att mer perifera produktionsenheter skall kunna hålla en hög förädlingsnivå.

Problematiken är aktuell även för den finska sidan, och samband finns också med utvecklingen i nordvästra Ryssland. Ökande gränsöverskridande ägande innebär ett ökat behov av kompatibilitet mellan järnvägssystemen avseende spårvidd etc samt ökad kapacitet för att möjliggöra effektiva godsflöden på järnväg.

För de svenska industrierna har länge miljöprövningen av industriernas verksamhet varit ett problem. Främst har det inneburit onödigt krångel för de industrier som behövt ändra eller bygga ut sin verksamhet, då tillståndsmyndigheterna måste göra en prövning av hela verksamheten, inklusive delar som redan tidigare miljöprövats. Regeringen har efter långåriga påtryckningar från näringslivet, under våren 2005 presenterat ett lagförslag som innebär att tillståndsmyndigheterna endast prövar den sökta ändringen. Lagändringen föreslås träda ikraft den 1 augusti 2005 och kommer att ha betydande inverkan på de norrländska industriernas produktionsutveckling och ytterligare förädlingsinriktning.

2.2 Näringslivet i Norrbottenstråket

Kommunerna i Norrbottenstråket har ett specialiserat näringsliv med olika inriktningar i olika kommuner. Tillverkningsindustrin, som genererar mest gods-transporter per sysselsatt, har störst andelar i Skellefteå, Piteå, Kalix och Tornio. I angränsande stråk har även Kiruna/Gällivare betydande gruvindustri.

Umeå har som utbildningsstad och länscentrum stor offentlig sektor och viss tillverkningsindustri, bl a Volvo lastvagnar. Umeå hamn är en av Norrlands största och nära denna finns SCA Packaging och SCA Timber.

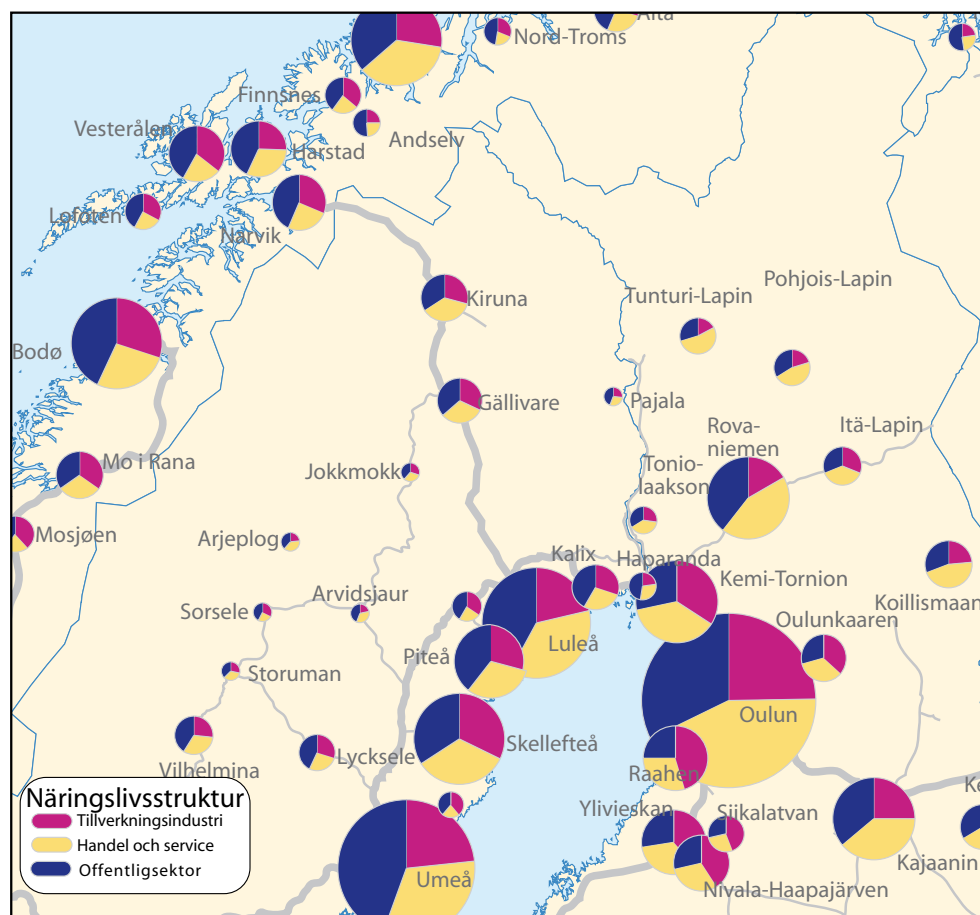
Robertsfors är den minsta kommunen i stråket och näringslivet där domineras av tillverknings- och verkstadsindustri. Största företagen är Nordflex och Glasbygarna.

Skellefteå har stor industrisektor med bl a järn- och metallindustriföretag som Boliden Mineral och Rönnskärsverken, och tillverkningsindustrier som exempelvis Alimak och Metso Minerals.

Piteå har en omfattande massa- och pappersindustri med företag som SCA Packaging (Munksund), SCA Timber och Kappa Kraftliner. I Piteå finns även plastvarutillverkning genom främst ABB Plast.

Luleå har en betydande stål- och tillverkningsindustri med företag som exempelvis SSAB Tunnpå, Gestamp HardTech, Plannja och Ferruform. Hamnen i Luleå är Norrlands största och hanterar huvudsakligen järnmalm från Kiruna och Malmberget.

Boden har en mycket liten tillverkningsindustri. Den offentliga sektorn har under en längre tid dominerat näringslivet i Boden, men på grund av neddragningar



Figur 2.2. Näringslivets sammansättning i norra Norden.





inom försvaret och satsningar på ett nytt sjukhus i Sunderbyn (Luleå kommun) sker nu en omfattande strukturuomvandling för kommunen.

Kalix har stor andel sysselsatta inom tillverkningsindustrin, framförallt genom pappers- och massafabriken Billerud Karlsborg. Kommunen har även ett flertal samverkande träförädlingsföretag samt verkstadsföretag som levererar komponenter till bl a bilindustrin.

Haparandas näringsliv domineras av den offentliga sektorn med ca 48 % av de förvärvsarbetande. Kommunen och landstinget är de största arbetsgivarna. Bland industrierna räknas Setra Group och Polarica AB till de största. Väl representerade i kommunen är mindre verkstadsföretag, grafisk industri och IT.

Tornio har stor tillverkningssektor, bl a genom Outokumpu Stainless, Lapin Kulta m fl. Outokumpu Stainless är en av världens största tillverkare av rostfritt stål med anläggningar i Tornio, Avesta och Sheffield.

2.3 Näringslivet i anknytande stråk

Norra Finland

I likhet med norra Sveriges näringsliv karaktäriseras näringslivet i norra Finland av betydande trävaru-, pappers-, gruv- och metallindustri. Här återfinns bl a de stora industrierna Stora Enso i Kemi och Kemijärvi samt Ruukkis stålverk i Brahestad.

Kemi är ett industriellt centrum för finska Lapland, framförallt avseende trävaruförädling. Hamnen i Kemi är också ett viktigt logistiskt centrum för transporter till/från Bottenviksbågen/Barentsregionen.

Uleåborg har som universitetsort stor offentlig sektor och stor andel högteknologisk industri.

Norrbottens inland

Kiruna och Gällivare har stora andelar gruvindustri med företagen LKAB i Kiruna och Malmberget samt Boliden i Aitik. Tillsammans står dessa för 100 % av Sveriges och 89 % av EU:s järnmalmsutvinning, och för betydande andelar av kopparutvinningen. Gruvdriften i malmfälten genererar ett produktionsvärde på ca 9 miljarder kr per år. (2004 - kraftig ökning sker till följd av höjda metallpriser på världsmarknaden.) I senare förädlingssteg tillförs Sverige och EU mycket stora förädlingsvärden.

Västerbottens inland

Den skogsbaserade industrin dominerar näringslivet i Västerbottens inland. Industriproduktionen är koncentrerad till kusten medan råvaran huvudsakligen kommer från inlandet. Ledande kompetens kring skogsråvarans utvinning och förädling har utvecklats. Klustret inom skogsbrukets mekanisering Vindeln, Malå, Umeå och Skellefteå har internationell dignitet.

Gruvindustrin har också stor betydelse för Västerbottens inland, med bl a Boliden Minerals brytningsverksamhet i Skellefteåfältet. Nya fyndigheter aktualiseras forlöpande, bl a i den sk Guldlinjen väster om Lycksele upp mot Storuman.

Bioetanol som fordonsbränsle är en nisch inom skogsindustrin som förväntas expandera starkt och kan på sikt komma att få stora effekter för samtliga norrlandslän.



2.4 Viktigare godsgenererande verksamheter

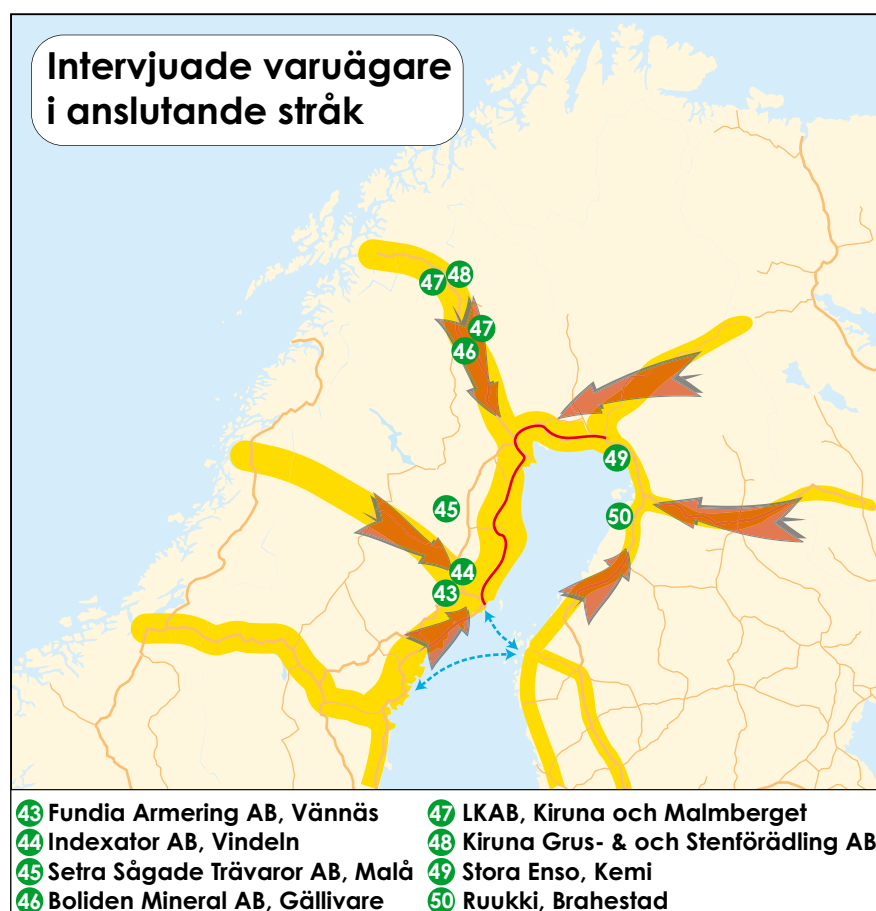
Längs Norrbottenstråket ligger många betydelsefulla verksamheter som genererar flöden av varor och råvaror. Kartan på nästa sida redovisar de företag som deltagit i studien. De utgör merparten av de godsgenererande verksamheterna i stråket. Dessutom har företag i anslutande stråk intervjuats, (se nedan).

De intervjuade företagen i Norrbottenstråket sysselsätter totalt ca 12 000 personer och den enskilt största branschen sysselsättningsmässigt är stål- och metallindustrin.

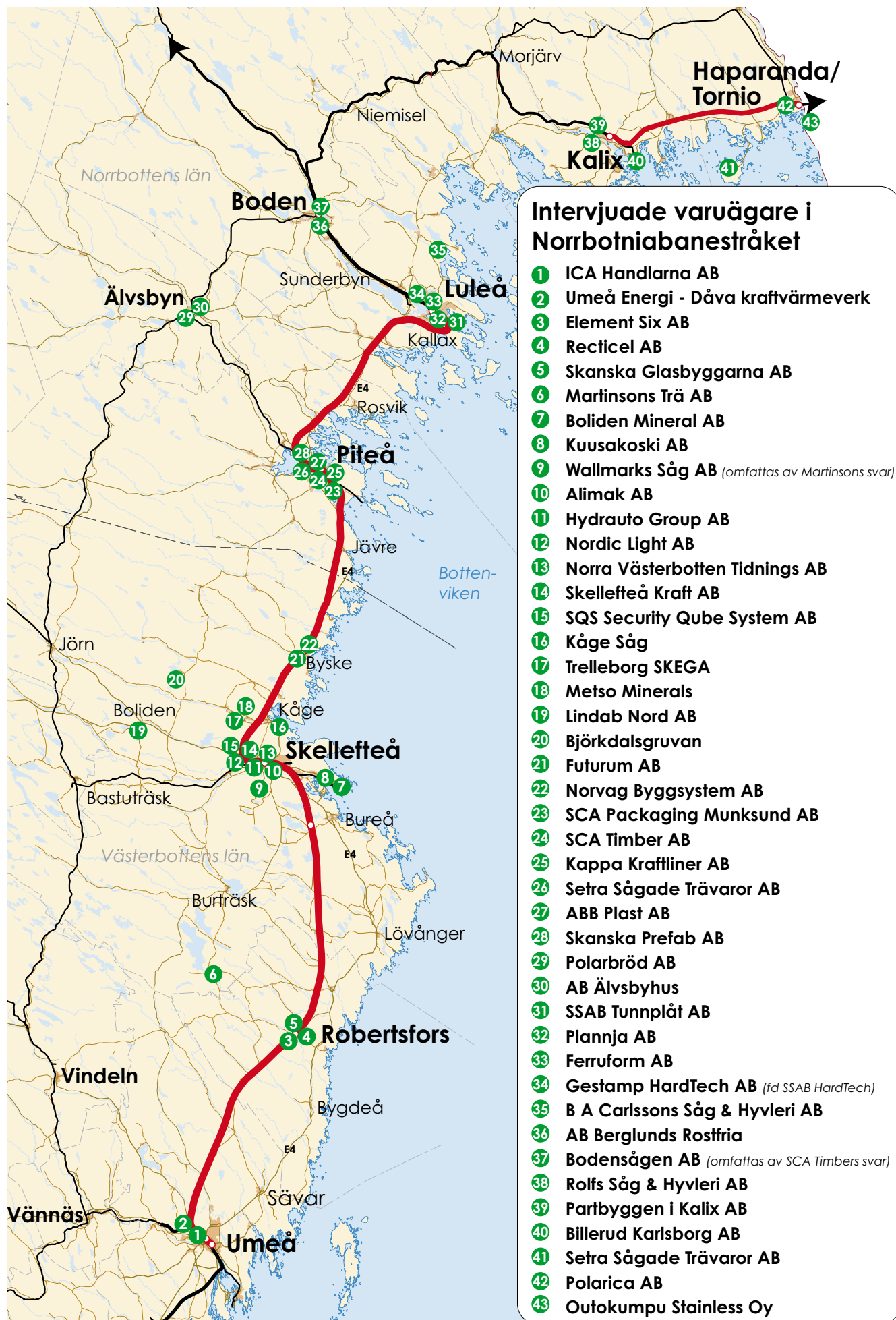
I Godstrafikstudie för Botniabanan/Ådalsbanan (2003) har företag i Umeå intervjuats, . Den del av dessa som berör Norrbottenstråket ligger som underlag för flödena till/från Umeå som också kompletterats med två ytterligare företag.

Anknytande stråk

Norrbottenbanan är en satsning som inte enbart ger nytta för företagen i stråket, utan får effekter även för företag i anslutande stråk. Ett urval bland godsgenererande företag i anslutande stråk som kan komma nyttja Norrbottenbanan, har därför intervjuats.



Figur 2.4:1. Godsgenererande företag i anslutande stråk som intervjuats i samband med denna studie.



Figur 2.4:2. Godsgenererande företag i stråket som intervjuats i samband med denna studie.