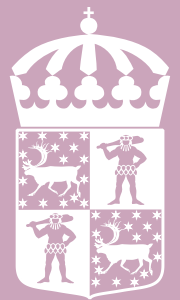


# REGIONAL SYSTEMANALYS NORRBOTTEN OCH VÄSTERBOTTEN 2016

OKTOBER 2016



REGION  
VÄSTERBOTTEN



Länstyrelsen  
Norrbotten



Norrbottnen och Västerbottnen har i samverkan tagit fram denna regionala systemanalys då länen har gemensamma mål och syften med transportsystemens funktioner. Länen har till stora delar liknande förutsättningar, möjligheter och utmaningar, där samverkan är en viktig utgångspunkt för att nå den gemensamma framtidsbilden.

Strukturen för systemanalysen har upprättats utifrån Trafikverkets vägledning. De nationella målen tillsammans med länens regionala mål har varit utgångspunkten för att i bred samverkan formulera de högst prioriterade funktionerna inom transportsystemet som ska bidra till att nå den gemensamma målbilden för regionen.

De fyra prioriterade funktionerna redovisas samlat och motiveras utifrån de mål och förutsättningarna som kommit fram vid framtagandet.

- Inledning och innehåll
- De högst prioriterade funktionerna
  - En samspelande region
  - Ett samverkande transportsystem
  - Tillgänglighet till Sverige och världen
  - Kapacitetsstark och robust järnväg
- Bakgrund och syfte
- Systemanalysens olika delar
- Målen
- Tidplanen
- Processen fram till prioriterade funktioner
- Referenser och underlag



De högst prioriterade funktionerna som transportsystemet i Norrbotten och Västerbotten behöver tillhandahålla för att sammantaget bidra till jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatomfattad hållbarhet så att regionen skall stå sig stark och växande in i 2030-talet är:



### En samspelande region

**En hög tillgänglighet mellan regionens orter för att kunna leva och samverka inom hela regionen med goda kopplingar till angränsande länder och regioner**

- Säkerställa goda möjligheter till regionalt samspel för kompetensförsörjning, utbildning och service
- Förbättrat utbyte av gränsregional samverkan, förstärka mellankommunala stråken



### Ett samverkande transportsystem

**Effektiva kopplingspunkter för ett hållbart och funktionellt samverkande transportsystem**

- Omlastningsnoder och bytestpunkter mellan olika transportslag av hög kvalitet
- Optimera transportsystemet genom möjligheten att välja det mest effektiva transportslaget för varje enskild transport



### Tillgänglighet till Sverige och världen

**Överdagen resmöjligheter till Arlanda för nationell och internationell tillgänglighet**

- För att utveckla och stärka företagandet, särskilt viktigt för den växande besöksnäringen
- Bättre möjligheter till matchning på arbetsmarknaden för att effektivt kunna arbets- och studiependla längre sträckor, liksom för effektiva tjänsteresor nationellt och internationellt. Global och nationell tillgänglighet ökar orters attraktivitet



### Kapacitetsstark och robust järnväg

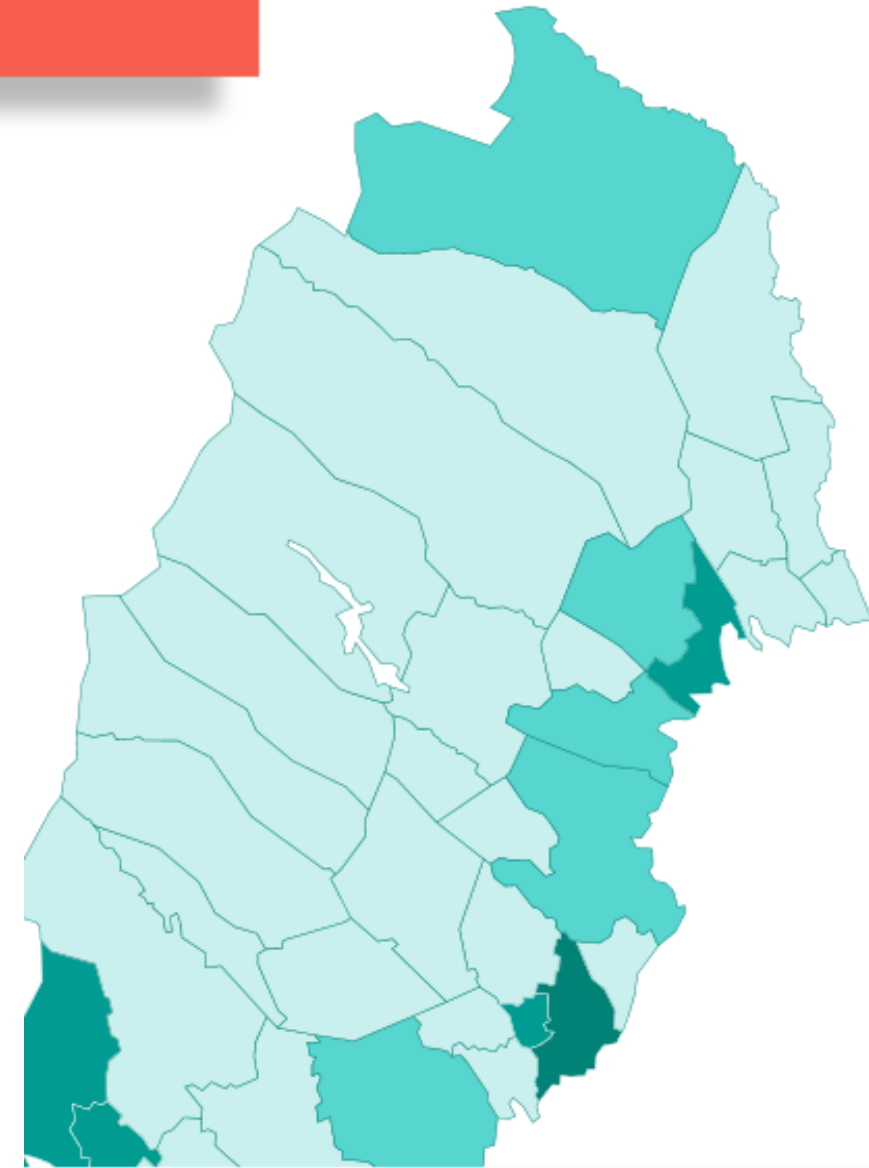
**En kapacitetsstark och robust järnväg inom Botniska korridoren och Northern Axis**

- Järnvägsnätet i nord-sydlig och öst-västlig riktning är en nyckelfaktor för näringslivets konkurrenskraft och förbättrad gränsregional samverkan
- Störst brist finns idag på järnvägen i nordsydlig riktning längs kusten
- Utveckla och förstora befintliga arbetsmarknadsregioner för att säkra kompetensförsörjning och tillgängliggöra utbildning, service, arbete och boende



### Olika förutsättningar inom regionen skapar möjligheter och utmaningar

- Norrbotten och Västerbotten har, liksom stora delar av landet, utmaningar vad gäller befolkningsutveckling. Befolkningstillväxt sker främst i kustregionen, en utmaning är att fler kvinnor än män flyttar
- Stora möjligheter och utmaningar kopplade till efterfrågan på befintliga och nya produkter baserade på länets råvaror, ökad global handel och växande besöksnäring, ökad global migration och klimatförändringar
- Bra transportinfrastruktur och transportlösningar är en av de viktigaste förutsättningarna för att stärka samspellet mellan orter, arbetsmarknader och tillgängligheten till utbildning. Det är också en förutsättning för att göra det attraktivt för företagande och boende för kvinnor och män i hela regionen



BEFOLKNINGSUTVECKLING (10 ÅR) (Befolkningsutveckling i procent, 2005-2015) (Källa: SCB)

• >= -14.8   • >= -2   • >= 2   • >= 8.6

Kommunerna är indelade i fyra klasser med en fjärdedel av kommunerna i varje klass



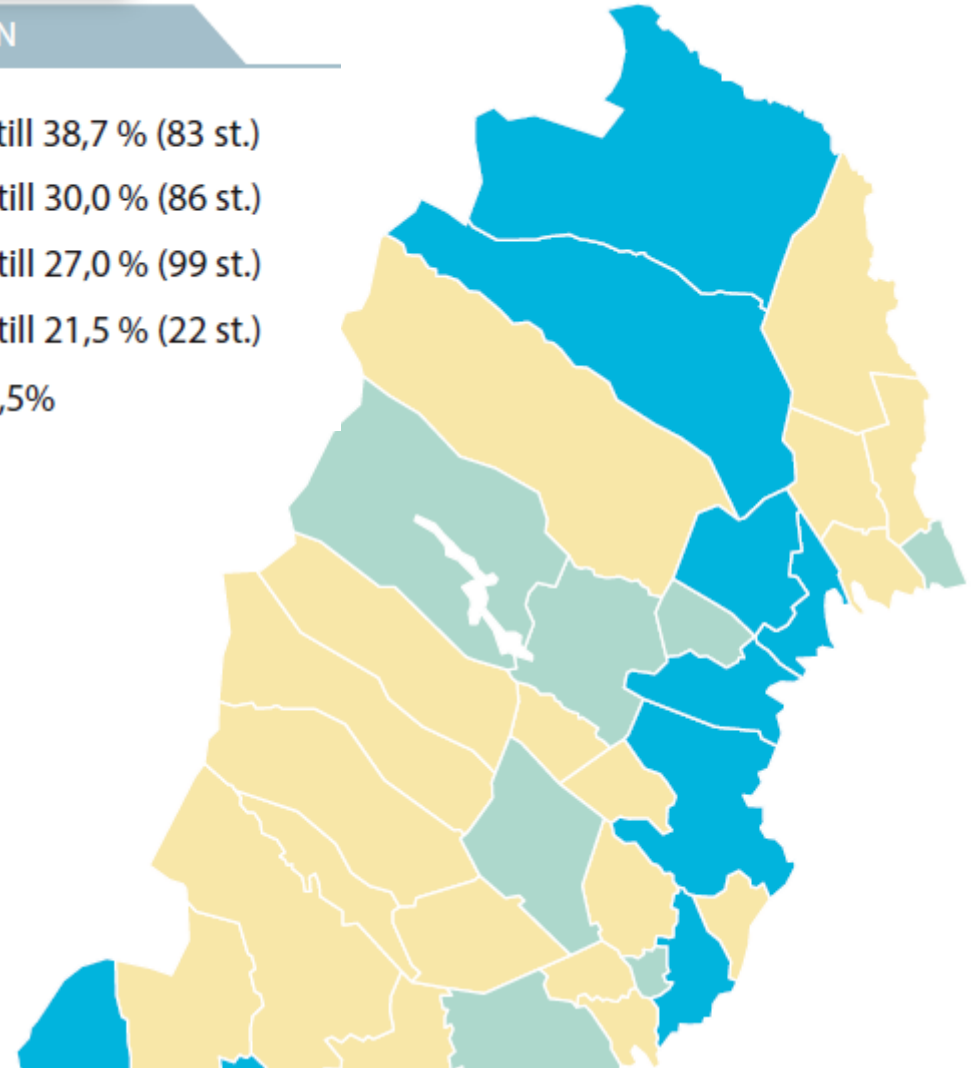
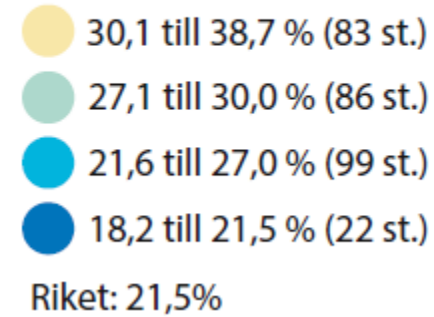
Befolkningsutvecklingen per kommun för åren 2005-2015  
Källa: SCB och Arena för Tillväxt.



### Kompetensförsörjningen en utmaning

- Höga pensionsavgångar sker inom den närmaste tioårsperioden – i hälften av landets kommuner kommer tillgången på arbetskraft att minska. Brist på kompetens är redan ett faktum både för näringsliv och offentlig sektor – och läget kommer att förvärras. Detta gäller inom såväl kvinnodominerade som mansdominerade branscher
- Kraven på utbildning blir allt tydligare för att kunna konkurrera på alltmer specialiserade arbetsmarknader. Tillgänglighet till utbildning och fortbildning är viktig. Könsbundna studieval och könsegregerade arbetsmarknader är ett hot mot kompetensförsörjningen och begränsar kvinnors och mäns livsmöjligheter, särskilt på orter med smala arbetsmarknader
- Transportsystemet är ett viktigt medel för att förstora och utveckla befintliga arbetsmarknads- och utbildningsregioner. För detta krävs framkomliga och säkra vägar samt ett utvecklat personresande på järnväg

### VÄRDEN

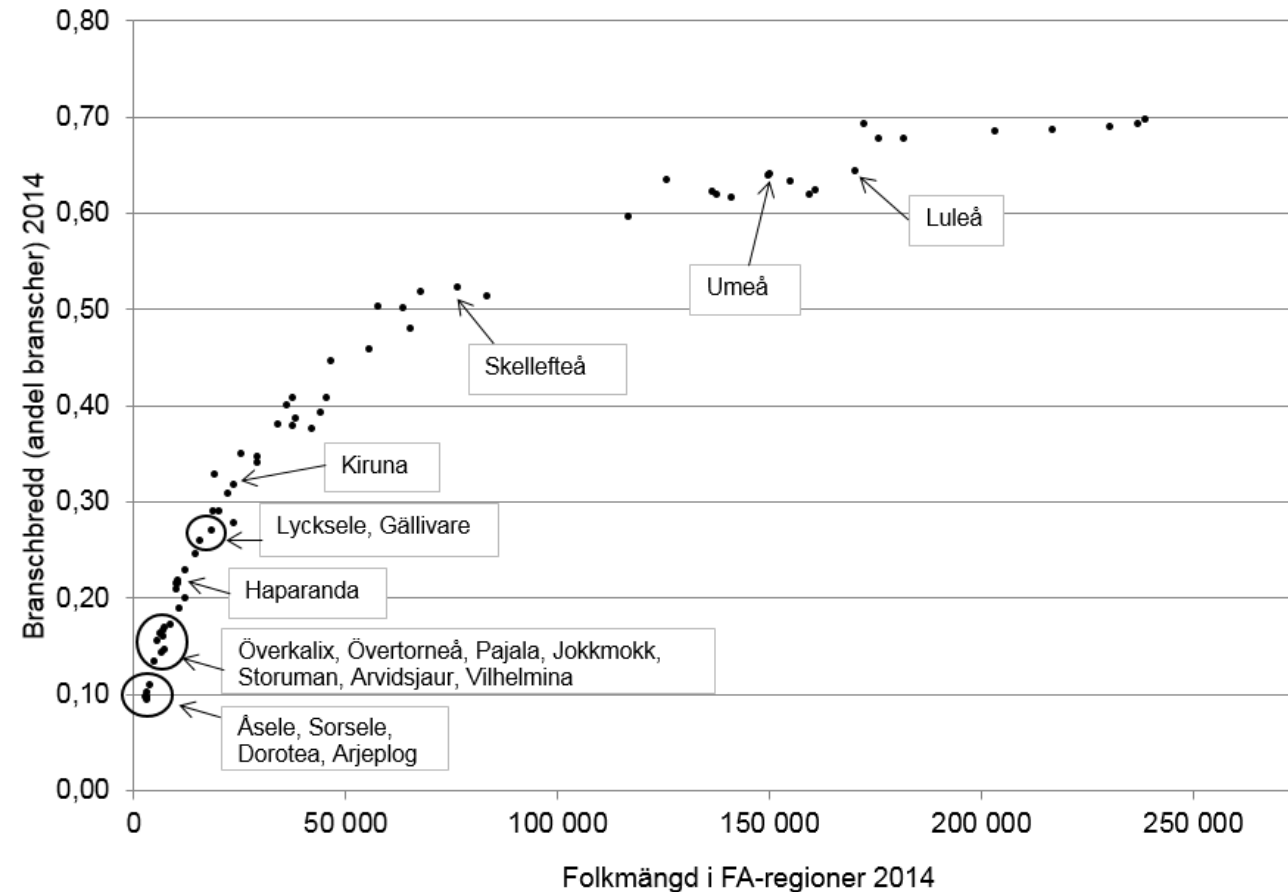


Andel av arbetskraften 2013 som är +55 år och kan förväntas gå i pension det kommande decenniet. Inom parentes anges antalet kommuner i landet.  
Källa: Sweco/Arena för Tillväxt.



## Regionförstoring ger större branschbredd och konkurrenskraft

- Större arbetsmarknadsregioner har större branschbredd, vilket stärker näringslivet, och minskar sårbarheten vid strukturomvandling
- De breda arbetsmarknaderna är viktiga noder för regionens utveckling, framförallt för framväxten av kunskapsintensiva tjänstenärings. Därför viktigt att utveckla samspellet mellan städer och orter i regionen samt i angränsande regioner
- Med stärkta pendlingsmöjligheter, fler resmöjligheter och kortare restider, förstoras arbetsmarknadsregioner och branschbredden för både kvinnor och män samtidigt som fler orter blir attraktiva som boendemiljöer



Maximalt antal branscher: 832 st. Stockholm, Göteborg, Malmö och Östergötland exkluderade.

Sambandet mellan befolkningsantal och branschbredd i funktionella arbetsmarknadsregioner 2014. Varje region innefattar en eller flera kommuner. Not: till exempel ingår Piteå, Boden, Älvsbyn och Kalix i Luleå arbetsmarknadsregion.

Källa: SCB, bearbetad av Sweco.

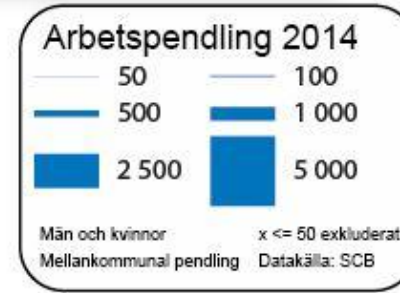




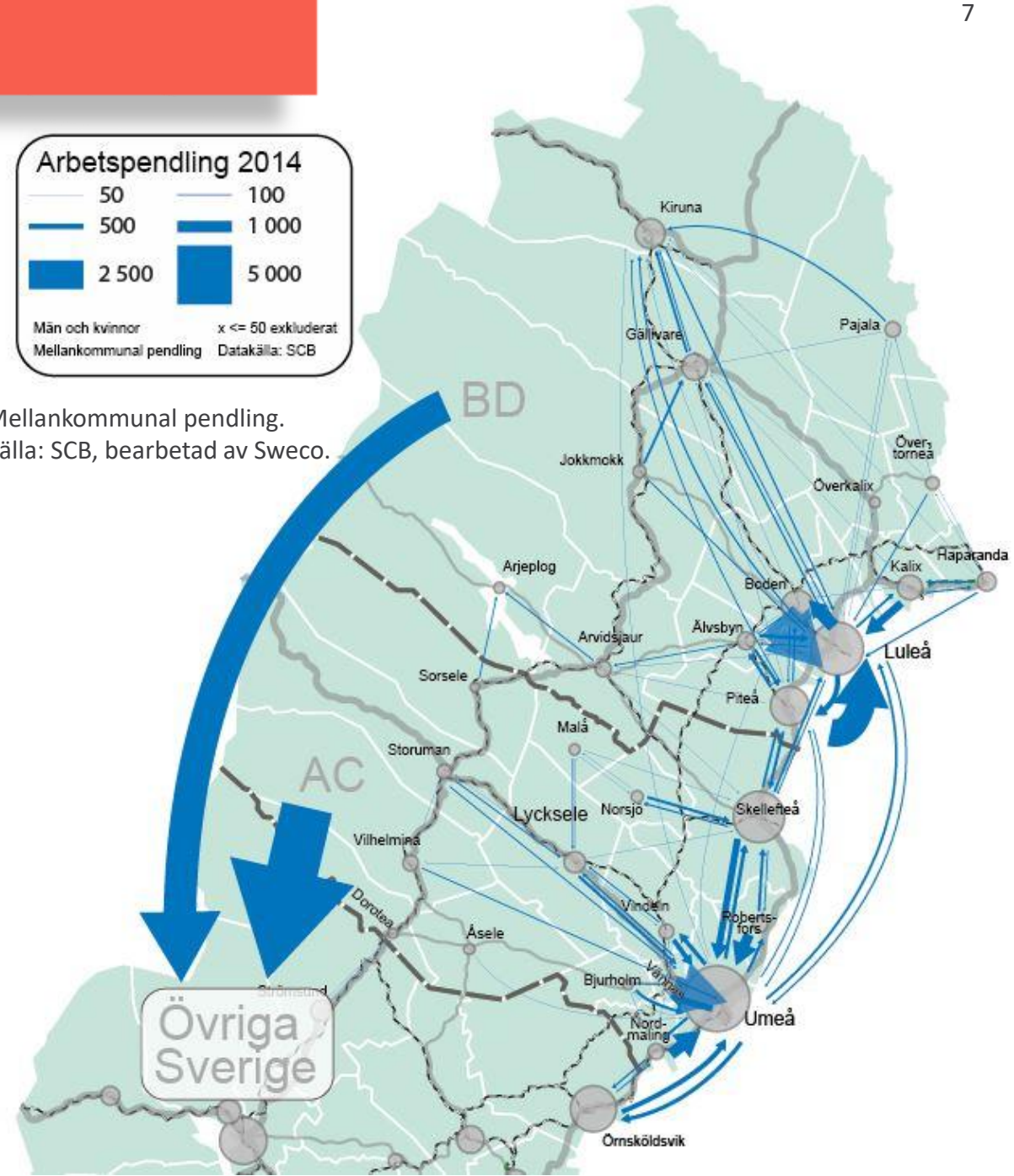
## Utveckla det regionala samspelet

- Det befolkningstäta kuststråket har det största dagliga arbetsresandeutbytet och innefattar viktiga målpunkter för service, utbildning och tjänsteresande för hela regionen
- Samspelet mellan övriga orter och angränsande län och till kuststråket behöver också stärkas. Där har vägnätets funktion en särställning, där fokus ligger på framkomlighet och trafiksäkerhet
- Det finns också ett växande utbyte över riksgränserna i form av arbetspendling, handel, turism och samarbeten. Detta behöver beaktas i högre utsträckning inom framförallt den nationella planeringen.

Bilden visar arbetspendling för kvinnor och män sammantaget. Övriga resor följer liknande struktur. Kvinnors resande är något lägre och har generellt kortare reslängd. Tillgången till statistik över riksgränsen är bristfällig



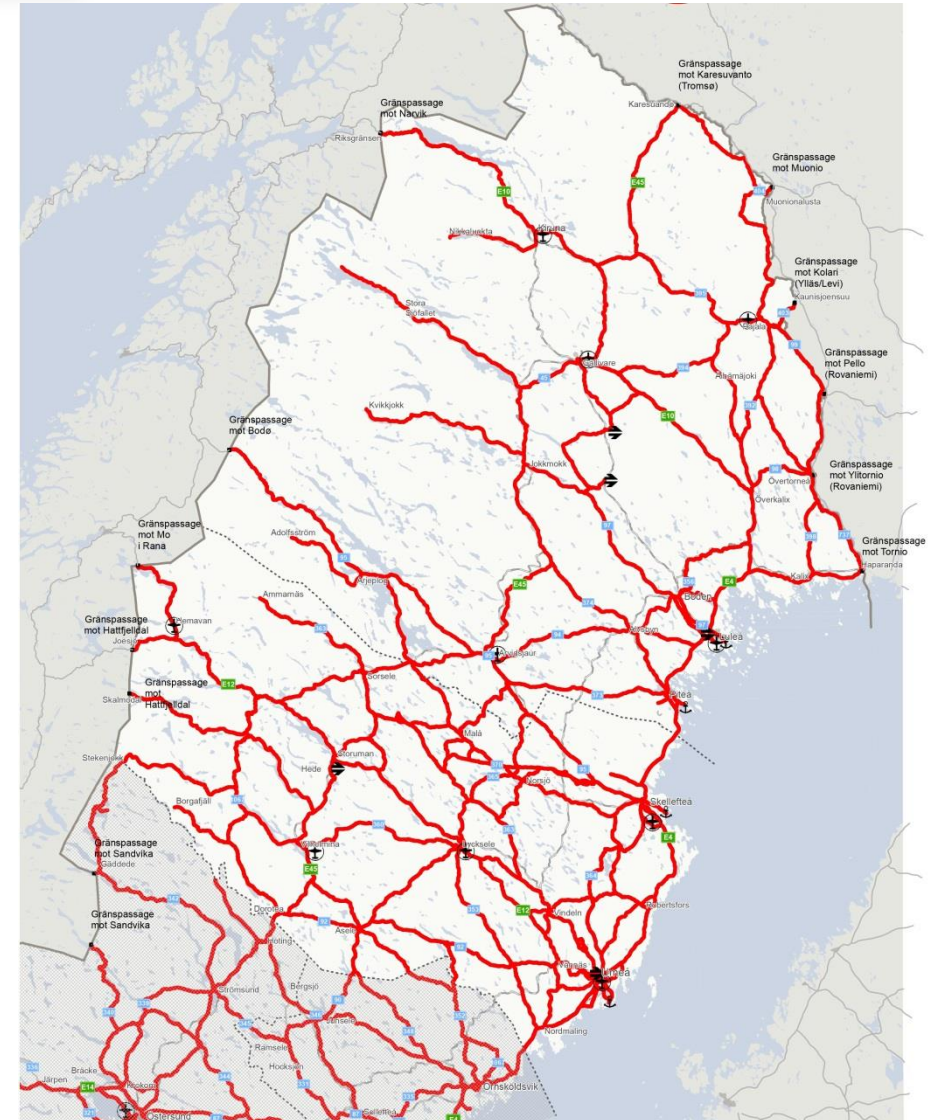
Mellankommunal pendling.  
Källa: SCB, bearbetad av Sweco.





## Vägnätet en förutsättning för utveckling av hela regionen

- För Norra Sverige är vägnätets kvalitet nära sammankopplat med utvecklingsmöjligheterna inom bland annat besöksnäringen och skogsindustrin. Trafikverkets prognoser visar på en kraftig trafikutveckling i regionen till 2040
- I stora delar av geografin är det svårt att skapa alternativ till bil och lastbil, i synnerhet i de glesbefolkade delarna av geografin
- Statliga medel för bärighet- och tjälsäkring samt drift och underhåll måste säkerställas långsiktigt
- Kommande beslut om längre och tyngre lastbilar är en viktig konkurrensfaktor som måste följas upp med att hela BK1 vägnätet (högsta bärighetsklass) anpassas för detta
- Ansatsen att öka trafiksäkerheten genom att sänka hastigheter leder till regionförminskning och måste ersättas med ökade medel för investeringar



Funktionellt prioriterat vägnät i Norrbotten och Västerbotten.





### Norrbottnen och Västerbottnen starka bidragsgivare

- Norrbotten och Västerbotten är mycket viktiga delar av Sveriges ekonomi, bland annat genom den omfattande råvaruförsörjningen till såväl den nationella som den europeiska industrin
- Norrbotten är efter Stockholm det län i Sverige som har högst BRP per capita. Både Västerbotten och Norrbotten har utvecklats starkare än riket i genomsnitt sedan 2000-talets början
- Sverige är starkt beroende av att Norrbottens och Västerbottens transportintensiva näringsliv har ett robust och kapacitetsstarkt transportsystem för att bidra till övriga Sveriges och Europas välfärd
- Näringslivet i Norrbotten och Västerbotten har, liksom övriga Sverige, ett ökat behov av specialistkompetens. Detta kräver att dagens arbetsmarknadsregioner förstoras. För att detta ska kunna ske behövs en omfattande utveckling av persontrafiken på järnväg i Norrbotten och Västerbotten, där ny infrastruktur är en avgörande förutsättning

Län	2013	Utv 00-13
<b>Norrbottnen</b>	<b>407</b>	<b>72%</b>
Uppsala	371	61%
<b>Västerbottnen</b>	<b>334</b>	<b>56%</b>
Halland	318	55%
Örebro	342	51%
Jämtland	323	50%
Kronoberg	363	49%
Östergötland	346	48%
Gotland	304	46%
Stockholm	552	46%
Dalarna	329	45%
Västra Götaland	388	45%
Värmland	309	42%
Västernorrland	351	41%
Södermanland	297	41%
Kalmar	310	39%
Jönköping	341	39%
Skåne	334	38%
Västmanland	334	36%
Gävleborg	313	33%
Blekinge	315	27%

BRP per invånare, löpande priser, 1000-tal kr, år 2013. Källa: SCB.

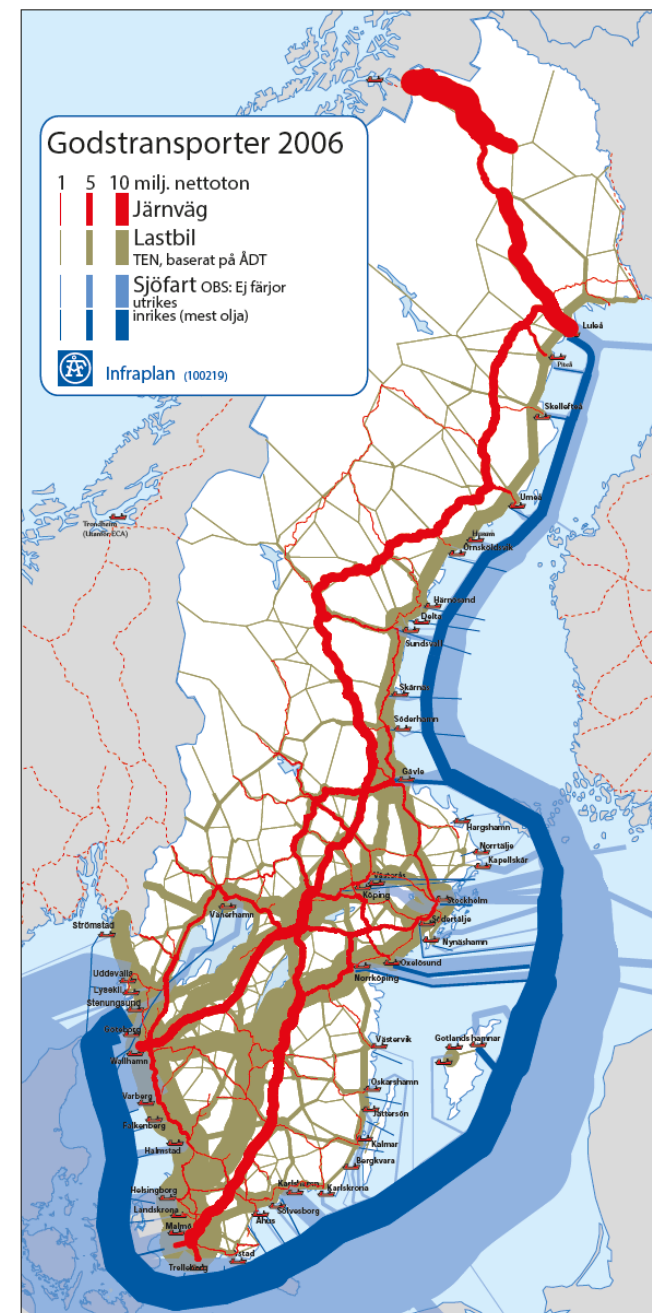


## Alla transportslag nödvändiga

- Sveriges godstransporter är beroende av alla transportslag som kompletterar och stärker varandra för att hela produktionskedjan ska fungera
- Stärkta möjligheter till omlastningar mellan transportslagen är avgörande för att ge näringslivet möjlighet att välja det mest konkurrenskraftiga och miljövänliga transportalternativet för varje enskild transport
- Ett utvecklat och robust järnvägsnät och en effektiv sjöfart förstärker det nationella intermodala transportsystemet och bidrar till ökad flexibilitet, leveranssäkerhet och miljö- och klimatvänliga alternativ för näringslivets transporter

Godsflöden i ton fördelade på de olika transportslagen.

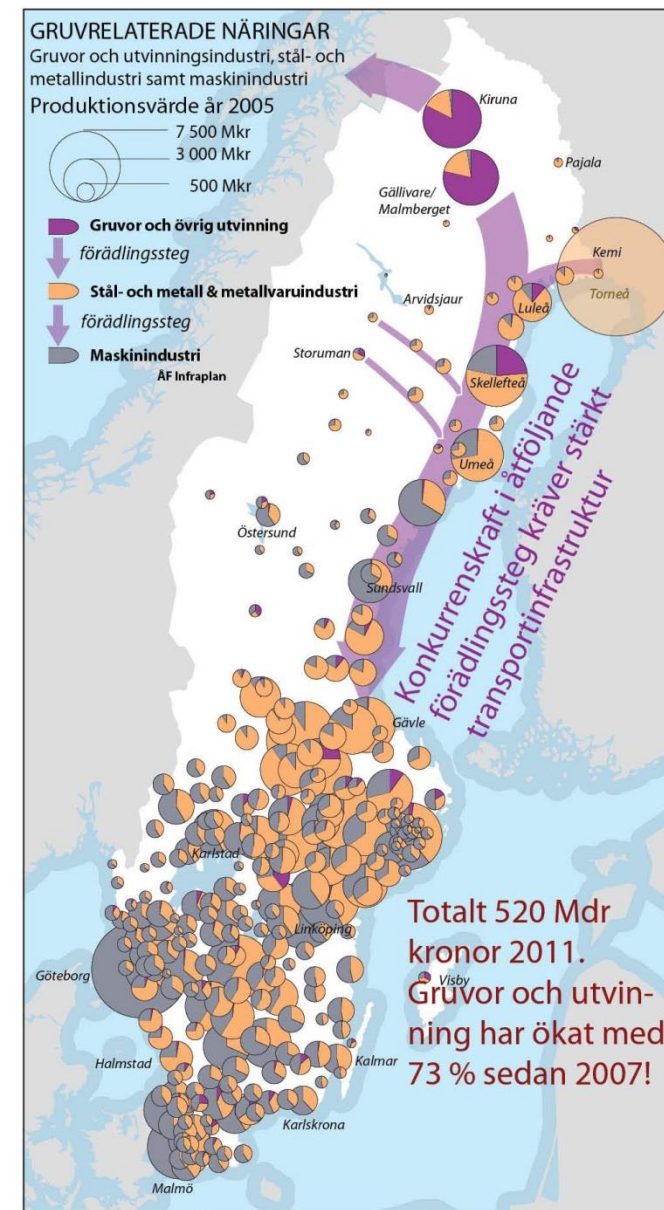
Källa: Norrbotniabanan – underlag till Sverigeförhandlingen 160523.





## Robusta och effektiva lösningar för globala värdekedjor

- Norrbotten och Västerbotten bidrar med stora värden till Sveriges och Europas välfärd. Varuvärdet i transporterna ökar desto längre söderut i Sverige och Europa de kommer, vilket beror på förädlade industrier längs hela transportkedjan
- En effektiv samverkan mellan transportslagen är avgörande för att hela varukedjan ska fungera. Med stora förväntade volymökningar i transportsystemet som helhet krävs både effektiva omlastningsnoder och till sin helhet sammanhållet väg- och järnvägssystem





## Stor potential finns i sjöfarten

- TEN-T-hamnarna i Luleå och Umeå förväntas öka mer än övriga hamnar i riket avseende hanterad godsvolym fram till 2040. Luleå hamn hanterar idag rikets tredje största godsvolym och är av EU även klassad som en Core-hamn
- För att stödja utvecklingen och stärka transportsystemet som helhet krävs utvecklade transportnoder i anslutning till hamnarna och rustade farleder. Kvarkenlänken mellan Umeå och Vasa, som sammanbinder en Europaväg i två länder måste säkerställas
- Genom åtgärder som stärker och knyter samman hamnarna med övriga transportslag skapas som helhet ett mer långsiktigt hållbart transportsystem med bättre förutsättningar att avlasta den hårt belastade marktransportinfrastrukturen

TEN-T-hamnar	Volymer 2014	Prognos 2040	Utveckling 2014-2040
Luleå	7531	14155	88%
Umeå	1791	3511	96%
Sundsvall	2158	4439	106%
Gävle	4545	6035	33%
Göteborg	36832	68759	87%
Riket	118739	215739	82%

Lastade/lossade godsvolymer per hamn 2014 i några utvalda TEN-T hamnar samt prognos för 2040. Källa: Trafikverket.

Hamn	Gods över kaj
Luleå	7 918
Piteå	1 680
Skellefteå	1 471
Umeå	1 835

Godsvolymer (tusen ton) över kaj i Norrbotten och Västerbottens hamnar 2015.

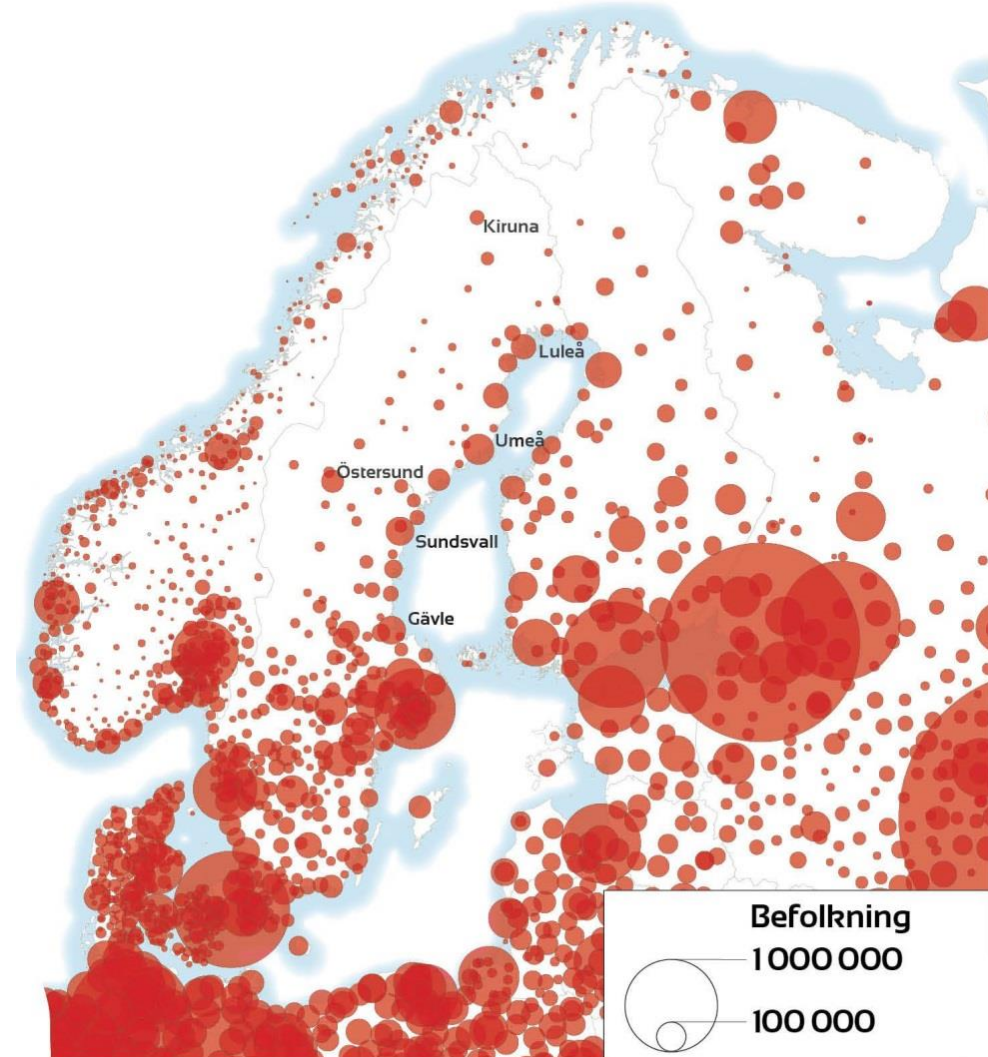
Källa: Sveriges hamnar.



## Norrbotten och Västerbotten i ett större sammanhang

- Norrbotten och Västerbotten tillhör Barentsregionen med sammantaget cirka 5 miljoner invånare
- Via landgränsen mot Finland respektive Kvarkenlänken tillgängliggörs stora marknader inom rimliga transport- och restider
- Norrbotten och Västerbotten är en del av den arktiska regionen som blir allt viktigare i ett globalt perspektiv, där nya transportmöjligheter både inom området och kopplingar till och från måste få högre prioritet

Befolkningsstruktur i norra Europa. Källa: Botniska Korridoren

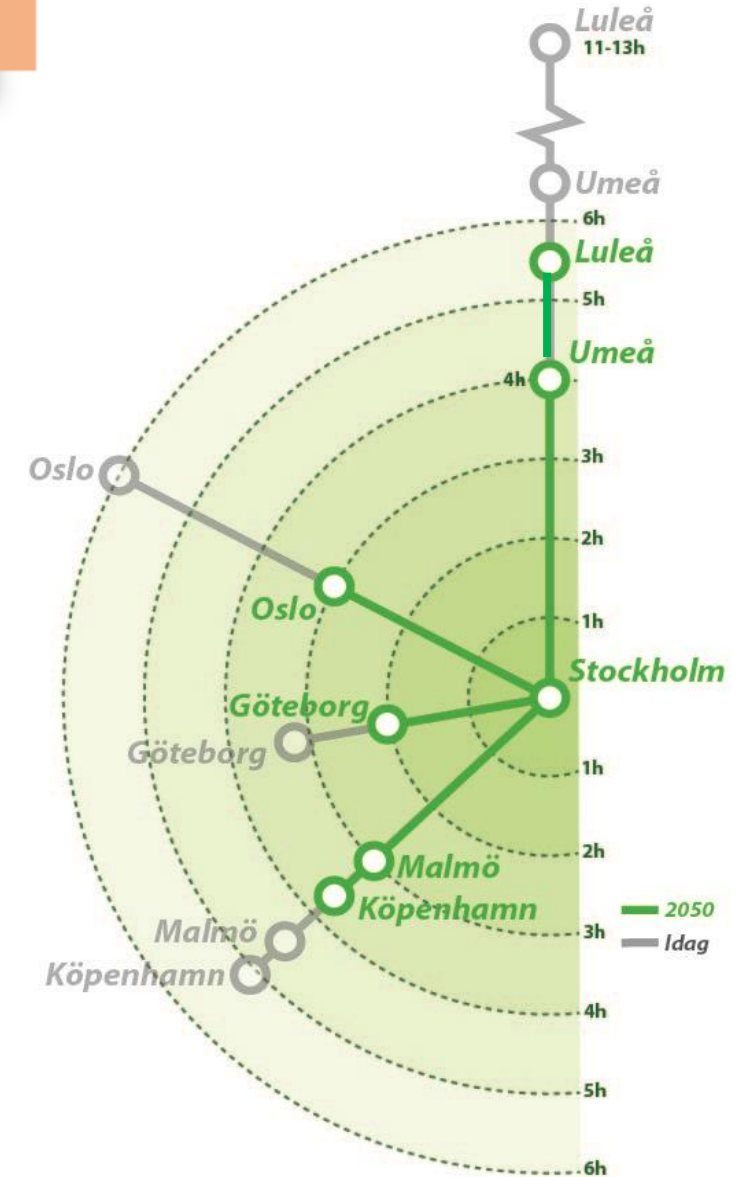






## Nya perspektiv för långväga resor med utbyggd järnväg

- Med utbyggd järnväg längs Norrlandskusten möjliggörs markant kortare restider
- Det öppnas en helt ny marknad för nyskapat och överflyttat resande till tåg mellan kuststäderna och till/från Stockholm
- Tågtrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafiken ökar, med stor miljö- och trafiksäkerhetsnytta som följd



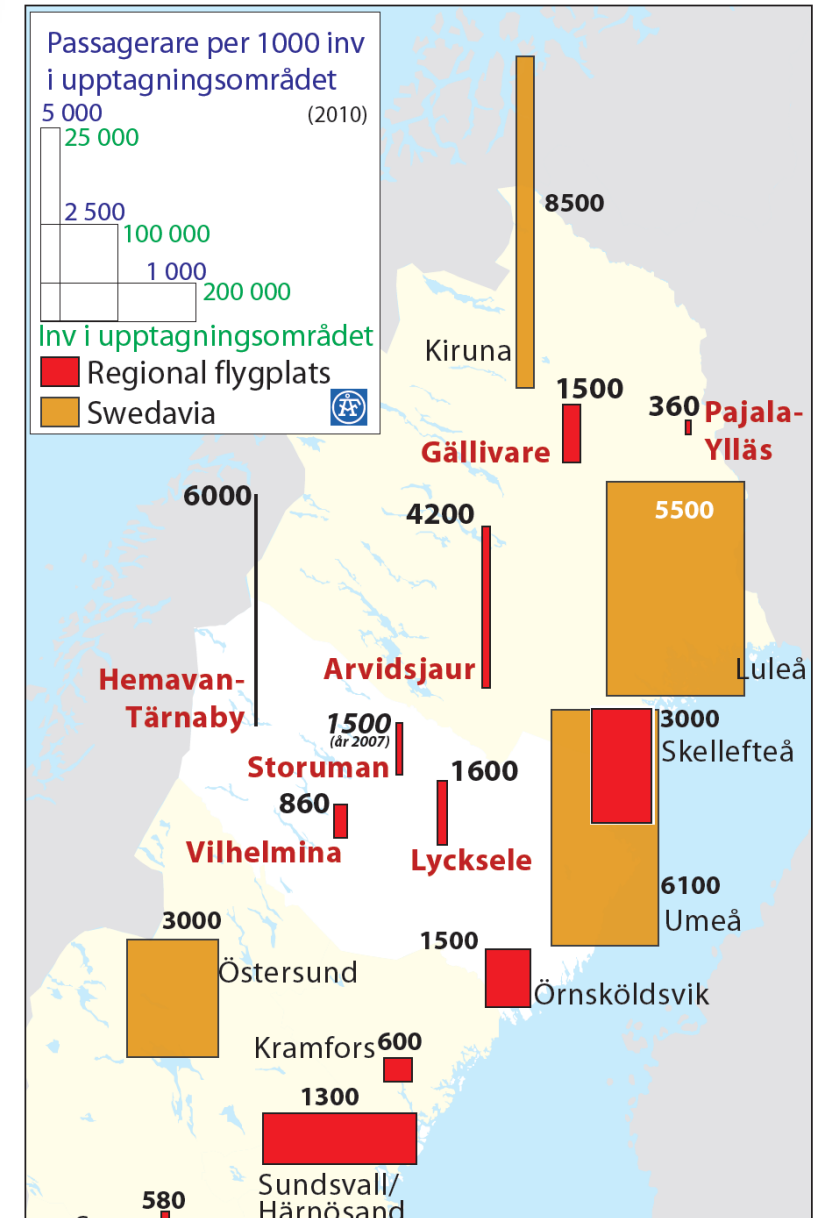
Möjliga restidsförkortningar med ett utbyggt järnvägsnät.  
Källa: Järnväg 2050 - En vision om järnvägens framtida roll i samhället, bearbetad av Sweco.



## Flyget länk till omvärlden

- Näringslivet och den offentliga sektorn i Norrbotten och Västerbotten behöver goda flygförbindelser för samverkan med övriga landet och världen. Antalet flygresor per capita är högt
- De faktum att de båda länen är starkt exportberoende kräver goda förbindelser internationellt. För besöksnäringens utvecklingsmöjligheter är tillgänglighet till flyget avgörande
- Arlandas funktion som nationellt och internationellt nav måste säkerställas långsiktigt

Höga smala staplar innebär högt flygresande i relation till invånarantalet.  
Källa: Länstransportplaner Norrbotten och Västerbottens län 2014-2025.





## Besöksnäringen kräver tillgänglighet

- Besöksnäringen i Sverige bidrog med 3% av landets BNP 2013 och är en ny basnäring. Logiintäkterna för Norrbotten och Västerbotten har haft en snabbare tillväxt än riksgenomsnittet under perioden 2008-2013
- Besöksnäringen skapar ett viktigt underlag för transporter och besökare till regionen. Den bidrar också till bredare och en mindre könssegregerad arbetsmarknad genom att den är attraktiv för både kvinnor och män med olika bakgrund och ålder
- Utöver goda flygförbindelser kräver besöksnäringen en oförändrad nattågstrafik samt ett robust vägnät som är dimensionerat för de starka säsongvariationerna som framförallt finns i fjällvärlden

Län	Antal
Jämtlands län	22,9
Dalarnas län	17,7
Gotlands län	16,1
Kalmar län	11,4
<b>Norrbottens län</b>	<b>9,2</b>
Hallands län	8,6
Värmlands län	7,5
<b>Västerbottens län</b>	<b>6,3</b>
<b>Riket</b>	<b>6,1</b>
Blekinge län	6,0
Västra Götalands län	5,9
Stockholms län	5,8
Västernorrlands län	4,9
Jönköpings län	4,7
Kronobergs län	4,7
Skåne län	4,2
Örebro län	4,2
Östergötlands län	4,0
Södermanlands län	3,6
Gävleborgs län	3,5
Uppsala län	3,3
Västmanlands län	2,8

Antalet gästnätter per län i relation till invånarantalet (2015). Norrbotten och Västerbotten ligger i nivå med flera av de stora "turismlänen". Källa: SCB/Tillväxtverket.



## Botniska Korridoren – för ett sammanhållet Europa

- Botniska korridoren är en strategiskt viktig länk i det europeiska transportsystemet i såväl Sverige som Finland som knyter samman regionerna i öst-västlig och nord-sydlig riktning samtidigt som den kopplar ihop med omvärlden både nationellt och transnationellt.
- Järnvägsinfrastrukturen har idag stora brister, där avsaknaden av en kustnära järnväg är mest påtaglig. För att möta en ökad efterfrågan på transporter och bidra till en hållbar utveckling bedöms Norrbotniabanan som en absolut nödvändighet

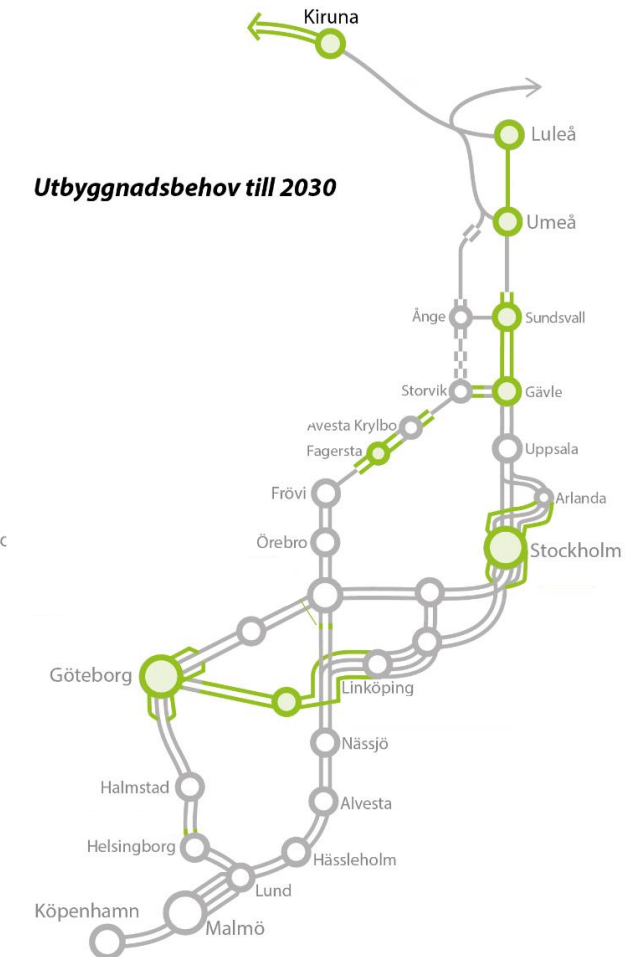
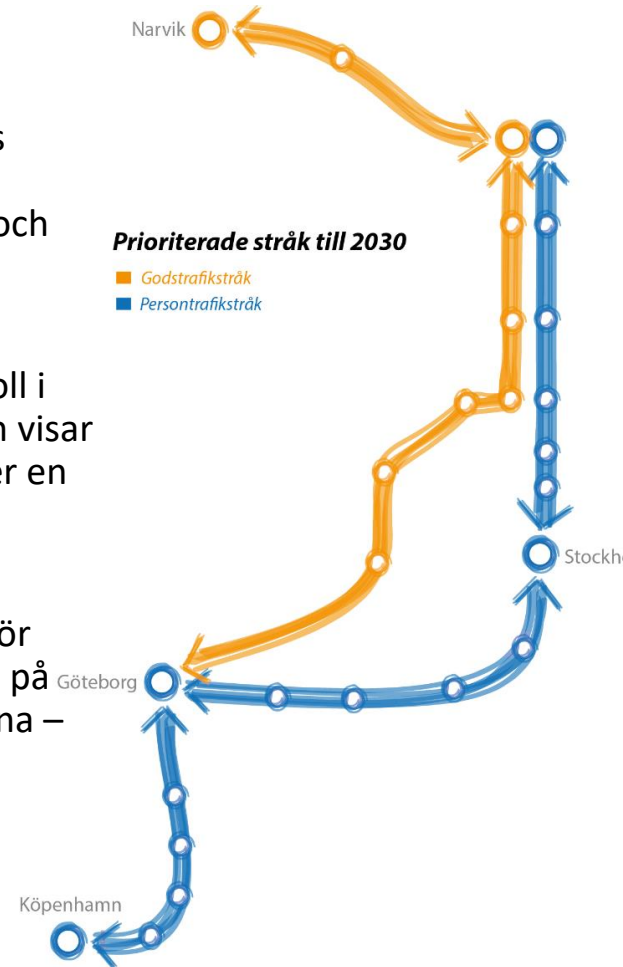


Bearbetad karta. Källa: Midway Alignment.



## Nationell vision för ett utveckla järnvägssystemet för gods- och persontrafik

- För att Sverige ska utvecklas hållbart och för att norra Sveriges förutsättningar ska nyttjas på allra bästa sätt behöver järnvägssystemet längs kusten utvecklas för en ökande gods- och persontrafik
- Rapporten "Järnväg 2050 – En vision om järnvägen framtida roll i samhället" illustrerar behoven av infrastrukturutbyggnad. Den visar också på att det finns tunga aktörer i södra Sverige som stödjer en sammanhållen utveckling av hela landets järnvägssystem
- Rapporten presenterar utbyggnadsbehoven till år 2030. Dit hör Norrbotniabanen Umeå – Luleå och utbyggnad till dubbelspår på Malmbanan Kiruna – Narvik samt stärkt kapacitet mellan Kiruna – Luleå



Övergripande prioriterade stråk och utbyggnadsbehov i 2030-perspektiv.  
Källa: Järnväg 2050 - En vision om järnvägens framtida roll i samhället.

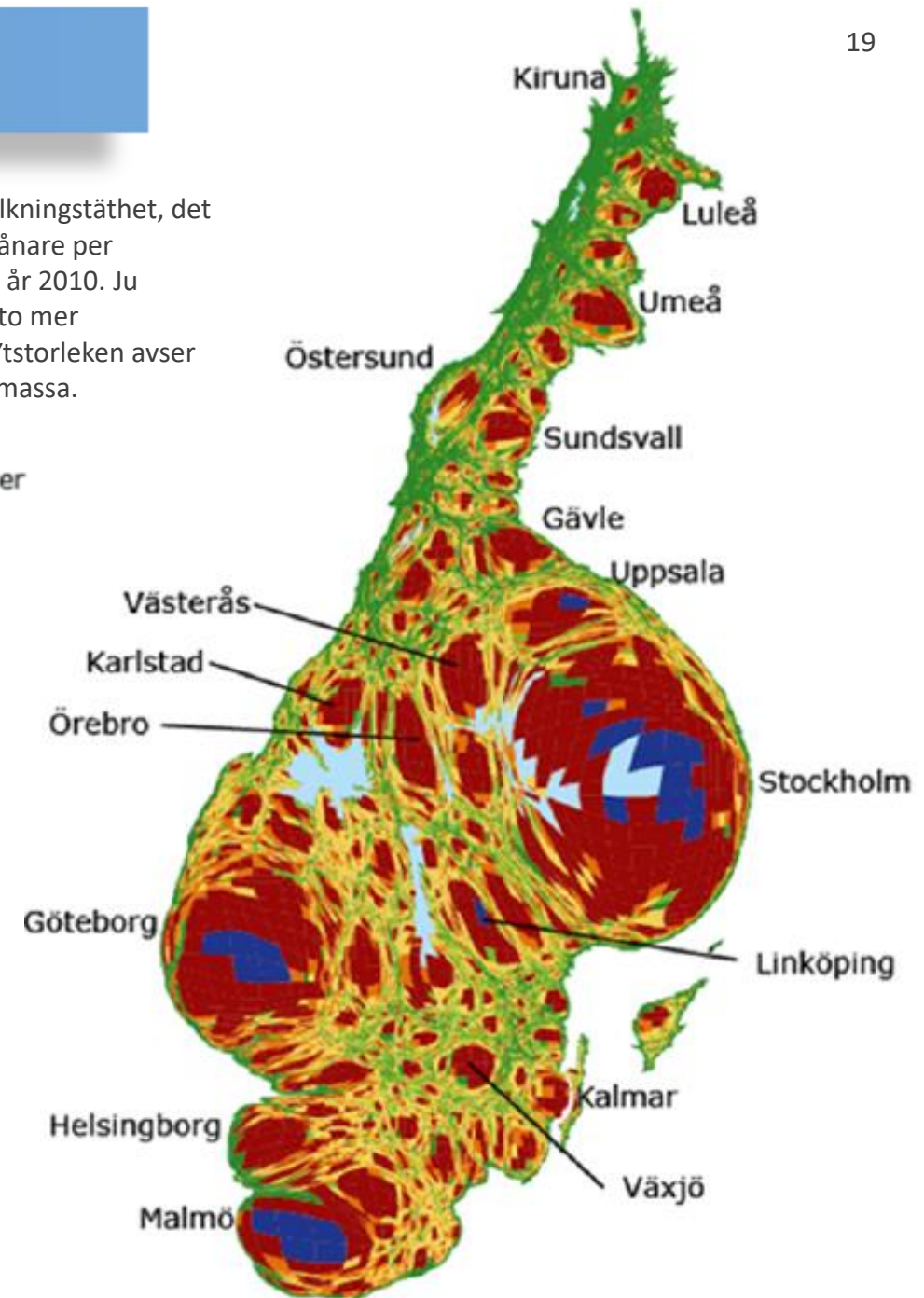
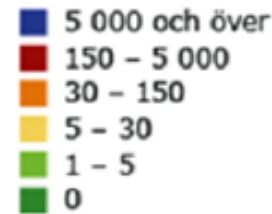




## Starkt resandeunderlag för Norrbottenbanan

- Det finns bra underlag för persontrafik på järnväg längs kuststråket i Norrbotten och Västerbotten. Längs sträckan ligger befolkningstäta städer som ett pärlband, vilket motiverar en utbyggd kustjärnväg
- Genom en utbyggd kustjärnväg knyts hela norrlandskusten ihop till större arbetsmarknader. Fler får möjlighet att resa hållbart över längre avstånd, vilket också ger fler möjligheter till arbete och fritid för kvinnor och män
- *”Flera orter med stort resande längs Norrlandskusten, skapar bra förutsättningar för framgångsrik tågtrafik”* (citat från SJ)

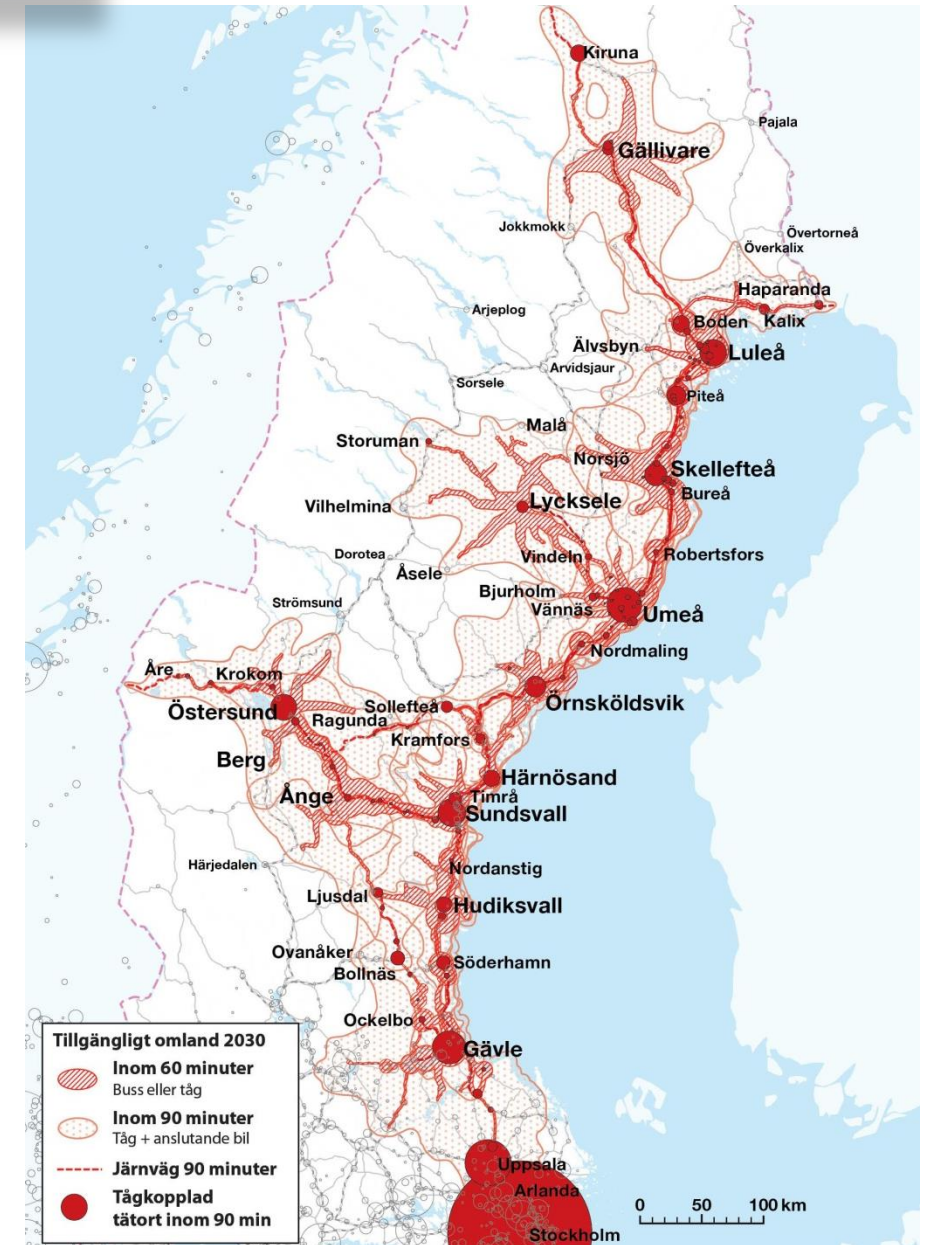
Färgen visar befolkningstäthet, det vill säga antal invånare per kvadratkilometer år 2010. Ju mörkare färg desto mer befolkningstätt. Ytstorleken avser total befolkningsmassa.  
Källa: SJ/SCB.





## Kustjärnvägen skapar effekter för resenärer i hela systemet

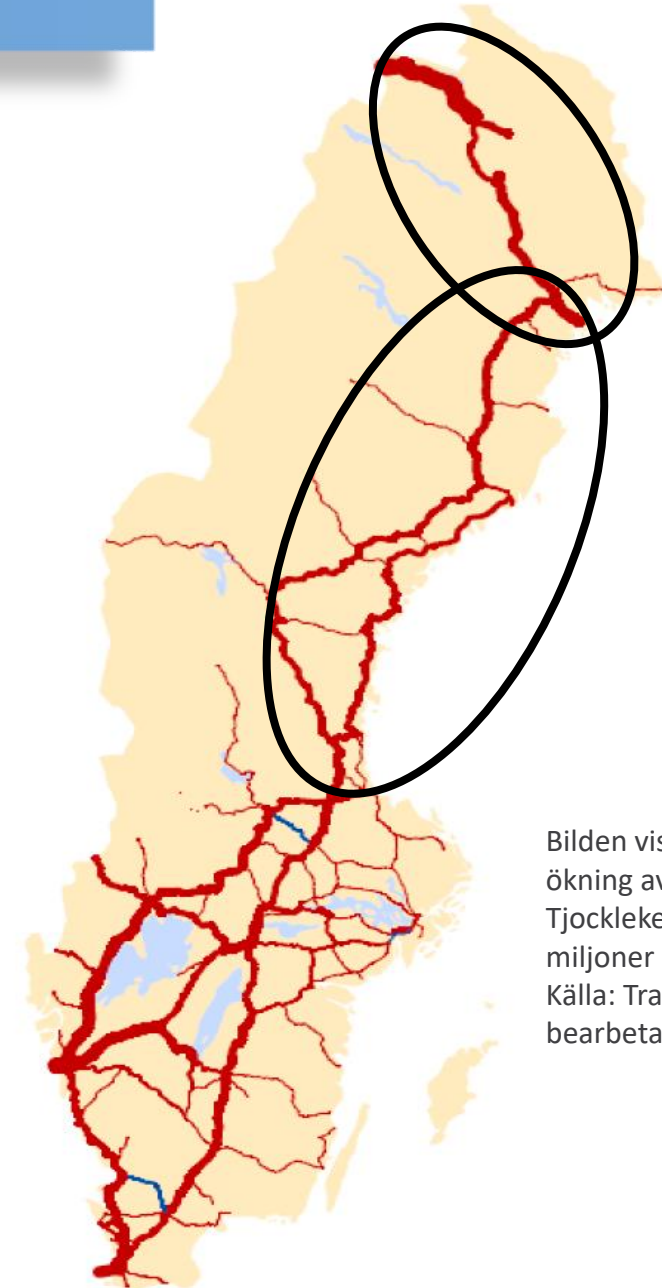
- Med en Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå, och en utvecklad persontrafik längs tvärstråken, stärks det inomregionala samspelet och större och bredare arbetsmarknader utvecklas
- En utvecklad kustjärnväg som överbryggar avstånden ökar möjligheter till arbetspendling samtidigt som kollektivtrafiken blir attraktivare för både kvinnor och män
- Den sammantagna effekten blir att den regionala kollektivtrafikens marknadsandel ökar, vilket ger miljövinster och förbättrad trafiksäkerhet





### Ökade godsflöden på järnväg kräver infrastruktursatsningar

- Trafikverkets prognoser till 2040 visar ökning i Norrbotten och Västerbotten som är likvärdiga med övriga stornätet. Detta kräver kraftiga satsningar i Norrbotten och Västerbotten
- Järnvägen samlar ihop transportflöden på de östvästliga transportnäten i Norrbotten och Västerbotten. Det innebär även stora effekter och behov på anslutande järnvägar



Bilden visar prognosticerad ökning av godsflöden till år 2040. Tjockleken på linjen avser miljoner nettoton.  
Källa: Trafikverket 2016-04-01, bearbetad av Sweco.



Syftet med den regionala systemanalysen är att ta fram en genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för Norrbottens och Västerbottens transportsystem. Denna strategi ska ge en tydlig bild av länens bidrag till nationell och internationell utveckling.

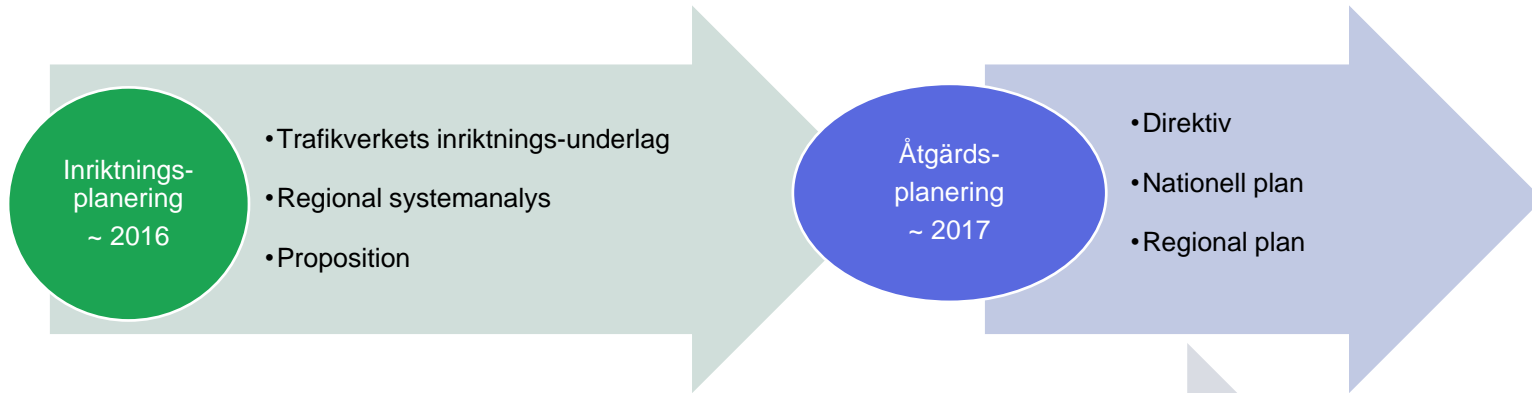
Systemanalysen utgör länens underlag i inriktningsplaneringen inför de nationella och de regionala planerna för transportinfrastrukturåtgärder perioden 2018-2029.

Under våren 2016 har länen presenterat sina viktigaste medskick till Näringsdepartementet som en del i processen med inriktnings- och åtgärdsplaneringen.

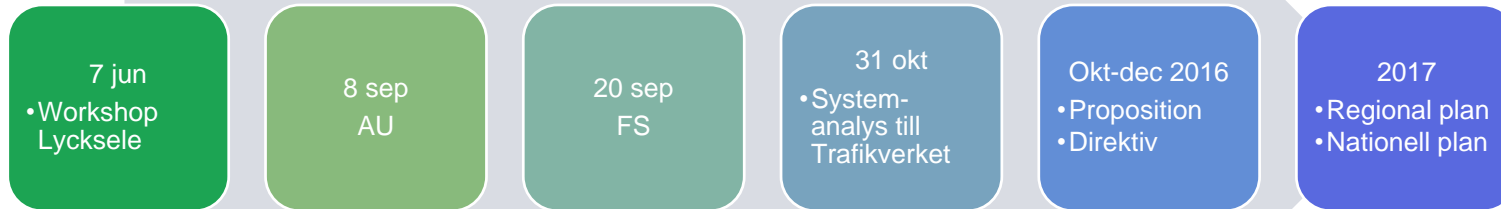
Trafikverket tog under 2015 fram en vägledning för de regionala systemanalyserna innehållande med förslag på en processmetodik som har använts varit utgångspunkten för processen i denna läns gemensamma systemanalys.

Arbets sättet har gett en tydlig och bra förankrad process där länens förutsättningar, brister och utmaningar diskuterats brett bland länens aktörer och har identifierat de mest prioriterade funktionerna inom transportsystemen.

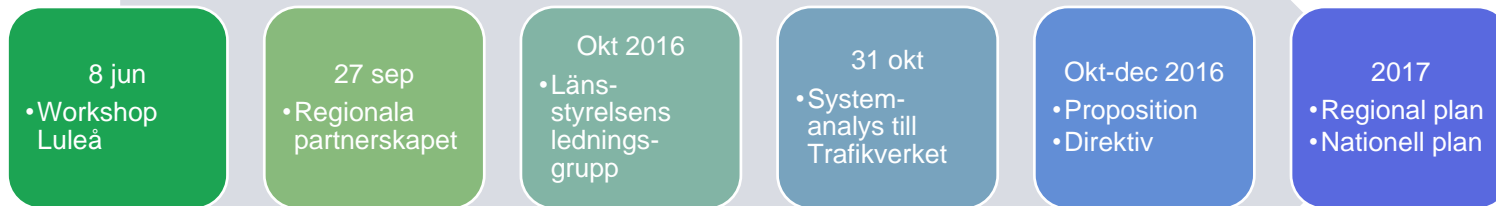
Processen har därmed gett möjlighet till att hitta de prioriterade funktioner som på mest effektiva sätt kan stödja det efterfrågade transportbehovet, stärka näringslivets förutsättningar och uppfylla de transportpolitiska och regionala målen.



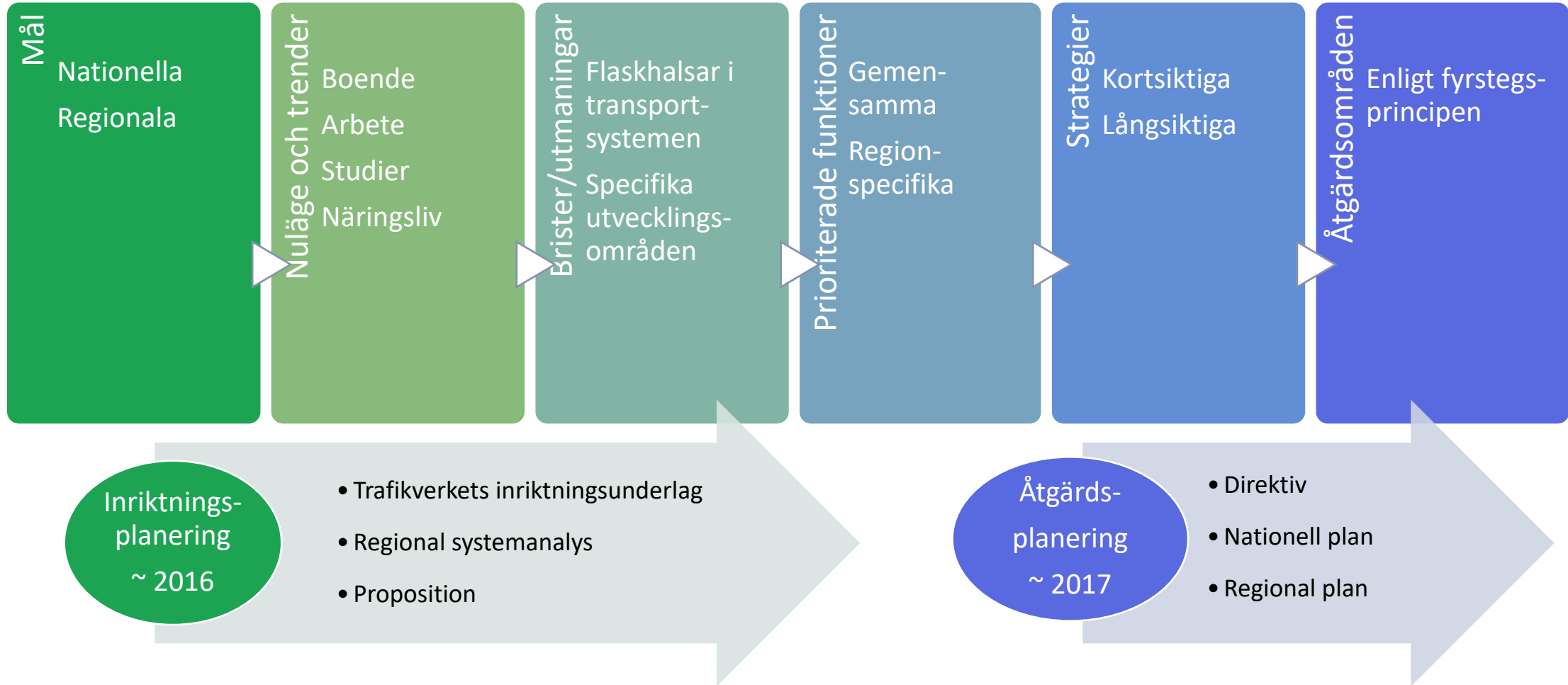
## Västerbotten



## Norrbotten









## Nationella mål

### Övergripande mål

Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

### Funktionsmålet

- Skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och vara jämställt utifrån män och kvinnors transportbehov

### Hänsynsmålet

- Transportsystemet ska ta hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa
- Transportsystems utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dö eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppfylls

## Regionala mål

**Målet är att i regionen skapa hållbar tillväxt och möjligheter till detta genom att transportsystemet utvecklas i sina olika delar**

- Kommunikationer och infrastruktur avgörande för regionens tillväxt och utveckling
- Funktionell och hållbar regionförstoring genom stärkt transportsystem för person- och godstransporter
- Stärkt transportinfrastruktur – en förutsättning för näringslivets konkurrenskraft och investeringsvilja
- Genom stärkt transportinfrastruktur skapas större arbetsmarknader, bättre tillgång till utbildning och service, ökad konkurrenskraft för företagen samt fortsatt utveckling av besöksnäringen
- Transportinfrastrukturlösningar ska utformas så att de bidrar till jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatmässig hållbarhet

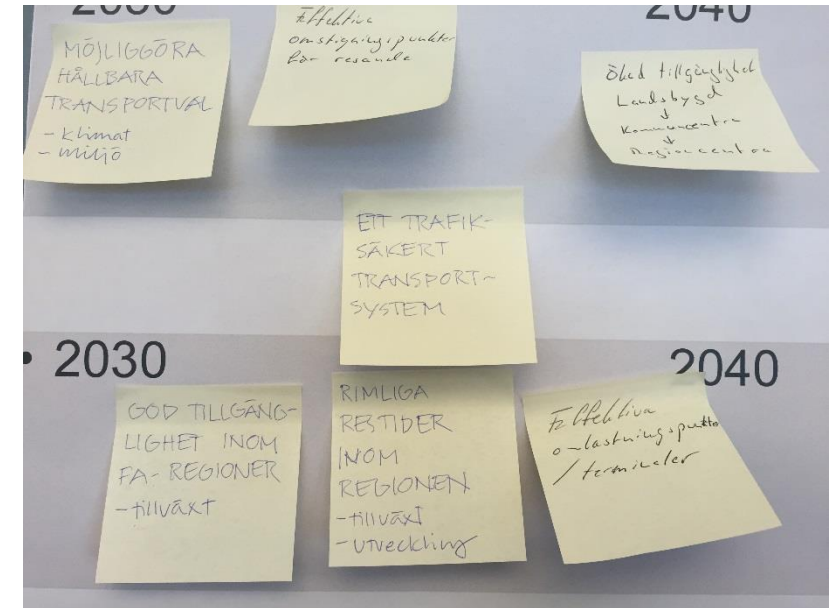


Länsstyrelsen i Norrbottens län och Region Västerbotten har drivit arbetet med systemanalysen tillsammans. Kärnan i framtagandeprocessen har varit de workshops som hölls i juni 2016.

En workshop hölls i Lycksele och en i Luleå där totalt ett 70-tal personer deltog. En stor mängd material kring länens förutsättningar, utmaningar och funktioner arbetades fram i grupper och redovisades. Dessa prioriterades sedan och resultatet blev en tydlig gemensam bild av vad de viktigaste utmaningarna är, samt vilka funktioner som transportsystemet behöver tillhandahålla för att nå den målbild som också satts i respektive län. Målbilden är snarlik för de bägge länen.

Deltagarna på workshopparna representerade länens kommuner, kommunförbund, kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket samt handelskammaren. Deltog gjorde även ansvariga för länens flygplatser och hamnar, gods-, åkeri- och industriföretag, landsting, turism med flera.

Allt material som togs fram är sammanfattat i bilagor till rapporten.



**Grupparbete**  
Brister och utmaningar

**SWECO**

Utmaning	Hinder i eller bidrag från transportsystemet
Kompetensförsörjning till tjänstesektorn	<b>EXEMPEL</b> Ej fungerande regionaltågstrafik
* FUNGERANDE SM-REGION FÖR "HELA" RESAN - PERIPHERIVET	KVALITAD AV FÖRNINGEN, GODA HÅLLBARHETSÅNDRING OCH
* KAPACITET PÅ JVG FÖR TUNGA TRANSPORTER	KAPACITETIBLAST PÅ STRÅKAN. M
- " - PERIPHERIVET	- " -
* OMLANDET KRING TILLVÄXTREGIONERNA (UMELÅ, LULEÅ)	
SKA PÅ DEL AV TILLVÄXTEN	



## Tryckta referenser:

Järnväg 2050 – En vision om järnvägens framtida roll i samhället. Framtagen av Sweco, Tågoperatörerna, Jernhusen, Swedtrain, Alstrom, Bombardier och Almega, 2016.

Regional strategi för innovativ och hållbar utveckling av mineralsektorn i Norrbottens och Västerbottens län – 2025.

Länstransportplan för Norrbottens län 2014-2025. Länsstyrelsen Norrbotten, 2014.

Länstransportplan för Västerbottens län 2014-2025. Region Västerbotten, 2014.

Norrbotniabanan – Underlag till Sverigeförhandlingen. Rapport 160523. Norrbotniabanegruppen, 2016.

Operativt program inom målet investering för sysselsättning och tillväxt 2014-2020 för övre Norrland (Norrbotten och Västerbotten). Beslut av EU- kommissionen 2014-12-15.

Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2016. Trafikverket, 2016.

Regionala systemanalyser – en vägledning. "Vad är problemet – egentligen? Och vad vill vi åstadkomma?". Trafikverket, 2015.

Regional systemanalys 2010-2020. De fyra nordligaste länen. Slutrapport 2008-09-30. Framtagen av Länsstyrelsen Jämtlands län, Länsstyrelsen Norrbotten, Länsstyrelsen Västerbotten, Länsstyrelsen Västernorrland och Region Västerbotten, 2008.

Regionalt strukturfondsprogram för investeringar i tillväxt och sysselsättning i Övre Norrland 2014-2020. Regionanalys, bilaga 3. Framtagen av Länsstyrelsen Norrbotten och Region Västerbotten, 2014.

Regionalt utvecklingsprogram i Västerbottens län. Region Västerbotten, 2005.

Regional utvecklingsstrategi för hållbar framtid i Norrbotten 2020. Länsstyrelsen Norrbotten, 2012.

Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län. RUS 2014-2020. Region Västerbotten, 2013.

Råvaror för Europa. Botniska Korridoren, 2011.

SJ Botniabanan i riksdagen 2016-05-25 v3. SJ, 2016.

Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029. Regeringsbeslut 2015-05-21, Näringsdepartementet, 2015.



## Elektroniska referenser:

SJ, <https://www.sj.se/#/>

SCB, <http://www.scb.se/>

Trafikverket, <http://www.trafikverket.se/>

Swedavia, <http://www.swedavia.se/>

Arena för tillväxt, <http://www.arenafortillvaxt.se/>

Sveriges hamnar,  
[www.transportforetagen.se/ForbundContainer/Svenska-hamnar/](http://www.transportforetagen.se/ForbundContainer/Svenska-hamnar/)

Tillväxtverket, <http://www.tillvaxtverket.se/>

## Bilagor:

BILAGA 1. Presentation workshop

BILAGA 2. Sammanställning brister och utmaningar

BILAGA 3. Sammanställning funktioner

BILAGA 4. Sammanställning viktigaste prioriterade funktioner efter målområde



# REGIONAL SYSTEMANALYS NORRBOTTEN OCH VÄSTERBOTTEN 2016

## BESTÄLLARGRUPP:

Mårten Edberg, Region Västerbotten

Niklas Gandal, Region Västerbotten

Bo-Erik Ekblom, Länsstyrelsen Norrbotten

Carola Medelid, Länsstyrelsen Norrbotten

## KONSULTGRUPP SWECO:

Magnus Burvall

Jimmy Bystedt

Carina Jönhill Nord

Viweca Berguv

Erik Bergfors