

MittSkandia



SAMARBETSREGIONEN
HELGELAND - VÄSTERBOTTEN

Transporter over grensen mellom Västerbotten og Helgeland

Fase 1



FORORD

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra MittSkandia. Arbeidet er gjennomført i et samarbeid mellom Handelshøgskolen i Bodø v/ Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS) og Transportutvikling AS i Narvik. Arbeidet er gjennomført i perioden juni 2005 til januar 2006. Forskningsleder Gisle Solvoll ved SIB AS har vært prosjektleder. Ved Transportutvikling har seniorkonsulent Stig Nerdal vært sentral i arbeidet.

Under arbeidet har vi hatt et nært og godt samarbeid både med referansegruppen og prosjektledelsen til prosjektet "MittSkandia Tværkommunikationer". Ledelsen for dette prosjektet består av, Danuta Berg, Jan K. Mikkelborg og Jarl Folkesson. Det har blant annet vært avholdt to møter med referansegruppen; ett i Storuman 26. september 2005 og ett i Vilhelmina 23. november samme år.

Bodø 10. februar 2006.

SAMMENDRAG

MittSkandia har som formål å utvikle det grenseregionale samarbeidet mellom Västerbotten og Helgeland. En viktig premiss for å få dette samarbeidet til å fungere er en velfungerende transportinfrastruktur i regionen, det være seg veier, havner og flyplasser. De sentrale vegene mellom regionene er E12 over Umskaret i nord, RV73/vei 1116 Krutfjellveien og RV294/vei 1088 Sagavegen i midtre og søndre deler av regionen.

Et viktig formål med fase 1 i prosjektet er å dokumentere dagens situasjon mht. transportstrømmer og transportvolumer over grensen samt diskutere ulike forhold som kan påvirke disse transportstrømmene i framtiden. Transportstøtteordningene i Sverige og Norge vil bli viet spesiell oppmerksomhet.

De aktuelle vegene

Sagavegen og Krutfjellveien er gode alternativer til bruken av E12 for reiser mellom store deler av Västerbotten og et avgrenset område på Helgeland. E12 er i ferd med å bli forbedret gjennom tunnel på norsk side under Umskaret for å unngå/minske antall vinterstengninger. Prosjektet er planlagt å være ferdig i oktober 2006. Via denne tunnelen unngår man et værhardt område som kan skape betydelige regularitetsproblemer i vinterhalvåret. Når det gjelder Sagavegen, så pågår det opprustning av vegen på strekningen Kittelfjäll–Skalmodal. Det dreier seg om plan- og profiljusteringer samt breddeutvidelser på spesielt trange partier. I tillegg vil det bli lagt fast dekke på en strekning på ca. 60 km. Utbedringene skal ferdigstilles i løpet av 2007. Krutfjellvegen er planlagt utbedret i perioden 2008-2009. Her er det primært snakk om breddeutvidelser på en strekning på 18 km som i dag har en vegbredde på 6-6,5 meter.

Trafikk- og godsmengder

E12 har en ÅDT (årsdøgntrafikk) over grensen på om lag 330 kjøretøy, mens tilsvarende tall for Krutfjellveien og Sagavegen er 160 og 52. Andre mellomriksveger E14 (Storlien), RV77/95 (Graddis) og E10 (Bjørnfjell), har en ÅDT på henholdsvis 940, 220 og 650. Trafikken på alle de nevnte mellomriksvegene er økende. I perioden 1996 til 2004 var årlig trafikkvekst på E12 rundt 5,5 %. I samme periode var årlig trafikkvekst nord-sør i Nordland (langs E6) 3 % mens trafikken på RV45 (Innlandsvägen) mellom Storuman og Vilhelmina, var stabil i denne perioden. Trafikkveksten øst-vest mellom Västerbotten og Helgeland øker altså betydelig mer enn trafikken nord-sør i Nordland og nord-sør i indre Västerbotten.

I 2004 ble det fraktet 125 000 tonn gods over grensen via E12 (Tärnaby tollsted) fordelt på 48 000 tonn inn til Norge og 77 000 tonn ut fra Norge. Godsmengdene viser jevnt over en økning, men det er til dels betydelige variasjoner fra år til år. 69 % av godset over Tärnaby er norsk-svensk samhandel mens 2 % er gods som skal fra Nord-Norge til Sør-Norge eller motsatt og som kjøres gjennom Sverige. De resterende 29 % av godset er samhandel mellom Norge/Sverige og tredjeland, der Finland, Danmark og Russland/Estland er de viktigste handelspartnerne. Volummessig er det fisk og armeringsjern som dominerer transportene ut fra Norge, mens bygningsprodukter og trelast dominerer inntransporten.

Transportstøtteordningene

Både Norge og Sverige har hatt, og har, former for transportstøtte relatert til godstransport. Regelverkene har mange likhetstrekk og de har alle fått en offisiell begrunnelse der de skal

bidra til å kompensere for ”avstandsulemper” som følge av lang vei til markedene. Ordningene er regionalpolitisk motivert i og med at de primært gjelder for næringsliv som er lokalisert til de nordlige/midtre deler av de respektive land.

Transportstøtteordningene virker kostnadsreducerende for utvalgte bedrifter i utvalgte regioner, for utvalgte transportmidler/-former og for utvalgte transportveier. Når det gjelder grensekryssende øst-vest transport, herunder transportkjøpers fleksibilitet til å benytte transportløsninger i nabolandet (også nord-sør)¹, ser ordningene *ikke* ut til å stimulere til større grad av grensekryssing og samhandel enn absolutt nødvendig. Støtten stimulerer transportørene til å velge nasjonale nord-sør transportløsninger fremfor grensekryssende løsninger. Ut fra utelukkende nasjonale politiske motiver finnes det nok gode begrunnelser for slike løsninger, men sidevirkningene fremkommer bl.a. som sementering av gamle transportveier styrt av støtteordningenes struktur.

For regioner i Nord-Norge som har ambisjoner om å bygge opp intermodale knutepunkthavner og styrke øst-vest transport kan subsidiene virke negativt. For prosjekter som satser på øst-vest transport over havner i Bottenviken, vil tilsvarende problemstillinger oppstå.

Forhold av betydning for transportstrømmene

All transportvirksomhet kan betraktes som en *avledet* aktivitet. Transport av varer og personer er et resultat av aktiviteten i næringslivet og private husholdninger. I en diskusjon om transportstrømmene og mulige endringer i disse, må således fokus rettes mot de forhold som er med på å *skape* trafikk samt forhold som kan virke *hemmende* på næringsutvikling, handels-samarbeid og derigjennom transportomfanget.

På begge sider av grensen finnes det rimelig sterke industrielle miljø, konsentrert til noen industristeder. Vi har fremhevet følgende områder/næringer som spesielt interessante i tilknytning til økt handelssamarbeid og derigjennom økt grenseoverskridende trafikk: Matvarer (spesielt fisk og fiskeprodukter), metallproduksjon, metallbearbeiding og metallgjenvinning, trevarer og treforedling samt verkstedindustri, IKT og forretningsmessig tjenesteyting. I tillegg ligger det svært godt til rette for å øke den reiselivsrelaterte trafikken ved å utnytte den komplementariteten i ”råvarer” som finnes mellom Västerbotten og Helgeland.

Gode kommunikasjoner og transportinfrastruktur er en nødvendig forutsetning for en effektiv grenseoverskridende trafikk. De tre aktuelle grensekryssende vegene vil, spesielt etter opprustingen av Sagavegen og Krutfjellveien på svensk side, ha en standard som ikke virker hemmende på transportutviklingen. I tillegg til en god veiinfrastruktur gir et bedre flyrutetilbud til/fra Hemavan lufthavn samt framtidige sjøtransporttilbud til/fra havnene på Helgeland muligheter for økt trafikk både knyttet til godsfrakt og reiseliv.

¹ Det er gjort et unntak for transportløsninger som går fra en plass i Norge til en annen, men som går via Sverige, for eksempel ARE-toget. Dette vil oppnå støtte som en nasjonal transport.

INNHold

FORORD	1
SAMMENDRAG	3
1. INNLEDNING	7
1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL.....	7
1.2 PROBLEMSTILLINGER.....	7
1.3 METODISK TILNÆRMING.....	8
1.4 LITT OM DE AKTUELLE VEIENE.....	8
1.4.1 <i>Influensområdet</i>	8
1.4.2 <i>E12 – Blå veien</i>	9
1.4.3 <i>Kruttfjellvegen</i>	11
1.4.4 <i>Sagavegen</i>	11
2. AVSTANDER OG TRANSPORTOMFANG	13
2.1 AVSTANDER.....	13
2.2 ANTALL KJØRETØY.....	18
2.3 GODSMENGDER ETTER TOLLSTED.....	20
2.3.1 <i>Tärnaby tollsted</i>	21
2.3.2 <i>Junkerdal tollsted</i>	23
2.3.3 <i>Storlien tollsted</i>	24
2.3.4 <i>Gäddede tollsted</i>	24
2.3.5 <i>Narvik/Bjørnfjell tollsted</i>	25
2.4 SAMMENLIGNING AV UTVIKLING I GODSVOLUM.....	26
2.5 SENTRALE TRANSPORTSTRØMMER TIL/FRA NORGE.....	27
2.6 OPPSUMMERING.....	28
3. TRANSPORTSTØTTEORDNINGENE	29
3.1 HISTORIKK.....	29
3.1.1 <i>Sverige</i>	29
3.1.2 <i>Norge</i>	30
3.2 MOTIVASJONEN FOR ORDNINGENE.....	30
3.3 REGELVERKET.....	31
3.3.1 <i>Soneinndelingen</i>	31
3.3.2 <i>Varetyper og bransjer/næringer</i>	33
3.3.3 <i>Bearbeiding i støtteområdet</i>	34
3.3.4 <i>Støtten er nasjonal</i>	34
3.3.5 <i>Annet</i>	35
3.4 EFFEKTER AV ORDNINGENE.....	35
3.4.1 <i>Erfaringer fra den norske ordningen</i>	36
3.4.2 <i>Erfaringer fra den svenske ordningen</i>	36
3.4.3 <i>Prinsipielle vurderinger og noen regneeksempler</i>	38
3.4.4 <i>Annet</i>	43
3.5 KONKLUSJONER – GRENSEKRYSSENDE TRANSPORTER.....	43
4. FORHOLD AV BETYDNING FOR TRANSPORTSTRØMMENE	45
4.1 NÅVÆRENDE OG FRAMTIDIG NÆRINGS- OG SAMARBEID MELLOM HELGELAND OG VÄSTERBOTTEN.....	46
4.2 SPESIELT OM HINDRINGER FOR NÆRINGS- OG SAMARBEID.....	49
4.3 TRANSPORTINFRASTRUKTUREN.....	50
4.4 OPPSUMMERING.....	51
5. POTENSIALET FOR TRAFIKKVEKST	55
5.1 DIVERSE PROSJEKTER- HVA BETYR DE FOR GODSTRANSPORTEN?.....	56
5.2 REISELIVSRELATERT TRAFIKK.....	58
6. OPPSUMMERING OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	59
REFERANSER	61
VEDLEGG 1	62
VEDLEGG 2	64
VEDLEGG 3	65

1. INNLEDNING

Nedenfor vil vi redegjøre for bakgrunnen for og formålet med denne utredningen, samt presisere hvilke konkrete problemstillinger som behandles.

1.1 Bakgrunn og formål

MittSkandia har som formål å utvikle det grenseregionale samarbeidet mellom Västerbotten og Helgeland. En viktig premisse for å få dette samarbeidet til å fungere er en velfungerende transportinfrastruktur i regionen, det være seg veier, havner og flyplasser.

Mellom Västerbotten og Helgeland er veinettet helt sentralt både for passasjerbefordring og godsfrakt. De sentrale vegene mellom regionene er E12 over Umskaret i nord, RV73/vei 1116 Krutfjellveien og RV294/vei 1088 Sagavegen i midtre og søndre deler av regionen. I dag er arbeidet med å utbedre E12 startet opp ved at det bygges tunnel under Umskaret. RV 73 fra Hattfjelldal til grensen er utbedret. RV 294 fra grensen og et stykke inn i Sverige har ennå grusdekke, men i 2004 ble grunnarbeidet for å kunne legge fast dekke på denne strekningen startet opp. Det er et ønske fra MittSkandia at standarden på disse tre vegene økes ytterligere. Spesielt viktig vil det være å få etablert E12 som TEN-T status veg. I dag har både E10 og E14 slik status. Ellers har havnene i Mo i Rana og Mosjøen, med basis i geografisk plassering, eksisterende infrastruktur og veiforbindelse til Sverige (hhv. over Umbukta og Trofors), særlige forutsetninger for å fungere som knutepunktshavner for industrien som er lokalisert i Västerbotten län.

Et viktig formål med fase 1 i prosjektet er å dokumentere dagens situasjon mht. transportstrømmer og transportvolumer over grensen samt diskutere ulike forhold som kan påvirke disse transportstrømmene i framtiden.

Det primære influensområdet for utredningen vil være Helgeland med kommunene Alstadhaug, Grane, Hattfjelldal, Vefsn, Hemnes, Rana, Lurøy og Vega samt kommunene i Västerbottens län.

1.2 Problemstillinger

Utredningen er delt i to faser. I *fase 1* vil følgende problemstillinger bli belyst:

1. Hvilke godsmengder samt hvilken transportmengde (antall kjøretøy) passerer over de tre aktuelle vegene samt E10 og E14?²
2. Hvilken betydning har den svenske og norske transportstøtten for transportmønsteret i regionen?
3. Hvilke synspunkter har næringslivet på transportinfrastrukturen og dens betydning for transportstrømmene?
4. Hva kan en si om potensialet for framtidig trafikkvekst på de tre aktuelle vegene?

² I tillegg vil vi også benytte tellepunkt ved Merkesnäs på RV95/RV77 (Graddis) for å ta med trafikkmengden på denne mellomriksvegen.

5. Hvordan vil transportinfrastrukturutbedringer (planlagte og potensielle) påvirke transportstrømmene framover?

De tre første problemstillingene i fase 1 er en dokumentasjon av dagens transportstrømmer, transportstøttens betydning for disse samt næringslivets synspunkter på hvorfor transportstrømmene er slik de er i dag. I de to siste problemstillingene vil vi fokusere på potensialet for trafikkvekst, både når det gjelder person- og godstransport, som er til stede i den aktuelle regionen.

1.3 Metodisk tilnærming

I denne utredningen har vi benyttet både sekundærdata i form av rapporter, notat, artikler og offisiell toll- og handelsstatistikk. Videre har vi innhentet data fra trafikktegninger foretatt av både det svenske Vägverket og Statens vegvesen i Norge. I tillegg har vi samlet inn primærdata i form av intervjuer med bedriftsledere og transportører som opererer i den aktuelle regionen. Samlet sett har vi innhentet primærdata fra vel 50 bedrifter og organisasjoner i Västerbotten og på Helgeland. Utvalget av bedrifter er ikke tilfeldig, da vi har tilstrebet å finne det vi kan omtale som godsgenererende bedrifter som har et visst volum på sine transporter samt bedrifter og organisasjoner som direkte eller indirekte er involvert i transportvirksomhet. I tillegg har vi tatt med organisasjoner som er spesielt opptatt av utviklingen av reiselivet i regionen. De bedrifter og organisasjoner som er kontaktet er vist i vedlegg 1.

I intervjuene har vi fokusert på dagens handelsforbindelser og transportmønster og spesielt forsøkt å få informasjon om hvordan bedriftene ser for seg framtiden når det gjelder øst-vest trafikken. Stort sett alle bedriftene kjøper transporttjenester enten direkte fra transportør eller via speditør. Våre informanter i bedriftene har således lite kjennskap til transportveier og valg av transportløsning. Slik informasjon har vi hentet direkte fra transportører som kjører i det aktuelle området.

Selv om antall intervjuer er relativt begrenset, føler vi at vårt totale datamateriale (primær- og sekundærdata) har gitt oss tilstrekkelig informasjon til å kunne besvare problemstillingene på en god måte. Alt som omhandler framtiden er rimelig nok beheftet med betydelig usikkerhet, og en del bedriftskontakter opplyste om at de har prosjekter på gang som vil kunne generere mer trafikk over grensen. Det er imidlertid de færreste, eller i praksis ingen, som ønsker å framlegge sine planer for eksterne konsulenter annet enn i svært generelle vendinger.

1.4 Litt om de aktuelle veiene

Nedenfor vil vi gi en oversikt av det primære influensområdet som veiene dekker samt kort beskrive de ulike veiene.

1.4.1 Influensområdet

Mellom Helgeland i Norge og Västerbotten i Sverige er det tre aktuelle mellomriksveier. Disse, sammen med hovedveinettet i området, er vist på kartet i Figur 1-1.

E12 (Blå vegen) har i dag Europaveistatus, og går fra Mo i Rana til Umeå. Mellom Trofors (ved E6) og E12 kan en kjøre RV73, via Hattfjelldal, og komme inn på E12 ved Västansjø,

mellom Tärnaby og Hemavan. Denne mellomriksveien omtales som Krutfjellveien. Videre er det også mulig å kjøre fra Hattfjelldal via Skalmodal og videre sørøstover i Sverige. Denne mellomriksveien er en del av den veien som markedsføres som Sagavegen.

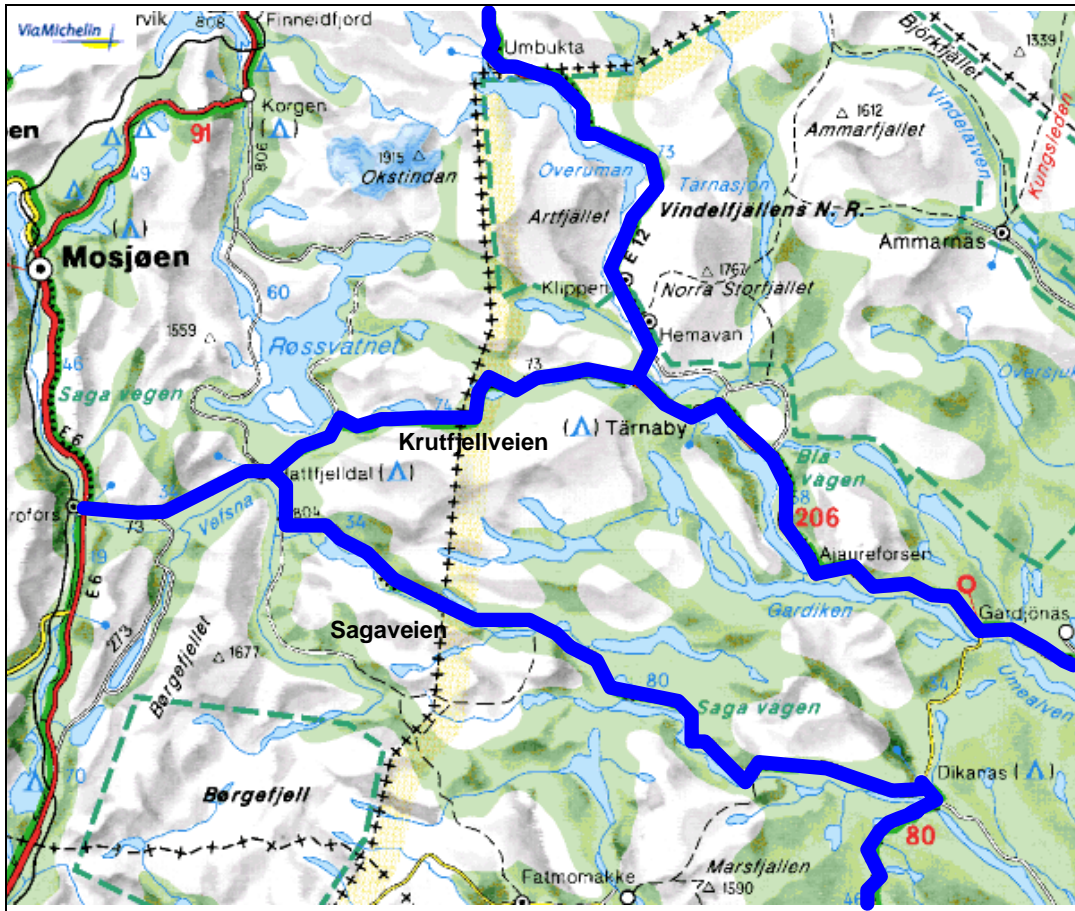


Figur 1-1: Hovedveinettet i Helgeland og Västerbotten.

I Figur 1-2, visers et mer detaljert kart over de tre aktuelle grenseovergangene, der mellomriksveiene er markert med blå farge.

1.4.2 E12 – Blå vegen

Mellomriksvegen over Umbukta ble åpnet allerede i 1939, men vegstandarden var svært lav og lite egnet for biltrafikk. En storstilt utbedring av vegen skjedde på 1960- og 1970-tallet, og den nye mellomriksvegen over Umbukta ble formelt åpnet i 1972. Senere fikk vegen Europavegstatus (E12), og strekningen på 477 km fra Mo i Rana til Umeå, se kartskisse i Figur 1-3, har i flere år vært profilert som blå vegen.



Figur 1-2: Mellomriksveiene E12, Krutfjellveien og Sagavegen.



Figur 1-3: Blå vegen.

1.4.3 Krutfjellvegen

Mellomriksvegen over Krutå ble åpnet 13. juli 1947. Veien, som i profilerings sammenheng, omtales som Krutfjellvegen går fra Hattfjelldal til Västansjö ved E12. Se kartskisse i Figur 1-4.

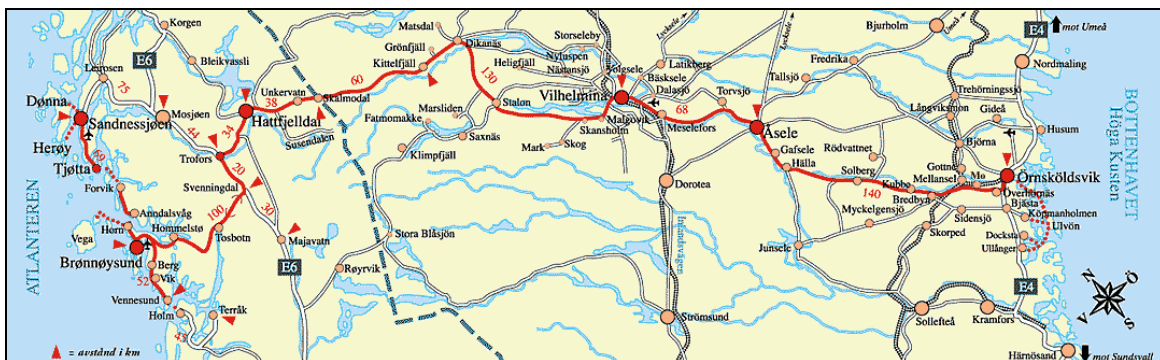


Figur 1-4: Krutfjellvegen.

Fra Joesjö i Sverige til Krutå i Norge, kan en passere Krutfjellet på sørsiden via riksveg 73 eller på nordsiden via fylkesveg 292. Den korteste og kvalitetsmessig beste veien er den sørlige traseen. Nærmere informasjon om attraksjoner, turområder samt handel og service langs vegen finnes på <http://www.krutfjellvegen.net>.

1.4.4 Sagavegen

Grenseovergangen ved Skalmodal er en del av en vegstrekning som profileres som Saga-vegen. Tidlig på 1960-tallet ble planene om en fast veiforbindelse over Skalmodal lansert av lokale krefter. I juni 1967 ble veien over grensen formelt åpnet. Siden den gang er veg-standarden stadig blitt bedre, og på norsk side av grensen er standarden i dag bra. På svensk side er det fremdeles om lag 60 km med grusvei. Denne strekningen vil imidlertid få fast dekke i løpet av 2007. Sagavegen går fra Brønnøysund og Sandnessjøen i vest til Örnsköldsvik i øst. Avstanden er 590 km med utgangspunkt i Brønnøysund, og 660 km med utgangspunkt i Sandnessjøen. Nærmere informasjon om attraksjoner langs vegen finnes på www.sagavegen.com. Vegen er tegnet inn på kartet i Figur 1-5.



Figur 1-5: Sagavegen.

2. AVSTANDER OG TRANSPORTOMFANG

I dette kapitlet vil vi gi en oversikt over transportavstander mellom sentrale steder på Helgeland og i Västerbotten ved bruk av de tre aktuelle mellomriksveiene. Videre vil vi beskrive transportomfanget, målt i antall kjøretøy, over grensen på de tre aktuelle mellomriksveiene samt grenseovergangene på E14 (Storlien), RV77/95 (Graddis) og E10 (Bjørnfjell). I tillegg har vi ved hjelp av tollstatistikk forsøkt å anslå hvor store godsmengder som passerer grensen mellom Sverige og Norge på de aktuelle grenseovergangene.

2.1 Avstander

For å gi en indikasjon på hvem som naturlig skulle benytte de tre mellomriksveiene, når kriteriet for valg av rute er *raskeste* vei, har vi ved hjelp av ruteplanleggingsprogrammet til Michelin (<http://www.viamichelin.co.uk>) beregnet avstanden mellom sentrale steder på Helgeland og i Västerbotten.³ Stedene er:

- Umeå
- Østersund
- Vilhelmina
- Storuman
- Mo i Rana
- Trofors
- Brønnøysund
- Sandnessjøen

Mo i Rana og Umeå er valgt som målpunkter i og med at dette er start-/endepunktene på E12. Brønnøysund⁴ og Sandnessjøen⁵ er valgt fordi dette er de vestligste punktene på Sagavegen. Østersund er valgt siden byen blant annet er et viktig trafikknutepunkt på riksveg 45 (Innlandsvägen) og E14. Vilhelmina og Storuman ligger også ved riksveg 45, der førstnevnte sted også ligger ved Sagavegen mens E12 går gjennom sistnevnte sted.

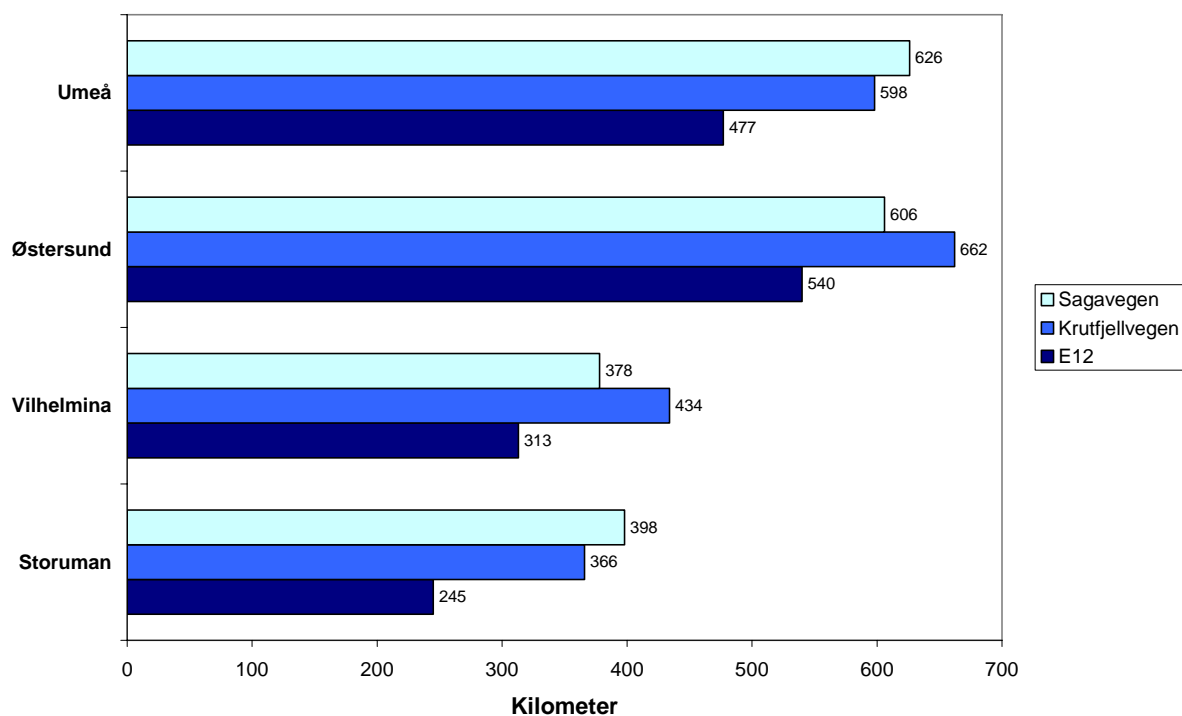
Transporter fra Sverige til Norge, som skal benytte en av de tre aktuelle mellomriksveiene, vil måtte passere enten Trofors eller Mo i Rana uansett hvor det endelige bestemmelsesstedet måtte befinne seg. Likeledes vil transport fra Norge til Sverige over en av de tre aktuelle veiene normalt sett passere enten Storuman eller Vilhelmina. Avstandene mellom de stedene vi har tatt utgangspunkt i vil således gi en god indikasjon på hvilket veivalg som vil ”lønne seg” for en transport der rutevalget gjøres med utgangspunkt i *raskeste* rute.

I Figur 2-1, vises avstander mellom Mo i Rana og de aktuelle steder i Sverige ved bruk av de tre mellomriksveiene.

³ I og med at *raskeste* alternativ er brukt som kriterium for valg av kjørerute, vil det kunne finnes kortere reiseruter på noen av reisestrekningene. Dette innebærer imidlertid bruk av veier i Sverige som har en lav vegstandard og således innebærer lengre kjøretid enn om et noe lengre rutevalg benyttes.

⁴ I og med at reiser til/fra Brønnøysund må passere Trofors når en av de aktuelle mellomriksveiene skal benyttes, vil i og for seg rutevalget til/fra Brønnøysund være gitt når vi har beregnet optimalt rutevalg til/fra Trofors.

⁵ Når det gjelder reiser til/fra Sandnessjøen, har vi forutsatt at Mosjøen må passeres ved alle alternativene. Kjørelengden vil bli marginalt kortere dersom riksveg 808 via Hemnesberget benyttes ved reiser over E12 Umbukta. Da er en imidlertid avhengig av å reise med ferje mellom Leirvika og Hemnesberget. Ferja har en overfartstid på 20 minutter.

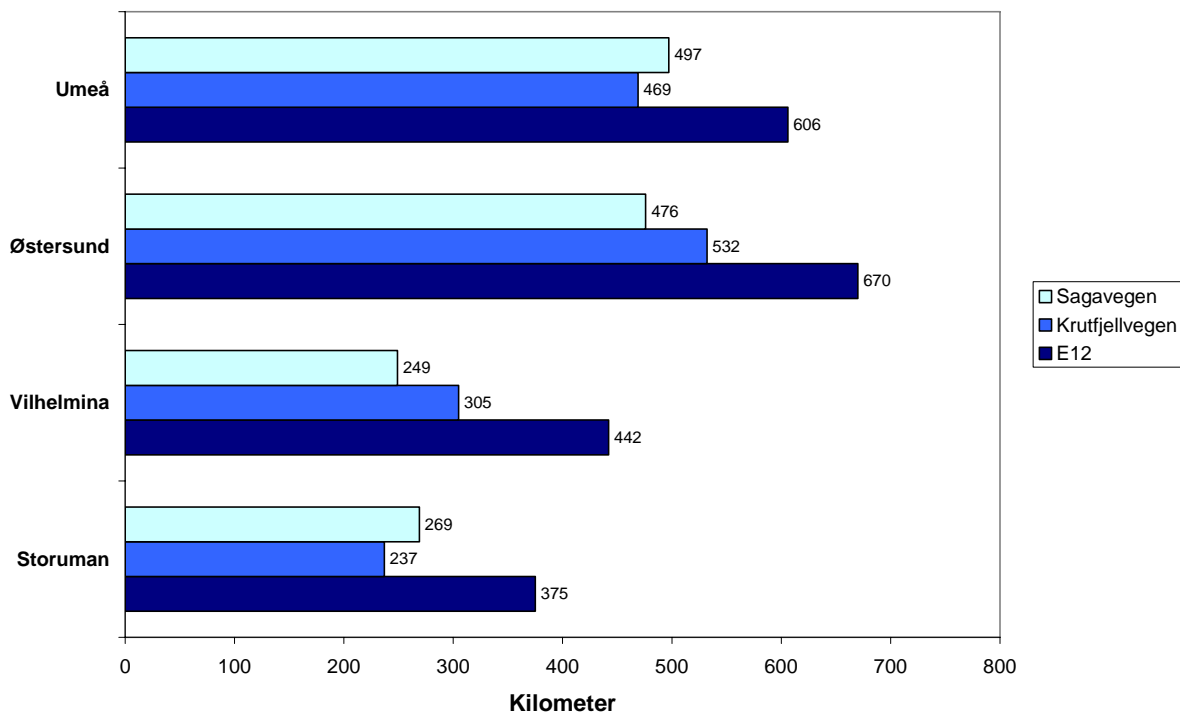


Figur 2-1: Avstander mellom Mo i Rana og 4 steder i Sverige ved 3 alternative reiseruter.

Med start eller endepunkt i Mo i Rana, vil naturlig nok E12 over Umbukta være det korteste reisealternativet ved alle fire målpunkt i Sverige. Selv for sørvendte reiser, for eksempel til Østersund, er nest beste alternativ (Sagavegen), 66 km lengre enn bruk av E12. Her bør det imidlertid nevnes at korteste reiserute fra Mo i Rana til Østersund er å kjøre E6 til Namsskogan i Nord-Trøndelag og videre riksveg 773, fylkesveg 764, riksveg 765 og riksväg 340. Denne reiseruten blir om lag 55 km kortere enn å kjøre over Umbukta.

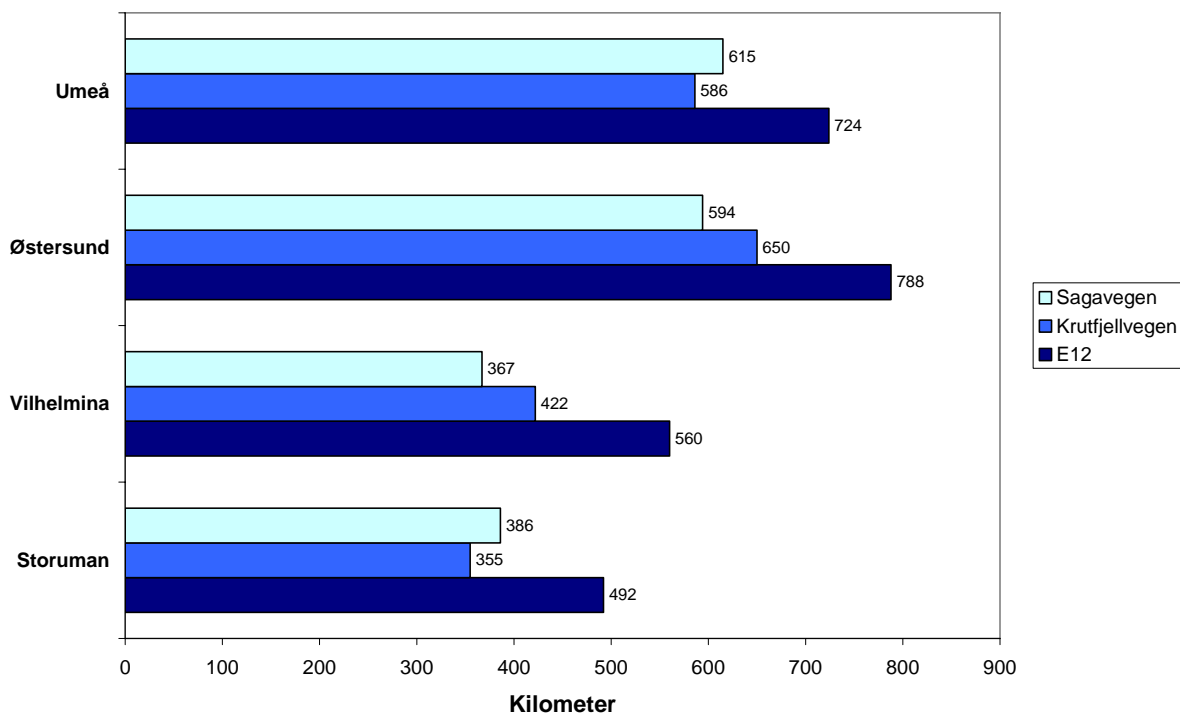
Figur 2-2 viser avstander mellom Trofors og de fire aktuelle stedene i Sverige ved bruk av de tre mellomriksvegene.

Figur 2-2 viser at den korteste kjøreruten for reiser til Storuman og Umeå er via Krutfjellveien. Denne reiseruten er om lag 30 km kortere enn nest beste alternativ som er Sagavegen. Til Vilhelmina og Østersund vil korteste reiserute være å benytte Sagavegen. Dette veivalget er 56 km kortere enn nest beste alternativ som er å benytte Krutfjellveien. Som for reiser fra Mo i Rana må det også her bemerkes at korteste rute til Østersund går via E6, riksveg 773, fylkesveg 764, riksveg 765 og riksväg 340. Denne ruten er 120 km kortere enn å benytte Sagavegen.



Figur 2-2: Avstander mellom Trofors og 4 steder i Sverige ved 3 alternative reiseruter.

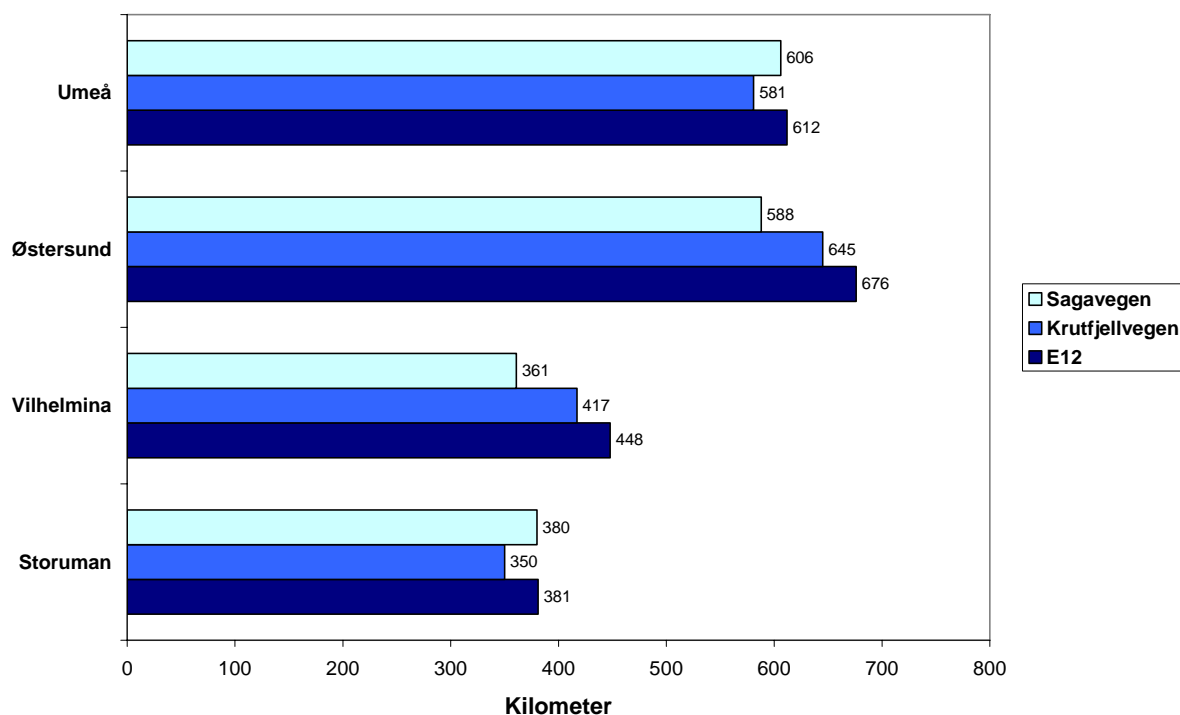
Figur 2-3 viser avstander mellom Brønnøysund og de fire aktuelle stedene i Sverige ved bruk av de tre mellomriksvegene.



Figur 2-3: Avstander mellom Brønnøysund og 4 steder i Sverige ved 3 alternative reiseruter.

Av Figur 2-3 ser vi at den korteste veien fra Brønnøysund til Storuman og Umeå går via Krutfjellveien. Denne ruten er om lag 30 km kortere enn å benytte Sagavegen. For transporter til Vilhelmina og Østersund vil Sagavegen være det korteste alternativet, om lag 55 km kortere enn via Krutfjellveien. Også her er den absolutt korteste reiseruten via E6, riksveg 773, fylkesveg 764, riksveg 765 og riksväg 340. Denne ruten er om lag 160 km kortere enn bruk av Sagavegen.

Figur 2-4 viser avstander mellom Sandnessjøen og de fire aktuelle stedene i Sverige ved bruk av de tre mellomriksvegene.



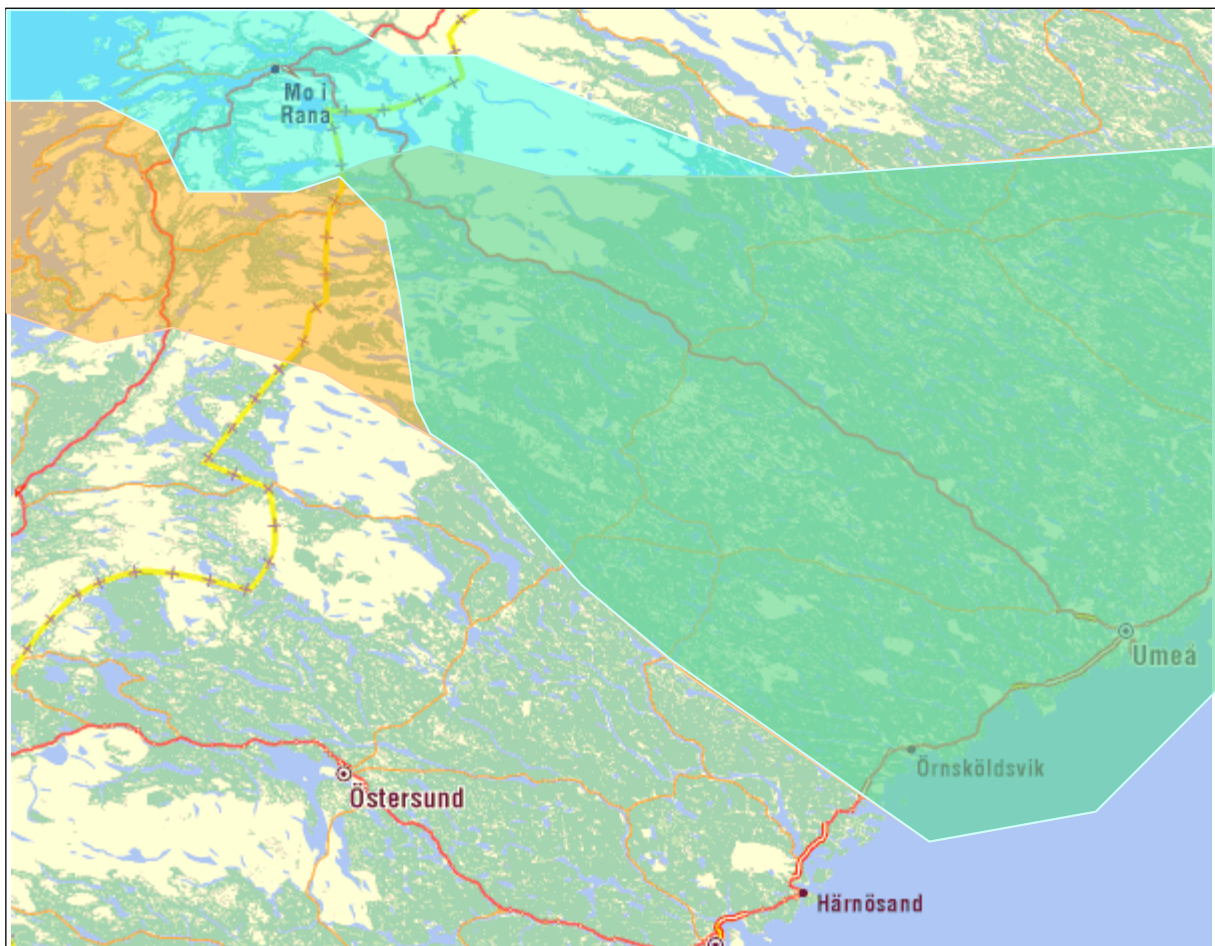
Figur 2-4: Avstander mellom Sandnessjøen og 4 steder i Sverige ved 3 alternative reiseruter.

Figur 2-4 viser at Krutfjellveien vil være det korteste reisealternativet både til Storuman og Umeå. Besparelsen er 25–30 km sammenlignet med bruk av Sagavegen eller E12. For reiser til Vilhelmina og Østersund er Sagavegen korteste reiserute; om lag 56 km kortere enn via E12. Også her er korteste vei til Østersund via E6, riksveg 773, fylkesveg 764, riksveg 765 og riksväg 340. Besparelsen er 120 km sammenholdt med bruk av Sagavegen.

Kort oppsummert kan vi si at Sagavegen og Krutfjellveien er gode alternativer til bruken av E12, og mellomriksveger lenger sør, for reiser mellom store deler av Västerbotten og et avgrenset område på Helgeland. Hvis kriteriet *korteste reisetid* legges til grunn og dersom de reisende har full informasjon om avstander og reisetider, vil det primære ”influensområdet” til E12, Krutfjellveien og Sagavegen være om lag som skissert på kartet i Figur 2-5. Grenseoverskridende reiser som starter/ender i det oransje og ender/starter i det grønne området vil da velge enten Sagavegen eller Krutfjellvegen ved grensepasseringen, mens reiser som starter/

ender i det blå og ender/starter i det grønne området vil velge E12 ved passering av riksgrensen. Grenseoverskridende reiser med start eller målpunkt sør for det markerte området vil da benytte grenseovergangene lenger sør, mens grenseoverskridende reiser nord for det markerte området vil benytte riksveg 95/77 og E10 når vi kommer nord for kartrammen.

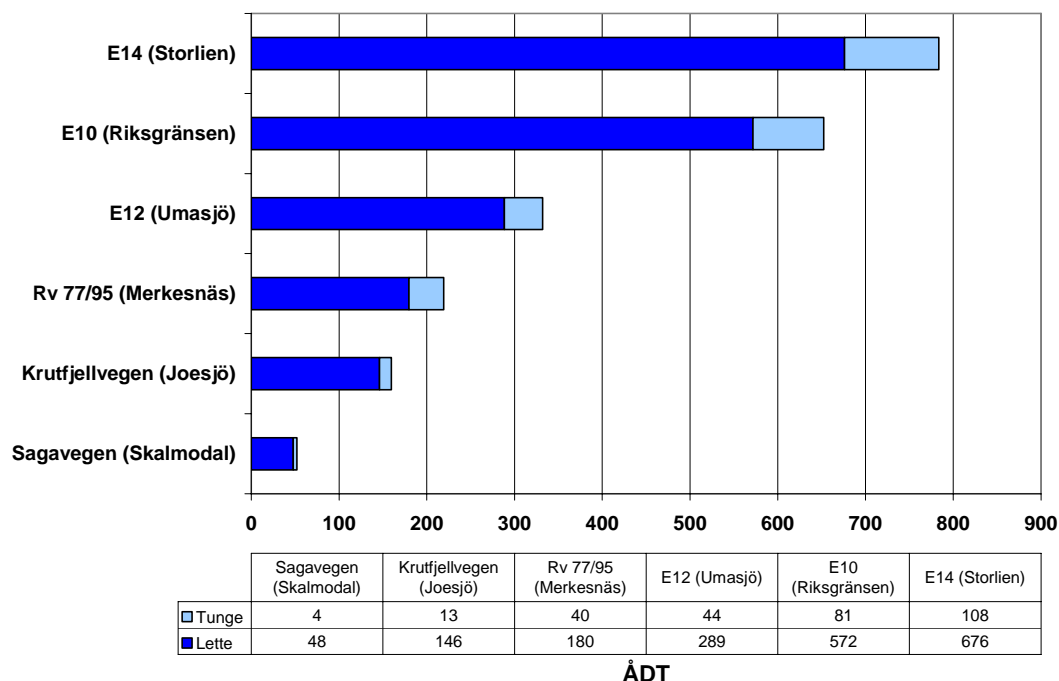
I tilknytning til Figur 2-5 bør det bemerkes at en flaskehals på E6 mellom Mosjøen og Mo i Rana, Korgfjellet, ble eliminert da Korgfjelltunnelen åpnet 16. september 2005. Korgfjelltunnelen er 8,6 km lang og har kostet 450 mill. NOK. Vinteren 2004/2005 var E6 over fjellet stengt 37 ganger på grunn av bilbergning. Tunnelen vil således øke regulariteten for veitransport nord-sør i Norge betraktelig. Innkortingen av veien er knapt 4 km. Kjøretiden vil, under optimale forhold om sommeren, reduseres med 6 minutter og 8 minutter for henholdsvis lette og tunge kjøretøy. Tidsbesparelsen om vinteren er imidlertid betydelig større, og den viktigste gevinsten er at den nye vegen innebærer at en unngår de mange tilfellene av bilbergning. For øst-vest transportene, innebærer dette prosjektet på E6 at E12 styrkes noe som transportkorridor på bekostning av Krutfjellveien. Dvs. at ”influensområdet” til E12 i Norge forskyves noe sørover.



Figur 2-5: Det primære influensområdet til Sagavegen, Krutfjellveien og E12.

2.2 Antall kjøretøy

I Figur 2-6 vises antall kjøretøy som passerer grensen (begge veier) i løpet av et døgn på 6 mellomriksveger. Dette betegnes årsdøgntrafikk (ÅDT).⁶ Det er noe ulik kvalitet på tallene, da det kun er (RV77/95, E10, E12 og E14) som har permanente tellinger. De aktuelle tellepunktene er plassert slik at trafikk tallene i all hovedsak vil være grenseoverskridende trafikk.



Figur 2-6: Grenseoverskridende trafikk på E14, E10, E12, RV77/95, Krutfjellveien og Saga-vegen. Antall kjøretøy pr. døgn (ÅDT). Gjennomsnitt for årene 2001-2004.

Som Figur 2-6 viser, er trafikken over E14 og E10 klart størst, med en gjennomsnittlig ÅDT i perioden på henholdsvis 940 og 652. Minst trafikk har vi på Sagavegen over grensen ved Skalmodal, med en ÅDT på 52 kjøretøy.⁷ Hvis vi ser samlet på trafikken mellom Västerbotten og Helgeland, og slår sammen den grenseoverskridende trafikken på E12, Krutfjellvegen og Sagavegen, får vi en ÅDT på 544. Det er altså en ikke ubetydelig trafikk som krysser grensen når vi summerer trafikken på de tre aktuelle vegene.

Figur 2-6 skiller mellom tunge og lette kjøretøy. Andelen tunge kjøretøy på veiene varierer en del, og er som følger:

⁶ ÅDT beregnes ved å ta antall passeringer pr. år og dividere dette tallet på 365. Dersom eksempelvis 73 000 kjøretøy har passert et tellepunkt i løpet av et år, er ÅDT 200 på dette tellepunktet.

⁷ Tallene for Sagavegen er estimert av Statens vegvesen, region nord til en ÅDT ved grensen på 52. Her er det lite datagrunnlag og beregningene er derfor noe usikre. Det finnes ikke tall for tungtrafikk, så vi har anslått andelen tunge kjøretøy til 8 %, tilsvarende en ÅDT på 4 kjøretøy. Vägverket har estimert trafikken på Sagavegen (vei 1088) ca. 17 km vest for Dikanäs til en ÅDT på 190 herav 20 tunge kjøretøy. Dette målepunktet er imidlertid langt fra grensen, og vil blant annet inkludere trafikk til/fra Kittelfjäll, som er et populært vintersportssted. Vi tror derfor at den grenseoverskridende trafikken er betydelig lavere og velger derfor å benytte den estimeringen som er foretatt på norsk side av grensen.

- RV 77/95 (Merkesnäs): 18 %
- E12 (Umasjö): 13 %
- E10 (Riksgränsen): 12 %
- E14 (Storlien): 11 %
- Krutfjellvegen (Joesjö): 8 %

Det er også betydelige variasjoner i trafikken mellom årstidene, der trafikken i sommermånedene er betydelig større enn ellers i året. Sommerdøgntrafikken (SDT)⁸ er som følger:

<i>Grenseovergang</i>	<i>Sommerdøgntrafikk (SDT)</i>	<i>Andel av totaltrafikk</i>
E10 (Riksgränsen)	1 331	69 %
E14 (Storlien)	1 284	46 %
E12 (Umasjö)	584	59 %
RV 77/95 (Merkesnäs)	474	73 %
Krutfjellvegen (Joesjö)	272	57 %

Som vi ser er SDT større over E10 enn over E14. Ellers er rangeringen av veiene den samme om vi benytter ÅDT eller SDT. Totaltrafikken om sommeren som andel av total trafikk over hele året, sier noe om veienes relative betydning i reiselivssammenheng. Vi ser at sommertrafikkens andel av totaltrafikken er størst for RV77/95. Her foregår 73 % av trafikken i de 3 sommermånedene. I motsatt ende finner vi E14, der sommertrafikken utgjør kun 46 % av totaltrafikken.

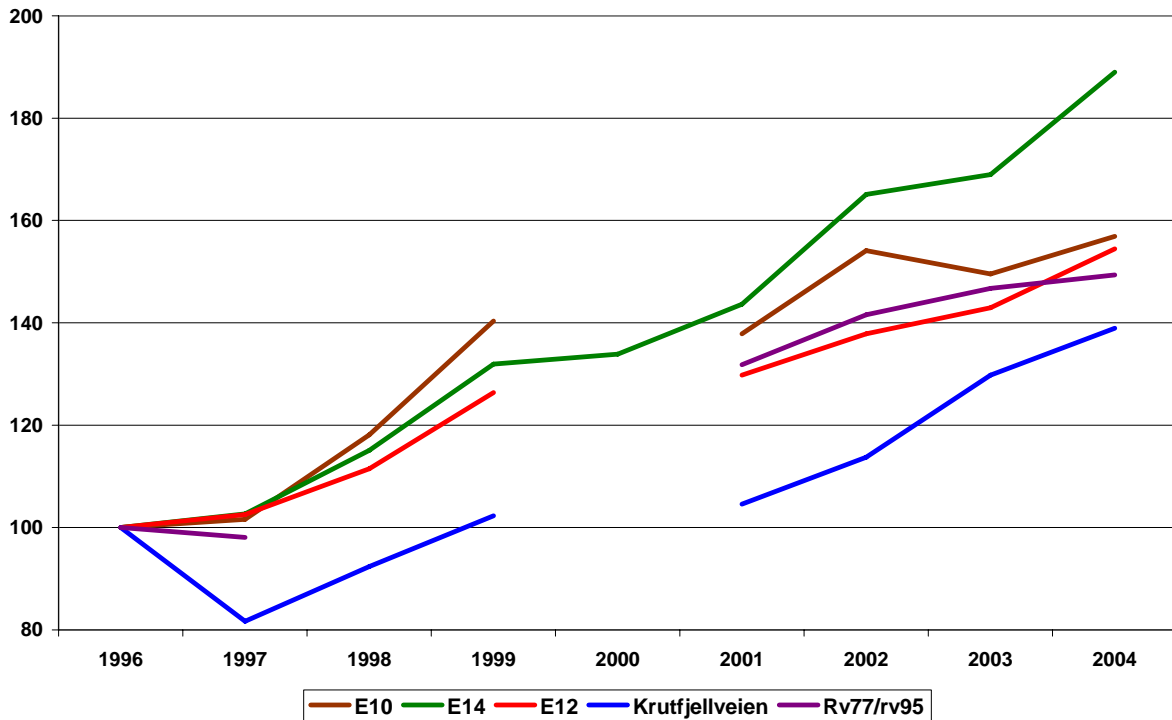
Trafikken på alle de veiene vi ser på viser jevnt over en økning. Trafikkveksten varierer imidlertid en del mellom veiene, noe som illustreres i Figur 2-7.

Ut fra Figur 2-7 ser vi at trafikkveksten har vært størst på E14. Her har trafikken økt med nesten 90 % siden 1996. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig vekst på 8,4 % i den aktuelle 8-års perioden. Lavest vekst finner vi på Krutfjellveien. Her har trafikkveksten vært 39 %, noe som gir en årlig vekst på 4,4 % i snitt. På de andre veiene har utviklingen vært noenlunde lik; en trafikkvekst på 8 år på mellom 50 % og 55 %, tilsvarende en årlig vekstrate på om lag 5,5 %.

Her kan det nevnes at trafikkveksten på hovedferdselsåren nord-sør i Norge, E6 over Saltfjellet, har vært 27 % fra 1996 til 2004. Dette gir en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 3 % i denne perioden. ÅDT over Saltfjellet var på 822 kjøretøy i 2005. Tungtrafikkandelen var 23 %. Hvis vi beveger oss over grensen og ser på trafikkutviklingen nord-sør på riksvei 45 (Innlandsvägen), så har denne vært uendret fra 1996 til 2003.⁹ ÅDT var her ca. 800 både i 1996 og 2003.

⁸ SDT er gjennomsnittlig døgntrafikk i månedene juni, juli og august.

⁹ Det er benyttet tall fra et tellepunkt om lag 20 km sør for Storuman, ved Skarvsjöby.



Figur 2-7: Endring i trafikkvolum (ÅDT) for grenseoverskridende trafikk på E14, E10, E12, RV77/95 og Krutfjellveien. Indekserte tall. Periode 1996-2004. 1996=100.

Trafikkveksten på mellomriksveiene etter 1996, har altså vært betydelig større enn trafikkveksten nord-sør i Norge og spesielt nord-sør i Sverige langs RV45, der trafikken har vært uendret.

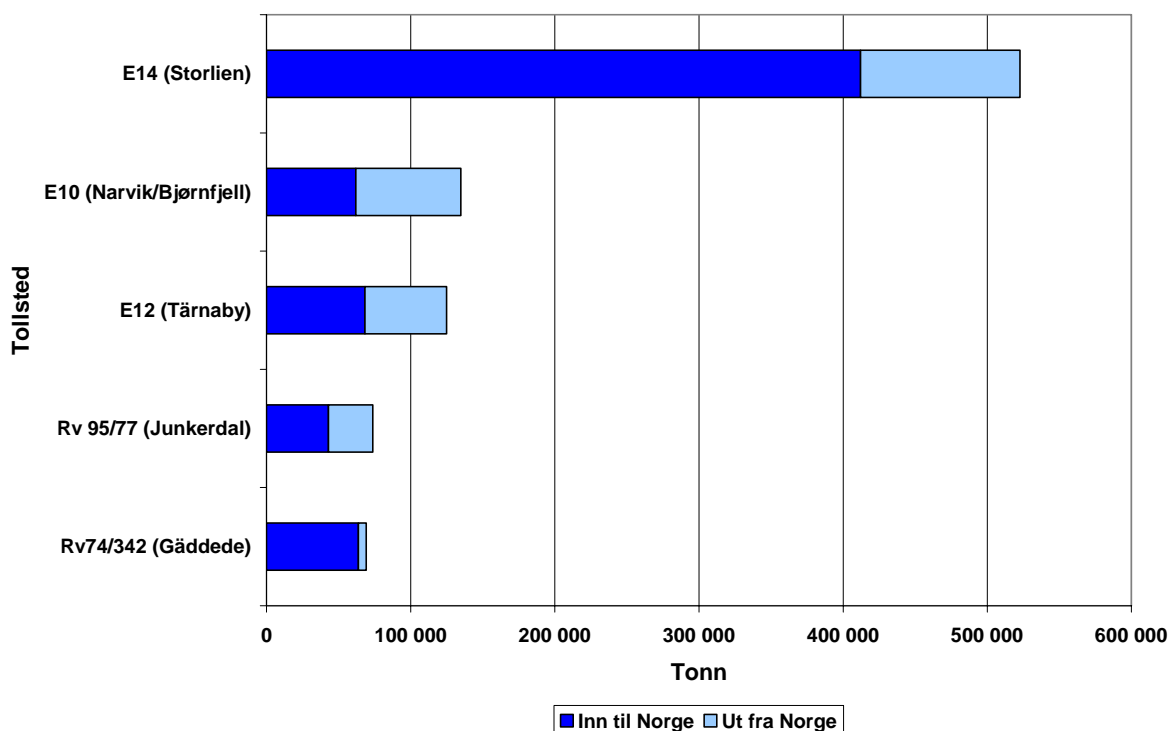
2.3 Godsmengder etter tollsted

I dette avsnittet vil vi med utgangspunkt i tollstatistikk gi en beskrivelse av godsvolumet som passerer grensen mellom Norge og Sverige ved 5 tollsteder samt hvilke varegrupper som dominerer disse transportene.

I Figur 2-8 gis en oversikt over godsvolumet som er fortollet ved tollstedene Tärnaby, Junkerdal, Storlien, Gäddede og Narvik/Bjørnfjell. Tallene er et gjennomsnitt for årene 1999-2004. Ved fordelingen av godsmengdene på de ulike vegene har vi lagt følgende sentrale forutsetninger til grunn:

- Fortolling i Tärnaby og Mo i Rana innebærer bruk av E12.¹⁰
- Fortolling i Junkerdal innebærer bruk av Graddisveien.
- Fortolling i Storlien innebærer bruk av E14.
- Fortolling i Gäddede innebærer bruk av RV 74/342.

¹⁰ Noe av varene som fortolles i Tärnaby vil også passere grensen via Krutfjellveien. Dette innebærer at godsmengdene via E12 er noe mindre enn det figuren viser.



Figur 2-8: Godstransport med lastebil inn og ut av Norge. Tollstedene Tärnaby, Junkerdal, Storlien, Gäddede og Narvik/Bjørnfjell. Gjennomsnitt for perioden 1999-2004. Tonn.

Ut fra Figur 2-8 ser vi at Storlien tollsted (E14) skiller seg ut med de klart største godsmengdene. I alt 510 000 tonn gods mellom Norge og Sverige fortolles på dette tollstedet. Minst gods fortolles ved tollstedene Junkerdal (RV77) og Gäddede (vei 342)¹¹. Videre kan vi merke oss at det er mer gods som kommer inn til Norge enn det som forlater Norge ved alle tollstedene bortsett fra Narvik/Bjørnfjell.

Nedenfor vil vi beskrive nærmere utviklingen over tid på det enkelte tollsted.

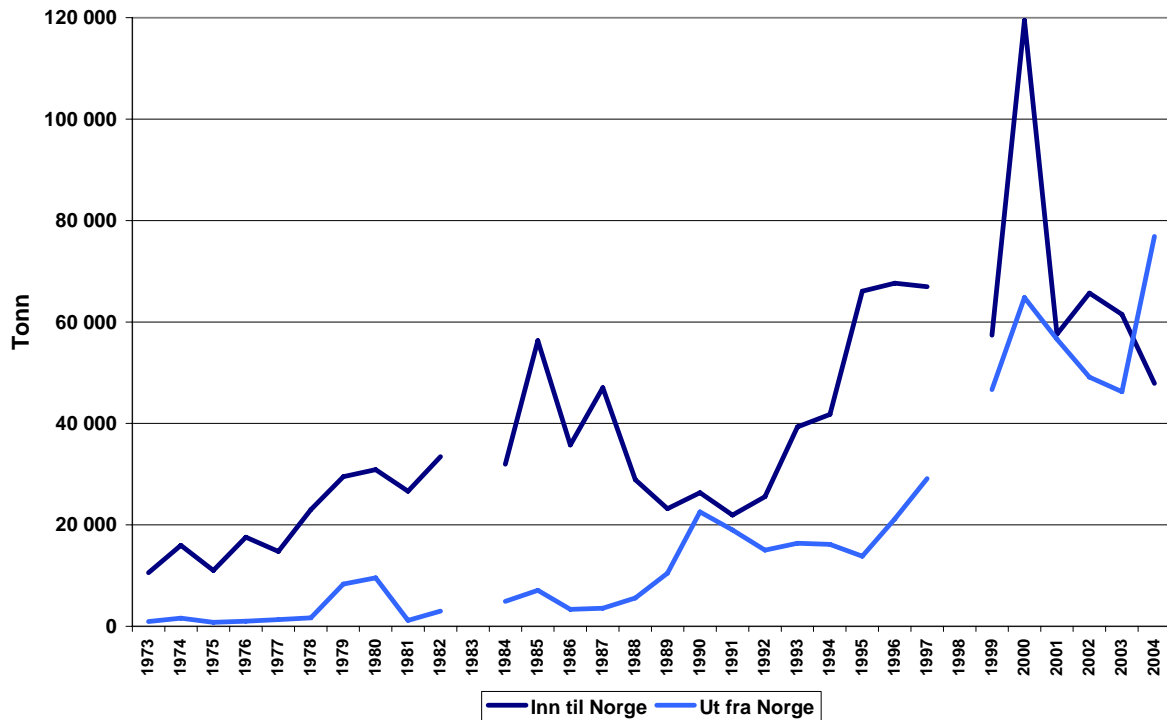
2.3.1 Tärnaby tollsted

Vi har tall fra Tärnaby tollsted fra 1973 til 2004. Tall fra to år har ikke vært mulig å fremkaffe. Utviklingen i godsvolum vises i Figur 2-9.

Figur 2-9 viser en økning i gods inn til Norge fram til 1985. Mellom 1985 og 1991 var det en nedgang i volumet, mens vi fra 1991 til 1996 ser en kraftig økning i godsvolumet. De siste årene, med unntak av en betydelig økning i 2000, har vist en svak nedadgående trend.¹² Transport ut fra Norge (inn til Sverige) har, med unntak i noen perioder, vist en økning. Dette gjelder spesielt etter 1995. I 2004 ble det fraktet knapt 48 000 tonn inn til Norge og nesten 77 000 tonn ut fra Norge. Volummessig er det fisk og armeringsjern som dominerer transportene ut fra Norge, mens bygningsprodukter og trelast dominerer inntransporten.

¹¹ Gäddede tollsted ble nedlagt 1. juli 2005.

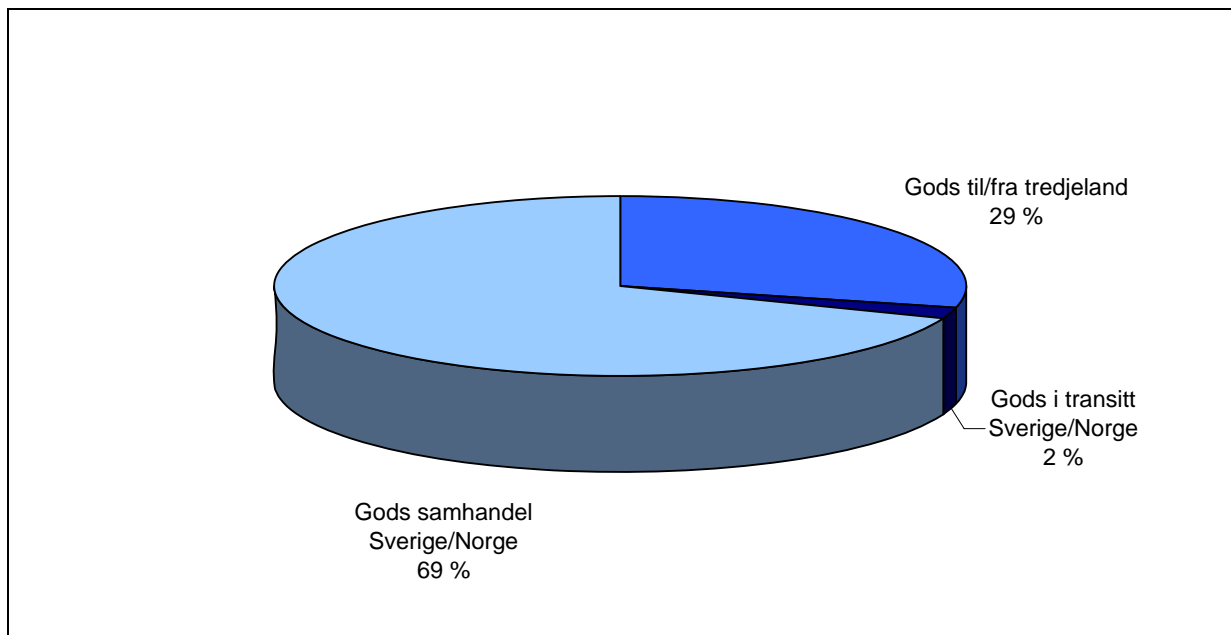
¹² Årsaken til den kraftige økningen i godsvolum inn til Norge i 2000, skyldes at E6 ved Finneidfjord var stengt en periode dette året pga. ras.



Figur 2-9: Godstransport med lastebil. Tollsted Tärnaby. 1973-2004. Tonn transportert.

Geografisk fordeling av godset

Når det gjelder hvor godset som passerer grensen kommer fra og hvor det skal, så er dette statistikk som ikke er lett å framskaffe pålitelige tall over. Basert på opplysninger fra Tärnaby tollsted fra 2004, om registreringsland til bilene samt omfanget av transitt fra Norge gjennom Sverige, kan vi imidlertid få en indikasjon på hvordan godsstrømmene fordeler seg geografisk. Med dette som utgangspunkt, får vi en situasjon som vist i Figur 2-10.

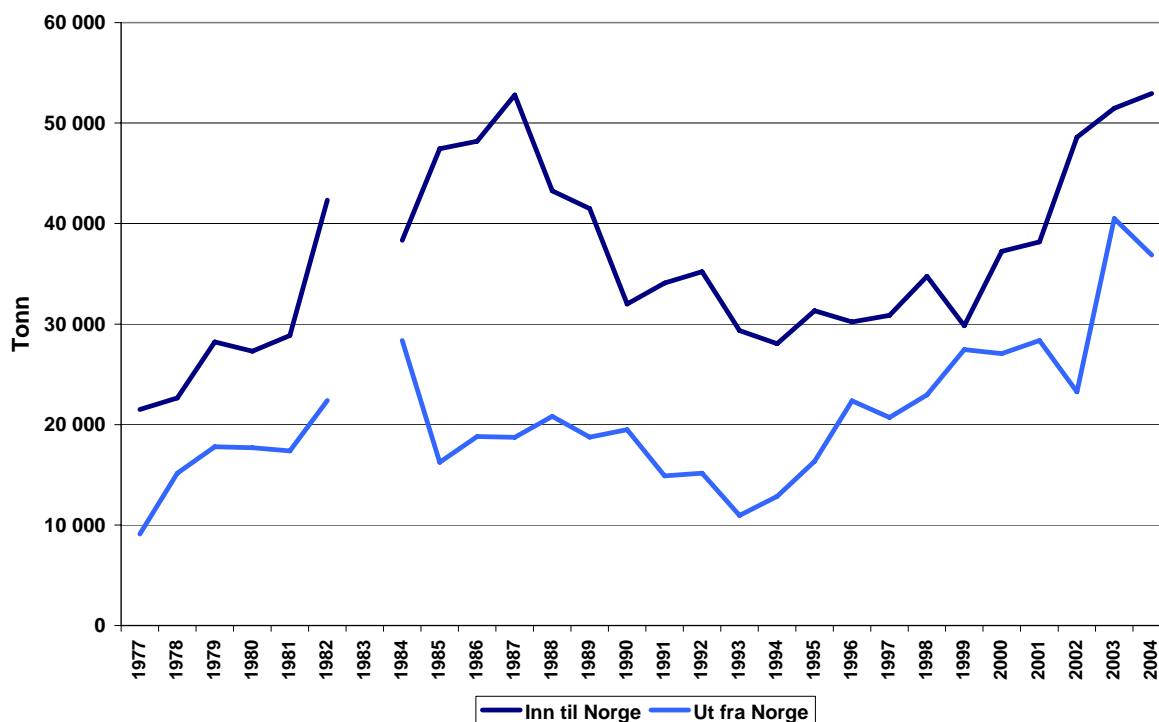


Figur 2-10: Geografisk fordeling av gods med lastebil over Tärnaby tollsted. 2004. Tonn.

Som Figur 2-10 viser, er 69 % av godstransporten, målt i tonn, samhandel mellom Sverige og Norge; dvs. gods som har opprinnelse i Norge og skal til en destinasjon i Sverige eller gods som har opprinnelse i Sverige og skal til en destinasjon i Norge. Av de totale godsmengdene er det kun 2 % som er gods i transitt Sverige/Norge; dvs. gods som skal fra Nord-Norge til Sør-Norge, eller motsatt, og som kjøres gjennom Sverige. De resterende 29 % av godsmengdene, er da gods som skal fra Norge eller Sverige og til et tredjeland eller som kommer fra et tredjeland og skal til Norge eller Sverige.¹³ Av de 29 % av godset som kommer fra/ skal til et tredjeland, går 74 % til/fra Finland, 11 % til/fra Danmark, 13 % til/fra Russland og Estland (fordelt med om lag 6,5 % på hvert av landene).

2.3.2 Junkerdal tollsted

Fra Junkerdal tollsted har vi tall tilbake fra 1977 og fram til 2004. Utviklingen i godsvolum vises i Figur 2-11.



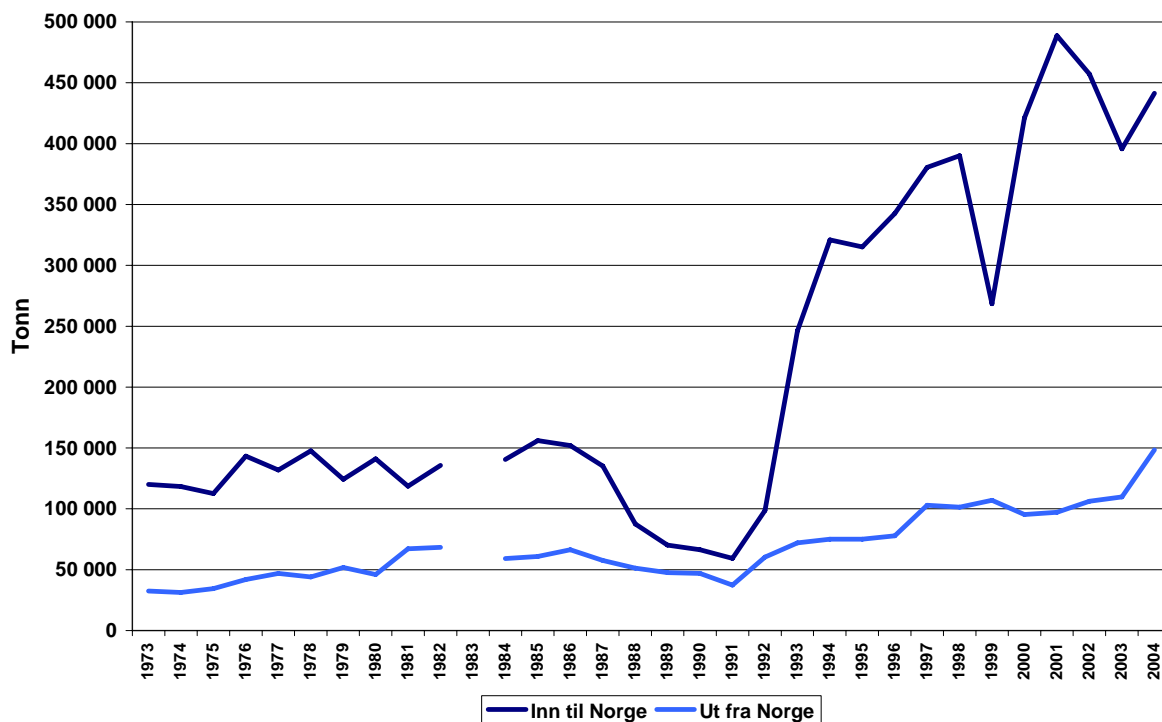
Figur 2-11: Godstransport med lastebil. Tollsted Junkerdal. 1977-2004. Tonn transportert.

Ut fra Figur 2-11 ser vi at det var en økning i godstransporten inn til Norge fram til 1987. Videre fram til 1993 ser vi en nedgang. De siste 10 årene har godsvolumet stort sett økt hvert eneste år både for transporter fra Norge til Sverige og motsatt vei. I 2004 gikk det knapt 53 000 tonn inn til Norge og knapt 37 000 tonn ut fra Norge. Inn til Norge går det mye trelast og diverse stykk gods, mens transporten ut fra Norge er dominert av fisk og ferrosilisium.

¹³ Ved fordelingen mellom svensk-norsk samhandel og gods som skal fra Norge eller Sverige og til et tredjeland eller som kommer fra et tredjeland og skal til Norge eller Sverige, har vi antatt at 90 % av godset som fraktes på kjøretøy som ikke er registrert i Norge eller Sverige, skal til eller fra det landet der kjøretøyet er registrert. De resterende 10 % av godset som disse kjøretøyene frakter, er da tatt med som svensk-norsk samhandel.

2.3.3 Storlien tollsted

Fra Storlien tollsted har vi volumtall fra 1973 til 2004. Tall for 1983 mangler. Volumutviklingen er vist i Figur 2-12.



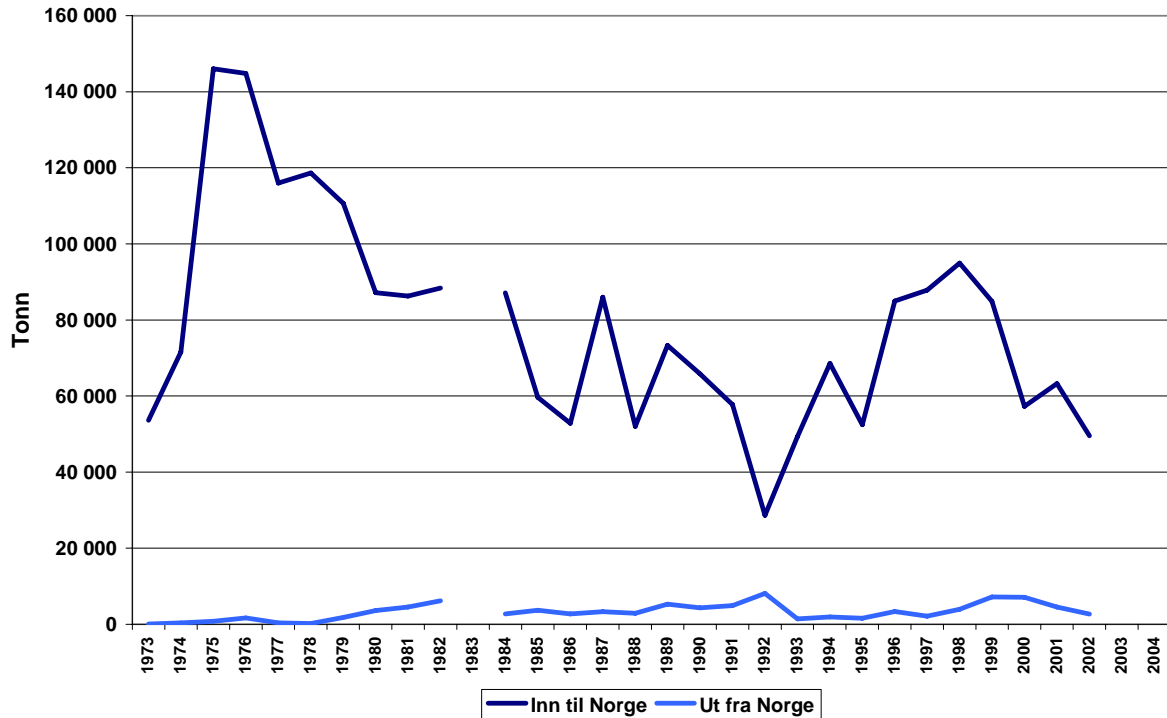
Figur 2-12: Godstransport med lastebil. Tollsted Storlien. 1973-2004. Tonn transportert.

Figur 2-12 viser et relativt uendret godsvolum både for gods inn til Norge og ut fra Norge fram til 1986. Fra 1986 til 1991 ble volumet redusert. Etter 1991 ser vi en kraftig økning i volum, spesielt for transporter inn til Norge. I 2004 ble det fraktet over 440 000 tonn inn til Norge og vel 148 000 tonn ut fra Norge. De største volumene inn til Norge er tømmer og trevirke mens de største volumene inn til Sverige er fisk og også isoleringsmateriale, men der er selvsagt egenvekten lav.

2.3.4 Gäddede tollsted

Også for Gäddede tollsted har vi tall fra 1973 og fram til 2004. Tall for 1983 kan ikke framskaffes. Tollstedet ble nedlagt 1. juli 2005. Godsvolumene vises i Figur 2-13.

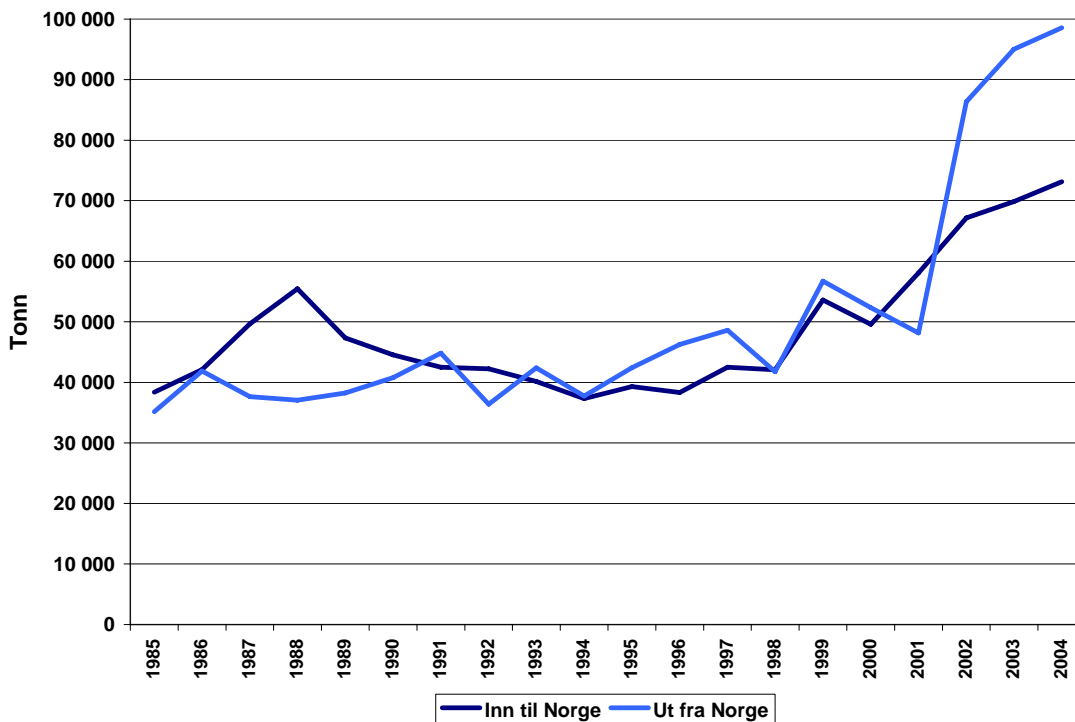
Ut fra Figur 2-13 ser vi for det første at godsvolumene inn til Norge har vært svært beskjedene i hele perioden. Med unntak av en betydelig volumvekst fra 1973 til 1976, og i perioden 1992 til 1998, har godsvolumene vist en nedadgående trend. I 2004 ble det fraktet knapt 50 000 tonn inn til Norge og kun 2 600 tonn motsatt vei.



Figur 2-13: Godstransport med lastebil. Tollsted Gäddede. 1973-2004. Tonn transportert.

2.3.5 Narvik/Bjørnfjell tollsted

E10 over Bjørnfjell åpnet i 1984. I Figur 2-14 vises utviklingen i godsvolum fra 1985 til 2004.

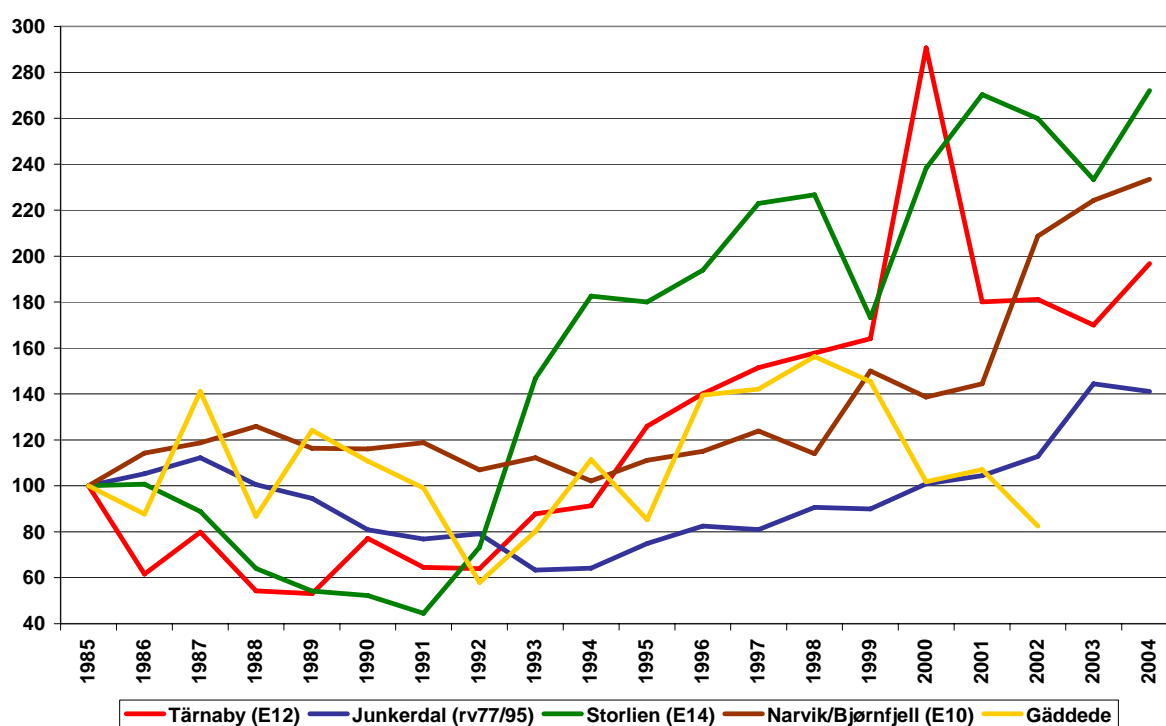


Figur 2-14: Godstransport med lastebil. Tollsted Narvik/Bjørnfjell. 1985-2004. Tonn transportert.

Ut fra Figur 2-14 ser vi at det har vært om lag samme godsvolum som har gått både inn til Norge og ut fra Norge. Godsvolumet var relativt stabilt fra 1985 til 2000. Deretter ser vi en relativt kraftig volumvekst. I 2004 var det 98 500 tonn som gikk ut fra Norge og vel 73 000 tonn som kom inn til Norge. Volummessig domineres transporten ut fra Norge av fisk og husholdningsavfall mens transporten inn til Norge mest består av bygningsprodukter, trelast og slakteavfall.

2.4 Sammenligning av utvikling i godsvolum

Hvis vi ser på den *relative* utviklingen i godsvolum fortollet på de ulike tollstedene, og summerer inn- og uttransport, får vi et bilde som vist i Figur 2-15.

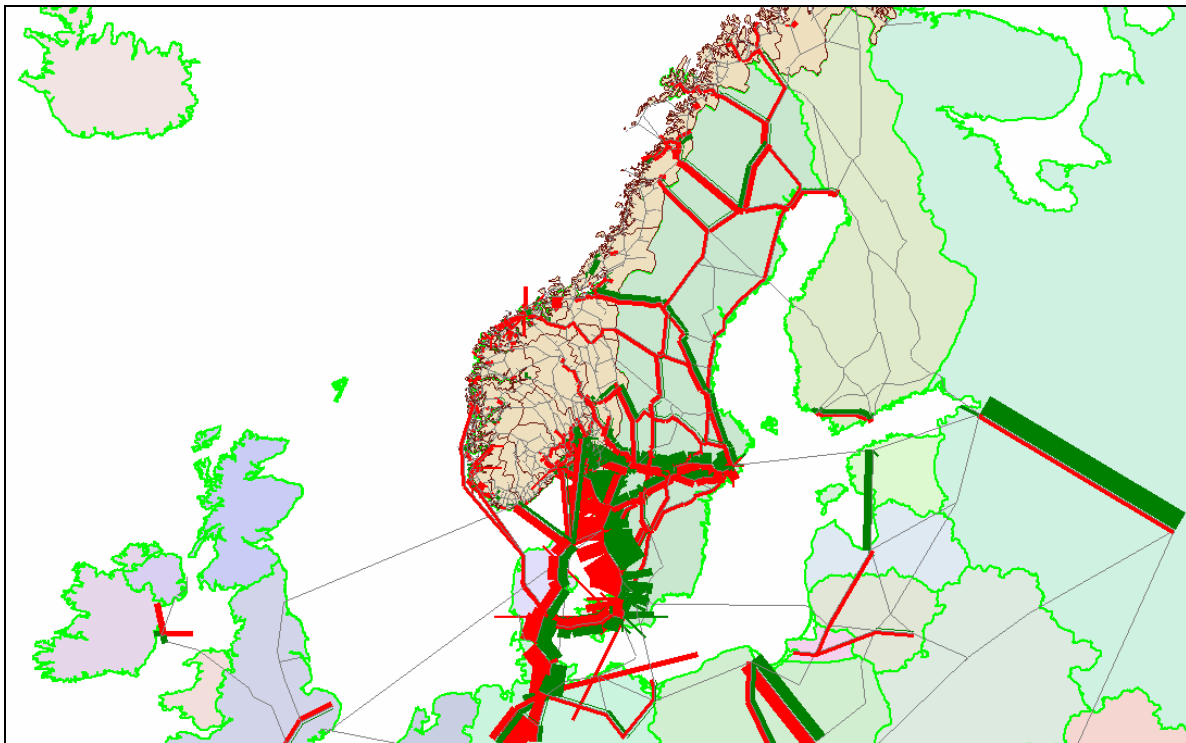


Figur 2-15: Godstransport med lastebil. Tollstedene Tärnaby, Junkerdal, Storlien, Narvik/Bjørnfjell og Gäddede. Tonn transportert. Indekserte tall. Periode 1985-2004. 1985=100.

Figur 2-15 viser at det har vært en vekst i godstransporten for alle tollstedene. Med utgangspunkt i 1985 har vekten vært størst over E14 (Storlien) og E10 (Bjørnfjell). Her har vekten vært på henholdsvis 272 % og 233 %. Når vi ser bort fra Gäddede, har vekten vært lavest over RV77/95 (Junkerdal) med 141 %. E12 (Tärnaby) kommer her i en mellomstilling med en vekst i godstransporten på 197 % i den aktuelle perioden.

2.5 Sentrale transportstrømmer til/fra Norge

I Hamre m.fl. (2004) er det foretatt modellberegninger av sentrale godstransportstrømmer til/fra Norge med ulike transportmidler.¹⁴ I Figur 2-16 vises godstransportsrømmene som genereres av lastebiltransport. Det skilles mellom eksport (røde streker) og import (grønne streker). Videre illustrerer tykkelsen på strekene godsmengdene som går langs de ulike korridorene.



Figur 2-16: Lastebiltransport til/fra Norge. Eksport (rød) og import (grønn). Vekt. (Kilde: Hamre m.fl., 2004)

Når vi ser på de fire korridorene vi har tollstatistikk fra, E14, E12, RV77/95 og E10, ser det ut som om modellen overvurderer det godsvolumet som går over RV77/95 og undervurderer volumet via E10 og spesielt E14. Videre virker det som om volumene ut fra Norge overvurderes sammenholdt med de volumene som går inn til Norge. Som en illustrasjon på mer makronivå, kan imidlertid figuren være nyttig.

¹⁴ Beregningene er foretatt med modellverktøyet NEMO, (Nettverksmodell for godstransport innen Norge og mellom Norge og utlandet). Siden NEMO er en modell, vil den pr. definisjon representere en grov forenkling av virkeligheten. Modellberegningene gir imidlertid et relativt brukbart bilde når en sammenlikner mot annen tilgjengelig informasjon. Til bruk på et overordnet og relativt grovt nivå er modellen derfor nyttig for å kunne illustrere godsstrømmer.

2.6 Oppsummering

I dette kapitlet har vi beskrevet avstander mellom sentrale steder i Västerbotten og på Helgeland ved bruk av de aktuelle mellomriksvegene. Vi har også anslått hvor mange kjøretøy som passerer grensen via de tre vegene og sett på trafikkutviklingen fra 1996 og fram til i dag. Dessuten har vi, basert på tollstatistikk, vist hvilke varevolum som passerer grensen samt hvordan disse har utviklet seg.

Vi vil spesielt trekke fram følgende punkter:

- Sagavegen og Krutfjellveien er gode alternativer til bruken av E12 for reiser mellom store deler av Västerbotten og et avgrenset område på Helgeland.
- Det er store avstander mellom de mest folkerike områdene i Västerbotten og byene på Helgeland. For eksempel er det 477 km fra Umeå til Mo i Rana og 586 km fra Umeå til Brønnøysund (via Krutfjellveien).
- Av de tre aktuelle vegene har E12 størst grenseoverskridende trafikk med en ÅDT¹⁵ på om lag 330 og en tungtrafikkandel på 13 %. ÅDT-tall for Krutfjellveien og Sagavegen er henholdsvis 160 og 52. ÅDT-tall for E14 (Storlien) og E10 (Riksgränsen) er henholdsvis 780 og 650.
- E12 har hatt en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 5,5 % fra 1996 til 2004. Dette er en betydelig større økning enn nord-sør i Norge (E6) og nord-sør i Sverige (RV45, Innlandsvägen) der den årlige veksten i den aktuelle perioden har vært på henholdsvis 3 % og 0 %.
- I perioden 1999 til 2004 gikk det i gjennomsnitt 125 000 tonn gods over grensen mellom Västerbotten og Helgeland. Det aller meste av denne godstransporten gikk via E12. Det har historisk vært mer gods som har gått inn til Norge enn ut fra Norge, men det kan se ut som om dette er i ferd med å snu, da 2004 ble det første året da volumene ut fra Norge var større enn volumene inn til Norge.
- 69 % av godset over Tärnaby er norsk-svensk samhandel mens 2 % er gods som skal fra Nord-Norge til Sør-Norge eller motsatt og som kjøres gjennom Sverige. De resterende 29 % av godset er samhandel mellom Norge/Sverige og tredjeland, der Finland, Danmark og Russland/Estland er de viktigste handelspartnerne.
- Mellom Västerbotten og Helgeland er det fisk og armeringsjern som volummessig dominerer transportene ut fra Norge, mens bygningsprodukter og trelast dominerer inntransporten. Volumene er stort sett økende. I 2004 gikk det 2,6 ganger mer gods over grensen mellom Västerbotten og Helgeland (målt i tonn) enn det gjorde i 1990.

¹⁵ ÅDT= årsdøgnetrafikk, dvs. total trafikk pr. år dividert på 365.

3. TRANSPORTSTØTTEORDNINGENE

I dette kapitlet gis en oversikt over transportstøtteordningene i Sverige og Norge. Det fokuseres spesielt på hvordan støtteordningene påvirker transportstrømmene i og mellom de respektive land.

3.1 Historikk

Både Norge, Sverige og Finland har hatt, og har, former for transportstøtte relatert til godstransport. Den finske¹⁶ ordningen behandles ikke i kapitlene nedenfor, kun den svenske og norske ordningen. Regelverkene har mange likhetstrekk og de har alle fått en offisiell begrunnelse der de skal bidra til å kompensere for ”avstandsulemper” som følge av lang vei til markedene.

Både ”lang” avstand og ”ulempe” er relative begreper der det forutsettes at man forholder seg til en norm. For Norge og Sverige, er resonnetet basert på at landene har en lang utstrekning i nord-sør retning, og at de store markedene er i sør. Ordningene er derfor regionalpolitisk motivert i og med at de primært gjelder for næringsliv som er lokalisert til de nordlige/midtre deler av de respektive land.

Sverige har i mange år hatt en transportstøtteordning (”Transportbidraget”) som skal kompensere for høye transportkostnader til og fra Norrland. Norge har før 2004 ikke hatt en tilsvarende regional ordning, men fylkeskommunale ordninger. Transportstøtten, både i Sverige og den som nå er innført i Norge, skaper effekter. Disse kan både være tilsiktende og utilsiktede for det enkelte land, samt at de påvirker transport over grensene. Slik grensekryssende transport kan både være nasjonal eksport/import mellom Norge og Sverige, eller transitt til tredjeland.

3.1.1 Sverige

I Sverige ble ”regional transportstøt” eller ”transportbidraget”, som det kalles i dag, innført i 1971. Det svenske regelverket har gjennomgått flere forandringer i de 35 årene det har eksistert, men hovedprinsippene/formålet er det samme. I en kort periode (1986-91) omfattet den svenske ordningen også persontransport. Videre var sjøtransport ekskludert fra ordningen frem til 2002. I dag omfatter ordningen definerte godstransporter i avgrensede geografiske områder.

Med virkning fra 10. juli 2005 skjedde det ytterligere endringer i den svenske transportstøtten, der satsene generelt ble redusert og enkelte kommuner/områder ble overført fra en lavere til en høyere sone.

¹⁶ Finland har en transportstøtteordning som har mange likhetstrekk med den svenske og norske ordningen. Den finske ordningen er soneinndelt, har variable satser avhengig av distanse, for å komme opp i minsteavstand kan man inkludere avstander i naboland osv. Selv om prinsippene stort sett er de samme som i Norge og Sverige, er detaljene forskjellige. På samme måte som i Norge og Sverige, er den finske ordningen nasjonal, og vil i liten grad stimulere til transporter som utnytter andre lands transportinfrastruktur.

Den svenske ordningen er godkjent av EU kommisjonen som regional støtte, men den baseres likevel på unntaksbestemmelse fra de generelle statstøttereglene i EU. Denne dispensasjonen gjelder til og med 2006.

Den svenske støtten har i de siste årene utgjort noe over 350 mill. SEK pr. år. For 2005 er det ansatt 353,8 mill. SEK som disponeres av NUTEK. I tillegg kommer et par millioner som disponeres av regjeringen direkte.

3.1.2 Norge

Den *nåværende* norske nasjonale ordningen ble innført i 2004 og har således en vesentlig kortere historie enn den svenske. De fylkeskommunale ordningene ble innført i 1971, primært for å kompensere for økte kilometeravgifter på lastebil. Innføringen av den nye norske ordningen kom i forbindelse med omleggingen av den differensierte arbeidsgiveravgiften. Forskriftene ble fastsatt av Kommunal- og regionaldepartementet (KRD) i desember 2003 og gjelder for transporter fra 1.1.2004. Transportstøttereglene er notifisert av EFTA's overvåkningsorgan ESA. Til grunn for det norske regelverket ligger kriteriene for regional transportstøtte vedtatt av ESA 4.11.1998. ESA godkjente det geografiske virkeområdet 25. februar 2004. Godkjenningen var stort sett i overensstemmelse med den nasjonale anbefalingen, med unntak av fire øykommuner på Vestlandet. Utbetalinger for 2004 skjer i siste del av 2005. I Statsbudsjettet for 2004 ble det lagt opp til en utbetaling på ca. 200 mill. NOK.

3.2 Motivasjonen for ordningene

Motivasjonen for ordningene, slik den fremkommer i offisielle dokumenter, er omtrent lik for begge land. Ordningene er imidlertid foranlediget av endringer i rammebetingelser for næringslivet (avgifter) og mange vil hevde at de først i ettertid har fått en distriktpolitisk begrunnelse.

Uansett, ordningen er et distriktpolitisk virkemiddel der en forskjellsbehandler regioner ut fra et prinsipp om at noen har en lengre transportavstand til/fra sine primærmarkeder. Transportstøtten er et statlig subsidium, der ideen bl.a. er å bidra til å skape mest mulig like transportvilkår (kostnadmessig) uavhengig av hvor bedriftene er lokalisert. I ”Forordning om regionalt transportbidrag” (SFS 2000:281) uttrykkes dette presist;

”För at kompensera¹⁷ för kostnadsnackdelar samt stimulera till höyd föredlingsgrad i transportbidragsområdets näringsliv.....”

Omtrent tilsvarende er formulert i de norske reglene:

”...for å dekke deler av de ekstra kostnader som følger av lange transportavstander.” og til ”...foretak som selv framstiller varene som skal sendes. Støtte kan også gis til forsendelser av varer produsert av andre som skal til foretaket for videre bearbeidelse.”

Selv om det er visse tilpasninger i regelverket (se avsnitt 3.3.4) når det gjelder transporter mellom Norge, Sverige og Finland er ordningene motivert ut fra hensynet til nasjonale transportbrukere, transportruter og transportører.

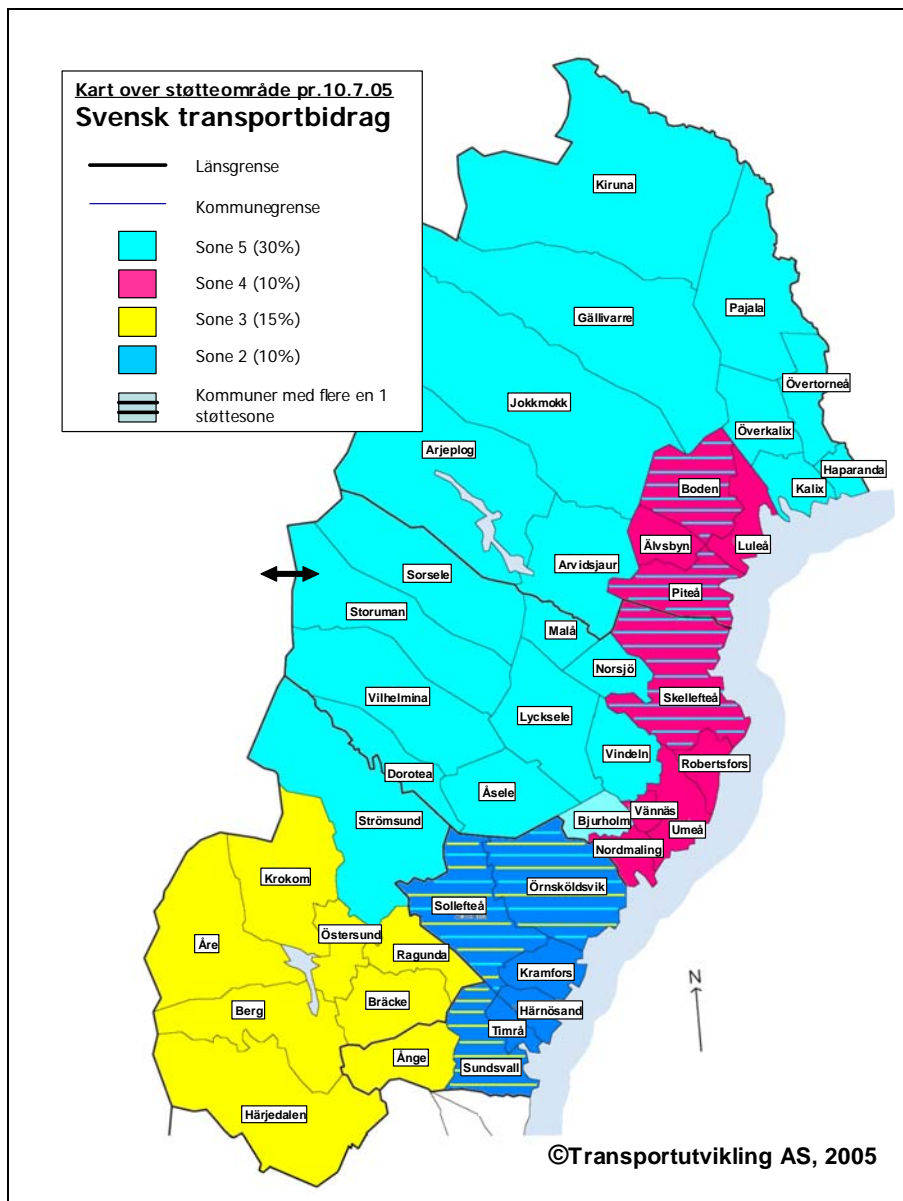
¹⁷ ”En viss kompensasjon”

3.3 Regelverket

Regelverket for transportstøtte i Norge og Sverige er selektivt. Støtte er bare tilgjengelig for støttemottakere som tilfredsstillter definerte kriterier. Selv om det er visse forskjeller, er den nye norske ordningen strukturelt lik den svenske ordningen, som har eksistert i mange år. Norge synes på mange måter å ha adoptert den svenske ordningen, med få egenutviklede tilpasninger. Man kan således si at det er flere likhetstrekk enn ulikheter. De viktigste struktur- eller likhetstrekkene i ordningene nevnes nedenfor.¹⁸

3.3.1 Soneinndelingen

Ordningene er geografisk avgrenset til de nordlige (og delvis midtre) deler av Norge og Sverige.



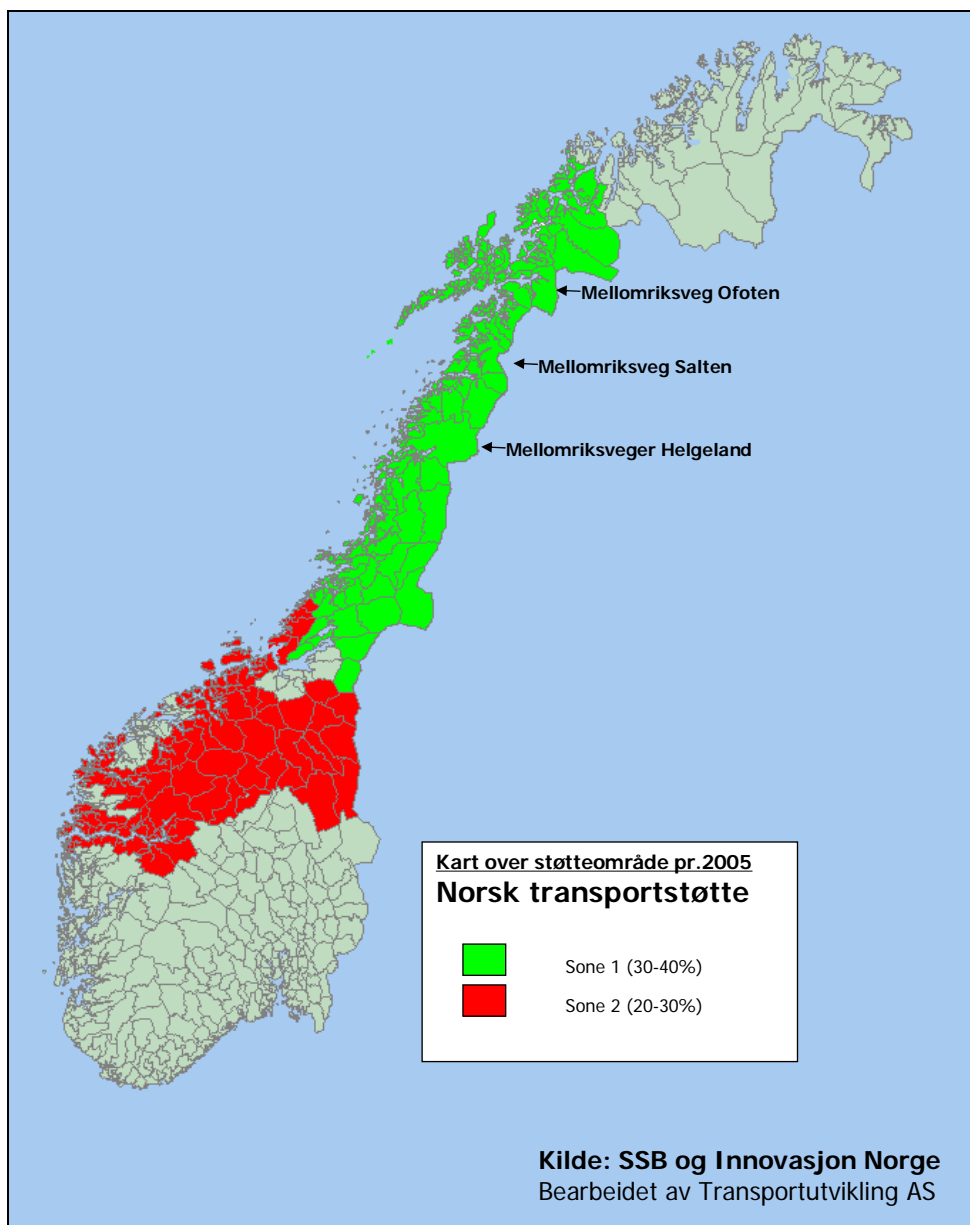
Figur 3-1: Oversikt over støtteområdet for den svenske transportstøtteordningen.

¹⁸ Satser og andre detaljer kan variere, men strukturelt er likheten påfallende.

Kartet i Figur 3-1 viser det geografiske virkeområdet for transportstøtteordningen i Sverige. Virkeområdet er inndelt i 4 subregioner, hvor en berettiges ulike støttesatser avhengig av geografi og transportavstand. Sverige hadde tidligere 5 soner. Sone 1 er avskaffet, og soneinndelingen starter fra sone 2.

I Sverige gjelder ordningen for hele/deler av länene Norrbotten, Västerbotten, Jämtland og Vesternorrland. I hovedsak er det samme støttesats innenfor en kommune. I enkelte tilfeller kan en enkeltkommune operere med flere støttesoner. På kartet er disse kommunene skravert med horisontale streker (fargekoder). Skraveringen viser ikke hvor i den enkelte kommune de forskjellige støttesoner avgrensnes. I regelverket er disse områdene definert eksakt (Församlingar, Kyrkobokföringsdistrikt osv.). Fra 10.7.2005 (jfr. SFS 2005:589) ble det foretatt noen justeringer der enkelte områder ble overført fra sone 2 til 3, og noen fra sone 4 til 5. Dette skjedde parallelt med en endring i satsene, jf. nedenfor.

Norge er inndelt i 2 soner, der Nordland ligger i sone 1 (høyeste sats). Se Figur 3-2.



Figur 3-2: Oversikt over støtteområdet for den norske transportstøtteordningen.

I Norge er det nordligste fylket (länet), Finnmark, og deler av Troms unntatt.¹⁹ Hele Nordland fylke er inkludert i det geografiske virkeområdet.

Tabell 3.1 viser begge lands soner og satser pr. 10.7.2005 og hvilke transportavstander som må oppfylles for å oppnå de forskjellige satser.

Til og med 9.7.2005 var de svenske satsene høyere. I sone 2 var satsen 15 %, i sone 3 25 % og i sone 4 var den 30 %. I sone 5 er satsen for transporter fra 401-700 km uforandret, mens satsen over 700 km er redusert fra 45 % til 30 %.

Tabell 3.1: Transportbidrag i Sverige og Norge – satser og soner pr. 10.7.2005.

Land		Norge		Sverige			
Sone		1	2	2	3	4	5
Fra km	Til km						
0	349	0 %	0 %	0%(*)	0%(*)	0%(*)	0%(*)
350	400	30 %	20 %	0%(*)	0%(*)	0%(*)	0%(*)
401	700	30 %	20 %	10 %	15 %	10 %	30 %
701	-	40 %	30 %	10 %	15 %	10 %	30 %

(*) I Sverige er det imidlertid mulig å støtte alle landtransporter, uavhengig av transportlengden på land, hvis landtransporten går til en havn på "Norrlandskusten" (og noen andre innlandshavner) under forutsetning av at det skjer en videretransport med lastefartøyer over en betydelig strekning ("betydande sträcka").

I hovedsak er reglene i begge land slik at en må operere med en minimum transportavstand før støtte kan oppnås. I Norge er minsteavstanden 350 km, mens Sverige opererer med minst 401 km. I hele det norske virkeområdet gis det økt støttesats ved lange transporter (over 700 km). I Sverige var dette tilfelle for sone 5 inntil 9.7.2005. I dag er satsene like innenfor de enkelte soner uavhengig av transportlengde. Sone 5, som er den nordligste sonen, hvor en også dekker innlandet av Sverige mot Helgeland i Norge, har imidlertid fortsatt en klart høyere sats enn øvrige soner.

Støttesatsene i Sverige kan etter de nye reglene (10.7.2005) synes noe lavere enn de norske satsene. De norske satsene er imidlertid ikke effektive (slik de fremgår av tabellen) i og med at det norske støttebeløpet blir redusert med et "bunnfradrag" tilsvarende det beløp det enkelte foretak oppnår i bagatellmessig støtte (ca. 270 000 NOK) pr. år. Ut fra en marginalbetragtning vil imidlertid Norge i enkelte tilfeller ha en høyere støttesats enn Sverige.

3.3.2 Varetyper og bransjer/næringer

Begge land segmenterer i bransjer/produkter som kan støttes. Likevel er det visse forskjeller m.h.t. hvilke bransjer/produkter de to landene ønsker å støtte.

I Norge er det bl.a. slik at næringer som etter ESA dommen i 1999 måtte betale full arbeidsgiveravgift f.o.m. 1.1.2000, ikke kan motta kompensierende transportstøtte (bl.a. diverse næringer innen energi og transport). Dette kan også bety at produkter som går fra Norge til Sverige, eller motsatt, vil kunne motta støtte i ett land men ikke det andre. For samhandel

¹⁹ Dette skyldes at transportstøtteordningen skal være en kompensasjon som ikke skal overstige økningen i arbeidsgiveravgift som følge av at den differensierte arbeidsgiveravgiften avvikles. Finnmark og Nord-Troms med en 0-sats for arbeidsgiveravgift vil således ikke kunne innvilges transportstøtte.

mellom Norge og Sverige skaper dette mulighet for strategiske tilpasninger, som vi ikke berører her.

Det er imidlertid viktig å understreke at mens Norge opererer med næringskategorier (NACE) som både får støtte ved inn- og uttransport, så grupperer Sverige på en annen måte. For inntransport definerer man positivt hva som støttes, mens en for uttransport lister opp det om *ikke* kan støttes. Se for øvrig vedlegg 2 og 3.

3.3.3 Bearbeiding i støtteområdet

Den svenske ordningen definerer presist at det skal være en ”betydande” bearbeiding i støtteområdet, dog med enkelte unntak (bl.a. et fastsatt kvantum av rundvirke for uttransport). Bearbeidingskravet i Sverige er i stor grad knyttet til at man ønsker å stimulere til videreforedling og verdiskapning i støtteområdet.

Norge har muligens samme intensjon, men benytter bl.a. begrepet ”egenprodusert” som et kriterium for å oppnå støtte. Denne forskjellen medfører imidlertid at Norge kan støtte transporter av produkter med ubetydelig bearbeiding, og som er unntatt i det svenske regelverket, for eksempel bryting av jernmalm og annen bergverksdrift.

3.3.4 Støtten er nasjonal

Internasjonale regler begrenser muligheten for at et land direkte kan støtte transporter i et annet land. Dette innebærer at reglene er lagt opp slik at det er transport på norsk jord/vann som kan støttes av Norge og tilsvarende i Sverige (svenske transportløsninger).

For internasjonale transporter innebærer dette at det er kun den nasjonale delen av transportstrekningen som støttes, under forutsetning at den nasjonale transportstrekningen er lang nok til å tilfredsstille kravene til transportavstand (jfr. avsnitt 3.3.1). Hvis den nasjonale fraktkostnaden ikke kan skilles ut direkte, skjer dette normalt ved en proratarisk beregning, jf. eksempel.

Eksempel på proratarisk beregning	
Case:	Landtransport av støtteberettiget produkt fra Helgeland til Danmark med bil der frakt betales av avsender på Helgeland.
Distanse i Norge:	1.000 km
Total distanse:	1.500 km
Total fraktkostnad:	NOK 10.000
Støttesats i Norge:	40 % (for frakt over 700 km)
Beregnet støtte og effektiv støttesats: $\text{NOK } 10.000 \times (1.000 \text{ km} / 1.500 \text{ km}) \times 0,4 = \underline{\text{NOK } 2.667} \approx 27\% (*)$	
<i>(*) Den effektive støttesatsen vil reduseres ytterligere som følge av reglene om fradrag for bagatellmessig støtte.</i>	

Både Norge og Sverige (og Finland) har imidlertid gjort unntak for sine naboland. For Norge gjelder unntaket for transporter til/fra Sverige og Finland. For Sverige gjelder unntaket for transporter til/fra Norge og Finland.

Unntaket innebærer imidlertid ikke at Sverige kan støtte en transport til Norge på samme måte som en transport internt i Sverige. Norge kan heller ikke støtte transporter i Sverige, selv om fraktbetaler er norsk. Regelverket gir kun rom for at transportdistansen i nabolandet kan tas med, slik at man samlet oppnår de nødvendige transportlengder (for eksempel 350 km i

Norge) for å oppnå støtte. Selve støtteberegning vil kunne skje på samme måte som i eksemplet ovenfor.

Det er viktig å merke seg at unntaket gjelder transport til/fra Sverige/Norge, *ikke* for transitt-operasjoner via nabolandet. Dvs. hvis en svensk bedrift benytter en norsk havn på transitt til England, vil ikke transportavstanden i Norge regnes med. Hvis for eksempel en bedrift i Nord-Sverige ligger ca. 346 km fra Riksgrensen (Umbukta) vil den ikke motta støtte for transitt via havnen på Mo i Rana til England, men den vil kunne motta støtte hvis sluttdestinasjonen²⁰ (kunden) er på Mo i Rana. For den svenske avsenderen stimuleres således ikke ordningen til transitt over en norsk havn, men heller en havn i Sør-Sverige. Tilsvarende vil kunne gjelde for en norsk bedrift med mulighet for transitt over Sverige til for eksempel Russland.

3.3.5 Annet

Noen andre momenter i regelverkene tas med nedenfor.

- I Norge støttes frakt med bil, båt, tog og fly. I Sverige er fly unntatt.
- Persontransport støttes verken i Sverige eller Norge.
- For å oppnå støtte må den enkelte forsendelse ha en minimumsvekt (kg) og transportkostnaden pr. år må utgjøre et visst minimum (kroner). Årlige kostnader lavere enn 25 000 SEK (Sverige) og 25 000 NOK (Norge) støttes ikke. Minimumsvekten er noe forskjellig i de enkelte land. I Norge må forsendelsen utgjøre minimum 20 kg, uavhengig av sone. I Sverige opererer man med 20 kg i sone 3 og 5, mens man i sone 2 og 5 må ha enkeltfor-sendelser på minimum 100 kg.
- Begge land gjennomfører en statlig administrasjon av ordningene. I Norge skjer dette i regi av Innovasjon Norge, mens NUTEK (Verket for Näringslivsutveckling) håndterer ordningen i Sverige.
- I Norge er det ikke mulig å få støtte fra den nye ordningen og den gamle fylkeskommunale ordningen samtidig. Den gamle transportstøtteordningen synes fortsatt å kunne opprettholdes, men rammene er svært små (ca. 5.5 mill. NOK).

3.4 Effekter av ordningene

Norge har pr. 2005 begrenset erfaring/historikk når det gjelder den nåværende transportstøtteordningen. Den norske ordningen har som kjent mange fellestrekk med den svenske ordningen, og her finnes en del erfaringsdata. Dette kapitlet vil behandle problemstillingen i 5 underpunkter:

- Erfaringer fra Norge
- Erfaringer fra Sverige
- Noen prinsipielle vurderinger og regneeksempler
- Konklusjoner

²⁰ De svenske reglene legger til grunn 350 km som en minimumsdistanse for å oppnå støtte. De svenske retningslinjene definerer videre avstanden fra Umbukta til Mo i Rana til å være 41 km. Dvs. 346 km + 41 km = 351 km.

3.4.1 Erfaringer fra den norske ordningen

Erfaringer fra den gamle fylkeskommunale ordningen vil ha mindre betydning for fremtiden siden rammene er kun 5,5 mill. NOK og fremtiden for ordningen kan være usikker. Dog mener Nordland fylkeskommune at det kan være gode muligheter for at den fylkeskommunale ordningen fortsatt opprettholdes.

2004 var det første året for den nåværende norske ordningen. Erfaringen er derfor svært begrenset. Søknadene er behandlet og Innovasjon Norge har avgitt rapport til Kommunal og Regionaldepartementet.

De antydde rammer for 2004 (ca. 200 mill. NOK) ble utnyttet med mindre enn 50 % (93,8 mill. NOK). I 2004 ble 238 bedrifter i 8 fylker tildelt støtte i Norge. Bedrifter i Nordland fylke fikk utbetalt 23,6 mill. NOK (25,1 %), noe som gjorde Nordland til største ”støttefylke” foran Sogn og Fjordane (24,7 %) og Møre og Romsdal (19,5 %). I Nordland var det 77 bedrifter som mottok støtte.

Støtten grupperes bl.a. på næringskoder avhengig av hvilken bransje man sorterer under. På landsbasis i Norge ble 36,5 % av støtten utbetalt til næringskode 27 (Produksjon av metaller) mens nest største næringsgruppe (Produksjon av kjemikalier og kjemiske produkter) hadde under 10 % av totalstøtten. Gruppen ”Produksjon av metaller” utgjorde kun 5 bedrifter. Store bedrifter mottok generelt en stor andel av støtten i 2004 siden 61 % ble utbetalt til bedrifter med mer enn 250 ansatte (11 % av antall bedrifter).

Siden bare ca. 50 % av forutsatt støtte ble utbetalt, opplyser Innovasjon Norge at dette kan skyldes at mange bedrifter ikke kjenner ordningen godt nok enda, samt at flere bedrifter kommer i betraktning som følge av bl.a. for korte transportavstander m.v. Mange av de mindre bedriftene vil nok også vurdere effekten av ordningen som liten som følge av at beregnet støtte må overstige bagatellmessig støtte og at beløpet er skattepliktig.

I avsnitt 3.2 har vi lagt til grunn at ”Norge på mange måter synes å ha adoptert den svenske ordningen, med få egenutviklede tilpasninger”. Selv om det er visse variasjoner i næringsstrukturen mellom Norge og Sverige, bør derfor de lange erfaringene fra Sverige kunne ha verdi for Norge, jfr. neste avsnitt.

3.4.2 Erfaringer fra den svenske ordningen

Det er gjort flere vurderinger av den svenske transportstøtteordningen, senest NUTEK’s rapport av 2004 (Transportbidraget, R2004:15). Vurderingen er gjort av Infraplan AB på oppdrag fra NUTEK, og er en ryddig fremstilling av vesentlige deler av ordningen. Det empiriske grunnlaget er bl.a. intervjuer med 35-40 foretak i støtteområdet.

Generelt

Hoveddelen av bedriftene er enige om at ordningen har en positiv effekt og at den er et nyttig regionalpolitisk virkemiddel. Dette er for så vidt ikke overraskende siden det er støttemottakerne som ble intervjuet. Det er mer overraskende at bare ca. halvparten av bedriftene mener at ordningen har stor betydning for foretaket.

Av de intervjuede foretak finnes det enkelte som har hele 4,4 % av omsetningen i form av transportbidrag. Et slikt bidrag vil for mange tilsvare hele resultatmarginen, hvilket er

betydelig. I de kommentarene som er gjort av det svenske konsulentforetaket angis imidlertid dette som lavt. Den dominerende transportformen som støttes er veitransport. Veitransporten utgjør (målt i tonn) bortimot 50 % mer enn sjø- og banetransport til sammen.

Det er videre spesielle bransjer som dominerer støttebildet. Dette er bransjer med lav bearbeidingsgrad, noe som kan tolkes å være på siden av det som var intensjonen med ordningen ("betydande bearbetning"). Ordningen synes ikke å bidra til dette siden den vesentligste del av støtten går til bedrifter/bransjer med lav bearbeidingsgrad. Bl.a. kan det nevnes at som følge av unntaksbestemmelser i regelverket har flere av industribedriftene selv påpekt at mange av de "norrländska sågverk" ikke videreforedler sine varer, men bare sender de til Sør-Sverige der videreforedling og verdiskapning skjer. Når bransjer som "tilvirkning av trevarer" (50 %), metallindustri, verkstedsindustri og transportmiddelbransjen dominerer, kan dette skyldes mange forhold, ikke bare skjevheter i regelverket, men også at selve næringsstrukturen reelt sett domineres av slike eksportbedrifter.

Det viser seg også at mesteparten av støttemidlene går til relativt få foretak og innenfor enkelte bedriftsstørrelser målt etter antall ansatte. Gruppen 50-99 ansatte dominerer og ca. 13 % av foretakene mottar 80 % av støtten. De 3 største bedriftene (0,38 % av antall bedrifter som får støtte) mottar 10 % av støttebeløpet.

I tillegg er det gjengitt en del kommentarer knyttet til enkelte forhold i ordningen som noen av bedriftene betrakter som uheldige. Dette gjelder bl.a. vektgrenser, særregler om ubehandlet trevirke, at noen bransjer ikke mottar støtte, at persontransport burde støttes, at biprodukter delvis er utelatt, at det er en forskjellsbehandling av foretak som ligger nært sonegrensene osv.

Det konkluderes også at selve transportstøtteordningen har liten betydning for videreforedling og prissetting av produkter, samt at ordningen ikke har betydning for målsettinger rundt likestilling og miljø.

Internasjonal transport/grensekryssinger

I forhold til mandatet i dette prosjektet er den grensekryssende, eller muligheten for grensekryssende transport, viktigst. Om lag halvparten av den svenske transportstøtten går til transportert til og fra Sverige. Dvs. internasjonal handel, der støttebeløpet kun vedrører den svenske delen av transportstrekningen. Siden kun innenlandske transportert støttes fullt ut, innebærer dette at de totale transportkostnadene ved eksport/import er vesentlig større enn de rent nasjonale transportert. Videre er Norge det dominerende eksport/importland for de støtteberettigede bedriftene, mens Danmark og Storbritannia kommer som nummer 2 og 3. Transportstøtte til/fra Norge alene utgjør nærmere 20 % av utenlandsdelen.

En av de viktigste kommentarene fra NUTEK's analyse (2004) er knyttet til næringslivets egen vurdering av hvordan transportstøtten burde fungere i forhold til norske havner:

"En överbäggande del av de intervjuade industriföretagen i bidragsområdet skulle vilja at transportbidraget även gällde för transportert utanför Sveriges gränser och först och främst via norska hamnar."

De svenske bedriftene peker på at avstanden til norske havner er betydelig kortere, og at dette bør gi både tids- og miljøgevinster. I forhold til utviklingen av grensekryssende transportert, i

begge retninger, er dette signaler en bør ta med seg, og som også kommenteres som en del av de mer prinsipielle vurderingene nedenfor.

3.4.3 Prinsipielle vurderinger og noen regneeksempler

Subsidier kan bidra til at den totale transportavstanden øker, som følge av at man stimuleres til nasjonale transportruter der det oppnås en lavere transportkostnad etter subsidier. Hvis man legger til grunn at transportkostnaden er en lineær²¹ funksjon der kostnaden varierer med transportavstanden (km) og prisen pr. enhet, vil man matematisk kunne illustrere dette på følgende måte før skatt:

Notasjoner:

p	=	Transportkostnad pr. transportert <u>enhet</u> pr. km
s	=	Subsidiesats
A	=	"Optimal" avstand uten subsidier
A^s	=	"Optimal" avstand med subsidier
pA	=	Total transportkostnad uten subsidier
$pA^s (1-s)$	=	Total transportkostnad med subsidier

Ved å sette den subsidierte transportkostnaden ($pA^s (1-s)$) lik den usubsidierte (pA)

$$pA = pA^s (1-s)$$

og løse ligningen m.h.p. avstanden man kan forsvare etter subsidieringen (A^s)

$$A^s = pA/(1-s) \times 1/p = A/(1-s)$$

ser man at den subsidierte transportruten vil foretrekkes under ellers like vilkår, fordi den gir en lavere pris. Jo høyere subsidiesats (s), desto lengre kan "omveien" være før man kostnadsmessig kommer i disfavør i forhold til en usubsidiert rute.

Når ordningene i tillegg er nasjonale, gis det et direkte økonomisk incitament til å velge en lengst mulig nasjonal rute som en del av den totale avstanden, fremfor en internasjonal rute som totalt sett kan være både kortere og ha andre kvaliteter, men hvor man mister subsidielementet.

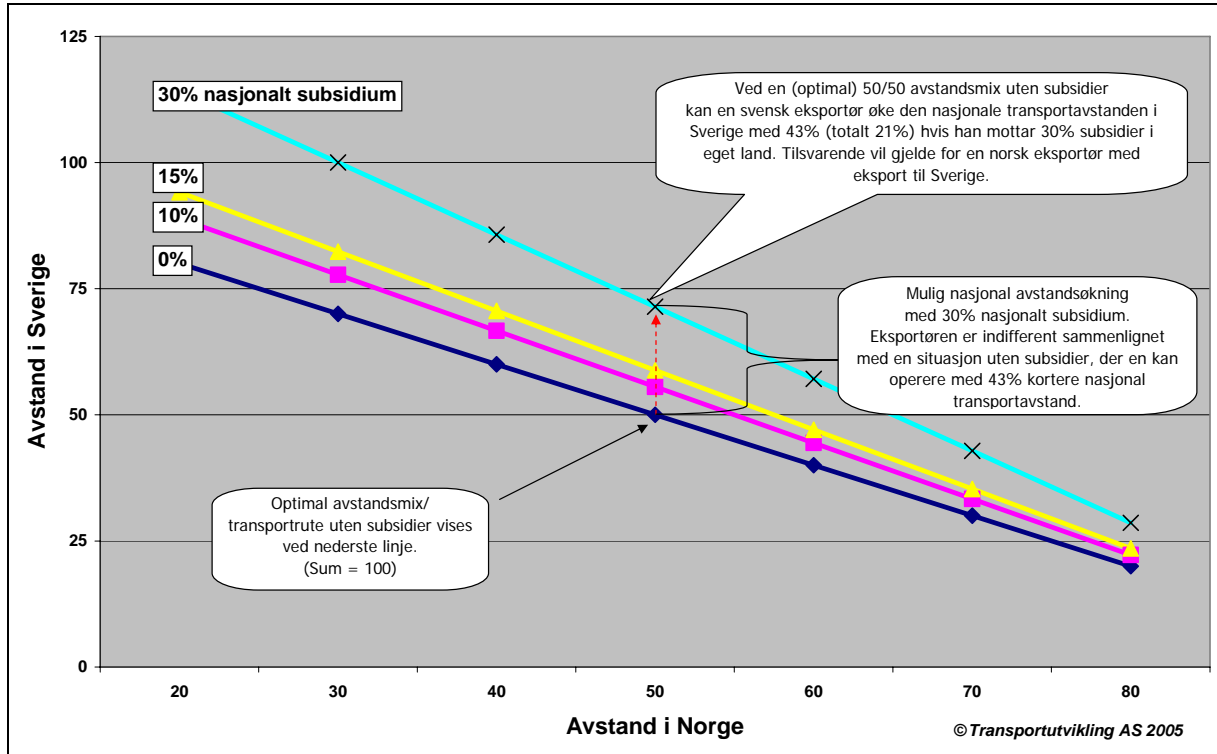
Subsidiene vil således kunne påvirke "mixen" i transportavstand mellom landene og dermed også i mange tilfeller den totale transportavstanden. Dette gjelder både når kun ett land har subsidier, at subsidiemottaker bare mottar subsidier i ett land eller at subsidiesatsene er forskjellige. Resonnementet forutsetter at den usubsidierte transportprisen og andre kvalitative transportkriterier ikke avviker betydelig i de respektive land.

Figur 3-3 nedenfor viser en situasjon for en svensk eksportør som eksporterer til Norge. Etter at Norge innførte tilsvarende støtte som Sverige i 2004, kunne eksemplet like gjerne ha vist en norsk eksportør.

De to aksene viser henholdsvis transportavstand i kilometer i Norge (horisontal) og Sverige (vertikal). Den nederste (blå) linjen viser forskjellige sammensetninger av transportavstand i

²¹ Oftest vil dette være en degressiv funksjon.

Sverige og Norge, avhengig av det konkrete transportoppdraget. I eksemplet har vi lagt til grunn at den totale transportlengden alltid er 100 (ikke kilometer men en slags indeks) og at den alltid er minst 20 i et land. I eksemplet som er kommentert i figuren vil den beste (optimale) ruten for denne konkrete transporten (tenkt tilfelle) være at en har lik avstand i begge land (50/50), når subsidier *ikke* utbetales.



Figur 3-3: Prinsippskisse av virkningen av transportstøtte på valg av transportrute.

Den svenske eksportøren mottar bare subsidier i eget land og han kan motta 10 %, 15 % eller 30 %, etter de nye reglene pr. 10.7.2005, avhengig av hvor han er lokalisert og at den totale transportdistansen er over 400 km.

De fire linjene viser henholdsvis 0 %, 10 %, 15 % og 30 % nasjonal subsidiesats. I dette tilfellet er det subsidier i Sverige og ikke i Norge. Jo høyere subsidiesatsen er i et land, desto mer kan en øke transportavstanden i dette landet uten at en kommer negativt ut i forhold til en usubsidiert rute. Ved å ta utgangspunkt i eksemplet ovenfor der transportdistansen utgjør 50 % i hvert land, vil en med 30 % subsidium kunne øke transportlengden på den subsidierte strekningen med ca. 43 %. Den totale transportdistansen vil øke med ca. det halve. Jo større andel av transporten som gjennomføres i det subsidierte landet, desto mer kan den totale transportdistansen økes. Hvis den subsidierte ruten (med lang avstand) i tillegg representerer en svakere miljøprofil (ved at man for eksempel benytter bil framfor båt/tog), vil det i tillegg kunne oppstå uønskede eksterne kostnader.

Nedenfor tas det utgangspunkt i to transport-/handelskategorier hvor samarbeid mellom Norge og Sverige bør oppfattes som positivt. Dette er:

- Ren eksport/import mellom de to landene uten at et tredjeland involveres.
- Eksport/import til et tredjeland der nabolandet benyttes som transittland.

Vi har tatt utgangspunkt i tre eksportbedrifter, to i Norge og en i Sverige. Vi har ikke benyttet navn på bedriftene, men de er lokalisert i de soner hvor de faktisk hører hjemme. Eksemplene er som følger:

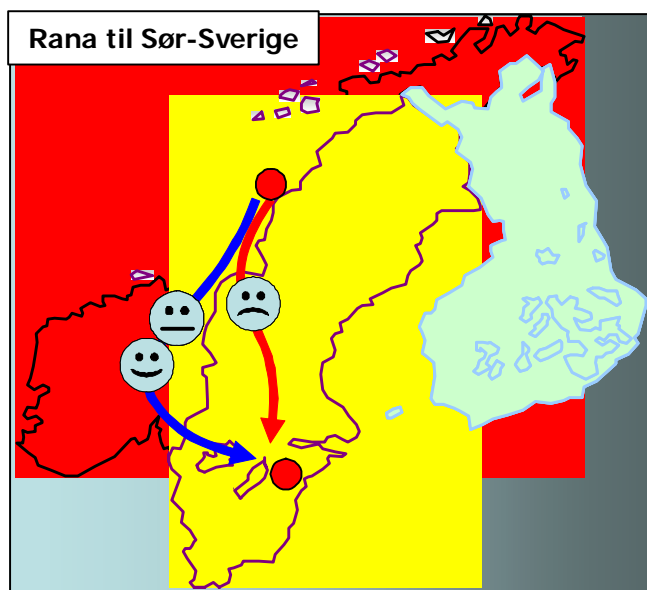
- *Norsk eksport:* En bedrift fra Rana eksporter til Sør-Sverige (Stockholm) og en bedrift fra Vefsn eksporterer til Russland (Moskva).
- *Svensk eksport:* En bedrift fra Sorsele eksporter til Skottland (Aberdeen).

Eksemplene er ikke generelt gyldige fordi vi kun har sammenlignet to alternative transportveier for hver transport. De transportveier som er sammenlignet vises på figurene med ”smilefjes” for den transportrute subsidiene favoriserer og det motsatte ansiktsuttrykk for den rute som taper i subsidiesystemet.

De prisene som er benyttet i eksemplene kan ikke anvendes generelt da de vedrører en helt konkret transport som i enkelte tilfeller kan være et antall paller, en container osv. Formålet er ikke å vise priser, men at subsidiesystemet kan bidra til å favorisere nasjonale ruter i de tilfeller at markedsaktøren har valget mellom en nasjonal og en internasjonal rute.

Norsk eksport til Sverige

Eksemplet viser en transport som representerer en ren samhandel mellom Norge og Sverige, ved at en bedrift fra Rana eksporter til Sør-Sverige (Stockholm).



Sammenligningen er basert på to alternative jernbaneruter. En kort rute i Norge via Storlien (Meråkerbanen) og en lang rute i Norge via Charlottenberg.

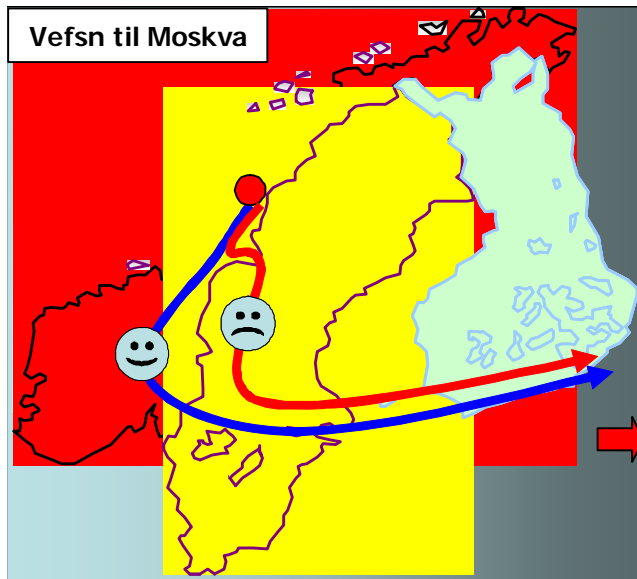
Andre valg er også mulig, bl.a. sjøtransport via havnen på Mo i Rana og biltransport over Umbukta. En grensekryssing over Umbukta vil etter innføringen av subsidier i Norge være lite aktuell siden man bare oppnår subsidier for ca. 40 km av en total transportdistanse på 1 200 – 1 500 km (en effektiv subsidie på ca. 1 %).

Tema		Norsk eksport til Sverige						
Fra		Mo						
Til		Sør-Sverige						
	Rute	Tr.middel	Km	Pris/km	Subsidium	Bruttopris	Subsidium	Nettopris
Svensk rute	Mo-Storlien	Tog	537	8,00	40 %	4 293	1 717	2 576
	Storlien-Stockholm	Tog	712	8,00	0 %	5 696	0	5 696
	SUM		1 249		17 %	9 989	1 717	8 272
Norsk rute	Mo-Charlottenberg	Tog	1 032	8,00	40 %	8 256	3 302	4 954
	Charlottenberg-Stockholm	Tog	439	8,00	0 %	3 512	0	3 512
	SUM		1 471		28 %	11 768	3 302	8 466

Den ruten som maksimerer transportavstanden i Norge ("Norsk rute") er ca. 18 % lengre enn den "svenske ruten". Under ellers like vilkår burde markedsaktøren valgt den korteste ruten. Subsidiene bidrar imidlertid til å utviske forskjellen og etter subsidier vil alternativene komme omtrent likt ut. I dette konkrete tilfellet vil man også kunne oppnå relativt høye norske subsidier også for den korte norske ruten (så lenge man ikke transporterer over Umbukta). For denne konkrete transporten er den effektive subsidieandelen ca. 17 % for den korteste ruten og 28 % for den lengste.

Norsk eksport til Russland med transitt over Sverige

Eksemplet viser en transport fra Norge (Vefsn) til Russland (Moskva), hvor det er aktuelt å benytte Sverige som transittland.



Sammenligningen er også i dette tilfellet basert på to alternative jernbaneruter. En kort rute i Norge via Storlien (Meråkerbanen) og en lang rute i Norge via Charlottenberg. Deretter benyttes fergeforbindelsen Stockholm-Turku (Åbo) for videre jernbanetransport til Moskva.

Også i dette tilfellet er andre rutevalg mulig, bl.a. sjøtransport via havnen på Mo i Rana, biltransport over Umbukta m.v. Transportveien over en sydlig grensekryssingsstasjon (Charlottenberg) er ca 7 % lengre enn alternativet over Storlien. Gitt et visst minimumsvolum og en

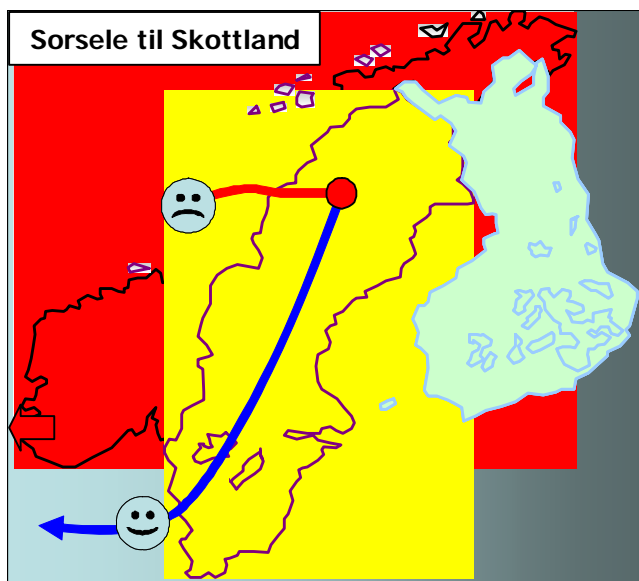
fornuftig retningsbalanse på togtransporten, vil transportveien over Storlien også være prismessig gunstig. Som følge av transportlengden vil man oppnå norske subsidier ved begge alternativer, men siden dette er en transittoperasjon der endestasjonen *ikke* er i Sverige, vil den norske subsidiedelen bli redusert fra 40 % til 30 %. Dette fordi avstanden i Norge er mindre enn 700 km.

Tema		Norsk transitt over Sverige (eksport)						
Fra		Mosjøen						
Til		Moskva						
		Tr.middel	Km	Pris/km	Subsidium	Bruttopris	Subsidium	Nettopris
Svensk rute	Mosjøen-Storlien	Tog	442	8,00	30 %	3 536	1 061	2 475
	Storlien-Stockholm	Tog	712	8,00	0 %	5 696	0	5 696
	Stockholm-Turku	Togferge	570	8,00	0 %	4 560	0	4 560
	Turku-Moskva	Tog	1 311	8,00	0 %	10 488	0	10 488
	SUM			3 035		4 %	24 280	1 061
Norsk rute	Mosjøen-Charlottenberg	Tog	937	8,00	40 %	7 496	2 998	4 498
	Charlottenberg-Stockholm	Tog	439	8,00	0 %	3 512	0	3 512
	Stockholm-Turku	Togferge	570	8,00	0 %	4 560	0	4 560
	Turku-Moskva	Tog	1 311	8,00	0 %	10 488	0	10 488
	SUM			3 257		12 %	26 056	2 998

Etter subsidieringen snus prisbildet opp ned. Den lange norske ruten blir billigere, som følge av at den maksimerer norske subsidier. Den effektive subsidiesatsen for den "lange" ruten blir i dette tilfellet 3 ganger høyere enn for den korte ruten. En grensekryssing i nordområdene (Nord-Trøndelag eller Helgeland) kommer dårligere ut enn alternativer lengre sør i Norge.

Svensk eksport til Skottland med transitt over Norge

Dette eksemplet viser en tenkt bedrift i Nord-Sverige (Sorsele) med eksport til Skottland (Aberdeen). I dette tilfellet må sjøtransport benyttes. Ved regulære ruter vil normalt sjøtransport være billigere enn landtransport pr. distanseenhet. Markedsaktørene vil derfor ofte



forsøke å maksimere sjødistansen i sitt ruteopplegg, gitt at subsidier ikke er involvert og det ikke er en urimelig avstandsforskjell mellom sjøruten og landruten. I dette eksemplet er det aktuelt å benytte Norge som transittland (via en norsk havn).

Sammenligningen er basert på to alternative intermodale ruter. En lengre (+13 %) nasjonal rute i Sverige via havnen i Göteborg, og en kortere internasjonal rute via havnen i Mo i Rana. Flere rutevalg er også mulig i dette tilfellet, bl.a. bruk av andre norske og svenske havner.

Ved å forutsette at biltransporten til Mo i Rana er 35-40% dyrere pr. km enn togtransporten via Sverige og båttransporten over Mo i Rana er 20 % dyrere pr. km enn over Göteborg, så vil fortsatt prisen via Norge/Mo i Rana være 12-13% lavere.

Tema		Svensk transitt over Norge (eksport)						
Fra		Sorsele						
Til		Aberdeen						
		Tr.middel	Km	Pris/km	Subsidium	Bruttopris	Subsidium	Nettopris
Svensk rute	Sorsele - Göteborg	Tog	1 252	8,00	30 %	10 016	3 005	7 011
	Göteborg-Aberdeen	Båt	857	5,00	0 %	4 287	0	4 287
	SUM		2 109		21 %	14 303	3 005	11 299
Norsk rute	Sorsele - Umbukta	Bil	221	11,00	0 %	2 431	0	2 431
	Umbukta-Mo	Bil	41	11,00	0 %	451	0	451
	Mo-Aberdeen	Båt	1 604	6,00	0 %	9 623	0	9 623
	SUM		1 866		0 %	12 505	0	12 505

I virkeligheten er det fullt mulig å finne vesentlig billigere bilfrakter enn dette og prisforskjellen kunne vært en annen. At sjøfrakten fra Mo i Rana er høyere er ikke urimelig som følge av at Göteborg er en stor og effektiv havn, men det er ingen selvfølge at prisen skal være vesentlig bedre i Göteborg når destinasjonen er i Skottland. Dette er imidlertid ikke viktig for denne illustrasjonen og prisene er ikke eksakte markedspriser.

Etter subsidieringen snus prisbildet, og den ”lange” svenske løsningen blir 10 % billigere enn den korteste. Dvs. prisbildet snus i favør av den nasjonale svenske løsningen. Den 13 % lengre nasjonale ruten maksimerer svenske subsidier. Den effektive subsidiesatsen for den svenske ruten blir 21 % og 0 % for den norske. Avstanden fra Sorsele til Mo i Rana er kortere enn det som kreves for å oppnå nasjonale svenske subsidier. En transport over havnen i Trondheim vil utløse noe svenske subsidier, men over nærmeste havn oppnås ingen subsidier.

3.4.4 Annet

En endring i transportstøtten vil imidlertid i liten grad kompensere for mange av de øvrige faktorer som påvirker transportkostnader, tid og kvalitet på Nordkalotten. Dette kan være forhold som lave frekvenser, for små volumer for å forsvare god kapasitetsutnyttelse, svakheter i transportinfrastruktur, kompetanse osv.

3.5 Konklusjoner – grensekryssende transporter

Selv om et regelverk er omfattende og detaljert, vil det alltid representere en forenkling av virkeligheten. Subsidiar gir derfor ofte sideeffekter i forhold til det som er intensjonen med ordningen. Transportstøtteordningene virker kostnadsreduserende for *utvalgte* bedrifter i *utvalgte* regioner, for *utvalgte* transportmidler/-former og for *utvalgte* transportveier.

For transportintensive bedrifter som tilfredsstill disse utvalgskriteriene fullt ut vil en kunne oppnå til dels betydelige transportkostnadsreduksjoner. Spesielt vil dette gjelde bedrifter som benytter en nord-sør transportløsning i eget land. For slike bedrifter vil subsidieordningene bli godt mottatt fordi man ser en direkte effekt på bunnlinjen. Andre bedrifter kan være misfornøyde fordi de ikke omfattes av ordningen. Noen aktører vil kanskje se direkte negative effekter mens andre kan ha vanskelig for å se virkningene.

Når det gjelder grensekryssende øst-vest transporter, herunder transportkjøpers fleksibilitet til å benytte transportløsninger i nabolandet (også nord-sør)²², ser ordningene ikke ut til å stimulere til større grad av grensekryssing og samhandel enn absolutt nødvendig. Så lenge det bare finnes en alternativ transportløsning øst-vest, vil ordningene isolert sett neppe ha negative effekter. Så lenge det finnes alternativer, vil man ha mulighet til å optimalisere innenfor det regelverk som finnes.

For regioner i Nord-Norge som har ambisjoner om å bygge opp intermodale knutepunkt-havner og styrke øst-vest transporter kan subsidiene virke negativt. For prosjekter som satser på øst-vest transporter over havner i Bottenviken, vil tilsvarende problemstillinger oppstå.

Subsidiene bidrar til å vri ”avstandsmixen” mellom landene, og subsidiene favoriserer nasjonale aktører fordi ordningene er nasjonale. Norske bedrifter vil kunne velge den ruten som maksimerer transportavstand i Norge og svenske bedrifter velger tilsvarende for svenske transportveier. Man utnytter ikke nødvendigvis infrastrukturen og transportløsninger der det er mest rasjonelt, for eksempel fleksibilitet ved ledig kapasitet i nabolandet.

Transportstøtteordningenes uheldige sidevirkninger i forhold til øst-vest transporter har vært påpekt i tidligere utredninger. I svensk offentlig dokumentasjon (SOU 1997:94, konkurranseneutralt transportbidrag, kapittel 5.9) beskrives følgende:

”Tankegangen bakom det nuvarande transportbidragets utformning är att företag i norra delen av Sverige har högre transportkostnader för att konkurrera om marknader i syd- och mellansverige. Motsvarande bidrag ges med olik utformning till företag i Norge och Finland. Bidraget förstärkar därmed ett nord – sydligt nationellt transportmönster i de tre länderna. Företag som konkurrerar på marknader i öst –

²² Det er gjort et unntak for transportløsninger som går fra en plass i Norge til en annen, men som går via Sverige, for eksempel ARE-toget. Dette vil oppnå støtte som en nasjonal transport.

västlig riktning på samma avstånd erbjuds därmed inte motsvarande bidrag. Givetvis är den nationella begränsningen här ett avgörande motiv.”

Da kun Sverige hadde nåværende subsidieordning (frem til 2004) begrenset man svenske bedrifters bruk av norske løsninger. Når en har fått tilsvarende ordning i Norge, begrenser en norske bedrifters bruk av svenske løsninger. Man kan hevde at innføringen av den norske løsningen ikke har bidratt til å styrke norsk-svensk samhandel, og transittoperasjoner i særdeleshet.

Transportstøtten er som beskrevet nasjonal, og man stimuleres til å velge nasjonale nord-sør transportløsninger fremfor grensekryssende løsninger. Ut fra utelukkende nasjonale politiske motiver finnes det nok gode begrunnelser for slike løsninger, men sidevirkningene framkommer bl.a. som sementering av gamle transportveier styrt av støtteordningenes struktur. Selv om det er gjort visse tillempinger for transport mot naboland er dette neppe tilstrekkelig til en effektiv initiering av øst-vest transporter. Transportstøtten er imidlertid bare ett av de forhold som påvirker vareeierens valg av transportveier.

4. FORHOLD AV BETYDNING FOR TRANSPORTSTRØMMENE

Som et utgangspunkt er det viktig å presisere at all transportvirksomhet kan betraktes som en *avledet* aktivitet. Transport av varer og personer er et resultat av aktiviteten i næringslivet og private husholdninger. Undersøkelser viser at trafikkvolumendringer er relativt nært korrelert med endringer i brutto nasjonalprodukt (BNP). I en diskusjon om transportstrømmene og mulige endringer i disse, må således fokus rettes mot de forhold som er med på å *skape* trafikk samt forhold som kan virke *hemmende* på næringsutvikling, handelssamarbeid og derigjennom transportomfanget.

I tilknytning til utviklingen av det svensk-norske handelssamarbeidet ble det på konferansen ”Grenseforum 2005”, et arrangement i samarbeid med Innovasjon Norge, NUTEK og InterregIIIa Sverige-Norge, spesielt fokusert på følgende forhold som sentrale i handels-sammenheng:

- Utfordringen med å koble de ulike nettverk og ikke minst å løfte nettverksarbeidet fra informasjons- og erfaringsutveksling til konkrete resultatrettede prosjekter. Det gjelder da å finne frem til prosjekter med norsk-svensk spisskompetanse som energi- og miljøteknologi, informasjonsteknologi, bioteknologi, design og byggeteknikk, næringsmiddel-forskning, utvikling av lettvektsmaterialer etc. Ved et mer utstrakt samarbeid er det mulig å dele høye utviklingskostnader og skape nettverk for forskning og innovasjon og på den måten skape næringslivsclustere for videre kommersiell utnyttelse.
- En rekke nettverk er opprettet ved hjelp av Interreg-finansiering og det er viktig at disse får en mulighet til å utvikle seg videre. Et instrument i denne forbindelse er det nye programmet for Svensk-Norsk Næringslivs Samarbeid (SNNS). Det er stor interesse for programmet og ved første søknadsrunde i 2005 kom det inn 62 søknader på til sammen 93 mill. NOK. Utvikling av nye virkemidler for oppstart og drift av nye norsk-svenske innovasjonsprosjekter er en utfordring for å skape en ”grenseløs” region for kompetanse, ideer, kapital, mennesker og produkter.
- Behovet for lett tilgjengelig informasjon om norsk-svensk næringsliv, regelverk og markedsmuligheter, ble også understreket. En informasjonstjeneste etter modell av Grensetjenesten som i dag i første rekke retter seg mot individer, burde derfor etableres også på næringslivets område – spesielt rettet mot små og mellomstore bedrifter (SMB).

I følge norsk-svensk handelskammer beløp norsk-svensk samhandel seg til 120 milliarder NOK i 2003. Sverige er Norges viktigste eksportmarked mens Norge er Sveriges tredje viktigste eksportmarked. Det er ca. 2 000 svenske datterselskaper Norge mens det er om lag 1 000 norske datterselskaper i Sverige. Det er klart at disse forholdene gjør at det blant annet er viktig å utvikle effektive transportkorridorer mellom landene, ikke minst i nord, der transportinfrastrukturen er dårligst utbygd og avstandene er størst.

Videre i dette kapitlet vil vi fokusere på de synspunkter som bedrifter på Helgeland og i Västerbotten har angående betydningen av mellomriksvegene og potensialet for økt samarbeid over grensen, samt forhold som eventuelt virker hemmende på et samarbeid.

4.1 Nåværende og framtidig næringslivssamarbeid mellom Helgeland og Västerbotten

Basert på våre intervjuer samt tidligere undersøkelser, blant annet Alsos m.fl. (1995), vil vi trekke fram en del forhold som vil kunne ha betydning for det framtidige næringslivssamarbeidet mellom aktører i Västerbotten og på Helgeland. Dette vil være faktorer som både virker positivt og negativt. Til slutt vil vi sammenfatte beskrivelsen i en enkel SWOT-matrise.²³

Et inntrykk vi sitter igjen med er at det ennå er en god del bristende kunnskap om hva som finnes på den andre siden av grensen. Det kan imidlertid virke som om både næringslivet og offentlige aktører i Mo i Rana er mer orientert mot Västerbotten enn det Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund er. Dette kan blant annet skyldes en kombinasjon av beliggenhet, næringsstruktur og en viss tradisjon for grensehandel fra tidligere tider. Rana er den største kommunen på norsk side av grensen og det industrielle tyngdepunktet, med et integrert miljø av tungindustri med tilhørende støttenæringer.

Det finnes utvilsomt flere personer i kommuneadministrasjoner og næringssetater både i Västerbotten og på Helgeland som har en del kontakter over grensen og som mener å ha rimelig god oversikt over næringslivet på ”den andre siden”. Utfordringen er imidlertid å formidle denne kunnskapen videre til den enkelte bedrift og bedriftsleder i regionen. Selv om kontakt både på politiker- og administrasjonsnivå, med innlagte bedriftsbesøk utvilsomt har en viktig misjon, er denne type aktiviteter ikke tilstrekkelig til at alle bedrifter i Västerbotten som kan ha interesse av et nærmere næringslivssamarbeid vestover, får den informasjonen de trenger.

Som på Helgeland, er det vanlige mønsteret hos næringslivet i Västerbotten, å samarbeide nord-sør i Sverige, altså mellom Nord-Sverige og Sør-Sverige. Sett fra Storuman går imidlertid det meste av kontakter i øst-vest retning, da Umeå har flere typer senterfunksjoner i forhold til kommunene lenger vest i landet. I Storuman blir også potensialet for forbindelseslinjer til Helgeland sett på som positivt, da Umeås dominerende posisjon av enkelte oppfattes som noe hemmende. Med samarbeid vestover mot Helgeland, ser næringslivet lengst vest i Västerbotten muligheten til en større grad av selvstendighet. Avstanden fra Storuman til Mo i Rana er kun marginalt lengre enn avstanden fra Storuman til Umeå.

I Västerbotten er, ikke uventet, kjennskapet til næringslivet på Helgeland størst i innlandet og avtar stort sett med økende avstand til grensen. I de store befolkningskonsentrasjonene rundt Umeå og Skellefteå, er kunnskapen om hva som finnes av næringsliv på Helgeland minimal, og holdningen til samarbeid og samhandling må kunne betegnes som avventende. Synspunktene er stort sett at ”tyngden” i næringslivet, eller heller mangelen på ”tyngde”, gjør at det ansees som lite å hente på Helgeland for bedrifter langs kysten i Västerbotten. Holdningen når en kommer lenger inn i landet, er også at det vil være mest å hente på en fortsatt orientering mot resten av Sverige samt større utenlandske markeder. Interessen for å utvide kontaktene mot Helgeland er imidlertid i stor grad til stede i disse områdene på tross av denne mer overordnede holdningen.

Ellers er en del av bedriftene både i Västerbotten og på Helgeland opptatt av at det burde finnes et nettsted der en kunne finne opplysninger om hva som eksisterer av markeder og samarbeidsmuligheter på den andre siden av grensen. Det er også viktig at det skapes

²³ En SWOT-matrise er en firefeltstabell som beskriver sterke sider, svake sider, muligheter og trusler relatert til en bedrift eller region. (Engelsk: **S**trengths, **W**eaknesses, **O**pportunities og **T**reaths).

møteplasser der bedriftsledere kan treffe hverandre ansikt til ansikt, slik at personlige relasjoner kan bygges.

Her må det nevnes at ”Crossroad” (www.kvarken.com) på mange måter fungerer som et slikt nettsted. Crossroad Kvarken er et prosjekt som har som formål å stimulere til næringsvirksomhet og samarbeid mellom foretak og organisasjoner på Helgeland, Västerbotten samt Österbotten i Finland. Prosjektet eies av Företagarnas Riksorganisation i Västerbotten og har eksistert siden 2000. Prosjektet inngår i Interreg IIIA Kvarken-MittSkandia programmet. Prosjektet har utviklet en markeds plass på Internet www.kvarken.com/document.asp som fungerer som et arbeids- og kontaktredskap for næringsliv og andre interessenter i regionen. Markeds plassen er blitt markedsført gjennom prosjektet siden våren 2002. Forventningene til prosjektet er at denne markeds plassen i løpet av de nærmeste årene kommer til å inneholde flere tusen bedrifter, kommuner, organisasjoner og prosjekt. Således skulle nå den elektroniske møteplassen på mange måter være etablert. Spørsmålet er om den vil ha noen avgjørende betydning i forhold til utviklingen av handelen øst-vest.

På begge sider av grensen finnes det rimelig sterke industrielle miljø, konsentrert til noen industristeder. Vi vil fremheve følgende områder som spesielt interessante i tilknytning til økt handelssamarbeid og derigjennom økt trafikk:

Matvarer. Norske fiskeprodukter støter i dag på få handelshindringer. Produksjonen fra den norske oppdrettsnæringen vokser, og det er et stort marked i Europa og Russland. Det foregår en betydelig produksjon på Helgeland, og for denne produksjonen ligger det godt til rette for å benytte E12 som eksportåre. Transporten av *ferske* havbruksprodukter, laks, torsk, blåskjell m.m., går i dag i all hovedsak som dør-til-dør transport med bil og mesteparten av eksporten er hel fisk for videre foredling. Danmark og Frankrike er de viktigste mottakerlandene, men en god del av produksjonen i Nordland går også til kunder i Sverige, Eidhammer et. al. (2002). Havbruksnæringen er stort sett fornøyd med dagens transportløsninger. Det som framheves som problematisk ved dagens logistikkopplegg, er regularitetsproblemer knyttet til ulike flaskehalsen i vegnettet som øker risikoen for at uforutsette forsinkelser skal inntreffe. Når regulariteten ved bruk av E12 forbedres ved åpningen av tunnelen under Umskaret høsten 2006, ligger det således godt til rette for en økt bruk av denne veien.

Metallproduksjon og metallbearbeiding. På Helgeland finnes det en betydelig metallindustri som produserer ferroprodukter og aluminium. På svensk side finner vi næringer som benytter metall som råstoff, primært innenfor verksted- og mekanisk industri. I tillegg finnes det bedrifter som driver med metallgjenvinning. Innenfor disse næringene er relasjoner mellom metalleverandører og brukere sterke og preget av etablerte forbindelser. De svenske brukerne av metall framstår som et komplekst marked preget av etablerte forbindelser. De norske metallprodusentene er avdelinger i konsern. Disse avdelingene har tradisjonelt overlatt markedsføring til sine hovedkontorer i sør, mens de selv har vært orientert mot produksjon av standardprodukter. Strukturene følger altså de tradisjonelle nord-sør mønstrene.

Selv om smelteverkene på Helgeland er et forholdsvis stort potensielt marked for verkstedindustrien i Västerbotten, ligger ikke veien uten videre åpen for svenske bedrifter med ønske om å etablere seg i nye markeder. Lokal verkstedindustri er svært konkurransedyktig både på pris og kvalitet innenfor et vidt spekter av varer og tjenester. Når oppdragene er så store, eller krever kompetanse av en slik art at konsernbedriftene er nødt til å søke utenfor regionen, går konsernbedriftene ofte til større verkstedindustrimiljø lenger sør i Sverige, før de tar kontakt med aktuelle bedrifter i Västerbotten og/eller på Helgeland. Slik deler av prosessindustrien på

Helgeland oppfatter verkstedmiljøene i Västerbotten, ligger disse miljøene for langt unna i forhold til de mindre oppdragene, samtidig som miljøene er for små til å nå opp i konkurransen om de store oppdragene.

Det skjer imidlertid endringer i disse næringene, der metallprodusentene på norsk side av grensen tilpasser seg nye markedsbetingelser for kraft, noe som stimulerer interessen for innovasjon og produktutvikling. På lengre sikt kan dette åpne for nye samarbeidskonstellasjoner basert på produktinnovasjoner. Også innenfor metallgjenvinning er det et stort potensial for økt øst-vest samarbeid.

Trevarer og treforedling. Når det gjelder trevarer og treforedling er situasjonen den motsatte som for metall, da det er norsk industri som benytter svenske råvarer. Her eksisterer det i dag en betydelig handel over grensen; en handel som kan videreutvikles og styrkes, blant annet med større salg av ferdigprodukter tilbake til Västerbotten fra Helgeland. Transportmulighetene finnes, i og med at mange av kjøretøyene som leverer trelast til Helgeland, returnerer uten returlast. Her jobbes det aktivt av flere bedrifter for å utnytte den transportkapasiteten som trelasthandelen genererer til frakt av andre produkter. Det er også stor interesse på Helgeland for å dreie transporten av trevirke fra Västerbotten vestover, slik at uttransporten kan gå via havnene på Helgeland i stedet for at utskipning skjer fra havner i Sør-Sverige.

Fra vår involvering i andre prosjekter vet vi blant annet at treindustrien i Västerbotten vurderer import av trelast fra Nord-vest Russland med skip til Mo i Rana og/eller Mosjøen for videretransport til Sverige med vogntog. Her er det store muligheter for å oppnå synergier med dagens transport, da et betydelig antall vogntog returnerer tomme fra Helgeland til Västerbotten; opp til 40 pr. uke i henhold til gjennomførte trafikktegninger.

Verkstedindustri, IKT og forretningsmessig tjenesteyting. Mens den norske industrien er en råstofforientert prosessindustri, er den svenske større, mer avansert samt at den har en sterkere utviklet og differensiert struktur av støttenæringer. Dette gjelder først og fremst svensk verkstedindustri samt forretningsmessig tjenesteyting. Verkstedindustrien i Västerbotten konkurrerer delvis med industrien på Helgeland om leveranser til kunder i Nordland. Her har bedriftene på Helgeland et kostnadsfortrinn pga. nærhet. IKT er også et område der det ligger godt til rette for samarbeid. Her finnes det flere sterke miljøer på begge sider av grensen. Man kan også se for seg en kobling mellom IKT-miljøene og verkstedindustrien, da den infrastrukturen som er nødvendig for å få til et samarbeid allerede er på plass. I tilknytning til framtidig olje- og gassutvinning utenfor Nordlandskysten, vil det åpnes muligheter for mekanisk industri i Västerbotten når det gjelder leveranser til utbyggingen. I tillegg vil også gassleveranser til de større industrielle miljøene i Västerbotten være et framtidsscenario som vil kunne legge grunnlaget for et fruktbart øst-vest samarbeid. Dersom dette skjer, vil det være med på å skape økt trafikk over grensen.

Reiseliv. Innen reiseliv og turisme er det en stor grad av komplementaritet mellom Helgeland og Västerbotten. Her ligger det derfor til rette for å sette sammen reiselivsprodukter basert på de to landenes særtrekk. Både når det gjelder natur og kultur utfyller Helgeland og Västerbotten hverandre. Den store utfordringen ligger i å dra i gang prosjekter som reiselivsbedriftene på begge sider av grensen kan ha gjensidig nytte av.

Både E12 og Sagavegen markedsføres under paraplyene ”Blå vegen” og ”Sagavegen – fra kyst til kyst”. De to vegene har også sine respektive foreninger; Blå vegen foreningen og Sagavegforeningen. Det kjøres årlig kampanjer i samarbeid med Nordland Reiseliv. Dette

dreier seg om utarbeidelse og distribusjon av diverse reklamemateriell samt annonser i svenske aviser og tidsskrifter. Både Sagavegen og Krutfjellveien har også sine egne hjemmesider (<http://www.sagavegen.com> og <http://www.krutfjellvegen.net>). Informasjon på nettet er viktig i forhold til å informere om tilbud og aktiviteter, men det er også av stor betydning at det utarbeides brosjyrer og annet materiell som potensielle brukere av vegene kan ta med seg. Det er ikke foretatt noen form for markedsundersøkelser for å eventuelt forsøke å måle effekten av ulike markedsføringstiltak.

Det har over lengre tid vært et ganske omfattende samarbeid langs Sagavegen, både når det gjelder kultur, turisme og annen næringsvirksomhet. Tidligere har det også vært samarbeid i forbindelse med to Interregprosjekt, der målet har vært å bedre både den fysiske, kulturelle og næringsmessige forbindelsen mellom folk langs Sagavegen. De to prosjektene, som ble avsluttet i 2004 var: ”Grenseoverskridende utvikling Sagavegen” og ”Kulturelt møte i grenseland”. Begge hører inn under Kvarken/MittSkandia-samarbeidet. For tiden pågår det et annet Interregprosjekt som skal fokusere på det grenseregionale utviklingspotensial som Sagavegenregionen har innenfor området kulturturisme. Målet er å utvikle næringslivet og den regionale identiteten. Arbeid med sagaer, håndverk, skuespill og historiske hendelser er eksempler på aktiviteter i prosjektet.

Høsten 2005 planlegges det også et prosjekt som skal ta utgangspunkt i at begge endepunktene for Sagavegen; Höga kusten og Vegaøyene, av FN er utpekt som verdensarvområder. Dette er noe som en antar vil kunne markedsføres og være med på å øke trafikken øst-vest.

4.2 Spesielt om hindringer for næringssamarbeid

Det er mange forhold som kan hindre eller vanskeliggjøre samarbeid over landegrensene selv om det rent bedriftsmessig ligger godt til rette for økt handelssamkvem. I følge Eriksen (2005) er det en rekke forhold som opphever eller i vesentlig grad reduserer virksomhetens forretningsmessige gevinster ved å oppsøke nye muligheter på tvers av grensen. I en rapport om ”Konkurranseskraft i Norden” utarbeidet av Oxford Research, dokumenteres det at 57 % av bedriftene opplever konkrete barrierer for å avsette varer i de andre nordiske land, 47 % opplever barrierer for samspill med virksomheter i andre nordiske land mens 36 % opplever barrierer for å utnytte mulighetene innenfor, forskning, utdanning, kapitalmarked etc. Listen over barrierer som i følge virksomhetene har størst betydning ser ut som følger:

– Besværlig å sette seg inn i regelverk	28 %
– Godkjennelse/merking av produkter	24 %
– Spesifikke forskjeller i punktavgifter	21 %
– Forskjellige momssatser	13 %
– Forskjeller i nasjonal identitet og kultur	12 %
– Forskjellige autorisasjonskrav	9 %
– Forskjeller i tekniske standarder	7 %

Det er således flere administrative og tekniske barrierer som må reduseres dersom samarbeid på tvers av grensene skal kunne utvikles videre. En del av disse krever lovendringer (for eksempel harmonisering av skatte- og selskapslovgivning) mens andre tiltak ikke krever noen lovendring (for eksempel godkjenning og merking av produkter). Eriksen (2005) nevner en del eksempler på konkrete grensehindre:

- Skatt
- Det nordiske selskap
- Moms- og tollproblematikk
- Offentlig innkjøp
- Gjensidig godkjenning av utdanning og kompetansebevis
- Godkjenning og merking av produkter – byggevarer, elektriske produkter etc.
- Ulike regler for yrkestrafikken – lengde på vogntog, hviletid, distribusjon av egen last etc.

Hvor stor betydning disse forholdene har i forhold til utviklingen av handelen er det vanskelig å ha noen sikker formening om. Alle tiltak som bidrar til å redusere eller eliminere grensehindre vil imidlertid være med på å gi et positivt bidrag til økt samhandel over grensen.

4.3 Transportinfrastrukturen

Ved en rekke anledninger er det blitt etterlyst en bedre samordning av de mer overordnede nasjonale planene for infrastruktur og næringsutvikling i Norge og Sverige. Mens det bygges ut en rekke trans-europeiske hovedkorridorer på kontinentet, synes ikke dette å bli tillagt samme vekt i en norsk-svensk og nordisk sammenheng.²⁴

Gode kommunikasjoner og transportinfrastruktur er en grunnleggende og nødvendig forutsetning for grenseoverskridende kontakt i form av blant annet handel og næringsutvikling samt for norsk-svensk konkurranseevne i et europeisk og globalt perspektiv. E12, med ”sidearm” til Hattfjelldal og E6 via Krutfjellveien, inngår i en mer omfattende transportkorridor fra Mo i Rana gjennom Västerbotten med videre fergeforbindelse over Kvarken til Finland og Russland. Som tidligere nevnt er E12 i ferd med å bli forbedret gjennom tunnel på norsk side under Umskaret for å unngå/minske antall vinterstengninger. Prosjektet er planlagt å være ferdig i oktober 2006. Via denne tunnelen unngår man et værhardt område som kan skape betydelige regularitetsproblemer i vinterhalvåret.

På svensk side er vegstandarden på E12 noe dårlig, spesielt på strekningen Umeå-Lycksele og fra Hemavan til norskegrensen. På den første strekningen pågår utbedringer som skal øke trafiksikkerheten i tre deler, hvorav siste del i perioden 2009-2011. På strekningen Hemavan til norskegrensen er det mer snakk om et framkommelighetsproblem med svingete og relativt smal vei med periodevis stengning og kolonnekjøring vinterstid. Her er det ingen planlagte tiltak som innebærer noen form for standardheving.

Når det gjelder veg 1088 (Sagavegen) så pågår det opprustning av vegen på strekningen Kittelfjäll–Skalmodal. Det dreier seg om plan- og profiljusteringer samt breddeutvidelser på spesielt trange partier. Investeringskostnadene er anslått til om lag 70 mill. SEK. Planen er at alle utbedringene skal være ferdige i 2007, da det blant annet vil bli lang fast dekke på ca. 60 km av vegen. Da vil hele vegen ha fast dekke.

²⁴ Det er flere Interregprosjekter som fokuserer på kommunikasjoner og infrastruktur i regionen – ”Kvarken-Mittskandia programmet (Interreg IIIa)”, ”Norra periferiprogrammet (Interreg IIIb)”, Baltic Sea region (Interreg IIIb) samt E12-alliansen.

Veg 1116 (Krutfjellvegen), er planlagt utbedret i perioden 2008-2009. Investeringsrammen er på 24 mill. SEK. Her er det primært snakk om breddeutvidelser på en strekning på 18 km som i dag har en vegbredde på 6-6,5 meter.

Langs E12 på svensk side finnes det flyplasser i Hemavan og Storuman. Rana kommune ønsker (vurderer) en felles flyplass for Helgeland i Hemavan. De fleste øvrige kommuner på Helgeland er imidlertid langt mer skeptiske til et slikt ”prosjekt”. Flyplassen i Hemavan brukes imidlertid en del av nordmenn og bruken vil sannsynligvis øke i takt med et bedre flyrutetilbud og åpningen av tunnelen under Umskaret. Dette er med på å generere en del mer trafikk over grensen; både fritidsreiser og forretningsreiser til/fra Stockholm. Dette framheves også av Infraplan (2004).

Langs E12 er man i Storuman og Umeå indirekte eller direkte tilknyttet det svenske stambanenettet, og kan også via tvärbanan, kobles til Umeå, og den framtidige Botniabanen jf. Infraplan, rapport 021220. Fra Umeå er det, som nevnt ovenfor, ferjesamband over til Finland. Via FV296 over Skalmødal er man også knyttet indirekte/direkte til ”Stambanan” i Strømsund og Østersund.

4.4 Oppsummering

Basert på våre bedriftsintervjuer samt Alsos m.fl. (1995) og Interregprogram for Kvarken og MittSkandia, kan vi sette opp følgende SWOT-matrise for utviklingen av nærings samarbeidet øst-vest mellom Västerbotten og Helgeland. De forholdene som i tabellen omtales som muligheter og trusler, vil bli analysert nærmere i fase 2 i prosjektet.

<i>Styrker</i>	<i>Svakheter</i>
<ul style="list-style-type: none"> – Gode forutsetninger for fysisk kommunikasjon. E12 får en betydelig bedre regularitet ved tunnel Umskaret. – Stabil arbeidskraft. – Samarbeid mellom Høgskolene. – ”Språkfelleskap”. – God ”råvare” for reiselivsutvikling. 	<ul style="list-style-type: none"> – Perifer beliggenhet i Europa. – Svak ”profil” mot omverden. – Relativt lavt utdanningsnivå. – Spredt bosettingsstruktur. – Minkende arbeidsmarked. – Mangel på tverrflyforbindelser. – Regionen blir ikke sett på som <i>en</i> region.
<i>Muligheter</i>	<i>Trusler</i>
<ul style="list-style-type: none"> – E12 kan få TEN-T status. – Samarbeid som gir tilgang til nye markeder. – Utnytte potensialet i godt utviklede tekniske og mekaniske industriklustere. – Utnytte gode havner og sjøverts forbindelser til/fra Helgeland. – Natur og miljø som grunnlag for reiselivsutvikling. 	<ul style="list-style-type: none"> – Administrative og tekniske barrierer ved grensekryssing. (for eksempel transportstøtteordningene). – Relativt lav foredlingsgrad på produktene. Økt foredlingsgrad vil da være en mulighet. – Den innarbeidede nord-sør strukturen i nærings samarbeid. – Strukturforandring i offentlig sektor som fører til fraflytting og sentralisering.

Tabell 4.1: SWOT-matrise for MittSkandia.

Når vi betrakter regionens *sterke* sider, er det grunn til å vektlegge at de fysiske forutsetningene for kommunikasjoner langs vei er gode. Regionen har 3 helårs vegforbindelser, og en mye omtalt flaskehals (E12 over Umbukta), blir eliminert i oktober 2006. Korgfjell-tunnelen på E6 vil også effektivisere transportene nord-sør på Helgeland. Isfrie havner på Helgeland er også en viktig del av transportinfrastrukturen. Selv om det i deler av regionen er få innbyggere og spredt bosetting, må arbeidskraften, på grunn av relativt få alternative jobbmuligheter, kunne betraktes som stabil. Dette er en klar styrke når samarbeidsprosjekter skal utvikles. Det er også et utviklet samarbeid mellom Høgskolene i regionen i dag. Dette er en styrke og vil på sikt kunne generere økt samarbeid over grensen.²⁵ På tross av en del språkproblemer, må i all hovedsak et ”felles” språk betraktes som en styrke i forhold til å utvikle samarbeidsrelasjoner. Det er også naturlig å trekke fram naturen og kulturlandskapene som gir et ”gratis” utgangspunkt for å utvikle reiselivsbaserte produkter langs en øst-vest dimensjon.

Når vi beveger oss over på det vi kan omtale som regionens *svakheter*, er det naturlig å trekke fram beliggenheten i forhold til sentrale markeder i Europa. I forhold til rent ”interne” samarbeidsprosjekter i regionen, er imidlertid dette av mindre betydning. Flere framhever at regionen har en svak profil mot omverden. Spesielt merkes dette i forbindelse med profilering av felles reiselivssatsinger. MittSkandia er ingen ”naturlig” region, noe som gjør det vanskelig å markedsføre regionen som *en* region utad. Utdanningsnivået i regionen er også lavere enn gjennomsnittet i de respektive land, noe som må betraktes som en svakhet. Spesielt gjelder dette for Helgeland, der mulighetene til å ta høyere utdanning innen regionen er begrenset. En svakhet er også den spredte bosettingsstrukturen, og at den mest spredtbygde delen ligger mellom de mer befolkningsrike delene. Dette gjør at avstandene blir store, og kombinert med manglende tverrflyforbindelser vanskeliggjør dette samarbeid. I Interregplanen er et minkende arbeidsmarked og dårlige kunnskaper om markedet i EU også nevnt som svakheter.

I forhold til *muligheter*, vil det at E12 i framtiden kan få TEN-T status på linje med E10 og E14, gi muligheter i og med at vegen vil få en klarere posisjon som en del av det europeiske vegnettet. Videre vil vi fremheve tilgangen til nye markeder, kanskje spesielt norske bedrifters tilgang til EU-markedet gjennom samarbeid med svenske bedrifter, som en mulighet samt de mulighetene som kan åpnes for bedrifter i Västerbotten ved å bruke havnene og båtrutetilbudet fra Helgeland til kontinentet. Det er også et betydelig potensial i å utvide og utvikle samarbeid mellom de sentrale industriclustrene på Helgeland og i Västerbotten. Til slutt vil vi trekke fram det betydelige potensialet som ligger innenfor reiseliv og utviklingen av kvalitative gode turistprodukter på tvers av grensen. Her ligger det store muligheter også for de bedriftene som holder til i influensområdet til Sagavegen og Krutfjellvegen.

Når det gjelder *trusler* i forhold til handels- og transportutvikling, så er det en del administrative og tekniske handelshindringer som ”bremser” handelen og dermed transportstrømmene. Dette gjelder for eksempel ulik skatte- og selskapslovgivning samt forskjellig regelverk knyttet til godkjenning og merking av produkter. Her vil vi også trekke fram de nasjonale transportstøtteordningene, jf. kapittel 3, som i visse tilfeller er med på å ”hemme” øst-vest transport. Videre kan lav foredlingsgrad, spesielt for industrien på Helgeland (fisk og metall) oppfattes som en trussel. Samtidig gir tollsatser på bearbejdede norske fiskeprodukter som skal inn i EU-markedet muligheter i form av foredling av norsk fisk på svensk side av grensen. Den rådende nord-sør strukturen er også ett moment som bør trekkes fram som et hinder for samarbeid over grensen. ”Nasjonal tenking”, vil naturlig nok være et handikap i

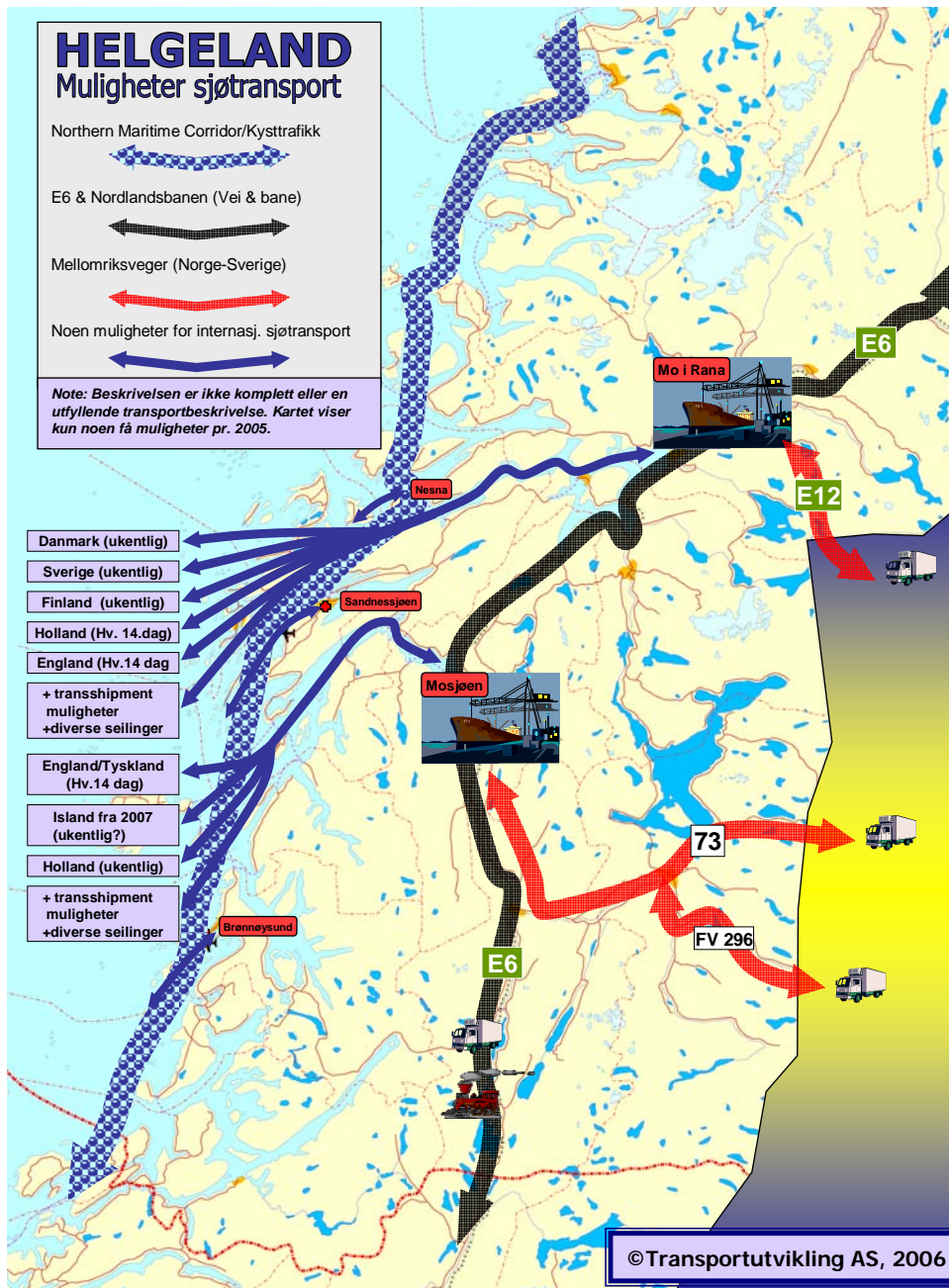
²⁵ Det er nylig gjennomført et Interreg-prosjekt (Akademi MittSkandia) med formål å utvikle utdanningsopplegg spesielt tilpasset den aktuelle regionen.

forhold til handelsutviklingen over grensen. Til slutt kan vi trekke fram den strukturendringen som skjer i offentlig sektor både i Västerbotten og på Helgeland. Effektivisering av offentlig sektor og færre arbeidsplasser her, vil gi betydelige strukturelle utslag i områder der offentlig sektor er stor. Dette kan være med på å øke fraflyttingen fra spredtbygde områder (glesbygd) og således svekke regionen på sikt.

5. POTENSIALET FOR TRAFIKKVEKST

I kapittel 4, diskuterte vi en del forhold som vil være sentrale i forhold til utviklingen av transporter mellom Västerbotten og Helgeland. Nedenfor vil vi bygge videre på de momentene vi her trakk fram og fokusere på det vi kan omtale som potensialet for trafikkvekst, spesielt relatert til noen konkrete prosjekter.

Det vi berører her er kun forhold som på relativt kort sikt kan ha betydning for transportstrømmene. I fase 2 i prosjektet vil vi gå videre med disse problemstillingene, der vi setter fokus på framtiden og fokuserer på forhold som på lengre sikt kan virke positivt for trafikkutviklingen over grensen, men også trusler og hindringer som kan virke motsatt.



Figur 5-1: Oversikt over sjøtransporttilbudet til/fra de sentrale havnene på Helgeland.

Helgeland har 4-5 havner som direkte kan betjene norske markeder samt også kunder i Västerbotten. Disse havnene er nærmere omtalt i transportplan for Helgeland, jf. Transportutvikling (2006). Sjøtransporttilbud til/fra disse havnene er direkte eller via omlasting (transshipment) tilknyttet utlandet. På Helgeland finnes det sjøtransportmuligheter fra havner som Mo i Rana, Mosjøen, Nesna, Brønnøysund og Sandnessjøen. De største havnene, som også ligger i kortest veiavstand til Sverige, er Mo i Rana (tilknyttet via E12-Blå Vägen) og Mosjøen (tilknyttet via RV 73-Krutfjellveien og FV 296/RV73-Sagaveien).

Både Mo i Rana og Mosjøen er industribyer hvor havnene betjener store godsvolumer. Selv om Mo i Rana er den klart største og mest varierte havnen, har begge disse indre havnene rimelig regulære forbindelse mot flere steder i Europa og således gode muligheter for å videreutvikle transittoperasjoner mot Sverige. Disse mulighetene er forsøkt skissert i Figur 5-1.

Hvilke muligheter som i praksis finnes i dag krever en nærmere vurdering da deler av tonnasje er tilpasset tørrbulk, mens andre deler av fartøyene betjener stykkgoods, containere og delvis våtbulk.

De tilbudene som i dag finnes fra havnene på Helgeland brukes i liten av grad av svensk industri. Dette har mange og varierte årsaker. Noen av disse er:

- *Tilpasset tonnasje.* Skipene som betjener utlandet direkte er i stor grad såkalt industri-tonnasje og de betjener store primærkunder. De er således best tilpasset et dedikert marked. Dette gjelder også delvis de fartøyene som betjener det norske markedet, men her er mulighetene bedre for raskt å kunne etablere gode og fleksible transporter for små og mellomstore volumer.
- *Frekvens og regularitet.* Fartøyene har i dag ikke hyppige frekvenser noe som gjør at transportbrukeren oppnår mindre fleksibilitet enn han vanligvis ønsker, får lengre ledetider og høyere lagerkostnader. Regulariteten i transportopplegget kan også påvirkes av begrensninger vinterstid på mellomriksveiene. Deler av disse hindringene kan imidlertid kompenseres ved god produksjonsplanlegging samt det forhold at regulariteten over Umbukta (E12) vil bedres betydelig etter at ny tunnel står ferdig i 2006.
- *Manglende fokus.* Det har vært lite fokus på de muligheter som finnes. Ingen har lagt spesiell vekt på verken å markedsføre eller selge mulighetene, og rederiene har således få incitamenter m.h.t. tilpasninger av for eksempel skipstyper og anløpsmønster. Det samme vil i stor grad gjelde havnene, hvor enkelte tilpasninger må skje for at de i best mulig grad skal kunne betjene nye intermodale løsninger.
- *Andre forhold.* Flere andre forhold har også innvirkning, bl.a. transportstøtteordningene som er omtalt i kapittel 3.

5.1 Diverse prosjekter- hva betyr de for godstransporten?

Nedenfor vil vi kort omtale noen prosjekter/tiltak som i framtiden vil kunne få betydning for transportene til/fra Västerbotten og Helgeland.

The Northern East West Freight Corridor (N.E.W.)

N.E.W. prosjektet som gjennomføres i regi av den Internasjonale Jernbaneunionen UIC i Paris, ble i midten av 2005 foreslått som en såkalt "long-term-axis" innen EU-systemet. Prosjektet har en internasjonalt sammensatt styringsgruppe der bl.a. Banverkene i Sverige, Norge og Finland har deltatt. Transportutvikling AS har vært engasjert av UIC som prosjektleder for dette arbeidet.

N.E.W. omfatter en jernbaneløsning mot øst over Haparanda/Tornio og en sjøløsning mot vest, Nord-Amerikas østkyst. Hvis denne sjøløsningen etableres vil den kunne ha vesentlig betydning for hele Nordkalotten og transportmulighetene mot USA og Canada. Dagens transportmønster mellom Nordkalotten og Nord-Amerika foregår ved at godsvolumene i stor grad transporteres via kontinentale havner for deretter å bli transportert over Atlanterhavet. En sjøtransportløsning fra Nord-Norge til USA/Canada, vil ikke bare kunne redusere transporttiden med opptil 50 %, men den vil også kunne gi en vesentlig prisforbedring i og med at hele tilknytningskostnaden til kontinentet reduseres. Denne tilknytningskostnaden er ofte dyrere enn selve den transatlantiske transporten.

Etableringen av sjøløsningen krever imidlertid relativt store og retningsbalanserte volumer for at skipet skal kunne utnytte sine skalafordeler. Disse volumene finnes til en viss grad på Nordkalotten og spesielt i en oppstartfase vil det være viktig at den regionale industrien bidrar til at transportløsningen kommer i gang.

Anløpsmønsteret for et transatlantisk fartøy vil ikke nødvendigvis bare innebære anløp av en havn (Narvik) men også mulighet for anløp på Helgeland i og med at Elkem i Mosjøen fra 2007 setter i drift en direkte sjølinje for bl.a. containere mot Island og deretter muligheter for tilknytninger videre mot USA.

Skogn-prosjektet

Norske Skog er etablert på Skogn og har betydelige transporter mot Europa. Skogn er i Nord-Trøndelag fylke og er tilknyttet det norske jernbanenettet og det svenske via Meråkerbanen/Storlien. Norske Skog har satt i gang regulære transporter mot kontinentet og planlegger å utvide kapasiteten i årene fremover, både m.h.t. skip og havnefasiliteter. For svensk industri og næringsliv kan det være en aktuell transportløsning å benytte Meråkerbanen til Skogn hvor en da blir tilknyttet regulær sjøtransport videre mot kontinentet.

På samme måte som for N.E.W. prosjektet vil en utvikling av transportene over Skogn være avhengig av at løsningene brukes og markedsføres. De beste transportprisene for svensk industri vil ventelig i årene fremover kunne oppnås for inngående transport (til Sverige) som følge av retningsbalansen i transportene.

Tunnel (E12) Umskaret

Som nevnt flere ganger, vil E12 ved riksgrensen bli utbedret ved at det kommer en tunnel under Umskaret. Anlegget skal åpnes i oktober 2006. Når anlegget settes i drift vil en flaskehals på E12 bli borte. Regulariteten på transportene om vinteren vil bli betydelig forbedret, og dette vil medføre at transportørene, i langt større grad enn i dag, vil kunne basere sine transportopplegg på en "døgnåpen" veg. En slik forutsigbarhet vil isolert sett føre til økt trafikk, så det blir spennende å registrere om dette også gjenspeiles på trafikk tallene, jf. Figur 2-6.²⁶

²⁶ I Markussen og Samstad (1998), er de samfunnsøkonomiske konsekvensene av tunnelen nærmere analysert.

Lengre vogntog

Transportnæringen i Norge mener at deler av stamvegnettet bør åpnes for trafikk med vogntog som er opptil 25,25 meter lange. Etter de reglene som gjelder i dag er det lov til å trafikere norske veger med vogntog med lengde opptil 18,75 meter (22 meter for tømmertransport på visse strekninger) og en totalvekt opp til 50 tonn. Muligheter til å bruke vogntog på 25,25 meter, vil effektivisere transportene ved at nyttelasten kan økes med opp til 40 % fra dagens kjøretøy. Samferdselsdepartementet vil imidlertid ikke åpne det norske vegnettet for trafikk med lengre og tyngre vogntog, da de mener at dette kan være med på gjøre vegtrafikken mer utrygg, i tillegg til at trafikk med slike store vogntog vil kreve betydelige beløp til ekstra forsterking og vedlikehold på vegnettet.

Det vil kunne bety mye for transportutviklingen over grensen dersom E12 mellom riksgrensen og Mo i Rana fikk dispensasjon fra den norske lengdebegrensningen på 18,75 meter, slik at 25,25 meters vogntog, som er tillatt på hovedvegnettet i Sverige, også kunne kjøre de 40 km på E12 mellom Mo i Rana og riksgrensen. Når tunnelen under Umskaret er på plass, skulle vegnettet i og for seg være dimensjonert også for slike lange kjøretøy. Flere av de bedriftene vi har intervjuet ser stor nytte av en eventuell dispensasjon som åpner for bruk av 25,25 m vogntog på E12 mellom Mo i Rana og grensen til Sverige.

5.2 Reiselivsrelatert trafikk

Fram til nå har mye av reiselivssatsingen i Nordland vært rettet nord-sør. Eksempler er profileringen av kystriksveien og kystlinjen i Nordland. Denne tenkningen finner vi også på svensk side av grensen. Destinasjon Helgeland og reiselivsansvarlig i Vilhelmina kommun, mener at det er et stort potensial i å rette blikket i øst-vest retning og satse mer på nærmarkedet (Helgeland og Västerbotten). Sagavegen er imidlertid av noe varierende standard, blant annet med en del grusveg på svensk side av grensen. Her blir det fast dekke i løpet av 2007, noe som isolert sett vil øke den reiselivsrelaterte trafikken. I dag legger vegstandarden en bremse på utviklingen av turisttrafikken. Det er også et potensial for å markedsføre mulighetene som ligger i å kunne kjøre en vei til og en annen vei fra reisemålet. Disse mulighetene beskrives blant annet i ”sommervägar i Norr” som er en brosjyre som utarbeides av Vägverket i Sverige. Potensialet for å utvikle reiselivet og det vi kan omtale som turisttrafikk, er betydelig. Økt kjøpekraft i befolkningen i Skandinavia samt i mange andre europeiske land, lengre ferie og en region som i et europeisk perspektiv må betraktes som sikker og trygg, burde ha muligheter til å skape en større reiselivsnæring, og derigjennom mer trafikk, også langs veiene.

6. OPPSUMMERING OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

I denne rapporten har vi dokument dagens situasjon mht. transportstrømmer og transportvolumer over grensen mellom Västerbotten og Helgeland samt diskutert ulike forhold som kan påvirke disse transportstrømmene i framtiden. Transportstøtteordningene i Sverige og Norge er blitt viet spesiell oppmerksomhet. De sentrale vegene mellom regionene er E12 over Umskaret i nord, RV73/vei 1116 Krutfjellveien og RV294/vei 1088 Sagavegen i midtre og søndre deler av regionen.

Fra 1996 til 2004 har antall kjøretøy som passerer grensen hatt en årlig økning på om lag 5,5 %. Dette er en betydelig større trafikkøkning enn nord-sør i Nordland langs E6 og nord-sør i Västerbotten langs RV45 (Innlandsvägen). Godsmengdene som passerer grensen mellom Västerbotten og Helgeland har også vist en betydelig økning de seneste årene. Dette gjelder både inn til Norge og ut fra Norge. Et interessant spørsmål er om en kan forvente at denne veksten vil fortsette.

På overordnet nivå er det aktiviteten i næringslivet og offentlig forvaltning samt befolkningens fritidsreiser som er viktige drivere for transportutviklingen. Aktiviteten i næringslivet og offentlig forvaltning kan i makro måles ved endringen i brutto nasjonalprodukt (BNP) mens fritidsreiser (reiselivsrelaterte reiser) blant annet påvirkes av reallønnsutviklingen i befolkningen samt endring i ferie- og fritidsvaner. I tillegg vil de reiselivsrelaterte transportstrømmene være tilbudsdrivet; dvs. at investeringer i reiselivsnæringene, inkl. markedsføring, lokalt vil kunne ha stor betydning for transportstrømmene.²⁷ Likeledes vil investering i ny transportinfrastruktur (veger, flyplasser etc.) samt oppgradering av eksisterende infrastruktur påvirke transportmønstret. I denne forbindelse vil utbedringen av E12, med tunnel under Umskaret, isolert sett gi et positivt bidrag til transportutviklingen gjennom den regularitetsforbedringen som prosjektet gir.

Selv om transportrutene og transportmønstret er rimelig stabilt over tid, vil transporttilbudene (tilbudssiden) ha stor betydning for transportstrømmene. I denne forbindelse ser vi at et framtidig forbedret sjørutetilbud til/fra havnene på Helgeland vil kunne påvirke en del av dagens transportstrømmer fra en nord-sør orientering til en mer øst-vest orientering. Utviklingen av effektive transporttilbud på sjøen, er imidlertid avhengige av volum for å lykkes, og her ligger det en stor utfordring både for transporttilbyderne og transportbrukerne.

Når det gjelder transportutviklingen, vil økt handel mellom nasjonene være en viktig premiss, og i forhold til Västerbotten og Helgeland, vil styrking av handelsforbindelsene over grensen ha stor betydning for de mer lokale transportstrømmene. I Skandinavia, som i Europa for øvrig, ser vi en klar tendens til en sterkere sentralisering av både produksjonsanlegg og lagerfunksjoner. Sammen med et tiltakende fokus på just-in-time leveringer, er dette med på å generere økt trafikk, da bedriftenes logistikksystemer endres i retning av en mer flyorientert layout som reduserer behovet for interne bufferlager og som en konsekvens øker behovet for transport. Således vil mellomriksvegene mellom Norge og Sverige sannsynligvis få økt betydning framover, noe som forhåpentligvis vil kunne leses direkte ut av trafikk- og tollstatistikken.

²⁷ Et godt eksempel på en vellykket satsing i "nærområdet" er Icehotel i Kiruna (www.icehotel.com) som er en svært sentral reiselivsaktør i denne regionen, og som har utløst en betydelig økt trafikk på grunn av en målrettet satsing for å skape seg en nisje i reiselivsmarkedet.

Vi har i rapporten påpekt en del barrierer mot økt handel og dermed transporter øst-vest. Dagens transportstøtteordninger både i Sverige og Norge, er med på å stimulere til nasjonale transportløsninger nord-sør, og dermed en sementering av eksisterende transportstrømmer. I enkelte tilfeller vil den nasjonale transportstøtten føre til at øst-vest transporter som er bedriftsøkonomisk lønnsomme *uten* støtte blir bedriftsøkonomisk ulønnsomme når transportbidraget legges inn i kalkylene. Slike vridninger av transportstrømmene kan også ha en uheldig samfunnsøkonomisk side, i de tilfeller støtten er med på å stimulere til transportruter som er lengre enn de hadde vært uten støtte. En revisjon av regelverket i den svenske og norske transportstøtteordningen der en ikke blir ”straffet” ved å velge øst-vest løsninger, vil således gi et positivt bidrag til handelssamarbeidet mellom Västerbotten og Helgeland.

Etter de planlagte oppgraderinger av både E12, Krutfjellveien og Sagavegen, framstår vegene som gode transportalternativer øst-vest, både for næringstransporter og reiselivsrelatert trafikk. Et ”tiltak” som ytterligere vil styrke E12, er hvis denne vegen i framtiden får såkalt TEN-T status, noe som på kort sikt vil gjøre den mer synlig i det europeiske vegnettet. Selv om en skulle ønske en ytterligere forbedring av vegnettet mellom Västerbotten og Helgeland, kan ikke vegstandarden i seg selv betraktes som en spesielt stor flaskehals. Vi har i rapporten påpekt at geografien i seg selv, lange avstander mellom de sentrale nærings- og befolkningskonsentrasjonene i Västerbotten og på Helgeland, nok representerer en langt større barriere enn kvaliteten på veginfrastrukturen. Derfor er det viktig at fokus framover rettes inn mot tiltak som vil være med på å skape næringsutvikling øst-vest både når det gjelder tradisjonell varehandel, men ikke minst når det gjelder næringsaktiviteter som kan legge grunnlag for en styrking av reiselivsnæringene i den aktuelle regionen.

REFERANSER

Alsos, GA m.fl. (1995): Fra sør-nord til øst-vest. En mulighetsanalyse for grenseregionalt næringslivssamarbeid mellom Helgeland og Västerbotten. NF-arbeidsnotat nr. 1027/95. Nordlandsforskning, Bodø.

Eidhammer, O, Hovi, IB og Killi, M (2002): Godstransporter innen, til og fra Nordland og Nord-Norge, TØI-rapport nr. 574/2002, Transportøkonomisk Institutt, Oslo.

Eriksen, BH (2005): Grensehindre for næringslivet. Innlegg på kommunikasjonskonferens i Vilhelmina 22. november 2005.

Hamre, TN, Lofthus, O, Rekdal, J og Voldmo, F (2004): Viktige godstransportstrømmer og godstransportkorridorer i Norge. Rapport 0409. Møreforskning, Molde.

Infraplan (2004): "På tvärsen" Idéstudie för del av ståket Mo i Rana- St Petersburg. Rapport, oktober 2004.

Infraplan. Tvärbanan. Storuman-Hällnäs med vidarekoppling Vindelns-Vännäs-Umeå. Slutrapport 021220.

Interregprogram for Kvarken och MittSkandia 1995-1999.

Markussen, TE og Samstad, H (1998): Samfunnsøkonomiske konsekvenser av tunnel under Umkaret. TØI-rapport nr. 414/1998. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

NUTEK (2004): Transportbidraget – en analys av motiv, effekter och alternativ. Rapport R2004:15.

SOU 1997:94. Konkurrencesneutralt transportbidrag. Näringsdepartementet.

SFS 2000:281. Forordning om regionalt transportbidrag. Fakta og historikk.

Transportutvikling (2006): Transportplan Helgeland – fase 1. Rapport 05011.

Nyttige Internettisider

www.krutfjellvegen.net

www.kvarken.com/document.asp

www.sagavegen.com

VEDLEGG 1

Oversikt over bedrifter som er intervjuet med kontaktperson

Navn	Næring/aktivitet	Kontaktperson	Lokalisering
Jarle Brennbakk Transport	Transport	Jarle Brennbakk	Hattfjelldal
Meyership AS	Transport	Robert Jakobsen	Mo i Rana
Skogeierforeningen Nord	Skogsdrift	Bjørn Egil Sørå	Mosjøen
Olaf Olsen Snekkerfabrikk AS	Traverer/listverk	Edel Lønnum	Mo i Rana
Rautaruukki Profiler	Produksjon stålprofiler	Bjørn E. Jakobsen	Mo i Rana
Nova Sea AS	Lakseslakteri	Ingvild Myhre	Lovund
Fundia Armering	Produksjon armeringsstål	Kåre Holdahl	Mo i Rana
Statens vegvesen, region nord	Trafikkstatistikk	Bjørnar Christensen	Bodø
Statens vegvesen, region nord	Veginvesteringer	Sven Arne Moen	Bodø
Destinasjon Helgeland	Reiseliv	Tove Signe Nordås	Mo i Rana
AB Jürgensen	Transport	Petter Jürgensen	Mosjøen
Rana Havnevesen	Havn//transport	Per Anders Nygård	Mo i Rana
Mosjøen Havnvesen	Havn/transport	Torbjørn Jørgensen	Mosjøen
Alstandhaug Havnevesen	Havn/transport	Evy Hesjedal	Sandnessjøen
Norgesvinduet Svenningdal AS	Produksjon av vinduer/trevarer		Trofors
Grane Treindustri	Trevarer	Helge Havdal	Trofors
Arbor Gruppen	Trevarer	Bjørn M.-Jarmund	Hattfjelldal
Statsskog Nordland	Tømmer og massevirke	Arild Tokle	Mosjøen
Bergene Holm-Nesbruket	Treindustri	Terje Johansen	Mosjøen
Multimaskin AS	Verksted og stålkonstruksjon	Atle Arctander	Mo i Rana
Seafarm Invest	Havbruk	Karsten Nesvold	Lovund
Mosjøen og Omegn Næringssselskap	Næringsutvikling	Røy Skogsholm	Mosjøen
Rana Utviklingsselskap	Næringsutvikling	Steinar Høgås	Mo i Rana
Mokado AS	Prod. av kalktilsetninger	Arvid G. Olsen	Mo i Rana
Rana Industriterminal	Havn	Einar Andersen	Mo i Rana
EKA Chemicals	Prod. av natrium klorat	Tore Michalsen	Mo i Rana
Mo Industripark	Eiendom og admin.	Bjørn Bjørkmo	Mo i Rana
Elkem Aluminium Mosjøen	Prod av aluminium	Torbjørn Jørgensen	Mosjøen

Navn	Næring/aktivitet	Kontaktperson	Lokalisering
SCA Timber	Treindustri	Anders Marklund	Holmsund
Norra skogsägarna	Treindustri	Arne Stenberg	Umeå
Tärnaby tollstasjon	Fortolling	Sven Stenmark	Tärnaby
Vägverket Region Norr	Trafikkstatistikk	Håkan Wiss	Luleå
Storlien tollstasjon	Tollstatistikk	Inger Johnson	Storlien
Vägverket Region Norr	Veginvesteringer	Ove Carlsson	Luleå
Brattby Sågverk	Treindustri	Håkan Lundström	Vännäs
Martinsons trä	Treindustri	Stefan Andersson	Bygdsiljum
Vilhelmina turistbyrå	Reiseliv	Carola Bygdell	Vilhelmina
Vilhelmina kommun	Reiseliv	Johanna Suders	Vilhelmina
Kuusakoski recycling	Gjenvinning	Bert Vidinghof Åke Brundin	Vilhelmina Luleå
Alimak	Industriheiser m.m.	Dan Lindstöm	Skellefteå
Cranab	Produkter til skogbruk og vegvedlikehold	Håkan Berg	Vindeln
S-T Terminal	Transport og spedisjon	Sven-Olof Tellström	Tärnaby
Schenker AB Umeå	Transport og spedisjon	Anna Johansson Roland Karlsson	Umeå Skellefteå
Kaj Johanssons Åkeri	Transport	Urban Segerström	Vännäs
Bilfrakt.se	Transport og logistikk	Christer Boström	Skellefteå
Renholmen	Materialhånderingsutstyr til sagbruk	Christer Carlsson	Byske
Röbäcks Sweden AS	Utstyr til betongindustri m.m.	Håkan Jonasson	Umeå
Bottenviken Sawmill Trade	Transport		Umeå
DFDS Ekspress	Transport/Logistikk	Martin Sundsvold	Skellefteå
DHL	Transport, Logistikk	Kundeservice, Anna	Umeå
Fumex	Produksjonsbedrift	Lars Johanson	Skellefteå
Komatsu Forest	Maskinprodusent	Lena Sand	Umeå
NSA Frakt AS	Transportør/DHL	Stefan	Umeå
Sågab	Trevirke sagbruk		Umeå
All You Need AB	Utvikler miljøvennlige produkter i tre, plast og metall	Janne Ruonala	Storuman
ScanMining AB	Gruvedrift	Olle Widingsson	Sorsele

VEDLEGG 2

Næringer som støttes i Norge

Forskrift av 24. juni 2004 om nasjonal transportstøtte

Fastsatt av Kommunal- og regionaldepartementet 21. mai 2004 med hjemmel i Stortingets vedtak av 15. desember 2003 om bevilgninger på statsbudsjettet for 2004, jf. Budsjettinnst. S. nr. 5 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004) og St.prp. 1 Tillegg nr. 3 og 4 (2003-2004).

§ 3 Saklig virkeområde

Transportstøtte kan gis til foretak som selv framstiller varene som skal sendes. Støtte kan også gis til forsendelser av varer produsert av andre som skal til foretaket for videre bearbeidelse. Forsendelsen må gå med jernbane, båt, fly, eller bil i yrkesmessig trafikk og med tillatelse til alminnelig godsbefordring, og foretaket må selv betale for forsendelsen, som må være påbegynt 1. januar 2004 eller senere.

Det er videre et vilkår at foretaket tilhører en av følgende næringer som det er vist til i Statistisk Sentralbyrås Standard for næringsgruppering 2002:

Næring 13	Bryting av metallholdig malm
Næring 14	Bergverksdrift ellers
Næring 15	Produksjon av næringsmidler og drikkevarer
	Produksjon av tobakksvarer
Næring 17	Produksjon av tekstiler
Næring 18	Produksjon av klær. Beredning og farging av pelsskinn
Næring 19	Beredning av lær
Næring 20	Produksjon av trelast og varer av tre, kork, strå og flettemateriale, unntatt møbler
Næring 21	Produksjon av papirmasse, papir og papirvarer
Næring 22	Forlagsvirksomhet, grafisk produksjon og reproduksjon av innspilte opptak
Næring 24	Produksjon av kjemikalier og kjemiske produkter
Næring 25	Produksjon av gummi- og plastprodukter
Næring 26	Produksjon av andre ikke-metallholdige mineralprodukter
Næring 27	Produksjon av metaller
Næring 28	Produksjon av metallvarer, unntatt maskiner og utstyr
Næring 29	Produksjon av maskiner og utstyr
Næring 30	Produksjon av kontor- og datamaskiner
Næring 31	Produksjon av andre elektriske maskiner og apparater
Næring 32	Produksjon av radio-, fjernsyns- og annet kommunikasjonsutstyr
Næring 33	Produksjon av medisinske instrumenter, presisjonsinstrumenter, optiske instrumenter, klokker og ur
Næring 34	Produksjon av motorvogner, tilhengere og deler
Næring 35	Produksjon av andre transportmidler
Næring 36	Produksjon av møbler. Annen industriproduksjon
Næring 37	Gjenvinning

Støtte gis likevel ikke til foretak som *ikke* påvirkes direkte av endringene i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift fra 1. januar 2004. Næringsgruppene i Sverige gjengis i vedlegg 3.

VEDLEGG 3

Näringer/produkter som stöttes/unntas stötte i Sverige

Sverige, i motsetning till Norge, skiller mellan inn- og uttransport.

Verket för näringslivsutveckling föreskrifter (NUTFS 2000:2) om regionalt transportbidrag beslutade den 22. juni 2000: Med stöd av 21 § förordning (2000:281) om regionalt transportbidrag meddelar Verket för näringslivsutveckling följande föreskrifter om regionalt transportbidrag. *Källa: Verket för näringslivsutvecklings författningssamling.*

2 § Uttransportbidrag lämnas inte för transporter av följande varor:

1. Salt, svavel, jord- och stenarter, gips, kalk och cement
2. Malm, slagg och aska
3. Mineraliska fasta ämnen
4. Mineraloljor och bituminösa ämnen, destillations- produkter av mineraliska fasta ämnen och av mineraloljor
5. Rundvirke av alla slag
6. Pappersved (massaved)
7. Kolved, bränslepellets, brännved och splitved, flis, bakar, såg- och hyvelspån
8. Pappersmassa
9. Papper och papp
10. Järn och stålprodukter från järn, stål och metallverk, samt järn och stålprodukter som balk, tråd, plåt och planplåt från järn- och stålgrossister och andra företag
11. Andra metaller samt metallegeringar
12. Skrot eller avfall av andra slag
13. Begagnat gods

Uttransportbidrag lämnas dock för transport av kisel.

5 § Intransportbidrag lämnas för råvaror och halvfabrikat som hos mottagaren inom stödområdet skall undergå en betydande bearbetning.

För att bidrag skall kunna lämnas gäller dock att varan kommer att bearbetas inom någon av följande näringsgrenar:

1. textil-, beklädnads-, läder-, och lädervaruindustri,
2. färgindustri,
3. läkemedelsindustri,
4. tvättmedels- och toalettmiddelsindustri,
5. gummivaruindustri,
6. plastvaruindustri,
7. porslins- och lergodsindustri
8. glas- och glasvaruindustri,
9. verkstadsindustri,
10. musikinstrumentindustri,
11. sportvaruindustri.

6 § Intransportbidrag kan lämnas för följande varor som av mottagaren skall användas som tillsatsmedel vid tillverkning inom stödområdet i annan kemisk industri än som anges i 5 § andra stycket 2-6:

1. ammoniak
2. dissolvingmassa
3. etylenoxid
4. etylklorid
5. kromsyra
6. lintercellulosa
7. melamin
8. natriumbikarbonat
9. paraffin av ljuskvalitet
10. propen
11. stearin
12. vinylklorid
13. teknisk urea

Interregprojekt MittSkandia Tvärkommunikationer delfinansieras av:



Rana Utviklingselskap a/s samt kommunerna: Alstahaug, Grane, Hattfjelldal, Hemnes, Lurøy, Rana, Vefsn och Vega.

För mer information om pågående projekt:

Jarl Folkesson
Tlf.: +46(0)954 14000

Projektledare Sverige
jarl.folkesson@storuman.se

Jan K. Mikkelborg
Tlf.: +47 751 35364

Projektledare Norge
jan.mikkelborg@ru.no

Danuta Berg
Tlf.: +46(0)954 14005

Biträdande Projektledare
danuta.berg@storuman.se