



Transporter over grensen mellom Västerbotten og Helgeland

Sluttrapport



Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)



SIB-rapport 3/2007

Transporter over grensen mellom Västerbotten og Helgeland

Sluttrapport

Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

hhb@hibo.no

Tlf. +47 75 51 72 00

Fax. +47 75 51 72 68

Transportutvikling AS
post@transportutvikling.no

Tlf. +47 76 96 55 70

Fax. +47 76 96 55 71

Utgivelsesår: 2007

ISSN-nr. 1890-3584

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 februar 2007. Forskningsleder Gisle Solvoll ved SIB AS har vært prosjektleder. I tillegg har forsker Thor-Erik S. Hanssen ved SIB AS bidratt. 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 Tvärkommunikationer”. Ledelsen for dette prosjektet består av, Danuta Berg (Elisabet Jonsson fra 1. februar 2007), Jan K. Mikkeltorg og Jarl Folkesson.

Referansegruppen har bestått av følgende personer: Asgeir Almås (Hattfjelldal kommune), Kåre Holdahl (Fundia Armeringsstål AS), Per Munkerud (Nordland Fylkeskommune), Per Strømhaug (Nordland Fylkeskommune), Torbjørn Jørgensen (Mosjøen Næringspark), Steinar Høgaas (Rana Utviklingsselskap AS), Mårten Edberg (Länsstyrelsen i Västerbottens län), Maria Andersson (Länsstyrelsen i Västerbottens län), PO Söderström (Västerbottens läns landsting), Henrik Öhrn (Vilhelmina kommun), Rolf Persson (Storumans kommun), Inger Carstedt (Storumans kommun), Sven-Olof Tellström (S-T Terminal), Hans Beijar (Kvarkens Kommunikationsgrupp), Maria Högländer (Länstrafiken Västerbotten AB), Tor Eriksson (Länstrafiken Västerbotten AB) og Anders Lundgren (Lycksele kommun).

Det har blant annet vært avholdt to møter med referansegruppen; ett i Storuman 26. september 2005 og ett i Vilhelmina 23. november samme år. Videre ble en del av prosjektet presentert på Business Meetpoint 9. november 2006 i Mo i Rana.

Prosjektet har vært delt i to faser. Fase 1 er dokumentert i en egen rapport ”Transporter over grensen mellom Västerbotten og Helgeland – fase 1”.

Bodø 27. april 2007.

INNHold

FORORD	1
1. INNLEDNING	4
1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL	4
1.2 PROBLEMSTILLINGER	4
1.3 METODISK TILNÆRMING	5
1.4 LITT OM DE AKTUELLE VEGENE	6
1.4.1 <i>Influensområdet</i>	6
1.4.2 <i>E12 – Blå vege</i> n	7
1.4.3 <i>Krutfjellvege</i> n	9
1.4.4 <i>Sagavege</i> n	9
2. AVSTANDER OG TRANSPORTOMFANG	11
2.1 AVSTANDER	11
2.2 ANTALL KJØRETØY	16
2.3 GODSMENGDER ETTER TOLLSTED	19
2.3.1 <i>Tärnaby tollsted</i>	20
2.3.2 <i>Junkerdal tollsted</i>	22
2.3.3 <i>Storlien tollsted</i>	23
2.3.4 <i>Gäddede tollsted</i>	24
2.3.5 <i>Narvik/Bjørnfjell tollsted</i>	24
2.4 SAMMENLIGNING AV UTVIKLING I GODSVOLUM	25
2.5 SENTRALE TRANSPORTSTRØMMER TIL/FRA NORGE	26
2.6 OPPSUMMERING	27
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 næringer</i>	34
3.3.3 <i>Bearbeiding i støtteområdet</i>	35
3.3.4 <i>Støtten er nasjonal</i>	35
3.3.5 <i>Annet</i>	36
3.4 EFFEKTER AV ORDNINGENE	37
3.4.1 <i>Erfaringer fra den norske ordningen</i>	37
3.4.2 <i>Erfaringer fra den svenske ordningen</i>	38
3.4.3 <i>Prinsipielle vurderinger og noen regneeksempler</i>	39
3.5 TRANSPORTSTØTTENS BETYDNING FOR TRANSPORTUTVIKLINGEN MELLOM VÄSTERBOTTEN OG HELGELAND	45
3.6 HVA SKJER FREMMER?	47
4. BARENTSSAMARBEIDETS BETYDNING FOR TRANSPORTUTVIKLINGEN	48
4.1 HVA ER BARENTSSAMARBEIDET?	48
4.1.1 <i>Barents Regionråd</i>	49
4.1.2 <i>Barentsrådet</i>	50
4.2 BARENTSSAMARBEIDET OG TRANSPORT	52
4.2.1 <i>Barents Euro-Arctic Pan –European Transport Area (BEATA)</i>	52
4.2.2 <i>Regional Working Group on Communication (WGC)</i>	53
4.2.3 <i>Prosjekter BEATA og WGC er involvert i</i>	53
4.3 BARENTSSAMARBEIDETS BETYDNING FOR TRANSPORTUTVIKLINGEN MELLOM VÄSTERBOTTEN OG HELGELAND	57
4.3.1 <i>Hvordan påvirker Barentssamarbeidet transportutviklingen i MittSkandia?</i>	57
4.3.2 <i>Hvordan kan Västerbotten og Helgeland få mest mulig ut av Barentssamarbeidet?</i>	58
4.4 OPPSUMMERING	58

5.	TRANSPORTOMFANG OG KJØPEKRAFT	60
5.1	HVA PÅVIRKER TRANSPORTOMFANGET?	60
5.2	SAMFUNNSUTVIKLING OG TRANSPORT	61
5.3	ØKONOMISK UTVIKLING OG TRANSPORT	63
5.3.1	<i>BNP og kjøpekraft</i>	63
5.3.2	<i>Kjøpekraft og transport</i>	64
5.3.3	<i>Konsekvenser for persontransporten</i>	64
5.3.4	<i>Virkninger på godstransport</i>	66
5.3.5	<i>Inntektselastisitet for transport</i>	67
5.4	UTVIKLING I TRANSPORTARBEID	67
5.5	UTVIKLINGEN I ØSTLIGE MARKEDER	68
5.6	LITT OM DE ENKELTE LANDS ØKONOMI OG UTFORDRINGER	69
5.6.1	<i>De tre Baltiske land</i>	70
5.6.2	<i>Finland</i>	70
5.6.3	<i>Polen</i>	71
5.6.4	<i>Russland</i>	71
5.7	ØKONOMISK UTVIKLING – BRUTTO NASJONALPRODUKT (BNP)	73
5.7.1	<i>Hva er brutto nasjonalprodukt (BNP)?</i>	73
5.7.2	<i>Utviklingen i BNP</i>	74
5.8	BEFOLKNINGSMESSIGE FORHOLD	76
5.9	UTVIKLINGEN I ØSTLIGE MARKEDER SIN BETYDNING FOR TRANSPORTUTVIKLINGEN MELLOM VÄSTERBOTTEN OG HELGELAND	77
6.	FLASKEHALSER OG TRANSPORTKORRIDORER I SENTRAL- OG ØST-EUROPA	79
6.1	TRANSPORTKORRIDORER I SENTRAL- OG ØST-EUROPA	79
6.2	FLASKEHALSER VED TRANSPORTINFRASTRUKTUREN	80
6.3	FLASKEHALSERNES BETYDNING FOR TRANSPORTUTVIKLINGEN MELLOM VÄSTERBOTTEN OG HELGELAND	83
6.4	KONKLUSJON	84
7.	POTENSIALET FOR TRAFIKKVEKST MELLOM VÄSTERBOTTEN OG HELGELAND.....	86
7.1	FORHOLD AV BETYDNING FOR TRANSPORTSTRØMMENE	86
7.2	NÅVÆRENDE OG FRAMTIDIG NÆRINGSLIVSSAMARBEID MELLOM HELGELAND OG VÄSTERBOTTEN	87
7.3	SPESIELT OM HINDRINGER FOR NÆRINGSSAMARBEID	91
7.4	TRANSPORTINFRASTRUKTUREN	93
7.5	HAVNENE PÅ OG SJØTRANSPORTTILBUDET TIL/FRA HELGELAND	94
7.6	DIVERSE PROSJEKTER- HVA BETYR DE FOR GODSTRANSPORTEN?	96
7.7	E12 SOM TEN-T-FORBINDELSE	98
7.8	SPESIELT OM REISELIVSRELATERT TRAFIKK	100
7.9	MULIGHETER OG TRUSLER FOR TRANSPORTUTVIKLING MELLOM VÄSTERBOTTEN OG HELGELAND.....	100
7.10	FRAMTIDIG TRAFIKKUTVIKLING	102
8.	OPPSUMMERING OG ANBEFALINGER	104
8.1	OPPSUMMERING.....	104
8.2	ANBEFALINGER	108
	REFERANSER	110
	VEDLEGG 1.....	113
	VEDLEGG 2.....	115
	VEDLEGG 3.....	117

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. Et viktig premiss 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 vegnettet helt sentralt både for passasjerbefordring og frakt av gods. De sentrale vegene mellom regionene er E12 gjennom Umskaret i nord, RV73/veg 1116 Krutfjellvegen og RV294/veg 1088 Sagavegen i midtre og søndre deler av regionen. Gjennom åpningen av tunnelen under Umskaret i oktober 2006 er et alvorlig grensehinder fjernet. Tunnelen med tilhørende opprustning av veien på norsk side og opprustning på svensk side fram til Hemavan, har gitt E12 et kvalitetsløft. RV 73 fra Hattfjelldal til grensen er utbedret. RV 294 fra grensen og et stykke inn i Sverige har ennå grusdekke. Grunnarbeidet for å kunne legge fast dekke er startet opp og høsten 2007 vil hele veien ha fått fast dekke. 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 vegforbindelse til Sverige (hhv. over Umbukta og Trofors), særlige forutsetninger for å fungere som knutepunktshavner for industri 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.

Et viktig formål med fase 2 i prosjektet er å sette fokus på fremtiden og fokusere på de muligheter som finnes for å øke trafikkvolumet mellom Västerbotten og Helgeland samt de hindringene som en vil støte på for å få til en slik utvikling.

Det primære influensområdet for utredningen vil være Helgeland og Västerbottens län.

1.2 Problemstillinger

Utredningen er som sagt inndelt i to faser. I *fase 1* er følgende problemstillinger blitt belyst:

1. Hvilke godsmengder samt hvilken transportmengde (antall kjøretøy) passerer over de tre aktuelle vegene samt E10 og E14?¹
2. Hvordan påvirker den svenske og norske transportstøtten transportmønsteret i regionen?
3. Hvilke synspunkter har næringslivet på transportinfrastrukturen og dens betydning for transportstrømmene?
4. Hvilket potensial finnes for framtidig trafikkvekst på de aktuelle vegene?
5. Hvordan vil utbedringer av transportinfrastrukturen (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, i den aktuelle regionen.

I fase 2 er følgende problemstillinger behandlet:

1. Hvordan kan Barentssamarbeidet tenkes å påvirke transportmønsteret i området?
2. Hva kan økt kjøpekraft i Russland, Baltikum og Polen få å bety for transportutviklingen i området?
3. Vil dagens flaskehalsen på transportnettene i det sentrale Europa, og utviklingen av nye transportkorridorer lenger øst i Europa, ha betydning for transportutviklingen på de aktuelle vegene?
4. Hva er de største hindringene, og de største mulighetene, for å få et økt transportvolum av både personer og gods mellom Västerbotten og Helgeland?

1.3 Metodisk tilnærming

I denne utredningen har vi benyttet 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 hentet 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 transport-

¹ I tillegg vil vi også benytte tellepunkt ved Merkesnäs på RV95/RV77 (Graddis) for å ta med trafikkmengden på denne mellomriksvegen.

virksomhet. 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 transportveger 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 vegene

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

1.4.1 Influensområdet

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

E12 (Blå vegen) har i dag Europavegstatus, 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 mellomriksvegen omtales som Krutfjellvegen. Videre er det også mulig å kjøre fra Hattfjelldal via Skalmodal og videre sørøstover i Sverige. Denne mellomriksvegen er en del av den vegen som markedsføres som Sagavegen.

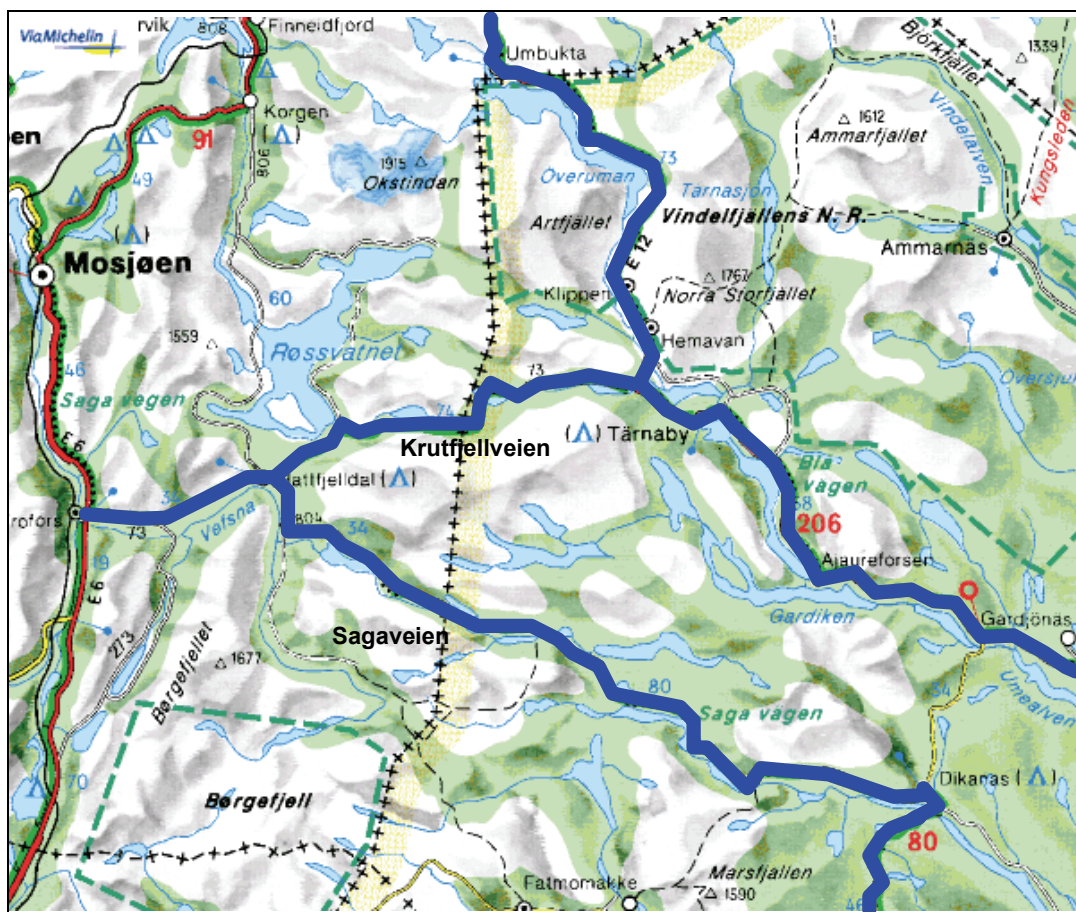


Figur 1-1: Hovedvegnettet i Helgeland og Västerbotten.

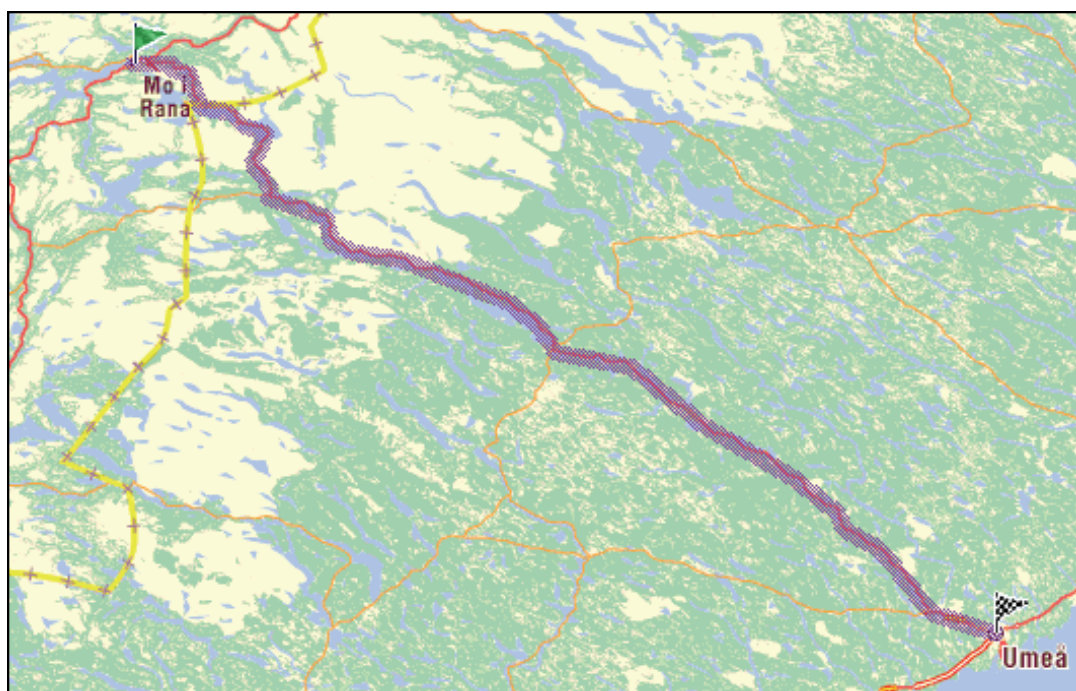
I Figur 1-2, vises et mer detaljert kart over de tre aktuelle grenseovergangene, der mellomriksvegene er markert med blå farge.

1.4.2 E12 – Blå veggen

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 Europa-vegstatus (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: Mellomriksvegene E12, Krutfjellvegen og Sagavegen.



Figur 1-3: Blå vegen.

1.4.3 Krutfjellvegen

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

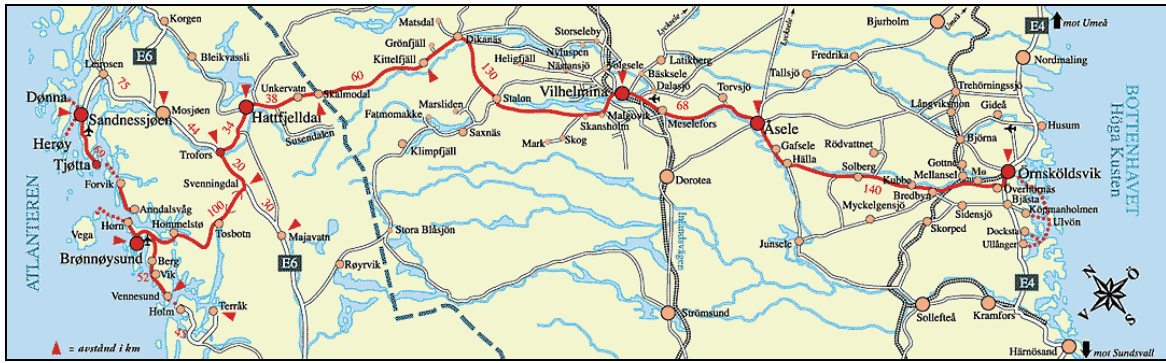


Figur 1-4: Krutfjellvegen.

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 vegen er den sørlige traseen. Nærmere informasjon om attraksjoner, turområder samt handel og service langs vegen finnes på www.krutfjellvegen.net.

1.4.4 Sagavegen

Grenseovergangen ved Skalmodal er en del av en vegstrekning som profileres som Sagavegen. Tidlig på 1960-tallet ble planene om en fast vegforbindelse over Skalmodal lansert av lokale krefter. I juni 1967 ble vegen over grensen formelt åpnet. Siden den gang er vegstandarden stadig blitt utbedret, og på norsk side av grensen er standarden i dag bra. På svensk side er det fremdeles om lag 60 km med grusveg. 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 mellomriksvegene. Videre vil vi beskrive transportomfanget, målt i antall kjøretøy, over grensen på de tre aktuelle mellomriksvegene 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 mellomriksvegene, når kriteriet for valg av rute er *raskeste* veg, har vi ved hjelp av ruteplanleggingsprogrammet til Michelin (www.viamichelin.co.uk) beregnet avstanden mellom sentrale steder på Helgeland og i Västerbotten.² 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. Brønnøysund³ og Sandnessjøen⁴ 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 mellomriksvegene, vil måtte passere enten Trofors eller Mo i Rana uansett hvor det endelige bestemmelsesstedet måtte befinne seg. Likeledes vil transporten fra Norge til Sverige over en av de tre aktuelle

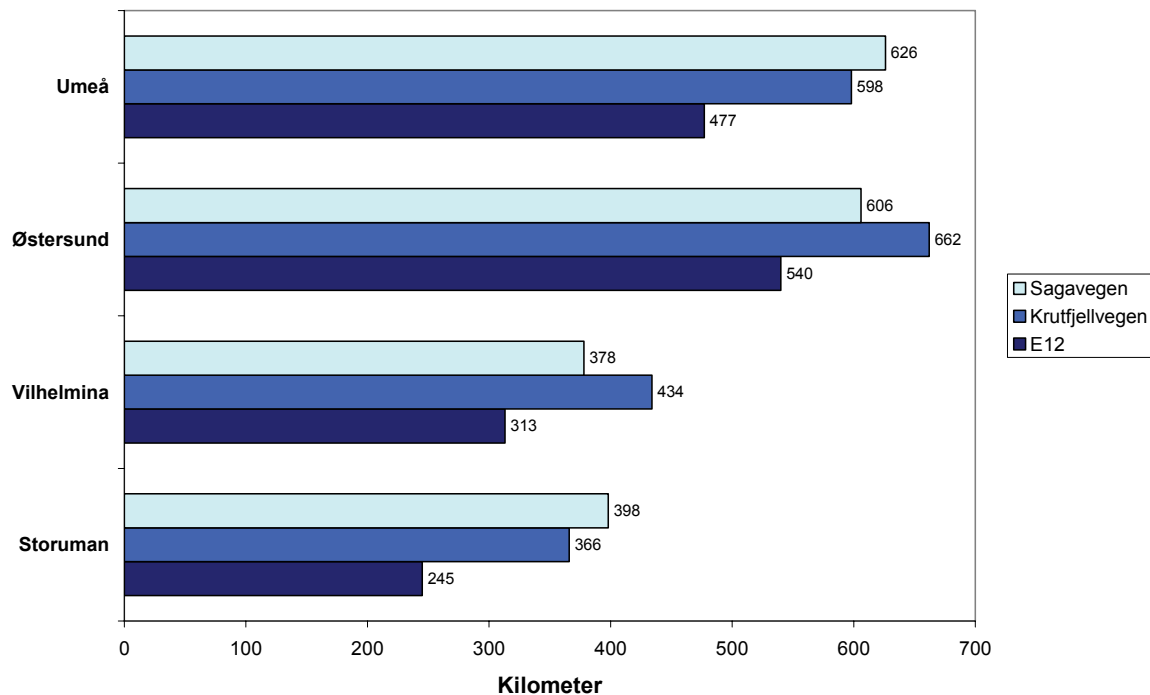
² I og med at *raskeste* alternativ er brukt som kriterium for valg av kjørerute, vil det kunne finnes *kortere* reiseruter på noen av reisetrekningene. Dette innebærer imidlertid bruk av veier i Sverige som har en lav vegstandard og således innebærer lengre kjøretid enn om et noe lengre rutevalg benyttes.

³ I og med at reiser til/fra Brønnøysund må passere Trofors når en av de aktuelle mellomriksvegene skal benyttes, vil i og for seg rutevalget til/fra Brønnøysund være gitt når vi har beregnet optimalt rutevalg til/fra Trofors.

⁴ 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. Dette er også en fergestrekning som står i fare for å bli lagt ned.

vegene normalt sett passere enten Storuman eller Vilhelmina. Avstandene mellom de stedene vi har tatt utgangspunkt i vil således gi en god indikasjon på hvilket vegvalg som vil ”lønne seg” for en transport der rutevalget gjøres med utgangspunkt i *raskeste* rute.

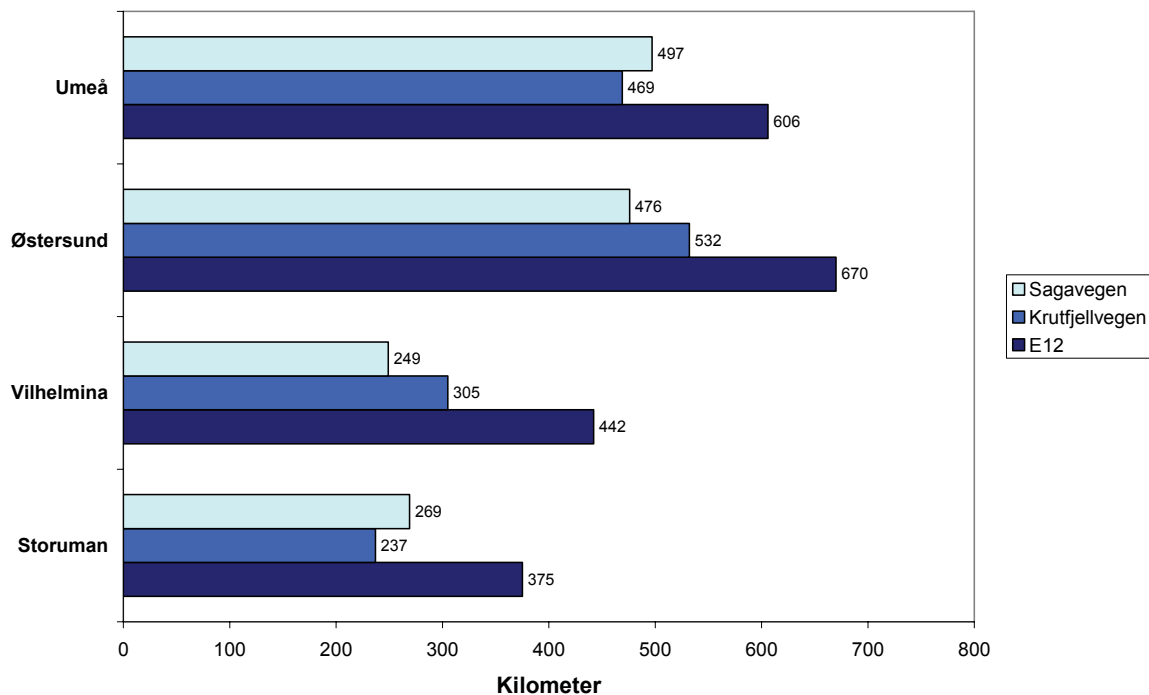
I Figur 2-1, vises avstander mellom Mo i Rana og de aktuelle steder i Sverige ved bruk av de tre mellomriksvegene.



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

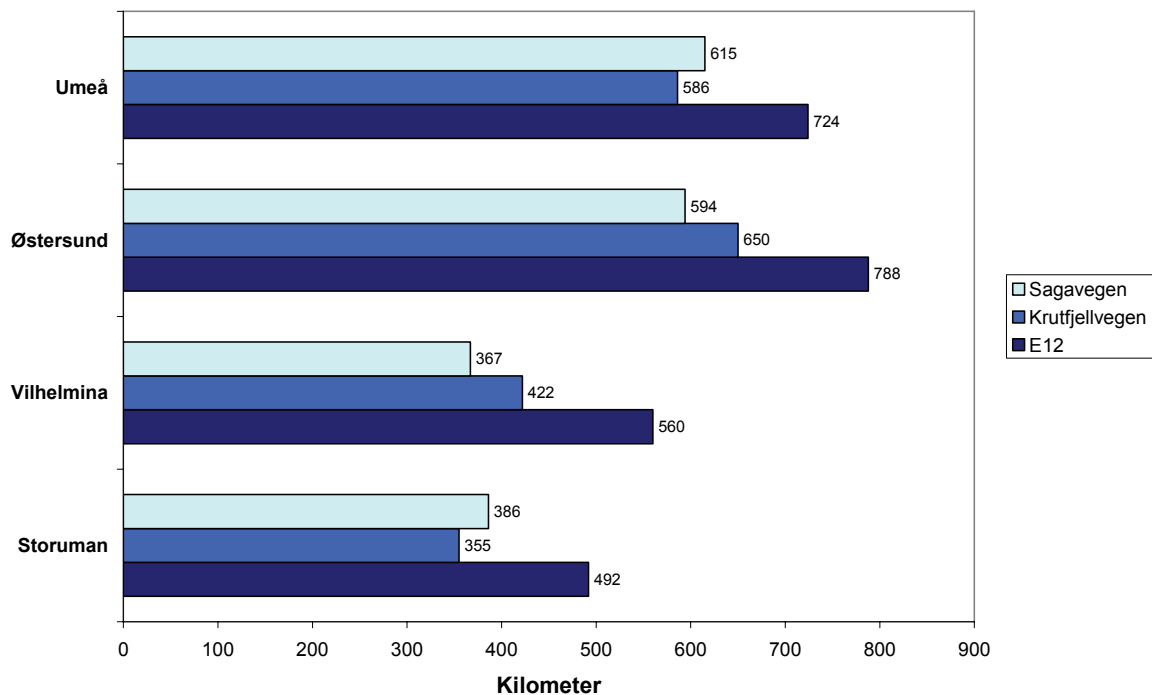
Med start eller endepunkt i Mo i Rana, vil naturlig nok E12 over Umbukta være det korteste reisealternativet ved alle fire målpunkt i Sverige. Selv for sørvendte reiser, for eksempel til Østersund, er nest beste alternativ (Sagavegen), 66 km lengre enn bruk av E12. Her bør det imidlertid nevnes at korteste 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 Krutfjellvegen. 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 vegvalget er 56 km kortere enn nest beste alternativ som er å benytte Krutfjellvegen. 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.

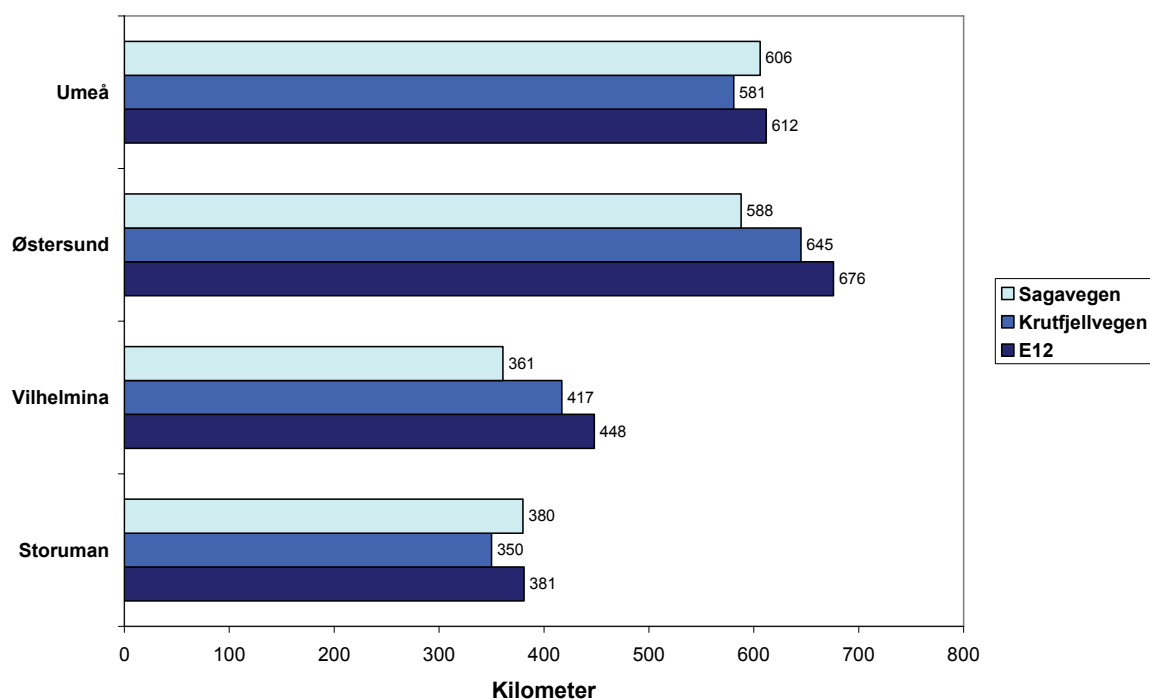
Figur 2-3 viser avstander mellom Brønnøysund og de fire aktuelle stedene i Sverige ved bruk av de tre mellomriksvegene.



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

Av Figur 2-3 ser vi at den korteste vegen fra Brønnøysund til Storuman og Umeå går via Krutfjellvegen. 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 Krutfjellvegen. 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.



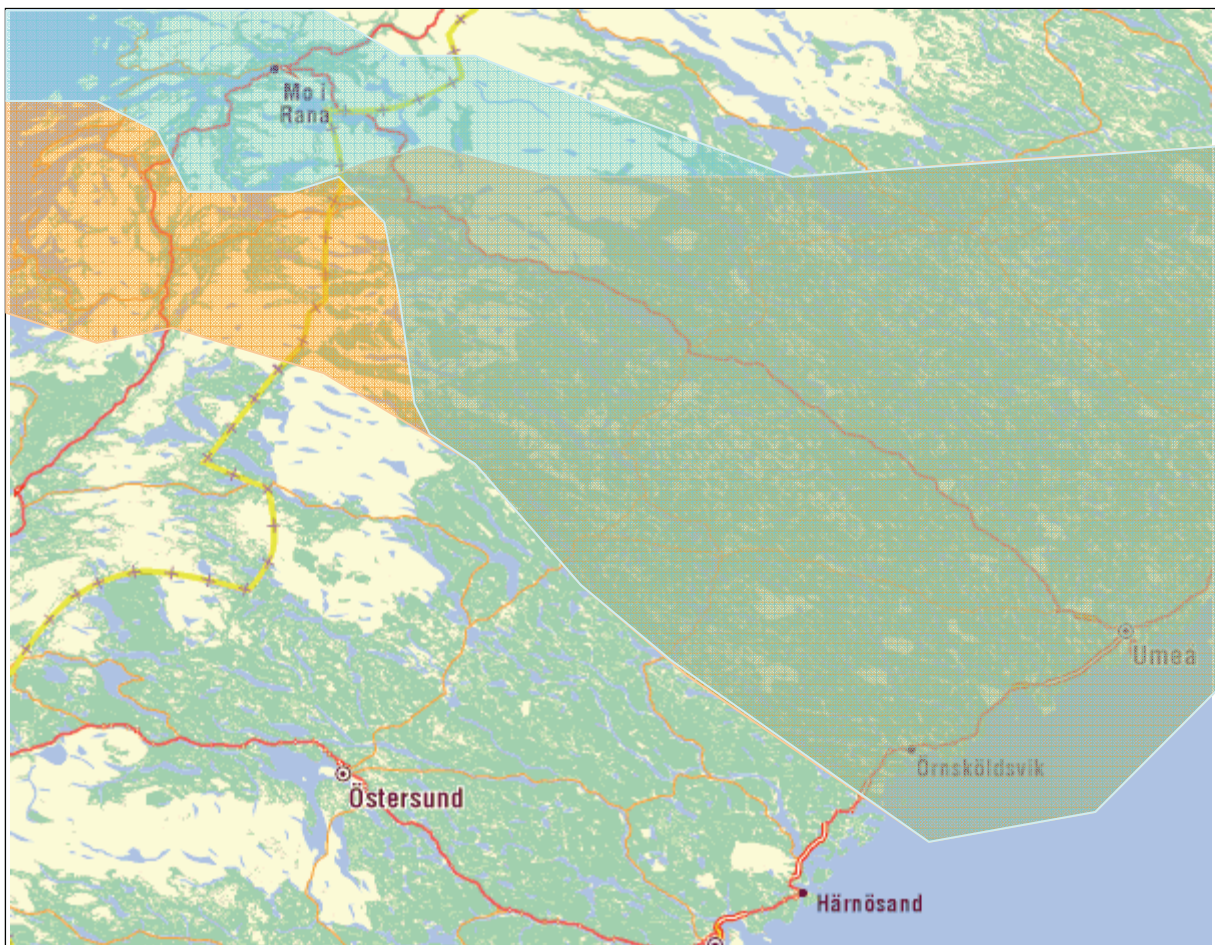
Figur 2-4: Avstander mellom Sandnessjøen og 4 steder i Sverige ved 3 alternative reiseruter.

Figur 2-4 viser at Krutfjellvegen 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 veg 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 Krutfjellvegen 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, Krutfjellvegen og Sagavegen være om lag som skissert på kartet i Figur 2-5. Grenseoverskridende reiser som starter/ender i det oransje området og ender/starter i det grønne

området vil da velge enten Sagavegen eller Krutfjellvegen ved grensepasseringen, mens reiser som starter/ ender i det blå området 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.

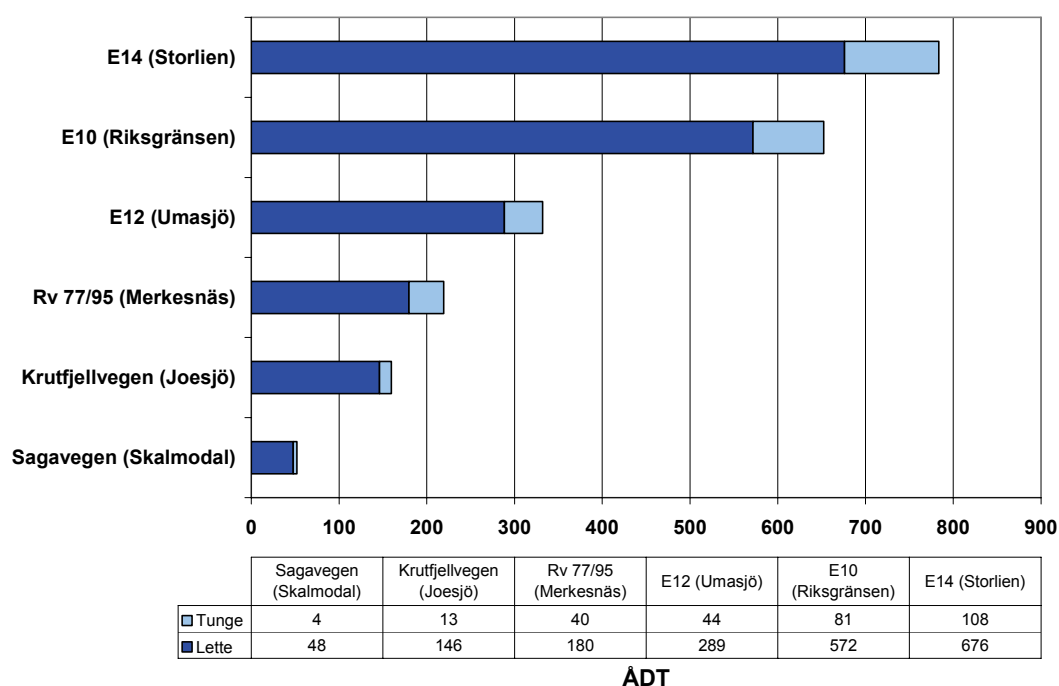
I tilknytning til Figur 2-5 bør det bemerkes at en flaskehals på E6 mellom Mosjøen og Mo i Rana, Korgfjellet, ble eliminert da Korgfjelltunnelen åpnet 16. september 2005. Korgfjelltunnelen er 8,6 km lang og har kostet 450 mill. NOK. Vinteren 2004/2005 var E6 over fjellet stengt 37 ganger på grunn av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



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

2.2 Antall kjøretøy

I Figur 2-6 vises antall kjøretøy som passerer grensen (begge retninger) i løpet av et døgn på 6 mellomriksveger. Dette betegnes årsdøgntrafikk (ÅDT).⁵ 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 trafikktallene i all hovedsak vil være grenseoverskridende trafikk. På grunn av en omlegging av datasystemet til Vägverket Region Norr har det ikke vært mulig å framskaffe trafikktall for 2005 og 2006 med unntak av tall for 2006 fra E10 og E12. Når vi sammenligner trafikkmengden på alle de aktuelle grenseoverganger velger vi å benytte tallene til og med 2004. Til slutt i kapitlet vil vi spesielt kommentere trafikktutviklingen på E10 og E12 fra 2004 til 2006.



Figur 2-6: Grenseoverskridende trafikk på E14, E10, E12, RV77/95, Krutfjellvegen og Sagavegen. 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 2001-2004 på henholdsvis 784 og 653. Minst trafikk har vi på Sagavegen over grensen ved Skalmodal, med en ÅDT på 52 kjøretøy. Hvis vi ser samlet på trafikken mellom Västerbotten og Helgeland, og slår sammen den grenseoverskridende trafikken på E12,

⁵ 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.

Krutfjellvegen og Sagavegen, får vi en ÅDT på 544.⁶ 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 vegene varierer en del, og er som følger:

- 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)⁷ er som følger:

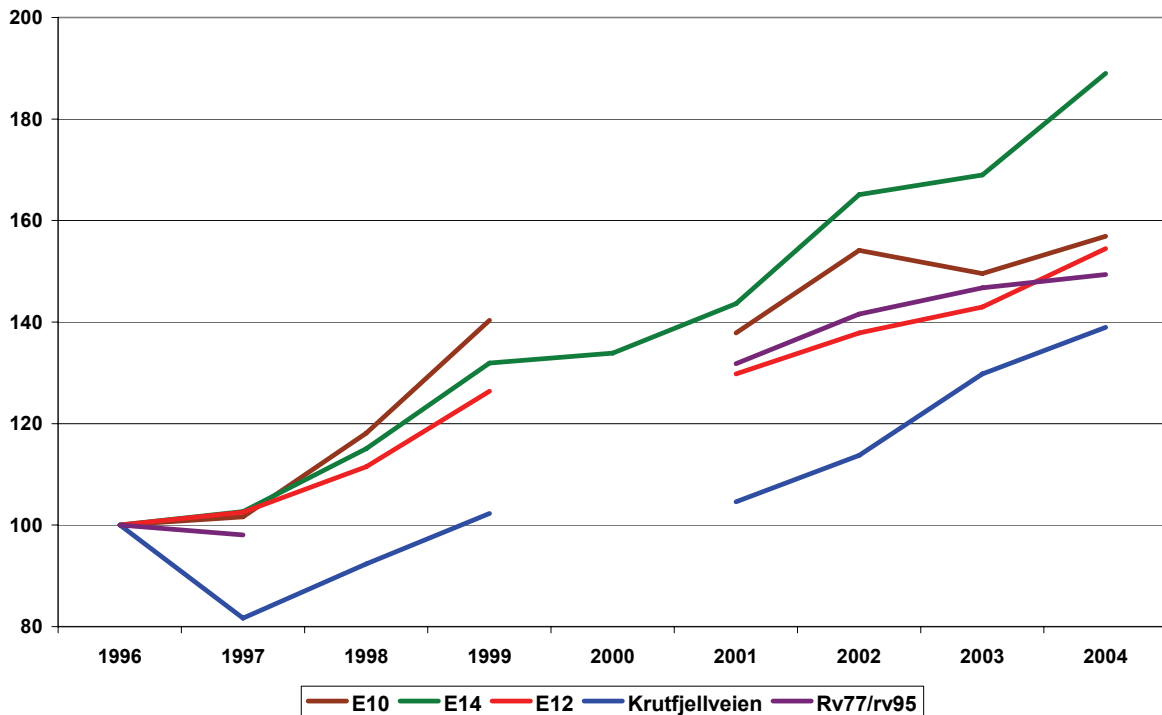
<i>Grenseovergang</i>	<i>Sommerdøgntrafikk (SDT)</i>	<i>Andel av totaltrafikk</i>
E10 (Riksgränsen)	1 331	69 %
E14 (Storlien)	1 284	46 %
E12 (Umasjö)	584	59 %
RV 77/95 (Merkesnäs)	474	73 %
Krutfjellvegen (Joesjö)	272	57 %

Som vi ser er SDT større over E10 enn over E14. Ellers er rangeringen av vegene den samme om vi benytter ÅDT eller SDT. Totaltrafikken om sommeren som andel av total trafikk over hele året, sier noe om vegenes 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 vegene vi har studert viser jevnt over en økning. Trafikkveksten varierer imidlertid mellom vegene, noe som er illustrert i Figur 2-7.

⁶ 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 (veg 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.

⁷ SDT er gjennomsnittlig døgntrafikk i månedene juni, juli og august.



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

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

Det kan 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 perioden. ÅDT over Saltfjellet var på 822 kjøretøy i 2005. Tungtrafikkandelen var 23 %. Hvis vi går over grensen og ser på trafikkutviklingen nord-sør på riksveg 45 (Innlandsvägen), så har denne vært uendret fra 1996 til 2003.⁸ ÅDT var her ca. 800 både i 1996 og 2003.

Trafikkveksten på mellomriksvegene 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.

⁸ Det er benyttet tall fra et tellepunkt om lag 20 km sør for Storuman, ved Skarvsjöby.

ÅDT tall fra 2006 for E10 og E12 viser en trafikkøkning fra 2004 på 6,7 % over E10 og en trafikknedgang på 1,4 % over E12. Hvis vi ser på tungtrafikken over E12 isolert, har imidlertid denne økt med 8,8 % fra 2004. ÅDT for 2006 er som følger:

	Lette kjøretøy	Tunge kjøretøy	Kjøretøy totalt
E10 (Riksgränsen)	621	109	730
E12 (Umasjö)	309	49	358

2.3 Godsmengder etter tollsted

I dette avsnittet vil vi med utgangspunkt i tollstatistikk presentere godsvolumet som passerer grensen mellom Norge og Sverige ved 5 tollsteder samt hvilke varegrupper som dominerer transportene. Etter 2004 har man sluttet å føre tollstatistikk ved tollstasjonene i Narvik/Bjørnfjell, Tärnaby og Junkerdal. Av denne grunn kan vi ikke presentere tall for godsmengder for disse tollstedene etter 2004.

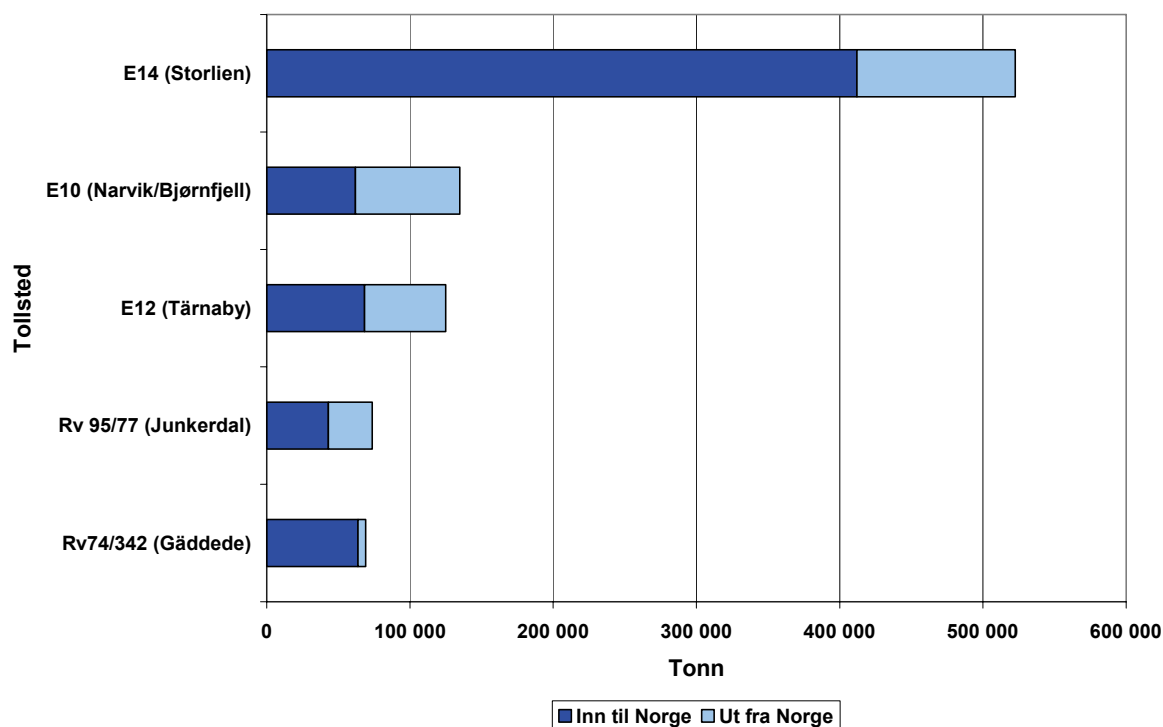
I Figur 2-8 gis en oversikt over godsvolumet som er fortollet ved tollstedene Tärnaby, Junkerdal, Storlien, Gäddede og Narvik/Bjørnfjell. Tallene er et gjennomsnitt for årene 1999-2004. Ved fordelingen av godsmengdene på de ulike vegene har vi lagt følgende forutsetninger til grunn:

- Fortolling i Tärnaby og Mo i Rana innebærer bruk av E12.⁹
- Fortolling i Junkerdal innebærer bruk av Graddisvegen.
- Fortolling i Storlien innebærer bruk av E14.
- Fortolling i Gäddede innebærer bruk av RV 74/342.

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 (veg 342)¹⁰. Videre kan vi merke oss at det er mer gods som kommer inn til Norge enn det er som forlater Norge ved alle tollstedene bortsett fra Narvik/Bjørnfjell.

⁹ Noe av varene som fortolles i Tärnaby vil også passere grensen via Krutfjellvegen. Dette innebærer at godsmengdene via E12 er noe mindre enn det figuren viser.

¹⁰ Gäddede tollsted ble nedlagt 1. juli 2005.



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.

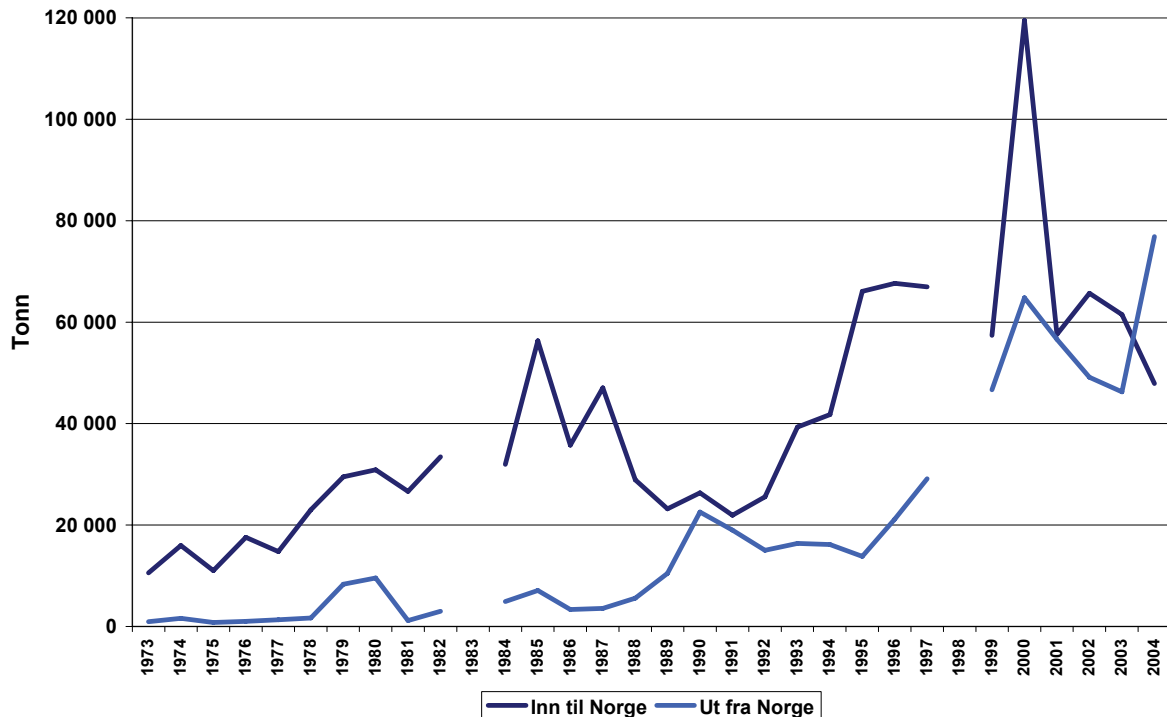
Nedenfor vil vi beskrive utviklingen over tid på det enkelte tollsted nærmere.

2.3.1 Tärnaby tollsted

Vi har tall fra Tärnaby tollsted fra 1973 til 2004. Tall fra to år har ikke vært mulig å frem-skaffe. 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.¹¹ Transport ut fra Norge (inn til Sverige) har, med unntak av 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. Opplysninger fra tullverket i Tärnaby indikerer at det har vært en liten trafikkøkning både i 2005 og 2006.

¹¹ 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.

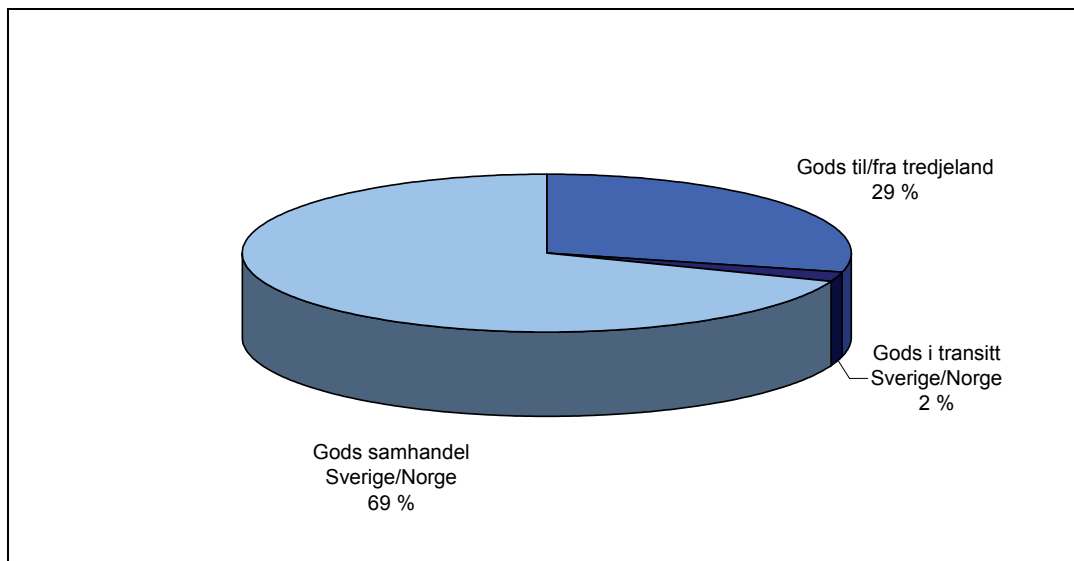
Geografisk fordeling av godset

Når det gjelder hvor godset som passerer grensen kommer fra og hvor det skal, så er dette statistikk som det ikke er lett å framskaffe pålitelige tall over. Basert på opplysninger fra Tärnaby tollsted for 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.

Som Figur 2-10 viser, er 69 % av godstransporten, målt i antall tonn, samhandel mellom Sverige og Norge; dvs. gods som har sin opprinnelse i Norge og skal til en destinasjon i Sverige eller gods med opprinnelse i Sverige og som 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.¹² 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). Tullverket i Tärnaby

¹² 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.

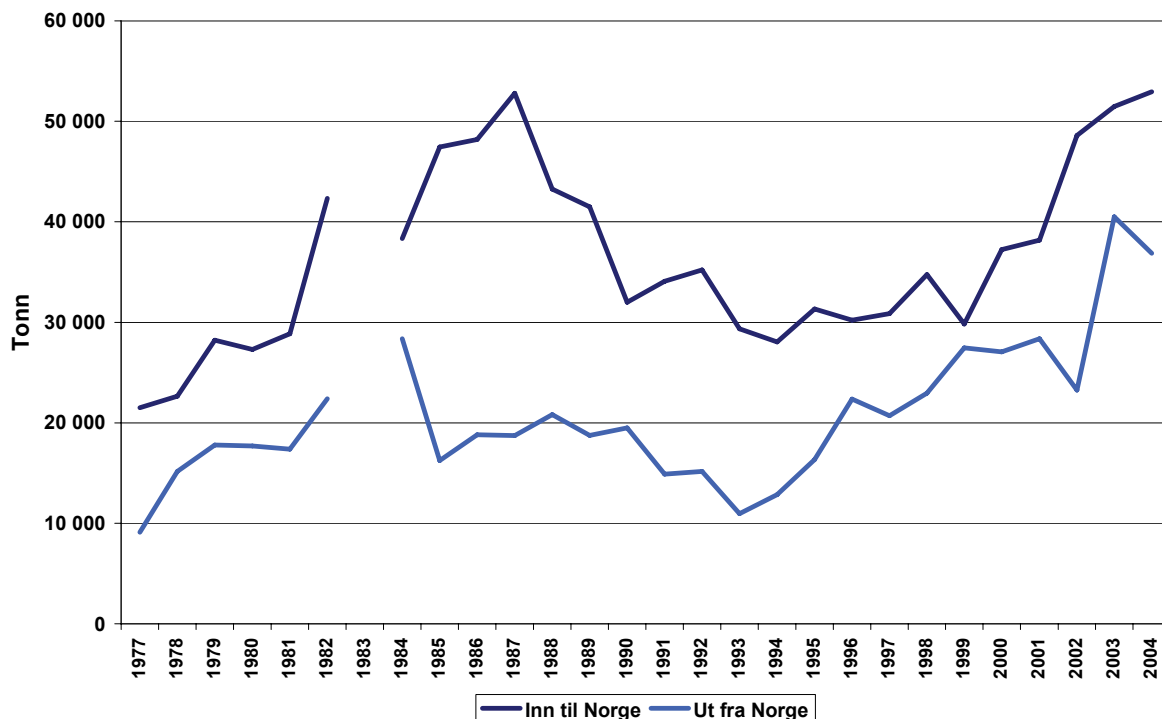
opplyser at trafikk med russiske vogntog har økt betydelig etter 2004. Dette kan tyde på at samhandel mellom Norge (Nordland) og Russland er økende.



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

2.3.2 Junkerdal tollsted

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

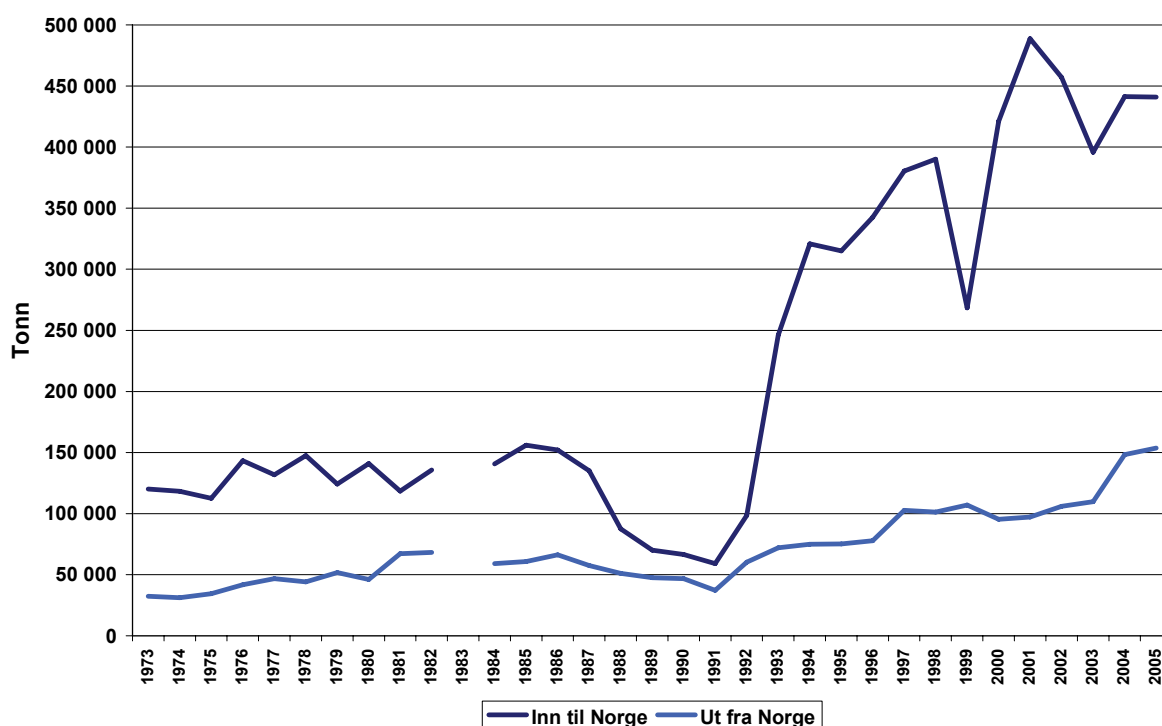


Figur 2-11: Godstransport med lastebil. Tollsted Junkerdal. 1977-2004. Tonn transportert.

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 veg. 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.

2.3.3 Storlien tollsted

Fra Storlien tollsted har vi volumtall fra 1973 til 2005. Tall for 1983 mangler. Volumutviklingen er vist i Figur 2-12.



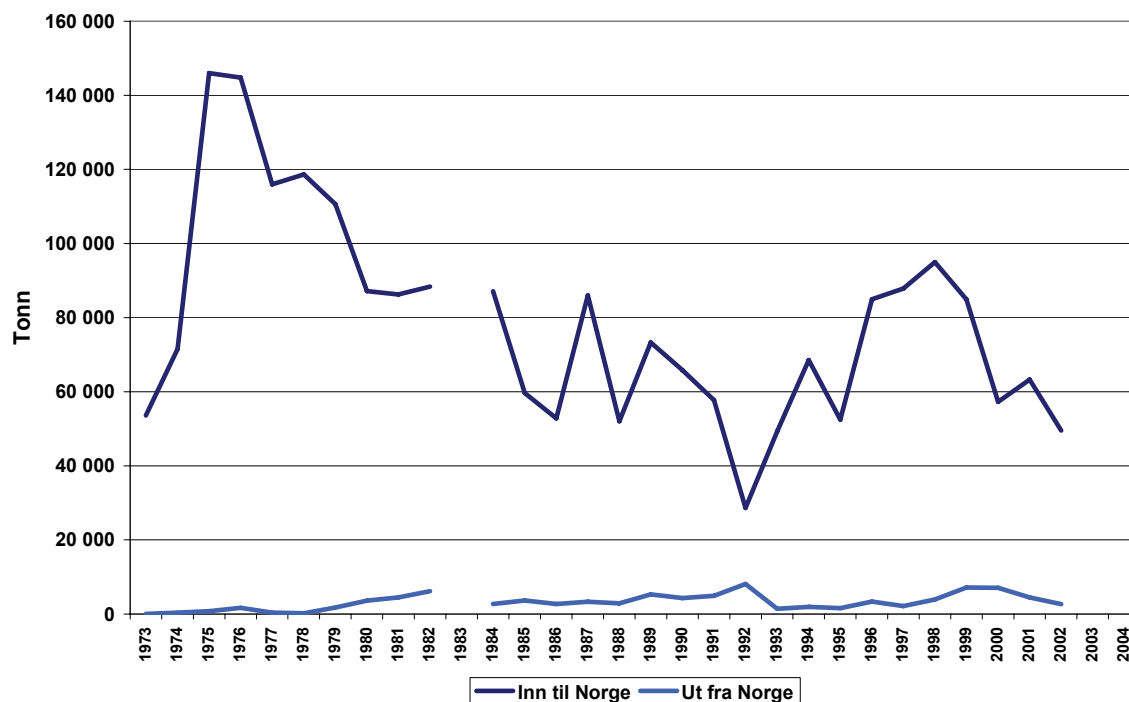
Figur 2-12: Godstransport med lastebil. Tollsted Storlien. 1973-2005. Tonn transportert.

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 2005 ble det fraktet over 440 000 tonn inn til Norge og vel 153 000 tonn ut fra Norge. De største volumene inn til Norge er tømmer og trevirke mens de største volumene inn til Sverige er fisk og 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 beskjedne 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 veg.

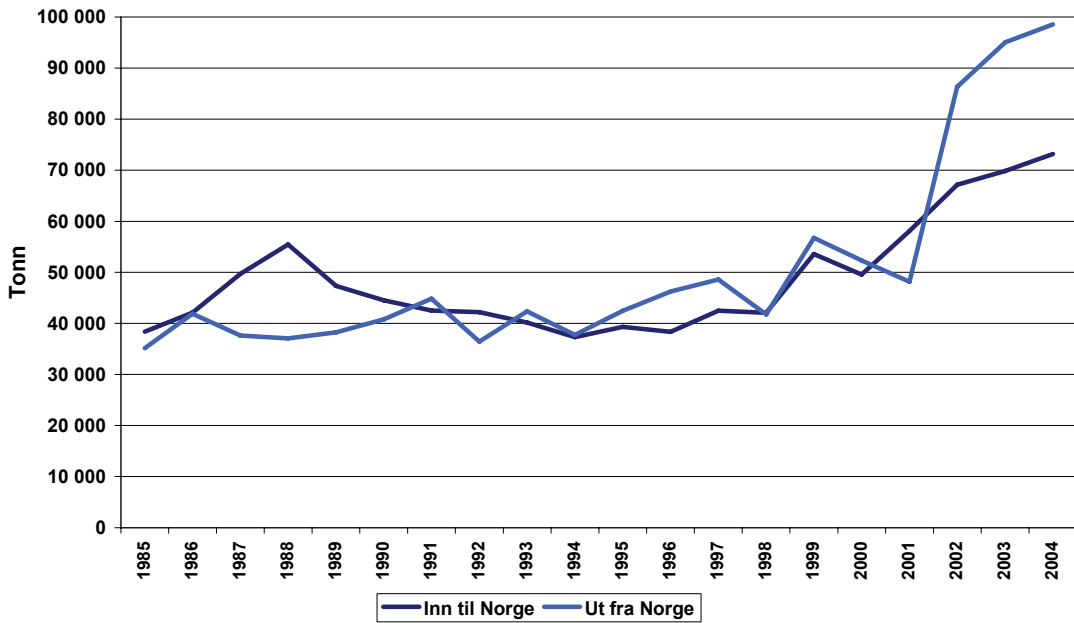


Figur 2-13: Godstransport med lastebil. Tollsted Gäddede. 1973-2004. Tonn transportert.

2.3.5 Narvik/Bjørnfjell tollsted

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

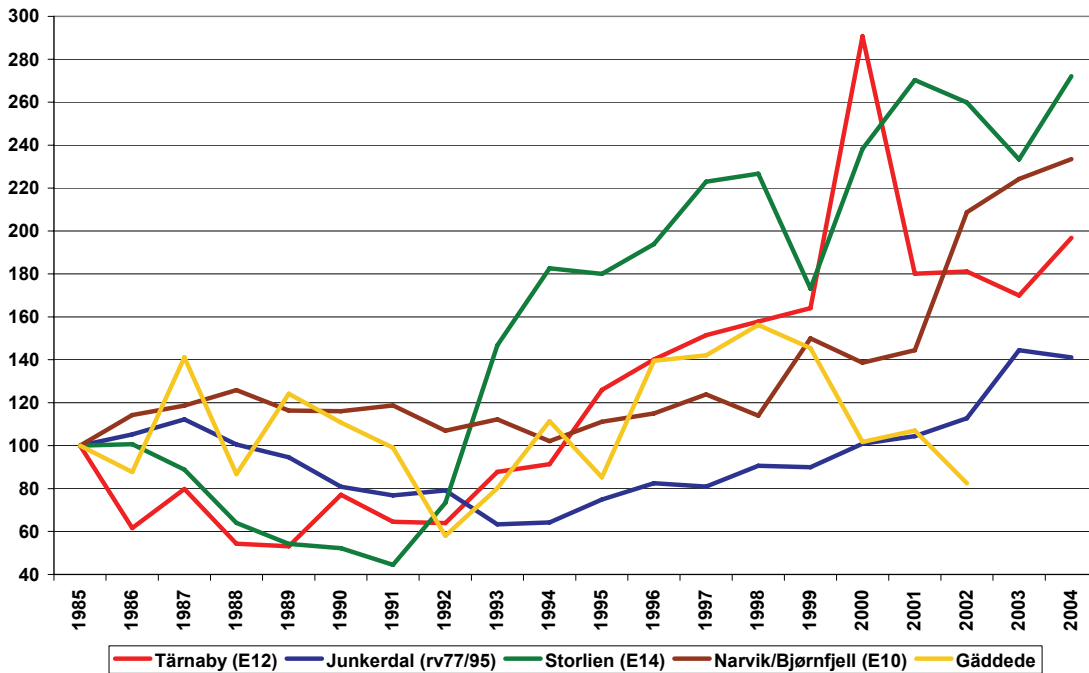
Ut fra Figur 2-14 ser vi at det har vært om lag samme godsvolum som har gått både inn til Norge og ut fra Norge. Godsvolumet var relativt stabilt fra 1985 til 2000. Deretter ser vi en relativt kraftig volumvekst. I 2004 var det 98 500 tonn som gikk ut fra Norge og vel 73 000 tonn som kom inn til Norge.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



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

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.

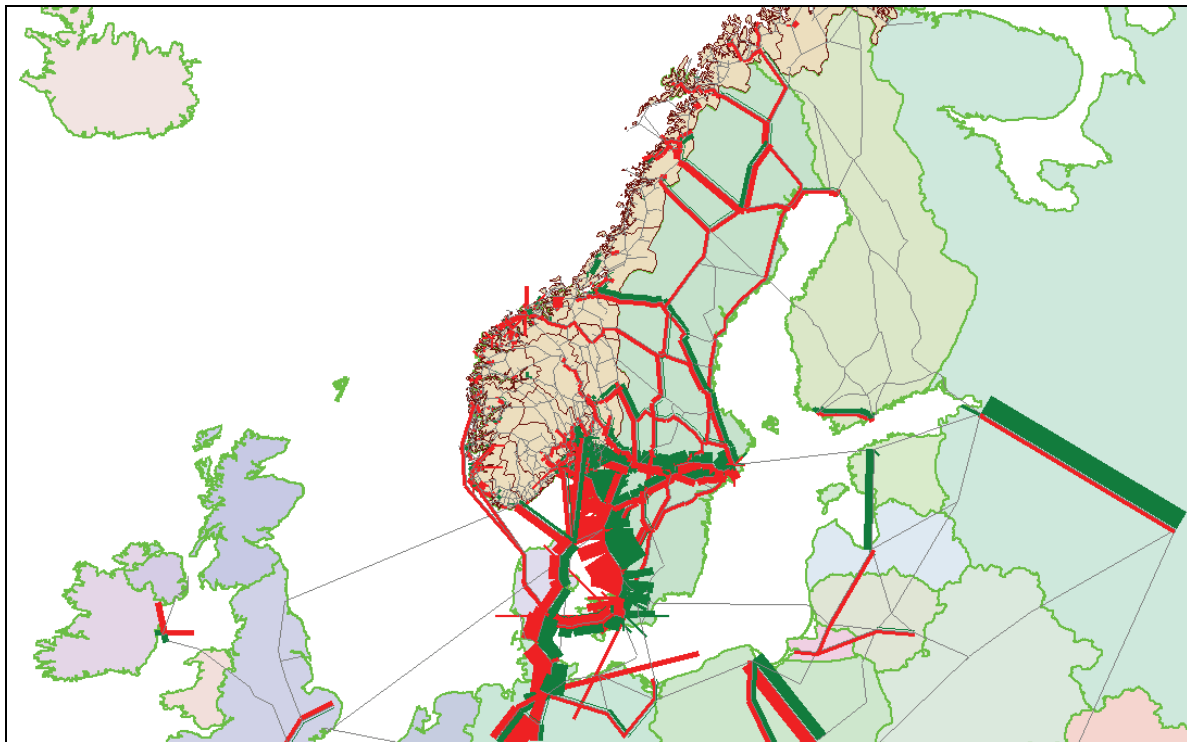


Figur 2-15: Godstransport med lastebil. Tollstedene Tärnaby, Junkerdal, Storlien, Narvik/Bjørnfjell og Gäddede. Tonn transportert. Indekserte tall. Periode 1985-2004. 1985=100.

Figur 2-15 viser at det har vært vekst i godstransporten over alle tollstedene. Med utgangspunkt i 1985 har veksten vært størst over E14 (Storlien) og E10 (Bjørnfjell). Her har veksten vært på henholdsvis 272 % og 233 %. Når vi ser bort fra Gäddede, har veksten 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.¹³ I Figur 2-16 vises godstransportstrømmene som genereres av lastebiltransport. Det skilles mellom eksport fra Norge (røde streker) og import til Norge (grønne streker). Videre illustrerer tykkelsen på strekene godsmengdene (i tonn) som går langs de ulike korridorene.



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

¹³ 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.

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.

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 og hvordan disse har utviklet seg.

Vi vil spesielt trekke fram følgende punkter:

- Sagavegen og Krutfjellvegen 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 Krutfjellvegen).
- Av de tre aktuelle vegene har E12 størst grenseoverskridende trafikk med en ÅDT¹⁴ på om lag 330 og en tungtrafikkandel på 13 %. ÅDT-tall for Krutfjellvegen 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. Historisk har mer gods 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 et tredjeland, der Finland, Danmark og Russland/Estland er de viktigste handelspartnerne.

¹⁴ ÅDT= årsdøgntrafikk, dvs. total trafikk pr. år dividert på 365.

- 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 i 1990.

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 to landene.

3.1 Historikk

Både Norge, Sverige og Finland har hatt, og har, transportstøtte relatert til godstransport. Den finske¹⁵ 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 ”avstandsurelper” som følge av lang veg 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 i de nordlige/midtre deler av landene.

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 i 2004 ble innført i Norge, skaper effekter. Disse kan både være tilskitende og utilsiktete for det enkelte land, samt at de påviker 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 transportstød” 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 (1986-1991) 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.

¹⁵ 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.

Med virkning fra 10. juli 2005 ble det foretatt ytterligere endringer i den svenske transportstøtten. Satsene ble redusert og enkelte kommuner/områder ble overført fra en lavere til en høyere sone.

Den svenske ordningen er godkjent av EU kommisjonen som regional støtte, men den baseres likevel på en unntaksbestemmelse fra de generelle statstøttereglene i EU. Denne dispensasjonen gjaldt til og med 2006. Signaler fra Näringsdepartementet tyder imidlertid på at ordningen vil fortsette i alle fall fram til 2013.

Den svenske støtten har i de siste årene utgjort noe over 350 mill. SEK pr. år. For 2005 er det avsatt 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 distriktspolitisk begrunnelse.

Uansett, ordningen er et distriktspolitisk 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 kompensera¹⁶ för kostnadsnackdelar samt stimulera till höyd föredlingsgrad i transportbidragsområdets näringsliv.....”.

Lignende formulering finnes 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.

3.3 Regelverket

Regelverket for transportstøtte i Norge og Sverige er selektivt. Støtte er bare tilgjengelig for støttemottakere som tilfredsstillir 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 strukturelle likhetstrekkene i ordningene nevnes nedenfor.¹⁷

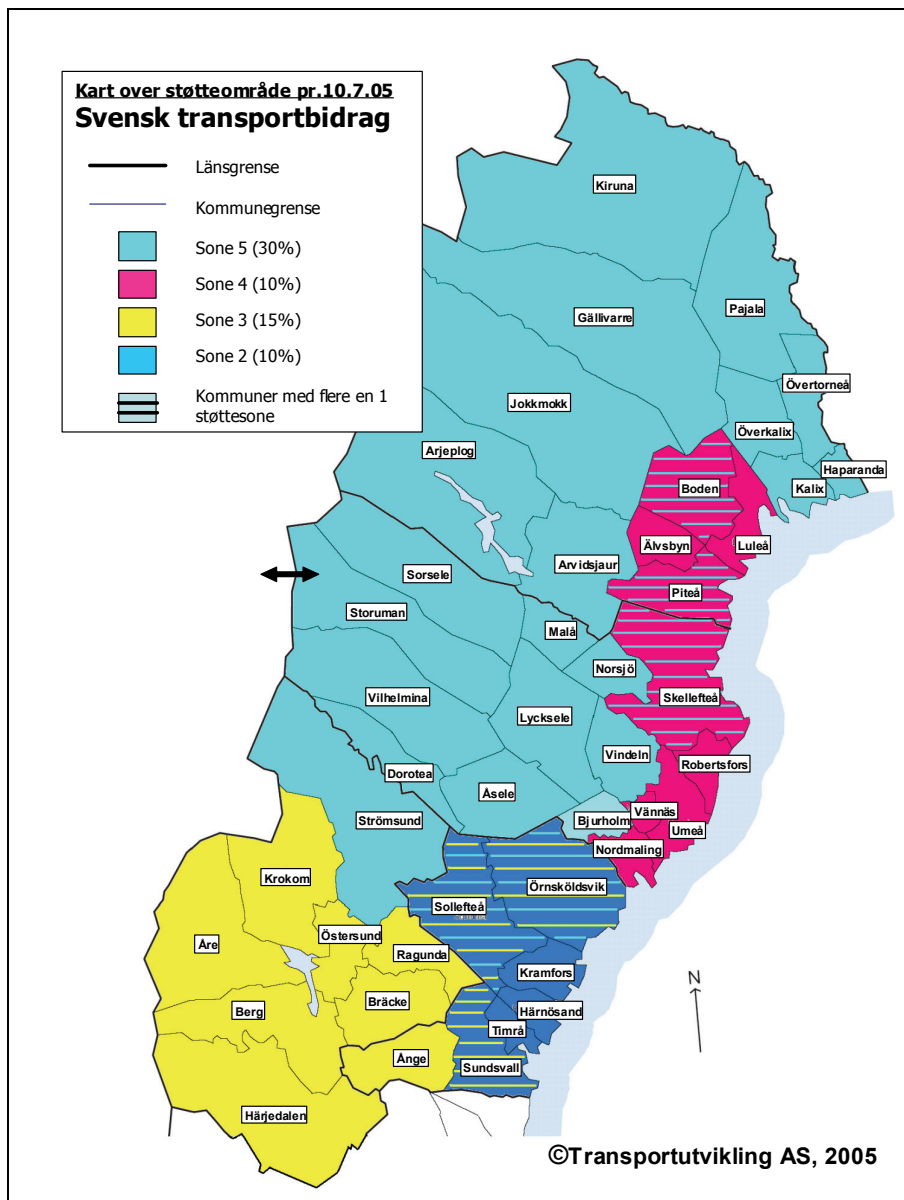
3.3.1 Soneinndelingen

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

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.

¹⁶ ”En viss kompensasjon”

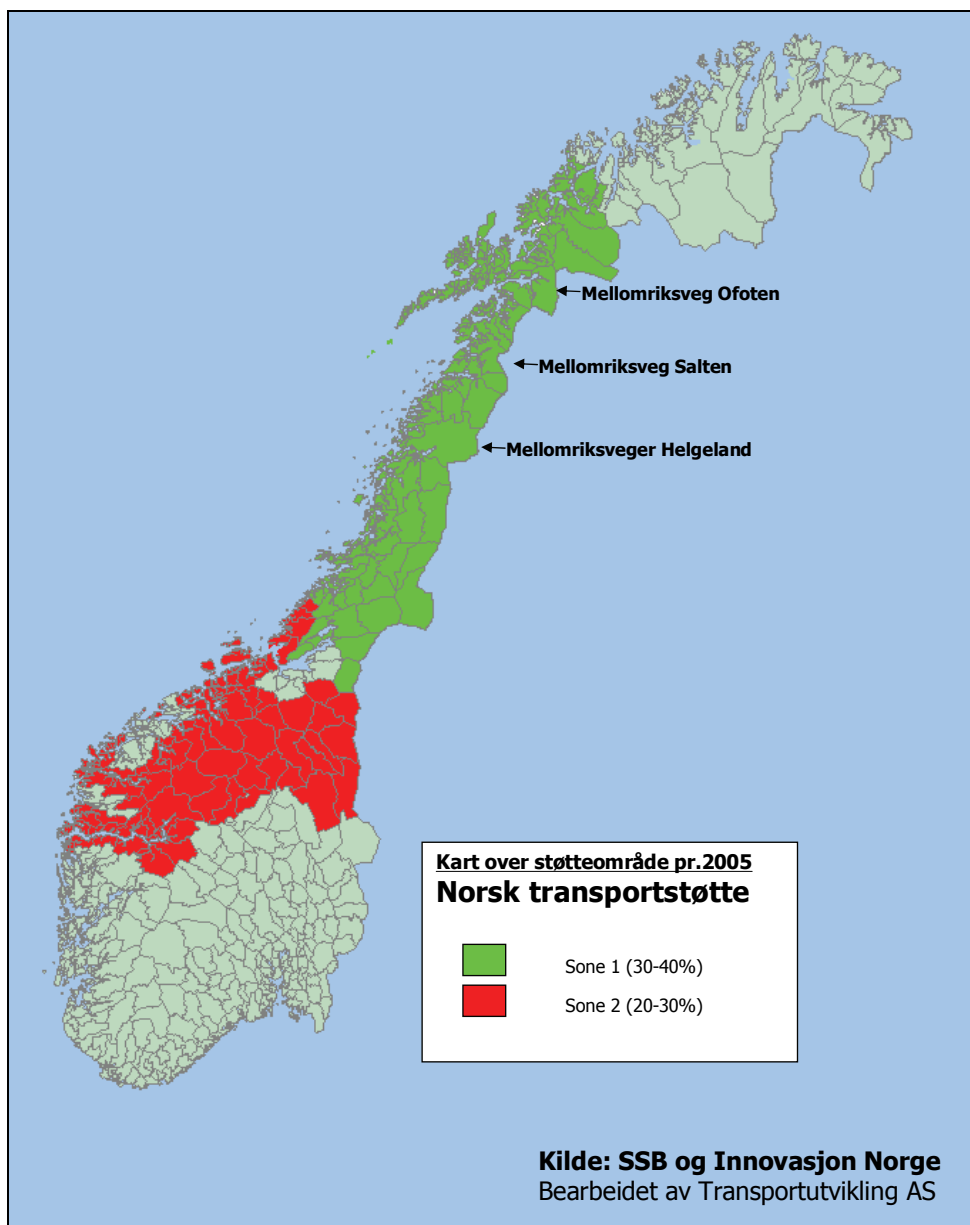
¹⁷ Satser og andre detaljer kan variere, men strukturelt er likheten påfallende.



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

I Sverige gjelder ordningen for hele/deler av länene Norrbotten, Västerbotten, Jämtland og Vesternorrland. I hovedsak er det samme støttesats innenfor en kommune, men 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 avgrens. I regelverket er disse områdene definert eksakt (Församlingar, Kyrkobokföringsdistrikt osv.). Fra 10.7.2005 (jf. 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.¹⁸ 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.

¹⁸ 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.

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 "Norrlandskysten" (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 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 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 transport 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 transport 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 transport 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 (jf. 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: $\text{NOK } 10.000 \times (1.000 \text{ km} / 1.500 \text{ km}) \times 0,4 = \underline{\text{NOK } 2.667} \approx 27\% (*)$

() Den effektive støttesatsen vil reduseres ytterligere som følge av reglene om fradrag for bagatellmessig støtte.*

Både Norge og Sverige (og Finland) har imidlertid gjort unntak for sine naboland. For Norge gjelder unntaket for transport til/fra Sverige og Finland. For Sverige gjelder unntaket for transport 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 transport i Sverige, selv om fraktbetalen 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 støtteberegningen 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 transittoperasjoner 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 sluttdestinasjonen¹⁹ (kunden) er på Mo i Rana. For den svenske avsenderen stimulerer 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 4 må ha enkeltforsendelser 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).

¹⁹ 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 Effekter av ordningene

Norge hadde pr. 2005 begrenset erfaring/historikk med 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 4 underpunkter:

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

3.4.1 Erfaringer fra den norske ordningen

Erfaringer fra den gamle fylkeskommunale ordningen vil ha mindre betydning for fremtiden siden rammen kun er 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. 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).

Innovasjon Norge mener at årsaken til at kun ca. 50 % av forutsatt støtte ble utbetalt, kan skyldes at mange bedrifter ikke kjenner ordningen godt nok enda, samt at flere bedrifter ikke 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, jf. 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 (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 gav i rapporten uttrykk for 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 er 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 vegtransport. Vegtransporten utgjør (målt i antall 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 ("betydende bearbeining"). 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 videreføring og prissetting av produkter, samt at ordningen ikke har betydning for målsettinger rundt likestilling og miljø.

Internasjonal transport/grensekryssinger

I forhold til mandatet for 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 miljøgevinst. 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 transporttruter der det oppnås en lavere transportkostnad etter subsidier. Hvis man legger til grunn at transportkostnaden er en lineær²⁰ 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 enhet pr. km

s = Subsidiesats

A = "Optimal" avstand uten subsidier

A^s = "Optimal" avstand med subsidier

²⁰ Oftest vil dette være en degressivt stigende funksjon.

$$pA = \text{Total transportkostnad uten subsidier}$$

$$pA^s (1-s) = \text{Total transportkostnad med subsidier}$$

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)

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

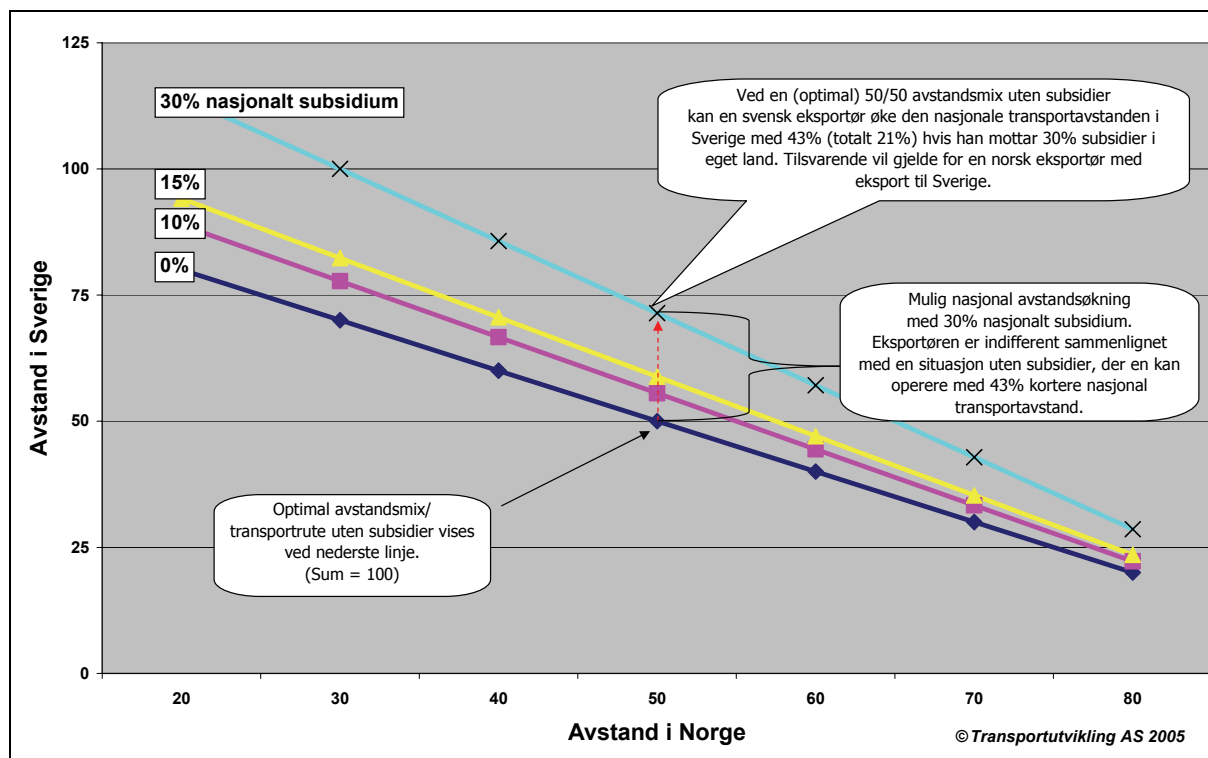
ser man at den subsidierte transportruten vil foretrekkes under ellers like vilkår, fordi den gir en lavere pris. Jo høyere subsidiesats (s), desto lengre kan "omvegen" være før man kostnadsmessig kommer i disfavør i forhold til en usubsidiert rute.

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

Eksemplene er ikke generelt gyldige fordi vi kun har sammenlignet to alternative transportveger for hver transport. De transportveger 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 der 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 eksporterer 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. Transportvegen over en sydlig grensekryssingsstasjon (Charlottenberg) er ca 7 % lengre enn alternativet over Storlien. Gitt et visst minimumsvolum og en fornuftig retningsbalanse på togtransporten, vil transportvegen 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 ende-

stasjonen *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	23 219
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	23 058

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 lenger 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).



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.

3.5 Transportstøttens betydning for transportutviklingen mellom Västerbotten og Helgeland

Selv om et regelverk er omfattende og detaljert, vil det alltid representere en forenkling av virkeligheten. Subsidier 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* transportveger.

For transportintensive bedrifter som tilfredsstillers 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)²¹, 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 transportveger. 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 og Finland. Bidraget förstärkar därmed ett nord – sydligt nationellt transportmönster i de tre länderna. Företag som konkurrerar på marknader i öst – västlig riktning på samma avstånd erbjuder 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 transportveger styrt av støtteordningenes struktur.

²¹ 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.

Selv om det er gjort visse tillempinger for transport mot naboland er dette neppe tilstrekkelig til en effektiv initiering av øst-vest transport.

Det er imidlertid viktig å presisere at transportstøtten kun er en av flere rammebetingelser som påvirker vareeierens valg av transportveger. En endring i transportstøtten vil eksempelvis 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.

3.6 Hva skjer fremover?

Den nasjonale transportstøtteordningen i Norge var et kompensasjonstiltak som følge av endringen i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift fra 1.1.2004. Gjennføring av differensiert arbeidsgiveravgift vil dermed føre til at den nasjonale transportstøtteordningen forsvinner fra 2007. Det vil likevel bli mulighet til å søke om nasjonal transportstøtte i 2007, men da med bakgrunn i transportkostnader og økning i arbeidsgiveravgift som er påløpt i 2006. Det vil imidlertid også etter 2007 kunne være visse ordninger for bedrifter som er lokalisert i områder hvor man vil operere med høy arbeidsgiveravgift (for eksempel Bodø og Tromsø). Disse ordningene er pr. mars 2007 ikke avklart.

I Sverige ser det ut til at Transportbidraget fortsatt vil gjelde for perioden 2007-2013. Transportbidraget vil kunne reduseres noe, men Näringsdepartementet i Sverige har nylig laget sin strategi for ”regional konkurrenskraft” hvor det heter:

”I Europeiska kommissionens nya riktlinjer för regionalstöd under perioden 2007–2013 lämnas vissa möjligheter för Sverige att använda sig av olika typer av driftstöd. I områden med låg befolkningstäthet (< 12,5 invånare/km² på NUTS III-nivå) får transportbidrag fortsatt lämnas.”

4. BARENTSSAMARBEIDETS BETYDNING FOR TRANSPORT-UTVIKLINGEN

I dette kapittelet vil vi presentere Barentssamarbeidet og se nærmere på noen sentrale transportrelaterte prosjekt Barentssamarbeidet har vært, og er, involvert i. Kapittelet vil avsluttes med en vurdering av hvordan Barentssamarbeidet har påvirket transportutviklingen i Barentsregionen og en diskusjon omkring hvordan Västerbotten og Helgeland kan utnytte Barentssamarbeidet til å øke transportvolumet i regionen.

4.1 Hva er Barentssamarbeidet?

Den 11. januar 1993 signerte utenriksministrene i Finland, Norge, Sverige, Russland sammen med representanter fra Danmark, Island og Europakommisjonen Kirkenes-erklæringen. Denne erklæringen innebar at det ble opprettet et formalisert samarbeid mellom Finland, Norge, Russland og Sverige for å håndtere felles utfordringer i nordområdene i kjølvannet av nesten 50 år med kald krig i Regionen.

Barentsregionen hadde i 2006 nesten seks millioner innbyggere fordelt over et areal på 1,75 millioner km² (tre ganger størrelsen til Frankrike). Barentsregionen har rike naturressurser som olje/gass, trevirke, mineraler og fisk. Industrien i regionen er preget av den store tilgangen på regionens naturressurser og inkluderer stålproduksjon, papirproduksjon, fiskeforedling og, i stadig større grad industri knyttet til utbygging av regionens olje og gassindustri.

Barentssamarbeidet skjer i det som er Europas største region for interregionalt samarbeid og består av deltakere fra 13 fylker i Finland, Norge, Russland og Sverige. Regionen er rik på naturressurser, men en spredt bosetning og et hardt klima er en utfordring for regionens økonomiske utvikling.

Fra første stund har Barentssamarbeidet hatt to overordnede mål:

- Skape et nytt og stabiliserende samarbeidsmønster med Russland i nord og styrke Russlands deltakelse i det alminnelige europeiske samarbeidet. (Dette har bidratt til å gi samarbeidet et sikkerhetspolitisk element).
- Fremme bærekraftig utvikling i bredeste forstand, og særlig i forhold til Nordvest-Russland, som har store utfordringer når det gjelder økonomisk og sosial utvikling, helse, miljøvern, ressursforvaltning og reform av mange samfunnsinstitusjoner.

Etableringen skulle også bidra til å øke tilliten mellom landene i regionen, åpne for ytterligere samarbeidsmuligheter, og gi vekstimpulser og arbeidsplasser, ikke minst i Nord-Norge. Ved etableringen ble det lagt vekt på at Barentssamarbeidet ikke skulle være et bilateralt norsk-

russisk anliggende. De nordiske land og en rekke allierte land, samt Europa-kommisjonen, ble derfor invitert til å delta.

Organisasjonsmessig foregår Barentssamarbeidet på to nivå; et regionalt og et nasjonalt (regjerings-) nivå. Samarbeidet på det regionale nivå skjer innenfor rammen av Barents Regionråd og på nasjonalt nivå foregår samarbeidet i Det euro-arktiske Barentsrådet.

4.1.1 Barents Regionråd

Regionrådet har representanter fra alle de 13 fylkene som inngår i Barentssamarbeidet i tillegg til representanter for regionens tre urbefolkninger; samene, nenetserne og vepserne.

Fylkene som deltar i Barentssamarbeidet er:

- Finland: Kainuu, Lapland og Uleborg.
- Norge: Finnmark, Nordland og Troms.
- Russland: Arkhangelsk, Karelia, Komi, Murmansk og Nenets.
- Sverige: Norrbotten og Västerbotten



Figur 4-1: Kart over Barentsregionen (www.beac.st).

De langsiktige målene til Barents Regionråd ble utarbeidet i 1993 og er senere bekreftet i Barentsprogrammet 2004-2006. Regionrådets mål er å (Regionrådet, 2004):

- Sikre en fredelig og stabil utvikling i regionen.
- Befeste og videreutvikle de kulturelle båndene mellom folkene i regionen.
- Oppmuntre til etablering av nye, og arbeide for en utvidelse av eksisterende bilaterale og multilaterale relasjoner i regionen.

- Legge grunnlaget for en miljømessig bærekraftig økonomisk og sosial utvikling i regionen med vekt på en aktiv og målrettet natur- og ressursforvaltning.
- Bidra til en utvikling som tar hensyn til urfolkernes interesser, og legge til rette for aktiv deltagelse fra deres side.

Urfolkssamarbeidet mellom samer, nenetsere og vepsere har etter hvert fått en mer selvstendig profil. Det har også utviklet seg et meget omfangsrikt samarbeid over grensene på grasrotplan mellom kommuner, foreninger og enkeltpersoner, uavhengig av de formelle strukturene i Barentsrådet og Regionrådet. Dette folk-til-folk samarbeidet har utviklet seg til å bli meget verdifullt for befolkning og næringsliv i Barentsregionen.

Lederskapet i Barents Regionråd roterer annethvert år mellom de 13 fylkene som deltar i samarbeidet. Medlemmene av Regionrådet møtes to til tre ganger i året og har underlagt seg en Regional Komité som har ansvar for det arbeidet som blir gjort mellom Regionrådet sine møter. Den regionale komiteen forbereder også saker som skal til behandling i Regionrådet, og står for den praktiske gjennomføringen av Regionrådets vedtak.

For å håndtere sine arbeidsoppgaver på en best mulig måte har Barents Regionråd opprettet seks arbeidsgrupper. Disse gruppene arbeider med oppgaver Regionrådet anser avgjørende for at Regionrådet skal kunne nå sine mål. Arbeidsgruppene arbeider med spørsmål knyttet til; miljø, kultur, samferdsel, IKT, ungdom, og økonomi (se Figur 4-2).

4.1.2 Barentsrådet

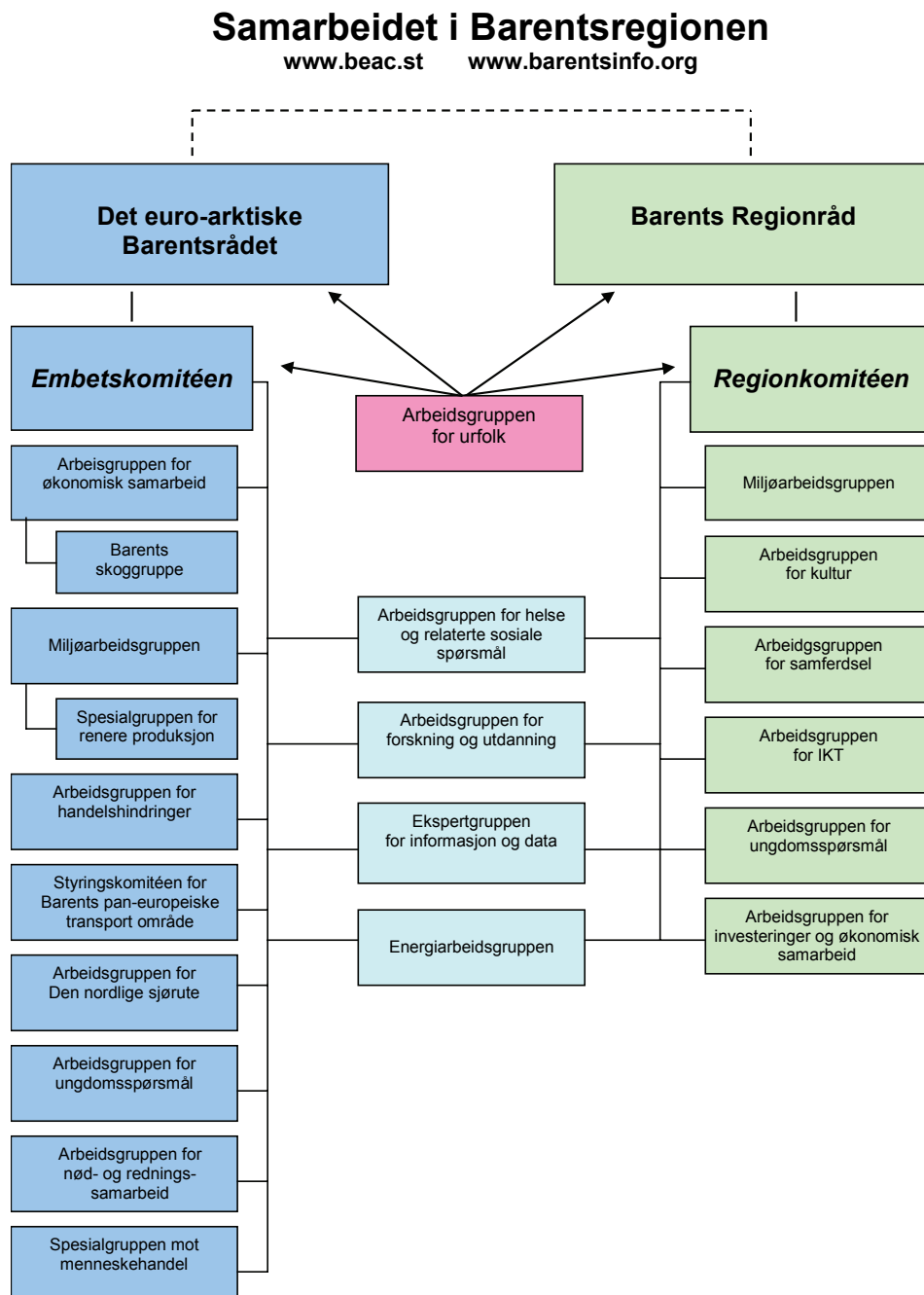
Det mellomstatlige samarbeidet i Barentsregionen foregår innen rammen av Det euro-arktiske Barentsrådet. Medlemmene i Barentsrådet er: Danmark, Finland, Island, Norge, Russland, Sverige og Europa kommisjonen. Ni land har observatørstatus i Rådet. Lederskapet i Barentsrådet roterer annethvert år mellom Finland, Norge, Russland og Sverige. Etter fullført lederskapsperiode er ledernasjonen ansvarlig for å gjennomføre et møte på utenriksministernivå i sitt hjemland. Finland har i perioden 2005-2007 lederskapet i Barentsrådet og blir i perioden 2007-2009 etterfulgt av Russland. Mellom Barentsrådet sine møter organiseres arbeidet av "Embetskomitèen" (CSO) som består av embetsmenn fra deltakernasjonene.

Hovedmålet til Barentsrådet er å fremme en bærekraftig økonomisk og sosial utvikling i Barentsregionen for på den måten å bidra til en fredelig utvikling i de nordlige delene av Europa.

For å nå sine hovedmål har Barentsrådet opprettet åtte arbeidsgrupper. Arbeidsgruppene arbeider med; økonomisk samarbeid, miljø, handel, transport, Den nordlige maritime korridor (NMC), ungdomsspørsmål, redningssamarbeid og menneskehandel.

Felles arbeidsgrupper

I tillegg til arbeidsgruppene som organisatorisk hører inn under Barentsrådet og Regionrådet har regionens tre urbefolkningsgrupper sin egen arbeidsgruppe som er gitt en rådgivende funksjon ovenfor Regionrådet og Barentsrådet. Fire arbeidsgrupper er organisatorisk underlagt både Barentsrådet og Regionrådet. Disse arbeider med spørsmål knyttet til helse og sosiale spørsmål, utdanning og forskning, energi samt en ekspertgruppe innen informasjon og data (www.beac.st).



Figur 4-2: Organisering av samarbeidet i Barentsregionen (www.beac.st).

4.2 Barentssamarbeidet og transport

Landene som deltar i Barentssamarbeidet har opp gjennom historien lagt størst vekt på å utvikle sine nasjonale transportårer og har i liten grad fokusert på å utvikle transportruter på tvers av landegrensene i øst/vestgående retning. Dette har fått som konsekvens at regionen i dag har godt utviklede transportruter i nord-sørgående retning, men at det er mangler/svakheter ved transportsystemene som går over landegrensene mellom øst og vest. Dette er en situasjon som påfører transportører i regionen høye transportkostnader når de skal gjennomføre transporter mellom øst og vest, og legger således en demper på økonomisk, sosial og kulturell utvikling i Regionen. Ut fra denne erkjennelsen har så vel Barentsrådet som Regionrådet opprettet egne arbeidsgrupper som arbeider for å bedre transportstandarden i regionen.

I Barentsrådet er det ”Barents Euro-Arctic Pan-European Transport Area” (BEATA) som har hovedansvaret for å utvikle transportinfrastrukturen i Regionen mens ansvaret for å håndtere transportspørsmål i Regionrådet er tillagt ”Regional Working Group on Communication” (WGC).

4.2.1 Barents Euro-Arctic Pan –European Transport Area (BEATA)

BEATA ble opprettet på en ministerkonferanse i Helsingfors i 1997. Arbeidsgruppen sitt formål er å videreutvikle det eksisterende samarbeidet om utvikling av transportinfrastrukturen i Barentsregionen. Dette inkluderer å arbeide for å gjøre grensepasseringer i regionen enklere, utbedre tollsamarbeidet og bidra til vedlikehold, oppgradering og nybygging av Regionens infrastruktur (www.beac.st).

Samferdselsministrene i Norge, Sverige, Russland og Finland signerte, sammen med en representant fra Europakommisjonen, den 26. mai 1998 en rammeavtale (MOU) som la retningslinjene for BEATA sitt arbeid. Signeringen av rammeavtalen førte til at det ble opprettet en styringsgruppe med én representant fra hver av de signerende parter. Styringsgruppen ble gitt i oppgave å koordinere virksomheten til BEATA og sende en årlig rapport om sitt arbeid til Det euro-arktiske Barentsråd og Europakommisjonen (www.beac.st).

Styringsgruppen i BEATA trekker i ”fremdriftsrapportene” for 2003 og 2004 frem 8 eksempler på hva de har oppnådd (www.barentsinfo.org/beata/):

- De har utviklet et rammeverk BEATA skal arbeide innenfor.
- Det har blitt definert et stamnett for transport i regionen.
- Det har blitt utviklet en database (GIS) og samlet inn nettverksdata.
- Prognoser for fremtidig trafikkutvikling i regionen er kvalitetssikret.
- Det har blitt samlet inn informasjon om pågående og fremtidige transportprosjekt i Norden og nordvest Russland.

- Det har blitt opprettet en egen nettside (www.barentsinfo.org/beata).
- De har bidratt til å finansiere og starte opp STBR (Sustainable Transport in the Barents Region).
- Republikken Komi i Russland har blitt inkludert i BEATA samarbeidet.

4.2.2 Regional Working Group on Communication (WGC)

WGC er Barents Regionråd sin arbeidsgruppe for transportspørsmål. Arbeidsgruppen ble etablert i 1993 og presenterte i 1999 en oppdatert versjon av rapporten "Transportation Analysis of the Barents Region" (The communications Group of the Barents Regional Council, 1999), en rapport som opprinnelig ble publisert i 1997.

I denne rapporten ble det fremmet fire anbefalinger til hva som bør gjøres:

- Etablere et stamnett for transport i regionen.
- Etablere et tungtransport nettverk.
- Etablere et selskap for transport og forsendelse i regionen.
- Legge forholdene til rette for transport av passasjerer over landegrensene i regionen.

WGC har etter utarbeidelsen av denne rapporten hatt to hovedfokus:

- Komme med forslag til konkrete aktiviteter og prosjekter som bør gjennomføres basert på anbefalingene som ble gitt i "Transportation Analysis of the Barents Region".
- Sørge for et nært samarbeid med BEATA sin styringskommite innenfor rammeverket av INTERREG III B prosjektet Sustainable Transport in the Barents Region (STBR).

4.2.3 Prosjekter BEATA og WGC er involvert i

Arbeidsoppgavene til BEATA og WGC er i stor grad sammenfallende og det har etter hvert utviklet seg et nært samarbeid mellom styringskomiteen til BEATA og WGC. Noen av prosjektene BEATA og WGC har involvert seg i for å bedre transportstandarden i Barents-regionen blir presentert i følgende avsnitt (www.barentsinfo.org):

Sustainable Transport in the Barents Region (STBR)

STBR ble opprettet som et samarbeid mellom BEATA og WGC for å bidra til en bærekraftig utvikling av transportsektoren i Barentsregionen. STBR mottar finansiering fra ulike nasjonale og regionale myndigheter i Finland, Norge og Sverige samt fra EU sitt regionale utviklingsfond gjennom Interreg III B programmet.

STBR sitt mål har vært å:

- Styrke samarbeidet om transportplanlegging i Barentsregionen.
- Øke den felles forståelsen for transportproblemene i regionen.
- Bidra til at beslutningstakere, planleggere, myndigheter og bedrifter ser på Barentsregionen som ett transportområde.
- Bidra til en bærekraftig utvikling i regionen.

For å nå disse målene vil STBR arbeide for å:

- Bedre transportinfrastrukturen i regionen.
- Redusere de negative konsekvensene skapt av landegrensene i regionen og den svakt utbygde infrastrukturen mellom landene.
- Behandle Barentsregionen som en samlet transportregion.
- Oppfordre myndighetene i regionen til å samarbeide over landegrensene om utvikling av regionens infrastruktur.

STBR er gjennomført i ulike faser der hovedresultatene fra den første fasen ble presentert på en konferanse i Luleå 16. november 2005. Denne første fasen ble organisert som ulike ”delprosjekt” som inkluderte, men ikke var begrenset til:

- Studier av transportstrømmer og infrastruktur i Barentsregionen.
- Studier av ”Veg korridorer”.
- Studier av den regionale lufttrafikken.
- Studier av hvordan samarbeid omkring jernbanedrift i Regionen kan bedres.

Fase 1 frembrakte kunnskap dagens transportsituasjon i Barentsregionen. Eksisterende problemer og fremtidige behov for transport ble også avdekket i denne fasen. En hovedkonklusjon som kom ut av fase 1 var at det var nødvendig å utarbeide konkrete tiltak som kunne bidra til at STBR sine overordnede mål skulle kunne oppnås. STBR ble derfor vedtatt videreført i en fase 2 som i årene som kommer skal planlegge og iverksette tiltak som er mer konkrete enn tilfellet var for fase 1.

Fase 2 av STBR består av fire ”arbeidspakker” som hver tar for seg utfordringer knyttet til ulike transportmiddel (www.barentsinfo.org):

1. Regional luftfart: STBR skal arbeide for opprettelse av direkte flyruter mellom Russland og de Nordiske landene.

2. Havnene i Barentsregionen: det skal opprettes et aktivt forum for havnene i Barentsregionen. Forumet skal arbeide for en effektiv integrering av / og overgang mellom ulike transportmidler i disse havnene (intermodalitet).
3. Tungtransport (tog): utvikle en plan for bygging av en jernbanelinje fra øst til vest i regionen som kan benyttes til å frakte gods og passasjerer på tvers av landegrensene.
4. Transport via veg: sørge for identifisering av ”Barentsveg” korridoren, bedre sikkerheten knyttet til tungtrafikk vinterstid og gjøre utvekslingen av transportinformasjon på tvers av landegrensene bedre.

Prosjektet knyttet til ”Havnene i Barentsregionen” ble startet opp i mars 2007 og vil være avsluttet i november 2007. Formålet med prosjektet er å etablere et såkalt ”Barents Ports Association” der en bl.a. skal styrke samarbeidet mellom havnene og markedsføringen av disse. Havnene i Barentsregionen er svært forskjellige og det kan være mulig å etablere fokuserte regionale ”samarbeidsorganer” som en del av det mer omfattende Barentssamarbeidet. Et slikt del-organ kan være i regionen Västerbotten/Helgeland. Havnene på Helgeland/Västerbotten har i dag mulighet til å involvere seg i STBR-II arbeidet og dermed fremme sine interesser her.

På bakgrunn av fase 1 av STBR ble det identifisert ulike prosjekter som var viktige å gjennomføre i fase 2 for at STBR skulle kunne nå sine mål. Disse inkluderte (STBR publications 15/2005):

- Drive utdanning og informasjon rettet mot tungtransportsjåfører.
- Arbeide for en harmonisering av reglene omkring tungtransport.
- Få til en integrering av trafikksikkerhet i transportbedriftene sine kvalitetssystem.
- Etablere planer for alternative transportruter som kan benyttes ved ulykker som involverer farlig gods.
- Gjennomføre en risikoanalyse av transporten av farlig gods på hovedvegene i Barentsregionen.
- Bedre mulighetene for ”mobil-turisme” (på the Blue Road, Barents Road og Northern Lights Road).
- Utvikle reisepakker for turistvegene i regionen (fly-bil-fly).
- Utvikle bussturismen i regionen.

Nordlig maritim korridor (Northern maritime corridor, NMC)

NMC er et prosjekt som arbeider for å utvikle en maritim transportkorridor fra nordvest Russland, langs kysten av Norge og ned til kontinentet. Prosjektet vil knytte sammen kystområdene i 20 regioner fordelt på 8 land (Belgia, Færøyene, Norge, Tyskland, Nederland,

Skottland, Island og Sverige). Målet til NMC er å forbedre konkurransevnen til industrien som har beliggenhet nær kysten i Nordsjøregionen og i Nordlig Periferi-regionen (www.interreg.no).

NMC sin visjon er (www.northernmaritimecorridor.no):

”The Northern Maritime Corridor – a means of efficient, safe and sustainable transportation, connecting coastal areas and enhancing regional development in the North Sea Region and the Northern Periphery Area.”



Figur 4-3: Kart over nåværende og tidligere deltagere i NMC (www.northernmaritimecorridor.no).

Barents link

Det er i dag store kapasitetsproblemer innenfor internasjonal godstransport. På samme tid er det en kraftig vekst i handelen mellom Kina og USA. Denne utviklingen har ført til at det søkes etter nye transportveger til å frakte gods fra de vestlige provinsene i Kina til østkysten av USA. En mulig løsning på dette transportbehovet vil kunne være opprettelsen av en intermodal transportkorridor der en benytter jernbane fra Kina, gjennom Russland til havnen i Narvik der godset blir lastet over på skip som frakter varene til østkysten av USA. Dette prosjektet har navnet N.E.W. (Northern East West Freight Corridor). Prosjektet ble avsluttet i 2005 og i 2006 ble det etablert et eget aksjeselskap (NEW Corridor AS) som skal kommersialisere og videreføre arbeidet. Prosjektet Barents Link er ikke inkludert som en del av

N.E.W.-arbeidet, men et selvstendig initiativ med fokus på jernbaneforbindelsene i Barentsregionen.

Barents link er ventet å medføre en kraftig forbedring av markedstilgangen for bedrifter som har sin beliggenhet langs den planlagte ruten. De samme bedriftene vil også oppleve en reduksjon i sine transportkostnader. For at prosjektet skal kunne la seg realisere må flere faktorer komme på plass (www.nho.no):

- Byråkratiet ved grensepasseringer må reduseres.
- Omlastingsmulighetene må bedres.
- Det må bygges nytt jernbanespor på de deler av ruten som i dag mangler dette.
- Akseltrykket på eksisterende jernbane må økes slik at tungtransport kan gjennomføres.

I tillegg vil det være flere andre faktorer som vil påvirke dette arbeidet, bla markedsmessige forhold og uforutsigbarhet i Russland.

Barents transportkorridor

Barents transportkorridor er betegnelsen på forbindelsen mellom Kemi i Finland og Murmansk i Russland. Transportkorridoren vil kunne tilby en pålitelig, sikker og fast godstransportrute til og fra Murmanskregionen. Barents transportkorridor innebærer at det blir fraktet gods på skip via Østersjøen og Bottenviken til den finske byen Kemi. Kemi vil i denne transportkorridoren fungere som en transitthavn for gods som skal fraktes til og fra de nordlige strøkene av Norge, Sverige, Finland og området omkring Murmansk på Kola-halvøya.

4.3 Barentssamarbeidets betydning for transportutviklingen mellom Västerbotten og Helgeland

Siden oppstarten i 1993 har Barentssamarbeidet utviklet seg til å bli stadig mer omfattende, og arbeider i dag for å påvirke utviklingen innen så vel miljø, kultur, økonomi og samferdsel. I dette avsnittet vil det først bli gitt en presentasjon av hvordan Barentssamarbeidet påvirker transportutviklingen i MittSkandia før vi ser på hvordan Västerbotten og Helgeland kan få mest mulig ut av Barentssamarbeidet.

4.3.1 Hvordan påvirker Barentssamarbeidet transportutviklingen i Mitt-Skandia?

Barentssamarbeidet sitt mål om å fremme samarbeid over landegrensene i Barentsregionen vil, dersom det lykkes, føre til en vekst i trafikken over landegrensene regionen. Eksempler på hvordan Barentssamarbeidet vil kunne bidra til vekst i transporten over landegrensene er

”Arbeidsgruppen for handelshindringer” som arbeider for å fjerne handelshindringer over landegrensene. Arbeidsgruppen arbeider blant annet for å gjøre fortollingsprosedyrene enklere og bedre koordinert på tvers av landegrensene. Det arbeidet som gjøres for å utvikle ”Den nordlige sjørute” har også et potensial i seg til å øke transporten over landegrensene mellom ”øst og vest”. Dette vil for eksempel kunne skje ved at vogntog eller jernbane frakter gods fra Sverige til isfrie havner i Norge der godset lastes over på skip for å fraktes videre ned på kontinentet.

4.3.2 Hvordan kan Västerbotten og Helgeland få mest mulig ut av Barents-samarbeidet?

Erfaringene som så langt er gjort gjennom Barentssamarbeidet har vært blandete. I en evalueringsrapport skrevet på oppdrag av Utenriksdepartementet i Norge (Fløtten, 2005) blir det pekt på at etter at Sverige og Finland ble medlemmer i EU i 1995 ble mye av fokuset flyttet mot de Baltiske stater og EU på bekostning av Barentssamarbeidet. Det blir også pekt på at samarbeidet innenfor miljø, fiskeri og næringsliv ikke har vært optimalt (Offerdal, 2003). For å bedre effektiviteten til Barentssamarbeidet, er det besluttet opprettet et internasjonalt sekretariat i Kirkenes som vil komme i drift 1. januar 2008. Samme sted er det også besluttet at det skal etableres et Barentsinstitutt som skal bidra til å styrke kunnskapen om grenseregionale forhold (Utenriksdepartementet, 2006). Når det internasjonale sekretariatet er etablert vil dette kunne fungere som et sentralt kontaktpunkt for MittSkandia.

Strategier for hvordan MittSkandia kan utnytte Barentssamarbeidet:

- Arbeide opp imot sentrale myndigheter for å fremme sine synspunkter. Synspunkter de sentrale myndigheter forhåpentligvis tar med til det arbeidet som blir gjort innenfor Det euro-arktiske Barentsrådet.
- Ledelsen av Barents Regionråd går på rundgang mellom de 13 fylkene som inngår i samarbeidet. For Helgeland vil det være viktig å kjenne sin besøkelsestid når lederskapet er tillagt Nordland fylke. Det vil antakelig være lettere å få aksept for Helgeland sine utfordringer og forslag til løsninger når Nordland har lederskapet. Västerbotten på sin side vil inneha lederskapet i Barents Regionråd i 2 år med 26 års mellomrom. Det faktum at det er så mange år mellom hver gang Västerbotten har ledelsen gjør det desto viktigere å være godt forberedt og ”gripe muligheten” når den er der. Det bør derfor gjøres et nøye forarbeid slik at en, når en får lederskapet, kan utnytte muligheten best mulig.

4.4 Oppsummering

I dette kapitlet har vi sett at Barentssamarbeidet foregår i det som er Europas største region for interregionalt samarbeid og at samarbeidet består av 13 fylker i Finland, Norge, Russland og Sverige. Samarbeidet foregår på to nivå; et regionalt og et nasjonalt (regjerings-) nivå.

Samarbeidet på det regionale nivået skjer innenfor rammen av Barents Regionråd og på nasjonalt nivå foregår samarbeidet i Det euro-arktiske Barentsrådet. I Barentsrådet er hovedansvaret for utvikling av transportinfrastruktur tillagt "Barents Euro-Arctic Pan-European Transport Area" (BEATA), i Regionrådet er det "Regional Working Group on Communication" (WGC) som har "transportansvaret". Ettersom arbeidsoppgavene til de to gruppene i stor grad er sammenfallende har det utviklet seg et nært samarbeid dem imellom, og eksempler på prosjekt de har involvert seg i er:

- STBR som arbeider for å fremme bærekraftig utvikling av transportsektoren i Barents-regionen.
- Nordlig maritim korridor som er et prosjekt som arbeider for å utvikle en maritim transportkorridor fra nordvest Russland, langs kysten av Norge og ned til kontinentet.
- Barents link som er den del av en planlagt intermodal transportkorridor fra Kina til USA som går gjennom Barentsregionen.

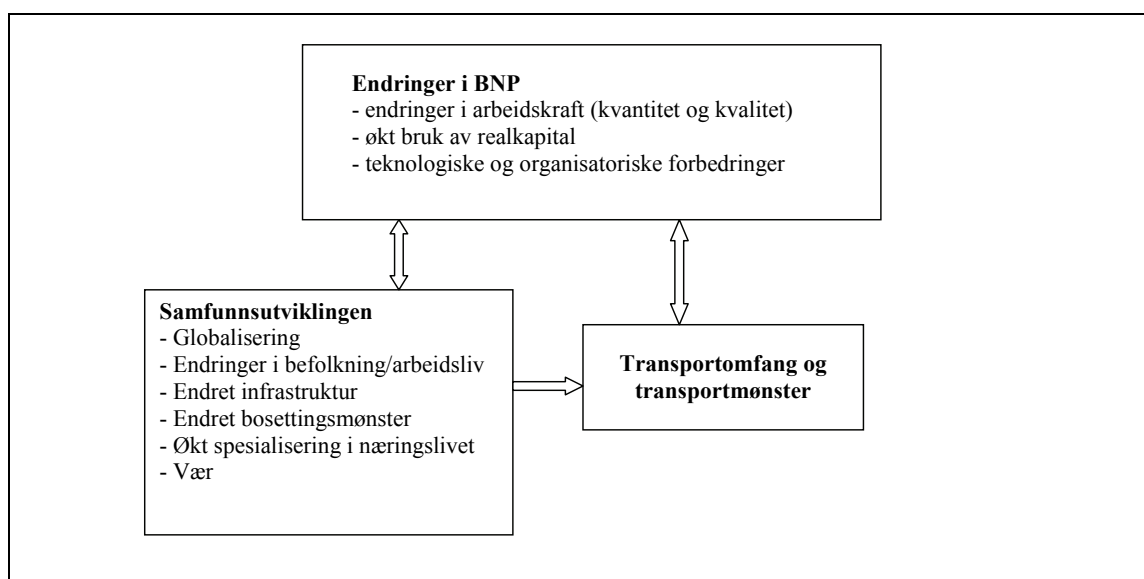
5. TRANSPORTOMFANG OG KJØPEKRAFT

I dette kapitlet vil vi studere faktorer som påvirker transportomfanget i et samfunn. Vi vil først presentere hvordan generelle trekk ved samfunnsutviklingen påvirker transportarbeidet før det blir diskutert hvordan endringer i innbyggernes kjøpekraft påvirker transportarbeidet. Til slutt fokuseres det på hvordan kjøpekraften er ventet å utvikle seg i årene som kommer i utvalgte østlige markeder og det gis en vurdering av hvordan denne utviklingen kan forventes å påvirke transportomfanget mellom Västerbotten og Helgeland.

5.1 Hva påvirker transportomfanget?

Et effektivt transportsystem er viktig for at næringslivet i et land eller i en region skal kunne være konkurransedyktig. På samme tid er transport også viktig for befolkningens velferd. Dette skyldes at god mobilitet bedrer befolkningens muligheter for en aktiv fritid og bidrar til å gi innbyggerne frihet til å velge bo- og arbeidssted ut fra egne ønsker og behov, uten å måtte ta hensyn til begrensninger knyttet til transportinfrastruktur eller transporttilbud. Den sentrale betydning transport har for så vel enkeltmenneske som næringsliv gjør det viktig å avklare hvilke faktorer det er som påvirker transportutviklingen, for på den måten å kunne vurdere hvordan trafikken vil utvikle seg.

Transport er en avledet virksomhet. Dette innebærer at transportvirksomheten i et samfunn er nært knyttet til aktivitetsnivået i samfunnets husholdninger og næringsliv. Aktivitetsnivået i et samfunn henger i sin tur nært sammen med brutto nasjonalprodukt (BNP) som er en indikator på den samlede verdi av alle varer og tjenester produsert i et land i løpet av et år. Faktorer som påvirker transportutviklingen er vist i Figur 5-1.



Figur 5-1: Faktorer som påvirker transportomfang.

I Figur 5-1 er faktorene som påvirker transportarbeidet delt inn i to grupper. Den første gruppen består av generelle trekk ved samfunnsutviklingen som påvirker transportomfanget. Den andre gruppen består av faktorer som påvirker samfunnets økonomiske aktivitet målt ved BNP.

Det vil i de følgende avsnitt først bli gitt en gjennomgang av hvordan ulike samfunnsutviklingstrekk påvirker transportarbeidet før fokus rettes mot sammenhengen mellom økonomi og transport.

5.2 Samfunnsutvikling og transport

Globalisering

Et sentralt trekk ved samfunnsutviklingen de siste tiårene har vært en stadig sterkere grad av globalisering. Globalisering betegner en situasjon preget av økt handel over landegrensene som blant annet har blitt fremskyndet av den teknologiske utvikling og en kulturell integrasjon på tvers av landegrenser og kontinenter. Bortfall/reduisering av handelshindringer har også gjort det mer lønnsomt for bedrifter å etablere seg i land med lave produksjonskostnader og derfra eksportere sine produkter til land med høyere produksjonskostnader der produktene kan bli konsumert. Produksjonsstedet vil som en konsekvens av denne utviklingen stadig oftere befinne seg langt fra det sted varene blir konsumert/benyttet. Økt avstand mellom produksjonssted og konsumpsjonssted fører til lengre transportveger og en mer omfattende og konsentrert varedistribusjon i sentrale områder (Forslag til Nasjonal Transportplan 2006-2015).

Demografi

Demografiske endringer i en region påvirker også det totale transportarbeidet i regionen. Undersøkelser gjennomført i Norge har vist at en befolkningsøkning på 20 000 innbyggere gir en økning i den totale trafikkmengden på mellom 0,8 og 0,9 prosent (Johansen, 2006). Befolkningsutviklingen i de aktuelle østlige markeder vil bli behandlet konkret i kapittel 5.8.

Endringer i alderssammensetningen har også innvirkning på transportarbeidet. Relativt sett genereres mest trafikk av personer mellom 25 og 50 år. Fra 50 års alderen av reduseres reiseaktiviteten noe som blant annet henger sammen med at yrkesdeltakelsen i denne aldersgruppen er lavere enn den er for yngre aldersgrupper. En region med en befolkning preget av ”forgubbing” vil dermed oppleve at transportaktiviteten reduseres. Et annet sentralt trekk ved samfunnsutviklingen de siste tiårene har vært at kvinner i stadig større grad har påtatt seg lønnet arbeid utenom hjemmet (Samferdselsdepartementet, 1998). Dette i kombinasjon med at flere unge har kommet inn på arbeidsmarkedet har ført til en økning i antall arbeidsreiser.

Infrastruktur

Utbedringer av infrastrukturen reduserer transportkostnadene for så vel gods som mennesker. Bedre infrastruktur fører til redusert reisetid, og således til lavere tidskostnader for de reisende. Samtidig vil for eksempel en ny vegstrekning (kunne) gi kortere reisestrekning noe som reduserer de distanseavhengige kostnadene. For et normalgode vil en reduksjon i kostnaden for å tilegne seg en ekstra enhet av godet føre til at etterspørselen etter godet øker. Utbedringer av infrastrukturen vil dermed ofte føre til reduserte reisekostnader noe som i sin tur fører til økt forbruk av reiser/mer trafikk.

Bosetningsmønster

Etter andre verdenskrig har bosetningsmønsteret i Norge og Sverige gått i retning av mer sentralisering. Stadig flere forlater landsbygda og flytter inn til sentrale byområder. På samme tid er det en tendens til at innbyggere som er bosatt i bykjernen flytter ut til forsteder slik at den geografiske avstanden mellom innbyggerne i byområdene øker (Nasjonal Transportplan 2006-2015). Utviklingen med at folk flytter ut av sentrum fører til at mange innbyggere får lenger veg til jobb noe som skaper behov for å gjennomføre et større trafikkarbeid for å ta seg til sin arbeidsplass. Dette er en tendens som inntreffer på tross av at personer bosatt i byer utfører et mindre transportarbeid enn de som er bosatt i småbyer eller på landsbygda. Dette innebærer at nasjonens totale transportarbeid ville vært større om det ikke fant sted en sentralisering av bosetningen, men utviklingen fører til en forverring av de lokale problemene i byene.

Spesialisert næringsliv

Det er en stadig mer fremtredende tendens til at bedrifter velger å fokusere på arbeidsoppgaver knyttet til selskapets kjernekompetanse og overlater til andre bedrifter/organisasjoner å ta hånd om oppgaver som ikke har tilknytning til kjernekompetansen. Et eksempel på dette kan være en bilprodusent som har definert det å bygge motorer som sin kjernekompetanse. Denne bedriften vil da ofte velge å kjøpe de øvrige komponentene selskapet er avhengig av fra underleverandører, underleverandører som på sin side har produksjon av disse komponentene som sin kjernekompetanse. En konsekvens av den økte spesialiseringen i næringslivet er at det innen stadig flere sektorer blir en vekst i transporten av halvfabrikata mellom ulike produksjonssteder.

Vær

Det totale transportarbeidet i et land varierer gjennom året og viser en tendens til å bli påvirket av endringer i været (Johansen, 2006). I perioder med kulde og vanskelige kjøreforhold (vinterstid) oppholder folk seg i større grad innendørs enn i perioder med godt vær og gode kjøreforhold (sommerstid). Dette innebærer at i år med en ekstra streng vinter kombinert med en ”dårlig” sommer vil transportarbeidet bli lavere enn tilfellet ville vært i et mer ”normalt” år. Utviklingen har de siste årene gått i retning av mildere vintre, noe som virker i retning av økt transportarbeid. Samtidig blir det fra flere hold varslet at årene som kommer i

større grad vil bli preget av ”ekstremvær” (www.aftenposten.no) noe som vil kunne virke i motsatt retning; en reduksjon i transportarbeidet.

5.3 Økonomisk utvikling og transport

Vi har til nå sett på hvordan noen generelle trekk ved utviklingen i samfunnet påvirker transportarbeidet. Fokus vil i dette avsnittet bli rettet mot hvordan endringer i økonomien, målt i brutto nasjonalprodukt (BNP), påvirker transportutviklingen.

Quinet og Vickerman (2004) peker på at det er et gjensidig vekselforhold mellom utviklingen av økonomien og transportomfanget (se Figur 5-1). På den ene siden er transport med på å skape vilkår for økonomisk vekst i et samfunn. På den annen side fører økonomisk vekst til at transportomfanget øker. I denne rapporten er det innvirkningen endringer i økonomien har på transportarbeidet som er det sentrale.

Vi vil først gi en kort presentasjon av noen faktorer som påvirker BNP, og derigjennom transportomfanget, før vi ser på hvordan endringer i kjøpekraft spesielt påvirker transportomfanget.

Brutto nasjonalprodukt (BNP) er en indikator på den samlede verdi av alle varer og tjenester produsert i et land i løpet av et år. Hvordan BNP utvikler seg er dermed en vanlig brukt indikator på økonomisk utvikling i et land. De tre viktigste faktorene som påvirker BNP er:

- 1) Bruk av arbeidskraft i så vel kvantitet (antall arbeidstimer) som kvalitet (forbedrete kvalifikasjoner hos de ansatte).
- 2) Bruk av fysiske kapitalgjenstander som maskiner, fabrikkbygninger og boliger (realkapital).
- 3) Organisatoriske og teknologiske løsninger.

Ettersom disse faktorene påvirker utviklingen i BNP har de også en indirekte innvirkning på transportomfanget.

5.3.1 BNP og kjøpekraft

Kjøpekraften til innbyggerne i et samfunn avhenger av størrelsen på differansen mellom innbyggernes inntekter, de skatter de må betale og prisen som kreves for varene de konsumerer. Endring i kjøpekraften vil således kunne oppstå enten ved at inntektene i samfunnet øker eller ved at prisene/skattene faller (Pindyck og Rubinfeld, 2001). I en situasjon der både inntekter og priser stiger har vi inflasjon. I en slik situasjon vil innbyggernes kjøpekraft holde seg uendret samtidig som konkurransekraften for det lokale næringsliv overfor konkurrenter i

andre land og regioner blir svekket. Deflasjon har vi i en situasjon hvor prisene faller, i en slik situasjon vil den enkelte vente med å foreta innkjøp fordi han/hun forventer at prisen skal falle ytterligere slik at varen blir billigere å kjøpe.

Når en skal sammenligne kjøpekraften til innbyggerne i ulike land er en avhengig av å ta hensyn til valutakurser og prisforskjeller mellom landene. En måte å gjøre dette på er ved å foreta en PPP-vurdering (purchasing power parity) der kjøpekraften justeres i forhold til valutakurser og prisnivå. Ved å justere BNP for PPP og dividere tallet på antall innbyggere i det aktuelle land, vil en få en verdi for kjøpekraft som er sammenlignbar på tvers av landegrensene. PPP justerte tall for BNP per capita for Finland, Norge, Polen, Russland, Sverige og de Baltiske land presenteres i avsnitt 5.7.

5.3.2 Kjøpekraft og transport

En vanlig forutsetning i økonomien er at etterspørselen etter en vare eller tjeneste henger sammen med prisen på den aktuelle varen/tjenesten, prisen på andre varer/tjenester og inntektsnivået (Button, 1993). Når kjøpekraften øker innebærer dette at differansen mellom inntekt og pris øker. For transport har dette som konsekvens at etterspørselen etter transport av så vel mennesker som gods øker.²²

5.3.3 Konsekvenser for persontransporten

La oss nå kort se på sammenhenger mellom økonomisk utvikling og persontransport.

Flere bileiere

En konsekvens av økt kjøpekraft er at det å eie bil relativt sett blir billigere. Dette fører i sin tur til at flere husholdninger vil kunne ta seg råd til å eie bil og flere husholdninger vil kunne anskaffe seg en bil nummer to (eller mer). Mellom 1993 og 2005, en periode som var preget av vekst i kjøpekraften, steg antall biler per 1000 innbyggere i Norge fra 454 til 526 (Johnsen, 2006). Det viser seg også at når en har tilgang på bil så brukes bil på 80 % av alle reiser som foretas (Nasjonal transportplan 2006-2015). Andre undersøkelser viser samtidig at husholdninger med to eller flere biler kjører nesten 50 % mer enn husstander med kun én bil (Johansen, 2006). Dette innebærer at en økning i antall biler fører til vekst i biltrafikken. Norske myndigheter (NOU 1998:11) opererer med en inntektselastisitet på 1,5 for ”kjøp av egne transportmidler”. Dette innebærer at etter hvert som inntekten i befolkningen øker vil en forholdsvis større andel av det totale konsum gå til anskaffelse av ”egne transportmidler” (hvor også bil inngår). Med en elastisitet på 1,5 vil en inntektsøkning på 10 % føre til at andelen av det totale konsum som går til kjøp av ”egne transportmidler” øker med 15 %.

²² En annen konsekvens som vil kunne inntreffe er at kollektivtrafikken sin andel av det totale transportarbeid reduseres som følge av at økt kjøpekraft fører til at flere skaffer seg bil og førerkort.

Fører kort

Fører kortandelen i befolkningen blir også påvirket av innbyggernes kjøpekraft. I Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 (Denstadli, m.fl., 2006) ble respondenter uten fører kort spurt om hva som var årsaken til at de ikke hadde fører kort. 25 prosent av de uten fører kort oppgav at hovedårsaken var dårlig råd, kun svaralternativet ”Har ikke behov” ble oppgitt av flere. Dette indikerer at en relativt sett høyere inntekt/kjøpekraft vil føre til at flere skaffer seg fører kort. Når den samme undersøkelsen (Denstadli, m. fl., 2006) viser at de som har fører kort gjennomfører 46 prosent flere reiser enn de uten fører kort, tyder dette på at en vekst i fører kortandelen, for eksempel som følge av bedret kjøpekraft, vil føre til at antall reiser (og det totale transportarbeidet) øker.

Ferievaner

Økt kjøpekraft fører også til endringer i folks ferievaner. Feriereiser blir billigere (relativt sett) og gjennomføres oftere (Johansen, 2006). Dette utviklingstrekket fører til trafikkvekst mellom de områdene der innbyggerne bor (ofte i byområder) og ”transittpunkt” som flyplasser (ofte i utkanten av byer). Det blir dermed en vekst i så vel korte reiser, til og fra flyplassene, som i lange reiser (i form av flyturer).

Fritidsbolig

Økt kjøpekraft gjør det mulig for flere å gå til anskaffelse av en fritidsbolig (en hytte) noe som også bidrar til vekst i antall reiser som blir gjennomført (Nasjonal transportplan 2002-2011). En økning i antall fritidsboliger får som konsekvens at det blir en økning i transportarbeidet mellom områdene der menneskene bor og de områdene som er preget av mange fritidsboliger. Etersom fritidsboligene ofte er lokalisert i rurale områder innebærer dette at det blir en økning i trafikken i disse områdene. Områder preget av mange ferieboliger vil oppleve at økt kjøpekraft fører til flere feriegjester som i sin tur fører til at det i disse områdene blir store sesongvariasjoner i trafikkomfanget. De fleste områdene som er preget av mange fritidsboliger vil oppleve at det blir større transportaktivitet og større sesongvariasjoner i trafikken, med toppe rundt sommer- og påskeferier (avhengig om det er snakk om et sommer- eller vinterferiested).

Bosetningsmønster

I et lengre perspektiv vil økt kjøpekraft kunne endre eksisterende bosetningsmønstre. Flere vil kunne ta seg råd til å kjøpe en (større) enebolig utenfor bykjernen. Ved å flytte ut av bykjernen vil mange få lenger veg til arbeid, noe som isolert sett vil kunne bidra til en vekst i det totale transportarbeidet. Endringer i bosetningsmønster gir en økning både i antall reiser, og lengden på de reiser som blir gjennomført (Nasjonal Transportplan 2002-2011).

Tidskostnad

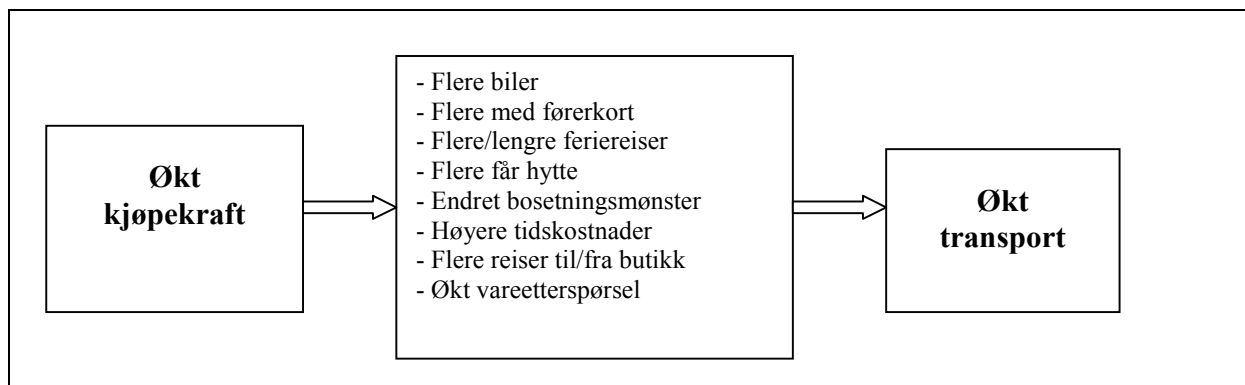
En annen konsekvens av økt kjøpekraft er at de som får økt sin kjøpekraft vil verdsette egen tid høyere enn før. Dette innebærer at de blir villig til å betale mer for redusert reisetid, noe de vil benytte raske (og ofte dyrere) transportmiddel for å oppnå. Økte tidskostnader fører

dermed til at de transportmidlene som har kort reisetid (fly, hurtigbåt o.s.v.) vil få bedret sin relative attraktivitet i forhold til transportmidlene som bruker lenger tid på samme strekning.

Handlereiser

Bedret kjøpekraft vil føre til at nytten ved flere varer som er til salgs vil overstige kostnaden knyttet til å kjøpe disse. Dette vil gi flere reiser til butikker og kjøpesentre og således føre til en økning i antall korte reiser i lokalmiljøet der folk bor.

En modell over sammenhengen mellom kjøpekraft og transport er gitt i Figur 5-2.



Figur 5-2: Sammenhengen mellom økt kjøpekraft og transport.

5.3.4 Virkninger på godstransport

De faktorene som så langt er behandlet gjelder effekter endringer i kjøpekraften vil ha for transport av mennesker, men også godstrafikken vil bli påvirket av endringer i kjøpekraften.

Når innbyggerne i et samfunn opplever at varene de blir tilbudt relativt sett blir billigere tilsier økonomisk teori at mer av varene blir konsumert/kjøpt. Denne økte vareetterspørselen fører igjen til at butikkhyllene må fylles med hyppigere intervaller noe som øker behovet for godstransport.

Bedret kjøpekraft kommer ofte som en konsekvens av at produktiviteten i samfunnet blir bedre. Gevinsten som oppnås gjennom produktivetsforbedringer vil i tillegg til å gi innbyggerne bedret kjøpekraft, også kunne brukes til å bedre konkurransevnen overfor andre land/regioner. Blir gevinsten brukt til å bedre konkurransevnen vil dette kunne føre til at varene som produseres lokalt/regionalt/nasjonalt i større grad etterspørres i andre markeder. Denne økte etterspørselen vil føre til økt eksport noe som betinger at varene transporteres fra produksjonssted til markedene. Det blir dermed en vekst i det totale godstransportarbeidet.

På tross av nevnte effekter økt kjøpekraft har på godstransport er sammenhengen mellom kjøpekraft og transport av gods blitt svekket de siste tiårene (Vickerman og Quinet, 2004). Årsakene til den reduserte sammenhengen er sammensatte og inkluderer at en stadig større

andel av økonomien utgjøres av servicesektoren (Johansen, 2006). Dette er en sektor med et forholdsvis lite transportbehov i forhold til primær- og sekundærnæringene. En annen årsak er at godstransporten de senere år har blitt mer effektiv, eksempelvis gjennom en høyere utnyttelsesgrad av transportbærerne.

Listen over konsekvenser økt kjøpekraft har for omfanget av det totale transportarbeidet vil kunne gjøres lengre, men de eksemplene som er tatt med illustrerer noen sentrale sammenhenger mellom økt kjøpekraft og størrelsen på det totale transportarbeidet.

5.3.5 Inntektselastisitet for transport

Vi har i de foregående avsnittene sett at økt kjøpekraft fører til vekst i transportarbeidet av så vel gods som mennesker. Hvor nær sammenheng det er kan uttrykkes ved hjelp av inntektselastisiteter som viser med hvor mange prosent "etterspørselen" etter transport endres ved en gitt prosentvis endring i inntekt.

$$\text{Inntektselastisitet} = \frac{\text{Pr osentvis endring i etterspørsel}}{\text{Pr osentvis endring i inntekt}}$$

Johansen (2006) presenterer i artikkelen "Hvorfor trafikken blir som den blir" en tabell som viser at trafikkarbeidet i Norge i perioden 1994-2005 økte med 31,5 prosent. I samme periode økte innbyggernes disponible inntekt med 38,8 prosent. Basert på disse tallene kommer vi frem til at det i denne perioden var en inntektselastisitet for trafikk på 0,81. Denne elastisiteten innebærer at i Norge i denne perioden har en økning i disponibel inntekt på 1 prosent ført til en økning i transportomfanget på 0,81 prosent.

Det er til dels store forskjeller på i hvilken grad endringer i inntektsnivået påvirker bruken av ulike transportmidler. I følge NOU 1998:11 er det lufttransport som har høyest inntektselastisitet med 2,0. Denne inntektselastisitetsverdien innebærer at en økning i inntektsnivået på 10 % vil føre til at utgiftene til lufttransport sin andel av det totale konsum vil øke med 20 %. I den samme utredningen opereres det med en inntektselastisitet på 1,5 for sjøfart. Driftsutgiftene til egne transportmidler har en inntektselastisitet på 1,14. For jernbane, sporveger og "øvrig landtransport" er inntektselastisiteten på 0,8. Ut fra disse verdiene ser vi at endringer i befolkningens inntektsnivå har størst innvirkning på lufttransporten og minst på jernbane og "øvrig landtransport".

5.4 Utvikling i transportarbeid

For å kunne predikere hvordan trafikkarbeidet vil utvikle seg fremover må en benytte seg av modeller. En modell vil alltid kun gi en stilisert, forenklet beskrivelse av virkeligheten, men vil kunne gi en pekepinn på hvordan utviklingen vil bli.

Andresen (1997) har lansert følgende modell for transportomfanget på et fremtidig tidspunkt (T_1):

$$T_1 = T_0 + (T_0 * BNP_F * E_{BNP-Transport})$$

Hvor:

T_1 = transportomfang i år 1

T_0 = transportomfang i dag, år 0

BNP_F = Prosentvis vekst for BNP fra tidspunkt 0 til tidspunkt 1

$E_{BNP-Transport}$ = Elastisitet for sammenhengen mellom BNP og transport

Eksempel:

Anta at dagens transportomfang i en region er på 15 000 000 km per år. Anta videre at BNP vil øke med 18 % frem til tidspunkt 1, og at elastisiteten for BNP mht. transport er 0,81. Transportomfanget i tidspunkt 1 blir da:

$$T_1 = 15\,000\,000 + (15\,000\,000 \text{ km} * 0,18 * 0,81) = 17\,187\,000 \text{ km}$$

Vi ser at dersom det over en gitt periode er forventet en vekst i BNP på 18 %, og vi har en elastisitetsverdi for sammenhengen mellom BNP og transportomfang på 0,81 vil transportomfanget frem til det gitte tidspunkt øke med 14,6 %.

Det avgjørende for hvor god denne modellen vil være til å predikere utviklingen i transportomfang vil være i hvilken grad verdien en benytter for sammenhengen mellom BNP og transportomfang $E_{BNP-Transport}$ stemmer, og hvorvidt en er i stand til å prognostisere en sannsynlig utvikling i BNP.

5.5 Utviklingen i østlige markeder

Prosjektet ønsker vurdert hvordan utviklingen i østlige markeder kan influere aktivitetsnivået i MittSkandia regionen og spesielt transport over grensen. Prosjektets mandat fokuserer på utviklingen i kjøpekraft (jf. kapittel 1.2). I tillegg til slike økonomiske forhold er det gitt en vurdering av hvordan befolkningsutviklingen har vært og forventes å bli i disse landene.

Det er neppe mulig å identifisere en klar sammenheng mellom utvikling i utenlandske makro-størrelser og trafikkutviklingen for et avgrenset område i MittSkandia. Det er imidlertid rimelig å anta at en positiv utvikling i andre land kan ha innflytelse på utviklingen i en region,

gitt at bl.a. markedsmessige og transportmessige forhold tilsier en slik utvikling, og at det skjer et aktivt arbeide fra den aktuelle region.

Nedenfor er det spesielt fokusert på BNP (økonomiske forhold) og befolkningsutvikling (demografiske forhold).

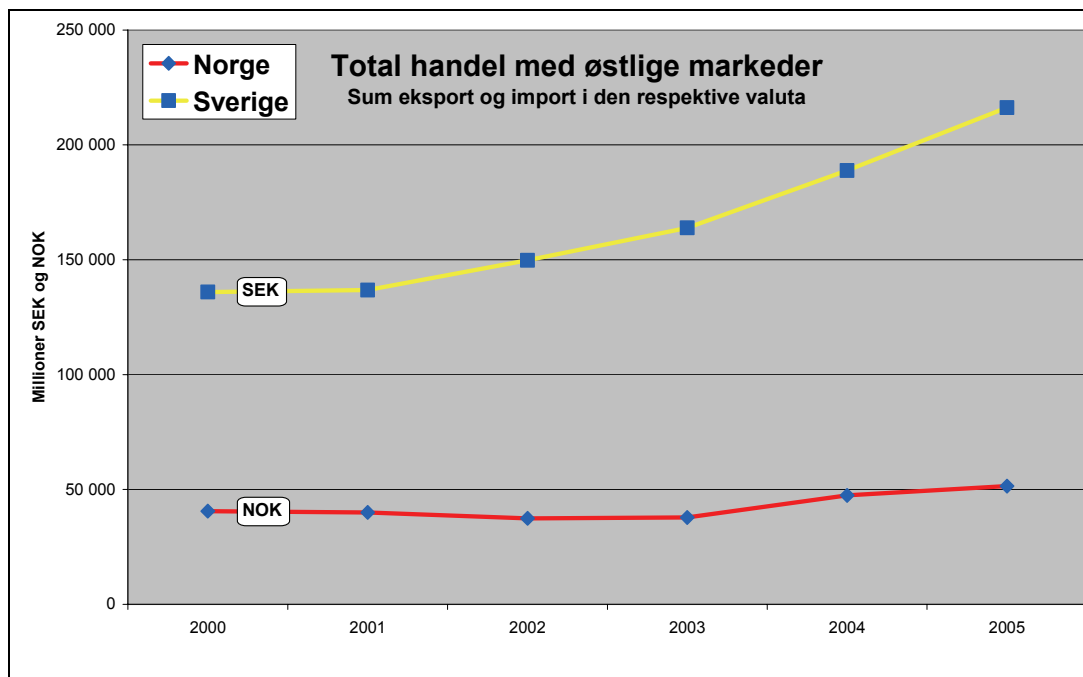
De landene som er definert som østlige markeder er:

- Russland.
- Finland.
- Polen.
- De tre Baltiske landene: Latvia, Litauen og Estland.

For å gjøre beskrivelsene mer oversiktelige er Norge og Sverige tatt med som referanser i en del tilfeller.

5.6 Litt om de enkelte lands økonomi og utfordringer

Handelen med de definerte østlige markedene har økt fra år 2000 til 2005. Dette gjelder spesielt for Sverige der veksten i varehandel import har vært 70 % og eksporten nærmere 50 %. Den norske importveksten utgjør 30 % og eksportveksten 22 %. Den svenske handelen er 4 ganger større enn den norske.



Figur 5-3: Norsk og svensk handel med østlige markeder.

5.6.1 De tre Baltiske land

Estland, Latvia og Litauen har vært, og ser ut til å fortsette å være, de raskest voksende økonomiene i EU. Veksten er ventet å avta, men vil likevel være ekstraordinært høy sammenlignet med resten av EU.

Økonomisk vekst i Baltikum er i stor grad basert på rask utvikling av eksport (der vekstratene er 20 % p.a.), og understøttes av nasjonal produksjon, regional integrasjon og transitt aktivitet, samt fordeler fra EU samarbeid. Den sterke veksten skyldes også at nasjonal etterspørsel utvikles, spesielt i Latvia og Litauen. Arbeidsledigheten reduseres raskt i alle de tre landene og lønnsnivået er økende, hvilket understøtter husholdningens forbruk.

Norsk/svensk handel med de Baltiske land har økt betydelig de siste årene. Fra år 2000 til 2005 har norsk eksport og import økt med henholdsvis 80 % og 144 %. Svensk eksport og import har økt med henholdsvis 47 % og 19 %. Den svenske handelen med Baltikum er imidlertid vesentlig større enn den norske og i 2005 utgjorde den ca. 4 ganger den norske eksport/import verdien. Handelen med de Baltiske landene er imidlertid klart mindre enn handelen med de øvrige østlige land.

Det er imidlertid risiko knyttet til slik vekst (rask reduksjon av arbeidsledighet og sterk lønnsvekst) da nåværende konkurransedyktighet kan reduseres. Det er også normalt slik at høyere inntekter støtter opp om import, kanskje mer enn nasjonal produksjon, og øker styrken på prisveksten.

5.6.2 Finland

Finland er en høyt industrialisert markedsorientert økonomi. Finland har også hatt blant de høyeste økonomiske vekstratene innen OECD. Finland skiller seg fra de øvrige landene (Baltikum, Polen og Russland) som må kunne sies å ligge på et lavere utviklingsstadium enn Finland. Finland har også en høyere andel av tertiærnæringer enn de øvrige land, hvilket normalt fører til en relativt sett mindre transportøkning når landets økonomi vokser enn hva som er tilfelle i land med en større andel primær og sekundærnæringer.

Finlands økonomi er bl.a. basert på store skogressurser og høyteknologisk industri. De viktigste økonomiske sektorene er industriell produksjon, herunder skog, metaller, engineering, telekommunikasjon/elektronikk. De to siste er de største eksportsektorene. Andre viktige sektorer er motorkjøretøyer, skipsproduksjon og konsumvarer som for eksempel tekstiler og porselen.

Med unntak av skog er Finland avhengig av å importere råmaterialer, energi og diverse halvfabrikata.

Finland har tradisjonelt hatt en betydelig handel med Russland, og før 1991 var 20 % av landets handel rettet mot Sovjetunionen. Russland er fortsatt en betydelig handelspartner for Finland.

Blant de ”østlige landene” er Finland den største handelspartneren for både Norge og Sverige. Rundt halvparten av varehandelen mellom Sverige og de 6 østlige land skjer med Finland. For Norge er andelen mindre enn 40 %. Sverige har hatt betydelig vekst i handelen med Finland fra 2000 til 2005. Importen har økt med 32,8 % mens eksporten har økt med 34,2 %. Norge har bare hatt en liten vekst i importen (4,6 %) og en betydelig nedgang i importen (-26,1 %).

5.6.3 Polen

Polen begynte sin utvikling mot markedsøkonomi i 1990. Oppstarten skjedde under vanskelige makroøkonomiske forhold med bl.a. høy inflasjon, høy arbeidsledighet, høy gjeld, en betydelig svart økonomi og en fullstendig dominerende statlig sektor. Polske politikere startet en prosess med friere prisdannelse, tiltak for å gjøre polsk valuta konvertibel, økt privatisering og redusering av importbarrierer.

Disse prosessene har bidratt til at Polen er blitt et foregangsland blant Europas økonomier under utvikling. Polen har klart hatt nytte av sitt EU medlemskap og fra 2004 har økonomien tydelig bedret seg, bl.a. som følge av økt konsum, høyere investeringsnivå og økt eksport.

Polen har imidlertid fortsatt utfordringer knyttet til en for stor og lite dynamisk offentlig sektor, fattigdomsproblemer, arbeidsledighet og lave investeringer i offentlig infrastruktur. Myndighetene har planlagt en ny reform fra 2005-2008 som bl.a. tar sikte på å løse slike utfordringer.

Polen er en vesentlig og voksende handelspartner for både Norge og Sverige. Import/eksport til Norge og Sverige har økt betydelig siden år 2000. Spesielt gjelder dette svensk vareimport som har økt med over 140 %.

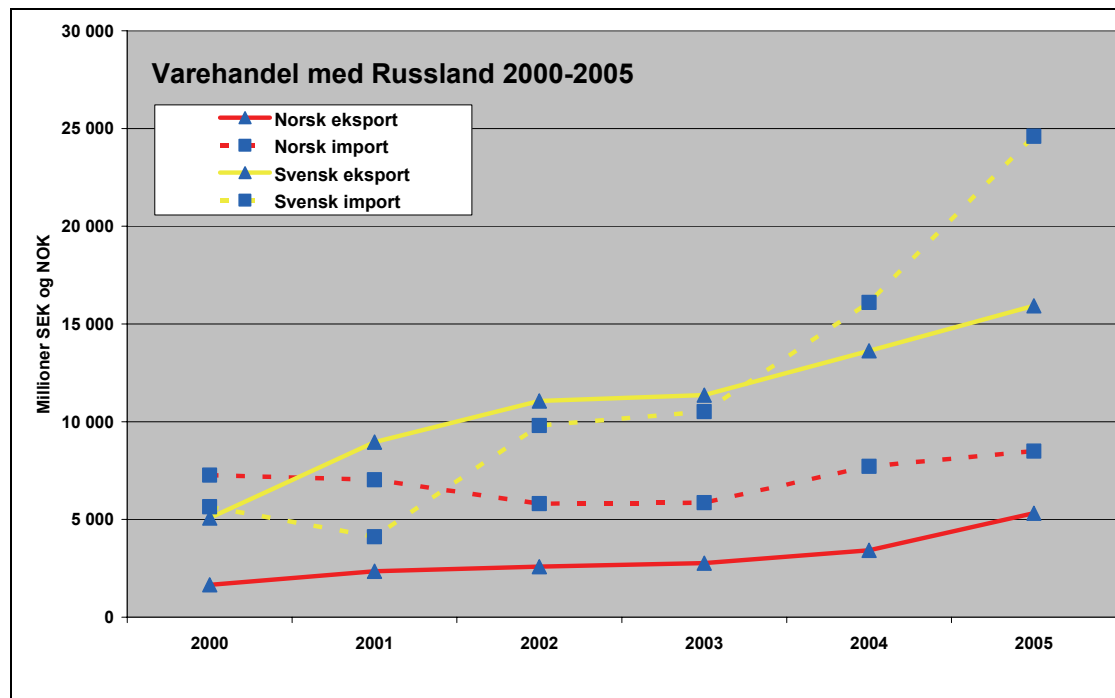
5.6.4 Russland

Russland er den dominerende økonomien i de østlige markeder, og er sannsynligvis den økonomien som vil kunne ha størst betydning for MittSkandia.

Utviklingen i Russisk økonomi siden krisen i 1998 har vært imponerende. Mellom 1998 og 2005 har økonomien vokst betydelig, realinntekten har økt, fattighedsraten er halvert og regionale ulikheter er redusert noe.

Det har vært gjennomført viktige reformer knyttet til skatt, fjerning av administrative barrierer og liberalisering av handel og næringsvirksomhet. I de siste årene har Russland vært godt

hjulpet av økte priser på viktige eksportartikler som olje og gass. Modernisering og økt produktivitet utenfor olje/gass industrien har også bidratt positivt til utviklingen.



Figur 5-4: Varehandel med Russland 2000-2005.

Selv om bildet er noe sammensatt, er Russland det landet som viser kraftigst vekst i både eksport og import til Norge/Sverige. Utviklingen i norsk/svensk handel med Russland vises i figuren over. Sveriges handel med Russland er større og øker kraftigere enn den norske (jf. figuren ovenfor). Dette gjelder spesielt svensk import som har økt med 336 % fra år 2000 til 2005. Den svenske eksporten økte med 214 % i samme periode.

Norsk import har vist en mer stabil utvikling og kun økt med 17 %. Derimot har eksporten økt med hele 221 %. De norske eksporttallene er imidlertid lave sammenlignet med de svenske.

På tross av sterk økonomisk vekst har Russland mange og formidable utfordringer som vil kunne påvirke samhandelen med andre land. Dette gjelder bl.a. et betydelig fattigdomsproblem, der 20 % av befolkningen lever under fattigdomsgrensen. Økonomien er videre lite diversifisert ved at eksporten er råvarebasert og investeringene stort sett er kanalisert til de samme sektorene. De regionale forskjellene i landet er store og vekst og utvikling har i stor grad skjedd i Moskva og St. Petersburg. Små og mellomstore bedrifter har vist begrenset utvikling og oppbyggingen og vedlikehold av menneskelig kapital (utdanning, helse m.v.) lider av store svakheter. Russland har videre et betydelig korrupsjonsproblem og mange beslutninger tas av politikere som ofte er uforutsigbare, uten at markedsaktører blir involvert.

5.7 Økonomisk utvikling – brutto nasjonalprodukt (BNP)

Nedenfor er det redegjort for begrepet brutto nasjonalprodukt (BNP), og utviklingen i BNP i Russland, Polen, Finland og de Baltiske stater er beskrevet og sammenholdt med tilsvarende utvikling i Norge og Sverige.

5.7.1 Hva er brutto nasjonalprodukt (BNP)?

BNP er et aggregert mål for et lands produksjon. Det er, sammen med andre variabler, betraktet som et kvantitativt mål som indikerer økonomisk utvikling.

Økonomisk vekst synes å ha en innflytelse på transport og det er en “close link between growth in freight transportation and economic growth” (Bureau of Transportation Statistics, (US DOT, 2006). Empiriske studier fra andre områder bekrefter også dette, bl.a. EU (“Sustainable mobility for our continent” - Mid-term review of the European Commission’s 2001, White Paper on Transport, June 22-2006).

Historisk har det vært en sterk korrelasjon mellom økonomisk vekst (BNP) og etterspørsel etter transporttjenester (OECD, 1999, 2001). Det har også vist seg at veksten i transport har vært sterkere enn veksten i bruttonasjonalprodukt.

Selv om bruk av BNP for å vise vekst innenfor handel og transport kan ha mange svakheter, brukes BNP av mange organisasjoner for å analysere trender i transport og økonomisk aktivitet (Analysis of the link between transport and economic growth, OECD, 2003).

Det er videre viktig å bemerke at sammenhengen mellom BNP og transport vil være sterkere i land under utvikling der servicenæringene utgjør en mindre andel av økonomien enn industri/produksjon. Dette påvirker marginalbetraktninger ved at 1 % vekst i finsk BNP må forventes å gi en lavere relativ vekst i transportarbeid enn det for eksempel 1 % vekst i den polske økonomien vil gjøre.

BNP kan måles på forskjellige måter og således gi forskjellig informasjon, bl.a. ved målinger av nominelle størrelser, realstørrelser, PPP eller om det er pr. capita.

BNP som en nominell størrelse legger til grunn prisene i den aktuelle perioden man rapporterer, mens man ved bruk av realstørrelser fryser prisnivået på et bestemt tidspunkt. For å vurdere bl.a. volumendringer er realstørrelser mye brukt.

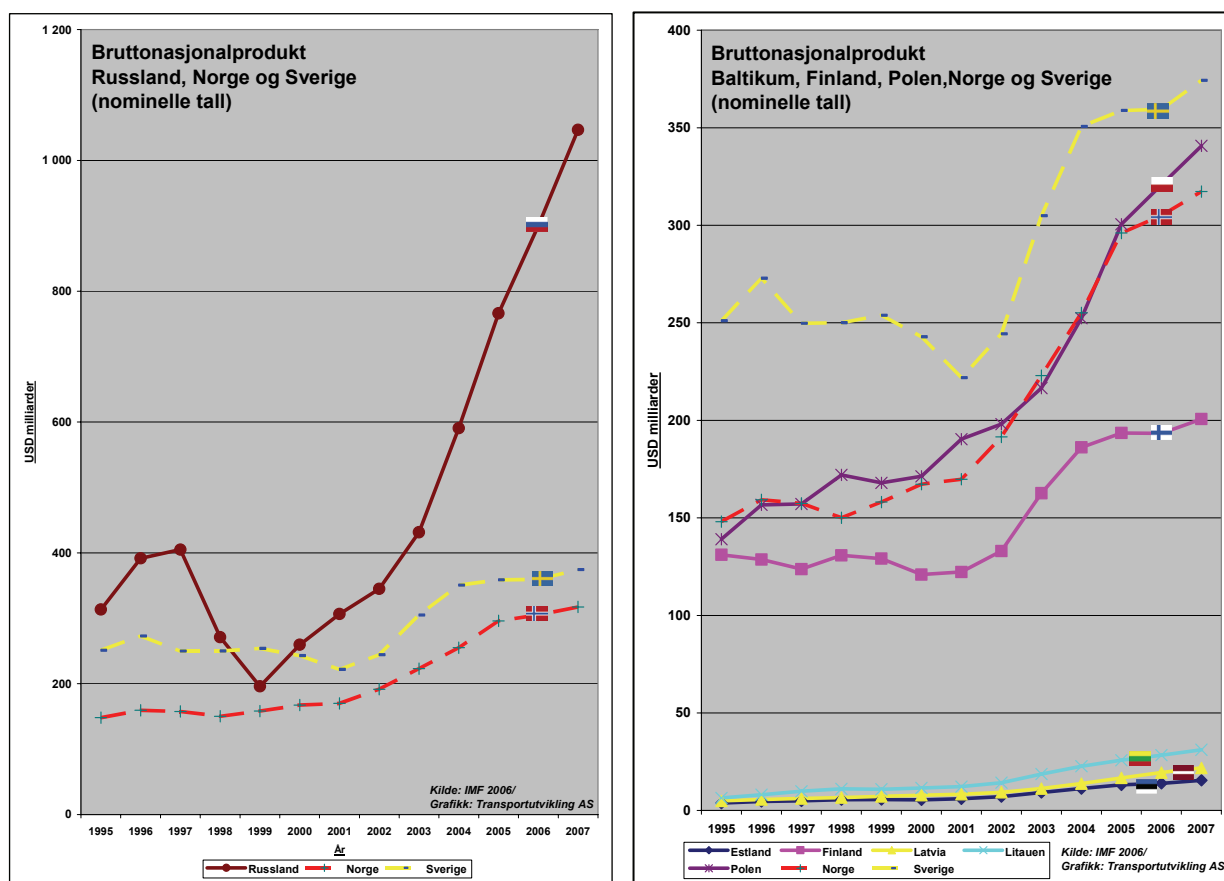
Pr. capita vurderinger tar hensyn til befolkningens størrelse ved at man deler BNP på antall mennesker som bor i landet. Dette kan gi indikasjoner om bl.a. kjøpekraft. Den nasjonale kjøpekraften måles imidlertid oftest ved at man bruker en PPP-vurdering (Purchasing power parities) der en tar hensyn til en valutaomveksling som utligner kjøpekraften, slik at en dollar

brukt i Norge gir mindre varer enn en dollar brukt i Polen. Dvs. man får mer for en dollar i Polen enn i Norge.

5.7.2 Utviklingen i BNP

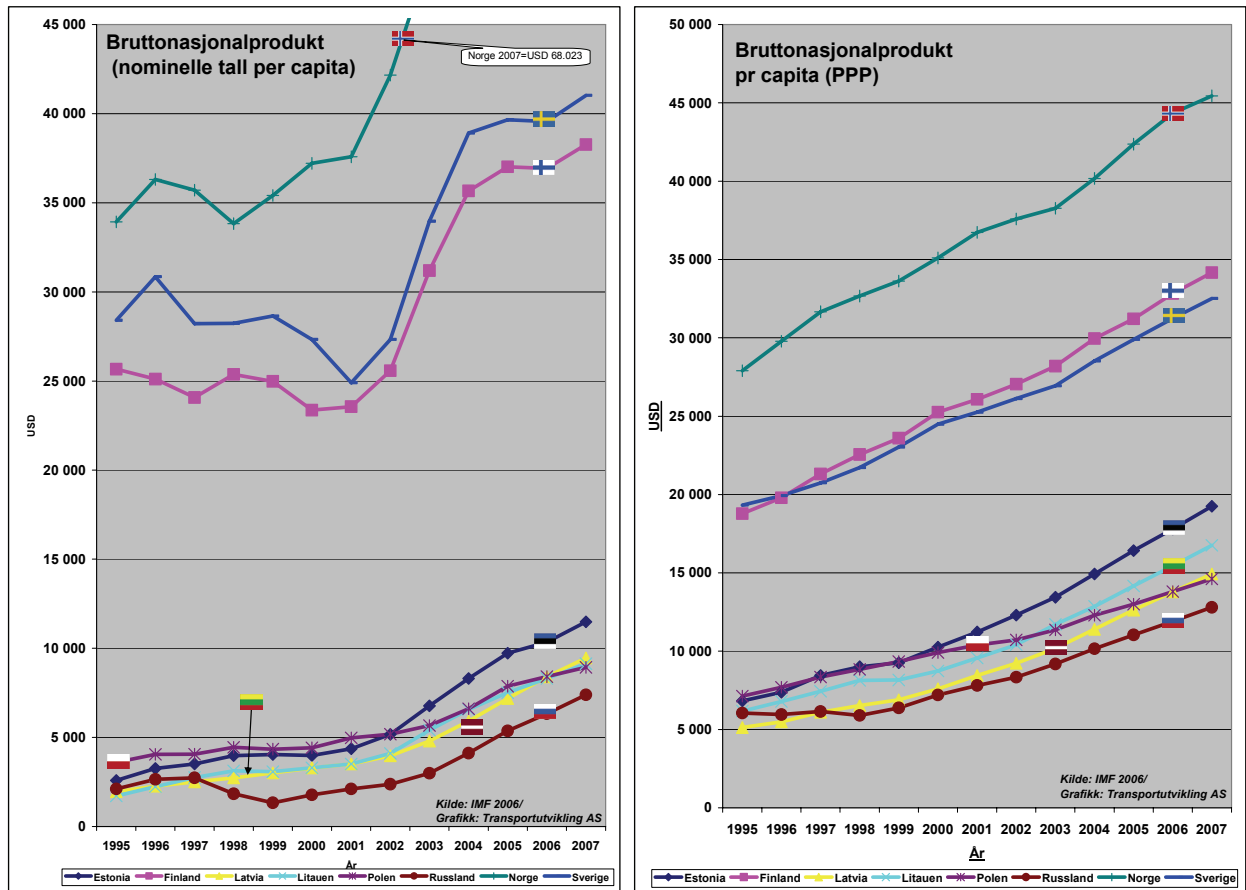
Figur 5-5 viser utviklingen i de enkelte lands nominelle BNP fra 1995 til og med et estimat (IMF) for 2007. Figuren til venstre viser Russland og figuren til høyre viser Polen, Finland og de Baltiske land. I begge figurene er Norge og Sverige tatt med som referanser. Russlands eksplosjonsartede vekst i BNP fremgår tydelig i den første figuren. Figuren viser ikke at Russland har en bedre økonomi enn Norge og Sverige, men at det er snakk om et betydelig større land som i de siste årene har vist en positiv utvikling.

Figuren til høyre viser den positive utviklingen i Polen, der det nominelle bruttonasjonalproduktet viser en tilsvarende vekst som Norge og Sverige. Av Figur 5-5 kan vi se at de Baltiske land viser en positiv vekst, men at disse økonomiene er betydelig mindre enn de øvrige land.



Figur 5-5: Utvikling i bruttonasjonalprodukt i Russland, Polen, Finland og de Baltiske stater sammenholdt med Sverige og Norge. 1995-2007. Nominelle tall.

Tallene i Figur 5-5 sier noe om landenes størrelse, samlede produksjon og økonomi, men de forteller lite om de enkelte innbyggers kjøpekraft, verken nasjonalt eller internasjonalt. For å kunne indikere noe om dette må BNP vurderes pr. capita, dvs. en tar hensyn til hvor mange mennesker som bor i det enkelte land. Figur 5-6 viser BNP pr. capita vurdert på to forskjellige måter.



Figur 5-6: Utvikling BNP per capita og BNP per capita basert på PPP i Russland, Polen, Finland, de Baltiske stater, Sverige og Norge. 1995-2007.

Figuren til venstre (nominelle tall), kan sies å være en indikasjon på internasjonal kjøpekraft pr. innbygger, siden man måler i en felles valuta uten å ta hensyn til det enkelte lands interne prisnivå. De nordiske land har en sterk økonomi og et høyt nasjonalt prisnivå og vil derfor rangere høyt. Samtlige av de øvrige land viser en positiv utvikling og rangeringen pr. 2007 antas å bli:

- Estland, Latvia, Litauen, Polen og Russland.

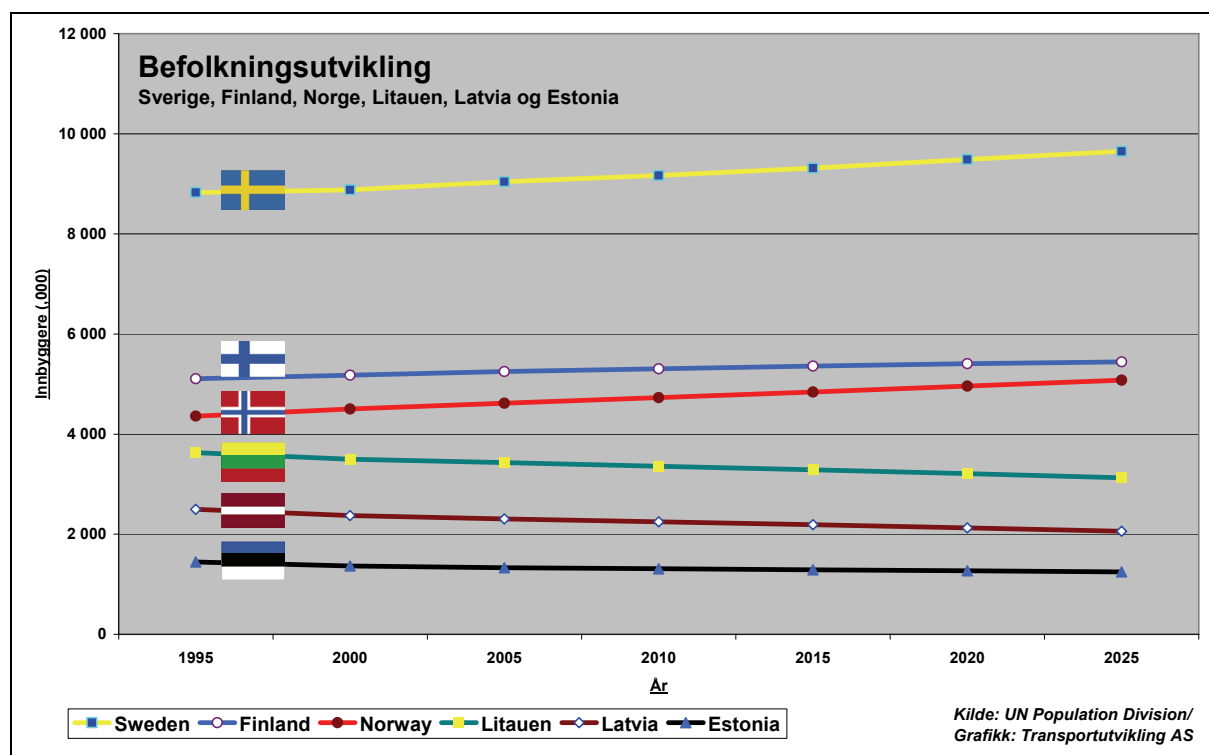
Alle disse landene har et relativt lavt prisnivå sammenlignet med Norge og Sverige, og rangeringen vil ikke dramatisk forandres selv om en bruker et PPP-prinsipp (figuren til høyre). Rangeringen blir etter PPP:

- Estland, Litauen, Latvia, Polen og Russland.

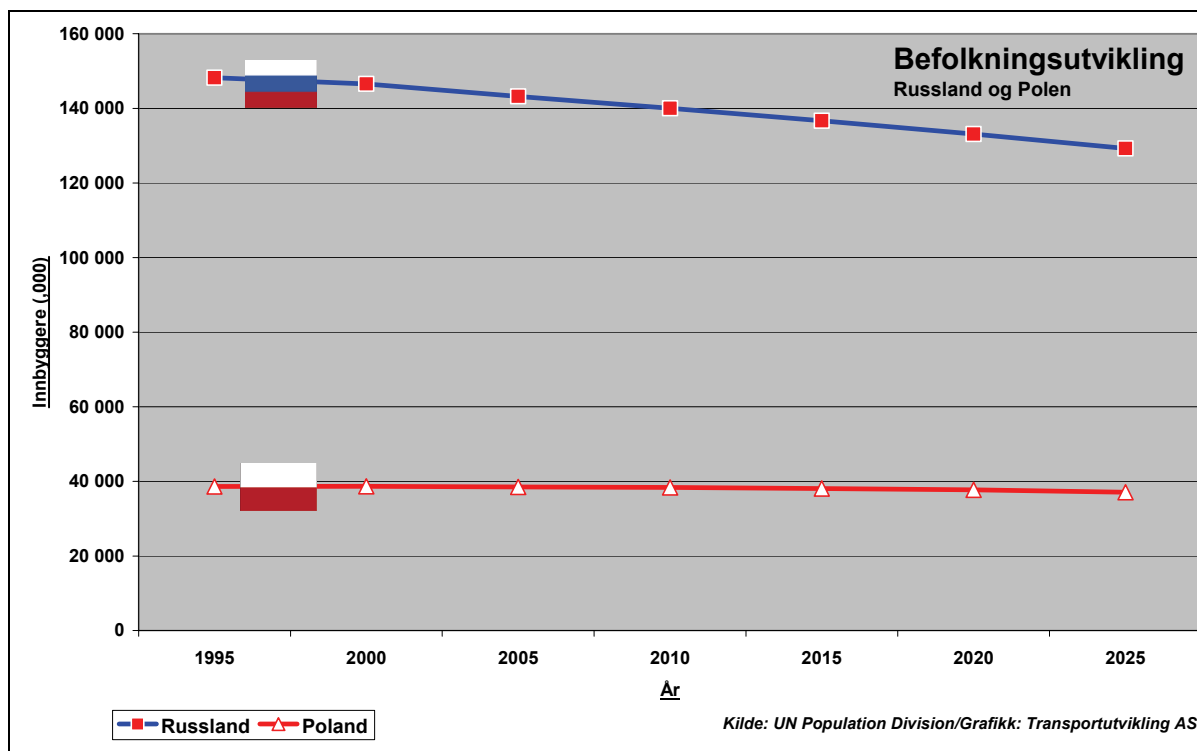
Samtlige østlige land forventes å ha en relativt sterk økonomisk vekst frem mot år 2025 (EIA, 2006). Utviklede land som Finland forventes imidlertid å ha en svakere vekst enn mindre utviklede land som Russland og de Baltiske land. Russland antas å få en gjennomsnittlig årlig vekst i BNP (PPP) på nærmere 4 % pr. år, mens de Baltiske/Øst-Europeiske land antas å få en gjennomsnittlig vekst på over 5 %. Til sammenligning forventes OECD-land (utviklede land som bl.a. Sverige og Norge) i Europa å få en gjennomsnittlig vekst på 2,2 % pr. år.

5.8 Befolkningmessige forhold

Befolkningsutviklingen fremover vil også ha betydning for graden av samhandel og økonomisk utvikling. FN's "Population Division" lager jevnlig estimater for befolkningsutviklingen i de enkelte land. Figur 5-7 og Figur 5-8 viser forventet befolkningsutvikling frem mot år 2025 for de land vi studerer.



Figur 5-7: Befolkningsutvikling i Sverige, Finland, Norge, Litauen, Latvia og Estland.



Figur 5-8: Befolkningsutvikling i Russland og Polen.

De fleste landene, med unntak av Finland, Norge og Sverige, viser en fallende tendens. Spesielt merkbart er dette for Russland hvor en forventer en nedgang i befolkningen på 10 % fra 2005 til 2025. Utvides perspektivet til 2050 forventer FN at Russland befolkning vil være 22 % lavere enn i 2005.

5.9 Utviklingen i østlige markeder sin betydning for transportutviklingen mellom Västerbotten og Helgeland

Utvikling i kjøpekraft har betydning for samhandel og dermed transport. Kjøpekraften i de østlige markedene må vurderes både i forhold til landenes størrelse og pr. innbygger.

Selv om BNP øker, er Russland et land som har svært lavt BNP pr. innbygger. Russland vil imidlertid uansett være et svært viktig marked for industri- og næringsliv i MittSkandia som følge av landets størrelse, dvs. de kjøper og selger store volumer. Polen kan vurderes på samme måte som Russland.

Når det gjelder Baltiske land er dette små økonomier, men de har en økonomisk utvikling pr. innbygger som er klart bedre enn for eksempel Russland. Et land som Estland viser den beste utviklingen av de Baltiske land når en måler per innbygger.

Finland er som nevnt et velutviklet land, med høy kjøpekraft på lik linje med Sverige og Norge. Som eksportmarked for industrien i MittSkandia, og som følge av transportmessig nærhet, kan Finland kanskje være det viktigste markedet for regionale produsenter. For regional importindustri kan det imidlertid være mer nærliggende å vurdere de øvrige østlige land som følge av lavt prisnivå.

I utgangspunktet er den skisserte utviklingen positiv for økt transportarbeid over MittSkandia og man kan ytterligere stimulere en positiv utvikling ved et aktivt og målrettet arbeide rettet mot nettopp disse markedene.

Hvor stor effekt utviklingen i kjøpekraft vil ha for tverrforbindelsen mellom Norge og Sverige avhenger imidlertid av flere forhold enn bare kjøpekraften. De viktigste er kanskje knyttet til transportmuligheter mellom landene og næringsstrukturen i Västerbotten/Helgeland.

- Transportmulighetene mellom østlige land og Västerbotten/Helgeland begrenser også samhandelen fordi transportkostnadene er høyere enn for mange alternative markeder. Hvis fortjenestemarginene er omtrent de samme for to like markeder vil en produsent velge det markedet som har lavest transportkostnader.
- Næringsstrukturen har innflytelse på graden av samhandel og hvis det er, eller forventes å bli, liten grad av bedrifter med eksport/import-relasjoner mot de østlige landene, så vil også samhandelen bli lav på tross av positiv utvikling i kjøpekraft.

6. FLASKEHALSER OG TRANSPORTKORRIDORER I SENTRAL- OG ØST-EUROPA

I dette kapitlet fokuseres det på transportkorridorene i Sentral- og Øst-Europa, og hvilken betydning flaskehalser og kapasitetsproblemer i disse korridorene kan ha for transportutviklingen i MittSkandia.

6.1 Transportkorridorer i Sentral- og Øst-Europa

Det finnes svært mange initiativer og organisasjoner som arbeider med transportkorridorer i Europa. EU er naturligvis sentral i dette arbeidet gjennom sitt TEN-T nettverk og utvidelser av dette mot nabolandene ("Major Trans-European transport axes". Initiativene tar ofte utgangspunkt i de Pan-Europeiske transport korridorene. Det er imidlertid forskjeller mellom

TEN-T og de Pan-Europeiske korridorene, selv om man nå arbeider med å kombinere initiativene.

De 10 Pan-Europeiske transport korridorene ble i utgangspunktet definert på den andre Pan-Europeiske transportkonferansen på Kreta i mars 1994. Fokus var korridorer i Sentral- og Øst-Europa.

Kartet viser en oversikt over korridorene. Mange av korridorene har betydelige utfordringer knyttet til kapasitet, intermodalitet, administrative barrierer og politiske forhold.



(Pan European Corridors)

Figur 6-1: Pan-Europeiske transportkorridorer. (Pan-European Transport Conference, Helsinki 1997).

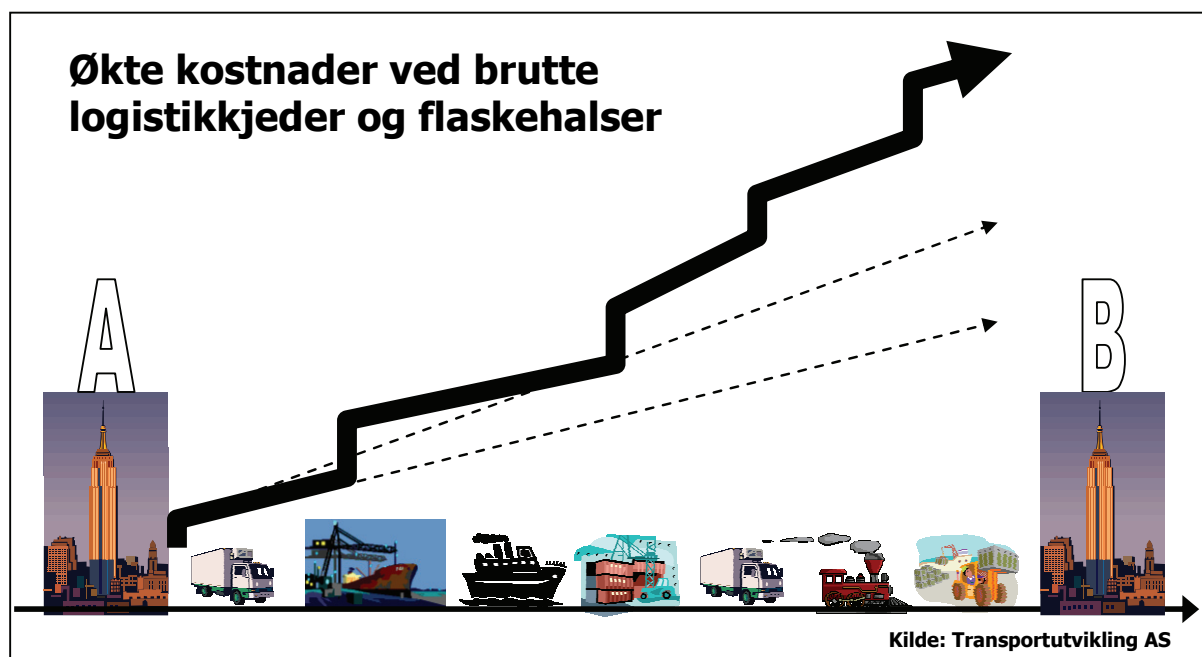
6.2 Flaskehalsar ved transportinfrastrukturen

Effektive transportløsninger forutsetter at relevant transportinfrastruktur har tilstrekkelig kapasitet og at logistikken er godt organisert. Havner, jernbanenett og veg må tilpasses de gods- og passasjervolum som skal transporteres. Dersom varestrømmene overstiger transportkapasiteten vil en oppleve at gods blir liggende, transporttiden forlenges og vareeier f r problemer i forhold til mottaker. I dag forventes leveranser ”just in time”, hvilket innebærer at varemottaker krever varen levert på et spesifikt tidspunkt.

En transportl sningens attraktivitet påvirkes bl.a. av hvor mange brudd det er i transportkjeden. Mange brudd representerer normalt en ulempe i form av økte tidskostnader (ventetid) og økte transportpriser (omlastinger m.v.).

Slike brudd og uregelmessigheter i logistikkjeden finnes flere steder i Europa og figuren under viser skjematisk hva som skjer med kostnader ved slike brudd. Den tykke pilen i Figur 6-2 viser mulige kostnadsendringer/-hopp ved mange brudd. De tynne pilene antyder mulige kostnadsscenarier hvis bruddene ikke hadde vært til stede. Forskjellen i kostnader mellom scenariene er knyttet til diskontinuitet i logistikkjeden.

Skal det være attraktivt   øke/flytte transportene over MittSkandia fra deler av Europa, bør det bl.a. være færre slike brudd og uregelmessigheter i logistikkjeden over MittSkandia enn det er for alternative transportveger. Dette vil kreve en konkret vurdering knyttet til definerte transportruter og markeder.

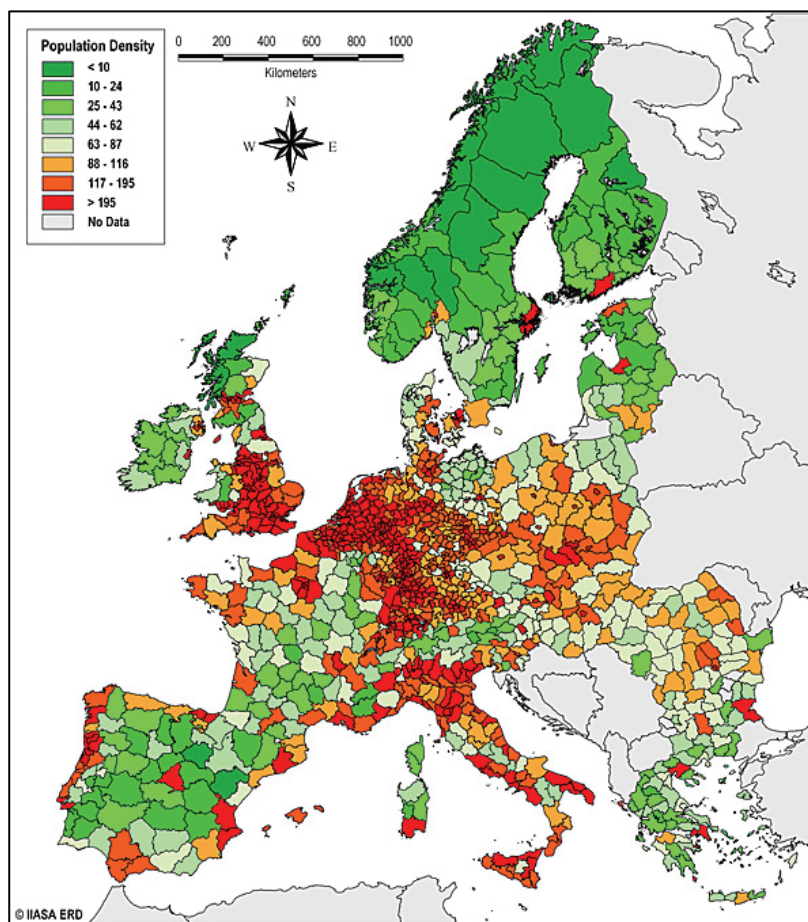


Figur 6-2: Illustrasjon av økning i kostnader ved brutte logistikkjeder og flaskehalsar.

Sentralt på kontinentet ser en at transportvolumene øker raskere enn transportinfrastrukturkapasiteten. De store havnene på vestkysten presses i forhold til volum og effektivitet, og det samme gjelder innlandsforbindelser som bane- og vegnett. En årsak til disse volumøkningene er bl.a. økt eksport fra Østen (Kina) til Europa.

Volumpresset på de sentrale, europeiske transportsystemene fører i tillegg til betydelige miljøproblemer, særlig når det gjelder transport på veg. EU har som uttrykt politikk å søke å medvirke til at gods overføres fra veg til båt og bane i størst mulig grad. Et kjent virkemiddel for å styre denne utviklingen kan være miljøavgiftsbelegging av de mest forurensende transportmidlene. Det er kjent at Tyskland er i gang med å innføre avgifter på vegtransport, og det må påregnes at også flere europeiske land vil følge Tysklands eksempel.

Miljøproblemene i Europa vil også gi en annen effekt på de fremtidige transporter, fordi miljøproblemene ikke bare er knyttet til type transportmiddel, men også til der transportene



skjer. En av de mest sentrale utfordringene i det sentrale Europa er som nevnt pressproblemer, eller ”congestion” som det gjerne benevnes i engelskspråklige dokumenter. Figur 6-3 viser bl.a. at befolkningstettheten i det kontinentale Europa er betydelig større enn nord i Europa. Dette legger et press på eksisterende transportinfrastruktur samt at marginalkostnaden ved økt kapasitet kan være høyere enn marginalkostnaden i mindre befolkede områder (lavere investeringer ved at en slipper å flytte folk, bygninger, legge om annen infrastruktur osv).

Figur 6-3: Befolkningstetthet i Europa. (Kilde: IIASA ERD project).

Pressproblemene er så alvorlige i Europa at de fremtvinger egne strategier, hvitbøker og handlingsplaner. Loyola de Palacio, som per oktober 2006 er EUs visepresident og ”transportminister” (Commissioner for Transport and Energy) uttalte bl.a. i juni 2004 at:

“.....congestion in some areas and on certain routes has got progressively worse..... This situation risks to seriously undermine the competitiveness of the European economy.”

EU har i sine seneste studier beregnet at de eksterne kostnadene ved vegtrafikk, knyttet til pressproblemer alene, utgjør 0,5 % av EU's BNP. EU's egne prognoser viser at disse problemene vil øke dramatisk frem mot år 2010 hvis ikke noe blir gjort, (EU White Paper, 2001). Man må anta at marginalkostnadene ved økte transporter i de mest belastede områder er høyere enn om økningen skjer i mindre pressede områder (Transportutvikling, 2005).

Intermodale transporter, der transportkjeden omfatter flere typer transportmidler, vil normalt medføre en krevende logistikk. Den intermodale transportlenken omfatter flere ledd (sjø, bane og veg), og ingen lenke er som kjent sterkere enn sitt svakeste ledd. For Helgeland og Västerbotten vil effektive intermodale løsninger være viktige. Primært vil dette gjelde effektiviseringen av løsningene i de enkelte ledd, bl.a. i terminalleddet.

Sjøtransporten i seg selv gir normalt få problemer dersom skip er tilgjengelig, selv om det kan oppstå forsinkelser på grunn av dårlig vær. Havneoppholdet er normalt det mest sårbare elementet, fordi skipet skal ha kai plass, laste-/losseutstyr, lagringsarealer skal ha god nok kapasitet og varen skal lastes over på landtransportmidler eller feederskip. Havnene kan ofte være betydelige flaskehals der det kreves en velorganisert og effektiv logistikk.

Jernbanenettet kan også by på store logistikkmessige utfordringer, særlig når det gjelder internasjonale transportkorridorer som gir grensepassasjer med tilhørende dokumentasjons behov og nasjonalt byråkrati. Ett av problemene ved lange jernbanekorridorer, for eksempel mellom Vest-Europa og Østen er at sporvidden ikke er ensartet. Land som i sin tid tilhørte Sovjetunionen, pluss Finland, har bredere sporvidde enn det en har i Norge og Sverige. Det betyr at gods fra Vest-Europa som skal til Kina må omlastes to ganger, siden Kina har samme sporbredde som de fleste land i Vest-Europa. For passasjertog har enkelte steder løst dette problemet på enkelte grenseoverganger med en sporviddeveksler, der vognboggiene er fleksible og endrer bredde over en kort strekning. Dette er også mulig når det gjelder godstog, men det er vanligvis billigere å laste om enn å bygge om boggiene på mange vogner.

Et system med sporviddeveksling er i dag etablert mellom Nord-Sverige og Nord-Finland (Haparanda/Tornio). Infrastrukturen er teknisk operativt, men det mangler vognmateriell.

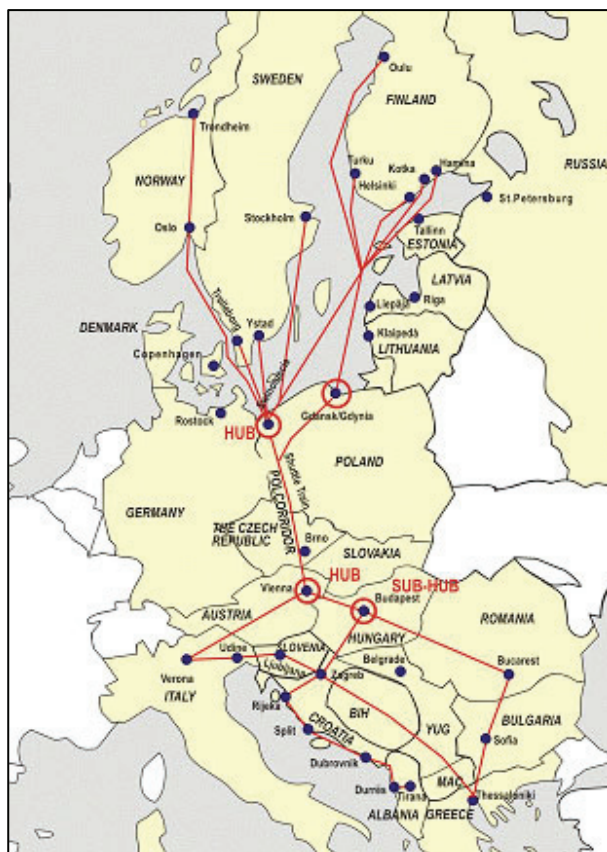
Bil på veg er generelt sett en fleksibel transportmåte. Det trengs ingen spor eller havner, og en kan frakte varen fra dør til dør. Men vegnettet må ha tilstrekkelig kapasitet for at denne løsningen skal være god, og vi ser at hovedvegnettet i Nord- og Sentral- Europa er sterkt belastet noe som fører til forsinkelser. Vegtransport er i tillegg sterkt forurensende, og EU satser som nevnt på å begrense vegtransport til fordel for bane og sjø. Det er i tillegg slik at vegtransport har best konkurransekraft på kortere distanser.

Terminalleddenes kapasitet i store deler av Europa representerer en vesentlig utfordring. Ved ECMT/UE/UN konferansen den 28.9.2004 i Kiev ble det presentert en studie av intermodale terminaler i Europa frem mot 2015. Studien inkluderte de 25 største transportområdene og 9 såkalte “end-of-corridor areas”. Disse områdene omfatter 70 terminaler og antas å håndtere 85 % av transportvolumene i Europa i 2015. På tross av at det finnes betydelige investeringsprogrammer antar studien at en kapasitetsbrist vil oppstå i 20 av de 35 områdene innen 2015.

6.3 Flaskehalsenes betydning for transportutviklingen mellom Västerbotten og Helgeland

Det er sannsynlig at kapasitetspress og forurensende transport på Kontinentet fører til fokus på nye løsninger; også på alternative transportkorridorer når det gjelder transporter øst-vest. EU ser det som formålstjenlig å oppmuntre til å finne alternative transportkorridorer. I forhold til arbeidet med utredning og planlegging av NEW-korridoren mellom USAs østkyst og

Russland/Kina over Narvik har EU vært svært positiv, bl.a. ved å inkludere korridoren i sitt internasjonale transportnett. Denne korridoren fokuserer imidlertid på en internasjonal transittoperasjon, som nok må kunne sies å være mindre relevant i Mitt-Skandia som følge av manglene jernbane-forbindelse østover.



Figur 6-4: PolCorridor. (Samferdsel nr. 6, 2003).

Det er neppe slik at flaskehals og kapasitetspress på transportinfrastrukturen på kontinentet har stor betydning for transportutviklingen mellom Västerbotten og Helgeland, dersom varene ikke skal videre østover gjennom Finland/Russland/Baltikum eller ned til kontinentet. Det er også slik at EU og nasjonale myndigheters fokus på omlegging fra bil til sjø/bane, ikke direkte favoriserer de aktuelle vegforbindelsene.

Det kan imidlertid oppstå problemer i forhold til sjøruten gjennom de danske Beltene og Øresund, og fergetransporter mellom Danmark og Sverige. De forholdsvis trange og tungt trafikkbelastede mellom Nordsjøen og Østersjøen er trafikkmessig svært sårbare. Det er i dag

betydelig skipstrafikk inn og ut av Østersjøen, og et havari i de trange seilingsledene (Beltene og Sundet) kan føre til at trafikken blir sterkt redusert i perioder. I så tilfelle kan det være formålstjenlig å vurdere alternative transportruter gjennom Norge. Men en skal da være oppmerksom på at for eksempel bane- eller vegtransport over Trondheim og/eller Narvik, Kirkenes/Murmansk eller transport via Göteborg, kan være bedre løsninger. I enkelte tilfeller vil øst-vest biltransport over Umbukta kunne være et alternativ, men det vil normalt betinge effektive og tilpassede sjøløsninger fra for eksempel Mo i Rana.

I tillegg kan nevnes prosjektet ”PolCorridor” (se Figur 6-4) som definerer en transportkorridor fra Swinoujscie i Polen og videre sør-, øst- og vestover i Europa, basert på gods til/fra nordområdene. Her vil Mittskandiakorridoren også kunne koples på når det gjelder den nordlige feederlinken mot Swinoujscie.

Det kan også være verd å nevne Interregkorridorprosjektet InterBaltic, som har som formål å arbeide for omlegging av trafikken rundt Østersjøen i retning av effektive intermodale bane/sjø-løsninger. Prosjektet skal ferdigstilles ved årsskiftet 2007/2008. Også i dette tilfellet vil MittSkandiatrafikk kunne koples på med hell.

6.4 Konklusjon

Veksten i godstransportvolumene gjennom det Sentrale Europa gir betydelige problemer,



forurensning og forsinkelser, og fører til at det søkes etter nye korridor-løsninger. Det er imidlertid liten grunn til å tro at denne utviklingen i særlig grad vil påvirke trafikken over Mitt-Skandiaforbindelsen. En ser heller for seg at intermodale bane-/sjøkorridorer over for eksempel Narvik, Kirkenes/Murmansk kan komme i drift dersom en lykkes med å etablere effektive og konkurransedyktige løsninger.

Figur 6-5: Transportveger fra Helgeland og Västerbotten mot østlige markeder.

Derimot kan det være, for MittSkandias vedkommende, formålstjenlig å kople seg opp mot andre korridorprosjekter i Nordområdene og rundt Østersjøen/Baltikum som er berørt ovenfor. Dette er en situasjon som kan stimulere til økt trafikk over nordområdene hvis bl.a. infrastrukturkapasiteten bygges ut.

Figur 6-5 viser skissemessig transportveger fra Helgeland og Västerbotten mot østlige markeder. Kun enkelte av de aktuelle transportveger berører det kontinentale Europa eller grenseforbindelsen over MittSkandia.

For transporter fra Västerbotten mot østlige markeder, kan man ikke forvente at grensekryssinger mot Norge blir benyttet, siden markedet er i motsatt retning. En utvikling og effektivisering av sjøtransporten over Mo i Rana kan imidlertid være en mulighet.

For transporter fra Helgeland kan situasjonen være en annen siden tverrforbindelsene over MittSkandia ligger i markedsretningen. I tillegg er det andre forhold som kan bidra til å stimulere økt trafikk mellom Helgeland og østlige markeder. Dette gjelder både tunnelen over Umbukta, press på kontinentale havner/innlandsforbindelser og økt miljøfokus i Østersjøen/Store Belt.

7. POTENSIALET FOR TRAFIKKVEKST MELLOM VÄSTERBOTTEN OG HELGELAND

I dette kapitlet vil vi innledningsvis fokusere på sentrale faktorer av betydning for transportstrømmene. Deretter vil vi se nærmere på næringslivssamarbeidet mellom Helgeland og Västerbotten, og forhold som kan virke hemmende på samarbeidet. Deretter settes fokus på transportinfrastrukturens og transporttilbudets betydning for trafikkutviklingen. Til slutt oppsummeres kapitlet med en SWOT-matrise for transportutviklingen mellom de to regionene.

7.1 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, når vi holder olje- og gass utenfor, mens Norge er Sveriges tredje viktigste eksportmarked. Det er ca. 2 000 svenske datterselskaper i Norge mens det er om lag 1 000 norske datterselskaper i Sverige. Det er klart at disse forholdene gjør det 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.

7.2 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 næringsssamarbeidet 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 mange personer i kommuneadministrasjoner og næringsetater 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

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).

som kan ha interesse av et nærmere nærings samarbeid 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 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, kjennskapen 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 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 som fungerer som et arbeids- og kontaktrådskap 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.²⁴ 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 fremheves som problematisk ved dagens logistikkopplegg, er regularitetsproblemer knyttet til ulike flaskehalsar i vegnettet som øker risikoen for at uforutsette forsinkelser skal inntreffe. Regularitetsforbedringen på E12 etter at tunnelen under Umskaret åpnet i oktober 2006, innebærer at det nå ligger godt til rette for økt bruk av denne vegen.

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 vegen 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.

²⁴ Høsten 2006 innførte imidlertid Russland eksportrestriksjoner på norsk laks, da russerne, med henvisning til veterinærregelverket, mente at laksen ikke var trygg å spise.

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 veggen” og ”Sagavegen – fra kyst til kyst”. De to vegene har også sine respektive foreninger; Blå veggen 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 Krutfjellvegen har også sine egne hjemmesider (www.sagavegen.com og 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 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.

7.3 Spesielt om hindringer for nærings samarbeid

Det er mange forhold som kan hindre eller vanskeliggjøre samarbeid over landegrensene selv om det rent bedriftsmessig ligger godt til rette for økt handelssamkvem. Dette er forhold som Norsk-Svensk Handelskammer er opptatt av.

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 %
– Godkjenning/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 (2006) nevner en del eksempler på konkrete grensehindre:

- Skatt. (Ulike skatte- og regnskapsprosedyrer).
- Det nordiske selskap. (Ikke mulig å etablere et juridisk nordisk selskap).
- Moms- og tollproblematikk. (Deponering av importavgifter ved tidsbegrenset bruk og reparasjon av anleggsmaskiner. Tollforretningsgebyrer og tungvinte betalingsordninger).
- Offentlig innkjøp. (Både Norge og Sverige er bundet av EU-direktivet, men det er noe ulik implementering og praktisering av dette. Beskjeden nordisk anbudskonkurranse – både informasjons/kompetansebehov og praktiske juridiske hindre).
- Gjensidig godkjenning av utdanning og kompetansebevis.
- Godkjenning og merking av produkter. (Byggevarer, elektriske produkter m.m. Miljømerking og sertifisering).
- Ulike regler for yrkestrafikken. (Lengde og bredde 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.²⁵ I så henseende viser Eriksen (2006) hvordan en kan legge til rette for en effektiv prosess i forhold til å gjøre noe med grensehindrene. Han anbefaler følgende prosedyre:

²⁵ I forhold til de østeuropeiske markeder, og kanskje spesielt Russland, er handels- og grensehindrene betydelig større enn mellom Norge og Sverige. For å kunne utnytte det potensialet som ligger i en forventet sterkt økonomisk vekst og økt kjøpekraft i disse landene, jf. kapittel 5.6, må både administrative, kulturelle og fysiske grensehindre reduseres.

- Velg spesifikke grensehindre – enkeltstående eller en del av et større kompleks.
- Velg konkurransenøytrale grensehindre.
- Velg grensehindre med en viss substans og økonomisk betydning som angår et visst antall aktører.
- Fastsett et klart ansvar for koordinering, arbeidsoppgaver, tidsplan, fremdrift og oppfølging.
- Etabler en struktur med mindre arbeidsgrupper med et begrenset antall direkte berørte aktører.
- Sett gjerne i gang parallelle prosesser – lokale/nasjonale bilaterale spor eller flere delområder innen samme kompleks.
- Knytt gjerne prosessen til en kjent person som kan være pådriver og ”døråpner”.
- Følg en virksomhet gjennom verdikjeden.

Ved å følge denne ”oppskriften” vil sjansen for å lykkes være betydelig større enn om en følger en mer ”ustrukturert” prosess.

7.4 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.²⁶

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 Krutfjellvegen, 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 nå forbedret gjennom åpningen av tunnelen i oktober 2006 på norsk side under Umskaret. Via denne tunnelen unngår man nå et værhardt område som tidligere skapte 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 trafikksikkerheten i tre deler, hvorav siste del i perioden 2009-2011. På strekningen Hemavan

²⁶ 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.

til norskegrensen er det mer snakk om et framkommelighetsproblem med svingete og relativt smal veg med periodevis stengning og kolonnekjøring vinterstid. På styrekomitemøtet 14. juni 2006 i Interreg IIIA Kvarken-MidtSkandia, ble det besluttet å bevilge 10 mill. SEK av EU-interregmidler for opprustning og asfaltering av 27 km vei mellom grensen og Hemavan. I tillegg er det forutsatt brukt 17 mill. SEK av Vägverkets midler. Arbeidet ble startet høsten 2006 og vil avsluttes i 2007.

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.

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.

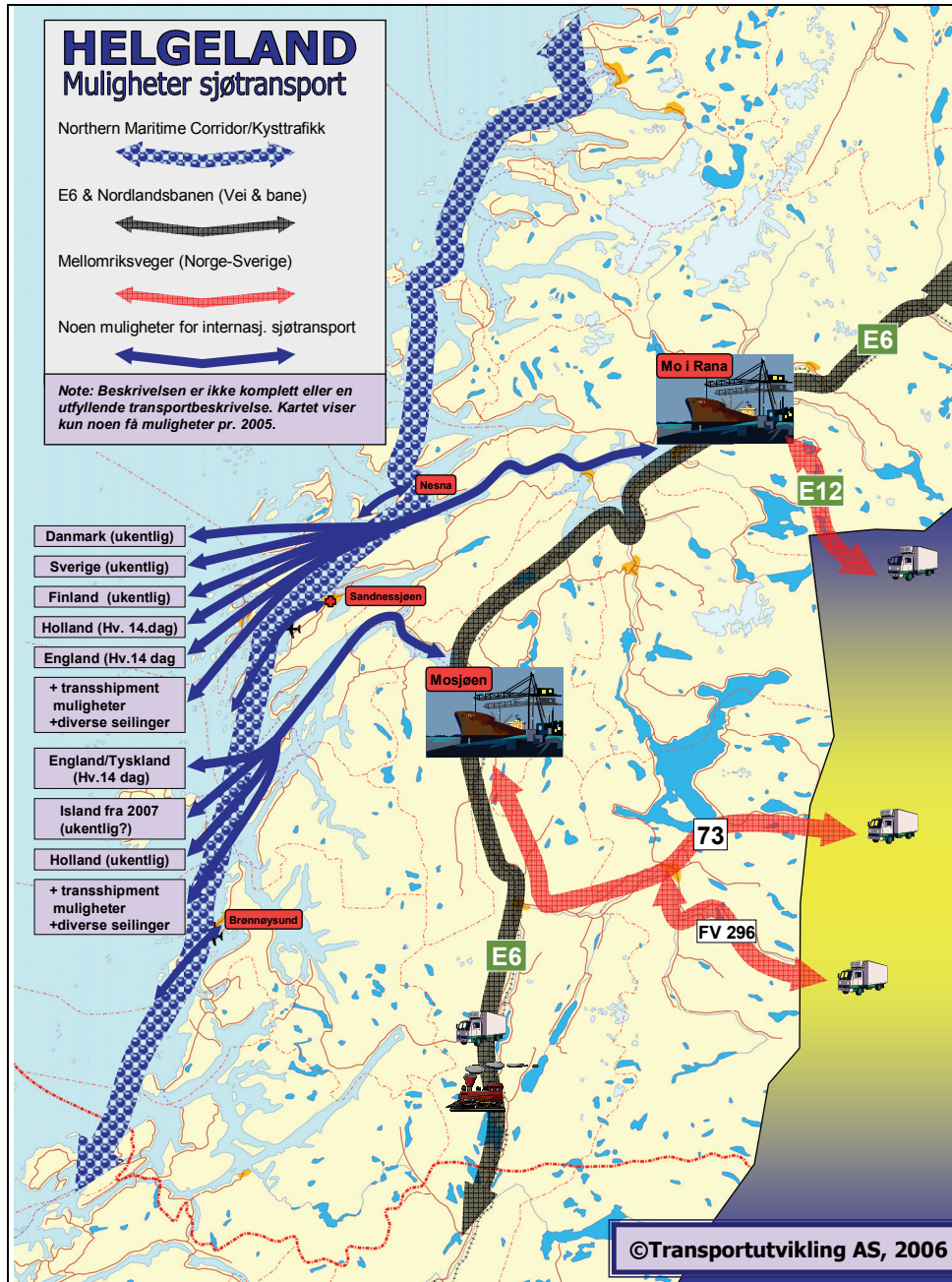
Langs E12 på svensk side finnes det flyplasser i Hemavan og Storuman. I 2006 ble det fraktet 14 000 passasjerer til/fra Hemavan. I 2007 forventes det en trafikkvekst på vel 40 %, slik at trafikken vil øke til ca. 20 000 passasjerer. Flyplassen i Hemavan brukes også en del av nordmenn og bruken vil sannsynligvis øke i takt med et bedre flyrutetilbud og som følge av den nye tunnelen under Umkaret. 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 Skalmodalen er man også knyttet indirekte/direkte til ”Stambanan” i Strømsund og Østersund.

7.5 Havnene på og sjøtransporttilbudet til/fra Helgeland

Helgeland har 4-5 havner som direkte kan betjene norske markeder samt 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 vegavstand til Sverige, er Mo i Rana (tilknyttet via E12-Blå Vägen) og Mosjøen (tilknyttet via RV73-Krutfjellvegen og FV 296/RV73-Sagavegen).

Både Mo i Rana og Mosjøen er industribyer hvor havnene betjener store godsvolum. Selv om Mo i Rana er den klart største og mest varierte havnen, har begge disse indre havnene rimelig regulære forbindelser mot flere steder i Europa og således gode muligheter for å videreutvikle transittoperasjoner mot Sverige. Disse mulighetene er forsøkt skissert i Figur 7-1.



Figur 7-1: Oversikt over sjøtransporttilbudet til/fra de sentrale havnene på Helgeland.

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 volum.
- *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 mellomriksvegene. Deler av disse hindringene kan imidlertid kompenseres ved god produksjonsplanlegging samt det forhold at regulariteten over Umbukta (E12) nå er blitt betydelig bedre etter at ny tunnel åpnet i oktober 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 incitament m.h.t. tilpasninger av for eksempel skipstyper og anløpsmønster. Det samme vil i stor grad gjeldene 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 ble omtalt i kapittel 3.

7.6 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 hadde 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. Prosjektet ble avsluttet i slutten av 2005 og det ble etablert et aksjeselskap, "NEW Corridor AS", som skulle videreføre og kommersialisere prosjektresultatene. "NEW Corridor AS" planlegger å gjennomføre en prøvetransport i løpet av 2007. Denne prøvetransporten skal demonstrere konseptet og vil ikke i seg selv være lønnsom. I den forbindelse har "NEW Corridor AS" søkt norske myndigheter om økonomisk støtte. Pr. mars 2007 har norske myndigheter signalisert at økonomisk støtte ikke vil bli gitt til "NEW Corridor AS" i den form det er søkt om. Det er derfor usikkerhet knyttet til videre fremdrift.

Selv om norske myndigheter foreløpig ikke har foretatt de nødvendige bevilgninger har de lagt til grunn at N.E.W. – konseptet slik det er utviklet, er en meget interessant transportløsning for Nordkalotten.

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 ligger 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) Umkaret

Som nevnt flere ganger, er E12 ved riksgrensen blitt utbedret ved at det har kommet en tunnel under Umkaret. Anlegget ble åpnet i oktober 2006. Dermed er en flaskehals på E12 blitt

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 2-6.²⁷

Lengre vogntog

Transportnæringen i Norge har i lengre tid arbeidet for at deler av det norske stamvegnettet skal åpnes for trafikk med vogntog som er opptil 25,25 meter lange og en totalvekt opp til 60 tonn. 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 25 % fra dagens kjøretøy. Samferdselsminister Navarsete sendte i oktober 2006 ut en pressemelding der hun åpner opp for en prøveordning på enkelte strekninger med modulvogntog med en lengde på inntil 25,25 meter. Hun baserer sitt vedtak på erfaringer fra andre land som har vist at innføring av denne typen vogntog er med på å redusere transportkostnadene og miljøbelastningen ved godstransport med lastebil. En av strekningene som vil omfattes av prøveordningen er E12 fra svenskegrensa til Mo i Rana.

Vogntog på 25,25 meter er i dag tillatt på hovedvegnettet i Sverige og når dette også blir tillatt på de 40 km fra svenskegrensen til Mo i Rana vil dette kunne få mye å si for trafikken over landegrensen via E12. Når tunnelen under Umskaret nå 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 at det innføres en dispensasjon som åpner for bruk av 25,25 m vogntog på E12 mellom Mo i Rana og grensen til Sverige. Et forhold som påpekes av transportørene i Sverige, er at maksimal bredde på kjøretøy i Sverige er 2,60 m mens den er 2,50 m i Norge. Det er viktig at MittSkandia samarbeidet følger forsøket med bruk av lengre vogntog og større nyttelast nøye, og arbeider aktivt for at forsøket skal kunne etableres som en permanent ordning gitt at forsøksperioden gir de forventede positive effekter.

7.7 E12 som TEN-T-forbindelse

E12 går mellom Mo i Rana og Helsinki. Forbindelsen har imidlertid kun TEN-T-status på den finke delen av strekningen, jf. kartet på neste side.²⁸

²⁷ I Markussen og Samstad (1998), er de samfunnsøkonomiske konsekvensene av tunnelen nærmere analysert.

²⁸ TEN-T Trans-European Network for Transport. Formålet med TEN-T-nettverket i EU er å skape en moderne og effektiv transportinfrastruktur for å knytte sammen EU-land og nasjonale transportnettverk. Transportnettverket er kritisk for utviklingen av et effektivt felles marked, siden nettverket sikrer fri flyt av varer, personer og tjenester.

Selv om en TEN-T status for E12 ikke umiddelbart gir effekter, skapes det et bedre fundament for langsiktige strategier.

Kartet på neste side viser (gule linjer) det eksisterende TEN-T nettverket i de nordiske land.



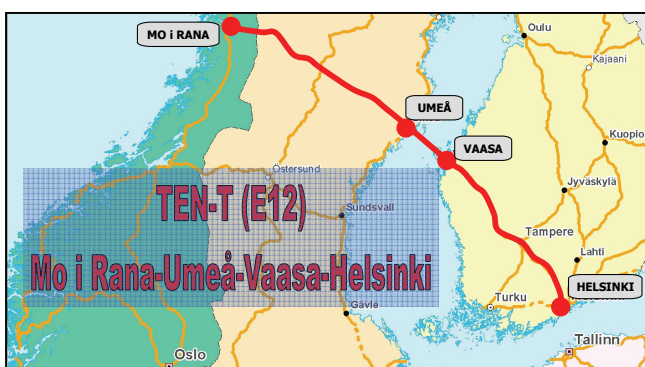
Kartet viser at flere eksisterende TEN-T-forbindelser kysser E12, og hvor det dermed kan oppstå synergier.

De blå og røde linjene (tegnet inn av forfatterne) viser fremtidige akser som vil kunne være av strategisk betydning når det skal arbeides for TEN-T i MittSkandia. Sjøforbindelsen i Bottenviken er av EU benevnt som "TEN-T priority axes and projects 2005" mens sjøforbindelsen utenfor Norge ble fremmet som en del av EU's High Level Group rapport "Networks for peace and development" (European

Commission, November 2005).

Selv om disse sjølinjene i dag ikke er "operative" i den forstand at de figurerer på EU's vedtatt TEN-T kart, vil de kunne være argumenter for å oppnå en tverrforbindelse mellom de to kystene i MittSkandia, i tillegg vil en slik TEN-T tverrforbindelse koples mot eksisterende TEN-T nettverk i Sverige.

Den røde stiplede pila i øst-vest retning viser en mulig TEN-T forbindelse langs E12 med



forbindelse til det finske TEN-T nettet over Bottenviken til Vaasa, mens de mindre pilene i nord-syd retning viser hvor en slik forbindelse vil kunne koples mot nåværende og eventuelle nye TEN-T forbindelser. I en strategisk utviklingsprosess rettet mot E12 og TEN-T-status, kan det være viktig å se på slike koplinger mot eksisterende nettverk.

Figur 7-2: En fremtidig TEN-T-forbindelse.

7.8 Spesielt om reiselivsrelatert trafikk

Fram til nå har mye av reiselivssatsingen i Nordland vært rettet nord-sør. Eksempler er profileringen av kystriksvegen 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 viss bremse på utviklingen av turisttrafikken.

På norsk side er Krutfjellvegen i sin helhet rustet opp, og det er laget parkerings- og rasteplasser ved vandringsleder, fiskeplasser og attraksjoner. Det er også noe forbedring i avstandskiltingen i området. På svensk side er det gjort strekningsvise forbedringer og kulturresevatet Atoklimpen er noe bedre skiltet. Som Figur 2-7 viser, har det vært en betydelig trafikkøkning over Krutfjellvegen de seneste årene, og det er et potensial for enda større trafikkøkninger om informasjonen om Krutfjellvegen blir bedre, blant annet gjennom bedre skilting.

Det er også et potensial for å markedsføre mulighetene som ligger i å kunne kjøre en veg til og en annen veg 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 vegene.

7.9 Muligheter og trusler for transportutvikling mellom Västerbotten og Helgeland

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.

Når vi betrakter regionens *sterke* sider, er det grunn til å vektlegge at de fysiske forutsetningene for kommunikasjoner langs veg er gode. Regionen har 3 helårs vegforbindelser, og en mye omtalt flaskehals (E12 over Umbukta), som ble eliminert i oktober 2006. Korgfjelltunnelen på E6 effektiviserer også 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.²⁹ 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.

Tabell 7-1: SWOT-matrise for MittSkandia.

<i>Styrker</i>	<i>Svakheter</i>
<ul style="list-style-type: none"> – Gode forutsetninger for fysisk kommunikasjon. E12 får en betydelig bedre regularitet med tunnel gjennom 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 én 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 forbindelser sjøvegen 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 næringssamarbeid. – Strukturforandring i offentlig sektor som fører til fraflytting og sentralisering.

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 én 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 innad i 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

²⁹ Det er nylig gjennomført et Interreg-prosjekt (Akademi MittSkandia) med formål å utvikle utdanningsopplegg spesielt tilpasset den aktuelle regionen.

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 båttrute-tilbudet 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 transporten. Denne ordningen avvikes imidlertid i Norge fra 2007 (jf. kapittel 3.5). Den svenske ordningen vil imidlertid fortsatt begrense slike transporten. Videre kan lav foredlingsgrad, spesielt for industrien på Helgeland (fisk og metall) oppfattes som en svakhet. 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 forhold til handelsutviklingen over grensen.

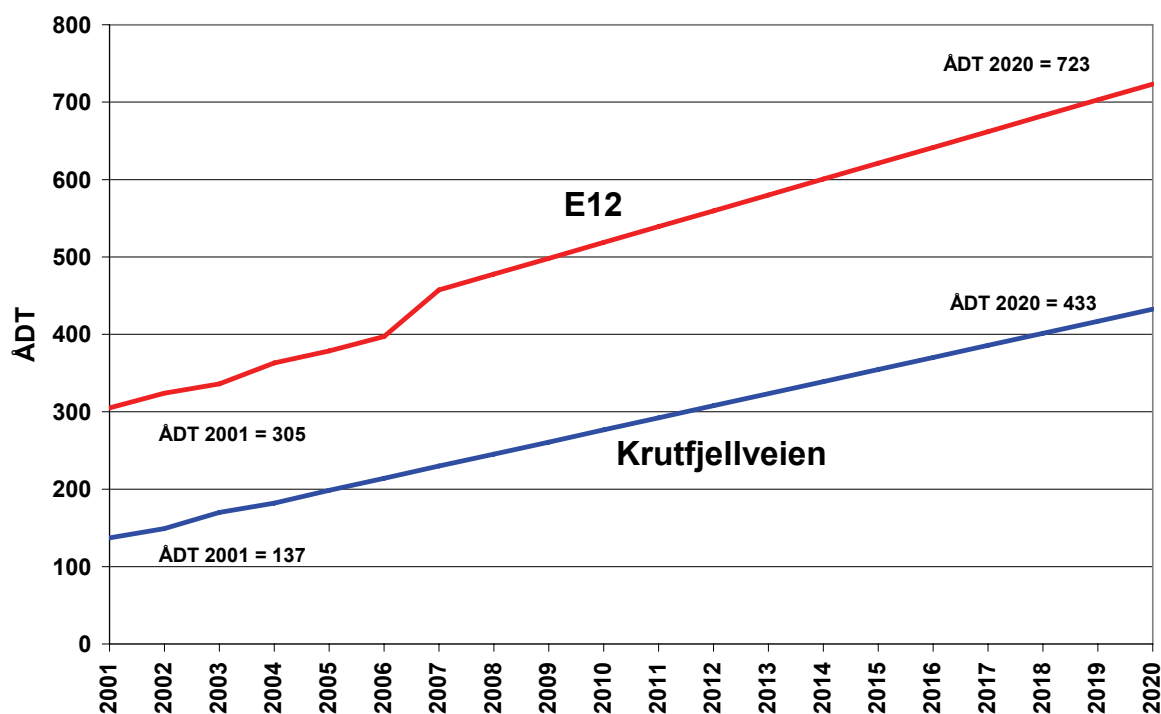
Til slutt kan vi trekke fram den strukturendring som skjer i offentlig sektor både i Västerbotten og på Helgeland. Effektivisering av offentlig sektor og færre arbeidsplasser her, vil gi betydelige strukturelle utslag i områder der offentlig sektor er stor. Dette kan være med på å øke fraflyttingen fra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

7.10 Framtidig trafikkutvikling

Som diskutert ovenfor er det en rekke forhold som vil ha betydning for trafikkutviklingen på de aktuelle vegene. Dersom en skal spå om trafikken i fremtiden, er det således mange variabler som en må ha prognoseanslag for. En enkel måte å lage en trafikkprognose på, er å foreta en ren trendframskrivning av trafikken basert på et visst antall historiske observasjoner.

Hvis vi tar utgangspunkt i observert trafikkutvikling for den grensekryssende trafikken på E12 og Krutfjellvegen i perioden 2001-2004, jf. kapittel 2.2, og antar at trenden i denne perioden

fortsetter, vil vi kunne lage en forventet framskrivning av trafikken. Det er imidlertid rimelig å anta at utbedringen av E12, med tunnel under Umskaret, vil generere en ekstra trafikkvekst ut over det en hadde fått dersom vegen ikke hadde blitt utbedret. Dersom vi antar at den forbedrede regulariteten og kortere reisetiden tunnelen innebærer gir en trafikkvekst fra 2006 til 2007 på 10 %, og at trafikkveksten videre framover følger trenden i perioden 2001-2004, får vi en trafikkutvikling som illustrert i Figur 7-3.



Figur 7-3: Prognose over trafikkutviklingen på E12 og Krutfjellvegen fram til 2020.

Figur 7-3 viser at trafikken, under de ovenfor nevnte forutsetninger, i 2020 vil nå en ÅDT på 723 og 433 på henholdsvis E12 og Krutfjellvegen. Dette er henholdsvis en fordobling og en tredobling fra observert trafikk i 2004. Dersom vi også antar at forholdet mellom lette og tunge kjøretøy blir som gjennomsnittet for perioden 2001-2004, vil 130 tunge kjøretøy passere grensen pr. døgn, fordelt på 95 på E12 og 35 på Krutfjellvegen.

8. OPPSUMMERING OG ANBEFALINGER

Nedenfor følger en oppsummering av de viktigste punktene som er behandlet i rapporten. På bakgrunn av arbeidet med rapporten gis avslutningsvis noen konkrete anbefalinger til viktige arbeidsområder for MittSkandia-samarbeidet når det gjelder transportinfrastrukturen og samferdselstilbudet som et redskap for å styrke næringslivssamarbeidet over grensen.

8.1 Oppsummering

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. Videre er det diskutert betydningen av Barents-samarbeidet for transportutviklingen i på Nordkalotten, samt hvordan MittSkandia-samarbeidet bør forholde seg til dette samarbeidsforumet. Det er også drøftet hvordan økt kjøpekraft i Russland, Baltikum og Polen kan tenkes å påvirke transportutviklingen, samt hvordan flaskehalsene på transportnettet i det sentrale Europa og utviklingen av nye transportkorridorer lenger øst i Europa, kan tenkes å innvirke på transportmønsteret og transportutviklingen. Til slutt har vi fokusert på de største hindringene og mulighetene for et økt transportvolum av både personer og gods mellom Västerbotten og Helgeland.

De aktuelle vegene

De sentrale vegene mellom Västerbotten og Helgeland er E12 over Umskaret i nord, RV73/veg 1116 Krutfjellvegen og RV294/veg 1088 Sagavegen i midtre og søndre deler av regionen. Sagavegen og Krutfjellvegen er gode alternativer til bruken av E12 for reiser mellom store deler av Västerbotten og et avgrenset område på Helgeland. I november 2006 ble en ny trasé på E12 ferdig, da en tunnel på norsk side under Umskaret ble åpnet. Denne tunnelen bidrar til at man unngår et værhardt område som har skapt 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.

Trafikkutvikling og godsvolum

E12 hadde i 2005 en ÅDT (årsdøgntrafikk) over grensen på om lag 330 kjøretøy, mens tilsvarende tall for Krutfjellvegen og Sagavegen var 160 og 52. Andre mellomriksveger E14 (Storlien), RV77/95 (Graddis) og E10 (Bjørnfjell), hadde en ÅDT på henholdsvis 940, 220 og

650. Trafikken på alle de nevnte mellomriksvegene er i vekst. 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).

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.

Et interessant spørsmål er om en kan forvente at trafikkveksten vil fortsette. Basert på en framskrivning av trafikkutviklingen de senere årene kan det forventes mer enn en forbobling av dagens trafikk fram mot 2020.

”Transportdrivere”

På overordnet nivå er det aktiviteten i næringslivet og offentlig forvaltning samt befolkningens fritidsreiser som er de viktigste driverne for transportutviklingen. Aktiviteten i næringslivet og offentlig forvaltning kan ved bruk av makrostørrelser 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.³⁰ Likeledes vil investering i ny transportinfrastruktur (veger, flyplasser etc.) samt oppgradering av eksisterende infrastruktur påvirke transportmønsteret. 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 transportmønsteret vil være 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.

³⁰ 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.

Når det gjelder transportutviklingen, vil økt handel mellom nasjonene være en viktig premiss. 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 flytorientert 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.

Transportstøtteordningene

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. Denne ordningen avvikles imidlertid i Norge fra 2007 (jf. kapittel 3.5). Den svenske ordningen vil imidlertid fortsatt begrense slike transporter. I enkelte tilfeller vil den nasjonale transportstøtten føre til at øst-vest transporter som er bedriftsøkonomisk lønnsomme *uten* støtte, blir bedriftsøkonomisk mindre *lønnsomme* enn alternative rutevalg som gir transportbidrag. 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.

Utviklingen i østlige markeder

Historisk har det vært en sterk samvariasjon mellom økonomisk vekst, målt ved brutto nasjonalprodukt (BNP), og etterspørsel etter transporttjenester. BNP pr. capita kan gi indikasjoner om bl.a. kjøpekraft. Den nasjonale kjøpekraften måles imidlertid oftest ved at man bruker en PPP-vurdering (Purchasing Power Parities) der en tar hensyn til en valutaomveksling som utligner kjøpekraften.

Både Finland, Russland, Polen og de Baltiske land forventes å ha en relativt sterk økonomisk vekst frem mot 2025. Utviklede land som Finland forventes imidlertid å ha en svakere vekst enn mindre utviklede land som Russland og de Baltiske land. Russland antas å få en gjennomsnittlig årlig vekst i BNP (PPP) på nærmere 4 % pr. år, mens de Baltiske/Østeuropeiske land antas å få en gjennomsnittlig vekst på over 5 %. Til sammenligning forventes OECD-land (utviklede land som bl.a. Sverige og Norge) i Europa å få en vekst på 2,2 % pr. år.

Det er neppe mulig å identifisere en klar sammenheng mellom årlig vekst i BNP i de østlige markeder, og trafikkutviklingen i MittSkandia. Det er imidlertid rimelig å anta at en positiv befolknings- og inntektsutvikling i et område kan ha innflytelse på trafikkutviklingen i en annen region, gitt at bl.a. markedsmessige og transportmessige forhold tilsier en slik utvikling, og at det skjer et aktivt arbeide fra den aktuelle regionen. Hvor stor effekt utviklingen i kjøpekraft vil ha for tverrforbindelsen mellom Norge og Sverige avhenger av flere andre forhold enn bare kjøpekraften. De viktigste er kanskje knyttet til transportmuligheter mellom landene og næringsstrukturen i Västerbotten/ Helgeland.

Flaskehalsen på transportnettet i Sentral-Europa

Det er sannsynlig at kapasitetspress og forurensende transport i Sentral-Europa fører til fokus på nye løsninger; også på alternative transportkorridorer når det gjelder transporter øst-vest. Det er dog ikke slik at flaskehalsen og kapasitetspress på transportinfrastrukturen på Kontinentet har stor betydning for transportutviklingen mellom Västerbotten og Helgeland, dersom varene ikke skal videre østover gjennom Finland/Russland/Baltikum eller ned til Kontinentet. Det er også slik at EU og nasjonale myndigheters fokus på omlegging fra bil til sjø/bane, ikke direkte favoriserer de aktuelle vegforbindelsene.

I enkelte tilfeller, eksempelvis ved et skipshavari i de trange seilingsledene inn til Østersjøen, vil øst-vest biltransport over Umbukta kunne være et alternativ, men det vil normalt betinge effektive og tilpassede sjøløsninger fra for eksempel Mo i Rana. Men en skal da være oppmerksom på at for eksempel bane- eller vegtransport over Trondheim og/eller Narvik, Kirkenes/Murmansk eller transport via Göteborg, normalt sett vil være bedre løsninger. For MittSkandias vedkommende, kan det således være formålstjenlig å kople seg opp mot andre korridorprosjekter i Nordområdene og rundt Østersjøen/Baltikum, for eksempel prosjektet ”PolCorridor”, en transportkorridor fra Swinoujscie i Polen og videre sør-, øst- og vestover i Europa, samt Interregkorridorprosjektet ”InterBaltic”, som har som formål å arbeide for omlegging av trafikken rundt Østersjøen i retning av effektive intermodale bane/sjøløsninger.

Utfordringer og muligheter

Etter de planlagte oppgraderinger av både E12, Krutfjellvegen 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 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.

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.

Med dette som utgangspunkt 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.

8.2 Anbefalinger

Til slutt vil vi på bakgrunn av våre erfaringer gjennom arbeidet med dette prosjektet skissere noen hovedpunkter som vil være viktige arbeidsområder for MittSkandia-samarbeidet framover. Fokuset er arbeidsoppgaver i forhold til transportinfrastrukturen og samferdselstilbudet i regionen som vil ha særskilt betydning for næringslivssamarbeidet over grensen og arbeidet med å styrke dette.

- *Markedsføre transportinfrastrukturen i regionen.* Økt bruk av mellomriksvegene betinger at potensielle brukere kjenner til vegene, og infrastrukturen og tilbudet rundt disse. Det er således viktig at både reiselivsnæringen og næringslivet for øvrig benytter ulike medier og fora til å markedsføre de aktuelle transportrutene. Jf. kapittel 2.1 og 7.4.
- *Vurdere potensialet og aktuelle logistikk løsninger for havnene og sjøtransporttilbudet på Helgeland.* Sjøtransporttilbudet til/fra havnene på Helgeland kan utvikles til å betjene nye intermodale transportløsninger dersom de store transportbrukerne i regionen i framtiden kanalisere mer av sitt gods over havnene. Før dette kan skje må aktuelle godsvolumer kartlegges og kostnader ved nye logistikk løsninger utredes. Jf. kapittel 7.5. En nærmere dialog med, og deltagelse i, det pågående STBR-II prosjektet ”Barents Port Association” bør iverksettes.
- *Arbeide for bedre rammebetingelser for grenseoverskridende næringslivssamarbeid.* Det er viktig at en fortsatt legger til rette for og stimulerer til økt næringslivssamarbeid over grensen. Her er Business Meetpoint en viktig møteplass. Det bør jobbes videre mot aktuelle næringer, jf. kapittel 7.2, og spesielt i forhold til å redusere/fjerne nasjonale ordninger og regler som hindrer et effektivt næringslivssamarbeid, jf. kapittel 7.3. Spesielt bør forsøket som åpner opp for bruk av 25,25 m vogntog (60 tonn totalvekt) på E12 (norsk side) følges opp og evalueres, jf. kapittel 7.6.

- *Arbeide for å oppnå TEN-T status på E12.* Å bli en del av det europeiske hovedvegnettet vil ha stor betydning både i forhold til markedsføring av E12, men ikke minst i forhold til å skaffe midler til nødvendige investeringer på vegen. Arbeidet med å få TEN-T status på E12, med kobling til det finske TEN-T nettet med ferge over Bottenviken til Finland (Vaasa), må derfor ha høy prioritet framover. Jf. kapittel 7.7.
- *Arbeide for å få etablert "nøytrale" transportstøtteordninger.* I en del tilfeller vil de nasjonale transportstøtteordningene virke direkte konkurransevridende i forhold til grenseoverskridende transport. Selv om den norske ordningen bortfaller i 2007, vil den svenske fortsatt eksistere. Det er derfor viktig at det dokumenteres ovenfor sentrale myndigheter at ordningens nasjonale innretning i en del tilfeller kan føre til samfunnsøkonomisk ufornuftige transportløsninger. Jf. kapittel 3.4.
- *Styrke reiselivssamarbeidet.* Reiselivsnæringen er viktig for sysselsettingen i distriktene, og et tett regionalt samarbeid rundt markedsføring og reisemålsutvikling, vil komme både Västerbotten og Helgeland til gode. Økt kjøpekraft i befolkningen, lengre ferie og en region som i et europeisk perspektiv må betraktes som sikker og trygg, har et betydelig potensial til reiselivsutvikling, og derigjennom mer trafikk også langs vegene, jf. kapittel 7.8.
- *Arbeide for å redusere grensehindre.* Det er flere administrative og tekniske barrierer som må reduseres dersom samarbeidet mellom Västerbotten og Helgeland skal kunne utvikles videre. I forhold til Øst-Europa og Russland er både de administrative hindrene og grensehindrene betydelig større her enn mellom Sverige og Norge. Jf. kapittel 7.3.

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.
- Andresen, K. m. fl. (1997): Økonomisk vekst og godstransport, empiri og teori – eksempler fra sørvest-Norge. Agderforskning.
- Button, K. (1993): Transport Economics. Elgar.
- Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R. og Vågane, L. (2006): Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport. TØI-rapport 844/2006. Transportøkonomisk Institutt, Oslo.
- Energy Information Administration (EIA) (2006): International Energy Outlook 2006. US Department of Energy (US-DOE).
- 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.
- Eriksen, BH (2006): Formella och informella gränshinder och möligheter. Innlegg på Business Meetpoint 2006, Mo i Rana 9. november.
- EU White Paper (2001): EU transport policy 2010: time to decide. Commission of the European communities.
- European Commission (2005): Networks for peace and development. Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio. November 2005.
- Fløtten, E (2005): Barentssamarbeidet - hva nå? –en kortfattet evaluering som tar for seg utfordringer og videre vegvalg. Tilgjengelig på Internett: www.aksjonsprogrammet.no/vedlegg/barentssamarbeid.pdf
- Forslag til Nasjonal Transportplan 2006-2015.
- Hamre, TN, Lofthus, O, Rekdal, J og Voldmo, F (2004): Viktige godstransportstrømmer og godstransportkorridorer i Norge. Rapport 0409. Møreforskning, Molde.
- Handelshøgskolen i Bodø og Transportutvikling AS (2006): Transporter over grensen mellom Västerbotten og Helgeland – fase 1. Rapport datert 10. februar.
- Infraplan (2004): ”På tvärsen” Idéstudie för del av ståket Mo i Rana- St Petersburg. Rapport, oktober 2004.
- Infraplan. Tvärbanan. Storuman-Hällnäs med vidarekoppling Vindeln-Vännäs-Umeå. Slutrapport 021220.
- Interregprogram for Kvarken och MittSkandia 1995-1999.

Johansen, K. (2006): Hvorfor trafikken blir som den blir. Artikkel i tidsskriftet Samferdsel Nr.6. Juni 2006.

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

Nasjonal Transportplan 2002-2011: St.meld. nr. 46 (1999-2000).

Nasjonal Transportplan 2006-2015: St.meld. nr. 24 (2003-2004).

NOU 1998:11 (1998): Energi og kraftbalansen mot 2020. Olje- og energidepartementet.

Näringsdepartementet (2006): En nationell strategi för regional konkurrenskraft och syssel-sättning 2007–2013.

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

Offerdal, K. (2003): Sluttten for Barentssamarbeidet? Kronikk i Nordlys 19. desember 2003.

Pindyck, R. S. og Vickerman, D. L. (2001): Microeconomics. Prentice Hall.

Quinet, E og Vickerman, R. (2004): Principles of transport economics. Edgar Elgar Publishing.

Regionrådet (2004): Barentsprogrammet 2004-2006. Tilgjengelig på Internett:
http://www.finnmark.no/dokumenter/barentsprogrammet2004_06.doc

Samferdsel (2003): PolCorridor vil effektivisere transporttilbudet fra Norden til Sydøst-Europa. Samferdsel nr. 3.

Samferdselsdepartementet (1998): Miljøhandlingsplan for samferdselssektoren 1998. Tilgjengelig på Internett:
(<http://odin.dep.no/sd/norsk/publ/handlingsplaner/028005-990007/index-dok000-b-n-a.html>).

SOU 1997:94. Konkurrentneutralt transportbidrag. Näringsdepartementet.

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

STBR publications 15/2005: Road Transport Corridors Study: Future Trends.

Transportutvikling (2005): UIC-project: East-west transport – Northern alternative.

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

The communications Group of the Barents Regional Council (1999): Transportation Analysis of the Barents Region.

Utenriksdepartementet (2006): Regjeringens nordområdestrategi. Det kongelige norske utenriksdepartement. Oslo

Nyttige Internettssider

www.aftenposten.no (Ekstremvær blir normalen):

www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article947246.ece

www.barentsinfo.fi/stbr (Sustainable Transport in the Barents Region).

www.barentsinfo.org (Barents Information Service).

www.barentsinfo.org/beata (Barents Euro-Arctic Transport Area).

www.beac.st (Barents Euro-Arctic Council).

www.interreg.no

www.krutfjellvegen.net

www.kvarken.com/document.asp

www.nho.no (Næringslivets Hovedorganisasjon).

www.northernmaritimecorridor.no (Northern Maritime Corridor).

www.odin.dep.no/ud (Det kongelige norske utenriksdepartement).

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 Nordås	Brønnøysund
AB Jürgensen	Transport	Petter Jürgensen	Mosjøen
Rana Havnevesen	Havn//transport	Per Anders Nygård	Mo i Rana
Mosjøen Havnevesen	Havn/transport	Torbjørn Jørgensen	Mosjøen
Alstadhaug Havnevesen	Havn/transport	Evy Hesjedal	Sandnessjøen
Norgesvinduet Svenningdal AS	Produksjon av vinduer/trevarer	Stian Arntsberg	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	Roy 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	Anders Ringsell	Umeå
All You Need AB	Utvikler miljøvennlige produkter i tre, plast og metall	Janne Ruonala	Storuman
ScanMining AB	Gravedrift	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 stötta i Sverige

Sverige, i motsetning til Norge, skiller mellom inn- og uttransport.

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

2 § Uttransportbidrag lämnas inte for 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 for transport av kisel.

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

For 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:



NORDLAND FYLKESKOMMUNE



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. Mikkelsen
Tlf.: +47 751 35364

Projektledare Norge
jan.mikkelsen@ru.no

Elisabet Jonsson
Tlf.: +46(0)954 14005

Biträdande Projektledare
elisabet.jonsson@storuman.se