

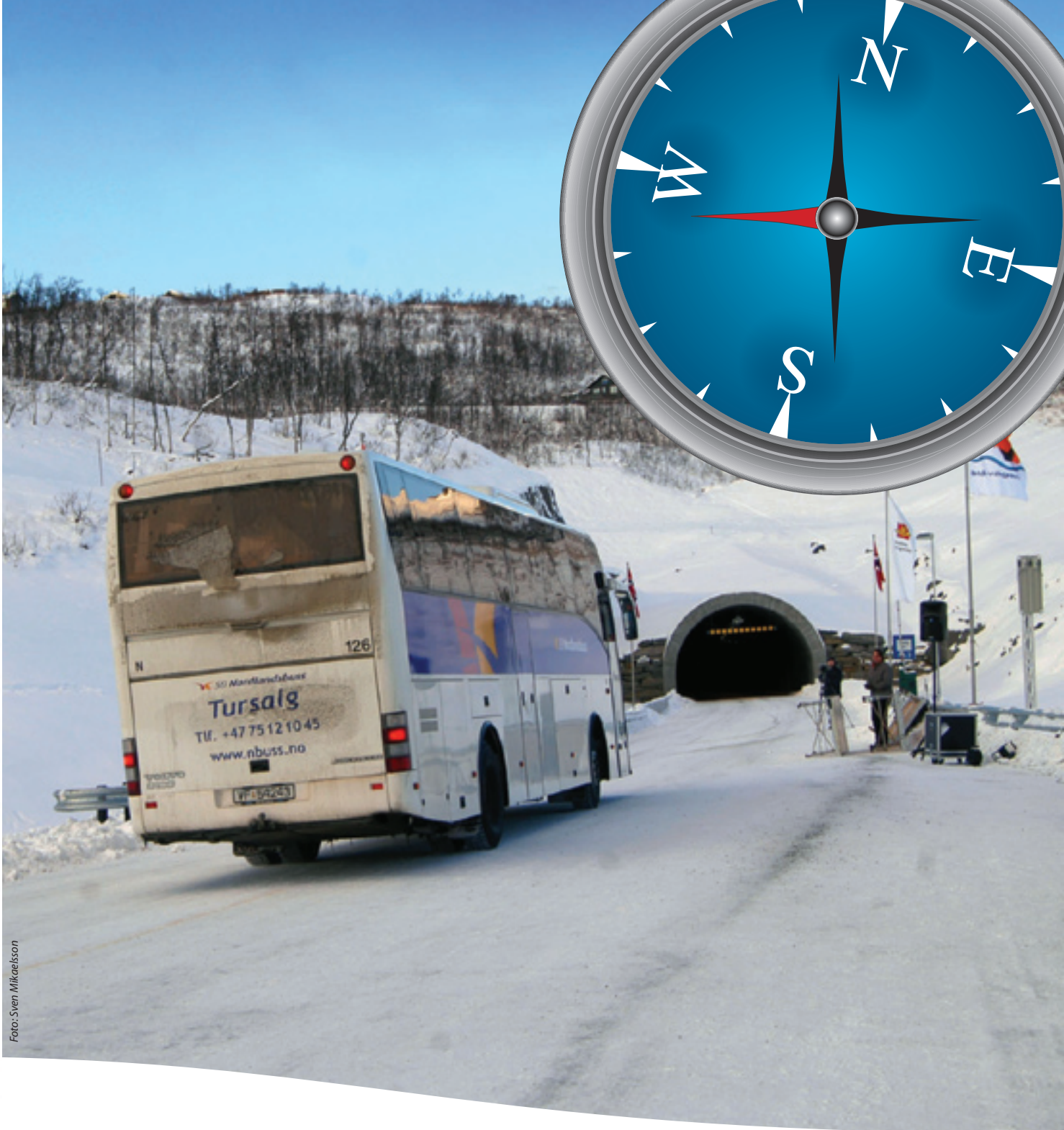


Foto: Sven Mikaelsson

Tänk öst-väst i stället!

Det öppnar nya möjligheter

Interregprojekt MittSkandia Tvärkommunikationer delfinansieras av:



Europeiska unionen



Lästerbohus



NIBOLAND
FYLKSKOMMUNE



MittSkandia

Rana Utviklingsselskap a/s samt kommunerna Alstahaug, Grane,
Hattfjell, Hemnes, Lurøy, Rana, Vefsn och Vega.

Uppdraget

En stor del av transportströmmarna i Sverige och Norge går i nord-sydlig riktning, men nu börjar kompassnålen svänga om. Med nya exportmarknader och produktion i andra länder, liksom nya turismsatsningar har transporterna i öst-västlig riktning ökat. Och därmed ställs det också högre krav på utveckling av infrastrukturen och transportmöjligheterna för både gods och passagerare.

Den gränsregionala föreningen MittSkandia har genomfört projektet MittSkandia Tvärkommunikationer, som har arbetat för fortsatt utveckling av transporterna över gränsen mellan Västerbotten och Helgeland.

Projektet har

- Visat på tydliga tillväxtområden inom transporter av flytande naturgas (LNG), pellets, odlad fisk och armeringsjärn samt nyttjande av Helgelands isfria hamnar m.m.
- Genomfört en utredning om gränsöverskridande transporter och en undersökning av underlaget för busslinjer mellan Mosjøen-Tärnafjällen/Vilhelmina
- Gjort en stickprovstudie om frakter över gränsen.
- Visat att byggnadsboomen i Tärnafjällen har stimulerats av Umskarstunneln, Hemavans flygfält och väst-öst-väst tänkandet.
- Genomfört informations- och marknadsföringsinsatser till stöd för Blå Vägenbussen.
- Påverkat Samferdselsdepartementet i Norge att starta försök med att tillåta fordon på upptill 25,25 meter och med 60 tons last även på den norska sidan av E12.
- Skapat nätverk för att främja gränsöverskridande transporter och kommunikationer "på tvären". De gränsöverskridande vägarna är Sagavägen, Krutfjellsvägen och Blå Vägen.
- Arrangerat en årlig kommunikationskonferens med branschtema och klara politiska signaler.
- Verkat för att E12 skall upptas som TEN-T-väg (Trans European Network-Transport) i EU:s transportsystem.
- Samlat in uppgifter om gränshinder och kontaktat Nordiska ministerrådet i denna fråga.
- Ändrad tidtabell för Blå Vägenbussen mellan Mo i Rana - Umeå. Det är möjligt att under helgen ta Blå Vägenbussen från Mo i Rana till skidanläggningarna i Hemavan-Tärnaby och åka hem på eftermiddagen.

Läget på de aktuella vägarna

För ett år sedan öppnades tunneln på E 12 under Umskaret. Den gör att man undviker ett väderutsatt område som skapat betydande störningsproblem under vinterhalvåret.

Upprustningen av Sagavägen mellan Kittelfjäll och Skalmadal, bl a breddningar på speciellt trånga partier är klar. Dessutom asfalteras ca 60 km. Krutfjellsvägen ska enligt planerna förbättras under 2008-2009. Det handlar främst om breddning av en sträcka på 18 km, som idag har en vägbredd på 6-6,5 meter.

Trafik och godsvolymer ökar

E 12 hade år 2005 en dygnstrafik på 330 fordon, medan motsvarande siffra för Krutfjellvägen och Sagavägen var 160 respektive 52. Mellan 1996 till 2004 ökade trafiken på dessa vägar med i snitt 5,5% årligen, vilket är en betydligt större trafikökning än vad de nord-sydliga vägarna i samma område i både Norge och Sverige kan uppvisa. De har i stort sett varit oförändrade.

År 2004 fraktades 125 000 ton gods över gränsen via E 12, fördelat på 48 000 ton till Norge och 77 000 ton ut från Norge. Godsmängderna visar totalt sett en ökning, men betydliga variationer förekommer från år till år. 69% av godset handlar om norsk-svensk samhandel. 2% är gods som ska från Nordnorge till Sydnorge eller omvänt, men som körs genom Sverige. Resterande 29% av godset är samhandel mellan Norge/Sverige och ett tredje land, framförallt Finland, Danmark, Ryssland och Estland.

Uppskattningar från tullen i Tärnaby pekar även på en liten trafikökning både 2005 och 2006. Se diagram på sid 3.

Fisk och armeringsjärn dominerar transporterna från Norge och byggprodukter och trä dominerar från Sverige. År 2004 gick det 2,6 gånger mer gods (mätt i ton) över gränsen mellan Västerbotten och Helgeland än 1990.

Många drivkrafter för ökad transport

Aktiviteter i näringslivet och offentlig förvaltning samt befolkningens fritidsresor anses som de viktigaste drivkrafterna för transportutvecklingen. Transport av varor och personer är ett resultat av vad som händer i näringslivet och de privata hushållen. Och trafikvolymändringar är relativt nära korrelerade med ändringar i bruttonationalprodukten (BNP).

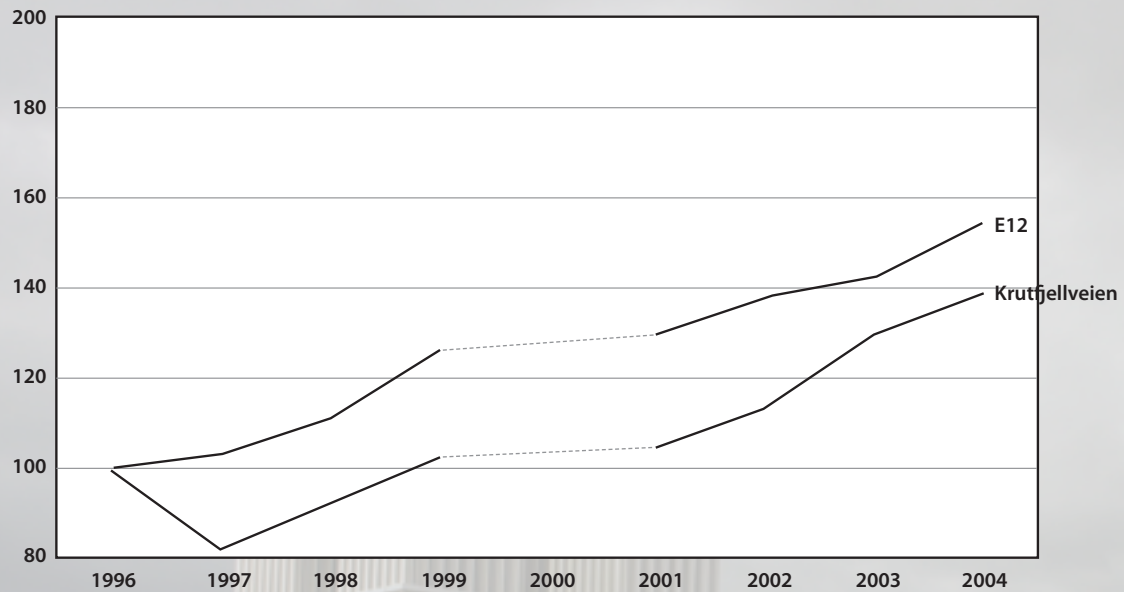
Generellt ger globalisering en ökad handel över gränserna och minskade handelshinder gör att produktion läggs i länder med låga produktionskostnader. Därefter transporteras varorna relativt lång väg till länder där de konsumeras.

Centralisering av befolkningsområden påverkar också trafikutvecklingen. Även demografiska förändringar, som ändringar i ålderssammansättningen, påverkar de totala transporterna i en region, eftersom resandet avtar med åldern. Förbättringar av infrastrukturen minskar transportkostnaderna för såväl gods som resenärer, medan kortare vägsträckningar minskar tiden för de resande. Specialisering och koncentration av företag till vissa orter betyder också mycket, liksom väderförhållandena i våra länder.

Fritidsresandet påverkas bl a av reallöneutvecklingen hos befolkningen samt ändring av semester- och fritidsvanor. Marknadsföring och investeringar inom turismnäringen kommer lokalt att ha stor betydelse för transportströmmarna. På samma sätt kommer investeringar i en ny transportinfrastruktur (vägar, flygplatser etc) samt uppgraderingar av existerande infrastruktur att påverka transportmönstret.

Här kommer förbättringen av E 12 med tunneln under Umskaret, ensamt ge ett positivt bidrag till transportutvecklingen genom den förbättrade kontinuiteten den ger.

Om transportrutterna och transportmönstret kommer att vara någorlunda stabilt över tiden, kommer de att ha stor betydelse för transportströmmarna. Förbättrade sjötransport-



Förändring av trafikvolym på E12 samt Kruttfjellveien.
1996 - 2004. Data saknas för åren 1999 - 2000.



Foto: Gasnor

rutter till/från hamnarna i Helgeland kommer att påverka en del av dagens transportströmmar från en nord/sydlig riktning till en mer öst/västlig. Utvecklingen av effektiva transportmöjligheter på sjön, handlar om ökade volymer för att lyckas och här ligger en stor utmaning för såväl transportörer som transportköpare.

När det gäller transportutvecklingen kommer ökad handel mellan nationerna att vara en viktig förutsättning, och förbättring av handelsförbindelserna över gränsen kommer att ha stor betydelse för de mer lokala transportströmmarna.

I Europa ser vi en klar tendens till en starkare centralisering av både produktionsanläggningar och lagerfunktioner. Tillsammans med starkare fokus på just-in-time-leveranser kommer detta att generera ökad trafik, eftersom företagens behov av interna buffertlager minskar och som en konsekvens av detta ökar transportbehovet.

Totalt sett kommer mellanriksvägarna mellan Norge och Sverige som det ser ut att få ökad betydelse i framtiden, något som förhoppningsvis direkt avspeglar sig i trafik- och tullstatistiken.



Foto: Skelleftebänsken

Transportstödsreglerna innebär begränsningar

Den Nationella Transportstötteordningen avvecklas i Norge från 2007, men de svenska reglerna kommer även fortsatt att begränsa öst-västliga transporter. I enskilda fall kommer det nationella transportstödet att leda till att öst-västliga transporter utan stöd blir företagsekonomiskt mindre lönsamma än alternativa välgval som ger transportbidrag.

Det finns behov av att ändra reglerna för transsportstödet. Idag favoriseras nord-sydliga transporter. Transporter på tvären gagnar miljön och minskar näringslivets kostnader.

Utvecklingen i östliga marknader

Både Finland, Ryssland, Polen och de baltiska staterna förväntas ha en relativt stark ekonomisk tillväxt fram till 2025. I Finland förväntas en svagare tillväxt än i Ryssland och de baltiska länderna. Ryssland antas få en genomsnittlig årlig tillväxt i BNP på närmare 4% per år, medan baltiska/östeuropeiska länder antas få en genomsnittlig tillväxt på över 5%.

Det är svårt att se ett klart samband mellan årlig tillväxt i BNP på de östliga marknaderna och trafikutvecklingen i MittSkandia. Hur stor effekt utvecklingen i köpkraft kommer att ha för tvärförbindelsen beror på flera andra förhållanden än bara köpkraften. De viktigaste är kanske knutna till transportmöjligheterna mellan länderna och näringslivsstrukturen i Västerbotten/Helgeland.

Flaskhalsar på transportnätet i Centraleuropa

Det är självklart att kapacitetsproblem och förorenande transporter i Centraleuropa leder till fokusering på nya lösningar, också på alternativa transportkorridorer när det gäller öst-västliga transporter. Men flaskhalsar och kapacitetsproblem på transportinfrastrukturen på kontinenten har inte så stor betydelse för transportutvecklingen mellan Västerbotten och Helgeland, om varorna inte ska vidare österut genom Finland/Ryssland/Baltikum eller till kontinenten. Det är också så att EU:s och nationella myndigheters fokus på omläggning från bil till båt/järnväg inte direkt favoriserar de aktuella vägförbindelserna.

För transporter från Helgeland till östliga marknader är situationen en annan, eftersom tvärförbindelsen ligger i rätt riktning. Andra faktorer som kan bidra till att stimulera ökad trafik är tunneln under Umskalet, press på kontinentala hamnar/inlandsförbindelser och ökat miljöfokus på Östersjön och Stora Bält.

För MittSkandias del kan det vara fördelaktigt att närma sig andra korridorprojekt i Norden och runt Östersjön/Baltikum. Exempelvis projektet PolCorridor, en transportkorridor från Polen och vidare söder-, öster- och västerut i Europa, samt Interregkorridorprojektet InterBaltic, som arbetar för en omläggning av trafiken runt Östersjön med effektivare kombinationstransporter som exempelvis järnvägs-/båtlösningar.



Potentialen för trafiktillväxt mellan Västerbotten och Helgeland

Efter de planerade uppgraderingarna av E 12, Krutfjellvägen och Sagavägen, framstår vägarna som bra öst-västliga transportalternativ, både ur företagssynpunkt och ur resesyndpunkt. Om E 12 i framtiden får TEN-T-status kommer den att bli mer synlig i det europeiska vägnätet. Geografin, med långa avstånd mellan centrala näringslivs- och befolkningscentra i Västerbotten och Helgeland, är en större barriär än kvaliteten på vägarna.

På bägge sidor om gränsen finns det starka industriella miljöer, koncentrerade till vissa industriorter. Vissa näringar är speciellt intressanta för ett ökat handelssamarbete och därmed gränsöverskridande trafik. Det handlar om matvaror (speciellt fisk och fiskprodukter), metallproduktion, metallbearbetning och metallåtervinning, trävaror och träförädling samt verkstadsindustri, IKT och tjänster. Dessutom kan den reserelaterade trafiken ökas om man lyckas lyfta fram de olikheter som gör att Västerbotten och Helgeland kompletterar varandra.

Därför är det viktigt att fokus inriktas mot insatser som skapar öst-västlig näringslivsutveckling, både när det gäller varuhandel och inte minst näringslivsaktiviteter som kan stärka turismnäringen i regionen.

Mer än en fördubbling av trafiken förväntas

En mängd faktorer kommer att ha betydelse för trafikutvecklingen på vägarna, och därför måste många variabler läggas in i en prognos. Ett enkelt sätt att göra en trafikprognos är att göra en trendframskrivning av trafiken baserat på historiska observationer.

Utgångspunkten är trafikutvecklingen för den gränsöverskridande trafiken på E 12 och Krutfjellvegen under perioden 2001-2004. Utifrån den har man gjort antagandet att trenden fortsätter och att man på så sätt kan göra en trendframskrivning av trafiken. Det är dessutom rimligt att anta att tunneln under Umskaret genererar en extra trafiktillväxt utöver det man hade haft om den inte funnits. Den förbättrade kontinuitet i trafiken och kortare restid som tunneln innebär gör en trafiktillväxt från 2006 till 2007 på 10 %, och tillväxten framåt följer den som var mellan 2001-2004.

Enligt denna trendframskrivning skulle dygnstrafiken hamna på 723 överfarter på E 12 och 433 på Krutfjellvegen 2020. Detta ska jämföras med 305 respektive 137 från år 2001, dvs mer än en fördubbling av dagens trafik

Nya bussturer över gränsen kommer att ge stora underskott

När det gäller bedömningen av nya bussturer mellan Mosjøen-Hemavan/Vilhelmina har man bl a bedömt antalet passagerare och vilka passagerar- och godsintäkter som turerna kan få. Utvecklingen och resultaten från de existerande bussturena Mo i Rana-Umeå och Bodö-Skellefteå har legat till grund för bedömning av förväntade intäkter, kostnader och driftsresultat.

De nya bussturena beräknas ge stora underskott. Det krävs ett betydande driftstillskott men varken Nordland fylkeskommune eller Västerbottens län kommer att kunna bidra till finansieringen, i alla fall inte på kort sikt.

Finansiering och marknadsföring viktigt för att lyckas

Nya bussturer kommer alltså att behöva ett betydande driftstillskott och finansieringsfrågan kommer att bli avgörande för eventuella nya bussturer i framtiden.

Men det är viktigt att näringslivet i regionen stöttar tanken, samt att bussbolagen visar intresse för att finna konstruktiva samarbetslösningar, både när det gäller anskaffning av fordon och skapandet av attraktiva turlistor. Dessutom krävs en omfattande marknadsföring i ett flertal medier för att både näringsliv och turister ska få upp ögonen för de nya möjligheter turerna kan ge.

Måste visa positiva kringeffekter

Det borde också vara intressant att undersöka vilka positiva kringeffekter nya bussturer innebär för de områden som turerna passerar, speciellt för turismen samt de möjligheter som befolkningen och näringslivet ser i ett reguljärt bussturnät.

Om alla inblandade drar sitt strå till stacken kan vi kanske i framtiden få nya bussturer mellan Sverige och Norge!



Foto: Gårnor

Helgelands hamnar och sjötransportmöjligheter kan bli intressanta alternativ om stora transportanvändare kanaliserar mer av sitt gods till dessa hamnar.

Viktiga uppgifter i framtiden

Man har skisserat några huvudpunkter som kommer att vara viktiga arbetsområden för MittSkandia-samarbetet i framtiden. Det handlar om arbetsuppgifter som i förhållande till transportinfrastrukturen i regionen kommer att ha särskild betydelse för näringslivssamarbetet över gränsen och arbetet med att stärka detta.

Marknadsför transportinfrastrukturen i regionen.

En förutsättning för ökad användning av mellanriksvägarna är att användarna via olika medier exponeras för de möjligheter vägarna och infrastrukturen innebär.

Kartlägg potentialen för Helgelands hamnar och sjötransportmöjligheter.

I dag går det linjetrafik med godsfartyg från Helgelands hamnar ut i Europa. Hamnarna kan utvecklas för att betjäna nya kombitransportlösningar, om stora transportanvändare kanaliseras mer av sitt gods till hamnarna.

Arbeta för bättre möjligheter för gränsöverskridande näringslivssamarbete.

Det är viktigt att stimulera ett ökat näringslivssamarbete över gränsen. Business Meet-point är en viktig mötesplats. Försöket med användande av 25,25 m fordon (60 tons totalvikt) på E 12 (norska sidan) bör följas upp.

Arbeta för att uppnå TEN-T-status på E 12.

Att bli en del av det europeiska huvudvägnätet kommer att ha stor betydelse i marknadsföringen av E 12, men även för att få medel till nödvändiga investeringar för vägen. En koppling till det finska TEN-T-nätet med färja över Bottenviken bör prioriteras.

Arbeta för neutrala transportstödsregler.

Det är viktigt att visa beslutsfattarna att reglernas nationella effekter kommer att bli direkt konkurrenspåverkande mot gränsöverskridande transporter.

Arbeta för att reducera gränshindren

Administrativa och tekniska barriärer måste reduceras om samarbetet mellan Västerbotten och Helgeland ska kunna utvecklas.

Stärk turismsamarbetet

Ett nära regionalt samarbete kring marknadsföring och turistmålsutveckling mellan Västerbotten och Helgeland är viktigt. Ökad köpkraft, längre ledighet och en region som i ett europeiskt perspektiv betraktas som trygg och säker, har en betydande potential och bidrar till trafik längs vägarna.

Synliggör positiva kringeffekter av nya bussturer

Med ett attraktivt turupplägg och uppvisande av positiva kringeffekter kan det vara möjligt att få tillstånd både lokal och nationell finansiering till provdrift.

Aktiv marknadsföring i flera kanaler krävs

Allmänheten och godsköparna måste uppmärksammas för de möjligheter som de nya bussturerna kan ge. För att lyckas etablera nya bussturer krävs en omfattande marknadsföring i flera medier.

Säkra Kvarkentrafiken

Tillsammans med Kvarkenrådet bidra till att Kvarkentrafiken kan säkras.

Kartan visar infrastrukturen för transport via väg, järnväg, flyg och båt i MittSkandia-området.



Interregprojekt MittSkandia Tvärkommunikationer delfinansieras av:



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

Vill du veta mer om undersökningarna eller om projektet MittSkandia, gå in på vår hemsida: www.mittskandia.se