

Barlindhaug AS

**STRATEGISK ANALYSE AV  
TRANSPORTNETT FOR INTERMODALE  
UTENRIKS GODSTRANSPORT I  
NORDOMRÅDENE.**



## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. Innledning:</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Problemforståelse – begreper og avgrensninger</b> .....	<b>1</b>
2.1 <i>Transportnett</i> .....	2
2.2 <i>Intermodal godstransport</i> .....	2
2.3 <i>Markedssegmenter for intermodal transport</i> .....	2
<b>3. Regionale politiske prioriteringer</b> .....	<b>3</b>
<b>4. Trender og utviklingstrekk for utenriks godstransport i andre land</b> .....	<b>5</b>
4.1 <i>EU's transportpolitikk</i> .....	5
4.2 <i>Hva skjer i Sverige</i> .....	7
<b>5. Volumutvikling for godstransport fram mot 2015</b> .....	<b>8</b>
5.1 <i>Generelt</i> .....	8
5.2 <i>Import/eksport til/fra Midt-Norge/Nord-Norge</i> .....	9
5.3 <i>Transportpotensialet</i> .....	11
5.4 <i>Anslag/scenarier for utviklingen fram mot 2015</i> .....	17
<b>6. Strategisk analyse av framtidige transportkorridorer øst – vest</b> .....	<b>19</b>
<b>7. Hovedalternativer for intermodale transportnett, inklusiv lokalisering av knutepunkter/terminaler og eventuelt spredningsnett i Norge</b> .....	<b>24</b>
<b>8. Oppsummering og anbefalinger</b> .....	<b>28</b>

## 1. Innledning:

Som ledd i det innledende strategiarbeidet med neste NTP (2006-1015), har den tverretatlige arbeidsgruppen "SATRANS" definert tre delprosjekt rundt problemstillingen transportnett for intermodal utenriks godstransport. Delprosjektene skal koordineres og gir ulike innfallsvinkler:

- Delprosjekt 1: Intra-europeiske intermodale transportnett
- Delprosjekt 2: Intermodale transportnett i nord-områdene
- Delprosjekt 3: Alternative transportkonsepter for intermodal godstransport fra og til Vestlandet

Kystdirektoratet leder dette arbeidet på vegne av den tverretatlige arbeidsgruppen.

Stortinget har i forbindelse med behandlingen av NTP (2002-2011) etterlyst en sterkere satsing på sjøtransport som alternativ til veitransport.

I EU er det lagt fram en hvitbok om transport; European transport policy for 2010: Time to decide (september 2001) - som klart tilkjenner behovet for å dreie veksten i vegtransporten til sjø, bane og innenlandske vannveier. Samtidig har en foretatt en ny havneklassifisering, hvor havnene er inndelt i tre kategorier

- Internasjonale havner
- Nærskipsfart
- Lokalhavner

Intermodale transportsystemer er i dag svakt utviklet i Norge. Viktige årsaker til det er blant annet, små konsentrasjoner av gods, lange avstander mellom industrielle og befolkningsmessige tyngdepunkter, manglende standardisering av lastebærere og svak koordinering av de ulike ledd i transportsystemet. Problemet er større jo lenger nord i Norge en kommer.

Delprosjekt 2 skal fokusere på volumutviklingen av godstransport mellom Norge og nordlige deler av Sverige, Finland og Russland fram mot 2015 (import og eksport ekskl. olje og gasstransport, men inkl. utstyr mv. til petroleumsindustrien). Hensikten med delprosjektet er å gi en oversikt over potensialet for transportutvikling og identifisere alternative transportløsninger for import/eksport/transitt av gods mellom Midt- og Nord-Norge og Sverige, Finland og nordlige deler av Russland.

## 2. Problemforståelse – begreper og avgrensninger

Godstransportvolumene mellom Midt- og Nord-Norge og Sverige, Finland og Nord-Russland er foreløpig relativt små. I prosjektbeskrivelsen trekkes følgende forhold inn med betydning for analysen:

- Potensialet for næringsutvikling basert på naturressurser og råstoff i nord-områdene er stort, særlig mht. olje- og gassproduksjon og fiskerinæring. En slik utvikling vil kunne føre til en betydelig økning av godstransporten, også for varer som egner seg for håndtering gjennom intermodale systemer (fisk, produksjonsutstyr, byggevarer m.v.)
- Det forventes at Russland i økende grad vil benytte sine nordlige havner som knutepunkter for sin import og eksport.
- P.g.a. isforhold og miljørestriksjoner i Bottenviken, Østersjøen og Øresund, er det også grunn til å anta at import og eksport til/fra midtre og nordlige deler av Sverige og

Finland i økende grad vil bli kanalisert gjennom øst-vest korridorer og knutepunkter på norsk område, dersom forholdene legges til rette for det.

- I svensk transportplanlegging er det for eksempel en forbindelse via Narvik klassifisert som en viktig utenrikskorridor. Flere transportkorridorer i EU's transeuropeiske transportnett (TEN) konvergerer mot Midt-Norge/Nord-Norge.
- Internasjonal interesser arbeider for å få åpnet Nordost-passasjen for kommersiell transport
- Jernbanekonseptet ARE er under utvikling og Den internasjonale jernbaneunionen (UIC) arbeider med et intermodalt containerbasert transportkonsept USA – Nordvest-Russland – Asia via nordlige deler av Skandinavia

## 2.1 Transportnett.

Arbeidsgruppen for SATRANS har i utgangspunktet lagt til grunn følgende definisjon av transportnett:

*”Et transportnett består av dør-til-dør transport i etablerte korridorer og knutepunkter, med tilhørende fysisk og elektronisk infrastruktur, styrings- og informasjonssystemer (IKT), transportmidler og håndteringsutstyr samt den organisasjon/de aktører som er ansvarlig for drift av systemene i transportnettet”.*

## 2.2 Intermodal godstransport.

Følgende definisjon av – **intermodale godstransporter** - legges til grunn (hentet fra forprosjektet):

*”Transport av gods hvor minst to forskjellige transportformer (veg, jernbane, sjø, luft) brukes i en dør – til - dør transportkjede. Godset skal raskt og effektivt kunne overføres direkte mellom ulike transportmidler i en terminal ved hjelp av dertil utformede lastebærere, eller ved at transportmidlene selv, helt eller delvis, overføres til et annet transportmiddel. Koordineringsfunksjoner, dokumentflyt og bruk av IKT må være organisert i samsvar med krav til effektiv logistikk”.*

## 2.3 Markedssegmenter for intermodal transport.

ECON har i en rapport; Samordnet og intermodal transport (rapport 44/99, 10 august 1999) definerer tre ulike segmenter for intermodal transport:

- Samlastermarkedet: *Private aktører tilbyr transporttjenester til vareeiere og ivaretar ansvaret for en forsendelse dør-til-dør. Flere mindre laster med samme opphav/destinasjon konsolideres for en samlet transport.*
- Frakt av containerisert gods: *Standardiserte containere brukes som lastebærere.*
- ”Spesialtransporter” – Ikke containerisert gods: *Dette omfatter tørre og våte bulkvarer og ulike typer stykkgoods.*

Det er ikke noe klart skille mellom disse markedssegmentene. For eksempel bruker samlastere ofte standard containere. Andre spesielle segmenter er termotransport, pakketransport, ekspressgods osv.

Om de enkelte segmentene heter det i rapporten:

#### Samlastemarkedet:

Innenfor Samlastemarkedet skilles en mellom partilaster og stykkgoods (opp til 2000 kg), hvor fraktene normalt konsolideres i terminaler/havner. Det er etter hvert blitt mer vanlig å frakte partilaster intermodalt i containere. Samlastervirksomheten er konsentrert om 3 – 4 store aktører.

#### Containermarkedet:

Bruken av containere er blitt helt dominerende i internasjonal linjefart. I 1998 ble ca. 1/3 av de samlede godsmengder i utenrikshandelen fraktet på containere.

Økt bruk av containere er viktig for en videre vekst av intermodale transporter. Graden av containerisering varierer med varegruppe og med varens opprinnelsessted eller destinasjon. Ved bruk av containere får man utnyttet jernbanens eller sjøtransportens stordriftsfordeler over lange transportavstander.

Det arbeides internasjonalt med å standardisere containere og andre lastbærere etter ISO – standarden. Dette er en viktig forutsetning for videre utvikling av effektivitet i intermodale transporter.

#### Spesialtransporter:

Spesialtransporter” av store kvanta bulkvarer, tømmer og lignende utgjør en dominerende del av både veg- og sjøtransport. Samlasting/containerisering er lite aktuelt for denne type transporter som optimaliseres i egne nettverk. Utenriksdelen av slike transporter går ofte over spesialiserte private havner og terminaler.

### **3. Regionale politiske prioriteringer.**

I forprosjektet blir det vist til de regionale politiske innspill som ble gitt i tilknytning til arbeidet med Nasjonal transportplan 2002 – 2011. Her fremholdes blant annet:

*”En gjennomgående svakhet ved regionale politiske innspill på transportområdet er at summen av de ønsker og krav som fremsettes, langt overstiger de økonomiske ressurser som er til disposisjon på statlig side. Det synes å være liten evne og vilje til realistiske rammevurderinger og innbyrdes prioritering av prosjekter og tiltak”.*

*”Flere andre regionale og lokale organer arbeider aktivt for å bedre transportstandarder og etablere nye forbindelser fra og til sin region. Når det gjelder utenrikstransporter, gjelder dette bl.a. Trondheimsfjord-regionen, som arbeider både med nye sjøtransportruter og bedre veg- og jernbaneforbindelser til Sverige og evt. lenger østover. I Rana-området, Narvik, Tromsø m.v. arbeides også for utvikling av transportkorridorer mot Sverige, Finland og Russland, med tilhørende knutepunkter (havner/terminaler)”.*

I samferdselsplanen for Finnmark 2001-2004<sup>(1)</sup> vektlegges satsingen mot Nordvest-Russland og arbeidet med å bedre kommunikasjonene til dette området. For Finnmark er ”Murmansk-korridoren” viktig som inngangsporten mellom Norge og Nordvest-Russland. Murmansk-korridoren er også forankret i de nasjonale Russlandsstrategier.

Samferdselsplanen for Troms 2001 – 2004<sup>(2)</sup> peker på at vareimporten til fylket i all hovedsak kommer via terminaler på Østlandet, mens eksporten – i hovedsak fisk og fiskerprodukter - for en stor del går direkte til EU-landene. Korteste landverts forbindelse fra store deler av

<sup>(1)</sup> Samferdselsplanen for Finnmark 2001 - 2004

<sup>(2)</sup> Samferdselsplanen for Troms 2001 - 2004

Troms til Sentral-Europa er E8 over Kilpisjärvi i Finland og videre gjennom Sverige. For Sør-Troms vil viktigste veiforbindelse til EU-markedet være E10 over Bjørnefjell i Nordland. Eksport av fersk fisk går i hovedsak med bil til Kontinentet. Eksport av bearbejdede fiskeprodukter går dels med båt og dels med bil. Eksport av mineralske produkter går med båt fra egne industrikaier. ARE-toget har økende betydning for fiskeeksport fra Troms.

I høringsuttalelsen fra Nordland fylkesting til Nasjonal transportplan 2002 – 2011<sup>(3)</sup>, viser en til et økende behov for godstransport øst – vest. Her ble både E12 Mo – Umeå og E10 over Bjørnefjell prioritert.

I avsnittet om havner og farleder ble det vist til at sjøtransport og transporter der sjøtransport inngår som en del av godstransporten vil få økende betydning for Nordland. Det ble pekt på at det foreligger et betydelig potensiale i internasjonale transporter over Mo og Narvik, og i den maritime transportkorridoren via Bodø, Tromsø og Kirkenes mot Nordvest-Russland. Det ble videre pekt på at containere i stadig større grad dominerer internasjonal godstransport, og som for annen godstransport gjelder dette også for fisketransport og for transport i tilknytning til prosessindustrien og oljevirkksomheten. Videre heter det:

*”For å dra nytte av de effektiviseringsgevinster det gir å inngå i et internasjonalt og nasjonalt rutenett for containerskip, kreves terminaler med avansert utstyr og tilstrekkelige arealer for en effektiv containerhåndtering. Dette innebærer en utvikling i retning av relativt få knutepunkt og terminaler med tilstrekkelige godsmengder til at en oppnår en rasjonell omlastning og distribusjon”.*

I Trøndelaget<sup>(4)</sup> ble det i forbindelse med det strategiske utfordringsdokumentet for NTP I, gitt innspill om en øst – vest korridor. Her heter det blant annet:

*”Aksen øst/vest i Midtnorden har vært gjenstand for fokusering i en årrekke, dels basert på historiske tradisjoner, men også med utgangspunkt i dagens rammebetingelser. Nye muligheter for regional utvikling har vært sentral i arbeidet med å realisere et enhetlig og koordinert kommunikasjonsnett i Midtnorden”.*

Videre heter det:

*” Det foreligger dokumentasjon som viser at transport langs aksene øst/vest i Midtnorden er konkurransedyktig både med hensyn til tid og kostnader for utvalgte relasjoner. Med denne innfallsvinkelen er det gjennomført en rekke prosjekter for å konkretisere transportpotensialet for strekningen. Dette arbeidet har både omfattet regionale transporter innenfor et kort tidsperspektiv, og internasjonale transporter innenfor et lengre perspektiv. Det foreligger et betydelig potensiale for å utvikle og optimalisere konkurransedyktige godstransporttilbud i øst-vestlig retning. Konkurransefortrinnet i forhold til sør/nord er størst for relasjoner mellom Midt-Sverige og England. Det er samtidig erkjent at eksisterende tilbud er dårlig utviklet og lite kjent i markedet. Det er samtidig påpekt et betydelig potensiale i utvikling av transportløsninger med kobling videre østover (Arkhangelsk, Karelen, St.Petersburg)”.*

<sup>(3)</sup> Fylkestingssak 136/99; Nasjonal transportplan 2002 – 2011 - høringsuttalelse

<sup>(4)</sup> Utfordringsdokumentet for Sør-Trøndelag; Nasjonal transportplan (2002-2011)

## 4. Trender og utviklingstrekk for utenriks godstransport i andre land.

### 4.1 EU's transportpolitikk

EU har over lang tid hatt en transportutvikling som har medført at transport har vært ett av de aller viktigste politikkanliggende. De siste rammebetingelse for politikkområdet er presentert i en ny hvitbok.

#### EU's nye felles transportpolitikk – ”Time to decide”

12. september 2001 la EU-kommisjonen fram det nye rammeverket for EU's transportpolitikk i form av en ny ”White paper” – ”Time to decide”.<sup>(5)</sup>

I EU's transportpolitikk fram til 2010 blir det lagt vekt på å konsentrere de framtidige investeringer som bidrar til å fjerne flaskehals og trafikkopphopninger. I og med at mange av de tidligere foreslåtte infrastrukturprosjektene ikke er gjennomført ble det foreslått et begrenset antall nye prosjekter. Den transeuropeiske transportnettet håndterer nesten halvparten av den sammenlagte trafikken av varer og passasjerer og er således en viktig livsnerve for unionen. Den overdrevne bruken av veier for å transportere gods, det store oppsvinget i flytrafikken og problemene i jernbanesystemet har ifølge kommisjonen ført til økende trafikkopphopning på de store trafikårene. 10 % av veinettet og 20 % av jernbanenettet har problemer med flaskehals, og hvert tredje fly er over 15 minutter forsinket.

Kommisjonen foreslår at prioriteringene for det transeuropeiske transportnettet minskes i omfang og forandres slik at kapasiteten på det transeuropeiske transportnettet optimaliseres. Dette skal skje med at investeringene konsentreres til å skape et jernbanenett som prioriterer gods og forbindelser til havner, gjennom å etablere hurtigtognett for passasjerer der jernbanetrafikken og flytrafikken integreres, gjennom intelligente transportsystem og særskilte planer for å utvikle trafikkleddningssystem for de i gjenkorkede vegtrafikkleddene. Kommisjonen har også et forslag om å øke fellesskapets støtte for kritiske grenseoverskridende prosjekter, spesielt i forhold til jernbane.

Sentralt i kommisjonens budskap lå også et klart mål om å få dreid transportformene over fra vei til sjø og jernbane. Kommisjonen framhevet at sjøtransport og spesielt ”Short-sea-shipping” ikke bare betydde å frakte gods fra et kontinent til et annet, det er et virkelig konkurransedyktig alternativ til landtransport.

Når det gjelder sjøfarten så ønsket kommisjonen å utvikle framtidsrettede ”motorveier på sjøen”. Det var fortsatt klare ønsker om å forenkle reglene m.h.t hvorledes havnene opererer og samtidig var det et klart ønske fra kommisjonen om å bringe alle transportbærere i en ”one-stop-shop”. Intermodal service og kombinerte transporter måtte ifølge kommisjonen forbedres med bedre bruk av veier og jernbane og også å binde opp linken mellom veier og jernbane i forhold til nærsjøfart. Ny logistikk – service som støtter opp om intermodalitet skal gis støtte. I tillegg vil en forsøke å få til ulike standardiseringer knyttet til virksomheten i havner.

Et nytt foreslått program MARCO POLO<sup>(6)</sup>, skal støtte opp om prosjekter som bidrar til en videreutvikling langs disse linjer. 30 millioner euro ønsker kommisjonen årlig avsatt til dette formål hvert år. Dette programmet vil avløse PACT-programmet fra 2002. Kommisjonen fokuserer i den nye meldingen om transportpolitikken, mye på miljøutfordringer og i tillegg den økende ulykkesfrekvens på veiene, og har gjennom flere forslag gått i en retning av å

<sup>(5)</sup> EU; European transport policy for 2010: Time to decide – September 2001

<sup>(6)</sup> EU; The Marco Polo Programme – 26 juni 2001

plassere ”brukeren i hjertet av EU`s transportpolitikk”. Et av hovedmålene for den nye transportpolitikken vil være å forbedre balansen mellom transportmidlene ut fra ønsket om bærekraftig utvikling, bedre miljø og høyere livskvalitet.

Jernbanen i Europa ønskes revitalisert. Dette er også i tråd med de ønsker Det Europeiske rådet gav i et møte i Göteborg tidligere i 2001, der det var et klart ønske om økt prioritering av jernbanen, de indre vannveier, nærsjøfarten og den intermodale transporten og de tilknyttede forbindelser. Et nytt skattesystem på diesel skal harmoniseres gjennom EU. Et nytt satellittradioavigasjonssystem system Galileo ble også foreslått og skal være operativt innen år 2008. Kommisjonen har i alt foreslått 60 tiltak satt i verk for å følge opp de nye føringene for transportpolitikken, men ambisjonene for de største infrastrukturtiltak er nok redusert i og med at det er foreslått tilføyd færre nye tiltak til den nye prioriteringslisten. Flere på den gamle er ennå ikke gjennomført.

#### Transportpolitikk med betydning for sjøfarten

En lang rekke sentrale dokumenter omhandler sjøtransport og havner i et intermodalt perspektiv, dette gjelder bl.a. følgende sentrale politikkdokumenter:

- TEN-T – retningslinjer
- ”Short-sea-Shipping”- retningslinjer
- ”Port Package”

I tillegg til disse sentrale politikkdokumenter er det en rekke andre dokumenter som har hatt betydning for den samordnede transportpolitikken i EU men også for havner og sjøfart.

Et fellesmønster for innholdet i de dokumenter som er nevnt, er at de i stor grad fokuserer på å få fram følgende hovedlinjer i politikken:

- en helhetlig og integrert transport med samordnede investeringer i transportkorridorer
- et politisk ønske om overgang fra veitransport til bane og sjø –stimulere nærskipsfarten
- utvikling av intermodale knutepunkt bil/båt/bane
- utvikle ”dør-til-dør” transport
- bidra til å få en rasjonell og effektiv transport som sikrer konkurranseevnen til næringslivet
- bruke transportpolitikken som et virkemiddel for å oppnå miljø- og sikkerhetsmessige mål

En rekke tiltak er satt i verk for å kunne oppnå de mål en har satt seg i transportpolitikken, også når det som gjelder havner. Sentralt i EU`s politikk har vært å tilrettelegge for utvikling av intermodale knutepunktshavner.

EU –kommisjonen fremmet også forslag til endring av retningslinjene i TEN-nettverket.

Mens det tidligere var slik at det ikke var den enkelte havn som ble utpekt som en del av TEN-nettet, har men kun prosjekter av hvilken som helst havn innen EØS-området, er det nå utarbeidd kriterier for utpeking av TEN-havner.

EU har senere i sin havnepolitikk lagt opp til en inndeling av havnene i tre kategorier:

#### ➤ **Kategori A – International ports**

Havner med et årlig trafikkvolum på over 1,5 mill t gods eller 200.000 passasjerer.

Havnene skal være koblet til EU`s TEN-system for landverts transporter og spille en vesentlig rolle i internasjonal maritim transport.

#### ➤ **Kategori B – Community ports**

Havner med et årlig trafikkvolum på mellom 0,5 og 1,5 mill t gods eller mellom 100.000 og 200.000 passasjerer. Havnene skal være koblet til EU`s TEN system for landverts transporter og være utstyrt for å inngå i et intermodalt konsept for ”short sea shipping”.



➤ **Kategori C – Regional ports**

Havner på øyer hvor sjøtransporten binder øyene sammen eller er forbinder disse til de sentrale områder av EU

Siden EØS-avtalen forplikter Norge på mange områder, vil også en omlegging av havnepolitikken i EU få konsekvenser for innretningen av norsk transportpolitikk. På ulike måter er det sammenfall i utviklingsforløpet når det gjelder overordnet samordnet transportpolitikk herunder også havnepolitikk og den betydningen innretningen vil ha som rammebetingelse for sjøtransporten til og fra Norge

#### **4.2 Hva skjer i Sverige.**

På samme måte som i Norge er de svenske transportsystemer innrettet nord-sør. Dette kommer klart fram i alle tilgjengelige utredninger fra de sentrale myndigheter.

I den svenske "Stråkanalysen för godstransporter" – SIKAs Rapport 2001:1<sup>(6)</sup>, tegnes det et gjennomgående nord-sør bilde av godstransporten i Sverige. Rapporten har kartlagt de viktigste transportstrømmer og en konkluderer med at de transportkorridorer som er etablert er robuste for endrede forutsetninger om volum, kvalitet, miljø og liknende.

Av de viktigste korridorene i analysen inngår også jernbanestrekningen i nord til Narvik. Dette skyldes det betydelige godsvolumet som LKAB transporterer via Narvik.

I rapporten (side 36) heter det:

*"Både för flöden i vikt och värde gäller att det finns en tydlig nord-sydlig orientering av godsstråken gjennom landet med en markant avgrening mot Göteborg.*

.....

*Öst-veststråken har för närvarande inte samma betydelse som nord-sydstråken."*

I februar 1999 utarbeidet de 6 länen som danner Norra Sverige (Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Jämtland, Dalarna og Gävleborg) rapporten; "Transportsystem för tillväxt i norra Sverige"<sup>(7)</sup>. Rapporten har et regionalt perspektiv, hvor en til dels ser hele det nordlige Skandinavia samt Nordvest-Russland og de Baltiske land/Polen som sitt nærmarked for økonomisk vekst. I rapporten blir Nordvest-Russland trukket fram som det område med størst utviklingspotensiale i årene framover.

Rapporten peker på behovet for bedre øst-vest forbindelser, hvor de viktigste vei og jernbaneforbindelser i området fra Trøndelaget og Nordland er trukket inn.

LKAB og Länsstyrelsen i Norrbotten län gjennomført i 2000 to delprosjekter rundt temaene logistikk og infrastruktur og utvikling av jernbanen.<sup>(8)</sup>

Rapporten peker på at det er store volumer som er aktuelle for transport med jernbane – nærmere 4 mill tonn – og hvor det meste handler om grensepasseringer Sverige/Norge og Sverige/Finland. Med relasjon til Narvik og arbeidet med N.E.W. (The Northern East West Freight Corridor) påpekes behovet for å løse flaksehalsen rundt Haparanda og behovet for økt lasteprofil på bestående jernbanestrekninger i nordlige Sverige/Finland

Rapporten trekker fram NEW som strategisk viktig prosjekt for framtiden. I rapporten heter det (side40):

*"Vår bedömning är att Narvik mycket väl kan komma att fungera som hela Nordkalottområdets Atlanthamn framförallt för en containerpendel til nordamerikansk containerhamn. Dette förutsätter dock at parterna i denne korridor kan sätta sig ner och analyserar förutsättningarna för detta.*

<sup>(6)</sup> SIKAs Stråkanalysen för godstransport – Rapport 2001:1

<sup>(7)</sup> Transportsystem för tillväxt i norra Sverige, Februar 1999

<sup>(8)</sup> Utvecklingsplan för järnvägen på Nordkalotten – sluttrapport – november 2000

*Ett stort problem är terminalhanteringen och distribution i Ryssland. Det finns goda erfarenheter av att utveckla Rail Ports och kring dessa logistikcentrumbildningar. För att prosjektet skall bli framgångsrikt föreslår vi att Barentsregionsamarbetet tar initiativ till att erbjuda Ryssland projektstöd för att etablera logistikcentrumbildningar och Rail Ports i första hand vid St.Petersburg men också Moskva. Ett första steg i utvecklingen av korridoren bör vara att få igång trafikk till og från Bottenviken”.*

For å kunne nå Amerika f.eks via dagens ruter til Hamburg kreves en god rutetetthet. Rapporten peker også på de store råvareressursene som finnes i Arkangelsk og Murmanskområdet – til sammen rundt 13 mill tonn. Fra Arkangelsområdet nevnes 4 mill tonn malm og mineraler, 4 mill. tonn skogsråvarer og 1 mill tonn skogprodukter. Disse råvarekildene ligger også som basis i rapporten om kommunikasjoner Nord-Norge og Nordvest-Russland og mulighetene for Kirkenes.

I rapporten blir det konkludert med at med basis i den sterke jernbaneavhengigheten for industrien på Nordkalotten, blir det foreslått å etablere 4 logistikksentra i området; Narvik, Luleå, Kemi og Uleåborg.

#### Svensk transportstøtte.

I flere av de Interreg-prosjektene som er gjennomført de senere årene om transport øst-vest, blir det framhevet at den svenske transportstøtteordningen har negativ effekt dersom en ønsker å oppnå økt svensk transport til Europa via norske havner. Transportstøtten er betydelig i Sverige og gir lavere transportkostnader når godset transporteres fra Nord-Sverige og sørover enn om det transporteres med bil/bane til en norsk havn for deretter å bli omlastet til båt.

## 5. Volumutvikling for godstransport fram mot 2015.

### 5.1 Generelt

Tabellen nedenfor viser at de fem nordlige fylkene har 19% av folketallet, 15,9% av bruttoproduktet og rundt 10-12% av eksporten. Næringsstrukturen forklarer langt på vei regionen andel av produksjon og eksport.

Tabell 1 Nøkkeltall for regionen

	Befolkning 1/7-01	Bruttoprodukt *) 1997 - mill. kr.	Eksport /produksjonsfylke i mill. kr	
			1998	2000
Sør-Trøndelag	265 614	41 240	3 989	4 718
Nord-Trøndelag	127 372	17 999	3 840	3 289
Nordland	238 012	35 633	8 384	8 368
Troms	151 903	23 403	2 834	3 264
Finnmark	73 868	10 100	2 126	2 461
Sum regionen	856 769	128 375	21 173	22100
Riket	4 512 957	806 728	177 930	214 016
Reg. i % av riket	19%	15,9%	11,9%	10,3%

Kilde: Statistisk Sentralbyrå

\*) eksklusiv olje/gass

## 5.2 Import/eksport til/fra Midt-Norge/Nord-Norge.

Tilgjengelig statistikk er mangelfull med hensyn til å fordele godsstrømmer til/fra fylker og utlandet. Statistisk Sentralbyrå publiserer statistikk som viser eksporten etter produksjonsfylke målt i verditall mens det er lagt vanskeligere å fordele både eksport og import etter volum og transportmidler. Tilgjengelig statistikk over godsvolumer bygger på registreringer ved de ulike tollsteder i landet, hvilket betyr at transport som fortolles andre steder i landet ikke blir registrert i produksjonsfylket/mottakerfylket som henholdsvis eksport og import.

Det foreligger heller ikke statistikk om eventuell transitt til/fra de øvrige nordiske land.

I forprosjektet ble det presentert volumtall over eksport og import fordelt på transportmidler og regioner for 1999. Her er Nord-Norge skilt ut som egen region mens Trøndelag er gruppert sammen med Møre og Romsdal.

Disse tallene viser at Nord-Norge kommer ut med en eksportandel på 7,4% mens Møre/Trøndelag har en andel på 16,5%. Fra Nord-Norge ble 88% av eksporten transportert med båt, 7% med jernbane og 4,6% med bil. For Trøndelag/Møre var andel med båt 96% mens biltransporten utgjorde 3%.

Importtallene viser at importen til Nord-Norge var på 10,1% mens Møre/Trøndelag var på 9,6%. Fordelingen på transportform viser at 93% av importen til Nord-Norge ble fraktet med båt mens andel med bil 6,3%. For Trøndelag/Møre var de samme transportandelen på henholdsvis 75,6% og 19,1%.

Ut fra andre kilder, j.fr. tabell 2 kan en trekke den konklusjon at biltransporten betyr relativt mer som transportform i Finnmark enn lenger sør i landet. Årsaken ligger i godsets sammensetning på vareslag. I Finnmark dominerer fiskeeksporten som tradisjonelt transporteres med bil.

Statistisk Sentralbyrå fører kvartalsvis statistikk over biler som passerer grensen. Statistikken inneholder opplysninger om tollsted, antall biler, transportert tonn og bilens nasjonalitet. Statistikken omfatter 13 tollsteder med en eller flere mellomriksveier.

Tabell 2 Viktige tollsteder År 2000

	Uttransport		Inntransport	
	Antall biler	Tonn	Antall biler	Tonn
Storlien	5 814	95 332	20 250	421 066
Tårnaby (Mo)	2 640	64 829	3 558	119 431
Junkerdal	1 593	27 056	3 021	37 227
Bjørnefjell	3 247	52 340	4 183	49 578
Helligskogen	5 206	69 197	6 694	100 872
Kivilompolo	4 591	65 739	5 091	77 707
Storskog	334	3 750	931	9 807
I alt	23 425	378 243	43 728	815 688
Riket	247 060	3 872 474	335 379	5 419 394

Kilde: Statistisk Sentralbyrå

Rundt 88% av godsmengden som transporteres med bil øst eller vestover i Midt-Norge/Nord-Norge passerer disse 7 grensestasjonene. I et nasjonalt perspektiv utgjør uttransporten i underkant av 10%, mens 14,4% av norsk inntransport passerer disse grenseovergangene.

Sett i relasjon til de data som framkommer av eksport/importstatistikken viser ut- og inntransporten over tollsteder vesentlig høyere volumer. Dette skyldes transporten av gods som transporteres gjennom Sverige og Finland (fra Finnmark) til og fra Østlandet. Jo lenger nord en kommer jo viktigere blir disse transportrutene.

Det finnes ingen løpende statistikk som viser sammenhengen mellom produksjonsfylke og eksportland. I Nordland ble det gjennomført en undersøkelse med basis av data fra Statistisk Sentralbyrå (1998-tall) som viste at 17% av fylkets samlede eksport (verditall) gikk til Sverige, Finland og Russland. Viktigste eksportfylke blant disse er Sverige mens eksporten til Russland var på vel 3%. Eksporten til Russland domineres av fiskeprodukter.

Tabell 3 Eksport fra Nordland 1998 Mill kroner

	Fiskeprodukter	Råvarer	Bearbeidede varer	I alt	% vis fordeling
Sverige	96	38	499	633	7,8%
Finland	74	68	345	487	6,0%
Russland	163	1	88	252	3,1%
Andre land	2171	95	4431	6697	82,9%
I alt	2504	202	5363	8069	

Kilde; Eksportnettverk Nordland

Dersom vi som et regnseksempel tar utgangspunkt i eksporttallene i tabell 1 og forutsetter lik eksportfordeling etter vareslag fra de andre fire fylkene, tilsvarer dette en eksport på rundt 3500 mill. kr. til disse tre landene.

Transportformen er ukjent men må antas å fordele seg på båt og bil.

### **Transitt.**

Som det også blir konkluderte med i forprosjektrapporten finnes det ikke data som viser omfanget av transitt over norsk område. Med unntak av malmtransporten fra Kiruna til Narvik antas denne å være minimal.

### **Godsvolum i utvalgte havner**

Havnestatistikken gir data over både godsvolum og antall containere i de enkelte havner i Norge. Agderforskning har over noen år utarbeidet statistikk over godsvolumer i utvalgte havner, hvor en også skiller mellom innenriks og utenriks godsmengder.

I rapporten; Godsoms slag i norske havner 2000<sup>(9)</sup> inngår 9 havner fra Trøndelag og nordover.

Denne viser at utenriks godsoms slag i de havner som inngår i rapporten<sup>(10)</sup> varierer betydelig fra havn til havn. Høyeste andel finner vi i Narvik (98%), Mo i Rana (79,7%) og Trondheim (23,7%) mens Bodø og Tromsø har en prosentandel på henholdsvis 4,4 og 9,8.

<sup>(9)</sup> Agderforskning: Godsoms slag i norske havner – FoU-rapport nr. 5/2001

<sup>(10)</sup> J.fr. fotnote (9); vedlegg 1 – omfatter kommunene: Trondheim, Rana, Bodø, Narvik, Harstad, Tromsø, Hammerfest, Vardø og Kirkenes.

Containertransporten via sjø for regionen som helhet er lav sammenliknet med resten av landet. Registreringer i havnestatistikken viser et containervolum i 2000 på 34621. Dette er en økning på rundt 12300 fra 1998. Regionens andel av containeromslaget var i 2000 på 6.9%. Sett i relasjon til import/eksporttallene indikerer tallene at regionen har en mindre andel av eksport/import til og fra regionen som går med containertransport og at en vesentlig del av containertransporten omfatter innenriks gods. Statistikkgrunnlaget er usikkert, blant annet kan en del av utenriks gods fra nord-norske havner bli registrert som innenriks gods, fordi godset eksporteres via andre havner lenger sør i Norge.

Den klart største containerhavna i regionen er Bodø med 11300 containere i 2000. Deretter kommer Trondheim og Tromsø med henholdsvis 4590 og 3310.

### **5.3 Transportpotensialet.**

I løpet av de siste 4 årene er det gjennomført en rekke utredningen i regi av Interreg- og Barentssamarbeidet med fokus på øst – vest samarbeidet. Hovedfokuset for disse utredningene har både vært å styrke nærings samarbeidet over grensene men også bedre transport og logistikkløsninger for produksjonsbedrifter og transportører. Hovedaktiviteten har vært konsentrert rundt de knutepunkter som allerede i dag har naturlige forbindelseslinjer østover. Trondheimsfjorden med koblingen mellom sjø, vei og jernbane østover, Mo i Rana med koblingen mellom sjø og vei - til Umeå og videre østover mot Finland. Narvik som knutepunkt mellom sjø, vei og jernbane og Kirkenes som brohode mot Nordvest-Russland. Allerede i dag er det mulig å finne konkrete resultater som en med god grunn kan antas å ha sitt utspring i gjennomførte Interreg-prosjekter.

I noen av Interreg-prosjektene er det gjort forsøk på å kvantifisere potensialet for mulige godsstrømmer. Lengst i så måte har en kommet i Narvik og i Trøndelag mens en gjennom Barentssamarbeidet har kvantifisert mulige godsstrømmer fra Nordvest-Russland.

Nedenfor er gjengitt hovedresultatene fra noen av disse prosjektene

#### **Barentsregionen**

Gjennom Barentssamarbeidet har kommunikasjonsgruppen for Barentsregionen utarbeidet en strategi- og handlingsplan<sup>(11)</sup>. I rapporten omtales ulike transportkanaler. Ett av hovedprosjektene i rapporten er en forlengelse av den russiske jernbanen til Kirkenes havn. En strekning på 48 km - kostnadsberegnet til 1.8 milliarder kr. (2000-kroner). I tilknytning til dette prosjektet er det gitt en markedsvurdering som underbygger jernbaneløsningen men som også er av mer generell interesse.

Rapporten peker på følgende forhold.

- **Olje og gass**

Mer enn 70% av Russlands oljereserver er i Vest-Sibir. Så snart akseptable betingelser er etablert forventes det at Nordvest-Russland vil bli senteret for felles russiske og vestlige prosjekter på petroleum sammenlignbart med det som skjer i Nordsjøen. Det må antas at selve olje- og gasstransporten ikke vil berøre transport mellom Nord-Norge og Nordvest-Russland i nevneverdig grad. Derimot kan aktiviteter knyttet til service og forsyning av utstyr og reservedeler få betydning for transporten både til lands, med skip og muligens også pr. fly.

<sup>(11)</sup> Kommunikasjoner I Nord-Norge – Nordvest-Russland: Juni 2000

- **Mineraler (malm)**  
Estimert fraktvolum på en framtidig godsjernbane Murmansk – Kirkenes er 8 millioner tonn apatit, malm og konsentrater per år. Til sammenligning hadde Murmansk havn en godsmengde på ca. 6 mill. tonn i 1998. Det er et betydelig potensial for videre malm og mineraluttak og prosessering i Nordvest-Russland. Mot Barentshavet vil russiske selskaper ha spesielt stor nytte av tilgang til dypvannskai i Kirkenes med kapasitet til å ta skip på over 140 000 DWT for utskipping til oversjøiske markeder og markeder lenger sør i Europa.
- **Skogprodukter**  
Areal med skog i Russland utgjør 22 % av verdens skoger. Skogene i Nordvest-Russland utgjør 10 % av skog i Russland, hvilket tilsier at skogindustrien er av stor betydning for økonomien i Nordvest-Russland.  
Det er et overskudd av råmaterialer fra skogen i den russiske delen av regionen. Underskuddet på råmaterialer i de nordiske landene samt økte markeder i Vest-Europa er naturlige markeder for overskuddet. For markeder i Vest-Europa vil jernbanetransport Nordvest-Russland – Kirkenes med utskipping derfra være en konkurransedyktig transportrute.  
Nåværende russiske havner som betjener Barentsregionen har for liten kapasitet og er plaget av kø, eller er ikke anvendelig for eksport av skogprodukter, i følge en finsk konsulentrapport.

Sagtre eksport til vestlige markeder via Arkhangelsk vil fortsette i framtiden også. Det er nisjemarkeder for spesialiserte sagprodukter, men hoveddelen er tradisjonell og må bli eksportert via havna i Arkhangelsk. Havna har imidlertid et presserende behov for oppgradering, ellers vil det oppstå store problemer og vanskeligheter i framtidig eksport. Problemene i Arkhangelsk havn kan tenkes avhjulpet i noen grad ved å la noe av eksporten gå over Kirkenes havn via jernbane.

- **Fisk**  
Jernbanetilbud Kirkenes - Nordvest-Russland via Kirkenes havn vil kunne bli attraktivt for eksport av pelagiske fiskesorter til markedene i Russland. Fisketransport den andre veien av for eksempel hvitfisk foredlet på russisk side for videreeksport til Europa og oversjøiske markeder er også mulig, om/når fiskeindustrien i Murmansk blir revitalisert. Slike transportstrømmer vil være i konkurranse med Murmansk havn.

Det blir videre pekt på at

- En forlengelse av den russiske jernbanen til dypvannskai Kirkenes vil redusere køproblemer i de store ”innhavshavnene” i Østersjøen og ved Svartehavet. Her ligger kanskje det største markedspotensialet for denne jernbaneforlengelsen.

### **Narvik**

Siden 1996 er det lagt fram flere rapporter. Det er gjennomført markedsanalyser blant 84 bedrifter i Nord-Norge, Nord-Sverige, Nord-Finland og Russland som har dokumentert behovet for en transportkorridor øst – vest bygd rundt eksisterende jernbanelinjer med en egen sjørute mellom Narvik og Nord-Amerika/Canada.

Den første rapporten<sup>(12)</sup> ble lagt fram i februar 1998 og dokumenterte et transportbehov på vel

<sup>(12)</sup> The Northern East West Freight Corridor – Interreg II prosjekt; Februar 1998

500 000 tonn (175 700 tonn østover og 352.810 tonn vestover). Med 50% måloppnåelse ble volumet anslått til vel 164 000 tonn.

Utredningen ble videreført i et bredt anlagt prosjekt med brei internasjonal forankring med deltakelse fra

- The international Union of Railways (France)
- Finnish Rail Administration
- Swedish National Rail Administration
- Massachusetts Post Authority
- Narvik Port Authority
- Futurum AS

Samferdselsdepartementet har vært med å delfinansiere prosjektet.

I sluttrapporten<sup>(13)</sup> fra prosjektet datert 20 september 2001 heter det:  
*”UIC-prosjektet, ”East-West Transports – Northern Alternative (N.E.W)” , har bidratt med grunnleggende vurderinger og anbefalinger knyttet til en framtidig intermodal transportkorridor mellom Nord Amerika og Central Asia, via Nordkalotten. Denne transportkorridoren, N.E.W., har et potensiale i form av markedsmessige synergier mellom Nordkalotten, Nordvest Russland og Asia/Nord-Amerika. Disatansemssig har korridoren klare fortrinn i forhold til mange alternativer samt at den kan fungere som et supplement til internasjonale transportveier hvor pressproblemene er økende. Markedsmessig indikasjoner, logistikkmessige forutsetninger og den politiske/kommersielle engasjementet tilsier at N.E.W. bør intensiveres gjennom en konkret videreføring av prosjektarbeidet der målsettingen er å legge til rette for kommersiell operasjon”.*

I rapporten trekkes det fram en rekke utviklingsperspektiver. Sjøruten er planlagt mellom Bosten og Narvik. Mulige anløp på ruten vil være Reykjavik/Island og Færøyene. Fra Oulo kan ruten kobles inn mot Arkangelsk (jernbanestrekningen ikke klar) eller videre til Moskva og Stillehavskysten.

I denne analysen er markedspotensialet betydelig utvidet ved at en også har trukket inn markeder i Asia og USA. I rapporten er det gitt følgende anslag på godsvolumene – omregnet i TeU:

Tabell 4 N.E.W korridor – Container potensiale (ekskl. Canada – Central Asia) TeU

TeUs per year	Eastbound	Westbound	East(%)	Balance
NEW-sea route	85402	280378	30%	85402
NEW-rail route	94604	266727	35%	94604
NEW-TOTAL	180006	547105	33%	85402
TeUs per week (both directions)				3285

Kilde: Transportutvikling 2001: East – west UIC-prosjekt

<sup>(13)</sup> UIC-PROJECT; East-West Transports – Northern Alternative (N.E.W) September 2001

En oppsplitting av tallene viser følgende fordeling (I TeU)

Fra USA/Canada til Asia	80000
Fra Asia til USA/Canada	250000

Nordiske land:

Til	Eksport	Import
USA/Canada	25.500	5.000
Russland/Asia	14.000	12.000
Mellom nordiske land	<u>38.000</u>	<u>43.000</u>
Totalt	<u>77.500</u>	<u>60.000</u>

Transportpotensialet er størst vestover hvor Kina representere mer enn 80% av volumet. Balansepunktet er på 80.000 TeU –tilsvarende 3000 TeU pr. uke (1.500 – 1.600 hver vei).

Rapporten indikerer et kommersielt potensiale og en basis infrastruktur for en øst- vest transportkorridor mellom Nord Amerika og Russland/Asia. For å realisere prosjektet må både de politiske myndigheter og markedsaktørene trekkes inn i det videre arbeid. Rapporten oppsummerer en rekke muligheter som ligger i prosjektet og de utfordringer som må løses i den operative fasen.

### **Mo i Rana**

I aksene Helgeland/Mo – Våsterbotten/Umeå og kobling mot Finland via Vasa og østover, er det gjennomført flere utredninger som har vist stor interesse fra svensk næringsliv. Mo i Rana fikk frihavnstatus i 1998. Effekten av frihavnstatusen har uteblitt og en jobber nå aktivt for å gjøre Mo i Rana til et logistikk/transportknutepunkt på Helgeland og i koblingen over grensen til Sverige.

Via Interreg-prosjektet; Samtransport, ble det etablert et felles transportselskap – Samtransport øst-vest - mellom et norsk og flere svenske transportfirmaer som har jobbet aktivt for å øke transportvolumet over grensen. Kortsiktige resultater av prosjektet er alltid vanskelig å måle. Fra industribedriftene ved Mo Industripark ble det i 2000 fraktet vel 60 000 tonn fra prosessindustrien i Rana til Sverige og Finland. Av dette gikk det 25 vogntog i uken til kunder i disse to landene (årsbasis 40 000 tonn) Tidligere ble en del av disse produktene fraktet med båt via Østersjøen.

I 2000 startet bedriften EKA Chemicals Rana AS transport av natriumklorat fra fabrikken i Rana til Nord-Finland. Transporten skjer med båt (containere) til Narvik, for deretter omlastning til jernbane. Volumet er oppgitt til rundt 50 000 tonn.

Vi kjenner ikke til konkrete markedsanalyser som indikere et framtidig godspotensiale øst – vest. Fra regionen blir det pekt på at Helgeland er stor innen havbruk og at næringen vil vokse i årene framover. Potensiale for frakt av fisk østover anses derfor som stort i et 10 – 25 års perspektiv.

Det skal igangsettes et nytt Interreg-prosjekt (er finansiert) mellom Mo og Umeå havnevesen. I dette prosjektet vil det bli foretatt en markedsanalyse av det framtidige godspotensialet med sikte på transport fra Sverige til Mo og kontinentet.

Regionen trekker også fram betydningen av de planlagte investeringer på mellomriksvegen over Umskaret.



### Trondheimsregionen

I regi av Interreg IIA Midt-Norden er det gjort flere utredninger som danner basis for utviklingen av en transportkorridor i Midt-Norden. Det er lagt fram to utredninger; Transport i Midt-Norden; Nord-Trøndelagsforskning 2001:4 og Transport- og entreprenørvirksomhet. Utviklingsmuligheter over grensen (TRANSENT) , desember 2000.

Hovedmålsettingen med disse prosjektene har vært å utvikle kunnskap som bidrar til å forbedre næringslivets transportløsninger i Midt- Norden.

I Trondheimsregionen har det vært jobbet med to konkrete transportopplegg. Det ene er Newtron Line prosjektet som startet opp i 1998 og det andre har sitt utgangspunkt i Norske Skogs behov for framtidige transportløsninger mot England/kontinentet.

Forprosjektstudien av sistnevnte prosjekt er nå ferdig. Prosjektet har hatt med deltakere fra begge Trøndelagsfylkene - ca 100 vareiere. Likeledes er det etablert et prosjektsamarbeid med North East Cargo Link i Sverige og Finland.

I den siste oppdaterte prosjektrapporten<sup>(14)</sup> gis det følgende beskrivelse av mulige godsvolumer (2005 og 2008). Havbruksprodukter er ikke medtatt i oversikten over godsvolumene

Tabell 5 Transportpotensiale Midt-Norden korridor Tonn

	2005		2008	
	Vesttransport	Østtransport	Vesttransport	Østtransport
Last i alt	375.000	175.000	1.125.000	550.000
Herav Norske skog	175.000	50.000	425.000/775.000	50.000/240.000
Antall containere	27.000	11.000	78.000/97.000	36.000/43.000

### Havbruksnæringen

I en rapport fra SINTEF og Akvaplan-Niva datert 20 september 2000<sup>(15)</sup>, er potensialet for havbruk som en vesentlig basisnæring for de fire nordlige fylkene analysert. Rapporten konkluderer med en betydelig vekt i havbruksnæringen fra 140 000 tonn i 1998 til 989 000 tonn i 2020. Det ble utviklet tre ulike scenarier fram til år 2020.

Tabell 6 Produksjon innen havbruk i Nord-Trøndelag/Nord-Norge 1998-2020 I tonn

	1998	2020		
		Godt scenario	Middel scenario	Dårlig scenario
Laks	140 475	645 500	489 750	314 500
Torsk	10	100 000	50 000	10 000
Skjell	75	145 250	31 500	3 000
Annet	25	98 250	52 500	28 100
Sum	140 585	989 000	623 750	330 300

Kilde: SINTEF/Akvaplan-Niva

<sup>(14)</sup>Framtidig logistikk-løsninger for Midt-Norden; November 2001

<sup>(15)</sup> SINTEF/Akvaplan Niva: Potensiale for havbruk som en vesentlig basisnæring i Nord-Norge, September 2000.

Tallene viser ulike utviklingsalternativet. Uansett alternativ for den framtidige utviklingen står vi overfor en betydelig ekspansjon, hvor en vesentlig del av denne volumveksten må transporteres enten på båt eller jernbane. Det gjennomføres flere utredningsprosjekter hvor en analyserer mulighetene for økt containerisering av fiskeprodukter fra landsdelen. De viktigste mottakerland for dagens eksport av laks fra landsdelen er kontinentet

I 1999 utarbeidet Barlindhaug AS en rapport for Landsdelsutvalget<sup>(16)</sup>, hvor det ble foretatt en vurdering av fremtidige krav til havner og logistikksystemer for fisk og fiskeprodukter. Det ble her pekt på at utviklingen går stadig sterkere i retning av en sentralisering med etablering av store knutepunkthavner, som bl.a. må være tilrettelagt for containertransport. Dette medfører imidlertid store logistikkmessige utfordringer, som krever rask innsats bl.a. fra norske myndigheter m.h.t. utbygging av transportinfrastruktur og større utvalgte havner med terminalanlegg som tilfredsstillende EU's krav til matvaretrygghet m.h.t. sporbarhet og dokumentasjon.

Den tradisjonelle fryse- og kjøletransporten med skip dreier nå fra palletransportskip over til spesialskip med termo-containere. Denne trenden forsterkes av ny teknologi som allerede nå gir muligheter for økt holdbarhet på ferske produkter og dermed sjøtransport mer aktuelt. For å ivareta behovet for økt utskipning i containere blir det viktig å samle tilstrekkelige godsmengder slik at en bl.a. oppnår at internasjonale containerskip kan anløpe med en frekvens som gjør transporten kostnadseffektiv.

I rapporten blir det videre pekt på at dersom en ønsker å forelenge dagens ruter til eks Troms med ukentlige anløp vil det sannsynligvis være behov for et containerromslag på ca 120 TeU pr. uke.

Dersom en ikke oppnår å etablere regulære containerskipsruter til Nord-Norge, må en forvente økt containertransport med bil eller bane.

Jernbane som transportmiddel for oppdrettsnæringen er analysert i et forprosjekt utført av firma Transportutvikling AS, Narvik<sup>(17)</sup>. I rapporten vises det til at med utgangspunkt i 1999 hvor det ble produsert 86000 tonn laks i Nordland, ga dette 165 ukentlige transporter tur- retur med bil. Videre heter det:

*"Frem til 2020 kan dette øke dramatisk til mellom 8-900 vogntog pr. uke Dette er imidlertid kun den produksjonen som forventes å skje i Nordland. I tillegg må det ta hensyn til den produksjon som forventes å skje i Troms og Finnmark. Så lenge all transport stort sett er sydvendt må det forventes at også deler av transporten fra Troms og Finnmark kan gå i gjennom Nordland.*

*I år 2020 kan det skje at mer enn 1.000 biltransporter (til/fra) pr. uke fra Troms og Finnmark. For hele Nord-Norge kan det i år 2020 bli utført nærmere 2.000 ukentlige transporter med vogntog (tur-retur). Dette gjelder kun oppdrettsnæringens behov".*

Rapporten tar utgangspunkt i Mosjøen og Bodø som transportknutepunkter basert på oppdrettsnæringens volumer og en jernbaneløsning enten sørover mot Oslo eller via Meråkerbanen og Sverige til Padborg i Danmark.

<sup>(16)</sup> Barlindhaug AS; Havneprioriteringer Rapport 21.05.99

<sup>(17)</sup> Transportutvikling AS; Jernbanetransport fra Nordland. Volumer fra oppdrettsnæringen via Mosjøen og Bodø. Forprosjekt april 2001.

### Olje og gass.

Perspektiver for olje- og gassvirksomhet i Barentshavet og Nordvest-Russland er usikre, men potensialet for økt næringsvirksomhet er meget stort. Også videre utbygging av oljefelt på norsk område kan skape grunnlag for økt aktivitet i nord-norsk næringsliv og i havne- og transportvirksomhet.

Transport og logistikk i forbindelse med olje- og gassvirksomhet ivaretas av profesjonelle logistikkselskaper. De transportknutepunkter som velges, må tilfredsstillende disse aktørers krav til kvalitet og kostnadseffektivitet. Utviklingen går i retning av at tradisjonelle baseaktiviteter søkes integrert med annen transport- og havneaktivitet, for å redusere kostnadene og bedre transportkvaliteten.

Barlindhaug AS har utdypet noen av disse perspektivene i et notat til Kystverket.<sup>(18)</sup> Alternative transportruter for olje og gass fra de store feltene i Nord-Russland kan være direkte sjøtransport mot vest eller i rørledninger med utskiping fra Svartehavet og fra havner i Østersjøen. Bl.a. pga. økende miljørestriksjoner i Bosporos og Øresundområdet er direkte sjøtransport mest aktuelt for olje og kondensat. Vi kan således oppleve en betydelig økt trafikk av oljetankere langs norskekysten. Dette stiller store krav til trafikkstyring og beredskap for å redusere ulykkesrisikoen.

I tillegg vil en omfattende næringsutvikling i Nord-Russland medføre stort behov for inntransport av personell og utstyr i utbyggingsfasen. Her kan nord-norske havner bli en viktig "arbeidsplattform" for internasjonale aktører. Det må utvikles en basestruktur basert på knutepunkthavner for følgende logistikkoppgaver:

- Mottak av store containerlaster
- Sortere, pakke om og evt. komplettere utstyrspakker for videretransport
- Skipe ut de riktige utstyrspakker med spesialskip for nordlige farvann.

I følge Barlindhaug vil de mest naturlige basehavnene være Kirkenes og Hammerfest, med Tromsø som backup.

## **5.4 Anslag/scenarier for utviklingen fram mot 2015.**

Etter vår vurdering er det svært vanskelig å utarbeide noe samlet anslag over godsutviklingen øst – vest i et tidsperspektiv fram mot 2015. Dette skyldes som vi har vist ovenfor at dagens transportvolumer i dette området er vanskelig å tallfeste, de utredninger som har foretatt markedsvurderinger bygger på en rekke usikre forutsetninger, flere av utredningene inkludere de samme markedsområdene i øst. De anslag som er utarbeidet er knyttet til enkeltanalyser og kan ikke uten videre summer i en sum.

For å tegne et bilde av hva som kan skje, vil vi trekke fram følgende faktorer.

- Markedspotensialet for godstransport mellom USA/Canada og Russland/Asia er betydelig dersom er klarer å utvikle logistikk-løsninger som er konkurransedyktig med dagens transportopplegg.

<sup>(18)</sup> Barlindhaug AS; Økt Petroleumsaktivitet i nord og økt oljeeksport fra Nordvest-Russland. Notat til kystverket 16.08.00

- Markedspotensialet fra transitt fra nordlige deler av Sverige og Finland via havner i Midt-Norge/Nord-Norge til kontinentet er stort.
- Potensialet for økt handel med basis i russiske råvarer eller bearbeidede produkter er vektlagt i samtlige utredninger.
- Framtidig økonomisk vekst i Russland vil skape økt etterspørsel etter bearbeidede produkter fra Midt-Norge/Nord-Norge. Befolkningen i Russland var i 1998 på 146 mill mennesker. I Nordvest-Russland inklusiv Leningrad fylke (Oblat) bor rundt 10 millioner mennesker. Eksport av fisk, laks og andre oppdrettsprodukter med tilhørende transporter østover, antas å øke kraftig i takt med den økonomiske utviklingen i Russland og Øst-Europa for øvrig.
- Oljeaktiviteten på norsk sektor i nord og olje/gassutviklingen i Nordvest-Russland, vil gi betydelige økninger i godstrømmene langs norskysten. Dette kan trekke med seg også annet gods mellom kontinentet og nordområdene, i første rekke i Nordvest-Russland.
- Veksten i produksjon av laks og nye oppdrettsarter som torsk, kveite og lignende antas å bli betydelig de neste 10 – 20 år. Et økende andel av dette godsvolumet vil bli containerisert og det vil bli etablert containerruter langs kysten opp til Finnmark. For å skape retningsbalanse og lønnsomhet i disse rutene kreves det returlast. En del av denne lasten antas å bli kanalisert til knutepunktshavner som har etablert transportruter østover.
- Evnen til å trekke til seg transitt av gods mellom øst og vest, hvor havner i Midt-Norge/Nord-Norge blir viktige knutepunkter mellom sjø og veg/jernbane. Potensiale for denne veksten ligger i Øst-Europa og hvilke framtidige restriksjoner som kan komme i Øresund/Østersjøen.

## 6. Strategisk analyse av framtidige transportkorridorer øst – vest.

Midt-Norge/Nord-Norge dekker et stort og langstrakt område fra Trondheim til Kirkenes. Hele regionen har rundt 850 000 innbyggere – 19% av landets befolkning. Trondheimsregionen har den største befolkningskonsentrasjonen, etterfulgt av Tromsø og Bodø.

Regionen kjennetegnes med andre ord ikke bare av lange transportavstander internt men også lange avstander til markeder både i Sør-Norge og regionens viktige eksportmarkeder i Europa. Både Norge, Sverige, Finland og Russland har utviklet sine transportkorridorer i nord – sør retningen.

Øst-vest forbindelsene er utviklet over tid med utgangspunkt i veiforbindelsenes betydning for den regionale næringsutviklingen. I et historisk perspektiv har de vært viktig for å utvikle økt samhandel og samarbeid over grensene, men de har samtidig utviklet seg til å bli viktige transportåre for våre eksportprodukter enten disse skal til det svenske og/eller det finske markedet eller som transitt til det europeiske markedet. I tillegg foregår det en betydelig transport mellom Nord og Sør-Norge via grenseovergangene. Denne trafikken er viktigere jo lenger nord i Norge en kommer.

Dagens transportkorridorer inngår derfor som en viktig basis infrastruktur og er en nødvendig om enn ikke en tilstrekkelig betingelse for den økonomiske utviklingen i Midt-Norge/Nord-Norge.

Ved siden av veiforbindelsene vil også jernbanenettet ha en viktig rolle i transportnettet øst – vest. Malmtransporten over Narvik er på mellom 12 og 14 millioner tonn, mens øvrig transport via ARE-konseptet er på vel 220 000 tonn. ARE-konseptet ble utviklet på midten av 1990-tallet med sikte på å transportere gods fra Nord-Norge via Sverige til Oslo. Dette opplegget har vært en suksess. ARE II har hatt som mål å transportere gods fra Narvik via Sverige til Danmark (Padborg) for deretter med bil til europeiske land. Godsruuten er midlertidig lagt ned og det er uklart når denne vil bli tatt opp igjen. ARE III var planlagt utviklet mot Russland. Prøvetransport er gjennomført.

For tiden foregår det ingen ordinær godstransport på Meråkerbanen, med unntak av heltog i skytteltrafikk lørdag og søndag med tømmer fra Jämtland til Skogn (250 000 tonn) men forbindelsen inngår i de transportplaner som det arbeides med fra Trøndelaget østover.

Kjennetegn ved dagens situasjon er med andre ord:

- Den alt vesentlige delen av eksport og import i de nordiske landene skjer i nord - sør retningen. Vår viktigste havner for eksport/import er utviklet for å transportere gods fra sjøkantorienterte produksjonssteder. Lokaliseringen av intermodale knutepunktshavner langs kysten må også ivareta et framtidig transportmønster i øst – vest retningen.
- Potensialet for omlegging til containertransport både av fiskeprodukter og av mer tradisjonelle bulkvarer er betydelig innenfor deler av godsmarkedet.

- Det er ingen klar sammenheng mellom dagens havnestatus og utenriks godsvolum. I et utviklingsperspektiv kan en derfor ikke ensidig fokusere på de havnene som pr. i dag har formell status som nasjonal- og regionhavner.
- Intermodale knutepunktshavner skal være koblet til EU's TEN-T system for landverts transport.
- For Midt-Norge/Nord-Norge vil valg av lokaliseringssteder for intermodale knutepunktshavner langs kysten også få betydning for grunnlaget og mulighetene for å utvikle transportkorridorer øst – vest basert på gods til/fra det norske, svenske, finske og det russiske markedet.
- Svenske utredninger indikerer fortsatt satsning på nord-sør retningen og den svenske transportstøtte synes å prioritere denne transportretningen

Utviklingen av et nett av intermodale knutepunktshavner langs kysten i Midt-Norge/Nord-Norge krever et sett av faktorer som må virke sammen. Krav til helhetstenkning mellom ulike transportformer, effektivitet og kvalitet betinger godsvolumer som må framskaffes gjennom et samvirke av ulike typer gods, enten for intern transport i Norge, eksport/import eller transitt.

Utfordringen er å kombinere disse markedssegmentene på en slik måte at de også ivaretar hensynet til regional næringsutvikling og størst mulig regional verdiskapning.

Tre strategiske innfallsvinkler står sentralt når en skal skissere framtidige intermodale transportnett i en øst – vest retning:

- a) Hvilket godspotensialet finnes i regionen som basis for framtidige transportnett?
- b) Lokaliseringen av intermodale knutepunktshavner langs kysten, med en standard og et godsvolum som gjør at de kan inngå i en regulær nærskipstrafikk (spesielt Nordsjøfart) med containerskip.
- c) Hvilke havner og regioner har potensiale for å etablere internasjonale godsstrømmer?

Nedenfor analyseres disse.

**a) Hvilket godspotensialet finnes i regionen som basis for å framtidige transportnett?**

Både Trøndelag og Nordland har industrielle tyngdepunkter i tradisjonell industri som er viktige basisnæringer. Dette gjelder både skogindustrien med sine tømmerleveranser fra Sverige men også prosess- og verkstedindustrien i Mo i Rana og Sandnessjøen har Sverige og Finland som viktige markeder.

Fiskeri- og spesielt havbruksnæringen er viktig for regionen, samtidig som vi kan vente en betydelig ekspansjon i årene framover, både innen laks og nye oppdrettsarter. En vesentlig del av det framtidige transportvolumet, vil ventelig bli containerisert og transportert i ruter langs kysten. I takt med den økonomiske utviklingen både i Russland og Øst-Europa for øvrig, vil også disse områdene bli viktige markedsområder for våre fiskeri- og havbruksprodukter. Nordland er i dag det største oppdrettsfylket av laks i Norge målt i volum.

Olje og gassproduksjonen utenfor kysten av Trøndelaget og Helgeland åpner for ilandføring av gass som vi vet at det er stor interesse for både i Sverige og Finland. Uansett hvem som lykkes med å få realisert en rørledning østover, vil dette indirekte stimulere øst – vest forbindelsene på andre områder. I følge planer ventes gassrørledning inn Trondheimsfjorden og gassvarmeverk i Skogn å være ferdig i løpet av 2004.

Olje- og gassektoren utvikles gradvis nordover med en forventet oppstart av utbyggingen av ilandføringsanlegg fra Snøhvitfeltet allerede i 2002. Investeringen er her kostnadsberegnet til 42 milliarder kr. På russisk sektor er det pr. i dag utbyggingsplaner som langt overstiger 100 milliarder kr. Disse utbyggingene vil medføre en betydelig økning i transportvolumene langs norskekysten, samtidig som det er grunn til å tro at dette også vil øke interessen både fra svensk og finsk industri som ønsker å oppnå leveranser til utbygging/drift av disse anlegg. Dette i seg selv gir grunnlag for trekke med seg andre godsvolumer i de transportopplegg som derved utvikles.

Nordvest-Russland har betydelige råvareressurser som enten vil bli bearbeidet i Russland for eksport eller som eksport av råvarer. Råvareeksporten er interessant for alle de nordiske landene i regionen som basis for industriell bearbeiding. Flere av utredningene har denne innfallsvinkelen.

Den andre siden av en regional ekspansjon i godsvolumene over tid er virkningene av den økonomiske utviklingen som forventes å komme i Russland.

I en analyse av Kjell Österström august 2001 for länsstyrelsen i Norrbotten<sup>(19)</sup>, framkommer det at BNP pr. capita i Russland er på USD 2000, mot USD 33 000 i Norge og USD 25 000 i Sverige og Finland. Murmansk fylke har på 90-tallet ligget noe over det russiske gjennomsnittet mens Arkhangelsk har ligget betydelig under.

Fra norsk side representerer en framtidig utvikling i Russland spesielt mye for fiskeri- og havbrukssektoren. Nordvest-Russland med sine ca 10 mill innbyggere vil derfor representerer et svært viktig handelsmessig samarbeidsområde etter hvert som den økonomiske utviklingen kommer i denne regionen.

Flere analysene som er gjennomført både i Narvik og i Trøndelaget har påvist at det er et potensiale for økt transport via norske havner til kontinentet fra svenske og finske bedrifter. Hindringen i dag synes imidlertid å være den svenske transportstøtten som i sin utforming prefererer transporter nord – sør. Narvik-analysen viser at det mellom de nordiske land (Norge, Sverige og Finland), var et godspotensiale på mellom 40.000 TeU (østover) og 45 000 TeU (vestover).

Økt transport øst – vest har også et næringsøkonomisk aspekt, ved at økte godsvolumer i seg selv vil skape positive ringvirkninger i de havner som oppnår status som intermodale knutepunktshavner mellom øst og vest i nordområdene. Ringvirkningene vil også kunne dra med seg annen type industriell bearbeiding enn det vi kan forutsi i dag, gjennom å oppnå mer kostnadseffektive transportløsninger.

---

<sup>(19)</sup> Kjell Österström; Barentsregionens ekonomiska utveckling – august 2001

**b) Lokaliseringen av intermodale knutepunktshavner langs kysten, med en standard og et godsvolum som gjør at de kan inngå i en regulær nærskipstrafikk (spesielt Nordsjøfart) med containerskip.**

Den andre hovedvinklingen vi vil trekke fram er prosessene rundt ny havnestruktur og hvordan dette vil påvirke utviklingen av intermodale knutepunktshavner som stimulere til økt øst – vest transporter.

Fiskeridepartementet har startet arbeidsprosessen rundt ny havnestruktur. Den framtidige havnestrukturen antas å bli bygd opp rundt noen få internasjonale intermodale knutepunktshavner, et antall intermodale knutepunktshavner langs kysten med en standard og et godsvolum som gjør at de kan inngå i en regulær nærskipstrafikk (spesielt Nordsjøfart) med containerskip samt lokale havner med hovedoppgave å fremme stedsutviklingen.

Hvordan denne strukturen vil bli, vet vi ikke før om tidligst 1- 2 år, men det som er viktig i denne sammenhengen er koblingen mellom ulike prosesser. Det betyr at det regionale nivået og da fortrinnsvis gjennom et samarbeid mellom fylkene i regionen må avklare, i hvilken grad de kan enes om noen få intermodale knutepunktshavner som både kan ivareta en nord – sør retning og en øst – vest retning i godsstrømmene.

I forprosjektet ble det blant annet reist problemstillingene:

*”Midt-Norge og særlig Nord-Norge kan få en sterk utvikling av næringsliv og transportvirksomhet på basis av naturressursene i Barentshavet og i Nord-Russland, evt. også som følge av en åpning av Nordost-passasjen. Store bulktransporter vil i alle fall gå med skip eller i rør, men for containerisert gods kan det tenkes alternative transportsystemer. Det kan her oppstå strategiske valg mellom:*

- *Utvikling av landverts transportkorridorer fra en eller flere norske havner mot Sverige, Finland og Russland.*
- *Alternativt satsing på ”den nordlige maritime korridor”, og utvikling av tilhørende havne- og sjøtransportsystemer.*

*Prioritering av havner og andre infrastrukturtiltak vil trolig være forskjellig i de to konseptene”.*

Kompleksitet i problemstillingen skyldes etter vår vurdering - hvordan en kobler regional avstandsproblematikk, avstander mellom industrielle næringsklynger hvor godsvolumene ved de fleste av disse er små i et nasjonalt og internasjonalt perspektiv med krav om effektive og kostnadsriktige løsninger i konkurranse med blant annet biltransport.

Det som er interessant er hvem som vil legge føringene for lokaliseringen av de framtidige knutepunktshavnene. Det er industrien som har tatt initiativene rundt ENYSIS-konseptet og transportoppleggene rundt oljeindustriens baseopplegg. På samme måte finner vi tette koblinger mellom næringslivets interesse for øst - vest transportkorridorer. Dette skjer både for å løse sine egne transportbehov supplert med tilleggsvolumer og koblingen mellom transport og ny næringsaktivitet i sin region. Initiativene fra Norske Skog er et klart eksempel på dette.



Partnerskapsbygging mellom næringsliv og transportsektoren vil trolig spille en langt sterkere rolle innen havneutbyggingen enn det vi har sett tidligere. Til forskjell fra veisektoren gir dette helt andre føringer om hva som er det offentlige rolle.

Utfordringen vil med andre ord bli å kombinere utviklingen av en tyngre transportkorridor som vil komme langs norskekysten mot Nordvest-Russland og muligens med tid via Nordøst-passasjen til Asia - et regionalt nett av knutepunktshavner som skal ivareta det regionale næringslivets transportbehov og noen få knutepunktshavner som har potensiale for å generer transport øst vest.

I denne analysen er hovedfokus rettet mot øst – vest og hvordan disse kan økes. De knutepunktshavner som her avtegnes – Verdal, Mo i Rana, Narvik og Kirkenes må ikke nødvendigvis være de havner som optimaliserer det beste transportopplegget i en nord - sør retning langs norskekysten. I et nord – sør perspektiv vil både Trondheim, Bodø og Tromsø stå sentral. Både fordi de i dag har status som nasjonalhavner men også fordi disse i dag representerer havner med store godsvolumer i regional målestokk. Likeledes har de via sine befolknings- og næringsmessige tyngdepunkter, viktige sentrallagerfunksjoner for sine omland. I en framtidig transportkorridor langs kysten bygd opp rundt et fåtall intermodale knutepunktshavner, vil de få viktige navfunksjoner med spredningsnett til distriktene. Dette er noe av kjernen i de konklusjoner som trekkes i forprosjektet om jernbanen i Nordland, hvor Bodø og Mosjøen utfyller hverandre og hvor produksjonen av laks langs Helgelandskysten fraktes i containere til Bodø og/eller Mosjøen.

Det er etter vår vurdering viktig å drøfte denne problemstillingen og avklare hvordan den virker inn på framtidige intermodale knutepunktshavner som har hovedfokus i et øst – vest retning. Det ligger eksplisitt i dette at vi kan få ulike sett av havner som har ulike roller, men hvor en allikevel må forene disse to retningsbalansene.

### c) **Hvilke havner og regioner har potensiale for å etablere internasjonale godsstrømmer**

De analyser som vi har funnet, viser at det er tre havner som har et klart internasjonalt tenkesett rundt sitt arbeid. Både rundt Trondheimsfjorden, i Narvik og i Kirkenes har en hatt som utgangspunkt å finne godsstrømmer fra andre land. Her fokuseres i større grad på selve transitten, i stedet for godspotensialet i regionen. Narvik og Verdal/Trondheim er i så måte kommet lengst i å konkretisere potensialet for framtidige utenriks godsstrømmer.

Vi har ikke mulighet for å vurdere de bakenforliggende forutsetninger for de anslag som er framkommet i de ulike utredninger. Det som derimot er interessant er det tenkesett og den analysetilnærming som disse utredningene tar utgangspunkt i. Narvik-analysene tar utgangspunkt i at det finnes et infrastruktur i Narvik som kan håndtere store skip via lang tradisjon i sjøtransport, det finnes en jernbane med forbindelseslinjer til Asia og Stillehavskysten og det finnes en uttrykt vilje hos jernbaneeierne i disse landene til å være med på å utvikle dette transportkonseptet.

Her er det kvantifisert et potensiale på rundt 250 000 TeU enheter fra Asia til det nordamerikanske kontinent og 80 000 TeU motsatt vei. Sistnevnte tall representerer retningsbalansen.

Det samme analytiske utgangspunktet finnes også i utredningen; Utvecklingsplan för järnvägen på Nordkalotten, november 2000.<sup>(20)</sup>

I samme rapport (side 34), blir det pekt på at det finske firmaet StoraEnso utreder forutsetningene for et systemtog fra sine papirindustriplanlegg i Kemi og Uleåborg i Finland. Transporten tenkes skje via Haparanda/Torneå til Gøteborg og deretter med båt til Zeebrugge i Nederland. Dersom dette prosjektet blir realisert åpner det også for andre transportbrukere og vare-eiere i Sverige som kan bli en konkurrent til framtidige øst – vest korridorer.

Utredningene om en transportkorridor via Trondheimsfjorden har hittil avdekket et eksternt transportvolum i størrelsesorden 1.5 mill tonn vestover og 750 000 tonn østover. I likhet med utredningen i Narvik er det retningsubalanse ved at transportvolumene er større vestover enn østover. For å oppnå økt godsvolum er det utviklet et samarbeid med North East Cargo Line i Sverige og Finland. De har allerede signalisert et behov for å frakte 40 000 tonn i året og at volumet fra Sverige og Finland kan stige til en mill tonn pr. år.

Det arbeides nå med å få i gang et hovedprosjekt, som vil avklare både tekniske og de økonomiske forutsetninger for en framtidig containerrute mellom Levanger/Verdal og kontinentet/UK.

## **7. Hovedalternativer for intermodale transportnett, inklusiv lokalisering av knutepunkter/terminaler og eventuelt spredningsnett i Norge.**

Ved tar her utgangspunkt i at det på ulike måter jobbes med å utvikle 4 ulike transportkorridorer øst – vest. Det arbeid som har vært og blir lagt ned har noe ulikt utgangspunkt.

### **Trondheimsfjorden.**

I Trondheimsfjorden startet arbeidet med å utvikle et fergekonsept under navnet Newtron Line. Målsettingen har her vært å få etablert en fergerute for gods mellom Trondheim, Kristiansund og England. Konseptet er noe endret ved at en også vil satse på passasjertrafikk. Transportruten er ennå ikke etablert men det opprinnelige selskapet er reetablert og det jobbes konkret med å få i gang denne ruten.

I regi av Interreg II a ble det gjennomført to utredninger, hvor målsettingen har vært å øke godsstrømmen i Midt-Norden med Verdal som transportknutepunkt. Utgangspunktet for disse utredningene har vært å utvikle kunnskapen som kan bidra til å forbedre næringslivets transportløsninger i Midt-Norden. Et konkret resultat av utredningen Transport i Midt-Norden, ble det videre arbeid med Mittlink. Dette prosjektet har sitt utgangspunkt i Norske Skogs behov for transport ut fra Skogn og det å bedre retningsbalansen gjennom økt inntransport. Prosjektet er kommet så langt at det ventes realisert innen få år.

Samtidig med disse utredningene jobbes det med å etablere et felles havnevesen for Trondheimsfjorden. Selv om det er avdekket klare interessekonflikter mellom Trondheim og Levanger/Verdal havn (vare-eierne), har prosjektet kommet et godt stykke på vei med hensyn til å avklare samarbeidsmulighetene. I relasjon til en transportkorridor øst – vest må det skje en arbeidsdeling mellom Trondheim og Levanger/Verdal som er slik at begge steder kan utnyttes og dra utviklingen i et fellesskap. I de utredninger som er lagt inn i analysene har en også her trukket inn det markedspotensiale som finnes i Nordvest-Russland.

<sup>(20)</sup> J.fr. fotnote (8)

I rapporten om forprosjektet; "Fremtidig logistikk-løsninger for Midt-Norden", datert 27.11.01, er det gitt en klar prioritering av framtidige delprosjekter med milepæler. Sett i relasjon til NTP II er det nødvendig å oppgradere av

- Meråkerbanen til Nordlandsbane-standard
- E6 fra Stjørdal til Åsen
- Riksvei 72 fra Verdal til Sandvika
- samt ny Ro-Ro Containerhavn i Skogn

Prosjektgruppen ønsker å gå gradvis fram til en beslutning i 2004.

Fra Nordland fylkeskommune side har det vært landsert et transportopplegg vedrørende transport av fisk både til Øst-Europa og videre ned i Europa via de Baltiske landene.

Aktuell returlast vil blant annet være skrapjern til Mo i Rana.

Dersom en kommer videre med disse planene vil de øke det regionale presset om å ruste opp både Nordlandsbanen og Meråkerbanen.

#### Oppsummering:

- Prosjektets styrke er Norske Skogs direkte engasjement i å utvikle en containerrute mellom Skogn og England/kontinentet. Det regionale godsvolumet ligger som basis for prosjektet. Derved skapes det en plattform som vil trekke også andre vare-eiere med seg både i Trøndelaget og forhåpentligvis både i Sverige/Finland (transport vestover) og i Storbritannia og på kontinentet. Prosjektet har potensiale til å utvikle godsstrømmer mellom Sverige/Finland og kontinentet. Utfordringen ligger i å skape retningsbalanse (østover).
- Prosjektet har skaffet seg god forankring i næringslivet.
- Det er igangsatt et arbeid for å avklare havnesamarbeidet rundt Trondheimsfjord. Dette arbeidet er ikke avsluttet.

#### Mo i Rana

Mo i Rana er i dag Norges 8. største havn med et godsvolum (lastet /losset) på rundt 3.5 mill tonn, herav 2,8 mill tonn utenriks. Det er god retningsbalanse i denne transporten. Det er investering mye i havneutbyggingen både arealmessig og i teknisk utstyr som kan håndtere containertransport. Mo i Rana havn har status som frihavn, selv om forventningene til frihavnkonseptet ikke har gitt direkte uttelling.

Mo i Rana har spilt en aktiv rolle i Interreg-arbeidet mot Västerbotten og Vasa. Det er gjennomført flere Interreg-prosjekter som på ulike måter har et klart mål om å øke næringssamarbeidet og samhandlingen over grensen. Det er etablert et felles transportselskap som transporterer gods over grensen og det kan vises til konkrete transportløsninger med bil over grensen. Volummessig er det foreløpig begrenset men potensialet er også her stort. Dette gjelder ikke minst med utgangspunkt i bestående industri og det økende oppdrettsvolumene som vil komme langs Helgelandskysten i årene framover.

Øvrig kommunikasjon er også analysert i Interreg-sammenheng, hvor en ser for seg et samarbeid rundt flyplassen i Storuman 15 mil fra Mo på svensk side. Det skal også investeres mellom 100 og 200 mill. kr. i å utbedre mellomriksveien til Sverige. To alternativer er til behandling i Miljøverndepartementet, hvor begge trasevalgene ventes å redusere snøproblemene om vinteren og derved færre vinterstengte dager.

Det konkrete arbeidet som har skjedd i Mo i Rana har sitt utgangspunkt industriens transportbehov i området Helgeland/Västerbotten. Det er i mindre grad analysert godsvolumer til/fra kontinentet fra dette området.

Det er finansiert opp et nytt Interreg-prosjekt mellom Mo og Umeå havnevesen, hvor en av delaktivitetene vil være å analysere transportkostnadene for svensk gods via Mo.

Mo i Rana's styrke ligger i den infrastrukturen som finnes rundt Mo havn, kommunens prosessindustri som er stor i nasjonal målestokk og det engasjementet som finnes i Västerbotten län med hensyn til å utvikle aksene Mo – Umeå.

#### Oppsummering:

- Mo i Rana er i dag en viktig eksport og importhavn, med opparbeidede havnearealer og utstyr for å håndtere containere.
- Næringslivet i Rana har støttet opp om transportsamarbeidet over til Sverige og rundt 60 000 tonn ble i fjor transportert via Umbukta. Det finnes et godspotensiale i regionen for å videreutvikle samarbeidet over grensen. Prosessindustrien i Mo er i dag en drivkraft for denne utviklingen. Ytterligere potensiale ligger i oppdrettsnæringen
- Regionen har et nært samarbeid med Västerbotten både administrativt og med næringsforeninger og enkeltbedrifter på begge sider av grensen
- Svenske regionale myndigheter arbeider for at E12 fra Umeå til riksgrensen får status som TET-vei.
- Mo i Rana jobber aktivt for at Mo havn får status som nasjonalhavn
- Potensialet for annet gods –både fra kontinentet til Sverige/Finland og Nordvest-Russland og motsatt vei - koblet til de transportruter som allerede eksisterer anses som gode.

#### Narvik.

Narvik har en infrastruktur som ligger vel til rette for intermodalitet sjø/bane med den korteste jernbanestrekningen mot Russland og Asia. Narvik er også koblet til det svenske TET-veisystemet.

Narvik havnevesen og Futurum (omstillingsorganisasjon for Narvik) har vært drivkraften bak det utredningsarbeidet som har pågått siden 1996. Prosjektet har hatt god forankring i jernbaneselskapene i de nordiske landene. Det siste hovedprosjektet har også forankring til den europeiske jernbaneunionen. Denne forankringen styrker utredningsarbeidet og den videre oppfølging.

I hovedrapporten fra september 2001 er det utarbeidet en handlingsplan for det videre arbeid. Her blir det pekt på at både politiske myndigheter i de respektive land som har interesse i prosjektet og markedsaktørene må trekkes inn i det videre arbeid. Handlingsplanen skisserer tre hovedaktiviteter:

- Bygge opp et kommersielt nettverk
- Bygge politiske allianser
- Iverksette konkrete handling, blant annet etablere et prosjektkontorsom driver prosjektet videre og selger prosjektløsningen.

Styrken i prosjektet er også koblingen til ARE-konseptet. Jernbanefrakt fra Narvik til Oslo har vært vellykket. En har fortsatt problemer med godsvolumer rundt ARE II til kontinentet. Foreløpig er dette prosjektet innstilt men grunnlaget for et slikt transportopplegg bør helt klart være til stede.

Narvik som utenriks transportkorridor er både forankret i strategiske planer i Troms og Nordland fylkeskommune. Narvik er og vil også bli et viktig knutepunkt ikke minst i relasjon til den ekspansjonen som vil komme innen oppdrettsnæringen.

#### Oppsummering:

- Narvik styrke er infrastrukturen gjennom koblingen mellom sjø og jernbane. 12-14 mill tonn malm transporteres via Narvik hvert år
- Utviklingen av ARE toget har vært vellykket selv om det ennå kan ta noe tid før en oppnår tilstrekkelige godsmengder for et direktetog mot kontinentet via Danmark. Prøvedrift med tog til Moskva er gjennomført. Erfaringene gjennom ARE-prosjektet er viktig for å etablere transportkorridoren mellom USA/Canada og Russland/Asia.
- Prosjektet "East-West Transports – Northern Alternativ (N.E.W) er godt forankret både nasjonalt og internasjonalt.

#### Kirkenes; Murmansk-korridoren.

I forbindelse med at Stortinget vedtok at staten skulle trekkes seg ut av malmdriften i Sydvaranger ASA, ble det også bestemt at Kirkenes skulle være et "nasjonalt brohode for den næringsrettede satsing mot Nordvest-Russland. Ut fra sin beliggenhet vil den maritime delen av en slik "brohodefunksjon" være spesiell viktig. Dette forhold er også pekt på i Regjeringens Russlandsstrategi av mai 2000.

Kirkenes har sin styrke i sin beliggenhet ved grensa til Russland,

I et forprosjekt om Kirkenes som maritimt knutepunkt<sup>(21)</sup>, er det pekt på tre utfordringer knyttet til Kirkenes havn.

Utvikle et feedersystem av containertransport i Øst-Finnmark med Kirkenes som knutepunkt  
Hvordan bli attraktiv som knutepunkt for de nordgående transportstrømmer (utstyr til olje- og gassvirksomheten og Russlandstrafikk)

Hvordan utvikle et rasjonelt containerknutepunkt hvor en i størst mulig grad kan samle containervolumet til et havneavsnitt.

Kirkenes er i dag en viktig grensestasjon for landverts transport til Russland. I 2000 ble det transportert 13 500 tonn gods denne veien.

#### Oppsummering.

- Kirkenes har sin styrke i sin beliggenhet ved grensa til Russland. Dersom det kommer miljørestriksjoner for sjøtransporten gjennom Øresund/Østersjøen vil nordområdet få økt betydning som Russlands transportkorridor mot vestlige land.
- Olje og gassutviklingen i Nordvest-Russland vil trekke til seg internasjonale oljeselskaper som vil ha interesse i å etablere baser på norsk område. Kirkenes ligger god til rette for å få disse basefunksjonene.

#### Sammendrag.

Alle fire stedene spiller en viktig rolle for regional næringsutvikling og verdiskapningen i landsdelen.

Det er lokale initiativ som i første rekke ligger til grunn for det utredningsarbeid som har vært gjennomført. Prosjektene er godt forankret i det regionale forvaltningsnivåene.

Trondheimsfjorden og Narvik har utlikt utgangspunkt i sin kobling til utenriks godsvolumer. Trondheimsfjorden retter sitt søkelys mot Storbritania/kontinentet mens Narvik har sitt

<sup>(21)</sup> Barlindhaug AS; Kirkenes som Maritimt Knutepunkt – forprosjekt datert 20.03.01

utgangspunkt i aksen USA/Canada – Russland/Asia. Prosjektene er ikke konkurrerende, heller utfyllende.

Mo i Rana har foreløpig hatt et klart lokalt/regionalt perspektiv på begge sider av grensen, med et klart økende engasjement fra både svensk og norsk næringsliv. Korridoren strekker seg også videre fra Umeå til Vasa i Finland og videre østover mot Russland. Mo i Rana's posisjon som en betydelig import/eksporthavn med høy regularitet i ruteopplegget og en økende containerisering vil være et viktig fortrinn for å frambringe nye godsvolumer for transitt øst vest. Både en Midt-Norden korridor og en transportkorridor via Mo i Rana vil trolig konkurrere om mye av de samme godsmengdene spesielt i Finland og Sverige.

Kirkenes er allerede av den forrige regjeringen utpekt som et maritimt brohode mot Nordvest-Russland og vil komme til å innta en økende betydning både som følge av trafikktutviklingen rundt konseptet "Den Nordlige Maritime Korridor" og den kommende olje/gass utbyggingen på russiske område.

Koblingen mellom intermodale knutepunktshavner rettet inn mot en framtidig øst – vest transport, må også finnes sin plass i det nett av intermodale knutepunktshavner i nord-sør retningen.

Det er markert som i siste instans avgjør hvilke transportløsninger og transportkorridorer som blir benyttet ut fra et sett av objektive kriterier som pris, kvalitet, transporttid og lignende. Næringslivets transportbehov er gjennomgående dårlig analysert på regionalt nivå. Dette skyldes ikke minst mangelfull dokumentasjon om godsstrømmer internt og til/fra regionen. Dette gjelder ikke minst i en region med store avstander og hvor avstandsulempene er en hindring for regional utvikling og regional verdiskapning. I et slikt perspektiv kommer en ikke utenom den betydning som våre viktigste nasjonalhavner – Trondheim, Bodø og Tromsø har spilt og vil spille. Det er disse havner som i dag har største volum i containerisert gods. Samspillet mellom disse og intermodale knutepunktshavner hvor hovedfokus rettes i øst – vest retningen må virke sammen.

## 8. Oppsummering og anbefalinger.

Alle nordiske land har over tid bygd opp sine transportkorridorer i en nord – sør retning. Det finnes sannsynligvis flere årsaker som forklarer denne utviklingen. Det grenseregionale samarbeidet har lange tradisjoner men en har til tross for at Nordisk Ministerråd har satset økonomiske ressurser for å øke samarbeidet, ikke klart å skape funksjonelle regioner i økonomisk forstand over landegrensene. Når de funksjonelle forbindelsene er så vidt svake, er det fordi næringsstrukturen er for lite komplementær og fordi avstandene gjør at det er nærmere til større sentra i eget land enn det er over grensen.

Interessen for å utvikle næringssamarbeidet over landegrenser, har fått ny kraft både gjennom Barentssamarbeidet og Interreg-arbeidet. Innsatsområdene har vært rettet både mot å utnytte det markedsmessige potensialet som ligger i det felles nærområde og redusere avstandsulempene som er felles for næringslivet i nordområdene, sett i relasjon til markedene i første rekke på kontinentet.

De ulike utredninger som er gjennomført de siste årene, har alle utspring i de naturlige transportveier som har utviklet seg over tid. Det interessante ved disse utredningene er at de på mange måter utfyller hverandre og ikke nødvendigvis står i et konkurranseforhold til hverandre.

I kapittel 7 har vi drøftet de fire mest aktuelle transportkorridorer øst – vest. En felles oppsummering av disse utviklingsprosjektene kan sammenfattes i følgende punkter:

- Trondheimsfjorden med Levanger/Verdal som utgangspunkt er kommet lengst i å konkretisere en framtidig transportløsning med containerskip (RO-Ro løsning) og hvor en også knytter til seg svensk og finsk godsvolumer. Hovedprosjektet vil avklare de økonomiske og tekniske løsninger for denne ruten.
- Narvik som knutepunkt mellom USA/Canada og Russland/Asia har i seg et betydelig utviklingspotensiale og vil kunne få store positive regionale virkningen for Narvik-samfunnet
- Mo i Rana har en stor havn, med betydelige arealer tilrettelagt for både havnerelatert virksomhet og for næringsetableringer tilknyttet havna og nødvendige utstyr for containertransport. Mo i Rana er i dag er viktig import og eksporthavn som kan videreutvikles blant annet gjennom de ruter som er etablert.
- Kirkenes har en noe annen funksjon i og med at Stortinget allerede har gitt uttrykk for at Kirkenes skal være et nasjonalt brohode for den næringsrettede satsingen mot Nordvest-Russland. Kirkenes vil kunne få viktige basefunksjoner i tilknytning til den framtidige olje- og gassutbyggingen både på norsk og russk område. Kirkenes som transitthavn for gods til/fra Nordvest-Russland.
- I et nasjonalt perspektiv vil ikke de transportkorridorer vi har satt fokus på, utelukke hverandre.
- Russland og de Baltiske land vil bli viktige markeds- og samarbeidsområder for å skape grunnlag for økt næringsaktivitet i Midt-Norge/Nord-Norge. For å realisere dette markedspotensiale kreves det flere transportkorridorer også på grunn av de interne avstandene i landsdelen.

Vi har i utgangspunkt ikke et tilstrekkelig grunnlag for å avklare hvilke av de aktuelle alternativer som vil lykkes i framtiden. Dette skyldes ikke minst at de har ulikt utgangspunkt og ulik framdrift. Likeledes har de alle viktige næringsøkonomiske koblinger til sine regioner og vil derved om de blir realisert bidra til økt verdiskaping i regionene.

For den videre prosessen vil vi anbefale:

- Betydningen av, og potensialet for transportkorridorer øst – vest reflekteres i det felles strategidokumentet som etatene legger fram våren 2002.
- At naturlige øst – vest punkter relateres til og sees i sammenheng med knutepunkter i nord – sør trafikk, og at pågående arbeid med nasjonal havnestruktur.
- Regionale partnerskap hvor både vareeiere og transportører er deltakere gis økonomiske rammebetingelser i form av prosjekt- og utviklingsmidler som fremmer en videre markedsbasert utvikling i de nevnte øst – vest korridorer.
- Det er et statlig ansvar å analysere og avklare de fysiske flaskehalsene som finnes i de aktuelle transportkorridorer. Disse må gjennomføres parallelt med de markedsmessige og økonomiske analyser og danne grunnlag for nødvendige prioriteringer i NTP's handlingsprogram.
- Transitt av gods gir både direkte og indirekte nærings- og sysselsettingsmessige ringvirkninger som er viktig i et regionalt utviklingsperspektiv.