

Här i containerhamnen i Orkanger, strax utanför Trondheim, kan varor från länets företag komma att skickas ut i världen.



Nytt liv i norsk hamn

Länets företag vill fortfarande inte frakta gods med båt från Norge. Men faller två pusselbitar på plats kan det bli ändring 2015.

Det har pratats länge om att företag i Västernorrland borde skicka exportvaror med båt från Trondheim i stället för från hamnar söderut. Därmed skulle lastbilstransporterna minska. Hittills har dock intresset varit svalt.

– Det diskuteras i olika sammanhang men sedan verkar det inte hända någonting, sa Daniel Milford Flathagen, informatör på hamnbolaget i Trondheim när NÄRINGS-LIV besökte den norska kuststaden i våras.

Och nog verkar det ta tid. Redan 1996 föddes projektet North East Cargo Link, med syfte att skapa en öst-västlig transportkorridor hela vägen från mellersta Finland till Norge. Projektet lever vidare, nu under namnet Midnordic Green Transport Corridor.

Men enligt projektledaren Per-Åke Hultstedt på länsstyrelsen i Härnösand finns det två faktorer som talar för att transporterna av västernorrländska varor från Trondheim nu kan komma igång.

För det första ser det ut som att Mersäkersbanan, den del av järnvägen på norska sidan som ännu inte är elektrifierad, äntligen kan få ström. Något som är en förutsättning för effektiva godstransporter. – Går allt enligt planerna ska den utbyggnaden vara klar 2015 förutsatt att Norge prioriterar upp satsningen i sin nationella transportplan, säger Per-Åke Hultstedt.

2015 är också året då EU:s så kallade svaveldirektiv träder i kraft.

Konsekvensen är att fartyg som trafikerar hamnar i Östersjön, men även i södra Norge, måste

”Går allt enligt planerna ska den utbyggnaden vara klar 2015 förutsatt att Norge prioriterar upp satsningen i sin nationella transportplan.”

PER-ÅKE HULTSTEDT,
LÄNSSTYRELSEN

vara anpassade för de nya hårda utsläppskraven. Något som kommer att kräva investeringar och därmed högre fraktpriser.

– Trondheim är den första norska hamnen söderifrån som inte omfattas av direktivet och är dessutom isfri hamn året om. Därför kan det bli konkurrenskraftigt att skicka gods från Västernorrland som ska till Asien eller Amerika därifrån.

För att transporkorridoren ska bli verklighet gäller det dock att politiker och andra beslutsfattare i Sverige, Norge och Finland blir bättre på att samarbeta, menar Per-Åke Hultstedt.

– Allt förutsätter att man har en mer internationell syn på infrastrukturen. I dag finns inte dialogen fullt ut, säger han.

TEXT: OLOF AXELSSON
FOTO: BO FERNSTRÖM