

RAPPORTFORSIDE

Rapportnr: OR15.01	ISBN nr: 82-7520-421-6 ISSN nr: 0803-6659	Rapporttype: Oppdragsrapport								
Rapporttittel: Grensehandel mot Sverige: Bil- og bussbasert handel år 2000.	Forfatter: Birgitta Ericsson									
Prosjektnummer: 370100	Prosjekttittel: Grensepasseringsundersøkelsen									
Oppdragsgiver(e): Finansdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet										
<p>Resymè:</p> <p>Det er gjennomført spørreundersøkelser på grensa på fire av mellomriksvegene mellom Norge og Sverige: Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal (Meråker), samt på fergeruta Strömstad-Sandefjord. Disse grenseovergangene står for 85% av personbiltrafikken over grensa mellom Norge og Sverige. Til sammen er det gjennomført undersøkelser på 69 dager fordelt over hele år 2000. Materialet består av i alt 4.098 norske skjemaer og 236 svenske. Skjemaene fordeler seg slik etter kategori (antall besvarte skjemaer):</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;">- norske personbiler over land</td> <td style="text-align: right;">3.561</td> </tr> <tr> <td>- norske personbiler på ferga Strömstad-Sandefjord</td> <td style="text-align: right;">274</td> </tr> <tr> <td>- passasjerer i norske handlebusser</td> <td style="text-align: right;">263</td> </tr> <tr> <td>- svenske personbiler</td> <td style="text-align: right;">236</td> </tr> </table> <p>Den samlede bil- og bussbaserte grensehandelen fra nordmenn i Sverige lå i år 2000 i intervallet 2,5 - 3,7 mrd. kroner. Mest trolig lå den i området mellom 3,2 og 3,5 mrd. kroner. Det er den privatbilbaserte handelen som genererer det alt vesentlige av verdien, over 80%, og Svinesund dominerer klart med over 2 mrd. kr. Tobakk og kjøtt er de største varegruppene. Blant privatbilistene er også andre dagligvarer en stor varegruppe. Særlig trafikken over Svinesund er handlemotivert, men også over Magnor og Ørje er handelsaspektet framtrepende. Over Teveldal er det ikke først og fremst handel men ferie-/fritidsreisende som trekker folk over grensa, og det samme gjelder for Color Scandi Line over ytre Oslofjord, der er kun 15% av dem som reiser fra Sverige til Norge på grensehandelstur.</p> <p>Bosatte i Østfold, Akershus og Oslo genererer til sammen 70% av grensehandelen, og østfoldinger står alene for 35%. Det skyldes at fylket er tett befolket og har korte avstander til to av de store grensehandelskommunene i Sverige: Strömstad og Årjäng.</p> <p>Det er noen svensker som handler i Norge, 39% hadde kjøpt med seg varer fra Norge hjem til Sverige. I den grad det skiller seg ut noen norske grensehandelsvarer for svensker, er det brød og bakervarer. Ellers er det stor spredning på hva som kjøpes. Samlet ligger svenskehandelen i Norge på anslagsvis 100 mill. kr. etningen på svensk side viser at Strömstad vokser sterkt, noe som i det alt vesentlige skyldes den norske g utbyggingen av handelsområdene på Svinesund og Nordby. Både Årjäng og Eda ser ut til å sakke akterut, og ste halvdel av 90-åra befestet sin ledende posisjon i grensehandelen.</p> <p>Hovedforskjellen mellom anslagene i denne rapporten og andre anslag for grensehandelen som har vært gjort, bl.a. HSH, ligger i at mens HSH mener at under en tredjedel av grensehandelen foregår i Strömstad, så kommer vi i denne rapporten fram til at minst 64% av grensehandelen foregår i Strömstad.</p>			- norske personbiler over land	3.561	- norske personbiler på ferga Strömstad-Sandefjord	274	- passasjerer i norske handlebusser	263	- svenske personbiler	236
- norske personbiler over land	3.561									
- norske personbiler på ferga Strömstad-Sandefjord	274									
- passasjerer i norske handlebusser	263									
- svenske personbiler	236									
Emneord: grensehandel grensepasseringer detaljhandel Strömstad svenskehandel	Tilgjengelighet: Åpen Denne side: Denne rapport:	Antall sider inkl. bilag: 91 (65+26)								
Godkjent										
Dato: 08.05.01										
<u>Birgitta Ericsson (sign.)</u> Prosjektleder	<u>Roar Varildengen (sign.)</u> Gruppeleder									

FORORD

Dette prosjektet er utført på oppdrag av og finansiert av Finans- og tolldepartementet samt Nærings- og handelsdepartementet. Kontaktpersoner i departementene har vært Odd Skarstad, FIN, og Vera Krogsrud/Per Nestande, NHD. Parallelt med gjennomføringen av prosjektet har en hatt møter i en kontaktgruppe for grensehandel, som i tillegg til oppdragsgiverne har bestått av:

Peder Næs, Statistisk Sentralbyrå, Kongsvinger
Lars Haartveit, Handels- og servicenæringenes hovedorganisasjon
Rita Edvardsen, Toll- og avgiftsdirektoratet
Trygve Ugland, Statens institutt for rusmiddelforskning

Datainnsamlingen ved Teveldal er gjennomført i regi av Nord-Trøndelagsforskning (NTF), der Anders Sønstebø har vært ansvarlig.

De mest trofaste intervjuerne på grensa har vært Roar Varildengen, Fred Callisen, STØ, og Gunnar Nossun, NTF. I tillegg har mange stilt opp med enkeltopptredener i trengte situasjoner – ingen nevnt, ingen glemte.

Uten Tollvesenets meget villige innsats ville ikke prosjektet latt seg gjennomføre. De har stilt opp uansett når vi har bitt om det, og samarbeidet har fungert meget bra. Kontaktpersoner i Tollvesenet har vært:

Harald Ingerø/Olav Fossdal, Svinesund
Søren Aasland, Ørje
Morten Nystuen, Kongsvinger
Bjørn Sørli, Trondheim

Statens Vegvesen i Østfold v/Stein Brendholen, i Hedmark v/Arne Hagen og i Nord-Trøndelag v/Arne Hallheim har kjørt ut detaljerte data fra Trafikkdatabanken i store mengder, som også har vært nødvendig for å gjennomføre prosjektet på denne måten.

Color (Scandi) Line v/Margareta Fredriksson i Strömstad og Laila Valdahl i Sandefjord og deres personale, har hjulpet oss med tilrettelegging og data om fergetrafikken over Skagerak.

Arne Rideng, Transportøkonomisk Institutt, har latt oss få tilgang til hans anslag over utenlandsandelen i grensepasseringene. Det har vært svært nyttig ved oppblåsing av resultatene.

Birgitta Ericsson, Stiftelsen Østfoldforskning/Østlandsforskning, har vært prosjektleder for prosjektet. Som en følge av at prosjektleder skiftet arbeidsplass underveis i prosjektet, har de nye kollegaene i Østlandsforskning stått for de faglige kommentarer og innspill i slutfasen. Morten Ørbeck og Kristian Lein, sammen med Svein Erik Hagen, fikk den tyngste trøkken.

Stor takk til alle sammen for innsatsen!

Halden/Lillehammer 05.05.2001
Birgitta Ericsson

<i>Innholdsfortegnelse</i>	<i>Side</i>
Forord	<i>iii</i>
Innholdsfortegnelse	<i>v</i>
Tabell- og figurfortegnelse	<i>vi</i>
Sammendrag	<i>ix</i>
1. Innledning	1
2. Metode	3
2.1. Omfanget av grensetrafikk (populasjonen)	3
2.2. Utvalg	7
2.3. Svarinngang	9
2.4. Formål med reisen og handletilbøyelighet – grunnlag for oppblåsing av resultater	11
2.5. Forholdet mellom innkjøpsenheter, personer og biler samt median og gjennomsnitt	17
3. Hovedresultater	19
3.1. Personbilbasert grensehandel over land	19
3.1.1. Handel i alt og etter varegrupper	19
3.1.2. Nærmere om handel med kvotevarer	23
3.1.3. Handel etter formål med turen	25
3.1.4. Handel etter kundenes bosted	27
3.2. Bussbasert grensehandel	29
3.2.1. Busstrafikk over grensa	29
3.2.2. Bussbasert handel etter varegruppe og pr. buss	31
3.3. Bilbåren grensehandel over ytre Oslofjord: Color Scandi Line	35
3.4. Svenskehandel i Norge?	39
4. Registrert detaljhandelsomsetning på svensk side: en øvre grense	43
Referanser	49
Vedlegg	

Tabell- og figurfortegnelse	Side
Tab. 2.1. Årsmedeldøgntrafikk (ÅDT) på de viktigste grenseovergangene mellom Norge og Sverige. Personbiler.	2
Tab. 2.2. Årsmedeldøgntrafikk etter kjøretøytype og passeringssted. Trafikk i begge retninger. 1995-2000.	2
Tab. 2.3. Personbiltrafikk etter retning, tidspunkt på dagen, nasjonalitet og passeringssted. År 2000.	4
Tab. 2.4. Fordeling av intervjudagene etter ukedag og grenseovergang.	8
Tab. 2.5. Svarprosent på egenutfyllingsskjemaene etter grenseovergang, personbiltrafikk. Prosent.	8
Tab. 2.6. Materialets fordeling etter grenseovergang og innsamlingsmetode. Prosent.	8
Tab. 2.7. Formål med reisen etter grenseovergang og innsamlingsmetode. Prosent.	10
Tab. 2.8. Handletilbøyelighet etter formål med reisen, grenseovergang og innsamlingsmetode. Prosent handlende.	12
Tab. 2.9. Handletilbøyelighet etter grenseovergang og sesong. Prosent "handlende biler".	12
Tab. 2.10. Personbiltrafikk etter retning, tidspunkt på dagen, nasjonalitet, handletilbøyelighet og passeringssted. År 2000.	14
Tab. 2.11. Personbiltrafikk begge retninger på svensk side ved Svinesund. År 1999.	14
Tab. 2.12. Forskjeller i totalt beløp handlet for på denne turen pr bil mellom gjennomsnittsverdi og medianverdi etter grenseovergang og innsamlingsmetode. Biler som har handlet. Kr.	18
Tab. 3.1. Andel som har handlet varer etter grenseovergang og varegruppe. Prosent av biler der noen har handlet.	20
Tab. 3.2. Forskjeller i estimatene av den bilbaserte grensehandelen etter innsamlingsmetode og mål på sentraltendens. Mill. kr. (NOK)	22
Tab. 3.3. Fordeling av grensehandlestimatene av den bilbaserte grensehandelen over land. Mill. kr. (NOK) basert på gjennomsnitt.	22

Tab. 3.4.	Den bilbaserte grensehandelens fordeling på varegruppe etter grenseovergang og innsamlingsmetode (min.-maks.). Prosent.	24
Tab. 3.5.	Grensepasserende etter kvoteovertredelser og grenseovergang. Prosent av samtlige.	24
Tab. 3.6.	Grensehandel etter hovedformål med turen og grenseovergang. Mill. kr. NOK	26
Tab. 3.7.	Bilbasert grensehandel over land samlet ved de fire overgangene etter de handlendes bosted. Mill. kr. NOK.	26
Tab. 3.8.	Grensehandel etter grenseovergang, kundenes bostedskommune og innsamlingsmetode. Mill. kr. NOK.	28
Tab. 3.9.	Bilbasert grensehandel over land (2000) og samlet omsetning (1999) i detaljhandelen i grensehandelsfylkene. Mill.kr.	28
Tab. 3.10.	Anslag over strukturen i busstrafikken over grensa ved Magnor i år 2000.	30
Tab. 3.11.	Antall ”kjente” busspasseringer ved grenseovergangene etter grenseovergang. Antall busser år 2000.	30
Tab. 3.12.	Antall utleverte og besvarte skjemaer etter grenseovergang. Busspassasjerer.	30
Tab. 3.13.	Andel som har handlet varer etter grenseovergang og varegruppe. Prosent av busspassasjerene som har handlet respektive varegruppe.	32
Tab. 3.14.	Handlebeløp pr. buss etter mål på sentraltendensen. Kroner.	34
Tab. 3.15.	Handel pr. buss etter varegrupper. Kroner.	34
Tab. 3.16.	Formål med reisen etter innsamlingsmetode. Color Scandi Line. Prosent.	36
Tab. 3.17.	Handletilbøyelighet etter formål med reisen. Color Scandi Line. Prosent.	36
Tab. 3.18.	Handletilbøyelighet og handlebeløp etter formål med reisen. Mill. kr. NOK	37
Tab. 3.19.	Andel som har handlet varer, handlebeløp og samlet grensehandel etter varegruppe. Color Scandi Line.	38

Tab. 3.20.	Svarprosent på de svenske skjemaene etter grenseovergang. Prosent.	40
Tab. 3.21.	Andel svensker som har handlet med seg noe hjem etter grenseovergang. Prosent.	40
Tab. 3.22.	Andel svensker som har handlet med seg noe hjem og beløp etter varegruppe. Prosent og kr.	40
Tab. 3.23.	Anslag for svenskere handel i Norge: et lavt og et høgt alternativ. Mill. kr. NOK	41
Tab. 4.1.	Samlet detaljhandelsomsetning 1999 i Strömstad, Årjäng og Eda kommuner og oppblåste grensehandelstall over Svinesund, Ørje og Magnor. Mill. kr.	46
Tab. 4.2.	Samlet detaljhandelsomsetning i svenske grensekommuner. Egentlig detaljhandel 1998 (ekskl. bil/bensin, apotek og systembolag) og systembolagsomsetning 2000. Mill. SEK inkl. moms og punktskatter.	46
Fig. 2.1.	Grensepasseringer etter uke, grenseovergang og tid på døgnet. Personbiler.	6
Fig. 2.2.	Fordeling av totalbeløpene handlet for etter grenseovergang for dem som har handlet. Histogram.	16
Fig. 3.1.	Bosettingsmønster i Nord-Europa. Kommunennivå.	42
Fig. 4.1.	Omsetning i egentlig detaljhandel (ekskl. apotek, bil/bensin og systembolag). Strömstad, Årjäng og Eda kommuner i Sverige. Mill. kr. SEK inkl. moms. 1992, 1996 og 1998.	44
Fig. 4.2.	Omsetning i detaljhandelen (inkl. apotek og systembolag, ekskl. bil/bensin). Strömstad, Årjäng og Eda kommuner i Sverige. Mill. kr. SEK ekskl. moms. 1997-1999.	44
Fig. 4.3.	Omsetning (inkl. punktskatter og moms) ved systembolagene i Strömstad, Årjäng og Eda kommuner i Sverige. Mill. kr SEK. 1998-2000. (Samme skala som i fig. 4.1. og 4.2.)	44

Sammendrag

Materiale og metode

Det er gjennomført spørreundersøkelser på grensa på fire av mellomriksvegene mellom Norge og Sverige: Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal (Meråker), samt på fergeruta Strömstad-Sandefjord. Disse grenseovergangene står for 85% av personbiltrafikken over grensa mellom Norge og Sverige. Til sammen er det gjennomført undersøkelser på 69 dager fordelt over hele år 2000.

Materialet består av i alt 4.098 norske skjemaer og 236 svenske. Skjemaene fordeler seg slik etter kategori (antall besvarte skjemaer):

- norske personbiler over land	3.561
- norske personbiler Strömstad-Sandefjord	274
- passasjerer i norske handlebusser	263
- svenske personbiler	236

For de norske personbilene er det to delutvalg: direkte personlig intervju og egenutfylt skjema. På intervjuene er det nesten ikke frafall (under 5%), mens svarprosenten på de egenutfylte samlet er 45%. Denne varierer litt mellom de enkelte overgangene. Totalt sett gir dette materialet et godt grunnlag for å beskrive grensehandelen over året.

Grensehandel i alt og fordelt etter grenseovergang

Den samlede bil- og bussbaserte grensehandelen fra nordmenn i Sverige lå i år 2000 i intervallet 2,5 - 3,7 mrd. kroner. Mest trolig lå den i området mellom 3,2 og 3,5 mrd. kroner. Det er den privatbilbaserte handelen som genererer det alt vesentlige av verdien. Over 80% av verdien stammer fra trafikken av privatbiler over de fire store grenseovergangene: Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal. De rene handlebussene står for i underkant av 100 mill. kroner, og biltrafikken over Skagerak til Sandefjord (Color Scandi Line) også for ca 100 mill. kroner. Handel over andre grenseoverganger enn disse fem er anslått, med grunnlag i resultatene fra Teveldal og trafikktegninger på svensk og norsk side. Sannsynligvis er anslaget for de øvrige grenseovergangene høyt, fordi tilbudet på svensk side ikke er særlig utviklet, og fordi det ikke har vært mulig å trekke ut tungtrafikken fra personbiltrafikken ved flesteparten av disse overgangene. Det er heller ingenting i den registrerte detaljhandelsomsetningen på svensk side som tilsier at der er grensehandel av betydning.

Både den bussbaserte handletrafikken og ferga Strömstad-Sandefjord over Skagerak betyr forholdsvis lite, sammenliknet med den bilbaserte grensehandelen.

Svinesund er uten sammenlikning den mest betydlige grensehandelsovergangen, og står for 64% av verdien som er kartlagt over de fem overgangene. Det er også her den største forskjellen mellom anslag som blir gjort av HSH og

denne undersøkelsen ligger: HSH mener Strömstad sto for ”32-33 pst. i 1998” (HSH 2000:15), mens i foreliggende undersøkelse blir Strömstads andel av grensehandelen estimert til å ligge på minst 64%.

Grensehandel fordelt etter transportmiddel og grenseovergang. Mill. kr.

Grenseovergang	I alt:	Bilbasert:		Bussbasert
	intervju egenutf. ("min."- "maks")	intervju egenutf. ("min.")	("maks.")	
Svinesund*	1.397 - 2.176	1.372	- 2.146	25-30
Ørje	260 - 361	245	- 341	15-20
Magnor	452 - 628	432	- 603	20-25
Teveldal	80 - 115	60	- 90	20-25
Sandefjord	95 - 105	90	- 95	5-10
	2.284 - 3.285	2.199	- 3.175	85-110
13 andre overganger fra Riksgränsen til Kornsjø**	245 - 301	245	- 301	
I alt	2.529 - 3.686	2.444	- 3.576	85-110

* Maks.beløpet på Svinesund er plussset på 100 mill.kr (5%) for evt. handel som foregår utenfor de tidspunktene vi har undersøkt.

** Anslag basert på grensepasseringer og tall fra Teveldal

Fordeling på varegrupper

Tobakk og kjøttvarer er store varegrupper for grensehandlerne uansett transportmiddel. Generell dagligvarehandel er også en relativt stor varegruppe, særlig blant privatbilistene. Blant dem er også dagligvarehandelen mer sammensatt enn blant de bussreisende. De bussreisende handler først og fremst kjøttvarer fra dagligvarehandelen, mens bilistene handler et bredere spekter av varer.

Blant bussreisende er i tillegg handelen av kvotevarer som tobakk og alkohol mer framtrepende. Det skyldes heller at den samlede handelen er mindre, enn at de har med seg så mye mer av disse varene.

De som reiser med Color Scandi Line skiller seg fra den landbaserte grensehandelstrafikken framfor alt på to punkter: De handler i litt større grad brus, mineralvann og godterier, samt mye mer av barneutstyr og bekledding. Dette skyldes at det i denne gruppa er mer ferietrafikk og flere barnefamilier, og at den er langt fra så handleorientert som den landbaserte trafikken.

Grensehandelens fordeling (verdi) på varegrupper etter transportmiddel. Prosent.

Varegruppe	Personbiler	Busser	Color Scandi Line
Vin, brennevin og øl	11	26	17
Tobakksvarer	21	33	13
Kjøttvarer	20	22	20
Brus, mineralvann, godterier	8	5	10
Andre dagligvarer	16	10	12
Drivstoff/bilrep./-rekvisita	9	-	2
Kapitalvarer	3	-	4
Barneutstyr, klær, tekstil	6	2	15
Fyrverkeri, andre varer	7	3	6
I alt %	100	100	99

Grensehandelens fordeling etter formålet med turen til Sverige

Biltrafikken over Svinesund er svært handlemotivert: 74% av dem som passerer grensa er der på grensehandelstur. Over Ørje og Magnor er tilsvarende tall 66 og 69%, mens det over Teveldal er 44% som er på målrettet handelstur over grensa, og bare 15% på Color Scandi Line. De som er på handletur vil naturligvis stå for en større andel av handleverdien, rett og slett fordi andelen som kjøper med seg varer tilbake er større enn blant dem som har andre formål med turen.

Grensehandelstrafikken er mindre handelsorientert i Teveldal enn ved de øvrige grenseovergangene over land. Der kan bare halvparten av grensehandelen tilbakeføres til dagsturer med et rent handlemotiv. Det kommer fram at en stor del av trafikken der er ferietrafikk, og denne gruppa står for om lag en tredjedel av den bilbaserte handelsverdien der.

Biltrafikken med ferga Strömstad-Sandefjord er mindre handleorientert enn på de landbaserte overgangene, og over 60% av handleverdien bilistene der står for genereres av ferie- og forretningsfolk.

Bilbasert grensehandel (verdi) etter formål med turen til Sverige og grenseovergang. Prosent.

Formål med turen	I alt	Svine- sund	Ørje	Mag- nor	Tevel- dal	Color Scandi
Dagstur handel	79	81	76	80	49	25
Annen dagstur	8	8	9	7	11	5
Ferietur (Norge eller Sverige)	10	9	12	10	32	51
Arbeids-/forretningsreise (med/uten overnatting) (Transitt til ferga ¹)	3	3	3	3	8	11 (8)
I alt	100	101	100	100	100	100

¹ De som kommer fra Norge og skal videre til Norge, og er i Sverige utelukkende fordi ferga går derfra.

Grensehandelens fordeling etter kundenes bosted

Bosatte i Østfold, Oslo og Akershus genererer til sammen 70% av grensehandelen. Bosatte i Østfold står for halvparten av dette (35%). Fylket er tett befolket og har korte avstander til to av de store grensehandelskommunene. Ser en enkeltvis på de fire grenseovergangene er det større forskjeller i de handlendes bosted. Over Svinesund står østfoldingene for nær halvparten av handelen, og Oslo/Akershus for 30%. Over Ørje er det folk fra Oslo/ Akershus som står for nær halvparten av handelen. Det skyldes primært at det foregår mindre handel over Ørje, og at det bor færre østfoldinger nær grensa. I totalverdi handler også Oslo- og Akershusfolk mest over Svinesund. De som bor nærmest grensa handler også for mindre beløp hver gang enn dem som bor lengre unna.

Bilbasert grensehandel samlet ved de fire landovergangene etter de handlendes bosted. Mill. kr.

Bosted	Mill. kr. (egenutfylling)	%
I alt	3 089	100
Østfold	1 090	35
Akershus	592	19
Oslo	462	15
Hedmark	182	6
Andre steder	763	25

Svenskehandel i Norge

Det er foretatt en grov kartlegging av svenskenes handel i Norge. Den er imidlertid ikke svært stor. I alt er det i 39% av de svenske bilene kjøpt med varer hjem fra Norge. Størst er denne andelen på Ørje (46%) og minst over Magnor (27%). Gjennomsnittlig handlet de som handlet for NOK 843,-. Det fins ikke noe godt grunnlag å blåse opp disse tallene etter, men det som fins tilsier at svenskenes handel i Norge ligger i størrelsesorden 100 millioner kr, og at mesteparten foregår over Svinesund. Det er der handelstilbudet på norsk side er best utviklet.

Anslag for svenskers handel i Norge: et lavt og et høgt alternativ. Mill.kr.

Overgang	Lavt anslag*	Høgt anslag*	%
Svinesund	54,9	83,8	62
Ørje	15,4	28,4	21
Magnor	11,2	18,8	14
Teveidal	2,6	4,5	3
I alt	84,1	135,5	100

* I det lave anslaget har vi latt svenskene utgjøre 75% av utlendingene i jan-april og okt-des, og 50% av trafikken i mai-sept. for alle fire overgangene. I det høge anslaget har vi rett og slett forutsatt at samtlige utenlandske personbiler er svenske – det er altså et maksimalanslag.

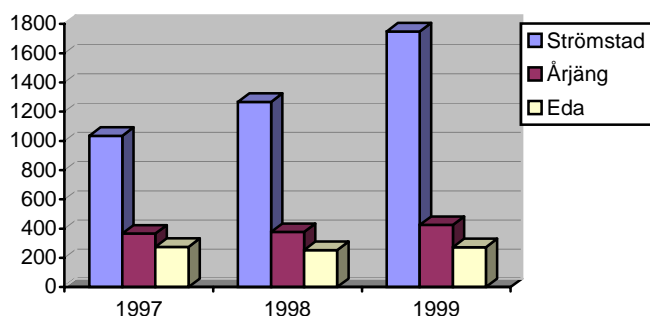
I volum er det brød og bakervarer som flest svensker kjøper med seg – over halvparten (56%) av dem som handlet oppga det. Ellers er det stor spredning på varegrupper, som indikerer nettopp at det ikke er spesielle grensehandelsvarer for svensker i Norge. Det er ellers mange av disse som har en eller annen tilknytning til Norge, og det påvirker også handelen.

Detaljhandelsomsetning på svensk side av grensa

I de tre store grensehandelskommunene på svensk side var samlet omsetning i detaljhandelen i 1999 SEK 3,7 mrd., hvorav ca 2,5 mrd. i Strömstad. Historiske tall tilbake til 1992 viser at Strömstad er blitt helt dominerende omsetningsmessig i løpet av siste halvdel av 90-åra. Omsetningen i Strömstad vokser sterkt, mens det ikke er tilfelle verken i Eda eller Årjäng. Strömstad ser altså ut til å ta en større andel av veksten enn de andre stedene, som sakker akterut i grensehandelen.

Ser vi alle svenske grensekommuner mot Norge samlet, har de en omsetning i egentlig detaljhandel¹, inkl. systembolaget, på ca SEK 7 mrd. Det må definere den øvre grensen for den norske grensehandelen. Disse tallene inkluderer svenskernes egne innkjøp², og bekrefter at grunnlaget for grensehandel av betydning andre steder enn de "tre store" er begrenset. Materialet vårt viser at det ikke foregår vegbasert grensehandel lengre inn i Sverige, 99% av de grensepasserende handler i nærmeste nabokommune på svensk side, bortsett fra over Magnor – der er det "bare" 96% som handler i Eda.

Omsetning i detaljhandelen (inkl. apotek og system, ekskl. bil/bensin). Strömstad, Årjäng og Eda kommuner i Sverige. Mill.kr (SEK) ekskl. moms. 1997-1999.



Kilde: Statistiska Centralbyrån, Örebro, Sverige.

Disse omsetningstallene på svensk side viser at et estimat over den samlede norske grensehandel i Sverige i størrelsesorden 3,2 til 3,5 mrd NOK ikke virker urimelig.

¹ Detaljhandel ekskl. bilbransjen (bil/bensin), apotek og systembolag.

² Det bor fast 165.000 personer i disse kommunene.

Oversikt over grenseoverganger som dekkes i undersøkelsen.

(kun i papirutgaven)

1. Innledning

Grensehandelen mot Sverige har i de siste åra med jamne mellomrom vært et tema både politisk og i media. Store tall blir presentert, ofte tilsynelatende uten realitetsvurdering og med vanskelig dokumenterbare forutsetninger. Det er imidlertid et faktum at en ikke har hatt gode opplysninger for å beregne grensehandelen, sett fra norsk side. Den svenske detaljhandelsstatistikken kan gi mer informasjon, og den vil i alle fall angi en øvre grense for grensehandelens "potensiale".

I dette prosjektet har en imidlertid kartlagt grensehandelen med hjelp av grensepasseringsundersøkelser. Dette er en metode som er brukt bl.a. i Danmark helt fra 1977 (Bygvrå 1997), men ikke i Norge tidligere. Styrkene ved grensepasseringsundersøkelser er bl.a. at innkjøpene er ferske i hukommelsen, og at det er mulig å fordele innkjøpene på akkurat de varegrupper en har behov for, i motsetning til omsetningsstudier der det kan være vanskelig å få fint fordelte varegrupper. En svakhet er at grensepasseringene med kjøretøyer ikke er nasjonalitetsfordelt.

Vi har i denne sammenhengen sett på grensehandel som et faktum, og ikke gått nærmere inn på årsaker til eller virkninger av den. Slike perspektiver er imidlertid gitt før i forbindelse med et grensehandelsprosjekt gjennomført av Stiftelsen Østfoldforskning i 1997. (Grooss/Holt 1997)

Grensehandel er den del av vareimporten som private husholdninger selv utfører, varer som toll- og avgiftsfritt innføres til hjemlandet. I Tollbestemmelsene fins vilkårene for slik innførsel. Varene må imidlertid være til eget forbruk, og bringes over grensa av forbrukeren selv. Grensehandel blir ikke registrert i utenrikshandelen, og varer som tollklarerer ved innførsel regnes derfor ikke som grensehandel. Disse varene er redegjort for i handelsstatistikken. *Grensehandel avgiftsbelegges i opphavs-/innkjøpslandet, mens forretningsmessig handel avgiftsbelegges i forbrukslandet.*

Vi har, utover dette, ikke vært så fokusert på å definere grensehandel som begrep. Med den populasjonen vi har valgt³, har det vært viktigere å få kartlagt handelen etter *forskjellige* formål med reisa over grensa. Fra en slik oppdeling kan en etterpå definere hva en vil mene med grensehandel. Det kan hende en slik definisjon vil variere alt etter det aktuelle formålet. Først på den måten får en et reelt grunnlag å sette i verk eventuelle tiltak på, dersom det er aktuelt.

Grensepasseringsundersøkelsene er gjennomført ved de fire største grenseovergangene - Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal (Meråker) - samt på ferga mellom Strömstad og Sandefjord, over i alt 69 dager fordelt over året.

³ Norskregistrerte personbiler (grensepasseringer) på veg inn i Norge fra Sverige alle dager mellom kl. 11 og 20.

Tab. 2.1. Årsmeldøgntrafikk (ÅDT) på de viktigste grenseovergangene mellom Norge og Sverige. Personbiler.

Vegnummer	Grensepassering	ÅDT. begge retninger	Målt år	Andel
1. E6:	Svinesund	12.115	-00	50,8 %
2. Rv 166*:	Kornsjø	535	-00	1,8 %
3. E18:	Ørje	2.966	-00	12,4 %
4. Rv2:	Magnor	4.078	-00	17,1 %
5. Rv200*:	Øyermoen	325	-96	1,4 %
6. Rv201*:	Lintorpet	275	-96	1,2 %
7. Rv26*:	Lutnes	550	-99	2,3 %
8. Rv25*:	Grundforsen	190	-89	0,8 %
9. Rv218*:	Drevsjø 1)	400	-98	1,7 %
10. Rv31*:	Vauldalen	260	-98	1,1 %
11. E14:	Tevelidal	632	-00	2,6 %
12. Rv322* (Sv.)	Sandvika	210	-97	0,9 %
13. Rv765*:	Valsjöbyn	140	-97	0,6 %
14. Rv74*:	Gäddede-Li	320	-97	1,3 %
15. E12:	Umasjö (T-by)	272	-99	1,1 %
16. Rv77	Graddis	140	-98	0,6 %
17. E10:	Riksgränsen	553	-99	2,3 %
18. (Skagerak)	(Sandefjord)	(632)	-99	(2,6 %)
Sum		23.866		100%

* Samtlige kjøretøyer, inkludert lange/tunge

1) Inkl. lokaltrafikk

Kilder: Statens Vegvesen, Vägverket og Color Scandi Line

Tab. 2.2. Årsmeldøgntrafikk etter kjøretøytype og passeringssted. Trafikk i begge retninger. 1995-2000.

Kjøretøytype og passeringssted	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Økn. -95-00
<i>Personbiler:</i>							
Svinesund	7320	7637	8533	9568	11073	12115	65
Ørje	1896	1986	2176	2437	2762	2966	56
Magnor	2907	3020	3027	3446	3827	4078	40
Tevelidal	475	564*	579*	552	652	632	33
<i>Lastebiler/busser:</i>							
Svinesund	998	1059	1230	1354	1496		50
Ørje	422	421	490	532	550		30
Magnor	312	263	270	279	301		-3
Tevelidal	85	*	*	97	102		20

* Problem med telleutstyret for tunge kjøretøy, tallet angir ÅDT for alle kjøretøy.

Kilder: Statens Vegvesen Østfold, Hedmark og Nord-Trøndelag

Fra disse fem stedene har vi til sammen data fra 3.835 personbilsenheter (besvarte skjemaer), og 263 busspassasjerer. Dessuten har vi 236 besvarte skjemaer fra svensker som har passert grensa, som er spurt om sin handel i Norge.

Vi har blåst opp resultatene til å omfatte samlet handel over grensa, ut fra antallet personbiler med effektivert handel og gjennomsnittlig handlebeløp på de aktuelle variabler til dem som har handlet. Grenshandelen er presentert etter forskjellige variabler, slik som formål med reisa, varegrupper, bosted, og lignende. Fordi vi da har brukt forskjellige fordelinger ved oppblåsing, kan totaltallene variere noe. Det er ingen forskjeller i størrelsesorden, og det bekrefter slik sett konsistensen i materialet.

Vi har altså konsentrert oss om å måle grenshandelen etter utgiftsmetoden (hvor mye som blir kjøpt). Likevel må resultater som er registrert ved hjelp av inntektsmetoden (hvor mye som blir solgt) definere en øvre ramme for hvor mye som er mulig å kjøpe på et gitt sted. Avslutningsvis har vi derfor sett nærmere på den svenske detaljhandelsstatistikken for de tre store grenshandelsdestinasjonene, nemlig Strömstad, Årjäng og Eda (Charlottenberg), og for alle de svenske grensekommunene samlet. Tallmaterialet der er basert på det svenske momsregistret.

2. Metode

Metodisk har dette vært et komplisert prosjekt å gjennomføre. Grenshandelen skulle kartlegges volummessig, innholdsmessig og geografisk gjennom intervjuer på grensa. Populasjonen er mao. norskregistrerte personbiler som passerer grensa på veg inn i Norge. I Trafikkdatabanken som Statens Vegvesen har, fins svært detaljerte registreringer over biltrafikken på gitte tellepunkter de fleste steder i landet. Det er denne databasen vi har brukt som utgangspunkt.

2.1. Omfanget av grensetrafikk (populasjonen)

I alt passerer det mellom 20.000 og 25.000 personbiler begge veger hvert døgn over mellomriksvegene mellom Norge og Sverige. Det er store variasjoner mellom ulike grenseoverganger og mellom ulike tidspunkter – på året, i uka og på døgnet.

Geografisk er det svært ujevn fordeling av trafikken: Svinesund (E6) er helt dominerende og står alene for om lag halvparten av den samlede personbiltrafikken med over 12.000 biler i døgnet, Magnor (rv2) for 17% og Ørje

Tab. 2.3: Personbiltrafikk etter retning, tidspunkt på dagen, nasjonalitet og passeringssted. År 2000.

Sted	Personbiler:			
	ÅDT, begge retninger	ÅDT, retning mot Norge	ÅDT, mot No. kl. 1100-2000	Norskreg. biler, mot N. kl.1100-2000 (ÅDT)
Svinesund	12.115	6.145	4.856	4.205
Ørje	2.966	1.484	1.067	779
Magnor	4.078	2.196	1.672	1.383
Teveldal	632	316	260	189

Kilder: Statens Vegvesen Østfold, Hedmark og Nord-Trøndelag; TØI.

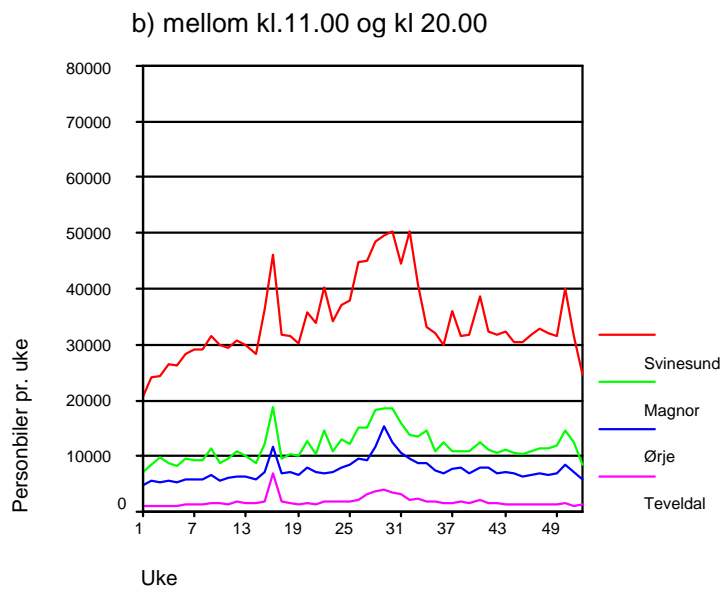
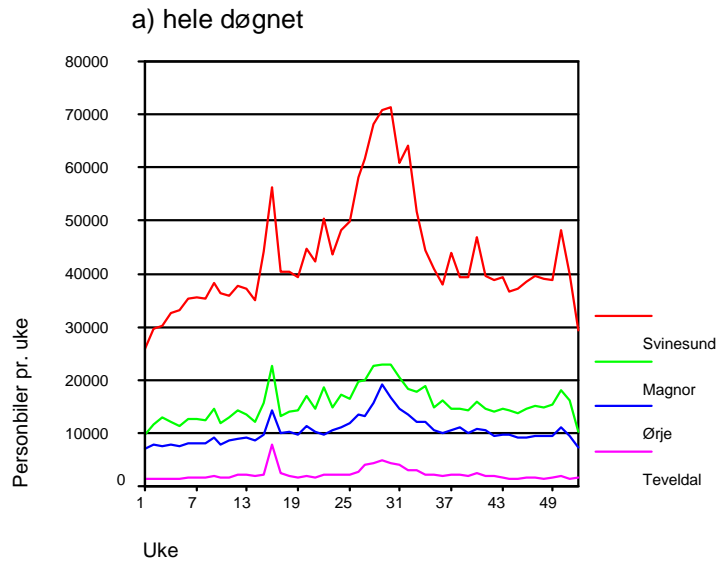
(E18) for 12%. Disse tre store står altså til sammen for ca 80% av personbiltrafikken over grensa mot Sverige. Tar vi med E14 over Teveldal/Storlien endres ikke hovedbildet, da trafikken der er forholdsvis liten – under 3% totalt sett. Den geografiske fordelingen av biltrafikken speiler selvsagt bosettingsmønsteret – det er i sørøst vi finner (nærhet til) de største befolkningskonsentrasjonene i Norge. (Jfr. tab. 2.1.og 2.2.) Vi har tatt utgangspunkt i Trafikkdatabanken, og samlet inn trafikk tall for 17 grenseoverganger mellom Norge og Sverige. Svinesund er både svært dominerende og vokser raskest.

Trafikken inn og ut av Norge er omtrent like stor ved disse fire overgangene, dvs ca halvparten hver veg. Vår populasjon er norskregistrerte biler på veg inn i Norge. Vi må altså trekke fra de passeringene som registreres på veg ut av landet. I tillegg må vi begrense tidsrommet på døgnet i forhold til åpnings-tidene i butikkene: det mest aktuelle tidsrommet er fra kl.11.00 til kl. 20.00. Da har en fått med det alt vesentlige av handletrafikken. Evt. handel på andre tidspunkter vil da bety svært lite i totaltallene, det er merkbart færre biler, og mindre handel allerede i ytterpunktene av dette tidsintervallet. På dagtid er trafikken sammensetning forskjellig enn for eksempel tidlig om morgenen eller senere om kvelden. Ved disse tidspunktene utgjør arbeids- og forretningsreisende en langt større andel av trafikken enn midt på dagen. Statens Vegvesen/Vägverket gjorde i 2000 en registrering av biltrafikken over Svinesund, bl.a etter formål med reisen. I følge denne rapporten foregikk over 90% av innkjøpstrafikken over Svinesund i tidsrommet kl. 11.00 – 20.00⁴. (Jfr. Statens Vegvesen/Vägverket 2000.) Ved de øvrige overgangene har ikke butikkene åpent så lenge som i Strömstad kommune, så der kan en regne med å ha fått med så godt som all handletrafikk. Hvis en legger til 5% på totaltallene over Svinesund, har en tatt høyde for handel som måtte foregå utenfor de undersøkte tidsintervallene.

Trafikkdatabanken gir svært detaljerte opplysninger om trafikken fordeling for de tellepunkter som har automatiske, kontinuerlige tellinger. Det er der lett å trekke ut antall biler både på retning og tidspunkter. Det er automatiske tellepunkter ved Svinesund, Ørje, Magnor og Teveldal, dvs våre fire overganger. Verre er det med nasjonalitetsfordelingen, der har vi ingen registrerte tall å basere oss på. Transportøkonomisk Institutt (TØI) (Rideng 2001) lager imidlertid estimater over andelen utenlandskregistrerte personbiler som passerer grensa på veg *ut* av Norge hver måned. Vi har fått tilgang til disse tallene, og brukt dem til å anslå andelen norskregistrerte biler. Vi må da forutsette at det ikke er store forskjeller i størrelsesorden på utenlandske biler ut og inn av Norge på de respektive grenseovergangene. Dersom det er systematiske mønstre for når den utenlandske trafikken passerer grensa utover måned, eks.vis knyttet til pendling (dag i uka eller tid på dagen), har vi ikke muligheter å korrigere for det. (Jfr. tab. 2.3.)

⁴ Som er i det tidsrommet vi har foretatt datainnsamlingen. I år 2000 gikk i alt 78% av personbiltrafikken på de fire overgangene i det tidsrommet.

Fig. 2.1. Grensepasseringer etter uke, grenseovergang og tid på døgnet. Personbiler.



Ved Svinesund og Ørje kjenner vi sesongmønsteret som et typisk "sommer-sesongsdominert" mønster. Magnor skiller seg heller ikke fra det. Over Teveldal påvirker imidlertid vinterturismen i Åre-/Meråkerområdet trafikkfordelingen vinter-sommer, og særlig i påska er det mye trafikk der. I Teveldal er påskeuka den desidert mest trafikkerte uka i løpet av hele året. På Magnor er trafikken i påskeuka like stor som i fellesferien, og selv om påska er en trafikkert tid også ved Svinesund og Ørje, er uketrafikken sommerstid enda større. Den samlede trafikken er likevel større sommerstid også ved Magnor og Teveldal, fordi det er flere uker med stor trafikk. Påska er i tillegg til en stor utfartshelg tradisjonelt også en stor uke for svenskehandel. Det er trolig at begge fenomenene gir utslag i statistikken på disse grenseovergangene. (Jfr. fig. 2.1.)

Disse fire grenseovergangene er valgt ut til intervjusteder. Det var utelukkende størrelsen på trafikken som avgjorde hvilke overganger som ble valgt ut til intervjusteder. Prinsipielt har vi altså fire like, men geografisk atskilte undersøkelser.

2.2. Utvalg

Ved disse intervjustedene er det trukket 14 intervjudager ved Ørje, Magnor og Teveldal, samt 21 intervjudager ved Svinesund. Intervjudagene er trukket ved systematisk tilfeldig trekning. Hvordan dette rent teknisk er gjort, er beskrevet nærmere i vedlegg II.1. Denne måten å trekke dager på, fører til jamn spredning over året og på ukedager. Dette gir et godt grunnlag for å beskrive trafikken over året. Dagenes fordeling over året går også fram av vedlegg II.1.

Utvelgelsen av intervjuobjektene er foregått slik at tollerne, som har hjulpet oss å stanse bilene, har tatt inn "neste" bil når den "forrige" var ferdig intervjuet. På hvert sted har vi dessuten benyttet både personlig direkte intervju og delt ut skjemaer til egenutfylling, og på den måten i prinsippet fått to utvalg på hvert sted. På den måten ville en dra nytte av fordelene ved respektive innsamlingsmetodene, og redusere ulempene. Intervjuene er brukt til å få oversikt over fordelingen av reisesens formål i grensetrafikken, og de egenutfylte skjemaene for å forbedre reliabiliteten i selve handelsregistreringene. Disse forholdene er drøftet mer inngående i forprosjektet (Ericsson 1999).

For kartleggingen av grensehandelen over ytre Oslofjord (Strömstad-Sandefjord) basert på fergetrafikken i regi av Color Scandi Line, har vi gått fram på samme måte som for den bilbaserte handelen over land. Det er trukket systematisk tilfeldig 11 intervjudager. En måtte imidlertid avlyses, da seilingene ble avlyst på grunn av dårlig vær (jfr. tab.2.4.).

Vi har intervjuet utgående biler på kaia i Strömstad, da vi har sett på Sandefjord som en grensepost på veg inn i Norge på linje med de øvrige overgang-

Tab. 2.4. Fordeling av intervjudagene etter ukedag og grenseovergang.

Ukedag	I alt veg	Svine- sund	Ørje	Mag- nor	Tevel- dal	Ström- stad
Mandag	9	3	2	2	2	1
Tirsdag	8	3	1	2	2	1
Onsdag	9	3	2	2	2	2
Torsdag	8	3	2	1	2	2
Fredag	9	3	2	2	2	2
Lørdag	9	3	2	2	2	1
Søndag	7	2	1	2	2	1
I alt	59	20	12	13	14	10

Tab. 2.5. Svarprosent på egenutfyllingsskjemaene etter grenseovergang, personbiltrafikk. Prosent.

Grenseovergang	Antall skjemaer:		Svar prosent
	utleverte	besvarte	
Svinesund	2.157	1.035	48
Ørje	1.164	529	45
Magnor	1.171	482	41
Tevelaldal	484	240	50
I alt (veg)	4.976	2.286	46
Strömstad (CSL)	500	197	39
I alt (biler)	5.476	2.483	45

Tab. 2.6. Materialets fordeling etter grenseovergang og innsamlingsmetode. Prosent.

Innsamlings- metode	I alt	Svine- sund	Ørje	Magnor	Tevelaldal	Ström- stad
Intervju	35	37	33	26	50	28
Egenutfylling	65	63	67	74	50	72
I alt	100	100	100	100	100	100
(n)	3835	1654	784	645	478	274

ene mot Sverige. Rent praktisk var det bedre å intervju bilistene i Strömstad på veg ut, og ikke i Sandefjord på veg inn. Dette ville neppe latt seg gjøre når biler og passasjerer skulle *av* ferga. Det er bare dem som drar inn i Norge over Sandefjord som er med i populasjonen. De som kom fra Sandefjord og ikke dro tilbake med ferga, ble fanget vi opp på Svinesund hvis de dro tilbake til Norge den vegen.

2.3. Svarinngang

Tollvesenet og de enkelte tollere har vist stor imøtekommenhet for å hjelpe oss å få tak i biler, og samarbeidet har fungert meget bra. Det har likevel ikke vært mulig å holde absolutt på den oppsatte utvalgsplanen av forskjellige grunner. I alt måtte vi avlyse 4 dager av 63: en på Svinesund, to på Ørje og en på Magnor. Avlysningene skyldes akutt sykdom, manglende vakter og andre forhold (eks.vis en stor heimevernsøvelse langs hele grensa fra Svinesund til Trysil) de aktuelle dagene. Nedenfor framgår den endelige ukedagfordelingen for datainnsamlingen. (Jfr. tab. 2.4.)

I alt har vi fått inn 3.561 besvarte skjemaer for den bilbaserte grensehandelen over land. Av dette er 1.275 blitt intervjuet direkte på grensa, mens 2.286 innkjøpsenheter har fylt ut skjemaet selv. For de egenutfylte skjemaene har vi oppnådd en samlet svarprosent på mellom 41 og 50% avhengig av grenseovergang. Prosentene varierer noe mellom enkelte utvalgsdager og steder. Det lar seg ikke gjøre å tilbakeføre forskjellene til verken godt eller dårlig vær, tollkontroll eller ikke tollkontroll, mye eller lite trafikk, ulike intervjuere eller andre systematiske forhold vi kan sjekke nå.

Fra bilister som har tatt ferga fra Strömstad til Sandefjord har vi fått inn ytterligere 274 skjemaer. Svarprosenten på de utleverte skjemaene på Color Scandi Line er 39%. Fordelingen på intervjuer og egenutfylte skjemaer er omtrent som på de øvrige grenseovergangene. Det kunne i perioder med stor trafikk være vanskelig å foreta intervjuene, fordi mange kom kort tid før fergeavgang. Da valgte vi å intensivere utdelingen på bekostning av intervjuene. Dager med regnvær var mer vanskelig enn dager med godt vær. I regn ønsket ikke folk å åpne bilvinduene lengre enn nødvendig, også i disse tilfellene ble skjema sendt med for egenutfylling. (Jfr tab 2.5. og 2.6.) Det er lite frafall blant intervjuene, ca 10-15 personer i alt har ikke villet bli intervjuet. Det var mest frafall i dårlig vær. Vi hadde håpet på å kunne foreta intervjuer om bord i ferga, men det lot seg imidlertid ikke gjøre. Det er svært kaotisk på disse fergene når trafikken er stor og seilingstida kort (2.5 timer), og rederiet mente passasjerene reagerte negativt på undersøkelser ombord.

Fordelingen av intervjuer og egenutfylte skjemaer varierer en del mellom intervjustedene. På Svinesund og Ørje er materialet sammensatt av to tredjedeler egenutfylte skjemaer og en tredjedel intervjuer. På Magnor var det dårlig vær flere av utvalgsdagene, så dårlig at det ikke var mulig å gjen-

Tab. 2.7. Formål med reisen etter grenseovergang og innsamlingsmetode. Prosent.

Formål med reisen	Svinesund:		Ørje:		Magnor:		Teveldal:	
	Inter- vju	Egen- utfyll.	Inter- vju	Egen- utfyll.	Inter- vju	Egen- utfyll.	Inter- vju	Egen- utfyll.
Dagstur: handel	74	73	66	72	69	76	44	55
Dagstur: utflukt, besøk hos slekt/venner/hytta ol.	13	12	18	12	18	11	23	21
Ferietur m. overnatting	9	12	10	11	10	8	26	20
Arbeids-/forretningsreise med el. uten overnatting	5	3	6	6	3	6	7	4
I alt	100	100	100	100	100	101	100	101
(n)	619	1035	255	529	163	482	238	240

nomføre intervjuer, framfor alt pga. regn⁵. De dagene måtte intervjuerne derfor konsentrere seg om å dele ut skjemaer, og det ble færre intervjuer og flere egenutfylte skjemaer. I Teveldal er trafikken vesentlig mindre enn på grenseovergangene i sør, og det har derfor vært mulig å foreta en større andel intervjuer der enn ved de andre overgangene. Stort sett har vi der stanset flere biler enn de som er sluppet forbi, bortsett fra noen av dagene i den travleste ferieperioden.

Blant intervjuene er det nesten ikke frafall, det er svært få (under 5%) som ikke har sagt seg villig til å delta i intervjuet. Forutsatt at det ikke er skjevheter når det gjelder hvilke biler som er blitt plukket inn til intervju, vil vi derfor vurdere intervjumaterialet som meget godt, når det for eksempel gjelder formål med turen til Sverige og hva slags reise en var på ved intervjuet. Vi har ingen indikasjoner at det er skjevheter i utplukkingen av biler, men så lenge en ikke kjenner grensehandelens ”sanne fordeling” vil det alltid være usikkerhet ved vurderingen av representativiteten. En kan likevel ikke se bort fra at tollerne ikke helt har lagt fra seg ”tollerblikket” ved utplukkingen av biler – vi har i materialet ved samtlige overganger svært høge andeler som faktisk har handlet. Dette skulle i tilfelle overestimere den samlede grensehandelen.

Blant dem som fikk utlevert skjema til egenutfylling på et senere tidspunkt er frafallet vesentlig større – det er i alt 54% som har unnlatt å returnere skjemaet. I tråd med hva en kan forvente ved slike undersøkelser, tyder materialet på at det er dem som har vært mest opptatt av/interessert i temaet som også har fylt ut og returnert skjemaet (jfr Ericsson 1999; Mordal 1989). Det kan også ha ført til at beløpene er høyere enn et helt reelt gjennomsnitt fra denne delen av materialet ville vise, men dette drøfter vi nærmere nedenfor. Enkelte har nok oppfattet spørsmålene om handel av kvotevarer som ”moderat truende” ved direkte intervju. På de egenutfylte skjemaene er neppe dette tilfelle. Her kunne informantene være helt sikre på at de svarte under fullstendig anonymitet, de fikk skjemaet utlevert uten identifikasjonsmulighet i det hele tatt – i motsetning til de tilfeller der skjemaer blir sendt i posten, og puring kommer selv om anonymitet utloves. Dette er for øvrig en av årsakene til at svarprosenten er forholdsvis lav – det har ikke vært mulig å gjennomføre purringer.

2.4. Formål med reisen og handletilbøyelighet - grunnlag for oppblåsing av resultater

Det er både en større andel handlende og en større andel på handletur i den delen av materialet som er basert på egenutfylling enn i intervjumaterialet. Det gjelder for samtlige fire grenseoverganger, om enn mindre utpreget på

⁵ På Magnor fantes ikke tilgang til egnet intervjusted under tak.

Tab. 2.8. Handletilbøyelighet etter formål med reisen, grenseovergang og innsamlingsmetode. Prosent handlende.

Formål med reisen	Svinesund:		Ørje:		Magnor:		Teveldal:	
	Inter- vju	Egen- utfyll.	Inter- vju	Egen- utfyll.	Inter- vju	Egen- utfyll.	Inter- vju	Egen- utfyll.
I alt	93	96	87	97	89	96	90	92
Dagstur: handel	98*	100	100	100	100	100	100	100
Dagstur: utflukt, besøk hos slekt/venner/hytta ol.	74	81	58	88	69	75	82	82
Ferietur m. overnatting	83	93	84	93	(56)	95	84	87
Arbeids-/forretningsreise med el. uten overnatting	73	75	50	85	(60)	(81)	(71)	(78)
(n)	575	994	224	511	145	461	213	222

* Noen av dem som dro på handletur lot være å handle pga køer.

Tab. 2..9 Handletilbøyelighet etter grenseovergang og sesong. Prosent "handlende biler".

Sesong	Svine- sund	Ørje	Magnor	Teveldal
Januar-april	96	95	94	82
Mai-september	91	79	84	92
Oktober-desember	94	87	94	94
I alt	93	88	89	89
(n)	575	224	145	213

Svinesund. Dette skyldes imidlertid at det der er en høy andel av de reisende på handletur også i intervjumaterialet. (Jfr. tab. 2.7.)

Det er sannsynligvis et uttrykk for at trafikken over Svinesund faktisk er svært innkjøpsorientert. Dette bekreftes også av den tidligere refererte rapporten utarbeidd av Statens Vegvesen/Vägverket, der en registrerte at *"inköpsresor från Norge till Sverige är den största resandekategorin och omfattar 59% av alla resor."* (s. 19)⁶. Det er 59% av trafikken mellom kl. 6.30 og kl. 21.30 en vanlig hverdag. Over 90% av den da registrerte innkjøpstrafikken foregikk imidlertid i tidsrommet mellom kl. 11.00 og kl. 20.00, og blir da enda mer dominerende i den perioden⁷. Selv om disse tallene ikke er direkte sammenliknbare med våre, gir størrelsesorden og retningen på avviket grunn til å tro, at vår andel innkjøps- trafikk på tre fjerdedeler av trafikken over året og konsentrert til dagtid, er et rimelig resultat. Størrelsesorden på resultatene fra Opinions Svenskehandels- barometer 2000 over hovedformålet med turen til Sverige styrker dette inn- trykket, men heller ikke disse tallene kan sammenliknes direkte. (Opinion 2000)

Fordelingen av trafikken etter reisens formål vil være en svært viktig variabel for å anslå den samlede grensehandelen, fordi det er store forskjeller i handle- tilbøyeligheten avhengig av formålet med turen over grensa. Innkjøpstrafikken er, naturlig nok, 100% handleorientert. Men i de øvrige gruppene varierer handle- tilbøyeligheten "bare" mellom 65 og 80%. Dvs. at selv om mange handler med seg varer fra Sverige når man først er der, er det også mellom 20% og 35% av dem som ikke er på handletur som *ikke* tar med seg varer tilbake. Det er altså ikke selve handelen som trekker disse folkene over grensa. Det er likevel svært mange som handler, samlet har rundt 90% handlet med seg varer uavhengig av motivet for turen. (Jfr. tab. 2.8) Dette blir godt anskueliggjort av tallene fra Teveldal, der "kun" halvparten er på handletur, men 90% likevel har handlet varer i Sverige til bruk i Norge.

I tillegg til at det er variasjoner i handletilbøyeligheten mellom ulike reisende- grupper er det også forholdsvis store variasjoner i hvor stor andel som handler etter hvilken tid på året en studerer. Det betyr at en må vekte materialet etter hvor stor andelen handlende er til forskjellige tidspunkter. Som vi har sett ovenfor er det i enkelte grupper forholdsvis store forskjeller i hvor mange som faktisk har handlet varer etter innsamlingsmetode. Når det gjelder resultater som reisens formål, andel handlet, bosted, osv. har vi basert oss på fordelingene fra intervjumaterialet, da dette gir bedre reliabilitet på disse fordelingene. (Jfr. Ericsson 1999) I tab. 2.9 ser vi de sesongvise variasjonene i handletilbøyelig- heten mellom de forskjellige grenseovergangene. En kan, i parentes bemerket, godt se at det ved Teveldal er mye vinterturisme, mens det ved Magnor og Ørje er mest sommerturisme.

⁶ Dette betyr nødvendigvis ikke at de resterende ikke har med seg varer tilbake over grensa, men blant dem er ikke innkjøpene selve motivet for turen/reisen.

⁷ Vi har lagt til 5% av totalomsetningen på Svinesund for å veie opp for dette.

Tab. 2.10: Personbiltrafikk etter retning, tidspunkt på dagen, nasjonalitet, handletilbøyelighet og passeringssted. År 2000.

Sted	Personbiler:			Norskregistrerte biler, mot N.:	
	ÅDT begge retninger	ÅDT retning mot Norge	ÅDT, mot N. kl1100-2000	ÅDT, kl. 1100-2000	ÅDT, handlende
Svinesund	12.115	6.145	4.856	4.205	3.903
Ørje	2.966	1.484	1.067	779	660
Magnor	4.078	2.196	1.672	1.383	1.235
Teveldal	632	316	260	189	168

Kilder: Statens Vegvesen Østfold, Hedmark og Nord-Trøndelag, TØI

Tab. 2.11: Personbiltrafikk begge retninger på svensk side ved Svinesund. År 1999.

Tellepunkt	Årsdøgntrafikk	Sommerdøgntraf.	Vinterdøgntraf.
Svinesund	10.512	14.401	8.725
Skee	3.284	5.615	2.266
Frafall	7.228	8.786	6.459
%	69%	61%	75%

Kilde: Vägverket Konsult Trafik, Borlänge

Dette er det grunnlaget for anslå hvor mange "handlende biler" som hver dag passerer grensa inn i Norge. Estimerer for nasjonalitetsfordelingen (norske og utenlandske biler) som vi har brukt, stammer fra anslag som TØI har laget. TØI gjør sine anslag for å få fram andelen utenlandske biler *ut* av Norge, og beregner denne andelen månedsvis. Vi har derfor forutsatt at andelen utenlandske biler inn i Norge er like stor som den ut hver måned. Vi har også forutsatt at utenlandstrafikken inn i Norge er jamnt fordelt over døgnet og over uka.

Vi har altså anslått "andelen handlende biler" fra sesongtallene for handletilbøyelighet⁸. Utvalgsplanen er lagt for å ta hensyn til variasjoner over ukedager og tider på dagen, slik at disse skulle være dekket i utgangspunktet.

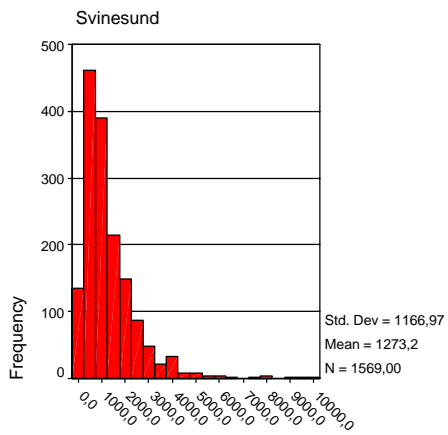
I tabell 2.10 har vi, i tillegg til de beregninger en må gjøre for å separere trafikken i ulike retninger, på ulike tidspunkter og etter nasjonalitet (i tabell 2.3.), gjort enda en reduksjon, nemlig de bilene der ingen handler. Av utgangstallet (ÅDT for personbiler i alt), sitter vi da igjen med en noe forskjellig andel "handlende biler" på de ulike overgangene. Selv om det kan knyttes usikkerhet til disse beregningene, er resultatet ikke urimelig i den forstand at den største andelen handletrafikk kan registreres på Svinesund og Magnor. Der sitter en igjen med om lag en knapp tredjedel av den samlede personbiltrafikken. Ved Ørje har en minst andel handletrafikk – om lag en femtedel – mens andelen ved Teveldal er ca en fjerdedel. (Jfr. tab. 2.10.)

Både ved Svinesund og Magnor er det et kundegrunnlag av en viss størrelse i rimelig nærhet på norsk side, mens bosettingen er mer griskendt både ved Teveldal og Ørje. Det viser jo trafikktallene allerede i utgangspunktet, og det blir altså ytterligere bekreftet ser vi utelukkende på handletrafikken.

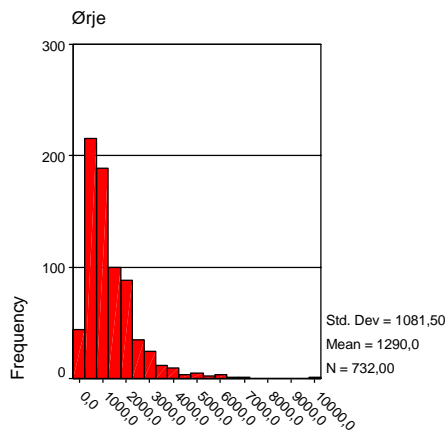
At biltrafikken over Svinesund er svært handleorientert bekreftes også av trafikktellinger på svensk side av grensa. Vägverket har et tellepunkt før (når en kommer fra Norge) avkjørselen til "marknaden" ved Svinesund og et tellepunkt ved Skee (på E6 sør for den nordre avkjørselen til Strömstad). Det betyr at all handletrafikk til handelsområdet på Svinesund, Nordby og til Strömstad blir talt på det første tellepunktet, men ikke på det andre. Frafallet mellom de to punktene er på 70% basert på årssnitt, og hele 75% beregnet på vinterdøgntrafikken. I Skee tettsted bor om lag 2.500 innbyggere, slik at tallene der omfatter også lokaltrafikk, men den lar seg ikke separere fra disse tallene. (Jfr. tab. 2.11.)

⁸ Se vedlegg II.2. for formler for utregning, pkt 1.

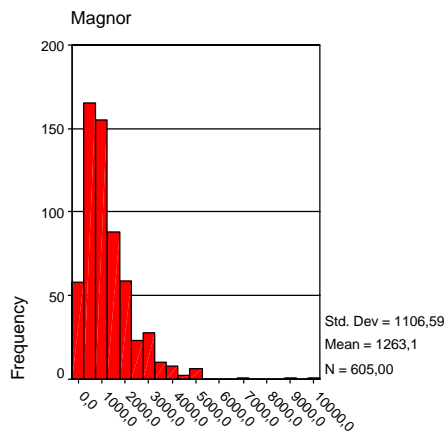
Fig. 2.2. Fordeling av totalbeløpene handlet for etter grenseovergang for de som har handlet. Histogram.



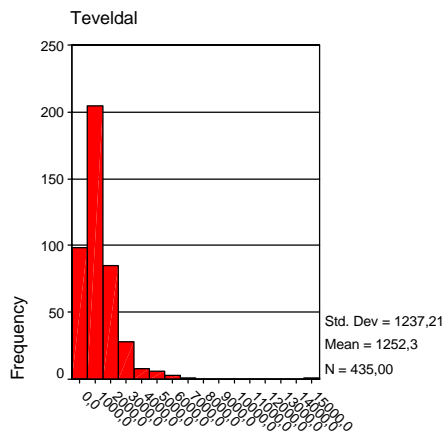
Handlet for i alt på denne turen? Kr.



Handlet for i alt på denne turen? Kr.



Handlet for i alt på denne turen? Kr.



Handlet for i alt på denne turen? Kr.

2.5. **Forholdet mellom innkjøpsenheter, personer og biler samt median og gjennomsnitt**

Utvalgsmetoden som vi har brukt er i prinsippet to-trinns, der biler er trukket i første trinn og innkjøpsenheter⁹ i andre, forutsetter at alle i bilen har handlet like mye selv om de tilhører ulike innkjøpsenheter. Ved våre overganger er det slik at for 93%¹⁰ eller 94%¹¹ av enhetene er det ikke forskjell mellom antall personer i bilen og i innkjøpsenheten. Det betyr at i realiteten er en slik forutsetning av liten betydning for usikkerheten knyttet til totaltallene. I oppblåsingen har vi brukt antall personbiler som enhet.

Tallmaterialets målenivå isolert sett tilsier at sentraltendensen skal måles med gjennomsnitt. Nå er det imidlertid slik at samtlige beløpsfordelinger er skjeve. Det betyr at de aller fleste har handlet for ”små” beløp, men at enkelte få handler for store beløp. I fig. 2.2. ser vi at denne skjevheten er den samme ved samtlige overganger. For eksempel i Teveldal påvirker den ene enheten som har handlet for kr. 15.000,- gjennomsnittet med over 150,-, og dette er et problem ved små utvalg.¹² For å få et materiale som ikke er så følsomt for disse få høye verdiene burde en egentlig ha brukt medianverdien som mål på sentraltendensen. (Jfr. eks.vis Hellevik 1977 for diskusjon om bruk av forskjellige mål på sentraltendens.)

Vi har likevel valgt å bruke gjennomsnittstall til oppblåsingene, og stort sett presenterer vi tall basert både på intervjuene, og de egenutfylte skjemaene. (Se også tab. 14 lengre fram) På denne måten får en et estimat for grensene for grensehandelen, og en avgrensning av grensehandelen framfor alt oppover. Det bekreftes også ved sammenlikning av grensehandelstallene med omsetningstall på svensk side (jfr. kap.4). En får en lav (basert på intervju) og høy (basert på egenutfylling) avgrensning basert på et høyt anslag (gjennomsnitt). Anslaget basert på intervju ser vi som et minimumsanslag og det som er basert på egenutfylling som et maksimumsanslag.

I tab 2.12 har vi satt opp forskjellen mellom disse to målene median og gjennomsnitt, og tallene bekrefter histogrammene: gjennomsnittet er ikke et godt mål på sentraltendensen i materialet. Bekrefter det gjør også standardavvikene, som i mange tilfeller er nesten like store som gjennomsnittene. I vedlegg II.3. har vi vist resultatene ut fra medianberegninger.

⁹ En innkjøpsenhet tilsvarer ofte en husholdning, og utgjør dem som ”handler sammen”.

¹⁰ Svinesund, Ørje og Magnor.

¹¹ Teveldal

¹² Problemene ved slike fordelinger drøftes også av Det danske skatteministeriet i sin rapport om grensehandel (SKM 2000).

Tab. 2.12: Forskjeller i totalt beløp handlet for på denne turen pr bil mellom gjennomsnittsverdi og medianverdi etter grenseovergang og innsamlingsmetode. Biler som har handlet. Kr.

Grenseovergang	Innsamlingsmetode:				Ant. enheter (n)
	intervju	s*	egenutf.	s*	
Svinesund, <i>differanse</i>	178		443		(1569)
. gjennomsnitt	978	835	1443	1291	
. median	800		1000		
Ørje, <i>differanse</i>	126		306		(731)
. gjennomsnitt	1026	895	1406	1135	
. median	900		1100		
Magnor, <i>differanse</i>	160		358		(605)
. gjennomsnitt	960	767	1358	1178	
. median	800		1000		
Tevelidal, <i>differanse</i>	185		508		(435)
. gjennomsnitt	985	732	1508	1535	
. median	800		1000		

* standardavvik

3. Hovedresultater

3.1. Personbilbasert grensehandel over land

3.1.1. Handel i alt og etter varegrupper

I det tidsrommet på dagen vi har sett på er altså trafikken på disse grenseovergangene svært handleorientert, bortsett fra ved Teveldal der "kun" halvparten av personbilene er på handletur til Sverige. Ved de tre sørlige overgangene er mellom to trededeler og tre fjerdedeler av personbiltrafikken rent handlemotivert, og framfor alt over Svinesund. Der er den samlede trafikken også stor, slik at dette er den absolutt dominerende grensehandelsovergangen. Trafikkmessig står Svinesund for om lag to tredjedeler av de handlende bilene i året. Eller for å si det slik: mens "bare" 50% av den samlede trafikken går over Svinesund, så går ca 65% av handletrafikken samme sted.

Innholdet i grenshandelen er imidlertid ikke svært forskjellig fra det ene stedet til det andre¹³. Kjøttvarer er den enkeltgruppa av varer som flest folk handler med seg, om lag tre fjerdedeler oppgir de tar med seg kjøtt. Da inngår både svinekjøtt, fjørfe og andre kjøttvarer, men totalandelen er trolig sikrere enn fordelingen på ulike kjøttyper. En kan likevel merke seg at det også er vanlig å kjøpe andre kjøttvarer enn svinekjøtt og fjørfe¹⁴.

Tobakksvarer er en viktig grensehandelsvare, særlig blant dem som handler i Storlien. Blant dem som handler i Svinesund/Strömstad er det en større andel som handler dagligvarer generelt på bekostning av tobakksandelen, enn blant dem som drar på handel ved de andre overgangene. Dette skyldes at der trafikken er mindre, blir kvotevarene, som tobakk og alkohol, mer framtrepende i materialet. Dessuten er tilbudet på dagligvaresektoren, særlig det som er rettet mot grenshandelen, etter hvert blitt stort og mer allsidig både på Svinesund og Nordby (som er de to spesialiserte grensehandelsstedene i Strömstad kommune), der det ble åpnet flere nye butikker begge steder i 1999. Dette har påvirket både størrelsen på omsetningen og innholdet i grensehandelskurven.

Vin og brennevin er det ikke så stor andel som tar med seg, særlig ikke over Svinesund. Det er igjen et utslag av at a) handletrafikken og tilbudet på Svinesund og Nordby, er stor, og b) at en må helt til Strömstad sentrum (25 km fra grensa) skal en få handlet vin/brennevin. Av de reisende over Magnor er det derimot flere som har med seg både vin og sprit, enn ved de øvrige overgangene. Det blir også understreket av at omsetningen ved Systembolaget i Charlottenberg er svært stor i forhold til stedets størrelse. Den store omsetningen der skyldes også at systembolaget i Charlottenberg er selvbetjent, som i seg selv øker omsetningen.

¹³ Med ett unntak: på Storlien blir det i svært liten grad kjøpt fjørfekjøtt eller -produkter.

¹⁴ Her kan det imidlertid også ligge uklårheter i forhold til respondentenes oppdeling av kjøttvarer i forskjellige typer kjøtt (jfr. også Ericsson 1999).

Tab. 3.1. Andel som har handlet varer etter grenseovergang og varegruppe. Prosent av biler der noen har handlet.

Varegruppe kjøpt	Svinesund	Ørje	Magnor	Teveldal	
Andel som har kjøpt noe i alt	93	87	89	89	
Sprit, vin eller øl	41	50	54	53	
- herav sprit	9	17	28	21	
- herav vin	16	25	38	27	
- herav øl	34	37	31	39	
Tobakksvarer	53	63	59	69	
- herav sigaretter	37	44	38	40	
- herav røyketobakk	24	31	28	34	
- herav snus eller skrå	7	7	11	26	
Svinekjøtt, fjørfe eller andre kjøttvarer	77	79	72	70	
- herav svinekjøtt	50	58	51	46	
- herav kylling, kalkun	35	30	28	7	
- herav andre kjøttvarer	61	62	48	53	
Brus eller sjokolade, drops, godis	67	62	55	68	
- herav brus, mineralvann	45	41	36	49	
- herav sjokolade, drops, godterier	52	48	41	49	
Andre dagligvarer	64	58	53	51	
Drivstoff eller bilrekvisita/-rep.	22	27	29	33	
- herav bensin	17	19	20	23	
- herav diesel	5	6	8	10	
- herav rekvisita/reparasjoner	1	3	2	1	
Kapitalvarer	6	3	6	1	
- herav brunevarer	4	2	3	0	
- herav vitevarer	1	1	1	0	
- herav møbler/innbo	1	1	2	1	
Barneutstyr eller tekstilvarer	12	12	14	9	
- herav barneutstyr eller leketøy	5	5	5	4	
- herav bekledning eller tekstil	8	9	10	6	
Fyrverkeri eller andre varer	17	16	15	11	
- herav fyrverkeri	1	1	1	2	
- herav andre varer	17	16	15	10	
	Basis (n)	(1 569)	(735)	(606)	(435)

Brus og godterier er også viktige varer i grensehandelen.

Da har vi fått med oss de vesentlige varegruppene i grensehandelen. Drivstoff er ikke utpreget grensehandelsvare, heller ikke kapitalvarer, fyrverkeri, barneutstyr eller klær sammenliknet med kjøtt, kolonial, tobakk, alkohol, brus og godteri. Det er forholdsvis mange som har oppgitt ”andre varer”. De som har oppgitt hva dette gjelder, har nevnt apotekvarer, helse(kost)artikler, glutenfrie varer, diverse sports- og hobbyutstyr. Den store andelen kan også skyldes usikkerhet om kategoriseringen i de forgrupperte gruppene, men mange har altså ikke spesifisert hva dette er. (Jfr tab. 3.1.)

Når vi nå har sagt noe om andelen som har kjøpt respektive varegruppe, har vi også sagt noe om i hvilke bransjer de fleste pengene legges igjen. Den totale grensehandelen er jo selvsagt en funksjon *både* av hvor mange som handler varer fra ulike bransjer og hvor mye de handler for. I de varegruppene der det er få som handler, må disse personene legge igjen svært mange penger for å veie opp for de bransjene der mange handler.

I oppblåsingen av materialet fordelt på bransjer, har vi valgt å bruke ”andel kjøpt” i respektive varegruppe, for å beregne i hvor mange biler noen faktisk har brukt penger på varen. Deretter er dette antallet biler multiplisert med gjennomsnittsbeløpet¹⁵ for dem som har handlet i hver gruppe. Vi har beregnet handelen både ved hjelp av intervjutallene og ved hjelp av egenutfyllingstallene, der intervjumaterialet representerer noe nær en nedre grense og egenutfyllingsmaterialet avgrenser grensehandelen oppover. På den måten har en fått et intervall som ser ut til å ”gjerd inn” størrelsesorden på grensehandelen forholdsvis bra¹⁶.

I tab. 3.2. har vi satt opp resultatene fra forskjellige måter å beregne den samlede personbilbaserte grensehandelen på. Fordi, i tillegg til at resultatene basert på hvert enkelt av de to utvalgene blir forskjellige, er det forskjeller dersom vi bruker det samlede, totale handlebeløpet som folk har oppgitt eller det beløpet en får når en summerer de beløpene som er oppgitt på de enkelte delposter.¹⁷

Som det framgår av spørreskjemaene (vedlegg III.1.) har vi spurt forholdsvis detaljert om hva folk handler i Sverige. Listen er detaljert når det gjelder varegrupper, og for mange av gruppene spør vi både om hvor mye man har kjøpt (mengde) og hvor stort beløp man har kjøpt for. Erfaringene fra forprosjektet (jfr. Ericsson 1999), der det viste seg vanskelig å få både beløp og mengde på delpostene, særlig ved intervjuene, står fortsatt ved lag. Det betyr det er flere som har oppgitt hvor mange penger man i alt har handlet for, enn som også har

¹⁵ Der materialet har tillatt det, har vi brukt gjennomsnittet for intervjuer for å estimere totaltallet for intervjuer, og gjennomsnittet for egenutfylte skjemaer for å estimere totaltallet for de egenutfylte skjemaene. I de tilfellene hvor materialet har vært for lite for en slik oppdeling har vi brukt gjennomsnittet for begge utvalgene samlet.

¹⁶ Med ”forholdsvis bra” mener vi at størrelsesorden i alt ikke er urimelig i forhold til den registrerte omsetningen på svensk side. Fordelt geografisk viser imidlertid disse tallene at estimatene kan være litt høye.

¹⁷ Se vedlegg for formeler for utregning av beløpene, pkt. 2 og 3.

Tab. 3.2. Forskjeller i estimatene av den bilbaserte grensehandelen etter innsamlingsmetode og mål på sentraltendens. Mill. kr. (NOK)

Estimater basert på	Intervju ("min")	Egenutfylling ("maks")

Gjennomsnittstall og		
- oppgitte totalbeløp	2.109	3.080
- summerte delposter	2.252	2.912
Mediantall og		
- oppgitte totalbeløp	1.756	2.374
- summerte delposter	1.671	2.177

Tab. 3.3. Fordeling av grensehandelsestimatene av den bilbaserte grensehandelen over land. Mill. kr. (NOK) basert på gjennomsnitt.

Grensehandels- overgang	Intervju ("min")	Egenutfylling ("maks")

I alt:		
- oppgitte totalbeløp	2.109	3.080
- summerte delposter	2.252	2.912
Svinesund:		
- oppgitte totalbeløp	1.372	2.046
- summerte delposter	1.418	1.966
Ørje:		
- oppgitte totalbeløp	245	341
- summerte delposter	262	327
Magnor:		
- oppgitte totalbeløp	432	603
- summerte delposter	509	575
Teveldal:		
- oppgitte totalbeløp	60	90
- summerte delposter	62	89

fordelt dette totalbeløpet på delposter. Det har vist seg vanskeligere å få fordelt beløpet under intervjuene - der mangler fordelingen for over halvparten. På de egenutfylte skjemaene mangler fordelingen av totalbeløpet på delposter på om lag 25%.

Dessuten er det, der beløpet faktisk er fordelt, enkelte tilfeller der summeringen av beløpene i delpostene avviker fra det totalbeløpet som er oppgitt. Dette forekommer på 35% av de egenutfylte skjemaene og i 25% av intervjuene. Det tilsvarer rundt halvparten av alle skjemaer der beløpene også er fordelt på delposter i begge utvalgene. Avvikene er imidlertid forholdsvis små, og det er bare rundt 15% som avviker med pluss/minus 10% eller mer fra totalbeløpet.

Nok om det, det betyr bare at det samlede anslaget for grensehandelen vil bli litt forskjellig avhengig av om man bruker totalbeløpet (som flest har oppgitt) eller delbeløpene. Ved fordelinger av grensehandelen på varegrupper eller bransjer, må en likevel ta utgangspunkt i de summerte delpostene. (Jfr. tab. 3.2.)

Den bilbaserte grensehandelen over land med Sverige kan altså estimeres til å være inntil 3,1 mrd. norske kroner. Fordelt på grenseovergang er selvsagt Svinesund den dominerende, med om lag to tredjedeler (ca 2 mrd). (Jfr. tab. 3.3.)

Fordelingen på de enkelte varegrupper er klar: *beløpsmessig* utgjør tobakkvarer, kjøttvarer og andre dagligvarer til sammen ca to tredjedeler av handelen uansett overgang. Tobakkvarer og kjøtt er største enkeltposter med om lag 20% hver, dernest kommer ”andre dagligvarer” med 16% av verdien. Både kjøtt og andre dagligvarer er jo forholdsvis romslige varegrupper, og særlig andre dagligvarer er en sekkepost etter at kjøttet er fordelt. Det er dermed ikke uventet at dette er store varegrupper. I de senere åra har også butikktilbudet på svensk side, særlig ved Svinesund, blitt mer bredt og allsidig orientert enn det var, og dette påvirker selvsagt sammensetningen på grensehandelen. Det er imidlertid grunn til å merke seg at brus/ mineralvann og godterier (”lösgodis”) i seg selv utgjør en så vidt stor andel som i underkant av 10%. (Jfr tab. 3.4. på neste side) En finere varegruppefordeling av handleverdiene er vist i vedlegg III.2.

3.1.2. Nærmere om handel med kvotevarer

Vi har sett litt nærmere på oppgavene over handelen med kvotevarene. Ikke bare fordi det i seg selv er interessant, men rapporteringen der kan gi oss ytterligere indikasjoner på materialets reliabilitet. At grensehandelen nå blir estimert så ”lavt” kunne jo skyldes underrapportering, og særlig da av de varene det er innførselsrestriksjoner på. Vi går derfor litt nærmere inn på varene innenfor tobakk, alkohol og kjøtt.

Tab. 3.4. Den bilbaserte grensehandelens fordeling på varegruppe etter grenseovergang og innsamlingsmetode (min-maks). Prosent.

Varegruppe	Svinesund:		Ørje:		Magnor:		Teveldal:		I alt	
	Intervju	Egenutf.	Intervju	Egenutf.	Intervju	Egenutf.	Intervju	Egenutf.	Intervju	Egenutf.
Vin og sprit	7	8	10	12	15	17	17	15	9	9
Vin, sprit og øl	10	10	13	14	17	19	20	18	12	11
Tobakksvarer	24	19	28	25	27	22	30	31	26	21
Kjøttvarer	19	20	19	19	17	17	12	11	18	20
Brus og godis	11	9	10	8	7	7	10	8	10	8
Andre dagligvarer	18	17	16	13	10	12	8	11	16	16
Drivstoff/bilrep./-rekv.	5	8	5	11	6	10	12	10	6	9
Kapitalvarer	5	3	3	1	3	3	3	0	4	3
Barneutstyr/klær/tekstil	4	6	4	5	8	6	4	5	5	6
Fyrverkeri/andre varer	3	7	3	4	5	5	3	5	3	7
I alt, prosent	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
I alt, mill.kr.	1 418	1 966	262	327	509	575	62	89	2 252	2 912
Mill.kr ex drivstoff	1 340	1 804	249	292	479	520	55	80	2 124	2 652

Tab. 3.5. Grensepasserende etter kvoteovertredelser og grenseovergang. Prosent av samtlige.

Kvotoovertredelse	Svinesund	Ørje	Magnor	Teveldal
Ingen overtredelse	75	76	76	83
Overtrådt kvoten for én av varegruppene	22	19	20	15
- av dette kjøtt	14	9	9	4
- av dette tobakk	3	3	4	5
- av dette vin/sprit	4	7	7	6
Overtrådt kvoten for flere varegrupper	3	5	4	2

I alt er det 83% over Teveldal og 75% over de øvrige grenseovergangene som *ikke* har tatt med seg varer utover de tillatte kvotene. De fleste sier altså de holder seg innenfor kvotebegrensningene. Ytterligere en femtedel har overtrådt kvotebestemmelsene for *en* av disse tre varegruppene, og der er kjøttvarer den helt dominerende gruppa. Mellom 85% og 89% (avhengig av overgang) har *enten* holdt seg helt til kvoten, *eller* overtrådt den *kun* i forhold til kjøttvarer. (Jfr. tab. 3.5.) Det er altså få som sier de tar med varer utover de gjeldende kvoter når det gjelder tobakk og alkohol.

Når det gjelder kjøtt er det flere som lar seg friste, men likevel ikke ”mer” enn knappe 20% på Svinesund, som den største. Av dem som har med seg kjøttvarer utover kvota, har ca halvparten¹⁸ 4 kg eller mindre i alt pr. person.

Disse tallene indikerer to ting: det ene at som følge av at handleaspektet ikke er så dominerende ved Teveldal som ved de tre andre stedene, så er heller ikke kjøtthandelen der så stor. Bidragende årsak kan være tilbudet, det skal svært mye til å matche det samlede tilbudet av kjøttvarer ved Svinesund. Det andre er, at en andel på 20% som overskrider kvotebegrensningene er relativt stor¹⁹, sammenliknet med de tall som kom fram ved Tollvesenets storkontroll i nov 2000. Da ble fangsten på 9%²⁰. Tallene stemmer imidlertid godt overens med en undersøkelse gjennomført av Toll- og avgiftsdirektoratet i 1999 (Mellbye 1999). Der oppga 23% av de som reiste med bil at de hadde med seg ”varer utover det som er tillatt å bringe inn i Norge toll- og avgiftsfritt” (Mellbye 1999:16).

Dette tyder på at materialet vårt også inneholder dem som ikke så strengt holder seg til kvotene av de kvotebegrensede varene, og dermed ikke underslår handelen til dem som tar med seg for mye. At vi har en større andel enn den Tollvesenet registrerte i sin kontroll, kan være med på å bekrefte den observasjonen at ”storhandlerne” har vært mest opptatt av å svare på denne undersøkelsen, og at kun å basere seg på tallene fra egenutfylling gir for høge tall.

3.1.3. Handel etter formål med turen

Det er relevant kunnskap å få vite noe om hvor mye av grensehandelen som er rent handlemotivert, dvs. dem som drar på grensehandel utelukkende for å handle. Formålet med Sverigeturen til dem som handler vil i stor grad være avgjørende for hvor ”styrbar” denne handelen er. Hvis for eksempel en stor del av handelen ble foretatt i forbindelse med ferieturer eller forretnings-

¹⁸ 42% på Svinesund, 44% på Ørje, 48% på Magnor og 54% i Teveldal

¹⁹ Selv om forholdsvis mange av disse ikke har mer enn inntill ett kg kjøtt pr. pers for mye.

²⁰ Vi har definert kvoteovertredelse for kjøttvarer fra 3,01 kg pr. person, men det er vanskelig å beregne kjøttmengden helt nøyaktig ved en tollkontroll, og det er da rimelig at dette tallet er mindre. Grensene for overtrødelse av de øvrige kvotebegrensede varene er også satt nøyaktig på grensa.

**Tab. 3.6. Grensehandel etter hovedformål med turen og grenseovergang.
Mill. kr. NOK**

Formål	I alt		Svinesund:		Ørje:		Magnor:		Teveldal:	
	Mill.kr.	%	mill.kr.	%	mill.kr.	%	mill.kr.	%	mill.kr.	%
I alt	3 062	100	2 041	100	338	100	589	100	94	100
Dagstur handel	2 420	79	1 645	81	258	76	471	80	46	49
Annen dagstur	239	8	155	8	31	9	43	7	11	11
Ferietur (Norge eller Sverige)	306	10	177	9	39	12	61	10	30	32
Arbeids-/forretningsreise (med/uten overnatting)	97	3	64	3	11	3	15	3	8	8
Basis (n)	(1.157)		(575)		(224)		(145)		(213)	

Tab. 3.7. Bilbasert grensehandel over land samlet ved de fire overgangene etter de handlendes bosted. Mill. kr. NOK

Bosted	Mill. kroner:		
	- intervju ("min")	- egenutfylling ("maks")	% egenutf.
I alt	2 143	3 089	100
Østfold	790	1 090	35
Akershus	463	592	19
Oslo	350	462	15
Hedmark	100	182	6
Andre steder	439	763	25

reiser, er det trolig helt andre tiltak enn prisreduksjoner på matvarer i Norge som er avgjørende for størrelsen på grensehandelen.

Vi har beregnet grensehandelen ved de fire overgangene etter hvilket formål man hadde med denne turen til Sverige. Resultatene her bekrefter det bildet vi allerede har fått av grensehandelen: det er særlig ved Svinesund, Magnor og Ørje at handelsaspektet er dominerende. Ved disse tre overgangene utgjør den rent handlemotiverte grensehandelen rundt 80% av samlet grensehandel over disse overgangene. Over Teveldal utgjør denne "bare" 50%, mens en tredjedel av den bilbaserte grensehandelen der blir foretatt i forbindelse med ferieturer. (Jfr. tab. 3.6.)

3.1.4. Handel etter kundenes bosted

Tidligere norske grensehandelsundersøkelst (Grooss og Holt 1997; Opinion 2000) har klarlagt at de norske kundene i Sverige ikke bare kom fra de grensenære strøkene, det var også mange som var bosatt andre steder, særlig Oslo/Akershus. Den gang var hovedvekten lagt på strukturen og forbrukervaner, slik at det ikke ble gjennomført beregninger over hvor mye av handelen som kunne tilbakeføres til ulike kundegenererende områder i Norge.

Denne gangen har vi imidlertid beregnet hvilke områder i Norge som genererer grensehandelen. Østfold er det mest "utsatte" fylket, som tett befolket og med grense til to av de store grensehandelskommunene i Sverige. Av den samlede bilbaserte grensehandelen på 3,1 mrd. handler østfoldinger for 35%, det gjør også bosatte i Oslo/Akershus samlet. Østfold, Oslo og Akershus står altså til sammen for 70% av grensehandelen. (Jfr. tab. 3.7.) Dette er jo også folkrike fylker, og avstanden fra Oslo er omtrent like lang til alle de tre grensehandelsdestinasjonene i sør. Oslofolk står følgelig for handel på alle tre stedene, men mest (i kroner) over Svinesund.

Man kan også merke seg at dem som bor nært opp til grensa handler for mindre beløp enn dem som har lengre veg å kjøre. For eksempel står haldenserne for 22% av de handlende bilene over Svinesund, men bare 13% av handelen – tilsvarende utgjør trondheimerne 35% av handletrafikken over Teveldal, men står for 45% av handelen. (Jfr. tab 3.8.)

Østfold, Akershus og Oslo står altså for mellom to tredjedeler og tre fjerdedeler av den bilbaserte grensehandelen. Dette er imidlertid, som sagt, folkerike områder i forholdsvis kort avstand fra grensa, og det gjenspeiler seg også i fordelingen av grensehandlende. Ytterligere en måte å måle størrelsen på grensehandelen på er derfor å se den i forhold til detaljhandelsomsetningen i Norge og/eller enkelte områder i Norge.

Tab. 3.8. Grensehandel etter grenseovergang, kundenes bostedskommune og innsamlingsmetode. Mill.kr. NOK

Overgang/bosted	Mill. kr.:		Prosent av:	
	intervju ("min.")	egenutfyll. ("maks.")	- handel	- biltrafikk
I alt:	2 143	3 089		
<i>Svinesund:</i>	1 416	2 039	100 %	100 %
Halden	176	262	13 %	22 %
Sarpsborg	164	227	11 %	15 %
Fredrikstad	206	235	12 %	14 %
Østfold for øvrig	152	229	11 %	11 %
Akershus	233	301	15 %	12 %
Oslo	232	329	16 %	12 %
Vestfold/Telemark	106	178	9 %	6 %
Andre steder	147	277	14 %	9 %
<i>Ørje:</i>	255	338	100 %	100 %
Marker	13	31	9 %	15 %
Askim/Eidsberg	53	67	20 %	23 %
Østfold for øvrig	26	40	12 %	13 %
Akershus	62	92	27 %	23 %
Oslo	74	71	21 %	16 %
Andre steder	26	38	11 %	10 %
<i>Magnor:</i>	411	619	100 %	100 %
Eidskog	49	88	14 %	28 %
Kongsvinger	51	94	15 %	17 %
Oslo	44	62	10 %	7 %
Østfold/Akershus	168	199	32 %	26 %
Andre steder	100	177	29 %	21 %
<i>Teveldal:</i>	61	92	100 %	100 %
Meråker	7	11	12 %	19 %
Stjørdal	10	13	14 %	19 %
Trondheim	24	41	45 %	35 %
Andre steder	19	28	30 %	27 %

Tab. 3.9. Bilbasert grensehandel over land (2000) og samlet omsetning (1999) i detaljhandelen i grensehandelsfylkene. Mill.kr.

Bosted	Grensehan- del, egenut. ("maks")	Detaljhandel i alt:	
		mill.kr.	% grense- handel
I alt	3 089	255 584	1,2 %
Østfold	1 090	12 983	8,4 %
Akershus	592	26 948	2,2 %
Oslo	462	36 244	1,3 %
Hedmark	182	9 615	1,9 %

Kilde: NOS Varehandelsstatistikk 1999, Statistisk Sentralbyrå

Også denne måten å måle grensehandelen på bekrefter at Østfold er mest utsatt. Den grensehandelen som østfoldingene sto for i år 2000 utgjorde inntil 8% av den samlede detaljhandelsomsetningen i fylket. Det er den absolutt største andelen, men også i Akershus og Hedmark utgjør grensehandelen inntil 2% av omsetningen i fylket. På landsbasis er 3,1 mrd. i grensehandel litt over 1% av den samlede detaljhandelsomsetningen. (Jfr. tab. 3.9.)

3.2. *Bussbasert grensehandel*

3.2.1. *Busstrafikk over grensa*

Vi har også tatt sikte på å kartlegge den grensehandel som er mer organisert, framfor alt gjennom handlebusser. Det er flere aktører på denne arenaen, fra den enkelte (svenske) kjøpmann til transportører og turoperatører, via lag og organisasjoner, for å tegne opp noe av bildet.

Dette gjør det også meget vanskelig å få kartlagt populasjonen, og vi har ingen trafikktegninger å holde oss til. Vegvesenet teller riktignok også de lange kjøretøyene, men det er ikke mulig å skille ut busser fra lastebiler og trailere. Det er jo uten tvil godstransporten som er helt dominerende i den gruppa.

I Eda kommune har Eda Utveklings AB registreringer over det totale antallet busser som har passert grensa ved Morokulien (Magnor). I år 2000 var det i underkant av 10.000 busser. Trekker en fra de rutegående og deler på to for å få antallet inn til Norge, gjenstår det drøye 3.000 busser. (Jfr. tab. 3.10.) Det er ikke mulig å si hvor mange av dem som faktisk er handlebusser, og hvor mange som for eksempel er ordinære turistbusser, eller hvor mange som er norske. Dette tallet må nok forstås som et maksimumstall, det tilsvarer mellom 25 og 30 busser hver dag gjennom hele året.

Tollvesenet på Kongsvinger anslår 110 busser i uka over Magnor som krever kontroll inn i Norge, 5.700 busser i alt. Det inkluderer både rutetrafikk og turistbusstrafikk, i tillegg til de rene handlebussene. Begge disse anslagene virker svært høge, selv om en må trekke fra mange turistbusser sommerstid.

Ved de andre tre overgangene har vi helt andre tall (jfr. tab. 3.11.), og selv om ingen av disse er basert på ren statistikk, så er de i en helt annen størrelsesorden. Selv på Svinesund regner Tollvesenet ikke med mer enn 2-3 handlebusser pr dag som et gjennomsnitt over hele året. Det gir samlet 1.100 busser der.

I følge det svenske Tullverket ved Hån (på grensa ved Ørje), kan en regne med et gjennomsnitt av 50 norske handlebusser pr måned til Töcksfors og Årjäng, og noen flere i påske- og julemånedene. Det skulle tilsi om lag 600-700 norske handlebusser over Ørje pr år.

Tab. 3.10. Anslag over strukturen i busstrafikken over grensa ved Magnor i år 2000.

	Eda Utveckling	Tollvesenet
Antall busser passert grensa	9.738	5.720
Antall rutegående (min.)	3.536	1.924
Antall ikke-rutegående	6.202	3.796
Ikke-rutegående inn til Norge	3.101	3.796

Kilder: Eda Utveckling AB, Nettbuss Lillestrøm, Tollvesenet Kongsvinger

Tab. 3.11. Antall "kjente" busspasseringer ved grenseovergangene etter grenseovergang. Antall busser år 2000.

	Begge veger	Inn til Norge	Rutegående	Handlebusser*
Svinesund*	?	5.100	4.000	1.100
Ørje	8.900	4.450	3.850	650
Magnor	9.700	4.900	1.800	900
Teveldal	2.500	1.200	350	850
			10.000	3.500

* Alle tallene for handlebusser er anslått.

Kilder: Eda Utveckling AB, Nettbuss, Sjöfflebusser, Tullverket i Sverige, Tollvesenet i Norge

Tab. 3.12. Antall utleverte og besvarte skjemaer etter grenseovergang. Busspassasjerer.

	Utleverte	Besvarte	%
Svinesund	199	73	37
Ørje	106	36	34
Magnor	59	40	68
Teveldal	367	115	31
I alt	731	264	36

Ved Teveldal er det ett busselskap i Trondheim som har kjøringen til Konsum i Storlien. I hele år 2000 ble det fraktet om lag 28.000 passasjerer (ca 800-850 turer) på slike handleturer mellom Trondheim og Storlien. De kjører to turer om dagen unntatt mandager i "stille perioder", mer når det trengs (rekorden på en dag er visstnok sju busser). Turen er gratis for passasjerene, Konsum på Storlien står for transporten. Over denne grenseovergangen er det også ca 350 rutegående passeringer (mot Norge) i løpet av året.

Vi har dessuten hatt kontakt med diverse transportselskaper/turoperatører, der vi enten har sett annonser i avisa i løpet av året, eller blitt henvist til underveis. Vi har hatt kontakt med 9 selskaper av varierende størrelse, men de fleste sier de kjører forholdsvis sjelden, 10-12 ganger i året. En av de større sier de kjører ca 12-15 turer i uka i gjennomsnitt over hele året til Årjäng og Strömstad til sammen. Det tilsvarer 700-800 turer og ca 30.000 passasjerer.

Ut fra disse opplysningene over busstrafikken virker tallene for Magnor svært høge. Hvis vi antar at det går flere busser over Magnor enn over Ørje, men færre enn over Svinesund, kommer en til i størrelsesorden 900 handlebusser over Magnor. Da har vi samlet over disse fire overgangene 3.500 handlebusser. Selv om det faktisk skulle gå 3.000 handlebusser over Magnor, er den samlede handlebusstrafikken ikke mer enn 5.600 busser²¹.

3.2.2. *Busbasert handel etter varegruppe og pr. buss*

I tillegg til at det er vanskelig å få tall for populasjonen når det gjelder busser som passerer grensa, har det heller ikke vært mange busser å stanse. Det er ting som kan tyde på at busstrafikken ikke utgjør så svært stor andel sammenliknet med den handelen som foretas med hjelp av privatbilen. En grunn til at busstrafikken evt. har fått større oppmerksomhet enn den fortjener, kan være at både busser og busspassasjerer merkes godt i gatebildet på disse små stedene der grensehandelen foregår.

Materialet fra busstrafikken er ujamnt fordelt på overgangene: Teveldal er overrepresentert og Magnor underrepresentert. Flest skjemaer har vi altså fra Teveldal, men det er mulig at trafikken der er "mest systematisk", og slik lettest å fange opp. Det er i alle fall mindre hektisk trafikkmessig der. Til sammen har vi fått 263 utfylte skjemaer tilbake, det tilsvarer en samlet svarprosent på 36%. (Jfr. tab. 3.12.)

Det er kun to av alle busser (23 stk) som har vært på ferietur, ellers er samtlige dagsturer med framtreddende handlemotiv. Det er trolig mer et resultat av utvelgelsen av de bussene som er stanset enn et uttrykk for den reelle fordelingen. Frafallet er vanskelig å bedømme, men det registrert mange som faktisk har handlet. Handlebeløpene er ikke påfallende forskjellige fra dem som rapporte-

²¹ Det tilsvarer 15 handlebusser over grensa til Sverige hver dag gjennom hele året.

Tab. 3.13. Andel som har handlet varer etter grenseovergang og varegruppe. Prosent av busspassasjerene som har handlet respektive varegruppe.

Varegruppe kjøpt	I alt	Svinesund	Ørje Magnor	Teveldal	
Andel som har kjøpt noe i alt	95	85	86	97	99
Sprit, vin eller øl	67	61	77	84	61
- herav sprit	36	33	43	51	31
- herav vin	56	56	77	76	45
- herav øl	24	23	17	27	26
Tobakksvarer	65	49	68	55	76
- herav sigaretter	37	39	43	32	35
- herav røyketobakk	42	27	30	32	55
- herav snus eller skrå	3	0	3	8	3
Svine-, fjørfe eller andre kjøttvarer	82	88	68	89	80
- herav svinekjøtt	63	66	50	81	58
- herav kylling, kalkun	23	32	27	30	16
- herav andre kjøttvarer	59	63	47	19	63
Brus eller sjokolade, drops, godis	55	54	52	66	54
- herav brus, mineralvann	14	13	10	3	18
- herav "godis"	50	52	47	65	44
Andre dagligvarer	54	49	64	39	56
Kapitalvarer	0	0	0	0	0
- herav brunevarer	0	0	0	0	0
- herav vitevarer	0	0	0	0	0
- herav møbler/innbo	0	0	0	0	0
Barneutstyr eller tekstilvarer	5	6	13	3	3
- herav barneutstyr eller leketøy	1	3	0	0	1
- herav bekledning eller tekstil	4	3	13	3	2
Fyrverkeri eller andre vare	10	12	6	13	7
- herav fyrverkeri	0	0	0	0	0
- herav andre varer	10	13	7	13	7
Basis (n)	(263)	(62)	(31)	(38)	(114)

res på egenutfyllings skjemaene fra privatbilene, men busshandelen ligger i det høyere skiktet, et par tiere over personbilene. Det er igjen en indikasjon på at det er "storhandlere" som viser mest interesse for å returnere skjemaene. Det er i tilfelle i tråd med vurderingen av resten av materialet, og hva en kan forvente. (Jfr. Ericsson 1999; Mordal 1989)

Spør en turoperatørene er det delte meninger om hvor stor handelen er: noen mener mange eldre tar disse turene mer som hyggeturer enn handleturer. Der andelen eldre, kanskje enslige eldre, er høy er trolig handleandelen og/eller beløpene lavere. Det er for eksempel begrenset hvor mye en kan spare på mat i en enpersonshusholdning. I vårt materiale er 55% 60 år eller over, og 83% over 50 år. En tredjedel bor i enpersonshusholdninger, og ytterligere 54% i to-personshusholdninger. De som tilhører små husholdninger handler mindre enn de større, og de eldste handler mindre enn de yngre.

Andre turoperatører mener at de aller fleste handler, og at de handler forholdsvis mye. Størrelsesorden på våre tall blir imidlertid bekreftet av størrelsen på den bilbaserte handelen, og en undersøkelse gjort av transportøren i Trondheim²².

I materialet er det forholdsvis mange av busspassasjerene som faktisk har handlet. De "lave" andelene ved Svinesund og Ørje skyldes først og fremst at det er der vi har registrert de to feriebussene²³. Innholdet i den bussbaserte grensehandelen består (også) av matvarer, tobakksvarer og drikkevarer. Drikkevarene består primært av vin og sprit, og det er få som handler øl eller brus - i motsetning til den bilbaserte grensehandelen. Det er heller ingen som handler kapitalvarer eller konfeksjon. Det er jo klart praktiske begrensninger i forhold til enkelte varegrupper for busspassasjerene, og det preger selvsagt varesammensetningen. (Jfr. tab. 3.13.)

Vi har beregnet den samlede handel pr buss, og fordelingen på varegrupper pr buss.²⁴

I disse beregningene har vi valgt ikke å splitte opp materialet på grenseovergangene, da det dels blir svært lite på hver overgang, men også fordi det ikke er så store forskjeller mellom overgangene. Vi har brukt gjennomsnittlig handlebeløp blant dem som har handlet i respektive varegruppe for å blåse opp tallene²². Men også i dette materialet er det stor spredning og medianverdien gir et bedre bilde av sentraltendensen. Det samlede handlebeløpet pr buss ligger likevel i området 20.000,- til 25.000,- uansett hvilket grunnlag en bruker. (Jfr. tab. 3.14.)

²² I Trondheim gjorde transportøren der en undersøkelse tidlig i år 2000, og kom fram til et gjennomsnittlig handlebeløp pr person på 759.-. Det er like mye som i vårt materiale, der gjennomsnittlig handel pr busspassasjer er 771,- for dem som har handlet.

²³ Dette indikerer at handletilbøyeligheten ikke er like stor uavhengig av formålet med bussturen.

²⁴ Se vedlegg II.2. for formler for utregning av beløpet, pkt. 4.

Tab. 3.14. Handlebeløp pr buss etter mål på sentraltendensen. Kroner.

Mål	Handlebeløp pr:	
	person	buss*

Kjøpt i alt:		
- gjennomsnitt	730	24.090
- median	650	21.450
Summerte delposter:		
- gjennomsnitt**		23.931
- median**		20.114

* Vi har brukt gjennomsnittsbelegget på bussene for å anslå dette.

** Tallet er beregnet ut fra verdien blant dem som har handlet i respektive varegruppe, og kan ikke oppgis pr.person.

Tab. 3.15. Handel pr. buss etter varegrupper. Kroner.

Varegruppe	Pr. buss:	
	kroner	%

I alt	23 931	100
Brennevin	2 883	12,0
Vin	2 717	11,4
Øl	557	2,3
Mineralvann, brus	368	1,5
Sigaretter	3 684	15,4
Røyketobakk	3 971	16,6
Snus, skrå	143	0,6
Svinekjøtt	2 366	9,9
Kylling, kalkun	791	3,3
Andre kjøttvarer	2 077	8,7
Andre dagligvarer	2 401	10,0
Sjokolade, drops, godis	884	3,7
Fyrverkeri	-	-
Brunevarer	-	-
Hvitevarer	-	-
Barneutstyr/leketøy	38	0,2
Bekledning og tekstil	327	1,4
Møbler og innbo	-	-
Andre varer	724	3,0

Basis: gjennomsnittlig handlebeløp pr. handlende
i hver varegruppe.

Varesammensetningen er noe forskjellig blant de bussreisende enn blant dem som reiser i privatbil. Handler en "fra buss" kjøper en først og fremst tobakksvarer, vin og brennevin, dvs de tradisjonelle kvotevarene. Disse varegruppene utgjør til sammen om lag 60% av handelen i bussene, mot ca 35% av den bilbaserte handelen. Dette skyldes imidlertid primært at varespektret er bredere og handlebeløpene større blant de bilreisende²⁵. Kjøttvarer utgjør 15-20% av handelen pr. buss, mens "andre dagligvarer" ligger på knappe 10%. Det handles ikke særlig mye brus, mineralvann eller øl og heller ikke andre varer enn dagligvarer, men det er ikke verken ut fra kundegrupper eller rent praktiske betraktninger. (Jfr. tab. 3.15.)

Det virker ikke urimelig at hver buss representerer en handel for i underkant av 25.000,-. I tab. 3.10. ovenfor har vi estimert antall handlebusser over året til ca 3.500 busser. Da står bussene samlet for en handel på om lag 85 mill. kr. Mest over Svinesund, men den geografiske fordelingen vil selvsagt følge bussenes fordeling etter denne måten å regne på. Dersom vi regner med 3.000 busser over Magnor utgjør busshandelen likevel ikke mer enn 135 mill.kr.

3.3. *Bilbåren grensehandel over ytre Oslofjord: Color Scandi Line*

Strukturen på biltrafikken fra Strömstad til Sandefjord skiller seg fra den vegbaserte. Mens den vegbaserte personbiltrafikken på overgangene ved Svinesund, Ørje og Magnor er svært handleorientert, er bare 15-20% av dem som reiser med ferga til Sandefjord på handletur. Biltrafikken på ferga er derimot dominert av ferie- og forretningstrafikk, som til sammen står for 50-55% av trafikke. (Jfr tab. 2.7. og 3.16.)

Dette materialet er også preget av at de med størst handletilbøyelighet har be-svart egenutfyllingsskjemaene. Det er særlig arbeids- og forretningstrafikken som mangler, og det er den gruppa som, sammen med den rene transitttrafikken til ferga, har den laveste handletilbøyeligheten. Handletilbøyeligheten er imid-lertid ikke stort forskjellig fra den landevogsbaserte biltrafikken. Den rene handletrafikken har selvsagt 100% handel, mens "kun" 60% har handlet av dem som bare er i transitt²⁶ til ferga, som utgjør ytterpunktene. (Jfr. tab. 3.17.)

Det har vist seg vanskelig å få ut tall spesifisert for den "gamle" Scandi Line etter at også denne linja gikk helt inn i Color Line fra 01.01.01. I år 2000 ble det fraktet 231.000 personbiler samlet, altså begge veger. Det var ikke mulig å fordele dette på avgangssted, men denne fordelingen har tidligere år ligget på ca 35% fra Sverige. Vi har forutsatt at denne fordelingen ikke er svært mye endret, og brukt den også på 2000-tallene. Nasjonalitetsfordelingen er heller ikke registrert slik at det er lett å få oversikt, men 90% av de totale reisende er

²⁵ Ikke pr. person, men pr innkjøpsenhet: i bussene er innkjøpsenhetene mindre enn i biltrafikken.

²⁶ De som kommer fra Norge, og skal videre til Norge, og kun er i Sverige fordi ferga går derfra.

Tab. 3.16. Formål med reisen etter innsamlingsmetode. Color Scandi Line. Prosent.

Formål med reisen	Color Scandi Line:	
	Inter- vju	Egen- utfylling
Dagstur: handel	15	22
Dagstur: utflukt, besøk hos slekt/venner/hytta ol.	13	9
Ferietur m. overnatting	36	44
Arbeids-/forretningsreise med el. uten overnatting	19	8
Transitt til ferga*	16	16
I alt (n)	99 (74)	99 (190)

* De som kommer fra Norge, og skal videre til Norge, og kun er i Sverige fordi ferga går derfra.

Tab. 3.17. Handletilbøyelighet etter formål med reisen. Color Scandi Line. Prosent.

Formål med reisen	Color Scandi Line:		(n)
	Inter- vju	Egen- utfylling	
Dagstur: handel	100	100	(52)
Dagstur: utflukt, besøk hos slekt/venner/hytta ol.	70	83	(28)
Ferietur m. overnatting	85	80	(111)
Arbeids-/forretningsreise med el. uten overnatting	64	75	(30)
Transitt til ferga*	58	64	(43)
I alt	77	82	(264)

* De som kommer fra Norge, og skal videre til Norge, og kun er i Sverige fordi ferga går derfra.

nordmenn. Representanter for rederiet mente at den svenske andelen var omtrent lik begge veger, så da bruker vi også den. Da har vi i alt 72.000 norske personbiler ut fra Strömstad. Det er 76% som sier de har handlet i Sverige, og da har vi 55.000 personbiler der man har handlet med seg varer i Sverige.

Samlet handel i Sverige er rundt 90 mkr.²⁷ Ca halvparten av dette er handlet av personer som var på ferietur med overnatting, enten i Norge eller Sverige (Jfr. tab. 3.18.). For mange på Sør- og Sør-Vestlandet er denne forbindelsen en god transportforbindelse i forbindelse med reiser østover. Det kommer klart fram ser en på bostedet til de reisende, om lag 20% kommer fra disse områdene. Like mange kommer fra Østfold/Oslo/Akershus. De fleste, halvparten er imidlertid bosatt i Vestfold eller Telemark (Grenlandsområdet).

Innholdet i handelen i Sverige blant dem som reiser med Color Scandi Line er litt forskjellig fra den øvrige personbilbaserte grensehandelen (jfr. tab. 3.19. på neste side). De kjøper mindre tobakkvarer, mindre dagligvarer generelt og mer barneutstyr og leketøy. Dette skyldes sammensetningen på trafikken og gruppa, det er større andel ferietrafikk og større andel barnefamilier i dette materialet enn blant den landbaserte biltrafikken.

Tab. 3.18. Handletilbøyelighet og handlebeløp etter formål med reisen. Mill. kr. NOK

Formål med reisen	Handle- tilbøyelighet	Handle- beløp	Mill.kr. i alt	(n)
Dagstur: handel	100	2146	23,4	(52)
Dagstur: utflukt, besøk hos slekt/venner/hytta ol.	70	795	5,3	(28)
Ferietur m. overnatting	85	2116	47,1	(111)
Arbeids-/forretningsreise med el. uten overnatting	64	1026	9,1	(30)
Transitt til ferga*	58	1096	7,4	(43)
I alt	77	1761	92,3	(264)

* De som kommer fra Norge, og skal videre til Norge, og kun er i Sverige fordi ferga går derfra.

²⁷ Det eksakte beløpet vil variere noe etter hvilken fordeling en bruker ved oppblåsingen.

Tab. 3.19. Andel som har handlet varer, handlebeløp og samlet grensehandel etter varegruppe. Color Scandi Line.

	Andel kjøpt resp. varegr.	Gjennom- snittl. beløp	Handel i alt:	
			mill. kr.	prosent
Vin, brennevin, øl i alt	53 %		14,7	17 %
- herav brennevin	29 %	427	6,8	8 %
- herav vin	34 %	319	6,0	7 %
- herav øl	31 %	113	1,9	2 %
Tobakksvarer i alt	30 %		11,1	13 %
- herav sigaretter	22 %	566	6,7	8 %
- herav røyketobakk	10 %	599	3,3	4 %
- herav snus, skrå	6 %	290	1,0	1 %
Kjøttvarer i alt	72 %		17,2	20 %
- herav svinekjøtt	48 %	197	5,2	6 %
- herav fjørfe	33 %	191	3,5	4 %
- herav andre kjøttvarer	55 %	280	8,5	10 %
Brus, min.vann, godteri i alt	65 %		8,9	10 %
- herav sjokolade,drops, godis	48 %	191	5,1	6 %
- herav brus, mineralvann	47 %	147	3,8	4 %
Andre dagligvarer i alt	50 %	359	10,0	12 %
Drivstoff, bilrekv./rep. i alt	36 %		1,9	2 %
- herav bensin	31 %	54	0,9	1 %
- herav autodiesel	5 %	56	0,2	0 %
- herav bilrekvisita/-reparasj.	1 %	1083	0,8	1 %
Kapitalvarer i alt	7 %		3,7	4 %
- herav brunevarer	4 %	834	1,9	2 %
- herav hvitevarer	1 %	174	0,1	0 %
- herav møbler og innbo	2 %	1775	1,8	2 %
Barneutstyr,bekledning i alt	27 %		13,2	15 %
- herav barneutstyr, leketøy	12 %	344	2,3	3 %
- herav bekledning og tekstil	22 %	896	10,9	13 %
Fyrverkeri, andre varer i alt	18 %		4,7	6 %
- herav fyrverkeri	4 %	237	0,5	1 %
- herav andre varer	15 %	515	4,2	5 %
Basis (n)	219		85,4	100 %

I det store og hele utgjør ikke handelen over Skagerak en særlig stor andel, ca 90 mkr. i alt. Vi har imidlertid ikke kartlagt den handelen som foregår om bord i disse skipene. Det skattefrie salget om bord blir jo ikke avgiftsbelagt noen steder, og slik sett faller utenom grensehandelsbegrepet. Vi vet imidlertid at samlet omsetning i "tax-free-butikkene" om bord var på 387 mill.kr., og den samlede omsetningen på ruta 774 mill.kr. i 1999.

3.4. Svenskehandel i Norge?

Det er en kjensgjerning at handelen over grensa har gått begge veger opp gjennom åra. Akkurat nå kan det se ut som om all handel skjer på svensk side av grensa, men i et regnestykke om grensehandel bør en se på handelen på begge sider av grensa. Det er begrunnelsen for at vi har stoppet svenske biler, på veg *inn* i Norge riktignok, for å få en pekepinn om svenskene handler i Norge, og i tilfelle hvor mye. Vi har ikke noen god populasjonsregistrering, og skjemaene til svensker har vært delt ut mer tilfeldig enn systematisk. Vi har imidlertid prøvd å få delt ut et likt antall svenske skjemaer hver undersøkelsesdag: 25 stk. ved de tre sørlige overgangene og 10 stk. pr dag ved Teveldal. Det har ikke lyktes like godt alle dager, men vi har fått inn i alt 236 skjemaer fra svensker som var på reise inn i Norge. Det tilsvarer en samlet svarprosent på 38%. (Jfr. tab. 3.20.) Det er ikke foretatt intervjuer blant svenskene.

Frafallet er altså noe større blant svenskene enn nordmennene. Det er naturlig av to grunner: dels fikk svenskene utlevert skjemaet *før* selve handelen fant sted, nemlig på reise inn i Norge. Dels er det ikke til å legge skjul på at handelen denne vegen er mindre enn omvendt, og det er derfor færre som føler seg truffet av en slik undersøkelse. Begge deler vil virke til å redusere svarprosenten. På den andre sida får en da trolig et materiale som består av "mer handel" enn det vil være i den svenske gjennomsnittstrafikken over grensa.

Det er ikke grunnlag for å bryte dette materialet opp i mange dimensjoner, og vi vil derfor bare presentere hovedresultater.

Det er langt færre svensker enn nordmenn som har handlet på "andre sida av grensa". Mens over 90% av nordmennene har handlet i Sverige, har i underkant av 40% av svenskene handlet med seg noe hjem fra Norge. Det er ikke særlige forskjeller mellom de enkelte overgangene (jfr. tab. 3.21.). Derfor viser vi også stort sett utelukkende totaltall.

Tab. 3.20. Svarprosent på de svenske skjemaene etter grenseovergang. Prosent.

Grenseovergang	Ant. utleverte skjemaer	Ant. besvarte skjemaer	Svarprosent
Svinesund	203	87	43
Ørje	200	70	35
Magnor	124	33	27
Teveldal	100	46	46
I alt	627	236	38

Tab. 3.21. Andel svensker som har handlet med seg noe hjem etter grenseovergang. Prosent.

Grenseovergang	Andel som har kjøpt varer (%)	Basis (n)
Svinesund	36	87
Ørje	46	70
Magnor	27	33
Teveldal	41	46
I alt	39	236

Tab. 3.22. Andel svensker som har handlet med seg noe hjem og beløp etter varegruppe. Prosent og kr.

Varegruppe	Andel som har kjøpt varer (%)	Gjennomsnittlig beløp handlet for*	Basis (n)
Matbrød, bakervarer	56	56,-	(47)
Dagligvarer generelt**	36	114,-	(31)
Andre varer**	36	350,-	(31)
Meieriprodukter	30	64,-	(24)
Brus, mineralvann	24	(25,-)	(17)
Kjøtt, kjøttvarer	18	(120,-)	(14)
Dameklær, -konfeksjon	18	(365,-)	(14)
Barneklær, -konfeksjon	16	(505,-)	(14)
Fiskeprodukter	16	(51,-)	(13)
Herreklær, -konfeksjon	14	(625,-)	(11)
Øl	13	(118,-)	(10)
Fisk	13	(115,-)	(12)
I alt	39	843,-	(91)

* Gjennomsnittlig beløp blant dem som har kjøpt noe i hver gruppe.

** Se spørreskjema i vedlegg III.1. for hvilke produktgrupper som er nevnt.

Det er heller ikke de helt store beløpene det dreier seg om blant dem som faktisk handler. Gjennomsnittlig la de 39% handlende igjen 843,- NOK, men også i dette materialet er det stor spredning på beløpene, slik vi har sett det er i det norske materialet.

Det er bare en vare som peker seg ut som svenskehandelsvare, nemlig brød og bakervarer. Over halvparten av svenskene som har handlet oppgir å ha kjøpt dette med seg hjem. De helt store beløpene blir det likevel ikke, gjennomsnittlig handel der er en femtilapp. De to nest største gruppene er dagligvarer generelt ("uspesifisert") og "andre varer", som hver seg er registrert med overkant av en tredjedel av de handlende. At disse to gruppene samler store andeler skyldes framfor alt to ting. Det ene er at det ikke er noen spesielle varegrupper som spesielt peker seg ut som svenskehandelsvarer. Mange handler i Norge i forbindelse med andre gjøremål. Det andre er at disse to gruppene store i omfang av varer, og samler mange bare av den grunn. I gruppa "andre varer" utgjør imidlertid malings- og bygningsartikler 10% av samtlige som handlet (28% av dem som handlet "andre varer"). Beløpsmessig er det kun malingsproduktene som er av noe størrelse. Resten av denne gruppa spriker stort i varespekter. (Jfr. tab. 3.22.)

Klær og konfeksjon er også en forholdsvis stor gruppe, og der foregår det alt vesentlige av den handelen over Svinesund. For mange på svensk side er det der nærmere til byene i Østfold enn tilsvarende tilbud i Sverige.

Det er ikke grunnlag for å blåse opp tallene fordelt på varegrupper, til det er grunnlaget for spinkelt. Det kan også diskuteres hvorvidt det er forsvarlig å blåse opp på grunnlag av totalhandelen. Dette pretenderer ikke på noen måte å være nøyaktig, men kan angi en størrelsesorden på en øvre grense.

Tab. 3.23. Anslag for svenskernes handel i Norge: et lavt og et høgt alternativ. Mill.kr. NOK

Overgang	Lavt anslag*	Høgt anslag*	%
Svinesund	54,871	83,827	62
Ørje	15,421	28,444	21
Magnor	11,162	18,820	14
Teveldal	2,566	4,489	3
I alt	84,021	135,581	100

* Se fotnote 26 for forklaring

Fig. 3.1. Bosettingsmønster i Nord-Europa. Antall innbyggere på kommunenivå.

(kun i papirutgave)

Som vi har drøftet i kap 2., har vi ikke tall for nasjonalitetsfordelingen på de kjøretøyene som passerer grensa, og har derfor brukt TØIs månedsvise anslag for andelen utenlandske biler som passerer grensa på veg ut av Norge. Tallene omfatter alle utenlandske biler, det er ikke mulig å skille ut enkelt-nasjonaliteter, for eksempel de svenske. En må derfor uansett ta noen forutsetninger, og vi har gjort to estimater basert på et lavt anslag og et høgt anslag.²⁸ Selv i det høge anslaget blir imidlertid ikke svenskehandelen i Norge mer enn 135 millioner kr. Svinesund er den overgangen som har størst handel – over 60% med utgangspunkt i disse anslagene. (Jfr. tab 3.23.) Ikke urimelig tatt i betraktning at det på den norske siden er store befolkningskonsentrasjoner og dermed større tilbud i detaljhandelen, enn i disse områdene med liten og/eller grisgrendt bosetting på svensk side. Halden, Sarpsborg og Fredrikstad ligger alle rundt regnet en halvtime fra Svinesund, mens en ved de øvrige overgangene skal nok så langt inn i Norge før en oppnår tilsvarende tilbud. Da er kan hende alternativene på svensk side like aktuelle handelsdestinasjoner.

Eller er det svært lite bosetting langs hele grensa på svensk (og norsk) side, det kommer klart fram i fig. 3.1., slik at det er rett og slett vanskelig å finne det store potensialet (kunde grunnlaget) for svenskehandel i Norge. I alle grensekommuner på svensk side samlet er det en bosatt befolkning på ca 165.000 innbyggere.

4. Registrert detaljhandelsomsetning på svensk side: en øvre grense

Prinsipielt er det to måter å finne fram til grensehandel på:

- å spørre de handlende om hva de har kjøpt (utgiftsmetoden), og
- å spørre selgerne om hva de har solgt (inntektsmetoden)

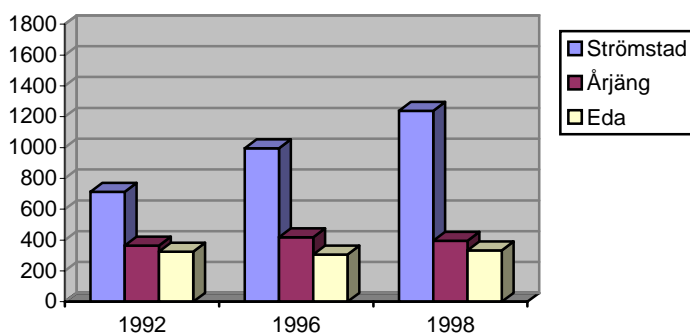
Hovedfokus i denne rapporten har vært å spørre de handlende hva de har kjøpt når de passerer grensa på veg hjem etter handelen. På denne måten får en registrert handelen og handlevaner mens kjøpet er ferskt i minnet, og det er mulig å få innkjøpene fordelt på varegrupper. Inntektsmetoden kan være vanskelig, fordi selgerne ikke ønsker å utlevere opplysninger om salget, eller fordi man ikke kan opplyse om grensehandelsbetinget omsetning.

Moms-registeret i Sverige gir imidlertid grunnlag for å se på den samlede detaljhandelsomsetningen²⁹ i grensekommunene. Dette er både en kontroll på vårt materiale, og en øvre grense for hvor stor grensehandelen kan være.

²⁸ I det lave anslaget har vi latt svenskene utgjøre 75% av utlendingene i jan-april og okt-des, og 50% av trafikken i mai-sept. for alle fire overgangene. I det høge anslaget har vi rett og slett forutsatt at samtlige utenlandske personbiler er svenske.

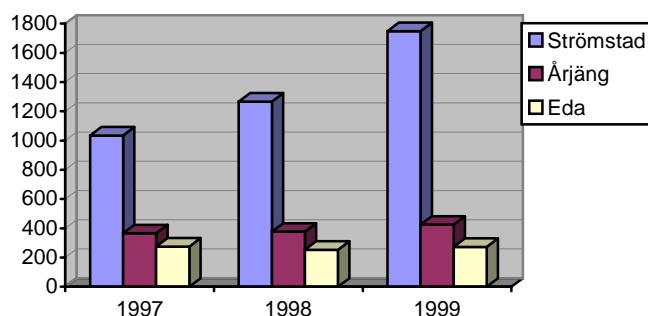
²⁹ Vi har to kilder som begge bruker tall fra momsregisteret: Handelns Utredningsinstitut og Statistiska Centralbyrån i Sverige.

Fig. 4.1. Omsetning i egentlig detaljhandel (ekskl. apotek, bil/bensin og systembolag). Strömstad, Årjäng og Eda kommuner i Sverige. Mill. kr. SEK inkl. moms. 1992, 1996 og 1998.



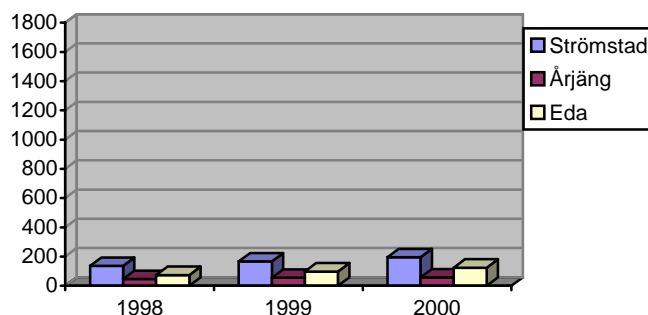
Kilde: Handeln i Sverige, Handelns Utredningsinstitut, Sverige.

Fig. 4.2. Omsetning i detaljhandelen (inkl. apotek og systembolag, ekskl. bil/bensin). Strömstad, Årjäng og Eda kommuner i Sverige. Mill.kr. SEK ekskl. moms. 1997-1999.



Kilde: Statistiska Centralbyrån, Örebro, Sverige.

Fig. 4.3. Omsetning (inkl. punktskatter og moms) ved systembolagene i Strömstad, Årjäng og Eda kommuner i Sverige. Mill. kr. (SEK). 1998-2000. (samme skala som fig. 4.1. og 4.2.)



Kilde: Systembolaget, Stockholm.

Nordmennene kan ikke kjøpe mer enn svenskene selger. De siste tallene fra momsregistret som foreligger er fra 1999, året før vårt undersøkelsesår.

Det er særlig de tre store grensehandelsdestinasjonene i Sverige vi da har konsentrert oss om: Strömstad, Årjäng og Eda kommuner. I befolkning ligger de alle tre rundt 10.000 innbyggere: Strömstad opp mot 11.000 og Eda ned mot 9.000. I Strömstad ligger handelssentraene Svinesund og Nordby i tillegg til handelen i Strömstad sentrum, der også Systembolaget ligger. Både Svinesund og Nordby har gjennomgått store utvidelser i de senere åra, og er helt basert på den norske grensehandelen. I Årjäng foregår handelen i de to sentraene Töcksfors og Årjäng. Systembolaget ligger i Årjäng, men har utleveringssted i Töcksfors. I Eda kommune foregår handelen i Charlottenberg, der en har et selvbetjent Systembolag (med stor omsetning). Strukturen i detaljhandelen i disse tre kommunene ble nærmere analysert i forbindelse med grensehandelsundersøkelsen gjennomført i 1995. (Jfr. Ericsson 1996)

Handelns Utredningsinstitut (HUI) i Sverige utgir årlig regionaliserte tall fra momsregistrert. Tallene inkluderer "egentlig detaljhandel", dvs at apotekvarer, systembolagsvarer og motorbransjen (bil/bensin) ikke er med. HUI bruker omsetningstall inklusive moms, og disse tallene gir grunnlag for lange tidsserier. Vi har sett på tre år i perioden 1992 til 1998.

Fra Statistiska Centralbyrån har vi tall for de tre årene 1997, 1998 og 1999, som altså er det siste tilgjengelige året. Disse tallene er ekskl. moms, men inkl. apotekvarer og systembolagsvarer. Begge tallserier er altså innbyrdes sammenliknbare, men ikke direkte med hverandre.

Begge disse tallseriene (jfr. fig. 4.1. og 4.2.) viser det samme, og det er først og fremst to forhold:

- Strömstad er (blitt) den helt dominerende omsetningsmessig i løpet av siste halvdel av 90-åra; og
- mens omsetningen i Strömstad vokser sterkt, skjer det ikke særlig mye verken i Årjäng eller Eda omsetningsmessig.

Dessuten går det fram at omsetningen ved Systembolaget er av liten betydning sammenliknet med samlet omsetning i hele detaljhandelen, særlig i Strömstad. (Jfr. fig. 4.3.)

I 1999 hadde disse tre kommunene en samlet omsetning i detaljhandelen³⁰ på 3 mrd. SEK ekskl. moms. Skal disse tallene kunne sammenliknes med tallene for "kjøp av grensehandel" må de være inklusive moms, det er jo det grensehandelen oppgir. At varene kjøpes til gjeldende avgifter i innkjøpslandet (i motsetning til forbrukslandet) er et viktig kjennetegn som skiller grensehandel fra im-

³⁰ Inkl. apotek, Systembolaget og omsetning i "motorbransjen" (gr. 50), ekskl. handel med motorkjøretøy (gr. 501).

Tab. 4.1. Samlet detaljhandelsomsetning 1999 i Strömstad, Årjäng og Eda kommuner og oppblåste grensehandelstall over Svinesund, Ørje og Magnor. Mill.kr.

Grenseovergang/ svensk kommune	Omsetning i detalj- handel i Sverige	Oppblåste grense- handelstall ³¹ :	
		mill.kr.	% av oms.
Svinesund/Strömstad	2445	2046	84%
Ørje/Årjäng	744	341	46%
Magnor/Eda	514	560*	109%
	3703	2947	80%

* Fratrukket handel i andre kommuner i Sverige.

Tab. 4.2. Samlet detaljhandelsomsetning i svenske grensekommuner. Egentlig detaljhandel 1998 (ekskl. bil/bensin, apotek og systembolag) og systembolaget 2000. Mill.SEK. inkl. moms og punktskatter.

Kommune	I alt, mill. SEK	Detaljhandel (1998)	Systembolag (2000)	Befolkn. -98
Kiruna	826,1	759	67,1	25148
Arjeplog	88,4	76	12,4	3517
Storuman	253,9	231	22,9	7177
Strömsund	413,4	377	36,4	14575
Krokom	290,7	264	26,7	14279
Åre	407,3	343	64,3	9838
Härjedalen	465,8	426	39,8	11723
Älvdalen	249,4	229	20,4	7932
Malung	474,7	422	52,7	10972
Torsby	513,2	473	40,2	14142
Eda	458,5	334	124,5	8781
Årjäng	451,6	395	56,6	9862
Bengtsfors	284,3	264	20,3	11204
DalsEd	148,5	132	16,5	5045
Strömstad	1432,6	1238	194,6	10917
	6758,4	5963	795,4	165112

³¹ Grunnlaget for oppblåsing er tall fra de egenutfylte skjemaene, som avgrenser grensehandelen oppover.

port. Vi har derfor anslått³² bruttoomsetningen i disse kommunene, og kommer da til 3,7 mrd. SEK, fordelt med to tredjedeler på Strömstad.

Det er helt rimelig at grensehandelen utgjør en svært stor andel av handelen i Strömstad kommune, og størrelsesorden 2 mrd. over Svinesund er ikke urimelig. Det er også rimelig at Årjäng har større totalomsetning enn Eda, og at grensehandelen er mindre i omfang der. Årjäng ligger isolert og har lange avstander til større steder, og bør ha en større del av egedekning innefor detaljhandelen. Eda er en naturlig del av Arvika arbeidspendlingsområde, og derfor selv importerer en del varehandel derfra. (Ericsson 1996). Omsetningstallene er også ett år eldre enn grensehandelstallene, uten at det vil ha svært mye å bety for størrelsesorden.

Som vi tidligere har poengtert har vi gjennomgående brukt de tallene som avgrensner grensehandelen oppover, i de tilfeller vi bare har presentert ett tall. At grensehandelen blir større enn den samlede handelen i Eda er antakelig et resultat av dette, evt. kombinert med at en stor andel av omsetningen er fordelt. For nærmere om spredningen i tallene, viser vi til vedlegg og tabellene lengre fram i rapporten i kap. 3.

Det må likevel være klart at den samlede grensehandelen til Sverige ikke kan overstige det svenske selger i sine grensekommuner. Vi har derfor summert omsetningen i de svenske grensekommunene, som har nummerert vegforbindelse med Norge. Da er samlet omsetning i egentlig detaljhandel og omsetningen fra Systembolaget med. I alt kommer vi da opp i 6,8 mrd, og det er inkludert svenskernes egne innkjøp i disse kommunene. Strömstad er den uten sammelikning største av disse, og utgjør alene over 20% av omsetningen. Tallene bekrefter også at grunnlaget for grensehandel andre steder enn de "tre store" er begrenset.

Det foregår svært lite vegbasert grensehandel lengre inn i Sverige enn i nærmeste nabokommune. Ved tre av de overgangene vi har undersøkt, har 99% av alle handlende handlet i Strömstad, Årjäng eller Åre kommuner. Det er bare over Magnor at 4% har dratt videre inn i Sverige, og da til Arvika. Arvika syns for øvrig å ha tapt terreng i grensehandelen. En av "våre" turoperatører bekreftet denne observasjonen i det han sa, at selv om de prøvde å arrangere turer til Arvika, så ble de ikke tegnet nok reisende, slik at han hadde måttet gi opp Arvika-turene.

Disse omsetningstallene for detaljhandelen på svensk side viser at et estimat over den samlede vegbaserte norske grensehandel i Sverige i størrelsesorden 3,2 til 3,5 mrd NOK ikke virker urimelig.

³² Vi har imidlertid ikke bransjeinndelingen så finfordelt at det er mulig å beregne akkurat hvor mye som skal ha lav respektive høy momssats, og har brukt 12% på omsetning i "butikker med bredt sortiment, mest livsmedel" (gr.521), og 25% på resten av omsetningen.

Referanser

Bygvrå, Susanne (1997):

Den dansk-tyske græansehandel i de første år med det indre marked, Institut for grænseregionsforskning:Aabenraa.

Ericsson, Birgitta (1999):

Grensehandelsundersøkelser: Metoder og reliabilitet, oppdragsrapport 31.99, Institutt for offentlig økonomi, Stiftelsen Østfoldforskning: Halden.

Ericsson, Birgitta (1997):

Grensehandelsprosjektet: Grensehandelskurven er ikke normalfordelt, arbeidsrapport 11.97, Institutt for offentlig økonomi, Stiftelsen Østfoldforskning:Halden.

Ericsson, Birgitta (1996):

Detaljhandelen i grensehandelsområdet: Forretningstilbud og bransjestruktur, arbeidsrapport 21.96, Institutt for offentlig økonomi, Stiftelsen Østfoldforskning:Halden.

Grooss, Bent-Ole og Øivind Holt (1997):

Grensehandel i tre svenske kommuner: struktur og forbrukervaner, oppdragsrapport OR.05.97, Institutt for offentlig økonomi, Stiftelsen Østfoldforskning:Halden.

Handelns Utredningsinstitut (2000):

Handeln i Sverige 2000, Siffror och kommentarer till detaljhandelns omsättning i Sveriges kommuner och län, HUI:Stockholm.

Hellevik, Ottar (1977):

Forskningsmetode i sosiologi og statsvitenskap, 3. utgave, Universitetsforlaget:Oslo.

HSH (2000):

Grensehandelen mot Sverige, Handels- og servicenæringenes hovedorganisasjon, HSH:Oslo.

Mellbye, Tora (1999):

Rapport fra undersøkelse om innførselskontroll: Gjennomført for Toll- og avgiftsdirektoratet, Feedback research & consulting:Oslo.

Mordal, Tove L (1989):

Vi spør – hvor mange og hvem svarer? Opplegg og gjennomføring av postale undersøkelser, Rapport nr 105, Statens institutt for forbruksforskning:Lysaker.

Opinion (2000):

Svenskehandelsbarometer 2000, juni og des. 2000, Oslo.

Rideng, Arne (2001):

Andel utenlandskregistrerte "lette biler" utreist fra Norge i prosent av totalen. Pr måned. Tall fra Gjestestatistikken 2000 TØI:Oslo.

Statens Vegvesen/Vägverket 2000:

Internasjonell personbiltrafikk på väg E6 år 2000

Diverse trafikkte­llinger fra Statens Vegvesen i Østfold, Hedmark og Nord-Trøndelag (Norge), samt Vägverket Konsult Trafikk, Borlänge (Sverige).

----- 000000000000 -----

VEDLEGG:

Vedlegg II.1. Grensepasseringer: Trekning av utvalget

Vedlegg II.2. Formler for utregning av handel

Vedlegg II.3. Resultater ved bruk av medianverdi som mål på sentraltendens (kun i papirutgaven)

Vedlegg III.1. Spørreskjemaer - norske personbiler

- busspassasjerer

(spørreskjemaer kun i papirutgaven)

- bussjåfør

- Color Scandi Line

- svenske personbiler

Vedlegg III.2. Verdifordeling på en mer finfordelt varefordeling
(kun i papirutgaven)

Utgangspunktet var at det skulle være 15 intervjudager ved Teveldal, Magnor og Ørje, samt 20 på Svinesund. En "prøvetrekning" antydte at ukedagfordelingen heller tilsa at en reduserte de tre "15-dagene" til 14 og la på en på Svinesund. På den måten ville ukedagene bli helt jamnt fordelt på hvert sted: tre av hvert slag på Svinesund og to av hver på de øvrige.

Trekningen ble foretatt gjennom først å trekke et tilfeldig tall³³ for første intervjudag, og deretter systematisk hver 17. (for Svinesund) respektive hver 26. dag (for de tre øvrige overgangene). På Magnor, der første intervjudag ble den 30. jan, måtte vi i tillegg trekke en ekstra dato i desember, og deretter ble den nærmeste ukedagen som manglet valgt. Dette ble en følge av at starten kom så sent at et intervall allerede var passert i januar, og en derfor "mistet" en dag.

I desember var det nødvendig å gjøre noen tilpasninger, da de trukne intervjudagene kom helt opp i selveste jula. I disse to tilfellene ble dagen flyttet en uke tilbake, slik at den opprinnelige ukedagen ble beholdt. På denne måten vil en også få et bedre grunnlag for å anslå julehandel. Nedenfor er den opprinnelige ukedagfordelingen satt opp, sesongfordelt.

Oversikt over ukedager for intervju etter intervjusted og sesong.

Passeringssted/ sesong	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
<i>Svinesund, ialt</i>	3	3	3	3	3	3	3
jan-apr	1	1	1	1	1	1	1
mai-sep	1	1	2	1	1	2	1
okt-des	1	1	-	1	1	-	1
<i>Ørje+Teveldal, ialt</i>	2	2	2	2	2	2	2
jan-apr	-	1	1	-	1	-	1
mai-sep	1	1	-	1	1	1	1
okt-des	1	-	1	1	-	1	-
<i>Magnor, ialt</i>	2	2	2	2	2	2	2
jan-apr	1	-	1	-	1	-	1
mai-sep	-	1	1	1	1	1	1
okt-des	1	1	-	1	-	1	-

³³ Intervallet var mellom 15 og 30, da det var forutsatt vi skulle begynne siste halvdel av januar.

Formler for utregning av

- 1) Handlende biler (for hver overgang):

$$\sum_{i=1}^3 (\text{handletilbøyelighet}_i * \text{norske biler mot Norge}_i)$$

i = sesong

- 2) Samlet handel (for hver overgang og innsamlingsmetode):

$$\sum_{i=1}^3 (\text{handlende biler}_i * \text{gj.snittlig handlebeløp}_i, \text{ de som har handlet})$$

i = sesong

- 3) Bransjefordelt handel, personbilbasert (for hver overgang):

$$\sum_{i=1}^{21} (\text{andel kjøpt}_i * \text{antall handlende biler}_i * \text{gj.snittlig handlebeløp}_i, \text{ de som har handlet}_i)$$

i = varegruppe

- 4) Bransjefordelt handel pr. handlebuss (for alle overganger):

$$\sum_{i=1}^{21} (\text{andel kjøpt}_i * \text{gj.snitt ant. passasjerer}_i * \text{gj.snittlig handlebeløp}_i, \text{ de som har handlet}_i)$$

i = varegruppe