

<b>1. HVA ER NORDIC LINK? .....</b>	<b>1</b>
1.1 NORDIC LINK ER EN TRANSPORTKORRIDOR. ....	1
1.2 GEOGRAFISK AVGRENSNING AV NORDIC LINK. ....	1
1.3 DE TRE SØYLER I NORDIC LINK SAMARBEIDET.....	2
1.4 HVA ER VIKTIG FOR NORDIC LINK? .....	2
1.5 INNHOLDET I RAPPORTEN.....	2
<b>2. ÅRET SOM GIKK.....</b>	<b>4</b>
2.1 FORSKNINGEN.....	4
2.2 NORDIC LINK TRANSPORTFAGLIG NETTVERK.....	4
2.3 VIKTIGE RAPPORTER OG MØTER.....	4
<b>3. VARESTRØMMENE I NORDIC LINK.....</b>	<b>5</b>
3.1 OMFANGET AV NORGES VAREHANDEL MED UTLANDET.....	5
3.2 TRANSPORTMÅTE TIL/FRA DE ENKELTE FYLKENE.....	6
3.3 LASTEBILTRANSPORTEN OVER NORSK GRENSE ØKER OG ØKER .....	8
3.4 UTVIKLINGEN I DANSK UTENRIKSHANDEL.....	10
<b>4. GRENSEPASSERING PÅ VEG OVER SVINESUND.....</b>	<b>12</b>
4.1 VEGTRANSPORT TIL/FRA NORGE.....	12
4.2 E 6 SVINESUND.....	13
4.3 TRANSITT SVERIGE?.....	13
<b>5. TRANSPORTER MELLOM FIRE LAND.....</b>	<b>14</b>
<b>6. TRAFIKKEN I NORDIC LINK KORRIDOREN ER MEGET STOR.....</b>	<b>16</b>
6.1 TRAFIKK UTVIKLINGEN PÅ NORDIC LINK FORBINDELSENE .....	16
6.2 VIKTIGE FORBINDELSER FOR NORGE .....	18
<b>7. FREMTIDEN FOR NORDIC LINK? .....</b>	<b>20</b>

Nordic Link Transportfaglig Nettverk ble etablert høsten 1994. Denne årsrapporten er årsrapport nummer 3 som kommer ut av dette nettverk-samarbeidet.

Vest-Agder fylkeskommune ved kontorsjef Leif Storsve, har støttet etablering av nettverket og produksjon av denne årsrapporten om Nordic Link.

Valdemar Christensen, Stena Line og Kurt Vatneli, Color Line har velvillig gitt opplysninger om transporterte godsmengder.

Geograf Morgan Williamson, Handelshøgskolan i Gøteborg står for det svenske bidrag, og Cand scient oecon. Carsten Vædele Madsen, Institut for Transportstudier, Padborg det danske bidrag.

Ved Agderforskning har Anders Langeland skrevet rapporten. Gunnar Stavrum, Thorkel Askildsen og Kenneth Andresen har bidratt med kommentarer og opplysninger.

Kristiansand i april 1997.

Anders Langeland

## Tabellfortegnelse

TABELL 3:1 ANDEL AV VARESTRØMMENE TIL/FRA NORDIC LINK OMRÅDET I FORHOLD TIL NORGE TOTALT	5
TABELL 3:2 UTENRIKSHANDELEN I NORDIC LINK OMRÅDET. TONN 1996	5
TABELL 3:3 BRUTTOPRODUKT ETTER HOVEDNÆRING 1992. MILLIONER KRONER	6
TABELL 3:4 NORDIC LINK OMRÅDET IMPORT FORDELT PÅ TRANSPORTMÅTE 1996 TONN	7
TABELL 3:5 PROSENTVIS FORDELING AV IMPORTEN I FYLKENE I NORDIC LINK OMRÅDET	7
TABELL 3:6 NORDIC LINK OMRÅDET EKSPORT FORDELT PÅ TRANSPORTMÅTE. 1996 TONN	8
TABELL 3:7 PROSENTVIS FORDELING AV EKSPORTEN I FYLKENE I ANALYSEOMRÅDET	8
TABELL 3:8 UTVIKLINGEN I NORGES EKSPORT. 1000 TONN	9
TABELL 3:9 UTVIKLINGEN I NORGES IMPORT. 1000 TONN	9
TABELL 3:10 DANMARKS IMPORT 1995 OG 1996	10
TABELL 3:11 DANMARKS EKSPORT 1995 OG 1996	10
TABELL 3:12 DANMARKS SAMHANDEL MED NORGE 1995. 1000 TONS	11
TABELL 3:13 DANMARKS SAMHANDEL MED SVERIGE 1995. 1000 TONS	11
TABELL 4:1 GODSTRANSPORT MED LASTEBIL OVER GRENSEN	12
TABELL 4:2 UTVIKLINGEN I GODSTRANSPORT MED LASTEBIL OVER GRENSEN, 1992 = 100	12
TABELL 4:3 GODSTRANSPORT MED LASTEBIL OVER SVINESUND	13
TABELL 4:4 UTVIKLINGEN I GODSTRANSPORT MED LASTEBIL OVER SVINESUND, FRA 1994	13
TABELL 4:5 GODSTRANSPORT MED LASTEBIL OVER SVINESUND I % AV TOTALT	13
TABELL 5:1 VARESTRØMMER MELLOM FIRE LAND MED BILFERGE, ANTALL BILER	14
TABELL 5:2 LASTEBIL TRANSPORT PÅ FERGE MELLOM FIRE LAND. TONN 1996	15
TABELL 6:1 TRAFIKKUTVIKLINGEN 1996 FOR NORDIC LINK	17
TABELL 6:2 HURTIGBÅT TRAFIKKEN I NORDIC LINK 1996	17
TABELL 6:3 TRAFIKK UTVIKLINGEN FOR ØVRIGE FERGEFORBINDELSER TIL NORGE 1996	17
TABELL 6:4 FERGENE I NORDIC LINK NORGE. TRAFIKK 1995 OG 1996	18
TABELL 6:5 NORDIC LINK NORGE TONN 1996	18
TABELL 6:6 SØRVESTLANDETS NORDIC LINK FORBINDELSER. TRAFIKK 1996	19
TABELL 6:7 SØRVESTLANDETS NORDIC LINK FORBINDELSER. 1996 TONN	19

# **Nordic Link**

# 1. Hva er Nordic Link?

## 1.1 Nordic Link er en transportkorridor.

Nordic Link er transportkorridoren mellom Norge og Sverige til og gjennom Jylland i Danmark. En komplett transportkorridor har alle landtransportformene representert: vegtransport, jernbanetransport og kombitransport.

I Nordic Link korridoren transporteres ca 4,0 millioner tonn gods årlig. Denne godsmengden transporteres av vel 270 000 lastebiler og 6 000 jernbanevogner. I 1996 økte godsmengden svakt mens antall lastebiler hadde en økning på 4 %.

For Danmark, Sverige og Norge har Nordic Link korridoren stor betydning for varehandelen og det næringslivet som transporterer gods til/fra markedene gjennom korridoren. Spesielt for fem fylker i Norge: Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland og Hordaland, har Nordic Link korridoren stor betydning fordi alternative transportkorridorer medfører høyere transportkostnader og dermed redusert konkurranseevne.

Fra 1985 til 1996 har det skjedd en sterk økning i eksport og import, og dermed i transporterte mengder i Nordic Link korridoren. Vegtransporten har i denne perioden økt sin andel av de totale transportene sterkt, men i forhold til antall tonn som transporteres, utgjør landtransporten bare noen få prosent. Det er sjøtransporten som transporterer de store volumene. Til/fra Nordic Links norske influensområde er vel 96 % av totalen sjøtransport.

## 1.2 Geografisk avgrensning av Nordic Link.

Hva er influensområdet til Nordic Link? Både gods som transporteres på Kyststamvegen, som kommer fra Oslo og fra Finland og Sverige benytter Nordic Link. Det er vanskelig å avgrense begrepet Nordic Link. Hva skal legges til grunn for en slik avgrensning: Bør det velges et funksjonelt kriterie for avgrensning, eller et politisk, eller et administrativt?

En funksjonell avgrensning basert på interesse kan være som følger: De fem fylkene Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland og Hordaland i Norge, Gøteborg-området, samt Bohuslen med forbindelsen til Norge, i Sverige, hele Jylland i Danmark, og Schleswig-Holstein i Tyskland. Alle disse områdene har vært aktive i Nordic Link samarbeidet de siste årene. I denne årsrapporten legges en slik funksjonell avgrensning av Nordic Link til grunn.

### 1.3 De tre søyler i Nordic Link samarbeidet.

Nordic Link samarbeidet som har utviklet seg etter 1991 er basert på tre søyler:

- \* Politisk organisering og samarbeid mellom myndigheter i tre land.
- \* Næringslivet samarbeider gjennom Foreningen Nordic Link.
- \* Forskning/kunnskapsproduksjon. Nordic Link Transportfaglig Nettverk ble etablert høsten 1994.

### 1.4 Hva er viktig for Nordic Link?

Godstransporten i Nordic Link er av avgjørende betydning for mange bedrifters import av råvarer og eksport av ferdige produkter, og blir dermed viktig for bedriftenes konkurranseevne. For Norge og Sverige er Nordic Link særdeles viktig fordi vi ligger så langt unna markedet i de landene vi eksporterer til. Godstransport er ikke et gode i seg selv, snarere er transporten ressurskrevende og forurensende. Det er derfor viktig at transporten er mest mulig effektiv og miljøvennlig.

I årene framover forventes at transportkostnadene blir av stadig større betydning. For Nordic Links brukere er et av de viktigste spørsmålene: Hvordan vil transportkostnadene i korridoren utvikle seg i forhold til andre korridorer? Et annet viktig spørsmål er om transporttilbudet i Nordic Link fortsetter å bli tilfredsstillende for næringslivets behov for godstransport? Og et tredje spørsmål: Hvordan vil alle de forskjellige aktører som påvirker og bestemmer over deler av infrastrukturen og transporttilbudet, samordne sine interesser til beste for transportbrukerne?

### 1.5 Innholdet i rapporten

Denne rapporten omtaler først noen viktige begivenheter i året som gikk. Deretter gis en oversikt over transportstrømmene fordelt på de enkelte transportmåter. Hovedvekten legges på godstransporten, selv om det for fergene er persontransporten som gir hovedtyngden av inntekten og dermed er avgjørende for det tilbudet som gis.

Miljøsituasjonen for Nordic Link blir ikke drøftet i denne rapport, men det henvises til rapportene for 1994 og 1995. Det finnes ikke noe organ som overvåker utslipp fra internasjonale transportere, og det settes heller ikke miljøkrav som for eksempel til utslipp av farlige stoffer, til sjøtransporten eller fergene i internasjonal transport. Beskrivelsen av miljøsituasjonen i Årsrapportene for 1994 og 1995 er et så godt bilde som kan lages i dag med tilgjengelige data, og er et første skritt mot en miljørevisjon av Nordic Link.

I kapitel fem er trendene i transportutviklingen beskrevet. Hva vil de endringer som trafikk tallene viser, bety for den enkelte transportform og Nordic Link dersom trenden fortsetter?

Til slutt i siste kapitel er det trukket noen konklusjoner om transportutviklingen og de utfordringer denne medfører for de tre søylene:

**\* politikere og myndigheter**

**\* næringslivet**

**\* for forskningen/kunnskapsproduksjonen**

## 2. Året som gikk

### 2.1 Forskingen

### 2.2 Nordic Link Transportfaglig Nettverk

Nordic Link Transportfaglig Nettverk - NLTN - ble etablert høsten 94. Det består av

- \* Agderforskning, Kristiansand, med sekretariat.
- \* Institut for Transportstudier, Padborg.
- \* Aalborg Universitets Center, Aalborg.
- \* Handelshøgskolan, Universitet i Gøteborg, Gøteborg.

Hensikten med nettverksarbeidet er å produsere kunnskap som kan bidra til at målene for Nordic Link kan nås.

### 2.3 Viktige Rapporter og Møter.

Av viktige rapporter som har spesiell betydning for Nordic Link nevnes:

- Nordic Link Norge. Status og utfordringer mot år 2000. Agderforskning 1995.
- Flaskehalsen i Nordic Link. Agderforskning.
- Pact Project. Final Report. NTU.
- St. meld. nr. 22 (1994-95) Kyststamvegen.
- Trafik 2005. Dansk, Trafikkministeriet.
- Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994/97, Samferdselsdepartementet.
- Norsk jernbaneplan 1994/97, Samferdselsdepartementet.
- Den Tunga Trafiken på Veg E6 mellan Norge och Sverige. BOSAM-rapporten 94.
- St. meld. nr. 32 (1995-96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken.
- Varestrømmanalysen av Kyststamvegens influensområde. 5 delrapporter er utarbeidet, Agderforskning 1996.

Av viktige møter kan nevnes:

AUC konferansen 1996. Aalborg 1996. Både Kenneth Andresen, Agderforskning og Carsten Madsen, Trafikinstituttet, holdt foredrag.

### 3. Varestrømmene i Nordic Link

I dette kapittel beskrives først varestrømmene i Nordic Link utifra sist tilgjengelig utenrikshandelsstatistikk.

#### 3.1 Omfanget av Norges varehandel med utlandet.

I denne årsrapporten er bare norsk statistikk benyttet for å beskrive transportstrømmene med varer. Den sist publiserte statistikk er for 1996. For norsk handel har vi beskrevet godsstrømmene med utgangspunkt i Agderforsknings rapport **Internasjonale godstransporter til/fra Norge**.

Nordic Links Norske influensområde er definert som de fem fylkene Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland og Hordaland.

I 1996 ble det totalt eksportert 68 millioner tonn varer fra fastlands Norge. 37 %, 25 millioner tonn av dette ble eksportert fra Nordic Link området. Importen til hele fastlands Norge var på 28,5 millioner tonn og 41% av dette, 11,7 millioner tonn ble importert til analyseområdet. Nordic Link området eksporterer vesentlig mer enn det importerer.

**Tabell 3:1 Andel av varestrømmene til/fra Nordic Link området i forhold til Norge totalt**

Område	Import		Eksport		I+E	
	Tonn	%	Tonn	%	Tonn	%
<b>Nordic Link området</b>	<b>11 772 721</b>	<b>41 %</b>	<b>25 091 193</b>	<b>37 %</b>	<b>36 863 914</b>	<b>38 %</b>
Resten av fastlandet	16 683 720	59 %	42 966 495	57 %	62 578 529	62 %
Fastlands Norge <sup>1</sup>	28 456 441	100 %	68 057 688	100 %	96 514 129	100 %

I tabell 3:2 er utenrikshandelen vist for de fem fylkene i Nordic Link området. Fire av fylkene har store importmengder, mens Aust-Agder skiller seg ut med liten importert mengde. For eksporten er Rogaland største fylke med 11,6 millioner tonn, fulgt av Hordaland og Telemark.

**Tabell 3:2 Utenrikshandelen i Nordic Link området. Tonn 1996**

<sup>1</sup> Alle tall for hele Norge er eksklusive olje- og gasseksport fra Kontinentalsokkelen.

Område	Import	Eksport	Total
Telemark	3 338 091	4 719 105	8 057 196
Aust-Agder	220 592	121 612	342 204
Vest-Agder	1 978 477	832 479	2 810 956
Rogaland	3 055 555	11 564 491	14 620 046
Hordaland	3 180 006	7 853 506	11 033 512
<b>Nordic Link Norge</b>	<b>11 772 721</b>	<b>25 091 193</b>	<b>36 863 914</b>
Norge totalt	28 456 441	68 057 688	96 514 129
%andel Nordic Link	41 %	37 %	38 %

I de to årene 1994 til 1996 økte importen med 12,7 %, og eksporten med 8,8 % for de fem fylkene i Nordic Link området.

I tabell 3:3 har vi vist bruttoproduktet for Nordic Link området og for resten av fastlands Norge. Hele bruttoproduktet er fordelt på de tre hovednæringsgrupper: primærnærings, sekundærnærings og tjenesteyting. Bruttoproduktet for Nordic Link området var vel 160 milliarder kroner i 1992. For hele landet var bruttoproduktet 627 milliarder kroner.

En skulle forvente at det er en sammenheng mellom varestrøm og bruttoprodukt. Særlig dersom en ser på bruttoprodukt i konkurranseutsatt sektor primærnæringsene, (særlig fiskeriene) og sekundærnæringsene. Mens Nordic Link området har halvparten av Norges utenrikshandel målt i tonn, så er andelen av bruttoproduktet til Norge bare 26%, målt i kroner. Det kan bety at utenrikshandelen i Nordic Link området har lavere verdi per tonn enn fastlands Norge. Det kan ha noe med fortollingssted og registrering i utenrikshandelsstatistikken, og det kan ha noe med fordelingen av bruttoproduktet på skjermet og konkurranseutsatt sektor.

**Tabell 3:3 Bruttoprodukt etter hovednærings 1992. Millioner kroner**

	I alt		Primærnæringsene		Sekundærnæringsene		Tjenesteyting totalt	
	Mill. kroner	%	Mill. kroner	%	Mill. kroner	%	Mill. kroner	%
<b>Nordic Link området</b>	<b>163 936</b>	<b>26</b>	<b>4 788</b>	<b>24</b>	<b>53 452</b>	<b>35</b>	<b>105 696</b>	<b>23</b>
Resten av fastlands Norge	463 096	74	15 599	76	99 222	65	348 275	77
Sum	627 032	100	20 387	100	152 674	100	453 971	100

### 3.1.1 Eksporten fra Norge økte med hele 21 prosent målt i kroner i 1996

Norge eksporterte varer (unntatt skip og borerigger) for 309 milliarder kroner i 1996<sup>2</sup>. Det var 21 prosent høyere enn i 1995. Eksporten av tradisjonelle varer økte med 10,1 prosent og utgjorde 154 milliarder. Norge importerte for 221 milliarder kroner, 6 prosent mer enn i 1995. Tall som kan koble volum med verdi foreligger ikke foreløpig.

## 3.2 Transportmåte til/fra de enkelte fylkene

<sup>2</sup> Ukens statistikk nr 6, 1997.

I tabell 3:4 til 3:7 har vi vist fordelingen av varestrømmene på transportmåte for hvert fylke i analyseområdet. Generelt er skip det dominerende transportmiddelet for både eksporten og importen til/fra fylkene. Men det er enkelte fylker som skiller seg ut ved at en lavere andel av varestrømmen foregår med skip.

### 3.2.1 Importen

Importen til Nordic Link området er vist i tabell 3:4 og 3:5. Skip er det transportmiddel som frakter mesteparten av importen til Nordic Link området, 96% av tonnmengden i 1996. Lastebil både på veg og på ferge hadde 3% av tonnmengden. Aust-Agder og Vest-Agder skiller seg ut ved at en relativt stor andel kommer med bil/tilhenger på skip og ved at en stor andel kommer med lastebil og tildels jernbane.

**Tabell 3:4 Nordic Link området Import fordelt på transportmåte 1996  
Tonn**

FYLKE	ISkip	ITog	IBil	ISjøbil	IFly	ITOTAL
Telemark	3 273 528	19 256	20 876	23 457	28	3 338 091
Aust-Agder	201 966	36	4 508	14 004	17	220 592
Vest-Agder	1 828 227	9 164	29 784	110 960	144	1 978 477
Rogaland	2 933 845	21 966	26 162	70 554	2 378	3 055 555
Hordaland	3 108 182	11 891	22 237	35 732	1 407	3 180 006
<b>Totalt</b>	<b>11 345 748</b>	<b>62 313</b>	<b>103 567</b>	<b>254 707</b>	<b>3 974</b>	<b>11 772 721</b>

I Nordic Link Årsrapport 1995 ble tall for utenrikshandelen i 1994 presentert. I løpet av de to årene fra 1994 til 1996 var det ca 10 % økning for import med skip og ferge, mens det var stagnasjon for transporten med lastebil til dette området. Importen med jernbane ble redusert med hele 40 % i samme periode.

**Tabell 3:5: Prosentvis fordeling av importen i fylkene i Nordic Link området.**

Fylker	Skip	Jernbane	Lastebil	Bil på skip	Fly	Total Tonn
Telemark	98 %	1 %	1 %	1 %	0,001 %	3 338 091
Aust-Agder	92 %	0 %	2 %	6 %	0,008 %	220 592
Vest-Agder	92 %	0 %	2 %	6 %	0,007 %	1 978 477
Rogaland	96 %	1 %	1 %	2 %	0,078 %	3 055 555
Hordaland	98 %	0 %	1 %	1 %	0,044 %	3 180 006
<b>Nordic Link Norge</b>	<b>96 %</b>	<b>1 %</b>	<b>1 %</b>	<b>2 %</b>	<b>0,034 %</b>	<b>11 772 721</b>
<b>Norge totalt</b>	<b>78 %</b>	<b>3 %</b>	<b>15 %</b>	<b>4 %</b>	<b>0,092 %</b>	<b>28 456 441</b>

### 3.2.2 Eksporten

Eksporten til Nordic Link området er vist i tabell 3:6 og 3:7. Skip er det transportmiddel som frakter mesteparten av eksporten fra Nordic Link området, 96 % av tonnmengden i 1996. Lastebil både på veg og på ferge hadde 3,0 % av tonnmengden. Det er Aust-Agder og Vest-Agder som skiller seg ut ved at en relativt lav andel av eksporten foregår med skip. Eksporten fra Aust-Agder og Vest-Agder transporteres i relativt stor grad med bil på ferge med henholdsvis 32 % og 11 %. Rogaland skiller seg ut ved at over 99 % av eksporten går med skip. Dette har sannsynligvis sammenheng med dette fylkets høye andel av varegruppen brenselstoffer i sin eksport.

**Tabell 3:6 Nordic Link området Eksport fordelt på transportmåte. 1996 Tonn**

FYLKE	ESkip	ETog	EBil	ESjøbil	EFly	ETOTAL
Telemark	4 316 540	29 193	170 917	202 237	191	4 719 105
Aust-Agder	76 442	3 333	3 239	38 320	262	121 612
Vest-Agder	679 190	28 767	35 158	88 542	810	832 479
Rogaland	11 440 155	4 331	39 873	78 835	1 232	11 564 491
Hordaland	7 635 417	55 533	93 350	62 215	6 903	7 853 506
<b>Totalt</b>	<b>24 147 744</b>	<b>121 157</b>	<b>342 537</b>	<b>470 149</b>	<b>9 398</b>	<b>25 091 193</b>

**Tabell 3:7: Prosentvis fordeling av eksporten i fylkene i analyseområdet.**

Fylker	Skip	Jernbane	Lastebil	Bil på skip	Fly	Tonn Total
Telemark	91 %	1 %	4 %	4 %	0,004 %	100% 4 719 105
Aust-Agder	63 %	3 %	3 %	32 %	0,215 %	100% 121 612
Vest-Agder	82 %	3 %	4 %	11 %	0,097 %	100% 832 479
Rogaland	99 %	0 %	0 %	1 %	0,011 %	100% 11 564 491
Hordaland	97 %	1 %	1 %	1 %	0,088 %	100% 7 853 506
<b>Nordic Link Norge</b>	<b>96 %</b>	<b>0 %</b>	<b>1 %</b>	<b>2 %</b>	<b>0,037 %</b>	<b>100 % 25 091 193</b>
<b>Norge totalt</b>	<b>82 %</b>	<b>1 %</b>	<b>4 %</b>	<b>2 %</b>	<b>0,047 %</b>	<b>100 % 68 057 688</b>

## 3.3 Lastebiltransporten over norsk grense øker og øker

Den raske veksten i lastebiltransporten som trafikkutviklingen på fergene viser, kommer også til uttrykk i utenrikshandelsstatistikken. Etter lavkonjunkturen på slutten av åttitallet med stagnasjon og nedgang i utenrikshandelen med enkelte land, så er utviklingen midt på nittitallet snudd til en meget rask vekst i totale tonn mengder. Lastebilen er den transportmåte som øker mest, dersom en ser bort fra transport av olje og gass med rør og skip. Spesielt er økningen i lastebil transporten for importen stor, noe som kan skyldes at bedrifter i andre land i stor grad velger lastebil som transportmåte for importen til Norge.

### 3.3.1 Eksport med lastebil

Lastebilen har tapt markedsandel av norsk eksport fra 5% i 1970 til 2% i 1996. Det skyldes imidlertid den enorme veksten i olje og gasseksporten. Ser vi derimot på den mengde som

lastebilen transporterer, så er den økt fra 918 000 tonn i 1970, til 4 062 000 tonn i 1996. Det er en årlig økning på i underkant av 6 %. Fra 1990 til 1996 var veksten per år 2,5 %, og fra 1995 til 1996 6 %. Det tyder på at langtidstrenden med sterk årlig vekst fortsetter etter noen år med stagnasjon.

Deler vi lastebiltransporten etter grensepassering på veg og på ferge, får vi et annet bilde. På ferge økte lastebiltransporten med 9% i året i perioden 1990 til 1996, mens på veg har det vært stagnasjon, samme tonnmengde passerte i 1996 som i 1990. Denne utviklingen indikerer at fergetrafikken øker, men tallene er også sterkt påvirket av veksten i Norges eksport til Sverige, et av våre aller største eksportland.

**Tabell 3:8 Utviklingen i Norges eksport. 1000 tonn.**

Eksport	1970	1980	1990	1996
Lastebil	918	1.548	2.611	2.602
Ferge		248	890	1.460
Sum veg	918	1.796	3.501	4.062
Eksport i alt	17.789	62.180	121.298	212.186
Andel veg	5%	3%	3%	2%

### 3.3.2 Import med lastebil

Lastebilen øker markedsandelen av norsk import sterkt. Fra en andel på 8% i 1970 økte denne til hele 19% i 1996. Hvert femte tonn som importeres til Norge, kommer nå på lastebil. Ser vi på den mengde som lastebilen transporterer, så er den økt fra 2 millioner tonn i 1970, til 5,5 millioner tonn i 1996. Veksten de siste seks årene viser en årlig økning på i overkant av 6,5 % fra 1990 til 1996.

Sammenligner vi lastebiltransporten for grensepassering på veg og på ferge, viser det seg at på ferge økte lastebiltransporten med 4,5% i året fra 1990 til 1996, mens på veg var økningen i underkant av 7,5% per år. For importen til Norge med grensepassering på veg øker lastebiltransporten meget sterkt, mens den delen som kommer med ferge øker med noe lavere takt.

**Tabell 3:9 Utviklingen i Norges import. 1000 tonn.**

Import	1970	1980	1990	1996
Lastebil	2.006	2.286	2.791	4.264
Ferge		415	937	1.219
Sum veg	2.006	2.701	3.728	5.483
Import i alt	25.250	25.813	23.180	28.456
Andel veg	8%	11%	16%	19%

## 3.4 Utviklingen i Dansk utenrikshandel

### 3.4.1 Danmarks udenrigshandel

Danmark importerede i 1996 46,5 mio. tons varer til en værdi af 234 mia. DKK. I forhold til 1995 var der tale om en tilbagegang på 2% i mængder og en vækst på 2% i værdi. Tabell 3:10

Tabell 3:10 Danmarks import 1995 og 1996

	Mængde (Mio. tons)		Værdi (Mia. DKK)	
	1995	1996	1995	1996
Norge	6,0	6,5	11,6	12,7
Sverige	5,6	5,7	28,8	29,6
Tyskland	6,5	5,5	59,4	57,2
EU-lande i alt	19,6	18,8	172,7	172,7
Total	47,6	46,5	229,4	234,0

Kilde: Danmarks Statistik

Udviklingen i Danmarks import fra 1995 til 1996 indebar, at

- importen fra både Norge og Sverige steg
- importen fra Tyskland faldt
- den samlede import fra EU-lande faldt i mængder og stagnerede i værdi.

Den største varemængde blev i 1996 importeret fra Norge, mens importen opgjort i værdi var størst fra Tyskland.

Danmarks eksport udgjorde i 1996 33,4 mio. tons til en værdi af 267,6 mia. DKK. Det betød en fremgang i mængder på 9% og i værdi på 3%, jf. Følgende tabell 3:11.

Tabell 3:11 Danmarks eksport 1995 og 1996

	Mængde (Mio. tons)		Værdi (Mia. DKK)	
	1995	1996	1995	1996
Norge	1,9	2,0	15,7	17,6
Sverige	5,2	5,8	26,2	29,0
Tyskland	8,7	9,5	61,0	59,7
EU-lande i alt	23,2	25,7	169,2	173,2
Total	30,6	33,4	258,6	267,6

Kilde: Danmarks Statistik

Udviklingen fra 1995 til 1996 indebar, at

- der var fremgang i eksporten til både Norge og Sverige
- der var fremgang i mængder og tilbagegang i værdi i eksporten til Tyskland
- der var en samlet vækst i eksporten til EU-landene.

Tyskland var i 1996 det klart største eksportmarked for Danmark, Sverige var næststørste marked, mens Norge var fjerdestørst.

### 3.4.2 Danmarks samhandel med Norge og Sverige opgjort på regioner

I det følgende beskrives Danmarks samhandel med Norge og Sverige i 1995 opgjort på amter. Analysen er baseret på en særkørsel fra Danmarks Statistik. Da handelen med lande uden for EU fortsat er baseret på toldpapirer, registreres samhandelen med Norge på ind- og udførselstoldsted. Følgelig gives et ikke helt retvisende billede af de enkelte amters rolle, da ind- og udførslen mellem Norge og Nordjyllands Amt er relativ for stor.

Tabell 3:12 Danmarks samhandel med Norge 1995. 1000 tons.

	Importeret	Eksporteret
Fyns Amt	117,8	80,9
Sønderjyllands Amt	196,7	36,2
Ribe Amt	105,9	11,0
Vejle Amt	334,9	618,7
Ringkøbing Amt	100,0	11,7
Århus Amt	348,9	185,8
Viborg Amt	87,7	14,1
Nordjyllands Amt	632,3	391,4
Vestdanmark i alt	1.924,4	1.349,9

Kilde: Institut for Transportstudier særkørsel fra Danmarks Statistik, 1996.

32% af varemængden importeret fra Norge indføres til Vestdanmark. For så vidt angår eksporten til Norge udføres 71% af varemængden fra Vestdanmark.

Tabell 3:13 Danmarks samhandel med Sverige 1995. 1000 tons.

	Importeret	Eksporteret
Fyns Amt	232,3	208,3
Sønderjyllands Amt	173,1	33,0
Ribe Amt	49,9	32,8
Vejle Amt	312,6	121,5
Ringkøbing Amt	104,8	63,2
Århus Amt	1.443,3	409,5
Viborg Amt	205,5	128,9
Nordjyllands Amt	453,9	83,6
Vestdanmark i alt	2.975,5	1.080,7

Kilde: Institut for Transportstudier, særkørsel fra Danmarks Statistik, september 1996.

53% af varemængden importeret fra Sverige indføres til Vestdanmark. For så vidt angår eksporten til Sverige udføres 21% af varemængden fra Vestdanmark.

## 4. Grensepassering på veg over Svinesund

### 4.1 Vegtransport til/fra Norge

Vegtransporten over svenskegrensen er en viktig konkurransefaktor for Nordic Link. I tabell 4:1 vises den totale vegtransporten over norsk grense. Omtrent halvparten av trafikken skjer over Svinesund, mens den andre halvparten fordeles over et titalls grensepasseringer.

Tabell 4:1 Godstransport med lastebil over grensen.

ÅR	Biler totalt	Utpasserte	Innpasserte	Tonn totalt	Tonn UT	Tonn INN	Tonn/bil ut	Tonn/bil inn
1992	406 274	202 240	204 034	6 165 436	2 998 194	3 167 242	14,82	15,52
1993	419 747	201 602	218 145	6 468 847	2 993 384	3 475 463	14,85	15,93
1994	457 602	207 239	250 363	7 418 006	3 200 097	4 217 909	15,44	16,85
1995	466 912	215 135	251 777	7 572 124	3 341 613	4 230 511	15,53	16,80
<b>1996</b>	<b>488 352</b>	<b>218 330</b>	<b>270 022</b>	<b>7 542 064</b>	<b>3 289 690</b>	<b>4 252 374</b>	<b>15,07</b>	<b>15,75</b>

Tabell 4:2 Utviklingen i godstransport med lastebil over grensen, 1992 = 100.

ÅR	Biler totalt	Utpasserte	Innpasserte	Tonn totalt	Tonn UT	Tonn INN	Tonn/bil ut	Tonn/bil inn
1992	100	100	100	100	100	100	100	100
1993	103	100	108	105	100	110	100	103
1994	113	102	124	120	107	133	104	109
1995	115	106	124	123	111	134	105	108
<b>1996</b>	<b>120</b>	<b>108</b>	<b>132</b>	<b>122</b>	<b>110</b>	<b>134</b>	<b>102</b>	<b>101</b>

Det er en økning på 20 % i antall lastebiler som passerte norskegrensen, fra 1992 til 1996. Økningen er større for antall biler Inn til landet enn Ut av landet. Godsmengden som ble fraktet av disse 488 352 lastebilene var 7,54 millioner tonn. Lastmengde per bil var 15,44 tonn. Gjennomsnittlig lastmengde har økt med 1 - 2 % siden 1992.

Det ble fraktet 4,25 millioner tonn importgods til Norge på lastebil over grensen, og 3,29 millioner tonn eksportgods fra Norge i 1995. Det var en svak nedgang fra 1995 til 1996 i godsmengde totalt på veg over norsk grense, mens antall lastebiler som krysset grensen økte.

## 4.2 E 6 Svinesund

Det er grensepassering ved Svinesund som er den viktigste konkurrenten til Nordic Link på vestsiden. Noen tall for denne grensepasseringen er vist nedenunder.

Tabell 4:3 Godstransport med lastebil over Svinesund

ÅR	Biler totalt	Utpasserte	Innpasserte	Tonn totalt	Tonn UT	Tonn INN	Tonn/bil ut	Tonn/bil inn
1994	207 436	101 743	105 693	3 318 540	1 627 444	1 691 096	16,00	16,00
1995	221 647	105 876	115 771	3 546 000	1 693 680	1 852 320	16,00	16,00
<b>1996</b>	<b>223 913</b>	<b>103 912</b>	<b>120 001</b>	<b>3 481 923</b>	<b>1 662 592</b>	<b>1 819 331</b>	<b>16,00</b>	<b>15,16</b>

Tabell 4:4 Utviklingen i godstransport med lastebil over Svinesund, fra 1994.

ÅR	Biler totalt	Utpasserte	Innpasserte	Tonn totalt	Tonn UT	Tonn INN	Tonn/bil ut	Tonn/bil inn
1994	100	100	100	100	100	100	100	100
1995	107	104	110	107	104	110	100	100
<b>1996</b>	<b>108</b>	<b>102</b>	<b>114</b>	<b>105</b>	<b>102</b>	<b>108</b>	<b>100</b>	<b>95</b>

Tabell 4:5 Godstransport med lastebil over Svinesund i % av TOTALT

ÅR	Biler totalt	Utpasserte	Innpasserte	Tonn totalt	Tonn UT	Tonn INN	Tonn/bil ut	Tonn/bil inn
1994	45 %	49 %	42 %	45 %	51 %	40 %	104 %	95 %
1995	47 %	49 %	46 %	47 %	51 %	44 %	103 %	95 %
<b>1996</b>	<b>46 %</b>	<b>48 %</b>	<b>44 %</b>	<b>46 %</b>	<b>51 %</b>	<b>43 %</b>	<b>106 %</b>	<b>96 %</b>

Over Svinesund passerte 3,48 millioner tonn, som utgjør 46 % av både antall lastebiler, og av godsmengden som totalt passerte norsk grense. Det var en 2 % nedgang (64 000 tonn) i godsmengden over Svinesund fra 1995. Både importen og eksporten ble svakt redusert fra 1995 til 1996 over Svinesund. Sammenlignet med den totale vegtransporten over grensen til Sverige, så ser vi at Svinesund har andeler rett under 50 % av totalen.

## 4.3 Transitt Sverige?

Fra BOSAM undersøkelsen ble det anslått at ca 65 000 av antall lastebiler som passerte grensen ved Svinesund, var transporter i transitt gjennom Sverige. Forutsatt konstant prosentandel i 1996, så var ca 65 000 lastebiler i transitt gjennom Sverige med en gjennomsnitt lastvekt på 15,58 tonn. Det gir følgende anslag for godsmengden med transitt trafikken med lastebil til/fra Norge gjennom Sverige.

Transitt trafikken gjennom Sverige med lastebil transporterte over 1 million tonn gods i 1996.

## 5. Transporter mellom fire land

Nordic Links forgrening fra Danmark til Norge og Sverige går hovedsaklig via Frederikshavn og Hirtshals. Mellom disse havnene igjen finner man flere forgreninger i form av fergeforbindelser. Fergeforbindelsene i Nordic Links hovedkorridor omfattet i 1996 følgende forbindelser:

- Bergen/Egersund-Hanstholm
- Kristiansand-Hirtshals
- Oslo-Hirtshals
- Larvik-Skagen
- Langesund-Fredrikshavn
- Larvik/Moss-Fredrikshavn
- Oslo -Frederikshavn
- Göteborg-Fredrikshavn
- Varberg-Grenå
- Halmstad-Grenå

Fergene utgjør viktige bindeledd for vei/ bane-transporter til/ fra Norden. Det er flere problem med statistikker fra fergeselskapene når det gjelder godstransporten. Selskapene benytter forskjellige definisjoner på hva en lastebil er, og det er ulik praksis for føring av tomme biler eller jernbanevogner. Dette fører til at de tallene man operere med inneholder en viss grad av usikkerhet. Fergestatistikken er samlet inn med velvillig bistand fra rederiene og andre kilder<sup>3</sup>.

For å kunne se Nordic Links fergetransporter i et videre perspektiv, bør man først ha et begrep om størrelsen på den totale fergetransport mellom Norden og Kontinentet. Tabell 5:1 som viser fordeling av lastebiler på ferge mellom de fire landene Norge, Sverige, Danmark og Tyskland er derfor av stor interesse. I denne fremstillingen spesifiseres ikke det norske og finske godset som går i transitt via svenske havner.

**Tabell 5:1 Varestrømmer mellom fire land med bilferge, antall biler.**

Forbindelse	Lastebiler	Lastebiler	Lastebiler	Lastebiler	Lastebiler	Endring i %
	på ferge i 1992	på ferge i 1993	på ferge i 1994	på ferge i 1995	på ferge i 1996	
Norge-Danmark	107 000	109 000	101 300	102 245	103 850	2
Norge-Tyskland	31 000	38 000	41 931	38 506	43 734	10
Sverige-Danmark	420 000	388 000	456 631	508 606	516 267	2
Sverige-Tyskland	414 000	385 000	414 724	483 535	519 966	7
Danmark-Tyskland	243 000	247 000	270 439	281 587	270 312	- 4
<b>Sum</b>	<b>1 215 000</b>	<b>1 167 000</b>	<b>1 285 000</b>	<b>1 414 479</b>	<b>1 454 129</b>	<b>3</b>

<sup>3</sup> Cruise Ferry Info er den kilden som er mest benyttet.

Totalt sett ser man at antall lastebiler på ferge mellom de fire landene i oversikten er økt med 3 % fra 1995 til 1996. Samtidig er det transporten mellom Norge og Tyskland som har økt mest 11 %. Trafikken mellom Sverige og Danmark har vært den største inntil 1996, da har forbindelsen Sverige-Tyskland overtatt som den største.

Det registreres ikke i offentlig statistikk hvilken mengde gods det er på hver lastebil. I tabell 5:2 er derfor beregnet total godsmengde med lastebil mellom landene vist. Beregningen er basert på en gjennomsnittslast på 15,6 tonn per bil. Det er således ikke faktisk godsmengde i tabellen, men en beregnet mengde. Transitt trafikk for eksempel fra Sverige via Danmark til Tyskland blir i denne beregningen både vist som trafikk mellom Sverige-Danmark og Danmark-Tyskland. Det er heller ikke sikkert at endepunktet er i Tyskland, men kanskje det er i Spania.

1,45 millioner lastebiler fraktet over 22 millioner tonn på ferge over disse landegrensene i 1995.

Tabell 5:2 Lastebil transport på ferge mellom fire land. Tonn 1996

Forbindelse	Lastebiler på ferge i 1995	Antall tonn basert på 15,6 tonn per lastebil
Norge-Danmark	103 850	1 620 060
Norge-Tyskland	43 734	682 250
Sverige-Danmark	516 267	8 053 765
Sverige-Tyskland	519 966	8 111 469
Danmark-Tyskland	270 312	4 216 867
<b>Sum</b>	<b>1 454 129</b>	<b>22 684 412</b>

## 6. Trafikken i Nordic Link korridoren er meget stor

Mellom Norge og Sverige og Jylland i Danmark - det som er Nordic Link korridoren - ble det i 1996 transportert 7,2 millioner passasjerer, 1,2 millioner personbiler, 27 000 busser, og 280 000 lastebiler. Lastebilene fraktet ca 4 millioner tonn gods til en verdi på anslagsvis 50 milliarder kroner. Den konvensjonelle fergetrafikken i Nordic Link økte i 1996 svakt for persontrafikken, mens den økte med hele 9 % for godstrafikken. Det var en vesentlig større vekst med fergene fra Østlandsområdet enn fra Sørvestlandet. Trafikktallene for Nordic Link i 1996 var:

- 7,235 millioner passasjerer<sup>4</sup>
- 1,240 millioner personbiler
- 27 000 busser
- 280 000 lastebiler
- ca 4 millioner tonn gods
- verdi på godset anslagsvis 50 milliarder kroner.

### 6.1 Trafikk utviklingen på Nordic Link forbindelsene

Color Line kjøpte Larvik Scandi Line, Stena la ned forbindelsen på Moss, og det ble opprettet to nye hurtigbåt forbindelser i 1996. Endringer i tilbudet påvirket etterspørselen på de ulike forbindelser forskjellig. Trafikken på de norske forbindelsene vokste, mens det var en svak nedgang for Stena line på forbindelsen Göteborg-Fredrikshavn. Denne forbindelsen er dog så stor, ca 40 % av Nordic Link trafikken, at den påvirker total tallene sterkt. For godsforbindelsene er det en viss avflating på Hanstholm-Egersund/Bergen, etter sterk vekst hvert år siden starten i 1993. Det blir interessant å se om dette er det første uttrykk på at konkurransen mellom Fjord line og Color line tilspisses. Color line har med overtakelsen av Larvik line etablert seg som den suverent største på Norge.

Den sterke veksten på noen av forbindelsene på Østlandet må sees i sammenheng med at Stena sluttet sin seiling på Moss i april, deretter overtok Larvik line denne forbindelsen. Totalt sett ble det fraktet ca 68 000 lastebiler til/fra dette området, som var på samme nivå både i 1995 og 1996. Det var derfor en stor omfordeling av trafikk mellom forbindelsene. I tall var utviklingen i 1996 som vist i følgende tabell 6:1.

---

<sup>4</sup> Hvorav 720 000 passasjerer med hurtigbåter

Tabell 6:1 Trafikkutviklingen 1996 for Nordic Link

Forbindelse	Passasjerer	%96/95	Biler	%96/95	Busser	%96/95	Lastebiler	%96/95
Hanstholm-Egers/Bergen	199 237	106	35 287	106	419	86	7 955	101
Hirtshals-Kristiansand	1 044 338	105	211 421	101	5 327	98	28 697	106
Fredrikshavn-Larvik/Moss	744 771	107	107 712	122	6 136	104	24 146	185
Hirtshals-Oslo	528 324	105	43 546	107	1 195	94	24 260	99
Fredrikshavn-Oslo	535 000	116	62 000	117	2 283	126	14 300	108
Fredrikshavn-Moss	54 300	27	10 000	24	482	46	4 492	28
Fredrikshavn-Gøteborg	2 680 000	98	484 000	97	8 535	98	139 100	105
Varberg-Grenå	334 000	96	74 000	96	1 650	101	15 700	96
Halmstad-Grenå	395 000	111	93 000	110	1 637	116	23 300	110
<b>Totalt</b>	<b>6 514 970</b>	<b>100</b>	<b>1 120 966</b>	<b>100</b>	<b>27 664</b>	<b>100</b>	<b>281 950</b>	<b>104</b>

### 6.1.1 Hurtigbåter i Nordic Link

Introduksjonen av hurtigbåter på det norske markedet medførte at 190 000 passasjerer og 40 000 biler benyttet disse i 1996. På forbindelsen Gøteborg-Fredrikshavn startet hurtigbåt tilbudet i 1994. Color Seacat som driver ruten hadde en 20% økning fra 1995 til 1996, til 530 000 passasjerer og 90 000 biler. Hurtigbåtene har fått et vesentlig belegg i løpet av kort tid. Til sammen fraktet hurtigbåtene i Nordic Link, ca 720 000 passasjerer og ca 130 000 personbiler i 1996, som vist i tabell 6:2.

Tabell 6:2 Hurtigbåt trafikken i Nordic Link 1996

Forbindelse	Passasjerer	Biler
Larvik-Skagen	119 041	24 861
Fredrikshavn-Langesund	69 193	15 912
Fredrikshavn-Gøteborg	531 515	93 616
<b>Totalt</b>	<b>719 749</b>	<b>134 389</b>

### 6.1.2 Andre ferge forbindelser på Norge

Det er tre andre ferge forbindelser på Norge uavhengig av Nordic Link. Disse er vist i tabell 6:3. Alle tre forbindelser viser sterk vekst for alle trafikk kategorier i 1996, med unntak av antall busser. På forbindelsen Oslo - Kiel økte antall lastebiler med 13 %, som er vesentlig høyere enn veksten i Nordic Link forbindelsene. Det kan tyde på at de lange båtforbindelsene i 1996 har økt sin andel i konkurranse med både de korte forbindelsene og landtransporten, uten at det kan sies med sikkerhet.

Tabell 6:3 Trafikk utviklingen for øvrige fergeforbindelser til Norge 1996

Forbindelse	Passasjerer	%96/95	Biler	%96/95	Busser	%96/95	Lastebiler	%96/95
Newcastle-Stav/Bergen	177 829	109	16 511	116	398	107	4 790	128
Sandefjord-Strømstad	697 210	114	109 973	111	2 512	97	14 683	113
Oslo-Kiel	550 218	113	68 993	117	1 858	94	43 734	113
<b>Totalt</b>	<b>1 425 257</b>	<b>113</b>	<b>195 477</b>	<b>112</b>	<b>4 768</b>	<b>96</b>	<b>63 207</b>	<b>113</b>

## 6.2 Viktige forbindelser for Norge

Det er to viktige grupper med fergeforbindelser som betjener Norge i Nordic Link sammenheng. Den ene gruppen er de forbindelsene som betjener Sørvestlandet, med tre fergeforbindelser. Den andre gruppen betjener Østlandet med fem fergeforbindelser.

Fergeforbindelsen Fredrikshavn-Larvik er inkludert i begge grupper fordi den betjener begge disse områdene. Det er en vesentlig mengde gods som går i transitt gjennom Sverige til Göteborg for så å benytte fergeforbindelsen Fredrikshavn-Göteborg. Denne forbindelsen er derfor inkludert i Østlandets forbindelser. For de Nordic Link fergeforbindelsene som anløp Norge, var tallene for 1995:

- **3,1 millioner passasjerer**
- **470 000 personbiler**
- **16 000 busser**
- **104 000 lastebiler**
- **1,4 millioner tonn gods**

Trafikkutviklingen i detalj er vist i følgende tabell 6:4.

Tabell 6:4 Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1995 og 1996.

Forbindelse	Passengers	Passengers	Cars	Cars	Buses	Buses	Trailers	Trailers
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
Hanstholm-Bergen	187 206	199 237	33 303	35 287	488	419	7 904	7 955
Hirtshals-Kristiansand	999 336	1 044 338	208 759	211 421	5 427	5 327	27 132	28 697
Fredrikshavn-Larvik	693 086	744 771	87 966	107 712	5 920	6 136	13 062	24 146
Hirtshals-Oslo	505 220	528 324	40 852	43 546	1 268	1 195	24 546	24 260
Fredrikshavn-Oslo	462 000	535 000	52 800	62 000	1 805	2 283	13 300	14 300
Fredrikshavn-Moss	199 000	54 300	42 500	10 000	1 052	482	16 300	4 492
<b>Totalt</b>	<b>3 045 848</b>	<b>3 105 970</b>	<b>466 180</b>	<b>469 966</b>	<b>15 960</b>	<b>15 842</b>	<b>102 244</b>	<b>103 850</b>

Sammenlignet med 1995 var det i 1996 en svak nedgang i antall busser i den del av Nordic Link som går direkte til Norge. Antall passasjerer, personbiler og lastebiler økte derimot svakt, men som nevnt ovenfor, har hurtigbåtene i sin første sesong fått et betydelig belegg.

Godsmengden i følgende tabell er dels basert på tall fra rederiene og dels beregnet utfra antall lastebiler med fergene. Det gjør at usikkerheten i anslaget for godsmengde er noe større enn for trafikk mengdene.

Tabell 6:5 Nordic Link Norge Tonn 1996

Forbindelse	Tonn 1995	Tonn 1996	1996/1995
Hanstholm-Bergen	111 478	112 197	101 %

Hirtshals-Kristiansand	331 333	350 445	106 %
Fredrikshavn-Larvik	206 146	381 075	185 %
Hirtshals-Oslo	289 164	285 795	99 %
Fredrikshavn-Oslo	209 000	224 714	107 %
Fredrikshavn-Moss	251 000	69 171	28 %
<b>SUM Nordic Link Norge</b>	<b>1 398 121</b>	<b>1 423 397</b>	<b>102 %</b>

### 6.2.1 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser.

Av de to tabellene 6:6 og 6:7 nedenunder fremgår at det var en økning i bruken av disse forbindelsene i 1996. Dersom forbindelsen Fredrikshavn-Larvik som inkluderer tall for Moss blir holdt utenfor, så var den samlede økningen på 6 %. Det var en økning i utenrikshandelen for Sørvestlandet i 1996. Nordic Link forbindelsene fanger bare opp deler av denne økningen.

**Tabell 6:6 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. Trafikk 1996.**

Forbindelse	Passengers		Cars		Buses		Trailers	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
Hanstholm-Bergen	187 206	199 237	33 303	35 287	488	419	7 904	7 955
Hirtshals-Kristiansand	999 336	1 044 338	208 759	211 421	5 427	5 327	27 132	28 697
Fredrikshavn-Larvik	693 086	744 771	87 966	107 712	5 920	6 136	13 062	24 146
<b>Totalt</b>	<b>1 879 628</b>	<b>1 988 346</b>	<b>330 028</b>	<b>354 420</b>	<b>11 835</b>	<b>11 882</b>	<b>48 098</b>	<b>60 798</b>

**Tabell 6:7 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. 1996 Tonn.**

Forbindelse	1995	1996	Endring 1996/1995
	Tonn	Tonn	
Hanstholm-Bergen	111 478	112 197	101 %
Hirtshals-Kristiansand	331 333	350 445	106 %
Fredrikshavn-Larvik	206 146	381 075	185 %
<b>SUM</b>	<b>648 957</b>	<b>843 717</b>	<b>130 %</b>

## 7. Fremtiden for Nordic Link?

Det er meget lavt belegg på fergene i Nordic Link største delen av året. Kostnadene med denne overkapasiteten har hittil blitt dekket av persontrafikken og salget ombord. Tallene for 1996 viser at hurtigbåtene på kort tid har fått høye trafikk tall. Dersom det viser seg at denne utvikling fortsetter i sommer sesongen 1997, så kan det forventes at person trafikken vil reduseres på de konvensjonelle fergene. Rederiene blir i så fall tvunget til å redusere sine kostnader, og sannsynligvis vil det bety redusert kapasitet med de tradisjonelle fergene.

Omstruktureringen på eiersiden, med Stena som dominerende på Sverige, og Color line på Norge, vil også bidra til at tilbudet vil komme til å bli betydelig endret i årene som kommer. Bortfall av "Tax free" fra sommeren 1999 vil bidra i samme retning.

Det vil bli godstrafikken som vil merke denne omstruktureringen mest. I dag er godstrafikken subsidiert av persontrafikken. Det må derfor forventes at fergeprisene for lastebiler vil stige i de kommende årene, og det er et åpent spørsmål om tilbudet vil opprettholdes på et rimelig nivå.

Markedet for transport av lastebiler i Nordic Link var i 1996 280 000 lastebiler. Vel 60% av markedet ca 175 000 lastebiler var mellom Sverige og Danmark, og ca 105 000 lastebiler mellom Danmark og Norge. Inntekspotensialet for rederiene er vel 300 millioner kroner i året for frakt av lastebiler mellom Norge og Danmark. Vareverdien for denne frakten er på hele 20 milliarder kroner. En oppsplitting av eksisterende tilbud i mange nye forbindelser synes det ikke å være rom for. Spørsmålet kan kanskje bli om et tilfredsstillende fergetilbud for lastebiler fortsatt vil opprettholdes? På Østlandet er alternativet med å kjøre via Sverige til stede. For Sørvestlandet vil det alternativet medføre en lang og kostbar omkjøring.