



# Nordic Link



# Vad är Nordic Link?

Kärnan i Nordic Link är en transportkorridor genom Jylland till och från Sverige och Norge. Men Nordic Link är mer än bara det fysiska transportnätet. Det är också ett

över Kattegatt/Skagerack och turen tas av mer än 7,2 miljoner passagerare. Detta gör att det är möjligt att ha många dagliga färjeavgångar.



Göteborgs hamn



samarbete om att organisera godstransporten, om ekonomisk och politisk planläggning och om hur Nordic Link ska finansieras och byggas ut.

Under det senaste årtiondet har regionala och lokala myndigheter i Sydnorge, Väst-sverige och Jylland tillsammans med en rad privata transportörer gett transportkorridoren hög prioritet. Det sker i ett samarbete där privata verksamheter och offentliga myndigheter tillsammans med forskningsinstitutioner löpande utvecklar transportkorridoren, så att den alltid är redo att tillmötesgå de krav som näringslivet ställer på snabb och effektiv transport.

Årligen fraktas cirka 3,7 miljoner ton gods med färjorna

Korridoren har stor betydelse för den nordiska samfärdseln och den nordiska samhandeln. Samtidigt är den av vital betydelse för den svenska och norska handeln med det övriga Europa.

Trafiken i Nordic Link skapar tusentals arbetstillfällen. Därför har vidare utbyggnad av Nordic Link hög prioritet bland myndigheterna och näringslivet i området. Fysiskt består Nordic Link av följande delar:

## Danmark

Den jylländska huvudstammen i Nordic Link är motorvägarna och järnvägen mellan landsgränsen i syd och färjehamnarna i Hirtshals och Frederikshavn.



På vägen har huvudstammen en rad viktiga sidogrenar till större centra och hamnar som Aalborg, Hanstholm, Grenaa, Århus, Fredericia och Esbjerg.

## Norge

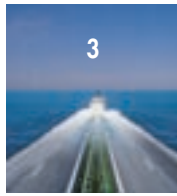
Hela den sydnorska kusten är förenad med europavägar från Bergen i väst, via Kristiansand till Oslo. Vägnetet är dessutom förbundet med hamnar och järnväg. Norrut går vägen från Kristiansand genom det norska Vestland via Bergen till Trondheim. Denna förbindelse kallas också Kuststamvägen och fylkeskommunerna i Västnorge arbetar för att påskynda utbyggnaden av vägen.

## Sverige

I Sverige börjar Nordic Link i Göteborg, varifrån europaväg E6 fortsätter direkt till Oslo. Dessutom finns det vägförbindelse till Stockholm och vidare till Helsingfors. Från Göteborg finns det också järnväg direkt till Oslo och Stockholm.



**Nordic Link**



# Nordic Link är en korridor av möjligheter

Med bakgrund i stöd från näringsliv, transportörer, transportköpare, politiker och forskare är följande målsättningar formulerade för Nordic Link:

- Stärka näringslivets konkurrensförmåga
- Utveckla Nordic Links position i det transeuropeiska transportnätet
- Uppnå mer miljövänlig och bärkraftig transport
- Säkerställa en effektiv och konkurrenskraftig transportkorridor

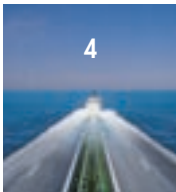
Målen uppnås genom att transportörer, transportköpare, politiker och andra intressenter:

- Stödjer den fortsatta utvecklingen av infrastrukturen
- Bidrar till att använda infrastrukturen och transportmaterial mer effektivt
- Använder en allt renare teknik

Nordic Link kommer därför att förbättra transportkvaliteten genom:

- Samlad transport från dörr till dörr (golvtill golvt)
- Precis transport - "just in time"
- Färre godsskador och missöden
- Kort transporttid
- Hög färjefrekvens och bra service





# Vägnätet



Det allra mesta godset i Nordic Link-korridoren transporteras på vägnätet.

## Danmark

Det danska Nordic Link-vägnätet har hög standard. Från år 2000 är det fyrfilig motorväg från Frederikshavn, och från år 2002 från Hirtshals, till den tyska gränsen och det europeiska motorvägsnätet. Motorvägen är förbunden med den västgående motorvägen till Esbjerg och till de breda huvud-

lederna mot Herning och Hanstholm. Vägnätet är stort nog för att undgå flaskhalsar.

Årligen passerar cirka 1,4 miljoner lastbilar landsgränsen mellan Danmark och Tyskland och av dessa använder hälften den jylländska huvudstammen Nordic Link, E45.

Det finns planer på att förbättra kapaciteten ytterligare vid Aalborg med en extra förbindelse över Limfjorden.



## Norge

På den norska delen av Nordic Link är E39 från Stavanger till Kristiansand och E18 vidare mot Oslo utbyggda till motorvägsstandard på flera korta sträckningar. Vidare utbyggnader är nödvändiga för att säkerställa en hög genomgående standard.

## Sverige

Den svenska delen av Nordic Link har sin utgångspunkt i Göteborg och går härifrån till respektive Oslo och Stockholm. Mer än halva vägen mellan Oslo och Göteborg är redan utbyggd till motorvägsstandard. Avstånden till den centrala delen av Mellansverige är förhållandevis korta, och transportörerna har möjlighet att välja mellan olika transportvägar.

# Järnvägsnätet



Järnvägsnätet i den danska delen av Nordic Link är av god standard. Det är dubbelspår från Aalborg till den tyska gränsen och det är planerat för banförbättringar och elektrifiering på Jylland. Från Aalborg till färjehamnarna är det enkelspårig järnväg.

En utbyggnad till dubbelspår har påbörjats från Oslo och söderut mot Larvik. Det arbetas på planer att föra järnvägen vidare till Kristiansand som enkelspårig järnväg, så att Vestfolds- och Sørlandsbanan kopplas samman.

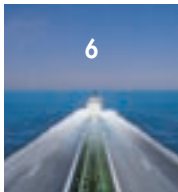
## Gods med tåg

I Syd norge är bansträckningen från Stavanger till Oslo elektrifierad och enkelspårig. Banan klarar inte höghastighetståg eller moderna godståg.

Av de 3,7 miljoner ton gods som årligen fraktas med färja över Skagerack och Kattegatt transporteras 0,1 miljoner ton till och från färjorna med tåg. Det arbetas på att få mer av det övertransporterade godset omlastat till tåg. Det har därför byggts kombiterminaler för omlastning av gods mellan lastbil och tåg i Hirtshals, Frederikshavn och Kristiansand.

På sträckan mellan Oslo och Göteborg är det övervägande enkelspår och kapaciteten bör byggas ut.





# Färjeförbindelser



Kristiansand Euro-Port Norway

En mycket central del av Nordic Link är färjeförbindelserna och färjehamnarna utgör centrala och naturliga knutpunkter i Nordic Link-korridoren.



Christian IV

Nordic Link omfattar följande färjeförbindelser:

- Kristiansand - Hirtshals
- Oslo - Hirtshals
- Moss - Hirtshals
- Larvik - Frederikshavn
- Oslo - Frederikshavn
- Sandefjord - Strömstad
- Göteborg - Frederikshavn
- Varberg - Grenaa
- Egersund - Hanstholm
- Bergen - Hanstholm



Stena Jutlandica



Hirtshals hamn

Färjorna i Nordic Link transporterar årligen 3,7 miljoner ton gods.

Under 1998 överförde Color Line 1 miljon ton gods och under 1999 0,9 miljoner ton.

Stena Line transporterade motsvarande 2,7 miljoner ton gods under 1998 och 2,8 miljoner ton under 1999 på sträckorna Oslo-Frederikshavn, Göteborg-Frederikshavn och Varberg-Grenaa.

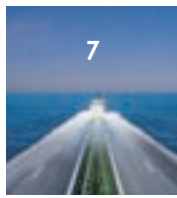
Det finns en tendens att mer gods fraktas på löstrailer utan chaufför.

Färjorna i Nordic Link har en stor godskapacitet och de många passagerarna gör att det finns en mycket hög avgångsfrekvens.

Färjeförbindelsen mellan Göteborg och Frederikshavn kan föra över järnvägsvagnar. Till de övriga färjehamnarna finns det järnvägsspår och möjlighet att hantera kombi-transport.



Frederikshavns hamn



# Nordic Link i framtiden

Den internationella godstransporten förväntas växa med 2-3% årligen. Tillväxten förväntas i första hand ske inom vägtransporten eftersom så varit fallet under de senaste åren.

Framtiden går emot att godset samlas i utvalda transportkorridorer som säkrar snabba och effektiva transporter. I EU och i länderna i Östeuropa finns det redan definierat ett nätverk av transportkorridorer. Ett nätverk som det används mycket pengar på att förbättra och bygga ut. Norge är inte med i nätverket, men den norska regeringen ska till att peka ut korridorer där kombinerade transportlösningar ska säkra effektiva transportkedjor.

I framtiden blir det dessutom nödvändigt att korridorerna kan hantera alternativa transportformer. Till exempel ska närsjöfarten integreras i kombinerade transporter. Det ställer Nordic Link inför nya utmaningar,



## Hindren

Den övernationella planläggningen på transportområdet har fram tills nu inte varit särskilt högt prioriterad. I de nordiska länderna har de nationella statliga intressena först och främst varit samlade kring "den nordiska triangeln", Öresundsförbindelsen och Femer Bält-förbindelsen.

Förlorarna har varit de alternativa korridorer som redan har kapacitet att hantera mer gods än de gör idag.

Exempelvis styrs järnvägsgods nu i långt högre grad via Scan Link. Det är bland annat investerat stora belopp i färjor och terminaler anpassade för att hantera järnvägsgods. Denna utveckling är avhängig prisöverenskommelser mellan de danska, norska och svenska järnvägsbolagen.

## Aktiviteter och prioriteringar

För att påverka denna utveckling har det inom Nordic Link tagits en rad initiativ för att förbättra transportkorridoren:

- I Jylland har vägarna från färjorna i Frederikshavn (från år 2000) och i Hirtshals (från år 2002) och söderut motorvägsstandard.
- Stamvägnätet från Oslo längs kusten i Sydnorge och till Bergen blir upplyft till en högre standard.
- De nationella hamnarna i Norge blir upprioriterade. Effektiviseringen av hamnarna står centralt som en del i planeringen av kombinerade transporter, så att norsk export och import når sina destinationer på ett effektivt sätt.

Slutligen har den norska regeringen en långsiktig målsättning att få byggt dubbelspår på järnvägen mellan Oslo och Halden. Därutöver arbetas det med att samordna investeringar mellan Sverige och Norge.

## Vidare Information

Önskar du vidare information om Nordic Link och de anknutna aktiviteterna är du välkommen att kontakta Nordjyllands Amt eller Vestagder Fylkeskommune.

### **Nordjyllands Amtskommune**

Erhvervs- og Arbejdsmarkedsafdelingen  
Niels Bohrs Vej 30  
Postboks 8300  
DK-9220 Aalborg Ø  
Danmark

Telefon +45 9635 1000  
Telefax +45 9815 4029  
E-post: nja@nja.dk

### **Vestagder Fylkeskommune**

Næringsavdelingen  
Postboks 770  
N-4601 Kristiansand  
Norge

Telefon +47 3807 4500  
Telefax +47 3807 4504  
E-post: leif.storsve@  
vestagder-f.kommune.no

Häriifrån kan ni också hänvisas vidare till andra personer eller organisationer som arbetar med Nordic Link.

## Nordic Link under 10 år

I slutet av 80-talet skildrade Vejdirektoratet (Vägverket) idén om att bygga ut transportkorridoren, vid den tiden kallad Nordlink. Idén blev upptagen av en initiativgrupp som ville utvärdera möjligheterna att förbättra samarbetet i transportsektorn kring Skagerack och det nordliga Kattegatt. Med i gruppen satt representanter från den jylländska transportsektorn och färjerederier samt representanter från Sydnorge och Västsverige.

Efterhand som gruppen i en rad publikationer beskrev möjligheterna med Nordic Link blev även den politiska verksamheten indragen. Härigenom blev samarbetet uppdelat i en förening med privata intressenter "Föreningen Nordic Link" och en politisk grupp med sekretariat hos Nordjyllands Amt.

Efter två år, 1994, växte samarbetet ytterligare då "Nordic Link Transportfagligt Netværk" etablerades. Nätverket består av forsknings- och utvecklingsmiljöerna i Jylland, Sydnorge och Västsverige.

Deltagarna i samarbetet har genom åren utgivit en rad publikationer om olika aspekter av Nordic Link. En lista över publikationerna kan fås från Nordjyllands Amt, Erhvervs- og Arbejdsmarkedsafdelingen (Näringslivs- och Arbetsmarknadsavdelningen).



# Nordic Link