

- ved tusenårsskiftet og årsrapport 2000

Agderforskning

Anders Langeland og Amila Duka

FoU rapport

AGDERFORSKNING

FoU rapport 4/00

Agderforskning
Anders Langeland og Amila Duka

AGDERRSKNING



Rapportens tittel:	NORDIC LINK - ved tusenårsskiftet og årsrapport 2000	
Prosjektnr: 210.00.007 NFR nr	Oppdragets tittel: Kunnskap om Nordic Link	
Prosjektleder: Anders Langeland	Forfatter(e): Anders Langeland og Amila Duka	
Institutt: Agderforskning	Rapport type: FoU FoU rapport	Rapport nr: ISSN-nummer: ISBN-nummer:
Oppdragsgiver: Vest-Agder fylkeskommune	Sammendrag: Nordic Link er transportkorridoren mellom Norge og Sverige til og gjennom Jylland i Danmark. Årsrapporten for 1999 viser utviklingen på fergeforbindelsene og vekst fra foregående år. Ved tusenårsskiftet diskuteres også utviklingen i det siste tiåret. Norges utenrikshandel har opplevd sterk vekst, men Nordic Link korridoren har ikke fulgt denne utviklingen. Grensepasing ved Svinesund er den viktigste konkurrenten til Nordic Link på vegsiden, og står for 50% av den totale vegtransporten ut/inn til Norge. Nordic Link korridoren er en komplett korridor med infrastruktur for sjø, jernbane og veg. Jernbanetilbudet eksisterer ikke lengre for hele korridoren, men bare som et intermodalt tilbud til/fra havnene. Effekten av bortfall av "Taxfree", Øresundsforbindelsen og logistikk-utviklingen tilsier at utfordringene for Nordic Link-korridoren de neste årene blir store.	
Tilgjengelighet til rapporten: Åpen Pris: - 50	4 emneord: Nordic Link. Fergetrafikken 1998. Godstransport over Svinesund. Utfordringer for korridoren.	
Antall sider: 25	Dato: 25.06.00 Linjeleder James Karlsen	Dato: 25.06.00 Prosjektleder Anders Langeland

Forord

Agderforskning har samlet inn data om trafikkutviklingen i Nordic Link og produsert en årlig rapport siden 1994. Dette arbeidet har vært utført på oppdrag av Vest-Agder fylkeskommune, hvor Kjell Abildsnes og Leif Storsve har vært kontaktmenn.

Rapporten for 2000 trekker også opp noen tanker om framtiden for Nordic Link ved årtusenskiftet. Nordic Link er i en brytningstid fordi fergeselskapene er ennå ikke ferdig med å justere tilbudet etter bortfall av "Taxfree". Virkningen av Øresundforbindelsen er en annen stor forandring i Nordic Links omgivelser som vil påvirke etterspørselen i Nordic Link-korridoren. En tredje faktor er skjerpede krav til sikkerhet på ferger i internasjonal fart, som trer i kraft i de kommende år.

Det er fortsatt vesentlige problemer med å få tak i data fra rederiene. Spesielt er det vanskelig å fram data om hvilke godsmengder som fraktes.

Data som er innsamlet inngår i Agderforskningens regionale database. Vi står til teneste både for å sette sammen data fra denne databasen, og eventuelt utføre analyser.

Hos Agderforskning har Anders Langeland vært prosjektleder og Amila Duka har utført arbeidet med å utarbeide og analysere statistikken.

Agderforskning juli 2001
Anders Langeland

1.	Hva er Nordic Link?	6
1.1	Nordic Link er en transportkorridor.	6
1.2	Geografisk avgrensning av Nordic Link.....	6
1.3	De tre søyler i Nordic Link samarbeidet.....	7
1.4	Hva er viktig for Nordic Link?.....	7
1.5	Innholdet i rapporten.....	7
2.	2.Transporter mellom fire land.....	9
3.	Trafikken i Nordic Link korridoren er meget stor..... Fejl! Bogmærke er ikke defineret.	
3.1	Trafikk utviklingen på Nordic Link forbindelsene.....	13
3.1.1	Utviklingen totalt	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.
3.1.2	Hurtigbåter i Nordic Link	15
3.1.3	Andre fergeforbindelser på Norge	15
3.2	Viktige forbindelser for Norge.....	17
3.2.1	Sørvestlandets Nordic Link forbindelser.....	18
4.	Nordic Link på nittitallet.....	19
4.1	Trafikken i Nordic Link korridoren 1990 - 2000	19
4.2	Fergene i Nordic Link Norge 1990 - 2000.....	21
4.2.1	Sørvestlandets Nordic Link forbindelser.....	22
5.	Grensepassering på veg over Svinesund.....	24
5.1	Vegtransport til/fra Norge.....	24
5.2	E6 Svinesund.....	25
5.3	Fergetransporten i Nordic Link og lastebiltransporten.....	27
6.	Nordic Link ved tusenårsskiftet.....	28
6.1	Spørsmålene?	28
6.2	Utfordringene	29
6.3	Nordic Link og de tre pilarer.....	30

Tabell 2:1	10
Tabell 2:2	12
Tabell 3: 1 Trafikkutviklingen 2000 for Nordic Link	14
Tabell 3:2 Godstransportutviklingen 2000 for Nordic Link	14
Tabell 3:3 Hurtigbåttrafikken i Nordic Link 2000	15
Tabell 3:4 Trafikk utviklingen for øvrige fergeforbindelser til Norge 2000	16
Tabell 3: 5 Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1999 og 2000.	17
Tabell 3:6 Nordic Link Norge Tonn 1996 - 2000	17
Tabell 3:7 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. Trafikk 2000.	18
Tabell 3:8 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. 2000 Tonn.	18
Tabell 4:1 Fergene i Nordic Link. Trafikk 1990, 1995 og 2000.	19
Tabell 4:2 Godstransporten med fergene i Nordic Link. 1990,1995 og 2000	20
Tabell 4:3 Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1990, 1995 og 2000.	21
Tabell 4:4 Godstransporten med fergene i Nordic Link Norge. 1990, 1995 og 2000	21
Tabell 4:5 Sørvestlandets Nordic Link. Trafikk 1990, 1995 og 2000.	22
Tabell 4:6 Godstransporten med fergene i Sørvestlandets Nordic Link. 1990, 1995 og 2000	23
Tabell 5:1 Godstransport med lastebil over grensen	24
Tabell 5:2 Utviklingen i godstransport med lastebil over grensen, 1992=100	24
Tabell 5:3 Godstransport med lastebil over Svinesund 1994-2000	25

Figurer

Figur 4:1 Utvikling i trafikken i Nordic Link korridoren 1990-2000	20
Figur 4:2 Utvikling i trafikken i Nordic Link korridoren 1990-2000	22
Figur 5:1 Import med lastebil til Norge 1994 - 1999	25
Figur 5:2 Eksport med lastebil fra Norge 1994 - 1999	26
Figur 5:3 Fergetransporten i Nordic Link og lastebiltransporten over Svinesund 1992 - 2000	27

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 ble det i 2000 transportert ca 290 000 lastebiler med ca 3,9 millioner tonn gods. Dette er en nedgang i antall lastebiler sammenlignet med 1999 da det ble transportert ca 297 000 lastebiler. Samtidig holder godsmengden seg på nesten samme nivå som året før. I 1998 var det økning i både godsmengde og antall lastebiler fra året før.

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 1999 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 var i 1999 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 kan være som følger: De fem fylkene Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland og Hordaland i Norge, Göteborg-området, samt Bohuslän med forbindelsen til Norge det vil si den nye Västre Götalandsregionen, i Sverige, hele Jylland i Danmark, og Schleswig-Holstein i Tyskland. Disse områdene har i ulik grad 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 har vært basert på tre søyler:

- * Politisk organisering og samarbeid mellom myndigheter i tre land.
- * Næringslivet har samarbeidet gjennom Foreningen Nordic Link. Denne foreningen er nå lagt ned.
- * Forskning/kunnskapsproduksjon. Nordic Link Transportfaglig Nettverk ble etablert høsten 1994. Det er siden erstattet av forskningssamarbeidet i Nordic Transportpolitical Network – NTN.

1.4 Hva er viktig for Nordic Link?

Godstransporten i Nordic Link er av stor betydning for mange bedrifters import av råvarer og eksport av ferdige produkter, og blir dermed viktig for bedriftenes konkurransevne. 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 logistikk- og transportkostnadene blir av stadig større betydning. For Nordic Links brukere er et av de viktigste spørsmålene: Hvordan vil transport- og tidskostnadene i Nordic Link korridoren utvikle seg i forhold til andre korridorer? Et annet viktig spørsmål er om transporttilbudet i Nordic Link vil fortsette å være 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 gir 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.

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

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

*** politikere og myndigheter**

*** næringslivet**

*** for forskningen/kunnskapsproduksjonen**

2. Transporter mellom fire land

2.1 Fergerutene i Nordic Link

Nordic Links forgrening fra Danmark til Norge og Sverige går hovedsakelig via Frederikshavn og Hirtshals. Mellom disse havnene igjen finner man flere forgreninger i form av fergeforbindelser. Fergeforbindelsene i Nordic Links hovedkorridor omfattet i 2000 følgende forbindelser:

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

Ruten Halmstad-Grenå ble nedlagt fra februar 1999 og fartøyet flyttet til ruten Varberg-Grenå. Det skjer fortsatt endringer som følge av at "Tax-free" salget falt bort mellom Danmark og Sverige fra juli 1999. Det medførte at DFDS satte opp en "ny" rute Göteborg – Kristiansand – Newcastle. Rederiene har i sine prislister reagert forskjellig på bortfall av "Taxfree", et uttrykk for at den nye markedssituasjon ble testet ut. Ruten Hirtshals - Larvik ble lagt om til Moss i september 2000.

Fergene utgjør viktige bindeledd for vei/ bane-transporter til/ fra Norden. Det er flere problemer knyttet til statistikken fra fergeselskapene når det gjelder godstransporten. Selskapene benytter forskjellige definisjoner på hva en lastebil er, og det er ulik praksis for føring av biler eller jernbanevogner uten last. Dette fører til at de tallene man opererer med inneholder en viss grad av usikkerhet. Fergestatistikken er samlet inn med velvillig bistand fra rederiene og andre kilder¹.

2.2 Fergetransport mellom Norden og Kontinentet

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 2:1 og 2:2 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.

Totalt sett ser man at antall lastebiler på ferge mellom de fire landene i oversikten er økt med

¹ ShipPax Statistics 01 er brukt som hovedkilde

2 % fra 1999 til 2000. Transporten mellom Sverige og Tyskland økte med 10 %, mens trafikken mellom Danmark og Tyskland økte med 8%. Transporten Norge-Tyskland og Sverige- Danmark avtok med hhv. 4% og 6%.

Tabell 2.1 viser at antall lastebiler mellom Sverige-Tyskland vokste med 45% fra 1995-2000, og mellom Sverige-Danmark var veksten 39%. Slik vekst innebærer en fordobling vært 8-9 år. Øresundforbindelsen har ikke greid å ta så stor markedsandel av lastebiltrafikken som forventet. Årene som kommer vil vise om de aktivt vil redusere priser for lastebiler, for å trekke til seg mer trafikk over brua.

Antall lastebiler på ferge mellom Norge-Danmark øker i femårsperioden 1995-2000 bare med 10%. Det tyder på at stadig mer lastebiltransport velger å kjøre transitt gjennom Sverige til Kontinentet. Tallene for grensepassering ved Svinesund tyder på det samme. Forbindelsen Oslo-Kiel, den lengste av fergeforbindelsene, har en nedgang på 5% i denne femårsperioden. Tallene peker derfor klart i retning av at det er mest kostnadseffektivt for lastebiltransporten å kjøre fremfor å benytte ferge på begge strekninger. Resultatet er mindre sjøtransport og mer lastebiltransport på veg.

Forbindelse	Lastebiler på ferge 1992	Lastebiler på ferge 1995	Lastebiler på ferge 1998	Lastebiler på ferge 1999	Lastebiler på ferge 2000	Endring i % 1999-2000	Endring i % 1995-2000
Norge-Danmark	107 000	102 245	112 553	112 530	112 746	0	10
Norge-Tyskland	31 000	38 506	41 309	38 059	36 720	-4	-5
Sverige-Danmark	420 000	508 606	626 546	753 752	706 387	-6	39
Sverige-Tyskland	414 000	483 535	555 099	649 389	703 082	8	45
Danmark-Tyskland	243 000	281 587	307 542	302 206	331 741	10	18
Sum	1 215 000	1 414 479	1 643 049	1 855 936	1 890 676	2	34

Tabel I 2: 1 Varestrømmer mellom fire land med bilferge, antall lastebiler.

Det registreres ikke i offentlig statistikk hvilken mengde gods det er på hver lastebil. I tabellen nedenfor 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.

Godsmengden har økt med 34% de siste fem årene. Det er mellom Sverige - Tyskland, og Sverige - Danmark hvor økningen har vært størst, henholdsvis 45% og 39%. Mellom Norge – Danmark var endringen 10%. Fra disse tallene er det mye som tyder på at økningen i norsk utenrikshandel ikke transporteres med lastebil på ferge.

1,9 millioner lastebiler fraktet over 29 millioner tonn gods på ferge over landegrensene mellom Norge, Sverige, Danmark og Tyskland i 2000.

Tabel I 2: 2 Lastebil transport på ferge mellom fire land. Tonn 2000

Forbindelse	Lastebiler på ferge i 2000	Antall tonn basert på 15,6 tonn per lastebil	Endring i % 1999-2000	Endring i % 1995-2000
Norge-Danmark	112 746	1 758 838	0	10
Norge-Tyskland	36 720	572 832	-4	-5
Sverige-Danmark	706 387	11 019 637	-6	39
Sverige-Tyskland	703 082	10 968 079	8	45
Danmark-Tyskland	331 741	5 175 160	10	18
Sum	1 890 676	29 494 546	2	34

Trafikk utviklingen på Nordic Link forbindelsene

3.1 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 2000 transportert 5,6 millioner passasjerer, 1,03 millioner personbiler, 20 307 busser, og 290 491 lastebiler. Lastebilene fraktet ca 4 millioner tonn gods til en verdi på anslagsvis 90² milliarder kroner. Den konvensjonelle fergetrafikken i Nordic Link ble i 1999 redusert med hele 9% for persontrafikken, mens godstrafikken ble redusert med 7%.

Trafikktallene for Nordic Link i 2000 var:

- **5,65 millioner passasjerer**
- **1,03 millioner personbiler**
- **22 000 busser**
- **290 000 lastebiler**
- **ca 3,9 millioner tonn gods**
- **verdi på godset anslagsvis 90 milliarder kroner**

3.2 Trafikk utviklingen totalt

3.2.1 Generelt

I 1997 ble fergeforbindelsene Fredrikshavn - Moss og Fredrikshavn - Langesund lagt ned, og det ble opprettet en hurtigbåtforbindelse på strekningen Hirtshals - Kristiansand. I februar 1999 ble ruten Halmstad - Grenå stengt. I september 2000 ble Moss erstattet med Larvik på ruten Hirtshals Larvik. Slike endringer i tilbudet påvirket etterspørselen på de ulike forbindelser forskjellig.

I tall var utviklingen i 2000 som vist i tabell 3.1.

Persontrafikken på de fleste av norske forbindelsene vokste i 1999. I år 2000 er situasjon litt annerledes. Det er bare rutene Hanstholm - Egersund/Bergen og Hirtshals- Oslo som hadde vekst i persontrafikken det siste året på hhv. 3% og 2%. Forbindelsen Hirtshals - Moss som hadde sterkest vekst med 24% i 1999, ble nå lagt om til ruten Hirtshals-Larvik og hadde en nedgang på 12%.

Stena Lines forbindelse Göteborg - Fredrikshavn hadde en nedgang i persontrafikken på 16 %. Denne forbindelsen er så stor, den utgjør ca 40 % av Nordic Link trafikken, at den påvirker total tallene sterkt. Forbindelsen Halmstad -Grenå hadde i 1999 en økning på 28% i persontrafikken på strekningen Varberg - Grenå som trolig skyldtes at fartøyet fra ruten Halmstad - Grenå ble flyttet dit. I år 2000 hadde den samme strekning en nedgang i persontrafikken på 24%.

² 89 milliarder kroner basert på kr 22 500 per tonn.

Tabel I 3: 1 Trafikkutviklingen 2000 for Nordic Link

Forbindelse	Passasjerer	%99/00	Biler	%99/00	Busser	%99/00
Hanstholm-Egers/Bergen	212 305	103 %	47 232	104 %	334	105 %
Hirtshals-Kr.sand *	1 106 093	98 %	235 226	95 %	3 690	95 %
Fredrikshavn-Larvik	657 674	94 %	104 482	92 %	4 000	97 %
Hirtshals-Moss/Larvik**	135 463	88 %	32 315	84 %	232	128 %
Hirtshals-Oslo	612 960	102 %	60 327	98 %	1 082	89 %
Fredrikshavn-Oslo	525 943	100 %	57 913	99 %	1 841	83 %
Fredrikshavn-Gøteborg	2 130 553	84 %	438 233	89 %	5 687	72 %
Varberg-Grenå	275 000	76 %	62 949	77 %	3 441	163 %
Totalt	5 655 991	91 %	1 038 677	91 %	20 307	93 %

* Tallene inkluderer hurtigbåttrafikken

**Larvik replaced Moss as port of call in September 2000

Den totale busstransporten hadde en gjennomsnittlig nedgang på 7%, hvor den største nedgangen var på forbindelsene Fredrikshavn - Gøteborg (28%) og Fredrikshavn - Oslo (17%), mens Varberg - Grenå og Hirtshals - Moss/Larvik økte med hhv. 63% og 28%.

Tabel I 3: 2 Godstransportutviklingen 2000 for Nordic Link

Forbindelse	Lastebiler	%99/00	Tonn 1999	Tonn 2000***
Hanstholm-Egers/Bergen	14 774	141 %	216 259	305 480
Hirtshals-Kr.sand *	29 849	99 %	311 000	310 310
Fredrikshavn-Larvik	20 731	98 %	195 000	209 552
Hirtshals-Moss/Larvik**	9 753	89 %	66 000	91 515
Hirtshals-Oslo	24 308	103 %	238 000	250 599
Fredrikshavn-Oslo	13 331	86 %	236 953	197 014
Fredrikshavn-Gøteborg	155 493	98 %	2 190 983	2 155 904
Varberg-Grenå	22 252	93 %	413 296	367 110
Totalt	290 491	98 %	3 867 491	3 887 484

* Tallene inkluderer hurtigbåttrafikken

**Larvik replaced Moss as port of call in September 2000

*** Beregnet etter %-endring av 1999 tallene

For lastebiltransporten er det en gjennomsnittlig nedgang på 2% fra året før, som vist i tabell 3:2. Den største økningen forekom på strekningen Hanstholm - Egersund/Bergen, dvs 41%. Unntatt strekningen Hirtshals - Oslo, som hadde en økning på 3%, hadde de øvrige strekningene mer eller mindre nedgang i antall lastebiler i år 2000.

Når det gjelder tall for tonn gods transportert i Nordic Link i 2000, er tallene for Fjordlines strekning (Hanstholm - Egersund/Bergen) beregnet etter prosentvis endring av 1999 tallene, mens de øvrige er basert på rederiens tall. Til sammen ble det transportert rundt 3,9 mill. tonn gods i Nordic Link korridoren i år 2000. Dermed ligger godstrafikken i korridoren på nesten samme nivå som året før.

3.2.2 Hurtigbåter i Nordic Link

Sommeren 1997 startet Colorline hurtigbåtforbindelse mellom Hirtshals og Kristiansand. Hurtigbåten fraktet ca 30 % av passasjer- og personbiltrafikken, og 20 % av bussene av Colorlines samlede trafikk på denne strekningen, og forbindelsen hadde 90 % av busstrafikken på hurtigbåt i Nordic Link. Samme år ble forbindelsen Langesund-Fredrikshavn ble lagt ned. I 1999 ble hurtigbåtforbindelsen Larvik-Fredrikshavn lagt ned.

Hurtigbåtene på det norske markedet ble i 2000 benyttet av ca 370 000 passasjerer og ca 78 000 biler. Dette er en svak nedgang fra året før. Det er bemerkelsesverdig at et helt nytt transportmiddel som bare benyttes om sommeren på ruten Kristiansand-Hirtshals har oppnådd nesten 400 000 passasjerer og 80 000 biler.

Til sammen fraktet hurtigbåtene i Nordic Link i 1999, ca 540 000 passasjerer, ca 107 000 personbiler og i underkant av 1 000 busser, som vist i tabellen nedenfor:

Forbindelse	Passasjerer			Biler			Busser		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Hirtshals-Kr.sand	345 247	381 147	375 459	84 696	79 422	78 314	984	1 025	959
Larvik-Fredrikshavn*	138 329	-	-	32 047	-	-	108	-	-
Fredrikshavn-Langesund	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fredrikshavn-Göteborg**	615 008	489 089	164 490	109 691	104 136	28 619	-	-	-
Totalt	1 098 584	870 236	539 949	226 434	183 558	106 933	1 092	1 025	959

*Ruten lagt ned

**Fra høsten 99, fartøyet betjener ruten Gothenburg-Langesund hver Tirsdag og Torsdag for å kunne opprettholde taxfree salg

** Due to abolished taxfree, SEACAT DANMARK replaced the larger SUPERCATE ONE in 2000. The route is now suspended

Tabel I 3: 3 Hurtigbåttrafikken i Nordic Link 2000

På ruten Göteborg-Fredrikshavn hvor hurtigbåtene har gått i flere år, merkes tydelig effekten av bortfall av "Taxfree". Trafikken sank med 125 000 personer i 1999. I år 2000 ble båten byttet ut med en mindre av samme grunner. Persontrafikken sank ytterligere med ca 330 000. Det samme gjelder biltrafikken som sank ca 70%.

3.2.3 Andre fergeforbindelser på Norge

Det er fem andre fergeforbindelser på Norge uavhengig av Nordic Link. Disse er vist i tabellen nedenfor. I 1998 begynte DFDS å anløpe Kristiansand på sin rute Newcastle - Göteborg. Dette førte til at antall passasjerer på denne ruten ble mer enn femdoblet, og antall biler og busser mer enn tredoblet i 1999. I år 2000 opplever ruten fortsatt vekst. De andre forbindelsene hadde en varierende utvikling.

"Taxfree" ruten Sandefjord - Strømstad forbindelsen hadde en vekst i 2000 på alle kategorier unntatt busser, hvor den største veksten har forekommet i antall lastebiler på hele 16%. Også Forbindelsen Oslo - Kiel viste også en økning for de fleste kategorier, unntatt lastebiltrafikken

som ble redusert med 4% siden 1999. Ruten Oslo-København/Helsingborg hadde derimot en reduksjon på alle kategorier.

Tabel I 3: 4 Trafikk utviklingen for øvrige fergeforbindelser til Norge 2000

Forbindelse	Passasjerer 99/00	Biler 99/00	Busser 99/00	Lastebiler 99/00
Newcastle-Stav./Bergen	172 705 105 %	11 846 98 %	291 100 %	4 009 92 %
Sandefjord-Strømstad	1 219 900 104 %	230 988 114 %	2 914 72 %	19 243 116 %
Oslo-København/Helsingb	730 448 97 %	43 136 93 %	1 249 97 %	-
Oslo-Kiel	591 929 113 %	81 472 119 %	2 224 116 %	36 720 96 %
Newcastle-Kristiansand/Gothenburg	108 272 102 %	10 641 117 %	153 128 %	-
Totalt	2 823 254 103 %	378 083 107 %	6 831 90 %	59 972 104 %

3.3 Viktige forbindelser for Norge

For de Nordic Link fergeforbindelsene som anløp Norge, var tallene for 2000:

- **3,3 millioner passasjerer**
- **537 000 personbiler**
- **11 200 busser**
- **113 000 lastebiler**
- **1,36 millioner tonn gods**

Trafikkutviklingen i detalj er vist i følgende tabell.

Tabell 3:5 Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1999 og 2000.

Forbindelse	Passasjerer		Biler		Busser		Lastebiler	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
Hanstholm-Bergen	205 363	212 305	45 360	47 232	318	334	10 459	14 774
Hirtshals-Kr.sand*	1 127 863	1 106 093	248 264	235 226	3 900	3 690	30 057	29 849
Fredrikshavn-Larvik	696 048	657 674	113 275	104 482	4 107	4 000	21221	20731
Hirtshals-Moss/Larvik'	154 178	135 463	38 538	32 315	181	232	10 947	9 753
Hirtshals-Oslo	601 268	612 960	61 522	60 327	1 212	1 082	24 308	24 308
Fredrikshavn-Oslo	526 100	525 943	58 566	57 913	1 939	1 841	15 538	13 331
Totalt	3 310 820	3 250 438	565 525	537 495	11 657	11 179	112 530	112 746

* Tallene inkluderer hurtigbåttrafikken

** Larvik replaced Moss as port of call in September 2000

Sammenlignet med 1999 var det i 2000 en reduksjon på de fleste strekningene i den del av Nordic Link som går direkte til Norge. Det er bare ruten Hanstholm - Bergen som viser økning på alle kategorier. Den totale antall passasjerer, biler og busser er dermed redusert på de "norske" Nordic Link forbindelsene unntatt antall lastebiler på fergene som viser en svart liten oppgang i år 2000.

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 trafikkmengdene.

Tabell 3:6 Nordic Link Norge Tonn 1996 - 2000

Forbindelse	Tonn 1996	Tonn 1997	Tonn 1998	Tonn 1999	Tonn 2000	2000/1999
Hanstholm-Bergen	112 197	125 885	194 590	216 259	305 480	1,41
Hirtshals-Kr.sand	350 445	347 260	315 119	311 000	310 310	1,00
Fredrikshavn-Larvik	381 075	398 394	203 767	195 000	209 552	1,07
Hirtshals-Oslo	285 795	297 207	263 098	238 000	250 599	1,05
Hirtshals-Moss/Larvik *	-	166 877	115 174	66 000	91 515	1,39
Fredrikshavn-Oslo	224 714	248 060	234 000	236 953	197 014	0,83
Fredrikshavn-Moss *	69 171	-	-	38 000	-	-
SUM Nordic Link Norge	1 423 397	1 583 683	1 325 748	1 301 212	1 364 470	1,05

* Endringer i ruteopplegg og rederier.

3.3.1 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser.

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 fire fergeforbindelser.

Fergeforbindelsen Fredrikshavn-Larvik er inkludert i begge grupper fordi den betjener begge disse områdene.

Av tabellen 3:7 fremgår at det var en reduksjon i bruken av Sørvestlandets Nordic Link forbindelser fra 1999 til 2000, med unntaket av lastebiltrafikken som hadde en økning på 5%. Passasjertrafikken, biltrafikken og busstrafikken hadde en reduksjon på hhv 3%, 5% og 4% fra 1999 til 2000.

Forbindelse	Passasje. 1999	Passasje. 2000	Biler 1999	Biler 2000	Busser 1999	Busser 2000	Lastebiler 1999	Lastebiler 2000
Hanstholm-Bergen	205 363	212 305	45 360	47 232	318	334	10 459	14 774
Hirtshals-Kr.sand	1 127 863	1 106 093	248 264	235 226	3 900	3 690	30 057	29 849
Fredrikshavn-Larvik	696 048	657 674	113 275	104 482	4 107	4 000	21 221	20 731
Totalt	2 029 274	1 976 072	406 899	386 940	8 325	8 024	61 737	65 354

Tabell 3: 7 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. Trafikk 2000.

Når det gjelder godsmengden så har forbindelsen Hanstholm – Egersund/Bergen hatt vekst år for år siden starten av ruta i 1993. Samtidig har forbindelsen Kristiansand – Hirtshals hatt en konstant nedgang i tonn gods de siste årene.

I Oslofjorden har det vært flere ruteendringer og eierskifter. Ruta Fredrikshavn – Larvik er mer og mer utviklet for passasjertrafikken som nok har gått utover godstrafikken.

Tabell 3: 8 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. 2000 Tonn.

Forbindelse	1996 Tonn	1997 Tonn	1998 Tonn	1999 Tonn	2000 Tonn	Endring % 1999-2000
Hanstholm-Bergen	112 197	125 885	194 590	216 259	305 480	41%
Hirtshals-Kr.sand	350 445	347 260	315 119	311 000	310 310	-1%
Fredrikshavn-Larvik	381 075	398 394	203 767	187 525	91 515	-51%
SUM	843 717	871 539	713 476	720 219	707 305	-2%

4. Nordic Link på nittitallet

Gjennom det seneste tiår har regionale og lokale myndigheter i Syd-Norge, Vest-Sverige og Jylland sammen med en rekke private transportører gitt transportkorridoren høy prioritet og skapt begrepet Nordic Link. Fortsatt har denne korridoren, på tross av meget stor trafikk og betydelige godsmengder, ikke fått stor oppmerksomhet av nasjonale myndigheter i de tre land.

Områdene som Nordic Link omfatter har opplevd en sterk vekst i utenrikshandelen og spørsmålet som kan stilles er om godsmengde transportert gjennom korridoren har fulgt denne trenden.

Det har forekommet en del forandringer i ruteopplegg og linjer i de siste ti år som gjør at sammenligning fra år til år er vanskelig. Noen eksempler på forandringer er fergeforbindelse på strekningen Fredrikshavn-Moss (nedlagt 1997), Fredrikshavn-Langesund (nedlagt 1997), hurtigbåtforbindelse Kristiansand-Hirtshals (opprettet 1997) og Halmstad-Grenå (nedlagt feb. 1999).

4.1 Trafikken i Nordic Link korridoren 1990 - 2000

4.1.1 Passasjerer og biler

For å kunne si noe om trendene i Nordic Link korridoren har vi valgt å sammenligne tall for 1990, 1995 og 2000. Frem til slutten av nittitallet har trafikken vokst jevnt i Nordic Link korridoren. Antall passasjerer har holdt seg forholdsvis konstant på vel 6 millioner i hele tiåret. Som konsekvensen av bortfallet av taxfree ordningen ser vi en nedgang på alle kategoriene i år 2000 (ref. tabell 4:1).

Tabel I 4: 1 Fergene i Nordic Link. Trafikk 1990, 1995 og 2000.

Forbindelse	Passasjerer	Passasjerer	Passasjerer	Biler	Biler	Biler	Busser	Busser	Busser
	1990	1995	2000	1990	1995	2000	1990	1995	2000
Hanstholm-Egers/Bergen	0	199 237	212 305	0	33 303	47 232	0	488	334
Hirtshals-Kr.sand	851 023	999 336	1 106 093	162 378	208 759	235 226	4 151	5 427	3 690
Fredrikshavn-Moss/Larvik	832 305	693 086	657 674	117 999	87 966	104 482	6 538	5 920	4 000
Hirtshals-Moss	0		135 463	0		32 315	0		232
Hirtshals-Oslo	296 129	505 220	612 960	20 462	40 852	60 327	546	1 268	1 082
Fredrikshavn-Oslo	437 135	462 000	525 943	39 902	52 800	57 913	1 699	1 805	1 841
Fredrikshavn-Gøteborg	3 171 515	2 744 000	2 130 553	486 004	497 200	438 233	8 202	8 681	5 687
Varberg-Grenå	403 079	347 284	275 000	89 083	76 774	62 949	1 663	1 641	3 441
Halmstad-Grenå	347 496	357 066	0	77 375	84 384	0	1 089	1 407	
Totalt	6 338 682	6 307 229	5 655 991	993 203	1 082 038	1 038 677	23 888	26 637	20 307

4.1.2 Godstransport

Det har vært en økning i antall lastebiler fra 225 000 til nesten 300 000 i perioden. Godsmengden vokste i samme periode med bare 435 000 tonn. Noe av endringene skyldes omlegging til å måle antall lastebiler i 12 meters enheter, men det forklarer ikke alt.

Veksten har vært størst på de svenske forbindelsene, og som vist ovenfor er veksten snudd til nedgang mot slutten av nittitallet.

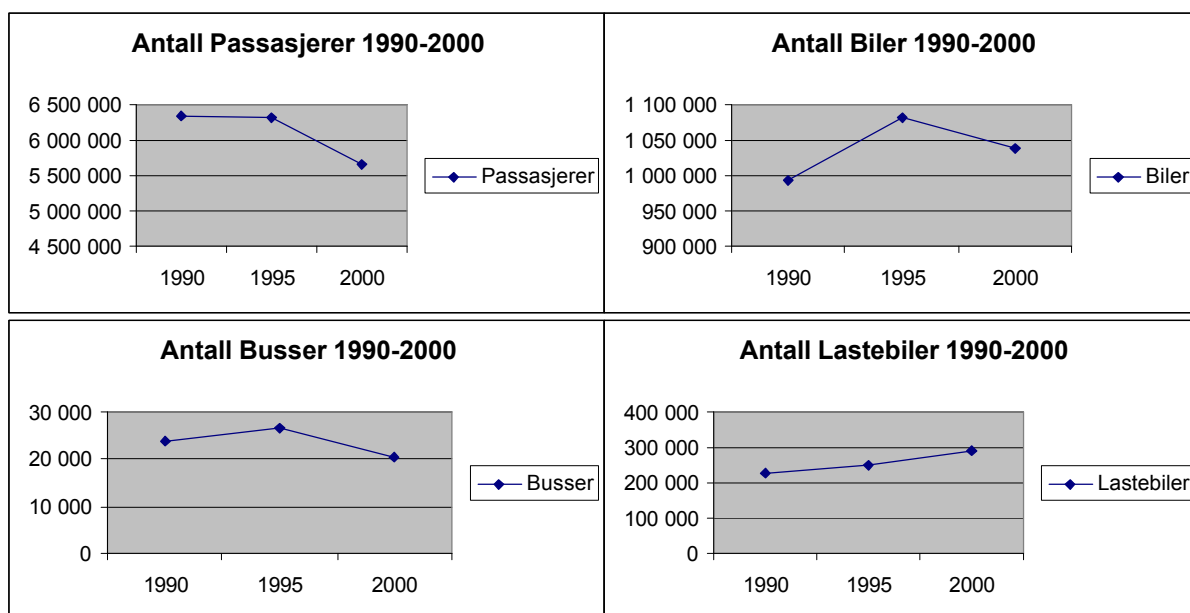
Tabel I 4:2 Godstransporten med fergene i Nordic Link. 1990,1995 og 2000

Forbindelse	Lastebiler	Lastebiler	Lastebiler	Tonn		Tonn
	1990	1995	2000	1990	Tonn 1995	2000
Hanstholm-Egers/Bergen	0	7 904	14 774	0	111 478	305 480
Hirtshals-Kr.sand	30 100	25 504	29 849	391 042	331 333	310 310
Fredrikshavn-Moss/Larvik	30 297	13 062	20 731	501 007	216 000	209 552
Hirtshals-Moss	0		9 753	0		91 515
Hirtshals-Oslo	13 556	19 392	24 308	195 734	280 000	250 599
Fredrikshavn-Oslo	8 689	13 300	13 331	137 747	209 106	197 014
Fredrikshavn-Gøteborg	107 831	132 218	155 493	1 668 408	2 019 158	2 155 904
Varberg-Grenå	17 891	16 356	22 252	293 152	268 000	367 110
Halmstad-Grenå	16 982	21 278	-	264 970	332 000	-
Totalt	225 346	249 014	290 491	3 452 059	3 767 075	3 887 484

Endringen for Nordic Link på nittitallet vist i figur 4:1. Den kategorien som har opplevd den største veksten fra 1990 til 1999 er lastebiltransporten, som vokste med 32%. Det er også den eneste kategorien som i år 2000 opprettholder det samme nivået. Deretter følger biltransporten som hadde en moderat vekst på 15% det siste tiåret, men som synker med 7% i år 2000.

Antall passasjerer som har reist med fergene i Nordic Link korridoren har stort sett holdt seg på det samme nivået til slutten av nittitallet, men i år 2000 går den ned med 9%. Busskategorien hadde en vekst på 12% i perioden fra 1990 til 1995, for deretter å minske med 15% i perioden fra 1995 til 2000.

Figur 4: 1 Utvikling i trafikken i Nordic Link korridoren 1990-2000



4.2 Fergene i Nordic Link Norge 1990 - 2000

Fergene i Nordic Link korridoren som anløper Norge utgjør ca 40% av den totale fergetrafikken i Nordic Link sammenheng. Følgende tabeller 4:3 og 4:4 viser i detalj utvikling av trafikken for de enkelte linjene og kategoriene for det siste tiåret.

Tabel I 4: 3 Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1990, 1995 og 2000.

Forbindelse	Passasjerer 1990	Passasjerer 1995	Passasjerer 2000	Biler 1990	Biler 1995	Biler 2000	Busser 1990	Busser 1995	Busser 2000
Hanstholm-Egers/Bergen	0	199 237	212 305	0	33 303	47 232	0	488	334
Hirtshals-Kr.sand	851 023	999 336	1 106 093	162 378	208 759	235 226	4 151	5 427	3 690
Fredrikshavn-Larvik	832 305	693 086	657 674	117 999	87 966	104 482	6 538	5 920	4 000
Hirtshals-Moss	0		135 463	0		32 315	0		232
Hirtshals-Oslo	296 129	505 220	612 960	20 462	40 852	60 327	546	1 268	1 082
Fredrikshavn-Oslo	437 135	462 000	525 943	39 902	52 800	57 913	1 699	1 805	1 841
Totalt	2 416 592	2 858 879	3 250 438	340 741	423 680	537 495	12 934	14 908	11 179

Tabel I 4: 4 Godstransporten med fergene i Nordic Link Norge. 1990, 1995 og 2000

Forbindelse	Lastebiler 1990	Lastebiler 1995	Lastebiler 2000
Hanstholm-Bergen	0	7 904	14 774
Hirtshals-Kr.sand*	30 100	25 504	29 849
Fredrikshavn-Larvik	30 297	13 062	20 731
Hirtshals-Moss/Larvik**	0	0	9 753
Hirtshals-Oslo	13 556	19 392	24 308
Fredrikshavn-Oslo	8 689	13 300	13 331
Totalt	82 642	79 162	112 746

Passasjertrafikken har hatt en mer stabil og sterkere vekst på de fergeforbindelsene som betjener Norge enn fergetrafikken i Nordic Link totalt sett. Passasjertrafikken i Nordic Link Norge har økt med 34%, mens for Nordic Link, ble den redusert med 12% i perioden fra 1990 til 2000.

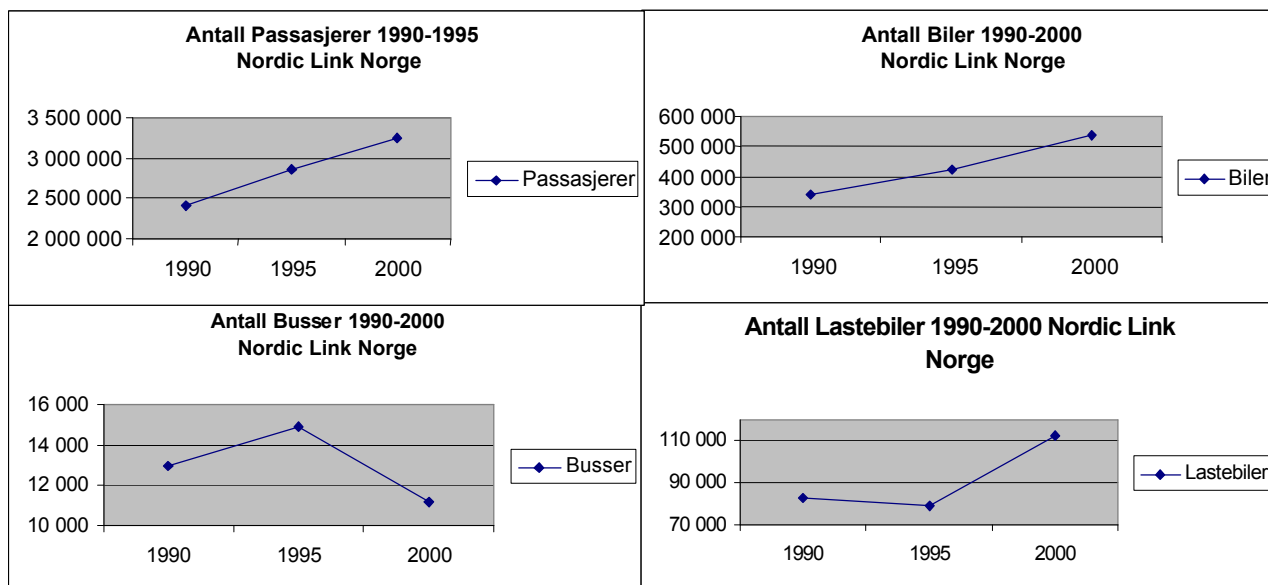
Noe av denne veksten kan skyldes igangsettelse av nye ruter som for eksempel Hirtshals - Moss (1997) og hurtigbåtforbindelsen Hirtshals – Kristiansand (1997). En annen forklaringen er at Colorline som er den største aktøren på Norge, bevisst og med suksess har satset på ”kort cruise markedet”.

En noe lignende situasjon, men med enda sterkere vekst kan vi se i kategorien biler. Antall biler transportert på fergene i Nordic Link Norge økte med 24% i de første fem år på nittitallet og med ytterligere 26% de siste fem år. Samtidig sank biltrafikken på fergene i hele Nordic Link med 1% de første fem år og ytterligere 11% de siste fem år.

Lastebiltrafikken i Nordic Link Norge økte med hele 36% fra 1990 til 2000. Busstrafikken på Nordic Link fergene som betjener Norge hadde en utvikling som vær mer i takt med de øvrige forbindelsene.

I perioden fra 1990 til 2000 har norsk import vokst med 32%, mens eksport ble mer enn doblet (målt i tonn). I samme perioden har lastebiltrafikken på fergerne i Nordic Link Norge økt med 36%. Godstransporten med lastebil i den norske delen av Nordic Link korridoren har ikke på langt nær fulgt trenden i utenrikshandelen.

Figur 4: 2 Utvikling i trafikken i Nordic Link korridoren 1990-2000



4.2.1 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser

Ser vi nærmere på Nordic Link forbindelser som betjener Sørvestlandet, viser det seg at fergeruten Hirtshals – Kristiansand hadde den sterkeste veksten på nittitallet. De kategoriene som på denne ruten har vokst sterkest er passasjerer og biler med hhv 17% og 27%. Lastebilkategoriene viste liten forandring, mens busskategorien har gått tilbake med 25% i denne tiårsperioden.

Ruten Hanstholm – Egersund/Bergen som startet i 1993 har hatt en betydelig vekst og opparbeidet en vesentlig markedsposisjon, både på person- og godsmarkedet.

Tabel I 4: 5 Sørvestlandets Nordic Link. Trafikk 1990, 1995 og 2000.

Forbindelse	Passasjerer	Passasjerer	Passasjerer	Biler	Biler	Biler	Busser	Busser	Busser
	1990	1995	2000	1990	1995	2000	1990	1995	2000
Hanstholm-Egers/Bergen	0	199 237	212 305	0	33 303	47 232	0	488	334
Hirtshals-Kr.sand	851 023	999 336	1 106 093	162 378	208 759	235 226	4 151	5 427	3 690
Fredrikshavn-Larvik	832 305	693 086	657 674	117 999	87 966	104 482	6 538	5 920	4 000
Totalt	1 683 328	1 891 659	1 976 072	280 377	330 028	386 940	10 689	11 835	8 024

Tabel I 4: 6 Godstransporten med fergene i Sørvestlandets Nordic Link. 1990, 1995 og 2000

Forbindelse	Lastebiler	Lastebiler	Lastebiler
	1990	1995	2000
Hanstholm-Egers/Bergen	0	7 904	14 774
Hirtshals-Kr.sand	30 100	25 504	29 849
Fredrikshavn-Larvik	30 297	13 062	20 731
Totalt	60 397	46 470	65 354

De tre forbindelsene som anløper Sørvestlandet hadde til sammen en lignende utvikling som hele Nordic Link Norge men med litt svakere vekst.

5. Grensepassering på veg over Svinesund

5.1 Vegtransport til/fra Norge

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

ÅR	Biler INN	Tonn inn	Biler UT	Tonn ut	Sum biler	Sum tonn	Tonn/bilinn	Tonn/bilut
1992	204 034	3 167 242	202 240	2 998 194	406 274	6 165 436	15,5	14,8
1993	218 145	3 475 463	201 602	2 993 384	419 747	6 468 847	15,9	14,8
1994	250 582	4 221 837	207 429	3 200 751	458 011	7 422 588	16,8	15,4
1995	251 777	4 230 511	215 135	3 341 613	466 912	7 572 124	16,8	15,5
1996	270 022	4 252 374	218 330	3 289 690	488 352	7 542 064	15,7	15,1
1997	296 624	4 752 991	219 472	3 475 777	516 096	8 228 768	16,0	15,8
1998	303 732	4 890 326	227 234	3 592 929	530 966	8 483 255	16,1	15,8
1999	308 833	4 896 414	248 639	3 931 133	557 472	8 827 547	15,9	15,8
2000	335 379	5 419 394	247 060	3 872 474	582 439	9 291 868	16,2	15,7

Tabel I 5: 1 Godstransport med lastebil over grensen

ÅR	Biler INN	Tonn inn	Biler UT	Tonn ut	Sum biler	Sum tonn	Tonn/bilinn	Tonn/bilut
1992	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
1993	107 %	110 %	100 %	100 %	103 %	105 %	103 %	100 %
1994	123 %	133 %	103 %	107 %	113 %	120 %	109 %	104 %
1995	123 %	134 %	106 %	111 %	115 %	123 %	108 %	105 %
1996	132 %	134 %	108 %	110 %	120 %	122 %	101 %	102 %
1997	145 %	150 %	109 %	116 %	127 %	133 %	103 %	107 %
1998	149 %	154 %	112 %	120 %	131 %	138 %	104 %	107 %
1999	151 %	155 %	123 %	131 %	137 %	143 %	102 %	107 %
2000	164 %	171 %	122 %	129 %	143 %	151 %	104 %	106 %

Tabel I 5: 2 Utviklingen i godstransport med lastebil over grensen, 1992=100

I 2000 har rundt 582 400 lastebiler transportert ca 9,3 mill tonn gods over norsk grense.

I perioden fra 1992 til 2000 har antall lastebiler økt med 43%, mens summen av tonn transportert har økt med 51%. Det skjer altså en klar produktivitetsøkning i lastebiltransporten

5.2 E6 Svinesund

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

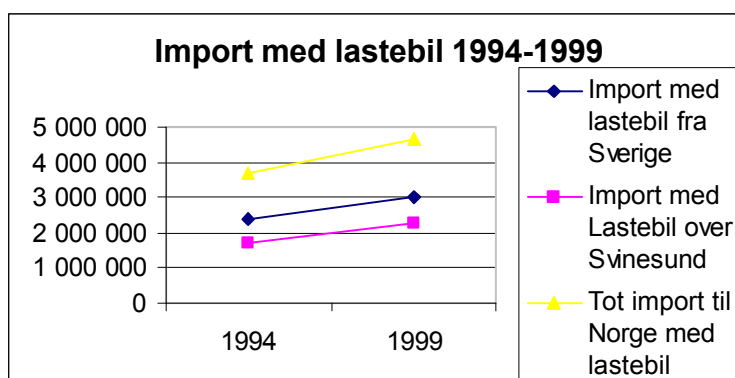
ÅR	Biler INN	Tonn inn	Biler UT	Tonn ut	Sum biler	Sum tonn	Tonn/bilinn	Tonn/bilut
1994	105 693	1 691 096	101 743	1 627 444	207 436	3 318 540	16,0	16,0
1995	115 771	1 852 320	105 876	1 693 680	221 647	3 546 000	16,0	16,0
1997	137 041	2 055 638	101 246	1 632 080	238 287	3 687 718	15,0	16,1
1998	147 447	2 211 735	107 904	1 726 464	255 351	3 938 199	15,0	16,0
1999	152 923	2 293 838	117 584	1 881 344	270 507	4 175 182	15,0	16,0
2000	159 801	2 397 044	120 823	1 933 168	280 624	4 330 212	15,0	16,0

Tabel I 5: 3 Godstransport med lastebil over Svinesund 1994-2000

I 1990 passerte det over Svinesund 200 000 lastebiler med godsmengden på rundt 3,3 mill tonn. Dette tilsvarer halvparten av den totale godstransporten med lastebil over grensen mellom Sverige og Norge. I 2000 hadde trafikken økt til 280 000 lastebiler som fraktet 4,3 millioner tonn gods.

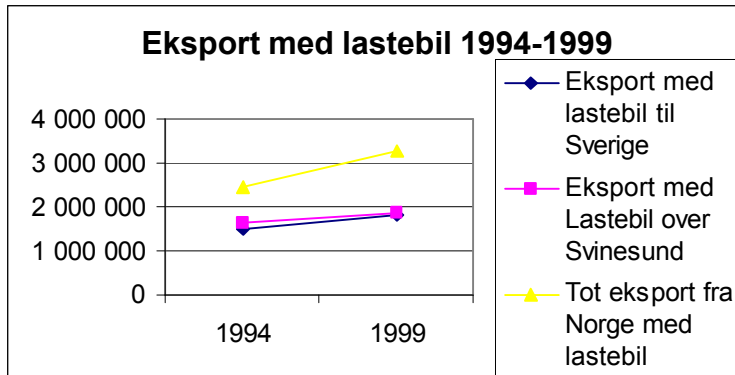
Importen til Norge med lastebil over Svinesund var 2,4 millioner tonn i 2000 fraktet med nesten 160 000 lastebiler som i snitt hadde en last på 15 tonn. I figur 5:1 er lastebiltransporten over Svinesund sammenlignet med total import på bil til Norge. Den viser at importen totalt med lastebil har vokst noe mer enn over Svinesund.

Figur 5: 1 Import med lastebil til Norge 1994 - 1999



Eksporten til Norge med lastebil over Svinesund var 1,9 millioner tonn i 2000 fraktet med 120 000 lastebiler som i snitt hadde en last på 16 tonn. I figur 5:2 er lastebiltransporten over Svinesund sammenlignet med total eksport på bil fra Norge. Den viser at eksporten totalt med lastebil har vokst vesentlig mer enn over Svinesund.

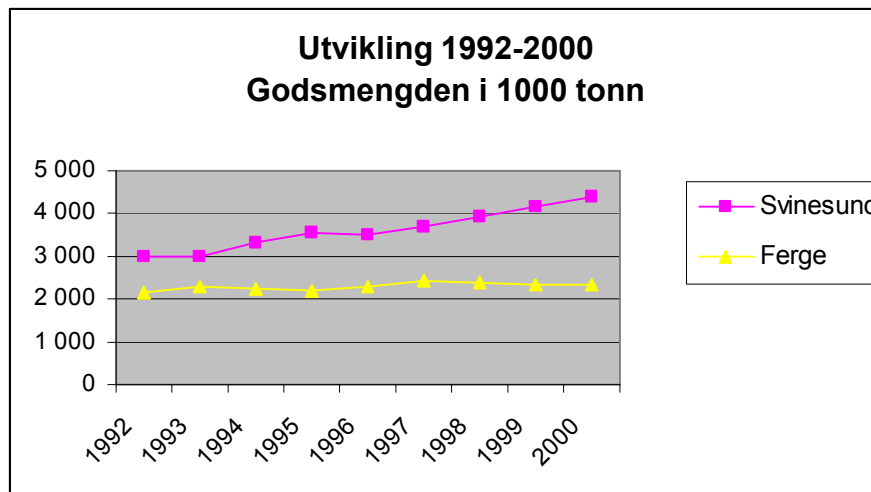
Figur 5:2 Eksport med lastebil fra Norge 1994 - 1999



5.3 Fergetransporten i Nordic Link og lastebiltransporten

I figur 5:3 er fergetransporten i Nordic Link sammenlignet med lastebiltransporten over Svinesund. Mens godsmengden på fergene er forholdsvis lik med ca 2,4 millioner tonn på hele nittitallet, viser lastebiltransporten over Svinesund sterk vekst. Fra 3 millioner tonn i 1992 er den steget til vel 4 millioner tonn i 2000.

Figur 5:3 Fergetransporten i Nordic Link og lastebiltransporten over Svinesund 1992 - 2000



6.1 Spørsmålene?

I kapittel 1 ble det stilt 3 viktige spørsmål for Nordic Link korridoren:

1. Hvordan vil transport- og tidskostnadene i Nordic Link korridoren utvikle seg i forhold til andre korridorer?
2. Tilfredsstiller transporttilbudet i Nordic Link næringslivets behov for godstransport?
3. Hvordan vil alle de forskjellige aktører som påvirker og bestemmer over deler av infrastrukturen og transporttilbudet, samordne sine interesser til beste for transportbrukerne?

Svarene på disse tre spørsmålene sett ut fra utviklingen i Nordic Link er at:

Transport- og tidskostnadene i Nordic Link har utviklet seg negativt i forhold til transport med lastebil gjennom Sverige. Øresundforbindelsen er åpnet sommeren 2000. Tidskostnadene for lastebiltransporten gjennom Sverige kan derfor ytterligere. Det skyldes at ventetiden for fergen Helsingborg-Helsingør forsvinner og at man ikke er avhengig av noen avganger per dag. Hittil er ikke det skjedd pga. svært høye priser på brua

Transporttilbudet i Nordic Link tilfredsstillere ikke alle deler av næringslivets behov godt nok når alternative transportkorridorer foretrekkes. Det er grunn til å anta at de store transportbrukerne med store godsvolumer, har et godt og effektivt transporttilbud, men hvordan er det med underskogen av små og mellomstore bedrifter? Er det slik at kjennskapen til Nordic Link og transporttilbudet generelt er dårlig, slik at disse bedriftene får høyere transportkostnader enn nødvendig? Mye tyder også på at mange transportoperatører benytter Oslo som knutepunkt, og dermed leder godset gjennom Oslo, selv om Nordic Link ville være vesentlig kortere.

Dersom det er rett slik som denne rapporten antyder, at lastebiltransport til/fra Sørvestlandet i Norge i økende grad kjører den lange omvegen om Sverige, så er det en utvikling motsatt de politiske målsetningene. Det bør arbeides for å øke samarbeidet med næringslivet, både med transportnæringen, rederier og transportører, og med næringslivet på land.

Samarbeidet med næringslivet er svekket etter at Foreningen Nordic Link ble nedlagt. På den ene side kan man si at det ikke er behov for et slikt samarbeid, markedet vil frambringe det optimale transporttilbudet for næringslivet. På den annen side er det en rekke ting som ikke fanges opp av markedet, for eksempel de negative konsekvensene med transport.

6.2 Utfordringene

Svarene på de tre spørsmål var at:

- Transport- og tidskostnadene vil øke mer i Nordic Link enn for konkurrenter
- Alternative transportkorridorer trekker til seg trafikk
- Samarbeid om Nordic Link bør styrkes fordi truslene om redusert transporttilbud vil øke.

Utfordringene framover er mange. 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 om bord. Utviklingen av "korte cruise" kompenserer for dette. Dette har ført til en nedgang i persontrafikken på de konvensjonelle fergene. Denne utviklingen kan på sikt gi seg utslag i at rederiene blir 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 Colorline på Norge, vil også bidra til at tilbudet vil komme til å bli betydelig endret i årene som kommer. Opphør av "Taxfree"-handelen vil bidra i samme retning, noe som nye ruter på Norge viser.

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 1999 300 000 lastebiler. Vel 60% av markedet ca 183 000 lastebiler var mellom Sverige og Danmark, og ca 113 000 lastebiler mellom Danmark og Norge. Inntekspotensialet for rederiene er vel 320 millioner kroner i året for frakt av lastebiler mellom Norge og Danmark. Vareverdien for denne frakten er på hele 89 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.

Drivkrefter utenfra som åpning av Øresundforbindelsen og skjerpede logistikkraft, vil føre til at overgangen fra sjø og jernbane til lastebil og fly vil fortsette med økt styrke. EU retter stadig mer av sin oppmerksomhet og kanaliseringer bevilgningene til transportinfrastrukturen mot Østeuropa og øst-vest forbindelsene. Utfordringene for Nordic Link kan synes å øke de nærmeste årene.

6.3 Nordic Link og de tre pilarer

Hva bør de tre aktør gruppene i Nordic Link gjøre?

Politi sk samarbeid

Nordic Link er et begrep som ble dannet som en reaksjon på Scanlink. Nasjonal Transportplan for Norge (1999) viste at begrepet Nordic Link ikke har fått gjennomslag i Oslo, og mye tyder på en lignende situasjon i de to andre nordiske landene. Det er derfor en viktig hovedoppgave for politikerne å markedsføre Nordic Link i de respektive hovedsteder. Nordic Link representerer periferien i forhold til de etablert maktsentra som driver transportpolitikken, og det kan være vanskelig å nå fram nasjonalt. Det er derfor viktig å rendyrke Nordic Link korridoren som en internasjonal transportkorridor, hvor mye kan gjøres for å effektivisere transporten, redusere ulempene og styrke intermodal transporter.

Næringslivet

Næringslivet er ikke primært opptatt av transportkostnader og regional utvikling. Det samarbeidet som ble etablert gjennom Foreningen Nordic Link er avviklet.

Vi har her ikke noen oppskrift for hvordan samarbeidet med næringslivet bør utvikles, men understreker en tro på at det er viktig. Grunnen til det er at transportutviklingen er så intimt knyttet sammen med regionens utvikling at de er vanskelig å skille. Basis for samarbeidet om Nordic Link korridoren var nettopp å tilrettelegge for regional utvikling gjennom utvikling av transportkorridoren Nordic Link.

Forskningen

Forskningen har etter hvert opparbeidet et godt nettverk i alle de tre skandinaviske land, og gjennom Interreg samarbeidet er det også etablert gode forbindelser til forskningsinstitusjoner i Tyskland, Nederland og Storbritannia. Det er opparbeidet vesentlig ny kunnskap gjennom dette samarbeidet, og det er etter hvert også etablert flere databaser, med data om trafikkutviklingen og infrastrukturen.

Det etablerte forskningssamarbeidet på prosjekter har vært en praktisk og enkel form for organisering, samtidig som kompetanse er bygget opp i alle tre land og hele Nordic Link området.

S utt ord

Denne rapporten har vist at trafikk utviklingen i Nordic Link ikke har vært tilfredsstillende fordi det skjer en overgang fra sjøtransport med ferge til lastebiltransport. Mer og mer av det godset som kunne ha benyttet Nordic Link kjøres på vei gjennom Sverige.

Utfordringene ved tusenårsskiftet er større enn tidligere. Målsetningen om å styrke Nordic Link korridoren er viktigere ved tusenårsskiftet, enn ved begynnelsen av nittitallet. Det er fortsatt stort behov for å arbeide med utviklingen av Nordic Link korridoren.