

**Nordic Link
ÅRSRAPPORT 1998**

**Agderforskning
Amila Duka og Anders Langeland**

AGDER**ORSKNING**

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 1998 er dessverre slutført først nå i november, noe vi beklager sterkt fordi nyhetens interesse er borte. Imidlertid begynner nå et bilde å tegne seg av utviklingen over tid, som det både er viktig å dokumentere og som kan brukes for å utarbeide prognoser og scenarier. Årsaken til denne forsinkelsen er at vi har hatt vesentlig problemer med å få tak i data fra rederiene. Spesielt er det vanskelig å fram data om hvilke godsmengder som fraktes. Det er vel også slik at kretser på Vestlandet er bekymret for utviklingen i Nordic Link og ser på denne som en trussel. Dette er en holdning som jeg tror er meget skadelig for Sørvestlandet, fordi den vil gjenspeiles i andre fora og ved valg av samarbeidspartnere og løsninger, men den kommer for ofte til uttrykk.

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.

Agderforskning november 99
Anders Langeland

INNHold

1. Hva er Nordic Link?	4
1.1. Nordic Link er en transportkorridor.....	4
1.2. Geografisk avgrensning av Nordic Link.	4
1.3. De tre søyler i Nordic Link samarbeidet.	5
1.4. Hva er viktig for Nordic Link?	5
1.5. Innholdet i rapporten.....	5
2. Transporter mellom fire land.....	7
3. Trafikken i Nordic Link korridoren er meget stor.....	9
3.1. Trafikk utviklingen på Nordic Link forbindelsene	9
3.2. Hurtigbåter i Nordic Link.....	10
3.3. Andre fergeforbindelser på Norge.....	11
4. Viktige forbindelser for Norge.....	12
4.1. Nordic Link Norge.....	12
4.2. Sørvestlandets Nordic Link forbindelser.....	13
4.3. Lastebiltransport i Scanlink er konkurrenten til Nordic Link.	14
5. Fremtiden for Nordic Link?	15
5.1. Utfordringene.....	15
5.2. Markedskreftene rår	15
5.3. Hva kan gjøres for å styrke Nordic Link?	16

Tabeller

Tabell 2:1 Varestrømmer mellom fire land med bilferge, antall biler.....	7
Tabell 2:2 Lastebil transport på ferge mellom fire land. Tonn 1998	8
Tabell 3:1 Trafikkutviklingen 1998 for Nordic Link	9
Tabell 3:2 Godsmengde på Nordic Link forbindelsene.....	10
Tabell 3:3 Hurtigbåttrafikken i Nordic Link 1998	10
Tabell 3:4 Trafikk utviklingen for øvrige fergeforbindelser til Norge 1998	11
Tabell 4:1 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. 1998 Tonn.....	13

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 1998 transportert ca 4,9 millioner tonn gods. Denne godsmengden ble transportert av vel 312 000 lastebiler, og det var en svak 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 1997 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 1996 vel 96 % av totalen sjøtransport.

Hva er influensområdet til Nordic Link? Både gods fra Vestlandet som transporteres på Kyststamvegen, gods som kommer fra Oslo/Østlandet, 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 kriterium for avgrensning, eller et politisk, eller et administrativt?

En funksjonell avgrensning basert på næringslivets godstransport interesser kan være som følger:

- I Norge fylkene Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland og Hordaland.
- I Sverige Vestre Gøtlands regionen som inkluderer Gøteborg og Bohuslen med forbindelsene til Norge, ,
- I Danmark hele Jylland.
- I Tyskland Schleswig-Holstein.

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, ble 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.

Flere Interreg prosjekter som NTN Nordic Transportpolitical Network, Network of Short Sea Shipping Promotion Centres og North Sea Transport Study, er en videreføring av dette samarbeidet.

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 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 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 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 transport, 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. Transporter mellom fire land

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 1998 følgende forbindelser:

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

Fergene utgjør viktige bindeledd for veg/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 kilder¹.

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 2:1 Varestrømmer mellom fire land med bilferge, antall biler.

Forbindelse	Lastebiler på ferge 1992	Lastebiler på ferge 1993	Lastebiler på ferge 1994	Lastebiler på ferge 1995	Lastebiler på ferge 1996	Lastebiler på ferge 1997	Lastebiler på ferge 1998	Endring i % 1997-1998
Norge-Danmark	107 000	109 000	101 300	102 245	103 850	111 922	112 553	1
Norge-Tyskland	31 000	38 000	41 931	38 506	43 734	42 537	41 309	-3
Sverige-Danmark	420 000	388 000	456 631	508 606	516 267	585 687	626 546	7
Sverige-Tyskland	414 000	385 000	414 724	483 535	519 966	509 529	555 099	9
Danmark-Tyskland	243 000	247 000	270 439	281 587	270 312	300 982	307 542	2
Sum	1 215 000	1 167 000	1 285 000	1 414 479	1 454 129	1 550 657	1 643 049	6

Totalt sett ser man at antall lastebiler på ferge mellom de fire landene i oversikten er økt med 6 % fra 1997 til 1998. Transporten mellom Sverige og Tyskland har økt mest 9 %, Trafikken mellom Sverige og Danmark var den største i 1998. Transporten Norge-Tyskland avtok med 3 prosent.

¹ ShipPax Statistics 98 er brukt som hovedkilde

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 dersom den også benytter ferge mellom Danmark og Tyskland. Det er heller ikke sikkert at endepunktet for transporten er i Tyskland, men kanskje det er i Spania.

1,6 millioner lastebiler fraktet over 25 millioner tonn på ferge over disse landegrensene i 1998.

I tabell 3:2 er vist en beregning av den totale godsmengde som ble fraktet på ferge mellom de fire land i 1998. Beregningen er basert på at hver lastebil frakter 15,6 tonn, og at det er samme lastvekt uansett fergeforbindelse. Det er en viss grad av dobbelttelling i beregningen, i og med at lastebiler som både benytter Helsingborg-Helsingør og Rødby-Puttgarden blir registrert to ganger, men vi har ikke tall for hvor stor denne transittrafikken er.

Omfanget av fergetrafikken på ca 25 millioner tonn i året er stort. Betydningen av dette godsomslaget blir ennå større når vi vet at gods fraktet med lastebil har vesentlig høyere verdi enn gods fraktet med skip og jernbane.

Tabell 2:2 Lastebil transport på ferge mellom fire land. Tonn 1998

Forbindelse	Lastebiler på ferge i 1998	Antall tonn basert på 15,6 tonn per lastebil
Norge-Danmark	112 553	1 755 827
Norge-Tyskland	41 309	644 420
Sverige-Danmark	626 546	9 774 118
Sverige-Tyskland	555 099	8 659 544
Danmark-Tyskland	307 542	4 797 655
Sum	1 643 049	25 631 564

3. Trafikken i Nordic Link korridoren er meget stor

Mellom Norge og Sverige og Jylland i Danmark - Nordic Link korridoren - ble det i 1998 transportert 7,3 millioner passasjerer, 1,3 millioner personbiler, 24 000 busser, og 312 000 lastebiler. Lastebilene fraktet ca 4,9 millioner tonn gods til en verdi på anslagsvis 60 milliarder kroner. Den konvensjonelle fergetrafikken i Nordic Link økte i 1998 med 2 % for persontrafikken, mens den økte med 1 % for godstrafikken. Det var tilnærmet lik vekst med fergene fra Østlandsområdet og Sørvestlandet, mens det for de svenske forbindelsene var store forandringer. Trafikktallene for Nordic Link i 1998 var

7,3 millioner passasjerer
1,3 millioner personbiler
24 000 busser
312 000 lastebiler
ca 4,9 millioner tonn gods
verdi på godset anslagsvis 60 milliarder norske kroner

3.1. Trafikk utviklingen på Nordic Link forbindelsene

Persontrafikken på samtlige av de norske forbindelsene vokste i 1998, hvor forbindelse Hirtshals-Moss hadde sterkest vekst på 13%. På forbindelsen Gøteborg-Fredrikshavn ble persontrafikken redusert med 2 %, som skyldtes en sterk reduksjon for Stena Lines. Hurtigbåt forbindelsen Gøteborg-Fredrikshavn økte sterkt. Denne forbindelsen utgjør ca 40 % av Nordic Link trafikken, og den påvirker derfor total tallene sterkt. Busstransporten hadde en gjennomsnittlig nedgang på 5%, hvor den største nedgangen var på forbindelsene Varberg-Grenå (22%) og Halmstad-Grenå (22%), mens Hirstals-Moss økte med hele 19%.

For lastebilporten er det en gjennomsnittlig svak økning på 1%. De to sydligste forbindelsene Varberg og Halmstad til Grenå mistet mye trafikk. Sannsynligvis er Storebeltforbindelsen en viktig årsak til det.

I tall var utviklingen i 1998 som vist i følgende tabell:

Tabell 3:1 Trafikkutviklingen 1998 for Nordic Link

Forbindelse	Passasjerer	%98/97	Biler	%98/97	Busser	%98/97	Lastebiler	%98/97	Tonn98
Hanstholm-Egers/Bergen	224 517	105	42 731	109	395	92	9 411	105	194 590
Hirtshals-Kr.sand *	1 117 571	102	239 554	98	4 291	90	29 932	105	315 119
Fredrikshavn-Larvik	713 085	101	119 375	104	4 828	94	23 059	102	203 767
Hirtshals-Moss	124 039	113	25 616	110	142	119	10 297	94	115 174
Hirtshals-Oslo	579 650	106	53 684	98	1 114	91	24 693	98	263 098
Fredrikshavn-Oslo	522 800	97	61 922	103	2 578	100	15 161	96	234 000
Fredrikshavn-Gøteborg*	3 435 308	98	613 852	97	8 909	103	161 546	105	2 251 997
Varberg-Grenå	281 254	85	64 477	96	1 145	78	14 614	88	226 700
Halmstad-Grenå	277 495	76	66 163	75	985	78	23 755	95	409 632
Totalt	7 275 719	107	1 287 374	105	24 387	95	312 468	101	4 214 077

* Tallene inkluderer hurtigbåttrafikken

Det kan synes som om endringene i godstrafikken i Nordic Link er påvirket av ruteomlegginger i forbindelse med endringer i rederiene med Stena og Color som de to dominerende, prisforhold og at Storebeltforbindelsen ble åpnet sommeren 98. Det er for tidlig å si noe om langtidsvirkningene. Fra sommeren 1999 vil rutetilbudet og prisene for godstrafikken på fergene påvirkes av bortfall av "Tax free". Ytterligere påvirkning på Nordic Link kommer sommeren 2000 da Øresundforbindelsen åpnes.

Forbindelsen Gøteborg-Fredrikshavn er den dominerende forbindelsen med ca halvparten av antall lastebiler i Nordic Link. Det er denne forbindelsen som er mest utsatt av konkurransen fra de faste forbindelsene Storebelt og Øresund på den ene siden, og fra de "Tax free"-subsidierte forbindelsene mellom Norge og Danmark på den andre siden.

Tabell 3:2 Godsmengde på Nordic Link forbindelsene

Forbindelse	Lastebiler	Godsmengde	
		% 98/97	TONN
Hanstholm-Egers/Bergen	9 411	105	194 589
Hirtshals-Kr.sand *	29 932	105	315 119
Fredrikshavn-Larvik	23 059	102	203 767
Hirtshals-Moss	10 297	94	115 174
Hirtshals-Oslo	24 693	98	263 098
Fredrikshavn-Oslo	15 161	96	234 000
Fredrikshavn-Gøteborg*	161 546	105	2 251 997
Varberg-Grenå	14 614	88	226 700
Halmstad-Grenå	23 755	95	409 632
Totalt	312 468	101	4 214 077

*Det er vanskelig å få fatt på tall for godsmengde på den enkelte forbindelse.

3.2. Hurtigbåter i Nordic Link

På forbindelsen Gøteborg-Fredrikshavn startet hurtigbåttilbudet i 1994. Color Seacat som driver ruten hadde en økning på ca 5,3 % i passasjertrafikken fra 1997 til 1998, til 615 000 passasjerer og 109 000 biler. Hurtigbåtene på det norske markedet ble i 1998 benyttet av ca 484 000 passasjerer og ca 117 000 biler, og det var ingen betydelig forandring fra året før.

Til sammen fraktet hurtigbåtene i Nordic Link i 1998, ca 1 098 000 passasjerer, ca 226 000 personbiler og i overkant av 1 000 busser, som vist i tabellen nedenfor:

Tabell 3:3 Hurtigbåttrafikken i Nordic Link 1998

Forbindelse	Passasjerer		Biler		Busser	
	1997	1998	1997	1998	1997	1998
Hirtshals-Kr.sand *	352 000	345 247	77 000	84 696	920	984
Larvik-Fredrikshavn	148 841	138 329	35 766	32 047	102	108
Fredrikshavn-Langesund	-	-	-	-	-	-
Fredrikshavn-Gøteborg	584 600	615 008	99 013	109 691	-	-
Totalt	1 085 441	1 098 584	211 779	226 434	1 022	1 092

² Vi har valgt ikke å beregne vekst pga dårlige data

3.3. Andre fergeforbindelser på Norge

Det er fem andre fergeforbindelser på Norge uavhengig av Nordic Link. Disse er vist i tabellen nedenfor. Alle forbindelsene viser til dels sterk vekst for alle trafikk kategorier i 1998, med unntak av lastebiler. Den sterkeste vekst har forekommet i busskategorien som var på 17% fra året før. Sandefjord-Strømstad forbindelsen hadde en vekst på 20-30% i 1998 på de fleste kategorier med unntaket av lastebiler hvor nedgangen var på 4%. Lignende utvikling har vi sett i 1997 også. Forbindelsen Oslo - Kiel viste en nedgang i antall lastebiler på 3 %, mens de øvrige kategoriene på denne strekningen hadde en svak vekst på 1-2%.

Tabell 3:4 Trafikk utviklingen for øvrige fergeforbindelser til Norge 1998

Forbindelse	Passasjerer	%98/97	Biler	%98/97	Busser	%98/97	Lastebiler	%98/97
Newcastle-Stav./Bergen	178 097	97	17 243	95	414	115	4 657	101
Sandefjord-Strømstad	1 076 139	121	169 484	130	3 759	126	12 747	86
Oslo-København/Helsingb	766 088	103	46 669	107	1452	120	-	-
Oslo-Kiel	564 960	102	81 920	101	1 926	102	41 309	97
Totalt	2 585 284	109	315 316	115	7 551	117	58 713	95

4. Viktige forbindelser for Norge

4.1. Nordic Link 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 Gøteborg for så å benytte fergeforbindelsen Fredrikshavn-Gøteborg. Denne forbindelsen er derfor inkludert i Østlandets forbindelser. For de Nordic Link fergeforbindelsene som anløp Norge, var tallene for 1998:

540 000 personbiler
13 300 busser
112 500 lastebiler
ca 1,6 millioner tonn gods³

Trafikkutviklingen i detalj er vist i følgende tabell.

Tabell 4:1 **Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1997 og 1998.**

Forbindelse	Passasjerer	Passasjerer	Biler	Biler	Busser	Busser	Lastebiler	Lastebiler
	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998
Hanstholm-Bergen	213 525	224 517	39 118	42 731	431	395	8 928	9 411
Hirtshals-Kr.sand*	1 099 247	1 117 571	245 186	239 554	4 744	4 291	28 464	29 932
Fredrikshavn-Larvik	703 238	713 085	115 269	119 375	5 115	4 828	22 636	23 059
Hirtshals-Moss	109 666	124 039	23 287	25 616	119	142	10 907	10 297
Hirtshals-Oslo	547 090	579 650	54 707	53 684	1 218	1 114	25 187	24 693
Fredrikshavn-Oslo	538 000	522 800	60 000	61 922	2 570	2 578	15 800	15 161
Fredrikshavn-Moss	-	-	-	-	-	-	-	-
Totalt	3 210 766	3 281 662	537 567	542 882	14 197	13 348	111 922	112 553

* Tallene inkluderer hurtigbåttrafikken

Sammenlignet med 1997 var det i 1998 nedgang i antall busser i den del av Nordic Link som går direkte til Norge. Antall passasjerer, personbiler og lastebiler økte derimot.

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.

³ Beregnet utfra 14,15 tonn per lastebil som i 1997

Tabell 4:2 Nordic Link Norge Tonn 1998

Forbindelse	Tonn 1996	Tonn 1997	1997/1996	Tonn 1998	1998/1997
Hanstholm-Bergen	112 197	125 885	112 %	194 590	115%
Hirtshals-Kr.sand	350 445	347 260	99 %	315 119	91 %
Fredrikshavn-Larvik	381 075	398 394	105 %	203 767	51 %
Hirtshals-Oslo	285 795	297 207	104 %	263 098	89 %
Hirtshals-Moss *	-	166 877	-	115 174	69 %
Fredrikshavn-Oslo	224 714	248 060	110 %	234 000	94 %
Fredrikshavn-Moss *	69 171	-	-	-	-
SUM Nordic Link Norge	1 423 397	1 583 683	111 %	1 325 748	84 %

* Endringer i ruteopplegg og rederier.

4.2. Sørvestlandets Nordic Link forbindelser.

Av tabellene 5:3 og 5:4 fremgår at det var en økning i bruken av Sørvestlandets Nordic Link forbindelser fra 1997 til 1998, med unntaket av busstrafikken som avtok med ca 8%. Passasjertrafikken og lastebiltrafikken økte med hhv 2% og 4% fra 1997 til 1998, mens biltrafikken holdt seg ganske konstant (svak økning på 1%).

Tabell 4:3 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. Trafikk 1998.

Forbindelse	Passasjerer 1997	Passasjerer 1998	Biler 1997	Biler 1998	Busser 1997	Busser 1998	Lastebiler 1997	Lastebiler 1998
Hanstholm-Bergen	213 525	224 517	39 118	42 731	431	395	8 928	9 411
Hirtshals-Kr.sand	1 099 247	1 117 571	245 186	239 554	4 744	4 291	28 464	29 932
Fredrikshavn-Larvik	703 238	713 085	115 269	119 375	5 115	4 828	22 636	23 059
Totalt	2 016 010	2 055 173	399 573	401 660	10 290	9 514	60 028	62 402

Tabell 4:1 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. 1998 Tonn.

Forbindelse	1996 Tonn	1997 Tonn	Endring 1997/1996	1998 Tonn	Endring 1998/1997
Hanstholm-Bergen	112 197	125 885	112 %	194 590	155 %
Hirtshals-Kr.sand	350 445	347 260	99 %	315 119	91 %
Fredrikshavn-Larvik	381 075	398 394	105 %	203 767	51 %
SUM	843 717	871 539	103 %	713 476	82 %

4.3. Lastebiltransport i Scanlink er konkurrenten til Nordic Link.

Lastebiltransport over Svinesund er konkurrenten til fergeforbindelsene i Nordic Link. Korridoren fra Oslo og nedover østkysten av Sverige er en del av Scanlink korridoren. Det fraktes bare mindre kvanta med jernbane i denne korridoren, og det er derfor lastebiltransporten som hittil har vært den største konkurrenten til fergeforbindelsene i Nordic Link. Sverige er Norges største handelspartner, og en god del av varetransporten mellom Norge og Sverige passerer over Svinesund (Kornsjø er jernbanepasseringen).

Det har vært stor trafikkøkning for lastebiltransporten over Svinesund gjennom flere år. Importen til Norge med lastebil totalt var 4,9 millioner tonn i 1998, som ble fraktet med vel 300 000 lastebiler. Eksporten var noe mindre 3,6 millioner tonn, som ble fraktet med 225 000 lastebiler. Veksten har vært på ca 4% per år de siste 5 årene⁴.

Godstransporten over Svinesund utgjør ca halvparten av grensetrafikken til/fra Norge, og ligger på vel 4 millioner tonn i året. Importen har variert fra år til år, mens eksporten har vist en jevn stigning. I 3. kvartal økte godstrafikken med 11% over Svinesund. Denne sterke økningen i trafikken er høyere enn økningen i godsmengde. Det skyldes en dreining fra massetransport for eksempel tømmer, til mer bearbeidede varer som emballeres.

Vekstrater for godsmengden som 4% per år i en årrekke og 11% over kortere tidsrom, vil si at trafikken fordobles henholdsvis hvert 17 år (4%) og 6 år (11%). Behovet for utbyggingen av infrastrukturen i denne korridoren er allerede stort og synes å kunne vokse sterkt i årene framover.

For fergeforbindelsene i Nordic Link er det mye som tyder på at økende mengder av lastebiltransporten allerede trekkes mot å benytte Scanlink korridoren. Når Øresundforbindelsen åpnes sommeren år 2000, vil denne effekten forsterkes. Den vil ytterligere forsterkes av utbyggingen av motorvegen fra Oslo til København, som det er stort behov for uavhengig av norsk lastebiltransport.

⁴ Ukens statistikk nr. 46/1999

5.1. Utfordringene

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 1998 viser at hurtigbåtene har fortsatt å øke sine trafikk tall. 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 Color line på Norge, vil også bidra til at tilbudet vil komme til å bli betydelig endret i årene som kommer. Opphøret av "Tax free"-handelen sommeren 1999 vil bidra i samme retning. DFDS har opprettet en fergeforbindelse mellom Göteborg-Kristiansand-Newcastle. DFDS er i tillegg en kjempestor aktør på transportmarkedet, både til lands og til sjøs. Fred Olsen båtene som trafikerte Kristiansand er nå en del av Torline som eies av DFDS.

De store investeringene i Storebelt- og Øresundsforbindelsene vil redusere kjøretiden på veg og for jernbanen. Den viktigste effekten på lange transporter eller reiser, er at kryssingen blir uavhengig av fergenes frekvens. Dersom det er et reelt valg mellom å benytte ferge Göteborg-Fredrikshavn eller kjøre via København, så styrker de faste forbindelsene sin konkurransekraft i vesentlig grad fordi risikoen for å måtte vente noen timer er fjernet. Mye tyder på at denne effekten allerede har virkning. I kapittel 5.3 er omtalt den sterke veksten i godstransporten med lastebil over Svinesund. Behovet for økt vegkapasitet i Scandlink korridoren påvirkes bare i liten grad av denne økningen (lokaltrafikken og personbiltrafikken utgjør over 90%) så utbygging av infrastrukturen i denne korridoren må forventes å bli høyt prioritert.

EU og Norge satser på å øke andelen intermodale transporter, det vil si overføre gods fra lastebil til bane og sjø. I forhold til målsetningene om å styrke intermodal transport, går utviklingen raskt i motsatt retning både i Norge og EU. Den internasjonale lastebiltransporten øker sterkt og tar stadig større markedsandel. Jernbanetransporten stagnerer eller reduseres, det er bare helt spesielle transporttilbud for gods som viser vekst i Europa. På grunn av miljøforholdene må det forventes at politikken med å styrke intermodale transporter vil bli mer effektiv i framtida. Det vil ta mange år, og lastebiltransporten vil kunne fortsette å øke og øke i disse årene.

5.2. Markedskreftene rår

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 (forbindelser, frekvens, takster) vil opprettholdes på et nivå som er tilfredsstillende for næringslivet på Sørvestlandet.

Markedet for transport av lastebiler i Nordic Link var i 1998 312 000 lastebiler. Vel 60% av markedet ca 200 000 lastebiler var mellom Sverige og Danmark, og ca 110 000 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 21,5 milliarder kroner. En oppsplitting av eksisterende tilbud i mange nye forbindelser synes det ikke å være rom for. Heller kan spørsmålet kanskje bli om et tilfredsstillende fergetilbud for lastebiler fortsatt vil opprettholdes? På Østlandet er i så fall alternativet med å kjøre via Sverige til stede. For Sørvestlandet vil det alternativet medføre en lang og kostbar omkjøring.

Dersom de kombinerte fergerutene med både passasjerer og godsbiler nedlegges, hva vil skje? For passasjerer vil høyst sannsynlig hurtigfergene overta. For godstrafikken vil sannsynligvis et bedre tilbud med RORO (roll on roll off) båter utvikles. Markedet er imidlertid allerede i sterk konkurranse fra lastebiltransporten, og det bør derfor ikke forventes et vesentlig bedre tilbud på sjø enn i dag.

5.3. Hva kan gjøres for å styrke Nordic Link?

Det er politiske ønsker om å intervensere i markedet for å få til økt intermodal transport. For Nordic Link vil det innebære å styrke noen forbindelser med de midler som er til rådighet. Det innebærer en konsentrasjon av transportstrømmene til den infrastrukturen og det transporttilbudet som støttes.

Et tenkt eksempel som kunne være målet for Nordic Link i en slik politikk, kan være følgende:

Kristiansand havn bygges ut for å kunne ta vesentlig større godsmengder både med jernbane og lastebil innenlands.

Jernbanetilbudet for gods Østlandet-Kristiansand må forbedres i vesentlig grad.

E18 og E39 må bygges ut til møtorgestandard.

Fergetorbindelsen Kristiansand-Hirtshals må minimum ha 4 seilinger hver vei per døgn. Prisen for passering blir i henhold til regulativet for norske riksvegferger. Det innebærer at det offentlige blir kjøper av dette transporttilbudet.

Dette er et eksempel på hvordan hele transportsystemet må utformes for å få til en effektiv politikk for å kunne overføre gods fra lastebil til jernbane og sjø. Det er også et eksempel på hvor omfattende og vanskelig det er å få til en politikk som styrker Nordic Link. Nasjonal transportplan er et forsøk på å lage en plan på tvers av sektorer og nivå. Kritikerne er enige om at den nasjonale transportplanen ikke har maktet å få det til. Nordic Link er for eksempel knapt nevnt og denne korridoren, som er av meget stor betydning, blir ikke behandlet som en selvstendig og viktig internasjonal forbindelse. Vareverdien av det godset som fraktes på lastebil i Nordic Link korridoren, var i 1998 vel 20 milliarder kroner. En vesentlig og raskt økende del av disse varene, er eksport av gods som setter store krav til rask, punktlig og sikker transport.

Ikke minst for Sørvestlandet, som risikerer å bli mer og mer transportgeografisk perifert, er det viktig å få til en mer helhetlig planlegging av både infrastrukturen og de transporttjenester som bør tilbys. Nordic Link er så viktig for landsdelen og for Norge at nye grep må tas fordi sektorplanleggingen ikke duger lenger.

Den transportpolitikken som hittil har vært ført, har ikke skapt gjennombrudd for Nordic Link begrepet. Utfordringene for de tre søylene bak Nordic Link samarbeidet kan kanskje spissformuleres slik:

Forskningen

Begrepet Nordic Link og betydningen denne korridoren har og bør få, må tydeliggjøres. Det er en oppgave for forskningen å øke kunnskapen om Nordic Link, og analysere mulighetene og truslene for denne transportkorridoren i årene framover. Vesentlig økte godsmengder over Kristiansand havn og økt satsing på jernbane, vil for eksempel kunne få betydelige konsekvenser for hvordan havna bør utbygges. Slike spørsmål bør forskningen kunne gi svar på.

Politiske myndigheter

Nordic Link må løftes ut av den politiske hestehandelen om årlige bevilgninger innen hver enkelt samferdselssektor. Skal godstransporten kunne være med å bidra til oppfølging av Norges forpliktelser etter Kyoto-avtalen, så vil intermodale transportløsninger bli en vesentlig del av virkemidlene. Nordic Link er nettopp tanken om et helhetlig transportsystem hvor vegtransport, jernbane og sjø samvirker. Uten slik helhetlig tenkning er det lite trolig at overføring av gods fra bil til sjø og bane, blir annet en talemåter. Arbeidet i Nordic Link har vært basert på et samarbeid på regionalt nivå, over landegrenser og over kommune og fylkesnivået. Dette arbeidet bør fortsette, men kanskje bør det søkes etter nye virkemidler. I EU er utviklingen av intermodal transport et hovedmål. Mye av denne politikken går ut på å få til forpliktende samarbeid mellom offentlige og private aktører som både har felles interesser og er avhengige av hverandre. Kanskje et eksempel for den politiske kurs for Nordic Link?

Næringslivet

Næringslivet er stort sett fornøyd med dagens transporttilbud i Nordic Link. Det kan forklare at interessen for å delta i utviklingen av Nordic Link har vært blandet. Det skjer store endringer i vår omverden, det indre marked er etablert, markedene i Øst-Europa vokser seg sterkere og transportsystemene endres. Næringslivet svarer på disse endringer med nye produksjonssystemer, mer fleksibel lokalisering og økt vekt på logistikk. Det er en oppgave for det eksisterende næringslivet i Nordic Link regionen å analysere virkningene av disse endringene, og delta i prosessen med å utvikle Nordic Link. Uten langsiktig deltagelse fra næringslivets side, i prosessene med å forbedre infrastrukturen og transporttilbudet i Nordic Link, så vil mye av det politiske arbeidet få liten effekt.