

1. HVA ER NORDIC LINK?.....	1
1.1 NORDIC LINK ER EN TRANSPORTKORRIDOR.	1
1.2 GEOGRAFISK AVGRENSNING AV NORDIC LINK.	1
1.3 DE TRE SØYLER I NORDIC LINK SAMARBEIDET.....	2
1.4 HVA ER VIKTIG FOR NORDIC LINK?	2
1.5 INNHOLDET I RAPPORTEN.....	2
2. ÅRET SOM GIKK.....	4
2.1 FORSKNINGEN.....	4
2.2 NORDIC LINK TRANSPORTFAGLIG NETTVERK.....	4
2.3 VIKTIGE RAPPORTER OG MØTER.....	4
3. VARESTRØMME I NORDIC LINK.....	5
3.1 OMFANGET AV NORGES VAREHANDEL MED UTLANDET.....	5
3.2 TRANSPORTMÅTE TIL/FRA DE ENKELTE FYLKENE.....	7
3.3 LASTEBILTRANSPORTEN OVER NORSK GRENSE ØKER OG ØKER	8
4. GRENSEPASSERING PÅ VEG OVER SVINESUND.....	9
4.1 VEGTRANSPORT TIL/FRA NORGE.....	9
4.2 E 6 SVINESUND.....	10
4.3 TRANSITT SVERIGE?.....	11
5. TRANSPORTER MELLOM FIRE LAND.....	13
6. TRAFIKKEN I NORDIC LINK KORRIDOREN ER MEGET STOR.....	15
6.1 TRAFIKK UTVIKLINGEN PÅ NORDIC LINK FORBINDELSENE	15
6.2 VIKTIGE FORBINDELSER FOR NORGE	16
7. FREMTIDEN FOR NORDIC LINK?.....	19

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

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

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

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

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

Kristiansand i april 1997.

Anders Langeland

Tabell I fortegnelse

TABELL 3:1 ANDEL AV VARESTRØMME TIL/FRA NORDIC LINK OMRÅDET I FORHOLD TIL NORGE TOTALT.....	5
TABELL 3:2 UTEIKSHANDELEN I NORDIC LINK OMRÅDET. TONN 1996.....	6
TABELL 3:3 BRUTTOPRODUKT ETTER HOVEDMERING 1992. MILLIONER KRONER.....	6
TABELL 3:4 NORDIC LINK OMRÅDET IMPORT FORDELT PÅ TRANSPORTMÅTE 1996 TONN.....	7
TABELL 3:5 PROSENTVIS FORDELING AV IMPORTEN I FYLKENE I NORDIC LINK OMRÅDET.....	7
TABELL 3:6 NORDIC LINK OMRÅDET EKSPORT FORDELT PÅ TRANSPORTMÅTE. 1996 TONN.....	8
TABELL 3:7 PROSENTVIS FORDELING AV EKSPORTEN I FYLKENE I ANALYSEOMRÅDET.....	8
TABELL 3:8 UTVIKLINGEN I NORGES EKSPORT. 1000 TONN.....	9
TABELL 3:9 UTVIKLINGEN I NORGES IMPORT. 1000 TONN.....	9
TABELL 4:1 GODSTRANSPORT MED LASTEBIL OVER GRENSEN.....	10
TABELL 4:2 UTVIKLINGEN I GODSTRANSPORT MED LASTEBIL OVER GRENSEN, 1992 = 100.....	10
TABELL 4:3 GODSTRANSPORT MED LASTEBIL OVER SVINESUND.....	11
TABELL 4:4 UTVIKLINGEN I GODSTRANSPORT MED LASTEBIL OVER SVINESUND, FRA 1994.....	11
TABELL 4:5 GODSTRANSPORT MED LASTEBIL OVER SVINESUND I % AV TOTALT.....	11
TABELL 5:1 VARESTRØMMER MELLOM FIRE LAND MED BILFERGE, ANTALL BILER.....	13
TABELL 5:2 LASTEBIL TRANSPORT PÅ FERGE MELLOM FIRE LAND. TONN 1997.....	14
TABELL 6:1 TRAFIKKUTVIKLINGEN 1997 FOR NORDIC LINK.....	15
TABELL 6:2 HURTIGBÅTTRAFIKKEN I NORDIC LINK 1997.....	16
TABELL 6:3 TRAFIKKUTVIKLINGEN FOR ØVRIGE FERGEFORBINDELSER TIL NORGE 1997.....	16
TABELL 6:4 FERGENE I NORDIC LINK NORGE. TRAFIKK 1995 - 1997.....	17
TABELL 6:5 NORDIC LINK NORGE TONN 1997.....	17
TABELL 6:6 SØRVESTLANDETS NORDIC LINK FORBINDELSER. TRAFIKK 1997.....	18
TABELL 6:7 SØRVESTLANDETS NORDIC LINK FORBINDELSER. 1997 TONN.....	18

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 1997 transportert ca 4,8 millioner tonn gods. Denne godsmengden ble transportert av vel 308 000 lastebiler, og det var 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 som transporteres på Kyststamvegen, som kommer fra Oslo og fra Finland og Sverige benytter Nordic Link. Det er vanskelig å avgrense begrepet Nordic Link. Hva skal legges til grunn for en slik avgrensning: Bør det velges et funksjonelt kriterie for avgrensning, eller et politisk, eller et administrativt?

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

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

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

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?

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

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

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

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

- * politikere og myndigheter
- * næringslivet
- * for forskningen/kunnskapsproduksjonen

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

- * Agderforskning, Kristiansand, med sekretariat.
- * Institut for Transportstudier, Padborg.
- * Aalborg

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

godstransporter til/fra Norge.

Internasjonale

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

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

¹ Alle tall for hele Norge er eksklusive olje- og gasseksport fra Kontinentalsokkelen.

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

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

Tabell 3:3 Bruttoprodukt etter hovednæring 1992. Millioner kroner

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

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

Norge eksporterte varer (unntatt skip og borerigger) for 309 milliarder kroner i 1996². Det var 21 prosent høyere enn i 1995. Eksporten av tradisjonelle varer økte med 10,1 prosent og utgjorde 154 milliarder. Norge importerte for 221 milliarder kroner, 6 prosent mer enn i 1995. Tall som kan koble volum med verdi foreligger ikke foreløpig.

² Ukens statistikk nr 6, 1997.

3.2 Transportmåte til/fra de enkelte fylkene

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

3.2.1 Importen

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

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

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

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

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

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

3.2.2 Eksporten

Eksporten til Nordic Link området er vist i tabellene 3:6 og 3:7. Skip er det transportmiddel som frakter mesteparten av eksporten fra Nordic Link området, 96 % av tonnmengden i 1996.

Lastebil både på veg og på ferge hadde 3,0 % av tonnmengden. Det er Aust-Agder og Vest-Agder som skiller seg ut ved at en relativt lav andel av eksporten foregår med skip. Eksporten fra Aust-Agder og Vest-Agder transporteres i relativt stor grad med bil på ferge med henholdsvis 32 % og 11 %. Rogaland skiller seg ut ved at over 99 % av eksporten går med skip. Dette har sannsynligvis sammenheng med dette fylkets høye andel av varegruppen brenselstoffer i sin eksport.

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

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

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

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

3.3 Lastebiltransporten over norsk grense øker og øker

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

3.3.1 Eksport med lastebil

Lastebilen har tapt markedsandel av norsk eksport fra 5% i 1970 til 2% i 1996. Det skyldes imidlertid den enorme veksten i olje og gasseksporten. Ser vi derimot på den mengde som lastebilen transporterer, så er den økt fra 918 000 tonn i 1970, til 4 062 000 tonn i 1996. Det er en årlig økning på i underkant av 6 %. Fra 1990 til 1996 var veksten per år 2,5 %, og fra 1995 til 1996 6 %. Det tyder på at langtidstrenden med sterk årlig vekst fortsetter etter noen år med stagnasjon.

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

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

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

3.3.2 Import med lastebil

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

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

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

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

4. Grensepassering på veg over Svinesund

4.1 Vegtransport til/fra Norge

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

Tabell 4:1 Godstransport med lastebil over grensen.

ÅR	Biler totalt	Utpasserte	Innpasserte	Tonn totalt	Tonn UT	Tonn INN	Tonn/bil ut	Tonn/bil inn
1992	406 274	202 240	204 034	6 165 436	2 998 194	3 167 242	14,82	15,52
1993	419 747	201 602	218 145	6 468 847	2 993 384	3 475 463	14,85	15,93
1994	457 602	207 239	250 363	7 418 006	3 200 097	4 217 909	15,44	16,85
1995	466 912	215 135	251 777	7 572 124	3 341 613	4 230 511	15,53	16,80
1996	488 352	218 330	270 022	7 542 064	3 289 690	4 252 374	15,07	15,75
1997	516 096	219 472	296 624	8 228 768	3 475 777	4 752 991	15,84	16,02

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

ÅR	Biler totalt	Utpasserte	Innpasserte	Tonn totalt	Tonn UT	Tonn INN	Tonn/bil ut	Tonn/bil inn
1992	100	100	100	100	100	100	100	100
1993	103	100	108	105	100	110	100	103
1994	113	102	124	120	107	133	104	109
1995	115	106	124	123	111	134	105	108
1996	120	108	132	122	110	134	102	101
1997	127	108	145	133	116	150	107	103

Det er en økning på 27 % i antall lastebiler som passerte norskegrensen, fra 1992 til 1997. Økningen er større for antall biler Inn til landet enn Ut av landet. Godsmengden som ble fraktet av disse 516 096 lastebilene var 8,23 millioner tonn. Lastmengde per bil var 15,94 tonn. Gjennomsnittlig lastmengde har økt med 5 % siden 1992.

Det ble fraktet 4,75 millioner tonn importgods til Norge på lastebil over grensen, og 3,48 millioner tonn eksportgods fra Norge i 1997. Fra 1996 til 1997 økte godsmengde totalt på veg over norsk grense med 10 %, og antall lastebiler som krysset grensen økte med 6%.

4.2 E 6 Svinesund

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

Tabell 4:3 Godstransport med lastebil over Svinesund

ÅR	Biler totalt	Utpasserte	Innpasserte	Tonn totalt	Tonn UT	Tonn INN	Tonn/bil ut	Tonn/bil inn
1994	207 436	101 743	105 693	3 318 540	1 627 444	1 691 096	16,00	16,00
1995	221 647	105 876	115 771	3 546 000	1 693 680	1 852 320	16,00	16,00
1996	223 913	103 912	120 001	3 481 923	1 662 592	1 819 331	16,00	15,16
1997	238 287	101 246	137 041	3 687 718	1 632 080	2 055 638	16,12	15,00

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

ÅR	Biler totalt	Utpasserte	Innpasserte	Tonn totalt	Tonn UT	Tonn INN	Tonn/bil ut	Tonn/bil inn
1994	100	100	100	100	100	100	100	100
1995	107	104	110	107	104	110	100	100
1996	108	102	114	105	102	108	100	95
1997	115	100	130	111	100	122	101	94

Tabell 4:5 Godstransport med lastebil over Svinesund i % av total godsmengde som passerte norsk grense.

ÅR	Biler totalt	Utpasserte	Innpasserte	Tonn totalt	Tonn UT	Tonn INN	Tonn/bil ut	Tonn/bil inn
1994	45 %	49 %	42 %	45 %	51 %	40 %	104 %	95 %
1995	47 %	49 %	46 %	47 %	51 %	44 %	103 %	95 %
1996	46 %	48 %	44 %	46 %	51 %	43 %	106 %	96 %
1997	46 %	46 %	46 %	45 %	47 %	43 %	107 %	95 %

Over Svinesund passerte det i 1997 3,69 millioner tonn gods. Dette utgjorde 46 % av antall lastebiler, og 45 % av den totale godsmengden som passerte norsk grense. Det var en 6 % økning (206 000 tonn) i godsmengden over Svinesund fra 1996. Eksporten ble svakt redusert fra 1996 til 1997 over Svinesund, men importen steg. Sammenlignet med den totale vegtransporten over grensen til Sverige, så ser vi at Svinesund har andeler rett under 50 % av totalen.

4.3 Transitt Sverige?

Fra BOSAM undersøkelsen ble det anslått at ca 65 000 av antall lastebiler som passerte grensen ved Svinesund i 1994 var transporter i transitt gjennom Sverige. Forutsatt konstant prosentandel i 1997, så var ca 75 000 lastebiler i transitt gjennom Sverige i 1997. Dette er en økning i transitttrafikken med lastebil over Svinesund på 15 % i løpet av tre år. Det forutsettes samme gjennomsnittlige lastvekt på 15,58 tonn i 1997 som i 1994. Det gir følgende anslag for godsmengden med transitt trafikken med lastebil til/fra Norge gjennom Sverige.

Transitt trafikken gjennom Sverige med lastebil transporterte ca 1,17 millioner tonn gods i 1997.

5. Transporter mellom fire land

Nordic Links forgrening fra Danmark til Norge og Sverige går hovedsaklig via Frederikshavn og Hirtshals. Mellom disse havnene igjen finner man flere forgreninger i form av fergeforbindelser. Fergeforbindelsene i Nordic Links hovedkorridor omfattet i 1997 følgende forbindelser:

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

Fergene utgjør viktige bindeledd for vei/ bane-transporter til/ fra Norden. Det er flere problem med statistikker fra fergeselskapene når det gjelder godstransporten. Selskapene benytter forskjellige definisjoner på hva en lastebil er, og det er ulik praksis for føring av tomme biler eller jernbanevogner. Dette fører til at de tallene man operere med inneholder en viss grad av usikkerhet. Fergestatistikken er samlet inn med velvillig bistand fra rederiene og andre kilder³.

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

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

Forbindelse	Lastebiler	Lastebiler	Lastebiler	Lastebiler	Lastebiler	Lastebiler	Endring i %
	på ferge	på ferge	på ferge	på ferge	på ferge	på ferge	
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1996-1997
Norge-Danmark	107 000	109 000	101 300	102 245	103 850	111 922	8
Norge-Tyskland	31 000	38 000	41 931	38 506	43 734	42 537	-3
Sverige-Danmark	420 000	388 000	456 631	508 606	516 267	585 687	13
Sverige-Tyskland	414 000	385 000	414 724	483 535	519 966	509 529	-2
Danmark-Tyskland	243 000	247 000	270 439	281 587	270 312	300 982	11
Sum	1 215 000	1 167 000	1 285 000	1 414 479	1 454 129	1 550 657	6

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

³ ShipPax Statistics 98 er brukt som kilde

6 % fra 1996 til 1997. Transporten mellom Sverige og Danmark har økt mest 13 %, og denne trafikken var den største i 1997. Transporten Norge-Tyskland og Sverige-Tyskland avtok med henholdsvis 3 og 2 prosent.

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.

1,55 millioner lastebiler fraktet over 24 millioner tonn på ferge over disse landegrensene i 1997.

Tabell 5:2 Lastebil transport på ferge mellom fire land. Tonn 1997

Forbindelse	Lastebil er på ferge i 1997	Antall tonn basert på 15,6 tonn per lastebil
Norge-Danmark	111 922	1 745 983
Norge-Tyskland	42 537	663 577
Sverige-Danmark	585 687	9 136 717
Sverige-Tyskland	509 529	7 948 652
Danmark-Tyskland	300 982	4 695 319
Sum	1 550 657	24 190 248

6. Trafikken i Nordic Link korridoren er meget stor

Mellom Norge og Sverige og Jylland i Danmark - det som er Nordic Link korridoren - ble det i 1997 transportert 7,6 millioner passasjerer, 1,4 millioner personbiler, 26 000 busser, og 308 000 lastebiler. Lastebilene fraktet ca 4,8 millioner tonn gods til en verdi på anslagsvis 60 milliarder kroner. Den konvensjonelle fergetrafikken i Nordic Link økte i 1997 med 5 % for persontrafikken, mens den økte med hele 9 % for godstrafikken. Det var tilnærmet lik vekst med fergene fra Østlandsområdet og Sørvestlandet. Trafikktallene for Nordic Link i 1997 var

- 7,55 millioner passasjerer
- 1,36 millioner personbiler
- 26 000 busser
- 308 000 lastebiler
- ca 4,8 millioner tonn gods
- verdi på godset anslagsvis 60 milliarder kroner

6.1 Trafikk utviklingen på Nordic Link forbindelsene

I 1997 ble fergeforbindelsene Fredrikshavn-Moss og Fredrikshavn-Langesund lagt ned, og det ble opprettet en hurtigbåtforbindelse på strekningen Hirtshals-Kristiansand. Endringer i tilbudet påvirket etterspørselen på de ulike forbindelser forskjellig. Trafikken på de fleste norske forbindelsene vokste, med unntak av forbindelsen Fredrikshavn-Larvik som ble redusert med 5 %. Stena Lines forbindelse Göteborg-Fredrikshavn økte persontrafikken med 9 %. Denne forbindelsen er så stor, den utgjør ca 40 % av Nordic Link trafikken, at den påvirker total tallene sterkt. For godstransporten er det en svak nedgang på forbindelsen Hirtshals-Kristiansand, mens Hanstholm-Egersund/Bergen økte med hele 12 %.

Lastebiler på ferge i Nordic Link økte med 10 % fra 1996 til 1997, og det er forbindelsen Hanstholm-Egersund/Bergen som har den sterkeste veksten. Det var en stor omfordeling av trafikk mellom forbindelsene. I tall var utviklingen i 1997 som vist i følgende tabell:

Tabell 6:1 Trafikkutviklingen 1997 for Nordic Link

Forbindelse	Passasjerer	%86/97	Biler	%86/97	Busser	%86/97	Lastebiler	%86/97
Hanstholm-Egers/Bergen	213 525	107	39 118	111	431	103	8 928	112
Hirtshals-Kr.sand *	1 099 247	105	245 186	106	4 744	90	28 464	99
Fredrikshavn-Larvik	703 238	95	115 269	120	5 115	89	22 636	105
Hirtshals-Moss	109 666	-	23 287	-	119	-	10 907	-
Hirtshals-Oslo	547 090	104	54 707	117	1 218	117	25 187	104
Fredrikshavn-Oslo	538 000	100	60 000	97	2 570	113	15 800	110
Fredrikshavn-Göteborg	2 914 000	109	534 000	110	8 641	101	154 200	111
Varberg-Grenå	330 884	99	66 998	91	1 472	89	16 700	106
Halmstad-Grenå	367 000	93	88 000	95	1 265	77	25 100	108
Totalt	6 822 650	105	1 226 565	109	25 575	92	307 922	109

* Tallene inkluderer hurtigbåttrafikken

6.1.1 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.

Hurtigbåtene på det norske markedet ble i 1997 benyttet av 500 000 passasjerer og 113 000 biler, en tredobling fra året før. På forbindelsen Gøteborg-Fredrikshavn startet hurtigbåttilbudet i 1994. Color Seacat som driver ruten hadde en økning på ca 10 % i passasjertrafikken fra 1996 til 1997, til 585 000 passasjerer og 99 000 biler. Hurtigbåtene har fått et vesentlig belegg i løpet av kort tid. Til sammen fraktet hurtigbåtene i Nordic Link i 1997, ca 1 085 000 passasjerer, ca 212 000 personbiler og i overkant av 1 000 busser, som vist i tabellen nedenfor:

Tabell 6:2 Hurtigbåttrafikken i Nordic Link 1997

Forbindelse	Passasjerer		Biler		Busser	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Hirtshals-Kr.sand *	-	352 000	-	77 000	-	920
Larvik-Fredrikshavn	119 041	148 841	19 958	35 766	4	102
Fredrikshavn-Langesund	69 193	-	15 912	-	-	-
Fredrikshavn-Gøteborg	531 515	584 600	93 616	99 013	-	-
Totalt	719 749	1 085 441	129 486	211 779	4	1 022

* Første sesong med hurtigbåttrafikk var i 1997.

6.1.2 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 1997, med unntak av busser og lastebiler. Forbindelsen Oslo - Kiel viste en nedgang i antall lastebiler på 3 %, som avviker vesentlig fra veksten på nær 10 % i Nordic Link forbindelsene. Det kan tyde på at de lange båtforbindelsene i 1997 har redusert sin andel i konkurranse med både de korte forbindelsene og landtransporten, uten at det kan sies med sikkerhet.

Tabell 6:3 Trafikk utviklingen for øvrige fergeforbindelser til Norge 1997

Forbindelse	Passasjerer	%Ø7/96	Biler	%Ø7/96	Busser	%Ø7/96	Lastebiler	%Ø7/96
Newcastle-Stav./Bergen	183 988	104	18 244	101	361	91	4 602	94
Lerwick-Bergen	3 954	112	719	109	17	94	-	-
Sandefjord-Strømstad	891 081	128	130 024	118	2 989	120	14 778	101
Oslo-København/Helsingb	746 061	105	43 750	104	1 215	106	-	-
Oslo-Kiel	556 464	103	80 988	109	1 895	102	42 537	97
Totalt	2 381 548	111	273 725	112	6 477	110	61 917	98

6.2 Viktige forbindelser for Norge

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

Fergeforbindelsen Fredrikshavn-Larvik er inkludert i begge grupper fordi den betjener begge disse områdene. Det er en vesentlig mengde gods som går i transitt gjennom Sverige til Göteborg for så å benytte fergeforbindelsen Fredrikshavn-Gøteborg. Denne forbindelsen er derfor inkludert i Østlandets forbindelser. For de Nordic Link fergeforbindelsene som anløp Norge, var tallene for 1997:

- 3,2 millioner passasjerer
- 538 000 personbiler
- 14 000 busser
- 112 000 lastebiler
- ca 1,6 millioner tonn gods

Trafikkutviklingen i detalj er vist i følgende tabell.

Tabell 6:4 Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1996 og 1997.

Forbindelse	Passasjerer	Passasjerer	Biler	Biler	Busser	Busser	Lastebiler	Lastebiler
	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Hanstholm-Bergen	199 237	213 525	35 287	39 118	419	431	7 955	8 928
Hirtshals-Kr.sand*	1 044 358	1 099 247	230 737	245 186	5 248	4 744	28 697	28 464
Fredrikshavn-Larvik	743 850	703 238	96 263	115 269	5 746	5 115	21 660	22 636
Hirtshals-Moss	-	109 666	-	23 287	-	119	-	10 907
Hirtshals-Oslo	528 231	547 090	46 943	54 707	1 039	1 218	24 260	25 187
Fredrikshavn-Oslo	535 000	538 000	62 000	60 000	2 283	2 570	14 300	15 800
Fredrikshavn-Moss	54 000	-	10 000	-	482	-	4 500	-
Totalt	3 104 676	3 210 766	481 230	537 567	15 217	14 197	101 372	111 922

* Tallene for 1997 inkluderer hurtigbåttrafikken

Sammenlignet med 1996 var det i 1997 nedgang i antall busser i den del av Nordic Link som går direkte til Norge. Antall passasjerer, personbiler og lastebiler økte derimot klart, men som nevnt ovenfor har hurtigbåtene fått et betydelig belegg.

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

Tabell 6:5 Nordic Link Norge Tonn 1997

Forbindelse	Tonn 1995	Tonn 1996	1996/1995	Tonn 1997	1997/1996
Hanstholm-Bergen	111 478	112 197	101 %	125 885	112%
Hirtshals-Kr.sand	331 333	350 445	106 %	347 260	99%

Fredrikshavn-Larvik	206 146	381 075	185 %	398 394	105%
Hirtshals-Oslo	289 164	285 795	99 %	297 207	104%
Hirtshals-Moss *	-	-	-	166 877	-
Fredrikshavn-Oslo	209 000	224 714	107 %	248 060	110%
Fredrikshavn-Moss *	251 000	69 171	28 %	-	-
SUMNordic Link Norge	1 398 121	1 423 397	102%	1 583 683	111%

* Endringer i ruteopplegg og rederier.

6.2.1 Sørvest landets Nordic Link forbindelser.

Av tabellene 6:6 og 6:7 fremgår at det var en økning i bruken av Sørvestlandets Nordic Link forbindelser fra 1996 til 1997. Passasjertrafikken holdt seg ganske konstant, mens det var en økning på 10 % i personbiltrafikken. Busstrafikken avtok med 10 %, og lastebiltrafikken økte med 3 %.

Tabell 6:6 Sørvest landets Nordic Link forbindelser. Trafikk 1997.

Forbindelse	Passasjerer 1996	Passasjerer 1997	Biler 1996	Biler 1997	Busser 1996	Busser 1997	Lastebiler 1996	Lastebiler 1997
Hanstholm-Bergen	199 237	213 525	35 287	39 118	419	431	7 955	8 928
Hirtshals-Kr.sand	1 044 358	1 099 247	230 737	245 186	5 248	4 744	28 697	28 464
Fredrikshavn-Larvik	743 850	703 238	96 263	115 269	5 746	5 115	21 660	22 636
Totalt	1 987 445	2 016 010	362 287	399 573	11 413	10 290	58 312	60 028

Ser vi nærmere på tonnmengde gods som ble fraktet med ferge i dette området, viser det seg at det var en økning på 3 % fra 1996 til 1997. Dette var lavere vekst enn fra 1995 til 1996. På strekningen Hanstholm-Bergen/Egersund økte tonnmengden med 12 %, mens det var en svak nedgang på forbindelsen Hirtshals-Kristiansand.

Tabell 6:7 Sørvest landets Nordic Link forbindelser. 1997 Tonn.

Forbindelse	1995 Tonn	1996 Tonn	Endring 1996/1995	1997 Tonn	Endring 1997/1996
Hanstholm-Bergen	111 478	112 197	101 %	125 885	112%
Hirtshals-Kr.sand	331 333	350 445	106 %	347 260	99%
Fredrikshavn-Larvik	206 146	381 075	185 %	398 394	105%
SUM	648 957	843 717	130%	871 539	103%

7. Fremtiden for Nordic Link?

Det er meget lavt belegg på fergene i Nordic Link største delen av året. Kostnadene med denne overkapasiteten har hittil blitt dekket av persontrafikken og salget ombord. Tallene for 1997 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. Opphør av "Tax free"-handelen vil bidra i samme retning. Denne handelen var opprinnelig fastsatt til å opphøre sommeren 1999, men fortsetter enda en tid.

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 1997 308 000 lastebiler. Vel 60% av markedet ca 196 000 lastebiler var mellom Sverige og Danmark, og ca 113 000 lastebiler mellom Danmark og Norge. Inntektspotensialet 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. 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.