

Agderforskning
Anders Langeland og Amila Duka
FoU rapport 4/00

AGDERFORSKNING

FoU rapport 4/00

**Agderforskning
Anders Langeland og Amila Duka**

AGDERFORSKNING

Rapportens tittel:	
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: 4/00 ISSN-nummer: 0803-8198 ISBN-nummer: 82-7602-044-5
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. Grensepassering 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 Dato: 25.06.00 Linjeleder James Karlsen 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 1999 trekker også opp noen tanker om fremtiden 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 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 Agderforskning 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 juni 2000
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.	Transporter mellom fire land	9
3.	Trafikken i Nordic Link korridoren er meget stor.....	11
3.1	Trafikk utviklingen på Nordic Link forbindelsene.....	11
3.1.1	Utviklingen totalt	11
3.1.2	Hurtigbåter i Nordic Link.....	12
3.1.3	Andre fergeforbindelser på Norge	13
3.2	Viktige forbindelser for Norge.....	14
3.2.1	Sørvestlandets Nordic Link forbindelser.....	15
4.	Nordic Link på nittitallet.....	16
4.1	Trafikken i Nordic Link korridoren 1990 - 1999.....	16
4.2	Fergene i Nordic Link Norge 1990 - 1999	18
4.2.1	Sørvestlandets Nordic Link forbindelser.....	19
5.	Grensepassering på veg over Svinesund.....	21
5.1	Vegtransport til/fra Norge	21
5.2	E6 Svinesund	22
5.3	Fergetransporten i Nordic Link og lastebiltransporten	23
6.	Nordic Link ved tusenårsskiftet.....	24
6.1	Spørsmålene?.....	24
6.2	Utfordringene.....	24
6.3	Nordic Link og de tre pilarer	25

Tabell 2:1 Varestrømmer mellom fire land med bilferge, antall lastebiler.	10
Tabell 2:2 Lastebil transport på ferge mellom fire land. Tonn 1999	10
Tabell 3:1 Trafikkutviklingen 1999 for Nordic Link	11
Tabell 3:2 Godstransportutviklingen 1999 for Nordic Link	12
Tabell 3:3 Hurtigbåttrafikken i Nordic Link 1999	13
Tabell 3:4 Trafikk utviklingen for øvrige fergeforbindelser til Norge 1999	13
Tabell 3:5 Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1998 og 1999.....	14
Tabell 3:6 Nordic Link Norge Tonn 1996 - 1999	14
Tabell 3:7 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. Trafikk 1999.	15
Tabell 3:8 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. 1999 Tonn.....	15
Tabell 4:1 Fergene i Nordic Link. Trafikk 1990, 1995 og 1999.....	16
Tabell 4:2 Godstransporten med fergene i Nordic Link. 1990,1995 og 1999	17
Tabell 4:3 Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1990, 1995 og 1999.....	18
Tabell 4:4 Godstransporten med fergene i Nordic Link Norge. 1990, 1995 og 1999.....	18
Tabell 4:5 Sørvestlandets Nordic Link. Trafikk 1990, 1995 og 1999.....	19
Tabell 4:6 Godstransporten med fergene i Sørvestlandets Nordic Link. 1990, 1995 og 1999	20
Tabell 5:1 Godstransport med lastebil over grensen	21
Tabell 5:2 Utviklingen i godstransport med lastebil over grensen, 1992=100	21
Tabell 5:3 Godstransport med lastebil over Svinesund 1994-1999	22

Figurer

Figur 4:1 Utvikling i trafikken i Nordic Link korridoren 1990-1999	17
Figur 4:2 Utvikling i trafikken i Nordic Link korridoren 1990-1999	19
Figur 5:1 Import med lastebil til Norge 1994 - 1998	22
Figur 5:2 Eksport med lastebil fra Norge 1994 - 1998.....	23
Figur 5:3 Fergetransporten i Nordic Link og lastebiltransporten over Svinesund 1992 - 1999	23

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 1999 transportert ca 297 000 lastebiler med ca 3,9 millioner tonn gods, en nedgang på rundt 5% fra 1998. 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. 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 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 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 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 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 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 1999 følgende forbindelser:

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

Ruten Halmstad-Grenå ble nedlagt fra februar 1999 og fartøyet flyttet til ruten Varberg-Grenå. "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 reagerte forskjellig på bortfall av "Taxfree" i sine prislistene for sommeren 1999, et uttrykk for at den nye markedssituasjon ble testet ut.

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.

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 7 % fra 1998 til 1999. Transporten mellom Sverige og Tyskland økte med 17 %. Trafikken mellom Sverige og Danmark som økte med 5%, var den største i 1999. Transporten Norge-Tyskland avtok med 8 prosent.

I tabellene er også utviklingen over de siste fem år vist. Den totale antall lastebiler på ferge er økt med 37%. Den største økningen er forekommet mellom Sverige og Tyskland med 57% fulgt med Sverige- Danmark med 44%. Fergeforbindelsene på Norge har ikke fulgt med i denne utviklingen. Mellom Norge og Danmark var veksten bare 11% i denne femårs

¹ ShipPax Statistics 00 er brukt som hovedkilde

perioden. Antall lastebiler transportert på ferge mellom Norge og Tyskland avtok med 9% i den siste femårsperioden.

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

Forbindelse	Lastebiler på ferge 1994	Lastebiler på ferge 1995	Lastebiler på ferge 1996	Lastebiler på ferge 1997	Lastebiler på ferge 1998	Lastebiler på ferge 1999	Endring i % 1998-1999	Endring i % 1994-1999
Norge-Danmark	101 300	102 245	103 850	111 922	112 553	112 530	0	11
Norge-Tyskland	41 931	38 506	43 734	42 537	41 309	38 059	-8	-9
Sverige-Danmark	456 631	508 606	516 267	585 687	626 546	657 698	5	44
Sverige-Tyskland	414 724	483 535	519 966	509 529	555 099	649 389	17	57
Danmark-Tyskland	270 439	281 587	270 312	300 982	307 542	302 206	-2	12
Sum	1 285 000	1 414 479	1 454 129	1 550 657	1 643 049	1 759 882	7	37

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.

Tabell 2:2 Lastebil transport på ferge mellom fire land. Tonn 1999

Forbindelse	Lastebiler på ferge i 1999	Antall tonn basert på 15,6 tonn per lastebil	Endring i % 1998-1999	Endring i % 1994-1999
Norge-Danmark	112 530	1 755 468	0	11
Norge-Tyskland	38 059	593 720	-8	-9
Sverige-Danmark	657 698	10 260 089	5	44
Sverige-Tyskland	649 389	10 130 468	17	57
Danmark-Tyskland	302 206	4 714 414	-2	12
Sum	1 759 882	27 454 159	7	37

Godsmengden har økt med 37% de siste fem årene. Det er mellom Sverige - Tyskland, og Sverige - Danmark hvor økningen har vært størst, henholdsvis 57% og 44%. Mellom Norge – Danmark var endringen 11%. Fra disse tallene er det mye som tyder på at økningen i norsk utenrikshandel ikke transporteres med lastebil på ferge.

1,8 millioner lastebiler fraktet over 27 millioner tonn gods på ferge over landegrensene mellom Norge, Sverige, Danmark og Tyskland i 1999.

3. 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 1999 transportert 6,2 millioner passasjerer, 1,14 millioner personbiler, 22 000 busser, og 297 000 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 14% for persontrafikken, mens godstrafikken ble redusert med 5%.

Trafikktallene for Nordic Link i 1999 var

- **6,23 millioner passasjerer**
- **1,14 millioner personbiler**
- **22 000 busser**
- **297 000 lastebiler**
- **ca 4 millioner tonn gods**
- **verdi på godset anslagsvis 90 milliarder kroner**

3.1.1 Utviklingen totalt

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. Slike endringer i tilbudet påvirket etterspørselen på de ulike forbindelser forskjellig.

I tall var utviklingen i 1999 som vist i følgende tabell:

Tabell 3:1 Trafikkutviklingen 1999 for Nordic Link

Forbindelse	Passasjerer	%98/99	Biler	%98/99	Busser	%98/99
Hanstholm-Egers/Bergen	205 363	91	45 360	106	318	81
Hirtshals-Kr.sand *	1 127 863	101	248 264	104	3 900	91
Fredrikshavn-Larvik	696 048	98	113 275	95	4 107	85
Hirtshals-Moss	154 178	124	38 538	150	181	127
Hirtshals-Oslo	601 268	104	61 522	115	1 212	109
Fredrikshavn-Oslo	526 100	101	58 566	95	2 207	86
Fredrikshavn-Gøteborg	2 548 800	74	491 201	80	7 862	88
Varberg-Grenå	360 400	128	82 173	127	2 113	185
Halmstad-Grenå**	5 451	2	1 006	2	28	3
Totalt	6 225 471	86	1 139 905	89	21 928	90

* Tallene inkluderer hurtigbåttrafikken

** Ruten stengt 01 Feb 99 og fartøyet flyttet til ruten Grenå-Verberg

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

Persontrafikken på de fleste av norske forbindelsene vokste i 1999. Forbindelsen Hirtshals - Moss hadde sterkest vekst med 24%. Stena Lines forbindelse Göteborg - Fredrikshavn hadde en nedgang i persontrafikken på 26 %. Denne forbindelsen er så stor, den utgjør ca 40 % av Nordic Link trafikken, at den påvirker total tallene sterkt. Nedleggelsen av forbindelsen Halmstad -Grenå har også påvirket total tallene i noen grad. Økningen på 28% i persontrafikken på strekningen Varberg - Grenå skyldes trolig at fartøyet fra ruten Halmstad - Grenå er flyttet dit. Busstransporten hadde en gjennomsnittlig nedgang på 10%, hvor den største nedgangen (med unntak av Halmstad - Grenå) var på forbindelsene Hanstholm - Egersund/Bergen (19%) og Fredrikshavn - Moss (14%), mens Hirtshals - Moss økte med hele 27%.

Tabell 3:2 Godstransportutviklingen 1999 for Nordic Link

Forbindelse	Lastebiler %98/99	Tonn98	Tonn99***	
Hanstholm-Egers/Bergen	10 459	111	194 590	216 259
Hirtshals-Kr.sand *	30 057	100	315 119	311 000
Fredrikshavn-Larvik	21 221	92	203 767	195 000
Hirtshals-Moss	10 947	106	115 174	66 000
Hirtshals-Oslo	24 308	98	263 098	238 000
Fredrikshavn-Oslo	15 538	102	234 000	239 819
Fredrikshavn-Gøteborg	158 319	98	2 251 997	2 207 012
Varberg-Grenå	23 826	163	226 700	369 601
Halmstad-Grenå**	2 751	12	409 632	47 438
Totalt	297 426	95	4 214 077	3 890 129

* Tallene inkluderer hurtigbåttrafikken

** Ruten stengt 01 Feb 99 og fartøyet flyttet til ruten Grenå-Verberg

*** Beregnet etter %-endring av 1998 tallene

For lastebiltransporten er det en gjennomsnittlig nedgang på 5% fra året før, som vist i tabell 3:2. Hvis vi ser bort fra forbindelsen Varberg – Grenå hvor veksten trolig skyldes nedleggelsen av ruten Halmstad – Grenå, så var det på strekningen Hanstholm – Egersund/Bergen hvor den største veksten forekom, 11%.

3.1.2 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 er hurtigbåtforbindelsen Larvik-Fredrikshavn lagt ned.

Hurtigbåtene på det norske markedet ble i 1999 benyttet av ca 380 000 passasjerer og ca 79 000 biler.

Til sammen fraktet hurtigbåtene i Nordic Link i 1999, ca 870 000 passasjerer, ca 180 000 personbiler og i overkant av 1 000 busser, som vist i tabellen nedenfor:

Tabell 3:3 Hurtigbåttrafikken i Nordic Link 1999

Forbindelse	Passasjerer			Biler			Busser		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	1997	1998	1999
Hirtshals-Kr.sand	352 000	345 247	381 147	77 000	84 696	79 422	920	984	1 025
Larvik-Fredrikshavn*	148 841	138 329	-	35 766	32 047	-	102	108	-
Fredrikshavn-Langesund	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fredrikshavn-Göteborg**	584 600	615 008	489 089	99 013	109 691	104 136	-	-	-
Totalt	1 085 441	1 098 584	870 236	211 779	226 434	183 558	1 022	1 092	1 025

*Ruten lagt ned

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

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. 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.

3.1.3 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 det siste året. De andre forbindelsene hadde en varierende utvikling. Newcastle - Stavanger/Bergen viser til en sterk nedgang på rundt 30% for alle trafikk kategorier i 1999, med unntak av antallet passasjerer som ble redusert med 8%.

"Taxfree" ruten Sandefjord - Strømstad forbindelsen hadde en vekst i 1999 på alle kategorier, hvor den største veksten har forekommet i antall lastebiler på hele 28%. Forbindelsen Oslo - Kiel viste en nedgang for de fleste kategorier.

Tabell 3:4 Trafikk utviklingen for øvrige fergeforbindelser til Norge 1999

Forbindelse	Passasjerer	%99/98	Biler	%99/98	Busser	%99/98	Lastebiler	%99/98
Newcastle-Stav./Bergen	163 883	92	12 149	70	290	70	3 417	73
Sandefjord-Strømstad	1 175 149	109	203 055	120	4 060	108	16 255	128
Oslo-København/Helsingb	752 892	98	46 308	99	1 284	88	-	-
Oslo-Kiel	522 409	92	68 490	84	1 646	85	38 059	92
Newcastle-Kristiansand/Gothenburg	133 673	535	23 735	396	327	337	-	-
Totalt	2 748 006	105	353 737	110	7 607	99	57 731	98

3.2 Viktige forbindelser for Norge

For de Nordic Link fergeforbindelsene som anløp Norge, var tallene for 1999:

3,3 millioner passasjerer
565 000 personbiler
12 000 busser
113 000 lastebiler
1,3 millioner tonn gods

Trafikkutviklingen i detalj er vist i følgende tabell.

Tabell 3:5 Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1998 og 1999.

Forbindelse	Passasjerer		Biler		Busser		Lastebiler	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999	1998	1999
Hanstholm-Bergen	224 517	205 363	42 731	45 360	395	318	9 411	10 459
Hirtshals-Kr.sand*	1 117 571	1 127 863	239 554	248 264	4 291	3 900	29 932	30 057
Fredrikshavn-Larvik	713 085	696 048	119 375	113 275	4 828	4 107	23 059	21 221
Hirtshals-Moss	124 039	154 178	25 616	38 538	142	181	10 297	10 947
Hirtshals-Oslo	579 650	601 268	53 684	61 522	1 114	1 212	24 693	24 308
Fredrikshavn-Oslo	522 800	526 100	61 922	58 566	2 578	2 207	15 161	15 538
Totalt	3 281 662	3 310 820	542 882	565 525	13 348	11 925	112 553	112 530

* Tallene inkluderer hurtigbåttrafikken

Sammenlignet med 1998 var det i 1999 økning både i antall passasjerer og personbiler i den del av Nordic Link som går direkte til Norge, antall busser derimot gikk ned. Antall lastebiler på fergene i Nordic Link Norge viste ingen betydelig endring fra 1998 til 1999.

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 - 1999

Forbindelse	Tonn 1996	Tonn 1997	Tonn 1998	Tonn 1999	1999/1998
Hanstholm-Bergen	112 197	125 885	194 590	216 259	1,11
Hirtshals-Kr.sand	350 445	347 260	315 119	311 000	0,99
Fredrikshavn-Larvik	381 075	398 394	203 767	195 000	0,96
Hirtshals-Oslo	285 795	297 207	263 098	238 000	0,90
Hirtshals-Moss *	-	166 877	115 174	66 000	0,57
Fredrikshavn-Oslo	224 714	248 060	234 000	239 819	1,02
Fredrikshavn-Moss *	69 171	-	-	38 000	
SUM Nordic Link Norge	1 423 397	1 583 683	1 325 748	1 304 078	0,98

* Endringer i ruteopplegg og rederier.

3.2.1 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 1998 til 1999, med unntaket av biltrafikken som hadde en svak økning på 1%. Passasjertrafikken og lastebiltrafikk holdt seg ganske konstant (svak reduksjon på 1%), mens busstrafikken hadde en nedgang på 12% fra 1998 til 1999.

Tabell 3:7 Sørvestlandets Nordic Link forbindelser. Trafikk 1999.

Forbindelse	Passasje. 1998	Passasje. 1999	Biler 1998	Biler 1999	Busser 1998	Busser 1999	Lastebiler 1998	Lastebiler 1999
Hanstholm-Bergen	224 517	205 363	42 731	45 360	395	318	9 411	10 459
Hirtshals-Kr.sand	1 117 571	1 127 863	239 554	248 264	4 291	3 900	29 932	30 057
Fredrikshavn-Larvik	713 085	696 048	119 375	113 275	4 828	4 107	23 059	21 221
Totalt	2 055 173	2 029 274	401 660	406 899	9 514	8 325	62 402	61 737

Når det gjelder godsmengden så har forbindelsen Hanstholm – Egersund/Bergen hatt vekst år for år siden starten av ruta i 1993, siste år med 11%. Kristiansand – Hirtshals har noe mindre godsmengde i 1999 enn i 1998.

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. 1999 Tonn.

Forbindelse	1996 Tonn	1997 Tonn	1998 Tonn	1999 Tonn	Endring 1999/1998
Hanstholm-Bergen	112 197	125 885	194 590	216 259	111 %
Hirtshals-Kr.sand	350 445	347 260	315 119	311 000	99 %
Fredrikshavn-Larvik	381 075	398 394	203 767	187 525	92 %
SUM	843 717	871 539	713 476	720 219	101 %

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 - 1999

For å kunne si noe om trendene i Nordic Link korridoren har vi valgt å sammenligne tall for 1990, 1995 og 1999. Antall passasjerer har holdt seg forholdsvis konstant på vel 6 millioner i hele tiåret, men det er stor nedgang på ruten Göteborg – Fredrikshavn som har mistet 400 000 passasjerer. Antall biler har vokst svakt til 1,1 millioner biler i løpet av nittitallet. Busstrafikken økte til midt på nittitallet for så å falle igjen.

Tabell 4:1 Fergene i Nordic Link. Trafikk 1990, 1995 og 1999.

Forbindelse	Passasjerer 1990	Passasjerer 1995	Passasjerer 1999	Biler 1990	Biler 1995	Biler 1999	Busser 1990	Busser 1995	Busser 1999
Hanstholm-Egers/Bergen	0	199 237	205 363	0	33 303	45 360	0	488	318
Hirtshals-Kr.sand	851 023	999 336	1 127 863	162 378	208 759	248 264	4 151	5 427	3 900
Fredrikshavn-Larvik	832 305	693 086	696 048	117 999	87 966	113 275	6 538	5 920	4 107
Hirtshals-Moss	0		154 178	0		38 538	0		181
Hirtshals-Oslo	296 129	505 220	601 268	20 462	40 852	61 522	546	1 268	1 212
Fredrikshavn-Oslo	437 135	462 000	526 100	39 902	52 800	58 566	1 699	1 805	2 207
Fredrikshavn-Gøteborg	3 171 515	2 744 000	2 548 800	486 004	497 200	491 201	8 202	8 681	7 862
Varberg-Grenå	403 079	347 284	360 400	89 083	76 774	82 173	1 663	1 641	2 113
Halmstad-Grenå	347 496	357 066	5 451	77 375	84 384	1 006	1 089	1 407	28
Totalt	6 338 682	6 307 229	6 225 471	993 203	1 082 038	1 139 905	23 888	26 637	21 928

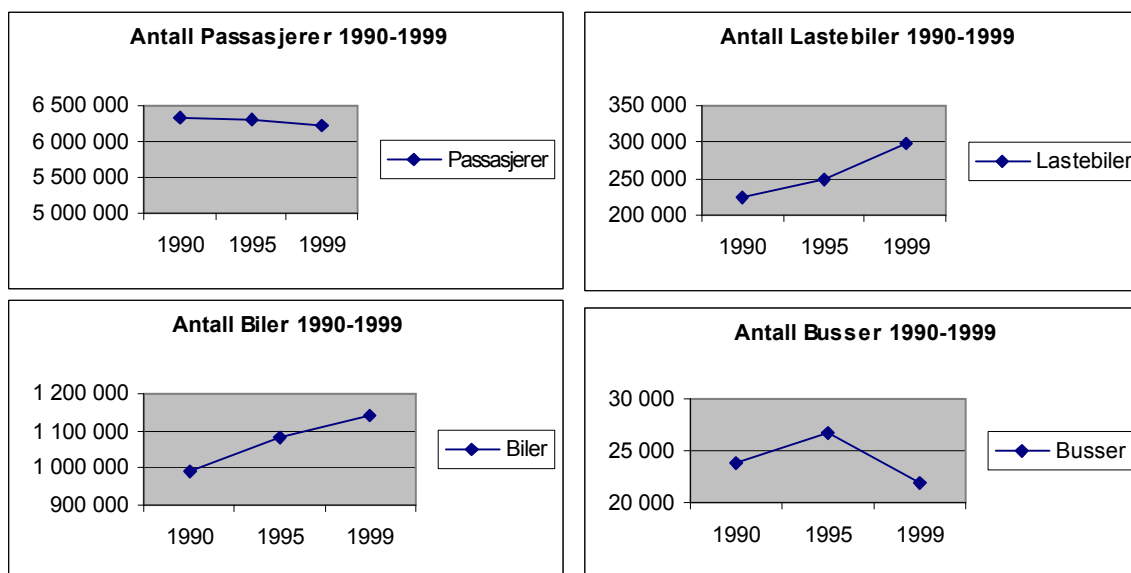
Det har vært en økning i antall lastebiler fra 225 000 til nesten 300 000 i perioden. Godsmengden vokste i samme periode med 460 000 tonn. Veksten har vært størst på de svenske forbindelsene, og som vist ovenfor er veksten snudd til nedgang mot slutten av nittitallet.

Tabell 4:2 Godstransporten med fergene i Nordic Link. 1990,1995 og 1999

Forbindelse	Lastebiler 1990	Lastebiler 1995	Lastebiler 1999	Tonn 1990	Tonn 1995	Tonn 1999
Hanstholm-Egers/Bergen	0	7 904	10 459	0	111 478	216 259
Hirtshals-Kr.sand	30 100	25 504	30 057	391 042	331 333	311 000
Fredrikshavn-Larvik	30 297	13 062	21 221	501 007	216 000	187 525
Hirtshals-Moss	0		10 947	0		66 000
Hirtshals-Oslo	13 556	19 392	24 308	195 734	280 000	238 000
Fredrikshavn-Oslo	8 689	13 300	15 538	136 541	209 000	239 819
Fredrikshavn-Gøteborg	107 831	132 218	158 319	1 646 605	2 019 000	2 207 012
Varberg-Grenå	17 891	16 356	23 826	293 152	268 000	369 601
Halmstad-Grenå	16 982	21 278	2 751	264 970	332 000	47 438
Totalt	225 346	249 014	297 426	3 429 050	3 766 811	3 890 129

I bilder er 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%. Deretter følger biltransporten som hadde en moderat vekst på 15% det siste tiåret. Antall passasjerer som har reist med fergene i Nordic Link korridoren har stort sett holdt seg på det samme nivået. Busskategorien hadde en vekst på 12% i perioden fra 1990 til 1995, for deretter å minske med 18% i perioden fra 1995 til 1999.

Figur 4:1 Utvikling i trafikken i Nordic Link korridoren 1990-1999



4.2 Fergene i Nordic Link Norge 1990 - 1999

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.

Tabell 4:3 Fergene i Nordic Link Norge. Trafikk 1990, 1995 og 1999.

Forbindelse	Passasjerer 1990	Passasjerer 1995	Passasjerer 1999	Biler 1990	Biler 1995	Biler 1999	Busser 1990	Busser 1995	Busser 1999
Hanstholm-Egers/Bergen	0	199 237	205 363	0	33 303	45 360	0	488	318
Hirtshals-Kr.sand	851 023	999 336	1 127 863	162 378	208 759	248 264	4 151	5 427	3 900
Fredrikshavn-Larvik	832 305	693 086	696 048	117 999	87 966	113 275	6 538	5 920	4 107
Hirtshals-Moss	0		154 178	0		38 538	0		181
Hirtshals-Oslo	296 129	505 220	601 268	20 462	40 852	61 522	546	1 268	1 212
Fredrikshavn-Oslo	437 135	462 000	526 100	39 902	52 800	58 566	1 699	1 805	2 207
Totalt	2 416 592	2 858 879	3 310 820	340 741	423 680	565 525	12 934	14 908	11 925

Tabell 4:4 Godstransporten med fergene i Nordic Link Norge. 1990, 1995 og 1999

Forbindelse	Lastebiler 1990	Lastebiler 1995	Lastebiler 1999
Hanstholm-Egers/Berç	0	7 904	10 459
Hirtshals-Kr.sand	30 100	25 504	30 057
Fredrikshavn-Larvik	30 297	13 062	21 221
Hirtshals-Moss	0	0	10 947
Hirtshals-Oslo	13 556	19 392	24 308
Fredrikshavn-Oslo	8 689	13 300	15 538
Totalt	82 642	79 162	112 530

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 37%, mens for Nordic Link, ble den redusert med 2% i perioden fra 1990 til 1999.

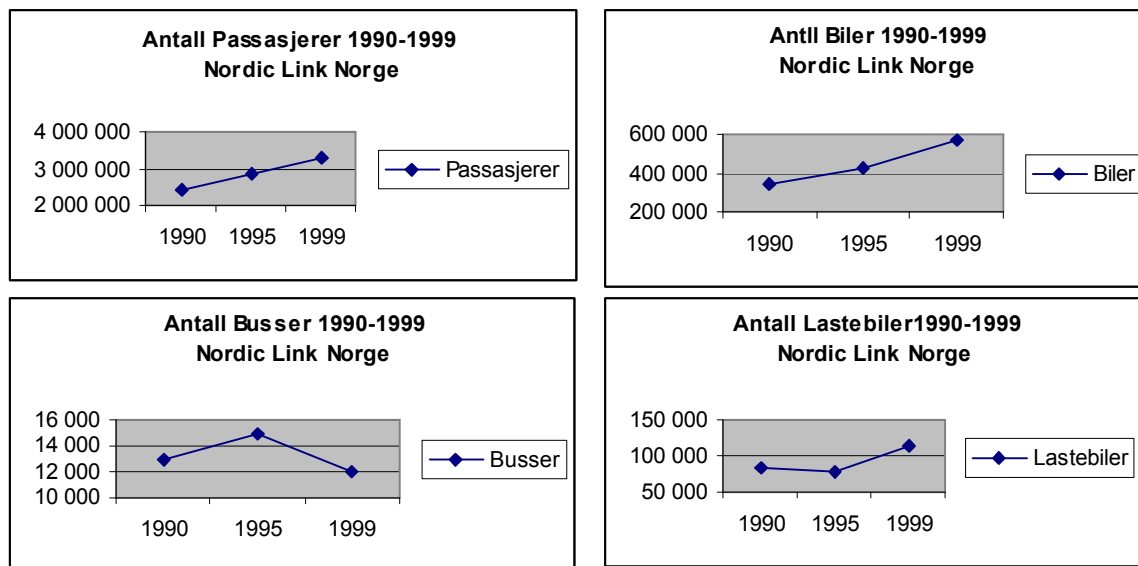
Noe av denne veksten kan skyldes igangsettelse av nye ruter som for eksempel Hirtshals - Moss (1997) og hurtigbåtforbindelsen Hirtshals – Kristiansand (1997). En annen forklaringen er at Colorline som er den største aktøren på Norge, bevisst og med suksess har satset på ”kort cruise markedet”.

En noe lignende situasjon, men med enda sterker vekst kan vi se i bilkategorien. Antall biler transportert på fergene i Nordic Link Norge økte med 24% i de første fem år på nittitallet og med ytterligere 33% de siste fem år. Samtidig økte biltrafikken på fergene i hele Nordic Link med 15% på ti år.

Buss- og lastebiltrafikken på Nordic Link fergene som betjener Norge hadde en utvikling som vær mer i takt med de øvrige forbindelsene.

I perioden fra 1990 til 1998 har norsk import og eksport vokst med hhv 41% og 77% (målt i tonn). I samme perioden har lastebiltrafikken på fergene 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 1990-1999



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 33% og 53%. Lastebilkategorien viste liten forandring, mens busskategorien har gått tilbake med 7% 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.

Tabell 4:5 Sørvestlandets Nordic Link. Trafikk 1990, 1995 og 1999.

Forbindelse	Passasjerer			Biler			Busser		
	1990	1995	1999	1990	1995	1999	1990	1995	1999
Hanstholm-Egers/Berger	0	199 237	205 363	0	33 303	45 360	0	488	318
Hirtshals-Kr.sand	851 023	999 336	1 127 863	162 378	208 759	248 264	4 151	5 427	3 900
Fredrikshavn-Larvik	832 305	693 086	696 048	117 999	87 966	113 275	6 538	5 920	4 107
Totalt	1 683 328	1 891 659	2 029 274	280 377	330 028	406 899	10 689	11 835	8 325

Tabell 4:6 Godstransporten med fergene i Sørvestlandets Nordic Link. 1990, 1995 og 1999

Forbindelse	Lastebiler 1990	Lastebiler 1995	Lastebiler 1999
Hanstholm-Egers/Berger	0	7 904	10 459
Hirtshals-Kr.sand	30 100	25 504	30 057
Fredrikshavn-Larvik	30 297	13 062	21 221
Totalt	60 397	46 470	61 737

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.

Tabell 5:1 Godstransport med lastebil over grensen

ÅR	Biler INN	Tonn inn	Biler UT	Tonn ut	Sum biler	Sum tonn	Tonn/bilinn	Tonn/bilut
1 992	204 034	3 167 242	202 240	2 998 194	406 274	6 165 436	15,5	14,8
1 993	218 145	3 475 463	201 602	2 993 384	419 747	6 468 847	15,9	14,8
1 994	250 582	4 221 837	207 429	3 200 751	458 011	7 422 588	16,8	15,4
1 995	251 777	4 230 511	215 135	3 341 613	466 912	7 572 124	16,8	15,5
1 996	270 022	4 252 374	218 330	3 289 690	488 352	7 542 064	15,7	15,1
1 997	296 624	4 752 991	219 472	3 475 777	516 096	8 228 768	16,0	15,8
1 998	303 732	4 890 326	227 234	3 592 929	530 966	8 483 255	16,1	15,8
1 999	308 833	4 896 414	248 639	3 931 133	557 472	8 827 547	15,9	15,8

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

ÅR	Biler INN	Tonn inn	Biler UT	Tonn ut	Sum biler	Sum tonn	Tonn/bilinn	Tonn/bilut
1 992	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
1 993	107 %	110 %	100 %	100 %	103 %	105 %	103 %	100 %
1 994	123 %	133 %	103 %	107 %	113 %	120 %	109 %	104 %
1 995	123 %	134 %	106 %	111 %	115 %	123 %	108 %	105 %
1 996	132 %	134 %	108 %	110 %	120 %	122 %	101 %	102 %
1 997	145 %	150 %	109 %	116 %	127 %	133 %	103 %	107 %
1 998	149 %	154 %	112 %	120 %	131 %	138 %	104 %	107 %
1 999	151 %	155 %	123 %	131 %	137 %	143 %	102 %	107 %

I 1999 har rundt 557 500 lastebiler transporter ca 8,8 mill tonn over norsk grense.

I perioden fra 1992 til 1999 har antall lastebiler økt med 37%, mens summen av tonn transportert har økt med 43%.

5.2 E6 Svinesund

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

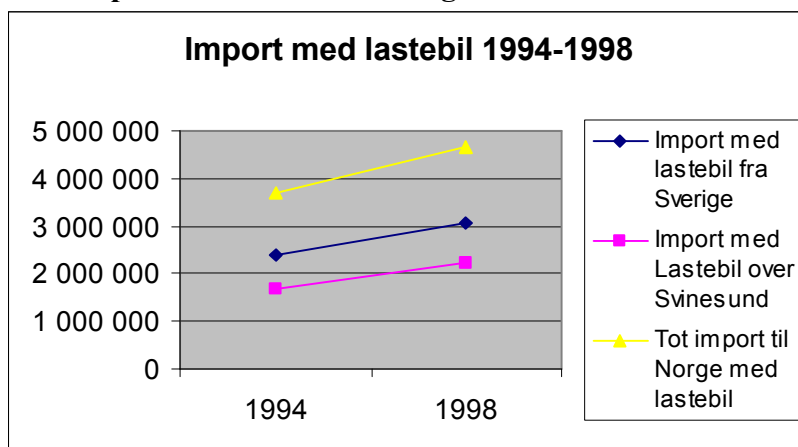
ÅR	Biler INN	Tonn inn	Biler UT	Tonn ut	Sum biler	Sum tonn	Tonn/bilinn	Tonn/bilut
1 994	105 693	1 691 096	101 743	1 627 444	207 436	3 318 540	16,0	16,0
1 995	115 771	1 852 320	105 876	1 693 680	221 647	3 546 000	16,0	16,0
1 997	137 041	2 055 638	101 246	1 632 080	238 287	3 687 718	15,0	16,1
1 998	147 447	2 211 735	107 904	1 726 464	255 351	3 938 199	15,0	16,0
1 999	152 923	2 293 838	117 584	1 881 344	270 507	4 175 182	15,0	16,0

Tabell 5:3 Godstransport med lastebil over Svinesund 1994-1999

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 1999 hadde trafikken økt til 270 000 lastebiler som fraktet 4,2 millioner tonn gods.

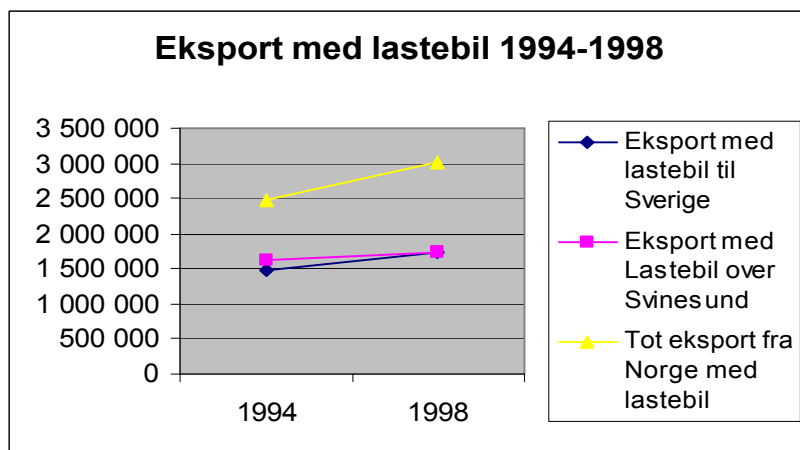
Importen til Norge med lastebil over Svinesund var 2,3 millioner tonn i 1999 fraktet med 150 000 lastebiler som i snitt hadde en last på 15 tonn. I figur 5:1 er lastebiltransporten over Svinesund sammenlignet med total import på bil til Norge. Den viser at importen totalt med lastebil har vokst noe mer enn over Svinesund.

Figur 5:1 Import med lastebil til Norge 1994 - 1998



Eksporten til Norge med lastebil over Svinesund var 1,9 millioner tonn i 1999 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.

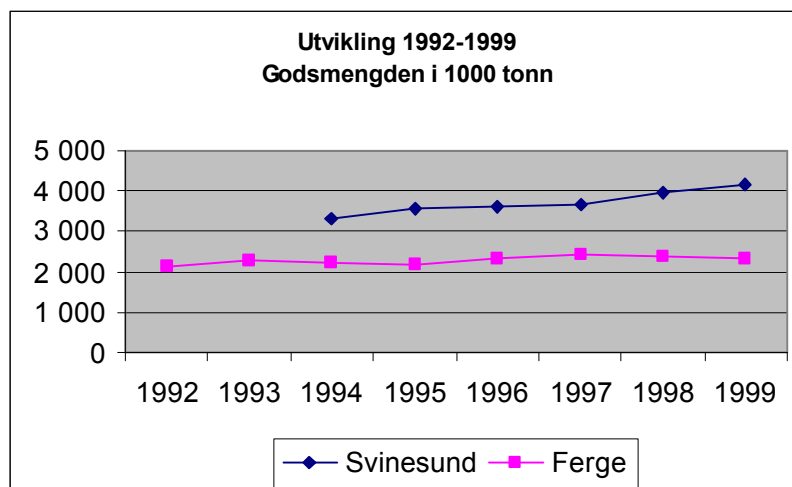
Figur 5:2 Eksport med lastebil fra Norge 1994 - 1998



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 vel 3 millioner tonn i 1994 er den steget til vel 4 millioner tonn i 1999.

Figur 5:3 Fergetransporten i Nordic Link og lastebiltransporten over Svinesund 1992 - 1999



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 utfra utviklingen i Nordic Link er at:

Transport- og tidskostnadene i Nordic Link har utviklet seg negativt i forhold til transport med lastebil gjennom Sverige. Når Øresundforbindelsen er åpnet, så reduseres tidskostnadene for lastebiltransporten gjennom Sverige ytterligere. Det skyldes at ventetiden for fergen Helsingborg-Helsingör forsvinner og at man ikke er avhengig av noen avganger per dag.

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? Er det også slik at mange transportoperatører benytter Oslo som knutepunkt, og dermed leder godset gjennom Oslo, selv om Nordic Link ville være vesentlig kortere?

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. 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.

6.2 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 1999 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 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 logistikkkrav, 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 kanalisere 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?

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.

Politisk 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 etablerte 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 avvirket.

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.

Sluttord

Denne rapporten har vist at trafikk utviklingen i Nordic Link ikke har vært tilfredsstillende og utfordringene ved tusenårsskiftet er større enn tidligere. Målsetningen om å styrke Nordic Link korridoren er viktigere ved tusenårsskiftet, enn ved begynnelsen av nittitallet, så det synes som det fortsatt er behov for å arbeide med utviklingen av Nordic Link korridoren også i neste tiår.