

Nordisk Transportpolitisk Nettverk

Effektive og bærekraftige korridorer – transportpolitikk og regional utvikling



Innhold

Forord	3
Transportkorridoren	4
Utvikling: 5 strategier – 10 handlinger	6
Global utvikling og europeisk transportpolitikk.....	8
Transporttetter spørsmål.....	10
Transportsystemer	14
Infrastruktur	16
De 5 strategiene	
1. NTN-korridoren som plattform for internasjonalt arbeid	18
2. Bedre beslutningsgrunnlag (Transportstatistikk)	20
3. En korridor med valgmuligheter	22
4. Bærekraftig transport.....	24
5. En hydrogenkorridor.....	26
NTNs Interreg-prosjekt "transportkorridorer" i bilder	28
Oversikt over rapporter	30
Arrangementer	31

Forord

Effektive og bærekraftige transportkorridorer er en viktig utfordring både for regional utvikling, transportpolitikk og miljøpolitikk.

Nordisk Transportpolitisk Nettverk, NTN, er et regionalt samarbeid om transport som har gitt navn til "NTN-korridoren".

Nordjyllands Amt tok initiativet til NTN i 1996. Grunnlaget var Nordic Link-samarbeidet om korridoren gjennom Jylland til/fra Sør-Norge og Vest-Sverige med fergene. Ønsket om et bredere perspektiv førte til at NTN ble etablert med støtte fra EU-programmet Interreg II C for Nordsjøen. Deltakerkretsen omfattet Jylland, det sørlige Norge og det vestlige Sverige. Den første fasen var perioden 1998–2001, og det ble fokusert på økt forskningsmessig kunnskap om transport.

Våren 2003 ble NTN's prosjekt "Transportkorridorer" godkjent for støtte fra EUs Interreg III B-program for Nordsjøen. Nordic Link, Westlink m.fl. eksisterer fortsatt, men her bruker man begrepet "NTN-korridoren" som et samlebegrep for den felles transportkorridoren som forbinder det vestlige Skandinavia med markedene i Sentral-Europa.

Formålet med prosjektet har vært å avdekke utviklingsperspektiver for effektivitet og bærekraft i korridoren til/fra Sverige og Norge gjennom Jylland og Nord-Tyskland.

Denne sluttrapporten sammenfatter resultater og erfaringer fra prosjektet, men peker også fremover mot strategier og handlinger for fortsatt utvikling.

Deltakere i NTN:

NORGE:

Vestfold fylkeskommune,
Telemark fylkeskommune,
Aust-Agder fylkeskommune, Vest-Agder fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune, Hordaland fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune

SVERIGE:

Göteborgsregionens kommunalförbund

DANMARK:

Sønderjyllands Amt, Vejle Amt, Århus Amt, Ringkøbing Amt, Viborg Amt, Nordjyllands Amt (lead partner).

SAMARBEIDSREGIONER

I TYSKLAND:

Kreis Dithmarschen, Kreis Nordfriesland, Kreis Steinburg.

Transportkorridoren



TRANSPORTKORRIDOR

De samlede ressurser (transportetterspørsel, transportsystemer og infrastruktur) som er tilgjengelig for transport av gods (og personer) mellom to geografiske områder.

Transport- etterspørsel

etter godstransport og de varer som transporteres i korridoren.

Transport- systemer

Transportvirksomheter som er aktive i korridoren og kompetanse, systemer, IT og nettverk med andre.

Infra- struktur

Veier, jernbaner, terminaler, havner og lufthavner.

Transportkorridoren

KORRIDOREN

Globalisering og utvidelse av frihandelsområdene har ført til økt vekst i godstransporten. EU-kommisjonen har i sin siste transportpolitiske hvitbok pekt på utfordringen som ligger i å skape effektive systemer for godstransport. Et av de midlene som fremheves, er "utvikling av multimodale korridorer primært for godstransport".

NTN-korridoren er den transportkorridoren som går fra Norge og Vest-Sverige gjennom Jylland og Nord-Schleswig til Hamburg. Korridoren omfatter en transportvei som gjennom århundrer har dannet grunnlaget for en viktig samhandel.

Korridorens kjennetegn:

- Den omfatter 4 land, og regionene bak korridoren ligger geografisk perifert i forhold til det sentrale Europa og de store globale containerhavnene som finnes der.
- Fergetrafikken mellom Norge/ Sverige og Jylland/Nord-Tyskland spiller en avgjørende rolle i utviklingen av korridoren.
- Lastebilen er viktig. En fortsatt utvikling av korridoren krever samspill mellom lastebiler, fergeruter og utviklingen av konsepter for jernbanetransport.
- Den er ikke en utpreget transittkorridor, men har stort samspill mellom godstransporten og næringslivet i korridoren. Senest tydeliggjort ved "Opgørelse af international trafik gennem Danmark, 2005"¹.

DET TRANSPORTPOLITISKE NETTVERKET

Nettverket er bygd opp på et regionalt nivå. Regionene i NTN har en interesse i posisjoneringen og utviklingen av korridoren som en transportkorridor i det transeuropeiske nettet. Gjennom to Interreg-prosjekter er det formidlet kunnskap om og dannet et godt grunnlag for fortsatt arbeid i NTN-nettverket. Dette er positivt for det videre arbeidet i det transportpolitiske nettverket NTN. Grunnlaget er fastsatt som følger:

Mission:

En transportkorridor med valgmuligheter, karakterisert ved effektive og bærekraftige transportløsninger på tvers av landegrensene.

Vision:

- Transport skal være en styrkeposisjon for regionene i korridoren.
- Et kompetent nettverk i aktivt samspill med politikk, næringsliv, eksperter og forvaltning i de regionene korridoren omfatter – synlig både nasjonalt og internasjonalt.

Utviklingsprosjektene har også dokumentert behov for en samlet transportpolitisk innsats i årene som kommer. Dette er bakgrunnen for at det er utarbeidet 5 strategier for utviklingen av NTN-nettverket:

STRATEGI:

1. NTN-korridoren som plattform for internasjonalt samarbeid
2. Bedre beslutningsgrunnlag
3. En korridor med valgmuligheter
4. Bærekraftig transport
5. En hydrogenkorridor



¹ Se rapporten: "Opgørelse af den internationale transittrafik gennem Danmark, NUTRADA". Rapporten kan leses på www.ntn.dk

5 strategier – 10 handlinger

Med utgangspunkt i de 5 strategiene er det stilt opp totalt 10 handlinger. De danner grunnlaget for videreføringen av NTN-nettverket:

Strategi 1: NTN-korridoren som plattform for internasjonalt samarbeid:

1. Synliggjøre resultater og faglige funn fra prosjektet

Det løpende formidlingsarbeidet fortsetter.

2. Videreføre og oppdatere hjemmesiden

NTNs hjemmeside www.ntn.dk formidler prosjektarbeidet og gjennomførte arrangementer. Hjemmesiden videreføres og oppdateres løpende.

3. Avholde årlig NTN-konferanse

Bedrifter, politikere og forskere har

satt fokus på transporten i korridoren og utfordringene som ligger i dette. Tradisjonen med en årlig transportkonferanse opprettholdes.

4. Posisjonere korridoren i nasjonal og internasjonal transportpolitikk

NTN-korridoren er en sentral transportkorridor for de regionene den omfatter. Derfor skal den posisjoneres i forhold til nasjonal og europeisk transportpolitikk. Det gjelder bl.a. ved nasjonale transportplaner og oppdatering av det europeiske transportnettverket TEN-T. På kort sikt skal NTN komme med innspill til:

- Revisjon av Nasjonal transportplan i Norge
- Den danske transportministerens utspill om kombiterminalenes fremtid i Danmark
- Det danske transportministeriets analyse av godsstrømmen
- EU-politikk og kommende EU-pro-

grammer for transport og tilgjengelighet.

5. Styrke den regionale planleggingen med et internasjonalt perspektiv

Regionenes rolle i forhold til internasjonal godstransport er utvikling av rammebetingelsene. Arbeidet med NTN på tvers av grenser synliggjør sammenhenger og en felles dagsorden. Det er en gevinst for det regionale arbeidet med utviklingsplaner at transport og infrastruktur ses i et internasjonalt korridorperspektiv. Her er NTN en basis, og det vil finne sted et aktivt samspill med Nordsjøkommissjonens transportgruppe og andre.

Strategi 2: Bedre beslutningsgrunnlag

6. Vedlikeholde statistikkdatabase og overvåke trafikkutvikling



5 strategier – 10 handlinger

Det er opprettet en statistikkdatabase for NTN-korridoren som dokumenterer den samlede godstransporten i korridoren. Databasen vil bli ytterligere utviklet som et verktøy for regionene, og vil bli oppdatert årlig. Databasen er supplert med en indikatorserie som "måler" utviklingen i trafikken i korridoren og i andre korridorer som NTN-korridoren har et naturlig samspill med. Indikatoren oppdateres kvartalsvis fra januar 2006. Det sendes ut nyhetsbrev ved oppdateringer. NTN gir innspill til utviklingen av den nasjonale transportstatistikken i de 4 landene korridoren går gjennom. Databasen er grunnstammen i det fortsatte arbeidet med å utvikle og øke tilgjengeligheten av god og pålitelig statistikk om transport og de miljøbelastningene transporten medfører.

Strategi 3: En korridor med valgmuligheter:

7. Utvikle korridoren som intermodal korridor

Containere og løstrailere har på land muligheten for videretransport enten med bil eller med jernbane. I prosjek-

tet fokuseres det på behovet for utvikling av rammebetingelsene for godstransport på jernbane, bl.a. har NTN's politiske styringsgruppe i et brev til den danske trafikkministeren understreket betydningen av dette. I Nordjylland har en rekke offentlige og private aktører satt i gang konkrete prosjekter med tanke på utviklingen av jernbanetransport. Konkrete behov:

- Få politisk fokus på virkemidler som kan sikre langsiktig markedsutvikling av kombiproduktet sammen med aktører og interessenter
- Utbygging av jernbanenettet mot fergehavnene i Norge
- Tidssvarende forhold på kombiterminalene i Danmark.

Strategi 4: Bærekraftig transport:

8. Etablere og vedlikeholde bærekraftsindikatorer

Bærekraftsindikatorer for korridoren, hvor utviklingen kan måles over tid, gir en ny dimensjon til politikkmulighetene. Eksempler:

- Utnyttelsesgrad oppgjort som et samlet tall for alle fergeruter i korridoren.

- Antall transporter med bane i Norge og i Danmark.

De vil, i likhet med indikatorserien for trafikkutviklingen i korridoren, fra januar 2006 bli oppdatert hvert kvartal og sendt til kretsen av samarbeidspartnere.

9. Regional politikk for en bærekraftig godstransport

Regionene i NTN-korridoren oppfordres til å utforme en regional politikk for en bærekraftig godstransport med utgangspunkt i de 8 punktene som er oppstilt på side 26.

Strategi 5: En hydrogenkorridor:

10. Sikre nordisk samarbeid om Hydrogenkorridoren

I NTN har man satt i gang forarbeidet med etableringen av en "hydrogenkorridor". En oppgave vil være å få til et nordisk samarbeid mellom de danske, norske og svenske initiativene samt arbeide for et internasjonalt samarbeid. Dessuten ligger det en oppgave i å få finansiert etableringen av testlokaliteter.



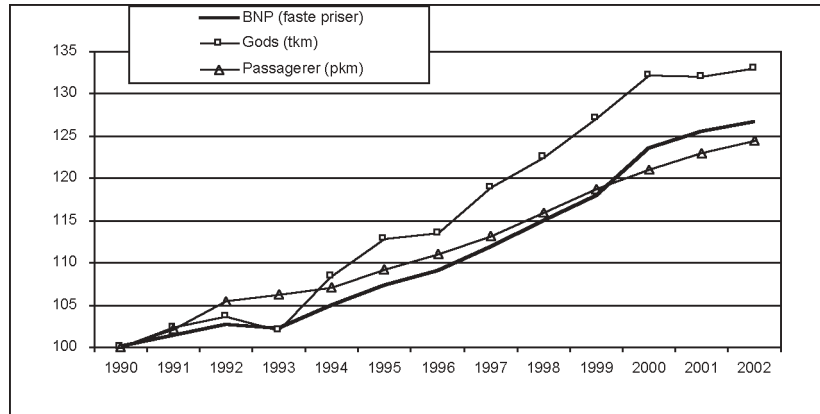
Global utvikling og europeisk transportpolitikk

DANFOSS – EFFEKTIV DISTRIBUTJON I NORD-EUROPA

Danfoss har endret distribusjonssystemet for Nord-Europa. Der produktene tidligere ble levert fra lager hos salgsselskapene i de enkelte landene, skjer all levering nå fra et sentralt distribusjonssenter ca. 30 km nord for den dansk-tyske grensen. Målet med omleggingen av distribusjonssystemet har vært forbedret leveringsservice, nedsettelse av lagerkostnader og reduksjon i de totale distribusjonskostnadene.

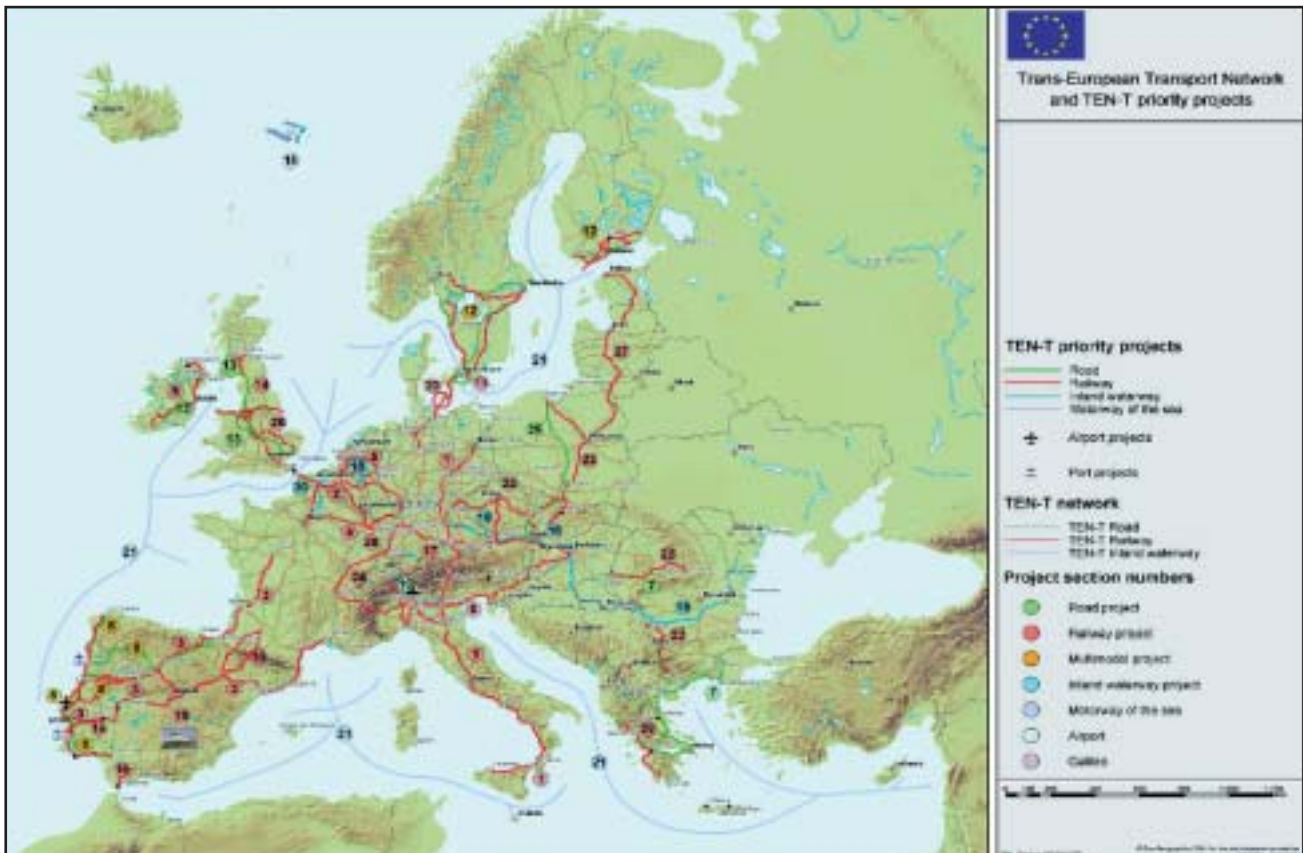
Det nye distribusjonssenteret leverer nå alle varer til flesteparten av kundene i Nord-Europa i løpet av 24 timer. Fra Danfoss' synspunkt har omleggingen av distribusjonssystemet totalt sett ført til bedre service overfor kundene og mindre omkostninger til lager og distribusjon.

Flemming Vejlin, Danfoss, på NTN-konferanse i Tønsberg 2003



Utvikling i transportarbeidet (gods og passasjerer) samt BNP i EU 1990 - 2002

De prosjekter som EU har gitt særlig prioritet ved utviklingen av det felleseuropeiske transportnettverket, TEN-T.



Global utvikling og europeisk transportpolitikk

INTERNASJONAL GODSTRANSPORT I VEKST

Globaliseringen medvirker til at godstransport vokser raskere enn BNP. Effektiv transport og logistikk blir derfor i økende grad et viktig middel til å forbedre konkurranse- og inntjeningsnivået. Nye samarbeidsformer og vare- og informasjonsstrømmer på tvers av virksomhetene spiller her en viktig rolle.

Vekst i godstransporten – utviklingstendenser:

- Virksomhetene kjøper i økende grad råvarer og halvfabrikata globalt.
- Arbeidsintensiv produksjon flyttes til områder med lavere lønninger, f.eks. Kina.
- Produksjons- og lagerstrukturen omlegges, slik at fabrikker som tidligere produserte til ett enkelt land, nå produserer til større områder.
- Produksjonen omlegges, slik at det produseres etter kundenes spesifikasjoner.

EUS TRANSPORTPOLITIKK

EU-kommisjonen viser i sin siste transportpolitiske hvitbok "Den europeiske transportpolitikk frem til 2010: De svære valg" fra 2001 til utfordringen som ligger i å skape effektive systemer for godstransport. Ett av de midlene det vises til i hvitboken er "utvikling av multimodale korridorer primært til godstransport" – altså korridorer med 3 eller flere transportmidler til rådighet. Målet er at transportoppgavene skal løses ved å trekke inn flere transportmidler, f.eks. ved omlegging av containere mellom bil/tog/skip.

DET TRANSPORTEUROPEISKE TRANSPORTNETTVERKET – TEN-T

TEN-T (det transporteuropeiske nettverket for transport) er EU-kommisjonens bidrag til utviklingen av det overordnede transportnettverket i Europa

- Samlede utgifter til transport i EU: ca. 1000 mrd. EURO pr. år.
- Transport-sektoren står for 10 % av Europas nasjonalprodukt
- Transportsektoren har over 10 mill. ansatte i EU.

Særlige utfordringer ifølge EU-kommisjonen:

- Økende kødannelse på veinettet
- Dårlig transportkvalitet
- Økt miljøpåvirkning fra transport
- Mange skadde og drepte i trafikken
- Utkantregionene blir i økende grad isolert.

som består av veier, jernbanenett, lufthavner og havner. Ved å prioritere og støtte en rekke prosjekter, ønsker EU å fokusere på en fortsatt utbygging av det samlede felleseuropeiske transportnettverket. De prioriterte prosjektene er bl.a. utvalgt for å styrke intermodale transportløsninger. Etablering av en fast forbindelse over Femern Bælt for bil og tog er et høyt prioritert prosjekt.

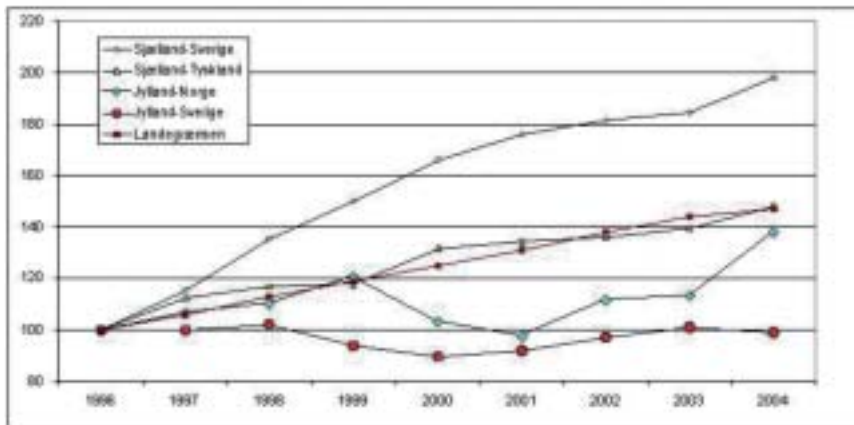
EU ønsker å etablere "Motorways of the Sea": Høyfrekvente forbindelser med ro-ro-skip mellom større knutepunkt. EU-kommisjonen legger opp til en fokusering av trafikken på noen få store knutepunkt. Her er prosjektet "Northern Maritime Corridor", som fremmer nærsjøfart og som har fått undertittelen "Motorways of the Northern Seas", blitt utviklet. I forhold til NTN-korridoren pekes det på utviklingen av trafikkforbindelser ned langs vestkysten av Danmark til det europeiske kontinentet, og på utviklingen av trafikkforbindelser som kan avvikle betydelige deler av den kommende trafikkøkningen til og fra de nye, østeuropeiske medlemslandene, dvs. trafikk i det baltiske området.

Europeisk transportpolitikk

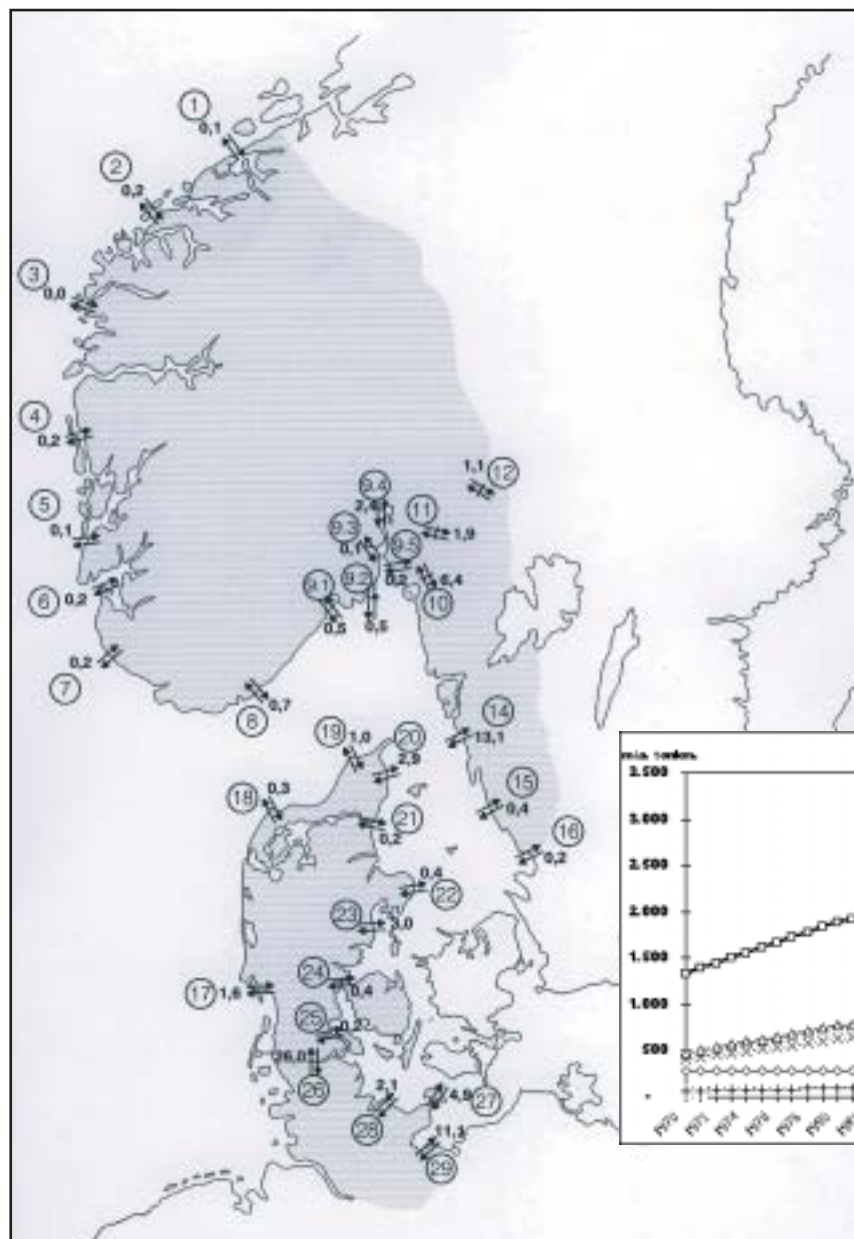
"Det er på tide at Europa foretar en fullstendig omlegging av den felles transportpolitikken. Den felles transportpolitikken må strebe etter nye mål, slik at det skapes en varig balanse mellom de ulike formene for transport, bl.a. ved at intermodaliteten utvikles. Det må gjøres en iherdig innsats mot overbelastningen av veinettet, og sikkerhet og kvalitet må plasseres i sentrum for transportpolitikken uten at retten til mobilitet begrenses som følge av dette."

"Den Europeiske transportpolitikk frem til 2010 – De svære valg"
EU kommisjonen 2001

Transporttetterspørse

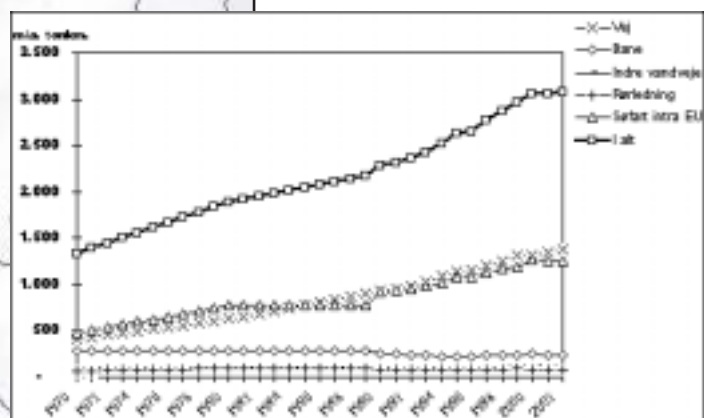


Utviklingen i antall lastebiler på fergeruter til og fra Danmark og over landegrensen mellom Danmark og Tyskland 1996–2004 (indeks 1996 = 100)



Godsmengder som passerer havner og landegrenser i NTN-området. Omfatter transport med lastebiler, tog, lastebiler og løstrailere på ferge og containere på skip – transportoppgaver som typisk kan løses enten i inter-modale transportkjeder eller ved ren lastebiltransport hele veien.. De tunge bulktransportene (f.eks. olje, kull, tømmer, stein og førstoffer) med skip er ikke inkludert. Mill. tonn.

Utviklingen i arbeidet med godstransport i EU 1970–2002



Transportetterspørsmål

VEKST I NTN-KORRIDOREN

Siden 2001 har det funnet sted en betydelig vekst i godstrafikken i NTN-korridoren.

I de siste årene frem mot 2001 var det en nedgang i fergetransporten i korridoren, men siden 2001 har man opplevd vekst. Trafikken over landegrensen i Sønderjylland har derimot hatt en mer stabil vekst gjennom hele perioden. Det samme gjelder utviklingen i de to snitt som illustrerer utviklingen i Scandinavian Link-korridoren.

Fergetrafikken i NTN-korridoren har først etter 2001 fått del i den generelle veksten i godstrafikken. Veksten i korridoren fra 2001 og fremover har ikke skjedd på bekostning av andre korridorer.

Faktorer som vært medvirkende til veksten etter 2001:

- Antall transporter vokser pga. glob-

alisering og nye logistikkonsepter i industrien (f.eks. økt bruk av underleverandører, sentralisering og spesialisering innenfor konsernene).

- "Containerisering": Gods som tidligere ble transportert med skip som løst gods, transporteres nå i lastebiler eller containere.
- Nye rederier, fergeruter og konsepter (f.eks. bedre muligheter for håndtering av løstrailere) har styrket valgmulighetene i korridoren.
- Investeringer i havnene har ført til en mer effektiv transportavvikling.
- Ny veiinfrastruktur, f.eks. motorveiene i Nordjylland og utbygging av E39 og E18 i Norge.
- Den økonomiske utviklingen, spesielt i Norge, har vært en viktig kilde til utviklingen i samhandelen og dermed godstransporten i korridoren.

5 "transportkorridorer" betjener i hovedtrekk den nord-sørgående godstransporten i regionen

- NTN korridoren
- Godstransport med ro-ro-skip langs Nordsjøen mellom Norge/Sverige/Danmark og England/Tyskland
- Containertransport – primært feedertrafikk – mellom regionen og europeiske containerhavner for oversjøisk trafikk
- Scandinavian Link (Sverige – Sjælland – Tyskland)
- Sverige – Tyskland/Polen

Mio. tons	cont	færge	ro-ro	bil på vei	bane	Bulk	I alt
Norske havne (2002 tal)							
1 Kristiansund	0,1	-	-	-	-	0,6	0,6
2 Alesund	0,2	-	-	-	-	0,5	0,7
3 Florø	-	-	-	-	-	0,2	0,2
4 Bergen	0,1	0,1	-	-	-	57,8	58,0
5 Kamsund	0,1	-	0,01	-	-	9,3	9,4
6 Stavanger	0,1	0,01	0,04	-	-	0,6	0,8
7 Eigersund	0,02	0,1	0,1	-	-	0,4	0,7
8 Kristiansand	0,3	0,3	0,1	-	-	0,6	1,3
9.1 Grenland	0,3	0,1	0,2	-	-	6,5	7,1
9.2 Larvik	0,2	0,3	-	-	-	0,8	1,3
9.3 Drammen	-	0,1	-	-	-	0,5	0,6
9.4 Oslo	1,1	0,6	0,7	-	-	1,4	3,7
9.5 Moss	0,2	0,0	-	-	-	0,4	0,6
Landegrænse Norge-Sverige (2002 tal)							
10 Svenesund	-	-	-	4,6	1,9	-	6,4
11 Hån (Ørje)	-	-	-	1,9	-	-	1,9
12 Eda	-	-	-	1,1	-	-	1,1
Svenske havne (2004 tal)							
14 Göteborg	5,9	-	7,2	-	-	19,9	33,0
15 Varberg	0,03	-	0,3	-	-	1,1	1,5
16 Halmstad	0,1	-	0,1	-	-	1,4	1,7
Danske havne (2004 tal)							
17 Esbjerg	0,05	-	1,6	-	-	1,2	2,8
18 Hanstholm	-	0,3	-	-	-	0,1	0,4
19 Hirtshals	-	1,0	-	-	-	0,2	1,2
20 Frederikshavn	-	2,9	-	-	-	0,2	3,0
21 Aalborg	0,2	-	-	-	-	1,7	2,0
22 Grenaa	-	0,4	-	-	-	0,3	0,6
23 Aarhus	2,6	-	0,4	-	-	12,0	15,0
24 Fredericia	0,2	-	0,2	-	-	0,7	1,1
25 Aabenraa	-	-	0,2	-	-	-	0,2
Landegrænse Danmark-Tyskland (2004 tal)							
26 Padborg/Flensborg	-	-	-	20,5	5,5	-	26,0
Havne i Tyskland (2004 tal)							
27 Puttgarden	-	4,9	-	-	-	-	4,9
28 Kiel	0,1	1,0	1,1	-	-	0,8	2,9
29 Lübeck	0,6	4,9	5,5	-	0,1	8,1	19,3

Oversikt over internasjonal transport med bil, bane, containere og ro-ro løstrailere m.m.) i havner og over landegrensene i NTN-regionen (mill. tonn).
NB: Inkl. bulkvarer med skip.

Transporttetterspørsel



Hilsen fra Norge ved åpningen af motorveien til Hirtshals. Amtsborgmester Orla Hav, Nordjyllands Amt og fylkesordfører Thore Westermoen, Vest-Agder fylkeskommune, oktober 2004



Transportetterspørse

KORRIDORENS VEKSTPOTENSIAL

Korridoren har fortsatt et utviklingspotensial. Skal det innfris, er det viktig at man tenker på tvers av både landegrensene og transportmidler. Utviklingen i trafikkgrunnlaget er avhengig av samspill mellom industri og transportetterspørse i hele korridorens bakland, utviklingen av infrastruktur og knutepunkter langs hele korridoren og av bedre samspill med passasjertransporten på fergene.

Få lastebiler kjører hele veien gjennom NTN-korridoren uten å utveksle gods –

dvs. det er et betydelig samspill på tvers av korridoren. Det var en av de viktigste konklusjonene fra en analyse av lastebiltrafikken gjennom Danmark som ble gjennomført forsommeren 2005². Korridoren spiller en vesentlig rolle for den totale utviklingen i regionen. Dette skal ses i lys av at vesentlige deler av regionenes samhandel foregår via korridoren.

Korridorens infrastruktur spiller en viktig rolle i den forbindelse – det er strekninger med høy trafikkintensitet og betydelig vekst i godstrafikken

(f.eks. er motorveinet rundt Kolding det stedet i Danmark hvor lastebiltrafikken nå øker mest – og over 60 % av den totale lastebiltrafikken til og fra Danmark passerer landegrensen ved Padborg).

² Se rapporten: "Opgørelse af den internationale transittrafik gennem Danmark, NUTRADA". Rapporten kan leses på www.ntn.dk



Transportsystemer

2004 tal	Rute	Afst. km	Sejltid timer	Ture pr. år	Passagerer 1000	Biler 1000	Lastbiler 1000
N - DK	Bergen - Haugesund - Egersund - Hanstholm	480	16½	n.a.	320	67	20
	Bergen - Stavanger - Hirtshals (Ny) (Maj + Juni '05)			61	44	6	2
	Kristiansand - Hirtshals	125	4.00	2.106	1.125	260	32
	Langesund - Hirtshals	157	6.00	708	24	25	17
	Oslo - Hirtshals	260	12½	614	560	79	21
	Larvik - Frederikshavn	191	5.00	942	651	136	20
	Hirtshals - Larvik	163	5½	204	34	29	21
	Oslo - Frederikshavn	269	9.00	648	591	66	14
N - S	Oslo - København	504	16.00	728	718	45	14
	(Newcastle)-Kristiansand-Göteborg	244	7.00	304	63	2	1
N - D	Sandefjord - Strömstad	69	2.50	3.449	1.248	287	18
	Oslo - Kiel	678	19.00	720	649	48	49
S - DK	Göteborg - Frederikshavn	93	2 / 3½	5.688	1.947	530	169
	Varberg - Grenå	115	4½	782	124	47	21

Nøkkeltall for fergerutene i korridoren 2001



DFDS Transport – en global transportvirksomhet

DFDS Transport er et eksempel på en av de transportvirksomhetene som er aktive i regionen. Virksomheten har gjennom fusjoner og oppkjøp gjennomgått en utvikling, slik at den i dag på verdensbasis har 11 000 ansatte fordelt på 270 lokaliteter i 36 land. Virksomheten tilbyr transportløsninger med vei, jernbane, skip og sjø. Skreddersydde transportløsninger og tredje- og fjerdepartislogistikk er viktige aktiviteter. Utvikling av virksomhetens kompetanse er en viktig kilde til fastholdelse og utvikling av konkurranseevnen.

IT- og web-baserte løsninger til f.eks. booking, håndtering av forespørsler og tilbud er en viktig konkurranseparameter. Virksomhetens forventninger til den fortsatte utviklingen er f.eks.:

Utvidet samarbeid med kundene, styrking av den internasjonale posisjonen, utvikling av strategiske samarbeidsrelasjoner og vekst gjennom oppkjøp, organisatorisk vekst, utvidelse av det globale nettverket, utvikling av virksomhetens teknologiske kompetanse innenfor IT og logistikk.

Jesper Skjærris, DFDS Transport Norge
på NTN-konferansen i Stavanger,
oktober 2005

TRANSPORTVIRKSOMHETER I REGIONEN

For de enkelte regionene avhenger adgangen til verdensmarkedet av effektiviteten og kompetansen til de transportvirksomhetene som er representert i området. Slik spiller transportbransjens regionale organisering en stadig viktigere rolle for regionens vekstmuligheter.

Transportbransjen gjennomgår for tiden en betydelig utvikling. Denne utviklingen er bl.a. karakterisert ved:

- Konsentrasjon gjennom oppkjøp og fusjoner
- Internasjonalisering av virksomhetenes kunder og produksjon. F.eks. håndteres en økende andel av biltransporten med kjøretøy registrert i Øst-Europa. Det er i mange tilfeller vesteuropeiske transportbedrifter som styrer produksjonen.
- En betydelig endring i godsstrømmene. Nye godsstrømmer har oppstått, og de har vokst i en hastighet som kun få hadde forutsett. Det gjelder f.eks. økt import av kjøtt til Danmark og økt transport av levende dyr fra Danmark til slakterier utenfor landet.

FERGERUTER

Utviklingen i fergesystemet har vært en viktig kilde til den veksten som har karakterisert korridoren de siste årene. I hovedtrekk kan denne utviklingen karakteriseres som følger:

- Nye rederier, ruter og konsepter har økt fergekonkurransen internt i korridoren
- Nye tiltak rettet mot godstrafikken har skjerpet fokuseringen på dette segmentet
- Vekst i uledsaget trafikk – (løs-trailere og containere)

En fortsatt utvikling av fergesystemene er en viktig kilde til korridorens fortsatte utvikling. Det pekes spesielt på følgende viktige utfordringer:

Utviklingen av fergetrafikken i korridoren er i høy grad avhengig av samspillet mellom passasjertransport og godstransport (det drives i korridoren stort sett ikke rene godsferger).

Det er en betydelig variasjon i godsmengden i løpet av en uke – dvs. god økonomi kan avhenge av at det skapes behov for annet gods de "stille dagene".

Tekstil- og bekledningsindustrien – global produksjon og global avsetning

Tekstilproduksjonen er i dag i høy grad globalisert. Bransjen karakteriseres ved at produksjonen flyttes til områder med lave omkostninger, f.eks. Kina og Ukraina.

Vesentlige deler av markedet karakteriseres av at man i økende grad etterspør opplevelser og signaler om tilhørighet fremfor produkter med en gitt funksjon. Det settes fokus på livsstil i målgruppefokuseringen, og med fremveksten av flere subkulturer, blir summen av disse tendensene at markedet splittes opp i delmarkeder som ikke kan mettes med standardprodukter i store mengder.

Der hvor produksjonen er satt ut til regioner med lave produksjonskostnader, er salg, markedsføring og produktutvikling en vesentlig aktivitet for bedrifter i NTN-korridoren. Et betydelig antall bedrifter som er aktive på det globale markedet, har hovedsete i regionen.

Den stadig økende globaliseringen har vært krumtappen i utviklingen de siste tiårene. En utvikling som først og fremst har betydd en kraftig økning i det totale transportomfanget, både når det gjelder mengde og kilometer. Utviklingen i stadig mindre delmarkeder, og krav til å kunne reagere raskt på markedssignaler, har samtidig gjort transport til en stadig mer kompleks og strategisk viktigere funksjon. Transport har dermed beveget seg fra å være produksjons- og salgsfremmende ytelse på operasjonelt nivå, til å være en ytelse med økende virksomhetsstrategisk fokus. Utviklingen har ført til skjerpede krav til transportselskapene og på den måten fremmet en strukturutvikling i transportbransjen.

NTN: Transport i tekstil- og bekledningsindustrien – en casebeskrivelse

ELKEM – INTERMODAL TRANSPORT JUST IN TIME

Elkem er en av Norges store industrivirksomheter og blant verdens ledende produsenter av metaller og materialer. Ved fabrikkene i Kristiansand produseres det karbon. Råmaterialene til fabrikkene kjøpes globalt, blant annet i Kina, USA og Sverige. 80 % av produksjonen eksporteres til totalt 38 land.

Logistikkonseptet er basert på enkelhet og færrest mulig operasjoner før varen ankommer kunden. Virksomheten har eget kaianlegg, og derfra fraktes containerne til Kristiansand Havn for utskipning. Det praktiseres i stort omfang "intermodale transporter" fra "dør til dør". I den "globale transportkjeden" brukes både containerskip, jernbane og transport via "indre vannveier". Containerne er oppbevaringsenheter, dermed unngås ytterligere behov for emballasje.

Det legges stor vekt på "just in time"-prinsippet for i størst mulig grad å sikre en ubrutt transportkjede. Varsling av kunder og alle involverte i transportkjeden er viktig for å nå dette målet. Varene er stort sett alene "på lager" under transporten, det minimerer lageromkostningene og forbedrer virksomhetens cash flow.

Shipping Manager John Aanonsen, Elkem ASA, på NTN-konferanse i Århus, oktober 2004

Infrastruktur



4 havner i regionen – eksempler på utvikling av det globale transportsystemet

Grenland Havn

Grenland Havn er dels en offentlig eid trafikkhavn og dels en rekke private havneanlegg i forbindelse med de store industrivirksomhetene som finnes her. Det er vekst i omsetningen av containere og ro-ro over den offentlige trafikkhavnen. Regionen kjennetegnes ved at her finner man Norges største industri-cluster. Virksomhetene har behov for å utvikle nye logistikkonsepter: reduksjon i lagerkostnader, nye produksjonskonsepter betyr ordreproduksjon og kortere leadtime (tid fra ordreplassering til levering av produktet). Transportformen er under endring, en stadig større andel av transporten foregår med "containere". Virksomhetenes utvikling av nye transportløsninger bidrar til vekst i den samlede omsetningen av containere og ro-ro-enheter i regionen. Dermed styrkes havnen som knutepunkt.

Petter Ellefsen, Vekst i Grenland, på NTN-workshop i Hanstholm, januar 2005

Hamburg Havn

Veksten i containeromsetningen ved Hamburg Havn har vært større enn veksten ved Rotterdam Havn. Utviklingen må ses i lys av havnens plassering i forhold til Øst-Europa. I tillegg kommer utviklingen av et nettverk av jernbane- og feedersystem til havnen.

Lars Källström, BMT transport solutions GmbH, på NTN-konferanse i Århus, oktober 2004

Göteborg Havn

Göteborg Havn har i sin strategi valgt å fokusere på egne "transportspesialiteter". Det gjelder f.eks. håndtering av enhetslastbærere (ro-ro, containere og de spesielt utviklede SECU-containerne), som utgjør en betydelig del av havnens samlede aktivitet. Utviklingen av samspillet med baklandet har vært sentral for Göteborgs strategi. Fra 2000 til 2004 er containertrafikken med jernbane til og fra havnen økt fra ca. 120 000 TEU pr. år til ca. 190 000 TEU pr. år. Det er nå 16 daglige shuttle-forbindelser til havnen.

Alf Olofsson, Göteborg Havn, på NTN-konferanse i Stavanger, oktober 2005

Århus Havn

Containertrafikken i Østersjøområdet, dvs. Skandinavia og de baltiske landene, forventes å øke med 70 % frem til 2010. Havnene i Århus og Göteborg har potensial til å utvikle seg som dreieskiver for vesentlige deler av denne trafikken. Århus havn satte første fase av en ny containerhavn i drift i april 2001. Det er planen at jernbaneforbindelsen på havnen oppgraderes, og at andre fase av containerhavnen settes i drift 2006/2007

Bjarne Mathiesen, Århus Havn, på NTN-konferanse i Århus, oktober 2004

VEIER

Veinettet i regionen er en viktig del av infrastrukturen. I hovedtrekk kan systemet karakteriseres som følger:

Norge: E39 Kyststamveien fra Kristiansand opp gjennom Vestlandet til Trondheim. Veien forbinder regionene og befolkningskonsentrasjonene, og utgjør forbindelsen til havner og jernbaneterminaler for intermodal transport. Veien utvikles gradvis i et nært samarbeid mellom regionene. Det gjelder spesielt den gradvise etableringen av faste forbindelser som erstatning for ferger.

E18 Kristiansand – Oslo. Veien forbinder regionene med hovedstaden og binder Sørlandet og Østlandet sammen, og utgjør forbindelsen til havner og jernbaneterminaler for intermodal transport. Det er besluttet at strekningen skal bygges ut med 4 felt mellom Oslo og Mandal. Arbeidet er i gang.

Forbindelsene mellom Vestlandet og Sørlandet/Østlandet over Langfjella. Veiene inngår i de nasjonale stamveirutene og vil i hovedsak ha to felt. Høyden på enkelte av disse strekningene innebærer visse utfordringer, særlig når det gjelder vintervedlikehold.

Sverige: Europaveien langs den svenske vestkysten utgjør en viktig forbindelse til knutepunktet Göteborg og videre til Sentral-Europa via Sjælland og Femern Bælt-forbindelsen. Deler av denne forbindelsen er tofelts landevei. Det har vært en betydelig økning i lastebiltrafikken på denne ruten.

Danmark: Motorveiene fra Hirtshals og Frederikshavn via Aalborg til grensen mot Tyskland. Motorveiene gjennom Jylland har fire felt. På delstrekninger, bl.a. broen over Vejle Fjord, er trafikktensiteten så høy at det i årene som kommer vil være behov for å lage flere felt. Langs Jyllands vestkyst går rute 11, som er en tofeltsvei. Delstrekninger er utbygd

til motorveistandard. De tre jyske tverrveiene og motorveien til Esbjerg forbinder byene i Midt- og Vestjylland med det øvrige motorveinettet.

Tyskland viderefører motorveiforbindelsen med motorvei A7. I Hamburg krysser motor-veien Elben. Tunnelen under Elben utgjør i dag en flaskehals, siden den også er en viktig forbindelse internt i Hamburg. Rute 11 fortsetter på tysk side i B5. Fra Heide er ruten motorvei A23, som nord for Elb-tunnelen går sammen med A7.

Den videre utviklingen av veinettet i regionen er en viktig forutsetning for korridorens utvikling.

HAVNER

Sjøfarten spiller en viktig rolle i transporten av bulkvarer som olje, kull og gjødselstoffer, men også i forbindelse med transport av stykk gods med ferger, ro-ro- og containerskip. Den globale containertransporten er for tiden i meget rask vekst. Det er spesielt veksten i Kina som er bakgrunnen for dette. De store havnene i Europa står overfor en betydelig utfordring når det gjelder å håndtere denne veksten. Betydelige investeringer i havneanlegg er påkrevd, og det stilles krav til utviklingen av samspillet mellom havnen og baklandet. Dette er illustrert gjennom presentasjoner av havner i regionen på NTN-konferanser og -workshops.

TERMINALER I KORRIDOREN

De store endringene i transportstrømmene og i transportindustrien betyr at terminalene får en stadig større betydning i det globale transportsystemet. Som illustrert i de 4 havneeksemplene, finner det nå sted betydelige investeringer i terminalene. Det gjelder også terminalene i havnebakland; de globale transportvirksomhetene samler en stadig større del sine aktiviteter på færre, men større distribusjonssentre.

JERNBANETRANSPORT I KORRIDOREN

Kombinert transport med jernbane er i vekst i Europa. Kombinerte transporter kjennetegnes ved at en enhetslastbærer, f.eks. et vekselflak eller en container, omlastes mellom jernbane og bil. Det er også vekst i den kombinerte trafikken med jernbane i NTN-korridoren. Det gjelder f.eks. CargoNets utvikling av nye produkter i Norge og vekst i den kombinerte trafikken til og fra Göteborg Havn. I perioden frem til 2004 skjedde det en utvikling i kombinert jernbanegods til og fra Hirtshals Havn. Det var containere til og fra industrivirksomheter i Sør-Norge, som ble transportert med ferge. Både tidsmessig og økonomisk kunne det være fordelene med å bruke kombinert transport med jernbane i korridoren. Utviklingen av den kombinerte jernbanetransporten hadde i tillegg den fordel at containerne kunne transporteres på de fergeavgangene som hadde mest ledig kapasitet i løpet av uken. Transportene bidro på den måten til å forbedre den samlede økonomien i feragesystemet og til effektiviteten og dermed miljøeffektiviteten. Transportene ble imidlertid innstilt da jernbanetransporten i Danmark ikke kunne gjøres lønnsom. Det arbeides nå med å etablere en langsiktig løsning vedrørende jernbanetransport i korridoren.

Totalt sett kan det påpekes at utviklingen av den intermodale trafikken kan bidra til utviklingen av korridoren i sin helhet. En rekke forhold spiller inn for at dette potensialet kan realiseres fullt ut. Det gjelder bl.a.:

- Jernbanetilslutning for fergehavne i Norge
- Kapasiteten på jernbanestrekningene i Norge, Danmark og det nordlige Tyskland
- Utformingen og forvaltningen av kombiterminalene i Danmark
- Den fortsatte liberaliseringen av jernbanemarkedet i Europa.

Strategi 1: NTN-korridoren som plattform for internasjonalt arbeid



STUDIETUR TIL BRUSSEL

NTN arrangerte 10.–12.mai 2004 en studietur til Brussel. EUs transportpolitikk ble belyst av bl.a. EU-kommisjonens stab, de danske og norske transportrådene samt fellesorganisasjonen for europeiske transportbrukere. Studieturen ga deltakerne første-håndsinformasjon om EUs beslutningssystemer, konkrete transportpolitiske tiltak, programmer og mål. Deltakerne besøkte Europaparlamentet, den norske EU-delegasjonen, Vest-Norges Brusselkontor og NordDanmarks EU-kontor.

NTN-korridoren er en sentral transportkorridor for de regionene den omfatter.

Korridoren utgjør et godt grunnlag for internasjonalt samarbeid – den synliggjør en felles dagsorden samt fordelene ved å samarbeide på tvers av grenser.

Regionene har en viktig oppgave i

forhold til internasjonal transport, nemlig gjennom utviklingen av rammebetingelsene.

Sett fra den enkelte regions ståsted, kan det pekes på en rekke fordeler ved å delta i det transportpolitiske nettverket, NTN.

- Den overordnede infrastrukturen gjennom regionen løftes inn i et

internasjonalt perspektiv. Infrastrukturer utenfor den enkelte regionen er viktige for regionens rammebetingelser

- Det settes fokus på rammebetingelsene som grunnlag for utviklingen av bedre logistikk-løsninger for de regionale virksomhetene
- Mange av de virksomhetene som er

Strategi 1: NTN-korridoren som plattform for internasjonalt arbeid

aktive i korridoren, eies av internasjonale virksomheter – derfor bør regionene også ha en internasjonal plattform dersom samspillet med disse virksomhetene skal kunne forsterkes

NTN-korridoren baner vei for utviklingen av det internasjonale samarbeidet, fordi målsettingen er gjort meget konkret gjennom felles mål om utvikling av korridoren.

Samtidig nødvendiggjør korridoren at systemene "snakker sammen på tvers av landegrenser" – dette bidrar til erfaringsutveksling og kompetanseutvikling i den enkelte region.

KONKRETE OPPGAVER FOR DET VIDERE ARBEIDET:

1. Synliggjøre resultater og faglige funn fra prosjektet

Det løpende formidlingsarbeidet fortsetter.

2. Videreføre og oppdatere hjemmesiden

NTNs hjemmeside www.ntn.dk formidler prosjektarbeidet og gjennomførte arrangementer. Hjemmesiden videreføres og oppdateres løpende.

3. Avholde årlig NTN-konferanse

Bedrifter, politikere og forskere har satt fokus på transporten i korridoren

og utfordringene som ligger i dette. Tradisjonen med en årlig transportkonferanse opprettholdes.

4. Posisjonere korridoren i nasjonal og internasjonal transportpolitikk

NTN-korridoren er en sentral transportkorridor for de regionene den omfatter. Derfor skal den posisjoneres i forhold til nasjonal og europeisk transportpolitikk. Det gjelder bl.a. ved nasjonale transportplaner og oppdatering av det europeiske transportnettverket TEN-T.

På kort sikt skal NTN komme med innspill til

- Revisjon av Nasjonal transportplan i Norge
- Den danske transportministerens utspill om kombiterminalenes fremtid i Danmark
- Det danske transportministeriets analyse av godsstrømmer
- EU-politikk og kommende EU-programmer for transport og tilgjengelighet

5. Styrke den regionale planleggingen med et internasjonalt perspektiv

Regionenes rolle i forhold til internasjonal godstransport er utvikling av rammebetingelsene. Arbeidet med NTN på tvers av grenser synliggjør sammenhenger og en felles dagsorden.

Det er en gevinst for det regionale arbeidet med utviklingsplaner at transport og infrastruktur ses i et internasjonalt korridorperspektiv. Her er NTN en basis og det vil bli et aktivt samspill med Nordsjøkommisjonens transportgruppe og andre.



Strategi 2: Bedre beslutningsgrunnlag (Transportstatistikk)



Strategi 2: Bedre beslutningsgrunnlag (Transportstatistikk)

Pålitelig statistikk er en viktig forutsetning for transportpolitikk og for de enkelte virksomhetenes mulighet for å følge markedsutviklingen. Transportstatistikken synliggjør i hvilken grad de transportpolitiske målene nås. Det er derfor nødvendig at det i fellesskap arbeides for å sikre utviklingen av en bedre transportstatistikk. På en NTN-workshop i Hanstholm i januar 2005 var temaet: "Bedre transportstatistikk:

Er beslutningsgrunnlaget riktig?" Statistikkforvaltninger fra Norge, Sverige, Danmark og Tyskland deltok.

Viktige utfordringer:

- Det er behov for utvikling av statistikkens tilgjengelighet.
- Den eksisterende statistikken belyser kun mangelfullt de internasjonale godsstrømmene i transportkorridorene.

- Dialog mellom brukerne og de som samler inn og publiserer data om godstransport. Utvikling av dialogen kan være et viktig middel for å sikre en bedre transportstatistikk.

I NTN-prosjektet utvikles det en transportstatistisk database som omfatter korridoren og fokuserer på transportaktiviteten i korridoren samt tidsreiser over utviklingen. Datamaterialet suppleres med kart, eksempler på dette brukes i denne rapporten.

Som supplement til databasen er det utviklet en indikatorserie – utviklingen i aktiviteten i korridoren sammenholdt med andre korridorer i Nordvest-Europa – samt en indikatorserie for bærekraft.

For 2006 har Institut for Transportstudier påtatt seg oppgaven med å oppdatere både database og indikatorserie.

KONKRETE OPPGAVER FOR DET VIDERE ARBEIDET:

6. Vedlikeholde statistikkdatabase og overvåke trafikkutvikling

Det er opprettet en statistikkdatabase som dokumenterer den samlede godstransporten i korridoren. Databasen vil bli ytterligere utviklet som et verktøy for regionene, og vil bli oppdatert årlig. Databasen er supplert med en indikatorserie som "måler" utviklingen i trafikken i korridoren og i andre korridorer som NTN-korridoren har et naturlig samspill med. Indikatoren oppdateres kvartalsvis fra januar 2006. Det sendes ut nyhetsbrev ved oppdateringer. NTN kommer med innspill til utviklingen av den nasjonale transportstatistikken i de 4 landene korridoren går gjennom. Databasen utgjør grunnstammen i det videre arbeidet med å utvikle og øke tilgjengeligheten av god og pålitelig statistikk om transport og de miljøbelastningene transporten medfører.



Strategi 3: En korridor med valgmuligheter



Den danske transport- og energiminister Flemming Hansen til NTN-konferanse i Århus, 2004



BEHOV FOR UTVIKLING AV JERNBANEN – NTN SKRIVER TIL DEN DANSKE TRANSPORTMINISTEREN

Den politiske styringsgruppen for NTN sendte våren 2005 et brev til den danske transportministeren, Flemming Hansen. Ministeren ble oppfordret til å sørge for at den danske staten utvikler rammebetingelser som gjør det attraktivt for virksomhetene å benytte jernbanen til godstransport.

Transportministeren takket for henvendelsen i et brev av 4. mai 2005. Han gjorde oppmerksom på en rekke initiativer han hadde satt i gang med tanke på å fremme en utvikling hvor en økende del av godstransporten foregår med jernbane. De konkrete initiativene han viste til, var forbedring av infrastrukturen og at en embetsmannsgruppe hadde fått i oppdrag å vurdere mulighetene for omstrukturering av kombiterminalenes struktur i Danmark. I tillegg viste transportministeren til de initiativer som fremmes i regi av EU.

NTN har fulgt opp henvendelsen og vil fortsatt gi innspill omkring utviklingen av gods på jernbane.

Strategi 3: En korridor med valgmuligheter

Utviklingen av nye transportkonsepter med jernbane har flere mulige potensialer for korridoren.

Det kan gi regionene nye transportmuligheter og utvikle markedsgrunnlaget for havnene og dermed bidra til utviklingen av det samlede godspotensialet.

Endelig kan en vekst i den kombinerte trafikken i korridoren fremme oppbygningen av knutepunkter for jernbanetrafikken og dermed gi mulighet for at flere relasjoner kan betjenes med kombinert trafikk.

Denne utviklingen er allerede i gang: CargoNet i Norge har etablert nye produkter for kombitrafikk til og fra Norge.

En rekke av regionens containerhavner utvikler kombinert transport til og fra havnene, det gjelder f.eks. Göteborg, Århus og Hamburg.

I en serie møter mellom aktører og interessenter har man fokusert på utviklingen av konsepter for intermodal jernbanetrafikk til og fra de nordjyske havnene. Den felles oppgaven var å etablere grunnlaget for faste heltoget til og fra regionen. Med utgangspunkt i de gjennomførte møtene kan følgende fastslås:

- Endrede logistikkonsepter og et betydelig volum av gods i Sørvest-Norge kan være en vesentlig forutsetning for etablering av heltogkonsepter. Utviklingen av slike konsepter vil samtidig kunne være til nytte for utviklingen av kombinert trafikk til og fra Vest-Danmark.
- Det er en rekke sentrale barrierer for at denne utviklingen kan begynne: Først og fremst er kompetansen og ansvarsfordelingen uklar når det gjelder kombinert jernbanetransport i Danmark. I tillegg er det behov for særlige ressurser til kartlegging av det konkrete markedsgrunnlaget og i samarbeid mellom aktørene å få omsatt dette til konkrete trafikkonsepter.
- På den andre siden er det konstatert en betydelig vilje fra de regionale aktørene til å arbeide for utviklingen av kombinert trafikk. Dette illustreres bl.a. av investeringer i infrastruktur i de regionale havnene og at Nordjyllands Amt i samarbeid med regionale interessenter har iverksatt et markedsutviklingsprosjekt med henblikk på å kartlegge potensialer for kombinert trafikk i korridoren.

Det er derfor en viktig oppgave å fortsette utviklingen av markedsgrunnlaget for jernbanetrafikk i korridoren.

KONKRETE OPPGAVER FOR DET VIDERE ARBEIDET:

7. Utvikle korridoren som intermodal korridor

Containere og løstrailere har på land muligheten for videre transport enten med bil eller jernbane.

I prosjektet har man fokusert på behovet for utvikling av rammebetingelsene for godstransport på jernbane, bl.a. har NTN's politiske styringsgruppe i et brev til den danske trafikkministeren understreket viktigheten av dette. I Nordjylland har en rekke offentlige og private aktører satt i gang konkrete prosjekter med tanke på utviklingen av jernbanetransport.

Konkrete behov:

- Få politisk fokus på virkemidler som kan sikre langsiktig markedsutvikling av kombiproduktet sammen med aktører og interessenter
- Utbygging av jernbanenettet mot fergehavnene i regionen
- Tilsvarende forhold på kombiterminalene i Danmark.



Strategi 4: Bærekraftig transport



På konferansen om bærekraftig transport i Kristiansand 31. mai – 1. juni 2005, prøvekjøpte den norske samferdselsministeren Torild Skogsholm en prototyp på en hydrogentruck.

EUROPEISK KONFERANSE OM BÆREKRAFTIG GODS- OG PASSASJERTRANSPORT

NTN arrangerte sammen med Nordsjøkommissjonen en konferanse med temaet "Hvordan utvikles bærekraftige transportløsninger?" i Kristiansand 31. mai – 1. juni 2005. Konferansen inneholdt 35 presentasjoner av konkrete tiltak til utvikling av mer bærekraftige transportløsninger. Konferansen la for dagen et mangfold av initiativer som tas på alle nivåer i landene rundt Nordsjøen. Erfaringer og ideer fra de mange enkeltstående prosjektene formidles og deles på tvers av organisasjoner og landegrenser.

Alle presentasjonene kan lastes ned fra www.ntn.dk

Strategi 4: Bærekraftig transport

Hvordan utvikler vi bærekraftige godsløsninger? Det er noe man snakker mye om, men lite konkret blir gjort. Det er mange krefter og trender som trekker i motsatt retning. I NTN er det foretatt metodisk analyse av hva bærekraftig transport er, hvor utviklingen går og hvordan vi kan forme en politikk på de områder regionene kan påvirke for å oppnå en utvikling i retning en mer bærekraftig transport, f.eks. ved overføring av gods fra vei til jernbane.

3 hovedstrategier for en mer bærekraftig godstransport:

1. Redusert transportvolum
2. Endret transportmønster
3. Forbedret miljøeffektivitet

INDIKATORER FOR BÆREKRAFTIG TRANSPORT

I arbeidet med en regional politikk for bærekraftig godstransport så vi et behov for å etablere et sett bærekraftsindikatorer, slik at utviklingen kan måles over tid. Arbeidet har fulgt kvalitetskriteriene til et arbeid det norske fi-

nansdepartementet tok initiativ til og som resulterte i "Enkle signaler i en kompleks verden".

Følgende kvalitetskrav beskrives:

- Bruk få indikatorer
- De skal gi et klart budskap
- De skal kunne knyttes til politiske mål
- De skal være sammenlignbare
- De skal bygge på et godt data-grunnlag
- De skal være følsomme så man enkelt kan måle endringer

De skal egne seg til bruk i analyser og scenarier

Det vil derfor i første omgang bli opprettet et sett indikatorer som fokuserer på NTN-korridoren. Dessuten vil det bli utarbeidet en modell for en indikatorserie, som kan brukes som grunnlag for de enkelte regionenes implementering av det ovenstående 8-punktsprogrammet.

KONKRETE OPPGAVER FOR DET VIDERE ARBEIDET:

8. OPPRETTE OG VEDLIKEHOLDE BÆREKRAFTSINDIKATORER

Bærekraftsindikatorer for korridoren, hvor utviklingen kan måles over tid, gir en ny dimensjon til politikkmulighetene. Eksempler:

- Utnyttelsesgrad oppgjort som et samlet tall for alle fergeruter i korridoren.
- Antall transporter med jernbane i Norge og i Danmark.

De vil, i likhet med indikatorserien for trafikkutviklingen i korridoren, fra januar 2006 bli oppdatert hvert kvartal og sendt til kretsen av samarbeidspartnere.

9. REGIONAL POLITIKK FOR BÆREKRAFTIG GODSTRANSPORT

Regionene i NTN-korridoren oppfordres til å utforme en regional politikk for bærekraftig godstransport med utgangspunkt i de 8 oppstilte punktene.

VESTLANDSFORSKING HAR SATT OPP 8 PUNKTER SOM KAN DANNE GRUNNLAGET FOR UTFORMINGEN AV EN REGIONAL POLITIKK FOR BÆREKRAFTIG GODSTRANSPORT:

1. Det skal utvikles en politikk for bærekraft på godsområdet
2. Regionene skal "feie for egen dør"
3. Informasjon, dialog og holdningsendring
4. Overflytting av godstransport til jernbane og skip
5. Mer miljøeffektiv godstransport
6. Mengden godstransport skal reduseres
7. Det skal utvikles indikatorer for bærekraftig transport
8. Det skal besluttes hvilken politisk strategi som skal følges. Reaktiv, proaktiv regional eller proaktiv global.

Strategi 5: En hydrogenkorridor

Hvorfor demonstrasjon av hydrogentankstasjoner i Norden?

I USA og Japan finnes det allerede flere tankstasjoner for hydrogengass. Her er det hovedsakelig bilprodusentene som tester sine kjøretøy. Hva er mulighetene/perspektivene for Norden?

Det unike med Hydrogen Link er at man her som et av de første stedene i verden tenker nettverk av hydrogentankstasjoner på tvers av landegrensene, hva som kan utvide operasjonsfeltet for praktisk demonstrasjon av kjøretøy og gjøre området spesielt attraktivt for bilindustrien. En nordisk infrastruktur for hydrogendrevne kjøretøy skal imidlertid ikke bare gjøre området til en attraktiv "test site" for hydrogenbiler fra Tyskland og Japan, men også gi lokale virksomheter en mulighet til å bli med på å prege utviklingen på hydrogenområdet. Det betyr bl.a. at plasseringen av tankstasjoner og valg av teknologi alltid skjer med tanke på at det skal føre til best mulig synergi med det lokale næringslivet og dets muligheter innenfor den hydrogenteknologiske utviklingen.

Hydrogen Link, NTN



Strategi 5: En hydrogenkorridor

Den aktuelle tendensen med høye oljepriser har satt fokus på potensialet for utvikling av ny teknologi basert på bruk av alternativt drivstoff til oljebaserte produkter. To perspektiver kan fremheves:

En kortsiktig løsning som tar sikte på bruk av biobrensel, dvs. metan og biodiesel. Det er i dag utviklet markedsklare biler som kan ta i bruk disse drivstofftypene. Teknologien er ennå ikke særlig utbredt, derfor er produksjonssprisene på disse produktene ikke konkurransedyktige, og den nødvendige infrastrukturen med tankstasjoner er ikke etablert.

En langsiktig løsning er å utvikle vind- og vannenergi som drivstoff. Her er det teknologiske perspektivet at hydrogen utvikles som energibærer. Hydrogenteknologien har et noe lengre tids-

perspektiv. Hydrogenmotoren vil være en brenselcelle som danner strøm, og en elektromotor. Det er i dag utviklet prototyper til bruk i mindre kjøretøy, f.eks. trucker.

I forhold til NTN er det viktig å innlemme forsyningsiden i transportkorridoren, derfor er det satt i gang arbeid med å etablere en "hydrogenkorridor". Målet er et sammenhengende nettverk fra Molde i nord langs kysten av Norge og Sverige og via de jyske fergehavnene gjennom Øst-/Vestjylland til Hamburg.

I Sør-Norge og Vest-Sverige er arbeidet med mulige plasseringer av hydrogentankstasjoner til demonstrasjonsbruk allerede godt i gang. I det norske prosjektet HyNor setter man i gang med fysisk etablering av den første tankstasjonen allerede i år. HyNor

omfatter strekningen fra Stavanger til Oslo. Derfor har innsatsen i NTN-prosjektet vært konsentrert om kartlegging av mulige plasseringer av tankstasjoner i det vestlige Norge fra Stavanger over Bergen til Molde, samt i Jylland og Nord-Tyskland.

KONKRETE OPPGAVER FOR DET VIDERE ARBEIDET:

10. SIKRE NORDISK SAMARBEID OM HYDROGENKORRIDOREN

I NTN har man satt i gang forarbeidet med etableringen av en "hydrogenkorridor". En oppgave vil være å få til et nordisk samarbeid mellom de danske, norske og svenske initiativene samt gjøre en innsats for internasjonalt samarbeid. Dessuten ligger det en oppgave i å få finansiert etableringen av testlokaliteter.



6 NTN's Interreg-prosjekt "transportkorridorer" i bilder



I Møre og Romsdal til møte for regioner og konsulenter

Utstilling på Nordsjøkommisjonens generalforsamling i Vlissingen, Holland 2005



Utstilling på Nordsjøkommisjonens generalforsamling i Göteborg, Sverige 2004



Aalborg Havn laget lokaler til møte i politisk styringsgruppe mars 2005



Workshop om statistikk i Hanstholm



Møte for regioner og konsulenter i Hamburg

Oversikt over rapporter

- utarbeidet av og for NTN i prosjektet Transportkorridorer 2003–2005

BEDRE STATISTISK BESLUTNINGS-GRUNNLAG FOR TRANSPORT-POLITIKK I KORRIDOREN

Transportkorridorer – Facts og utviklingstendenser

Bilagsrapport: Nøgletal og facts for regionerne i NTN-prosjektet

Institut for Transportstudier, Danmark 2004

Opgørelse over den internationale transittrafik gennem Danmark, NUTRADA

Institut for Transportstudier, Danmark 2005, for NTN med flere

Database for NTN korridoren, Institut for Transportstudier, Danmark 2005

Bedre beslutningsgrundlag for udvikling af NTN korridoren, markedsanalyse og udvikling af database

Institut for Transportstudier, Danmark 2005

TRANSPORTNETTVERK, TERMINALER OG RUTESTRUKTURER I KORRIDOREN

Transportnettverk, terminaler og rutestrukturer i NTN-korridoren

Casebeskrivelser: Transport i tekstil- og beklædningsindustrien, træ- og møbelindustrien, aluminiumsindustrien, Vindmølletransportens nye veje Erhvervsrådet Herning-Ikast-Brandeborg, Danmark 2004-2005

Infrastruktur i Nordvesttyskland Projektgesellschaft Westküste mbH, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland mbH, Tyskland 2005

Utvärdering och analys av skandinaviska kontinentalörbindande gods-färjelinjer inom området omfattande NTN

Chalmers Tekniska Högskola, Institutionen för Logistik och Transport, Göteborg, Sverige 2005

UTVIKLING AV BÆREKRAFTIGE TRANSPORTLØSNINGER I KORRIDOREN

Hvordan utvikle bærekraftige gods-transportløsninger?

Carlo Aall, Vestlandsforskning, Norge 2004

Dokumentasjonsrapport: Eksempler på bærekraftig godstransport Carlo Aall, Vestlandsforskning, Norge 2004

Indikatorer for bærekraftig godstransport – Forslag til indikatorer for bruk innenfor regional forvaltning Carlo Aall, Vestlandsforskning, Norge 2005

Hydrogen Link

H2Logic, Danmark 2005

Arrangementer

NTN-arrangementer

- Konferanse Tønsberg, Vestfold fylkeskommune 2003
- Konferanse Århus, Århus Amt 2004
- Konferanse Stavanger, Rogaland fylkeskommune 2005
- Conference on Sustainable Transport, Kristiansand, Vest-Agder fylkeskommune 2005
- EUs transportpolitikk – studietur til Brussel 2004
- Transportstatistisk workshop, Hanstholm, Viborg Amt 2005
- Hydrogen workshops Århus, Nordjyllands og Ringkøbing amter 2005
- Møteserie for regionale planleggere og forskere
- Regionale workshops

Formidling:

- Hjemmesiden www.ntn.dk
- Nyhetsbrev
- Pressemeldinger
- Artikler for øvrig
- Trafikkdager på Aalborg Universitet 2004 & 2005
- Nordsjøkommisjonens generalforsamling og Interreg Seminar 2004 & 2005
- Transport & Accessibility, Interreg & Espon Seminar, Praha 2005
- Interreg project book 2003, 2004, 2005
- Interreg III B North Sea newsletter 2005
- Hjemmesiden www.hydrogenlink.net

Nordisk Transportpolitisk Nettverk: "Transportkorridorer"

Nordisk Transportpolitisk Nettverk (NTN) er et regionalt samarbeid om transport, som fokuserer på godstransport og transportsystemene i det sydvestlige Norge, Vest Sverige, Vest Danmark samt Schleswig-Holstein.

Formålet med prosjektet "Transportkorridorer" er å skape basis for regional utvikling gjennom en bevist utnyttelse av transportkorridorer på en effektiv og bærekraftig måte ved bruk av intermodale løsninger. Kombinasjoner av bil, bane og skip skal sikre valgmuligheter for virksomheter og transportører.

Denne sluttrapporten sammenfatter resultater og erfaringer fra prosjektet, men peker også fremover på strategier og handlinger for fortsatt utvikling.

I NTN er der innsamlet og beskrevet en betydelig viten om transportkorridorer og de rapporter som gjennom årene er blitt utarbeidet og meget annet finnes på hjemmesiden www.ntn.dk <<http://www.ntn.dk/>>

Prosjektet "Transportkorridorer" er støttet av EU-programmet Interreg III B for Nordsjøen og har Nordjyllands Amt som prosjektleder.