

# Effektive korridorer – transportpolitik og regional udvikling

*Forfattere:*

*Tommy Tvedergaard Madsen, Nordjyllands Amt. Projektleder for NTN projektet*

*Lars Dagnæs, Institut for Transportstudier*

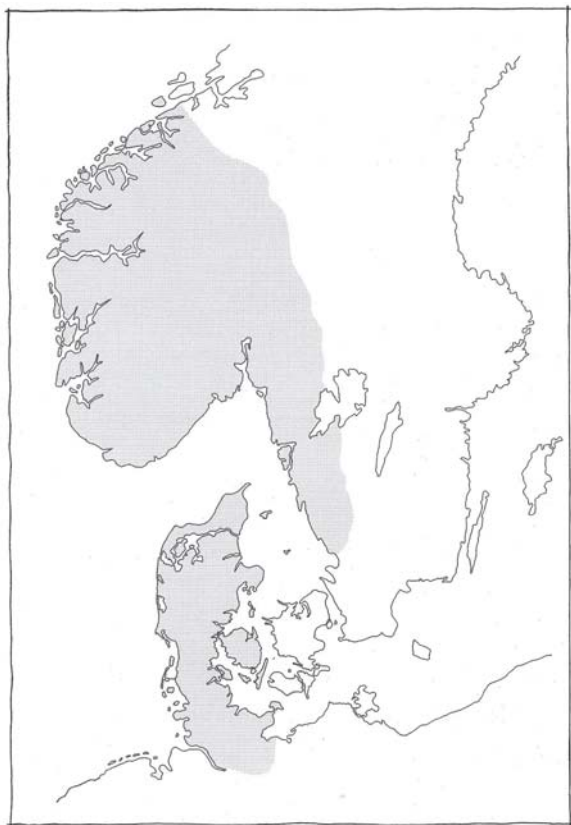
## Baggrund

Effektive og bæredygtige transportkorridorer er en vigtig udfordring både for regional udvikling, transportpolitik og miljøpolitik. NTN projektet "Transportkorridorer" startede i foråret 2003 og med udgangen af 2005 afsluttes projektet, som støttes af EU-programmet Interreg III B for Nordsøen. Projektets formål har været at afdække udviklingsperspektiver for effektivitet og bæredygtighed i korridoren til/fra Sverige og Norge gennem Jylland og Nordtyskland og med udgangspunkt heri at udvikle et katalog over konkrete transportpolitiske virkemidler.

NTN har sigtet mod at belyse spørgsmålene:

- Hvilke drivkræfter skaber forandring i transportsystemerne?
- Hvilke konkrete tiltag kan sikre udvikling af transportkorridoren?

*NTN-korridoren*



### Historien bag NTN

Nordjyllands Amt tog initiativet til NTN i 1996. Grundlaget var Nordic Link samarbejdet om korridoren gennem Jylland til/fra Sydnorge og Vest-sverige med færgerne.

Ønske om et bredere perspektiv førte til at NTN blev etableret med støtte fra EU-programmet Interreg II C for Nordsøen. Deltagerkredsen dækkede Jylland, det sydvestlige Norge og det vestlige Sverige. Den første fase var 1998-2001 og fokuserede på øget forskningsmæssig viden om transport. I foråret 2003 blev NTN's projekt "Transportkorridorer" godkendt til støtte fra EU's Interreg III B program for Nordsøen. Samarbejder og begreber som Nordic Link, Westlink med flere eksisterer stadig, men her anvendes begrebet "NTN-korridoren" som et samlebegreb for den fælles transportkorridor, der forbinder det vestlige Skandinavien med de centraleuropæiske markeder.

## ***Korridoren***

NTN korridoren er den transportkorridor, som løber fra Norge og Vestsverige gennem Jylland og Nordslesvig til Hamburg. Korridoren dækker en transportvej, som gennem århundreder har dannet grundlag for en vigtig samhandel.

Korridorens kendetegn:

- Den dækker over 4 lande, og regionerne bag korridoren ligger geografisk perifert i forhold til det centrale Europa og de store globale containerhavne her.
- Færgetrafikken mellem Norge/Sverige og Jylland/Nordtyskland spiller en afgørende rolle for udvikling af korridoren.
- Lastbilen er vigtig. Fortsat udvikling af korridoren kræver samspil mellem lastbiler, færgeruter og udvikling af koncepter for banetransport.
- Den er ikke en udpræget transitkorridor, men har stort samspil mellem godstransporten og erhvervslivet i korridoren. Senest tydeliggjort ved transittælling, sommeren 2005.

## ***Det transportpolitiske netværk***

Regionerne i NTN har en interesse i positionering og udvikling af korridoren som en transportkorridor i det transeuropæiske net.

### **Mission:**

En transportkorridor med valgmuligheder karakteriseret ved effektive og bæredygtige transportløsninger på tværs af landegrænser.

### **Vision:**

- Transport skal være en styrkeposition for regionerne i korridoren.
- Et kompetent netværk i aktivt samspil med politik, erhverv, eksperter og forvaltning i de regioner, korridoren dækker - synligt nationalt og internationalt.

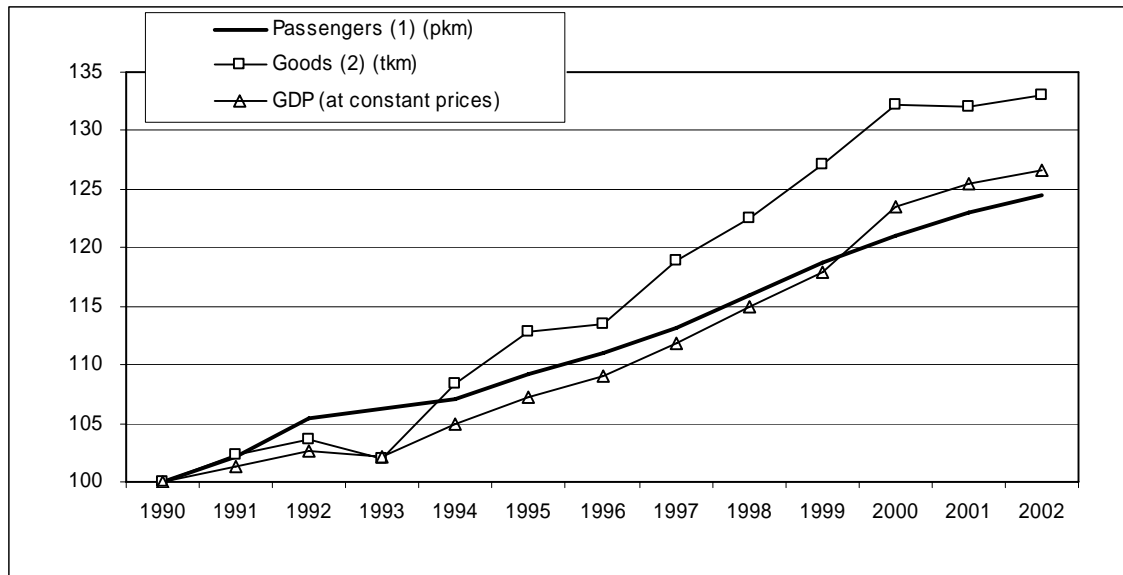
*Figur 1:*

<b>Transportkorridor:</b> De samlede ressourcer (infrastruktur, transportsystemer og transportbehov) der er tilgængelige for transport af gods (og personer) mellem to geografiske områder.		
<b>Transportefterspørgsel</b> efter godstransport og de varer som transporteres i korridoren.	<b>Transportsystemer:</b> Transportvirksomheder, der er aktive i korridoren og kompetencer, systemer, it og netværk med andre.	<b>Infrastruktur:</b>
		Veje, jernbaner, terminaler, havne og lufthavne.

# Global udvikling og europæisk transportpolitik

## *International godstransport i vækst*

Globaliseringen gør, at godstransport vokser hurtigere end BNP.



Figur 2. Udvikling i transportarbejdet (gods og passagerer) samt BNP i EU 1990 - 2002

Vækst i godstransport - udviklingstendenser:

- Virksomhederne køber i stigende grad råvarer og halvfabrikata globalt.
- Arbejdsintensiv produktion flyttes til områder med lavere lønomkostninger, fx Kina.
- Produktions- og lagerstruktur omlægges, så fabrikker, der tidligere producerede til et enkelt land, nu producerer til større områder.
- Produktionen omlægges, så der produceres efter kundernes specifikationer.
- Effektiv transport og logistik bliver derfor i stigende grad et vigtigt middel til at forbedre konkurrence- og indtjeningsniveauet. Nye samarbejdsformer samt vare- og informationsstrømmene på tværs af virksomhederne spiller her en vigtig rolle.

## *EU's transportpolitik*

EU-kommissionen peger i sin seneste transportpolitiske hvidbog "Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg" fra 2001 på udfordringen i at skabe effektive systemer til godstransport. Et af de midler, der peges på i hvidbogen, er "udvikling af multimodale korridorer primært til godstransport" – altså korridorer med 3 eller flere transportmidler til rådighed. Mange transportopgaver løses ved inddragelse af flere transportmidler, fx ved omlæsning af containere mellem bil/tog/skib.

## *Det transporteuropæiske transportnetværk – TEN-T*

TEN-T (det transporteuropæiske netværk for transport) er EU-kommissionens bud på udvikling af det overordnede transportnet i Europa bestående af veje, baner, lufthavne og havne. Ved at prioritere og støtte en række projekter ønsker EU at sikre fokus på fortsat udbygning af det samlede fælleseuropæiske transportnet. De prioriterede projekter er bl.a. udpeget for at styrke intermodale transportløsninger.

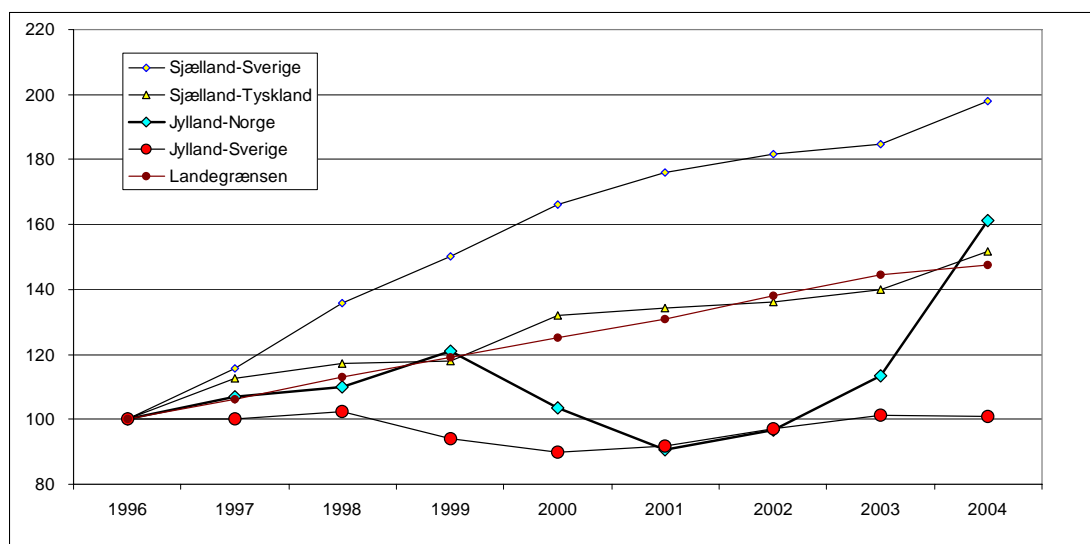
EU ønsker at etablere "Motorways of the Sea": Højfrekvente forbindelser af ro-ro-skibe mellem større knudepunkter. EU-kommissionen lægger op til fokusering af trafikken på få store knudepunkter. Her er der Northern Maritime Corridor, som promoverer nærsøfart og et projekt med undertitlen "Motorways of the Northern Seas" er blevet udviklet.

## **Transportefterspørgsel, transportsystemer og infrastruktur i korridoren**

### *Transportefterspørgslen*

I de sidste år frem til 2001 var transporten med færgerne i korridoren nedadgående, men siden 2001 har der været en betydelig vækst. Trafikken over landgrænsen i Sønderjylland har derimod haft en mere stabil vækst gennem hele perioden. Det samme gælder udviklingen i de to snit, som illustrerer udviklingen i Scandinavian Link korridoren.

*Figur 3. Udviklingen i antal lastbiler på færgeruter til og fra Danmark og over landgrænsen mellem Danmark og Tyskland 1996 – 2004 (index 1996= 100)*



Færgetrafikken i NTN korridoren har først efter 2001 fået del i den generelle vækst i godstrafikken. Væksten i korridoren fra 2001 og frem er ikke sket på bekostning af andre korridorer.

Faktorer medvirkende til væksten efter 2001:

- Antal transporter vokser pga. globaliseringen og industriens nye logistikkoncepter (fx øget anvendelse af underleverandører, centralisering og specialisering inden for koncernerne).
- ”Containerisering”: Gods som før blev transporteret med skib som løst gods transporteres nu i lastbiler eller containere.
- Nye rederier, færgeruter og koncepter (fx bedre mulighed for håndtering af løstrailere) har styrket valgmulighederne i korridoren.
- Investeringer i havnene har sikret mere effektiv transportafvikling.
- Ny vejinfrastruktur, f.eks. motorvejene i Nordjylland og udbygning af Kystvejen i Norge.
- Den økonomiske udvikling især i Norge har været en vigtig kilde til udviklingen i samhandelen og hermed godstransporterne i korridoren.

Korridoren har et fortsat udviklingspotentiale. Skal det indfris, er det vigtigt, at der bliver tænkt på tværs af landegrænser såvel som af transportmidler. Udviklingen i trafikgrundlaget er afhængig af samspil mellem industri og transportbehov i hele korridorens bagland og udviklingen af infrastruktur og knudepunkter langs hele korridoren.

## **Transportstrømme**

Få lastbiler kører hele vejen gennem NTN korridoren uden at udveksle gods – dvs. der er stort samspil på tværs af korridoren. Det var en af de vigtige konklusioner fra en analyse af lastbiltrafikken gennem Danmark, som blev gennemført i forsommeren 2005. Korridoren har en væsentlig rolle for den samlede udvikling i regionen. Dette skal ses i lyset af at væsentlige dele af regionernes samhandel foregår via korridoren. Korridorens infrastruktur har en vigtig rolle for dette – der er strækninger med stor trafikintensitet og betydelig vækst i godstrafikken (fx er motorvejsnettet omkring Kolding det sted i Danmark, hvor lastbiltrafikken aktuelt vokser mest – og over 60 % af den samlede lastbiltrafik til og fra Danmark passerer landgrænsen ved Padborg).

## ***Transportsystemer***

### **Transportvirksomheder i regionen**

Mange virksomheder, som midt i 90’erne havde succes og blev vurderet som ”Fremtidens transportvirksomheder”, er i dag indgået i fusioner eller købt op. Mange af de transportvirksomheder, som i dag har succes, har mangedoblet omsætningen og antal ansatte de sidste 3-5 år, og der er vendt op og ned på det transportmarked, som eksisterede for 5 år siden. Der er opstået nye godsstrømme, og de er vokset med en hastighed, som kun få havde forudset. For den enkelte region er adgangen til verdensmarkedet afhængig af effektiviteten og kompetencerne hos de transportvirksomheder, som opererer i regionen. Hermed får transport-erhvervets regionale organisering en stadig vigtigere rolle for regionens vækstmuligheder.

## Færgeruter

Udviklingen i færgesystemet har været en vigtig kilde til den vækst, som har karakteriseret korridoren de seneste år. I hovedtræk kan denne udvikling karakteriseres ved følgende:

- Nye rederier, ruter og koncepter har øget færgekonkurrencen internt i korridoren
- Nye tiltag rettet mod godstrafik har skærpet fokus på dette segment
- Vækst i den uledsagede trafik – (løstrailere og containere)

Fortsat udvikling af færgesystemerne er en vigtig kilde til fortsat udvikling af korridoren. Her kan specielt peges på følgende vigtige udfordringer:

Udvikling af færgetrafikken i korridoren er i høj grad afhængig af samspillet mellem passagertransporterne og godstransporterne (dvs. der drives stort set ikke færger, som er rene godsfærger).

Der er en betydelig variation af godsmængder over ugen. Dvs. god økonomi kan være afhængig af, at der skabes behov for andet gods på de ”tynde dage”.

*Tabel 1. Nøgletal for færgeruterne i korridoren 2001*

	Rute	Afst. km	Sejltid timer	Ture pr.år	Passagerer 1000	Biler 1000	Lastbiler 1000
<b>N - DK</b>	Bergen - Haugesund - Egersund - Hanstholm	482	16½	502	222	54	15
	Bergen - Stavanger - Hirtshals (Ny)						
	Kristiansand - Hirtshals	131	4.00	2.187	1.095	236	29
	Langesund - Hirtshals (2002)	154	6.00	720	30	5	20
	Oslo - Hirtshals	265	12½	648	599	63	22
	Larvik - Frederikshavn	204	5.00	956	630	113	24
	Oslo - Frederikshavn	291	9.00	625	552	62	15
	Oslo - København	504	16.00	710	785	44	17
<b>N - S</b>	(Newcastle)-Kristiansand-Göteborg	244	7.00	326	139	12	n.a.
	Sandefjord - Strömstad	69	2.50	3.372	1.145	12	19
<b>N - D</b>	Oslo - Kiel	678	19.00	699	611	83	40
<b>S - DK</b>	Göteborg - Frederikshavn	89	2 / 3½	5.813	1.981	413	156
	Varberg - Grenå	118,528	4½	1.232	201	48	26

## ***Infrastruktur***

### **Veje**

Den fortsatte udvikling af regionens vejnet er en vigtig forudsætning for korridorens fortsatte udvikling.

### **Havne**

Søfarten spiller en vigtig rolle ved transport af bulkvarer som olie, kul og gødningsstoffer, men også intraeuropæisk skibstransport har en vigtig rolle i forbindelse med transport af stykgods. Det gælder transport med færge, ro-ro og containerskibe.

Den globale containertransport vokser for tiden meget hurtigt. Det er især væksten i Kina, som er baggrunden herfor. Det er en særlig udfordring for de større havne i Europa at håndtere den aktuelle vækst. Det kræver betydelige investeringer i havneanlæg, og det stiller krav til udviklingen af samspillet mellem havnen og baglandet.

### **Terminaler i korridoren**

De store ændringer i transportstrømmene og i transporterhvervet betyder, at terminalerne får en stadig større betydning i det globale transportsystem. Som for havnene sker der aktuelt betydelige investeringer i terminalerne. De globale transportvirksomheder samler en stadig større del af deres aktiviteter på færre, men større distributionscentre.

### **Korridorens banebetjening**

I perioden frem til 2004 skete der en udvikling i kombineret banegods til og fra Hirtshals Havn. Det var containere til og fra industrivirksomheder i Sydnorge, som blev transporteret med færge til Hirtshals. De gennemførte transporter indikerede, at der både tidsmæssigt og økonomisk kunne være en fordel ved at anvende kombineret transport med bane i korridoren. Udviklingen af den kombinerede banetransport havde yderligere den fordel, at containerne kunne transporteres med de færgeafgange, hvor der var mest ledig kapacitet over ugen. Transporterne bidrog således til forbedring af den samlede økonomi i fergesystemet og til effektiviteten og dermed miljøeffektiviteten.

Transporterne i korridoren med bane er i dag stoppet. Det har ikke været muligt at finde en jernbanevirksomhed, som kan etablere et produkt med en konkurrencedygtig pris og med en konkurrencedygtig kvalitet. Udviklingen har sat fokus på rammebetingelserne for den kombinerede trafik i korridoren.

Også på andre måder kan der peges på udviklingspotentialer for intermodal transport i korridoren.

Siden åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund er al godstrafik gennem Danmark og til og fra Danmark i retning mod Centraleuropa ført over den dansk-tyske landgrænse i Sønderjylland. Som nogle aktører inden for den kombinerede trafik har givet udtryk for, var det en naturlig forventning, at der herved var skabt gode forudsætninger for, at Danmark ville udgøre en drejeskive for kombineret trafik mellem Skandinavien og det

centrale og sydlige Europa. Således er det imidlertid ikke gået: Væksten i den kombinerede trafik til og fra Skandinavien er sket via færgeruterne mellem Sydsverige og Nordøsttyskland. Udvikling af korridoren som en intermodal korridor. Med udgangspunkt i begge de to ovenstående cases kan der peges på en række forhold, som har betydning herfor, bl.a.

- Banetilslutning af færgehavnene i Norge
- Kapaciteten af banestrækningerne i Danmark og det nordlige Tyskland
- Udformningen og forvaltningen af kombiterminalerne i Danmark
- Den fortsatte liberalisering af markedet for jernbane i Europa.



## Indsatsområderne

Der identificeret 10 indsatsområder for korridoren under 5 overskrifter:

- NTN korridoren som platform for internationalt arbejde
- Fortsat udvikling af beslutningsgrundlaget
- En korridor med valgmuligheder
- ”Bæredygtig” transport
- En hydrogen korridor

### *10 konkrete indsatsområder for NTN efter 31. december 2005.*

#### **1. Synliggøre resultater og faglige fund fra projektet**

Det løbende formidlingsarbejde fortsætter.

#### **2. Videreføre og opdatere hjemmesiden**

NTN's hjemmeside [www.ntn.dk](http://www.ntn.dk) formidler projektarbejdet og gennemførte arrangementer. Hjemmesiden videreføres og opdateres løbende.

#### **3. Afholde årlig NTN konference**

Virksomheder, politikere og forskere har sat fokus på transporten i korridoren og dens udfordringer. Traditionen med en årlig transportkonference fastholdes.

#### **4. Positionere korridoren i national og international transportpolitik**

NTN korridoren er en central transportkorridor for de regioner, den dækker. Derfor skal den positioneres i forhold til national og europæisk transportpolitik. Det gælder bl.a. ved nationale transportplaner og opdatering af det europæiske transportnetværk TEN-T.

På kort sigt skal NTN skal give indspil til

- Revision af National Transportplan i Norge
- Transportministerens udspil om kombiterminalernes fremtid i Danmark
- Det danske transportministeriums analyse af godsstrømme
- EU-politikker og kommende EU-programmer for transport og tilgængelighed

#### **5. Styrke den regionale planlægning ved internationalt perspektiv**

Regionernes rolle i forhold til international godstransport er udvikling af rammebetingelserne. Arbejdet med NTN på tværs af grænser synliggør sammenhænge og en fælles dagsorden.

Det er en gevinst for det regionale arbejde med udviklingsplaner, at transport og infrastruktur ses i et internationalt korridorperspektiv. Her er NTN en basis, og der vil blive aktivt samspil med Nordsøkommissionens transportgruppe og andre.

## **6. Vedligeholde statistikdatabase og overvåge trafikudvikling**

Der etableres en statistikdatabase for NTN korridoren, som dokumenterer den samlede gods-transport i korridoren. Databasen offentliggøres ultimo 2005 og vil årligt blive opdateret og udviklet som værktøj for regionerne. Databasen er suppleret med en indikatorserie, som ”måler” udviklingen i trafikken i korridoren og i andre korridorer, som NTN korridoren naturligt spiller sammen med. Indikatoren opdateres fra januar 2006 kvartalsvis. Nyhedsbrev ved opdateringer. NTN giver indspil til udviklingen af den nationale transportstatistik i de 4 lande, som korridoren løber i.

## **7. Udvikle korridoren som intermodal korridor**

Containere og løstrailere har på land mulighed for videretransport enten med bil eller med bane.

I projektet er der sat fokus på behovet for udvikling af rammebetingelserne for godstransport på jernbane, bl.a. har NTN's politiske styregruppe i et brev til den danske trafikminister pointeret vigtigheden heraf. I Nordjylland har en række offentlige og private aktører igangsat konkrete udviklingsprojekter med henblik på udvikling af transport med bane.

Konkrete behov:

- Få politisk fokus på virkemidler, som kan sikre langsigtet markedsudvikling af kombi-produktet sammen med aktører og interessenter
- Udbygning af banenettet mod færgehavnene i Norge
- Tidssvarende forhold på kombiterminalerne i Danmark.

## **8. Etablere og vedligeholde bæredygtighedsindikatorer**

Bæredygtighedsindikatorer for korridoren, hvor udviklingen kan måles over tid, føjer en ny dimension til politikmulighederne. Eksempler:

- Udnyttelsesgrad opgjort som et samlet tal for alle færgeruter i korridoren.
- Antal transporter med bane i Norge og i Danmark.

De vil ligesom aktivitetsindikatorerne blive opdateret fra januar 2006, opdateret hvert kvartal og sendt til partnerkredsen.

## **9. Regionerne i NTN korridoren opfordres til at udforme en regional politik for bæredygtig godstransport med udgangspunkt i de 8 opstillede punkter**

Vestforsk, som har været videninstitution på et delprojekt om bæredygtig udvikling i korridoren, har opstillet 8 punkter, der kan danne grundlag for udformningen af en regional politik for bæredygtig godstransport.

## **10. Sikre nordisk samarbejde om Hydrogenkorridoren**

I NTN er der igangsat et forarbejde for etablering af en ”hydrogen korridor”. Opgaven vil være at sikre nordisk samarbejde mellem de danske, norske og svenske initiativer og arbejde for internationalt samarbejde. Endvidere ligger der en opgave i at skabe finansiering til etablering af test-sites.