

DANSKE HAVNE
DANMARKS SKIBSMÆGLERFORENING
BILFÆRGERNES REDERIFORENING
REDERIFORENINGEN FOR MINDRE SKIBE

Trafikudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

19. december 2005

mwn/lib

EU-Kommissionen og en række EU-lande har siden 1992 arbejdet for at overflytte gods fra landevejstransport til søtransport, dels af hensyn til miljøet dels af hensyn til belastningen på vejnettet. Danmark har verbalt støttet denne udvikling.

På EU plan har denne politik medført, at den relative vækst i godstransportarbejdet ad landevejen og ad søvejen er lige store – begge over den samlede gennemsnitlige vækst i transportarbejdet i EU (15). I perioden 1997 – 2003 udgør middelvæksten af vægten af gods ekspederet via EU (15) havne 3,6 pct. Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at Danmark, som det eneste af disse lande, har en negativ middelvækst af vægten af gods ekspederet via havne er Danmark. Her kan konstateres et fald på 17,8 pct. i perioden.

Med etableringen af Storebæltsforbindelsen var det forventeligt, at der skete et fald i godsmængden transporteret med de færgeruter som forbindelsen konkurrerer med. 7 ruter er nedlagt i konsekvens af denne konkurrence. Godsmængden transporteret med færge mellem danske havne udgør i dag 40 pct. af godsmængden før åbningen af Storebæltsforbindelsen.

Imidlertid er det overraskende, at godsmængden transporteret med fragtskibe (f.eks. coastere) mellem danske havne er faldet med mere end 20 pct. (middelvækst i perioden 1997 – 2004), hvilket indikerer en øget belastning af det danske vejnet – imod den udvikling som Danmark støtter i EU.

EU-Kommissionen har i forbindelse med undersøgelser af transportformernes samfundsmæssige belastning beregnet, at de samlede gennemsnitlige marginale omkostninger til kødannelser, infrastruktur, klimaændringer, forurening, støj og ulykker er 8 gange højere ved et transportarbejde på 1000 ton km ad landevejen end tilsvarende transportarbejde ad søvejen.

Undertegnede organisationer anerkender kollegers og konkurrenters bestræbelser på at effektivisere og øge konkurrencen over alt i transportsektoren. Vi skal samtidig understrege, at der er et behov for øget samarbejde mellem transportformerne, sådan at den enkelte styrker udnyttes mest muligt til fælles bedste og med færrest mulige samfundsomkostninger.

Søfartens styrke ligger i de tunge og større transporter over længere afstande. Men det er vurderingen, også hos EU-kommissionen og en lang række EU-lande, at der er gode muligheder og et stort ønske om at overflytte gods fra vej til sø. Mange vejtransporter er relativt korte, og det er selvfølgelig også nødvendigt med vejtransport til og fra havn. Det kan derfor være nødvendigt, at der fokuseres mere på mulighederne for at anvende søtransporten som alternativ ved de transporter, hvor det kan være naturligt.

I den forbindelse kan det undre, at der f.eks. gives tilladelser til specialtransporter ad landevejen mellem to havne, når man klart kunne undgå det ekstraordinære slid af infrastrukturen og store kødannelser på vejnettet, såfremt transporten skete ad søvejen. Det er oplyst, at der i Tyskland alene gives tilladelse til specialtransporter, hvor der ikke er noget reelt alternativ. Det vil f.eks. sige til eller fra nærmeste havn.

Det er afgørende, at en eventuel indførsel af modulvogntog ikke begrænses til meget snævre geografiske områder, hvorved mulighederne for intermodalitet hæmmes. Det er vurderingen, at en for snæver adgang til at benytte modulvogntog vil reducere mængden af gods, der transporteres ad søvejen med færger eller fragtskibe både mellem danske havne og til havne i udlandet. Når modulvogntogene kun får adgang til et fåtal af de danske havne vil det normale multimodale samspil mellem landevejs- og søtransport ikke længere være til stede. Det vil betyde øget trafik på vejnettet og færre søtransporter, fordi en stor del af de multimodale transporter starter og slutter med landevejstransport.

Med venlig hilsen
 på vegne af
 Danske Havne
 Danmarks Skibsmæglerforening
 Rederiforeningen for mindre Skibe
 Bilfærgernes Rederiforening


 Michael Wengel-Nielsen