

Jyllands Korridoren – porten til Europa

- facts, visioner, udfordringer og udviklingsmuligheder

UdviklingsRåd Sønderjylland (URS) er et offentligt-privat partnerskab, der arbejder for at skabe vækst og udvikling i landsdelen. God og sammenhængende infrastruktur hænger stærkt sammen med økonomisk vækst – også i Sønderjylland. Læs mere om URS på www.soenderjylland.dk

Danmarks trafik og infrastruktur 2030

Transportarbejdet vokser i disse år betydeligt, det er en naturlig konsekvens af globaliseringen, øget international samhandel, øget velstand samt ikke mindst centralisering og koncentration, som begge betyder øget afstand til arbejde og til indkøb og service.

I 2030 må det forventes, at disse udviklingstendenser vil have forandret Danmark.

Det er vigtigt, at den langsigtede transportpolitik udvikles i dette perspektiv. Den fortsatte vækst og velfærd skal først og fremmest sikres gennem fastholdelse af Danmark som et konkurrencedygtigt samfund i en stadig mere global økonomi. Sønderjylland er i dag Danmarks mest betydende port til Europa, væsentlige dele af lastbiltrafikken og gods med tog passerer gennem regionen.

Også når det gælder persontrafik har regionen en vigtig rolle som ”port til Europa”.

Både gods- og persontrafik over grænsen i Sønderjylland er i vækst.

Samspillet med Nordtyskland og Hamborg som en vigtig global ”drejeskive” har allerede i dag stor betydning for Danmarks adgang til det globale marked. Et samspil som er i udvikling.

I et tidsperspektiv 2030, må forventningen være, at samspillet med Nordtyskland og Hamborg vil få stadig større betydning for udvikling af Danmarks transport og infrastruktur.

Jyllands Korridoren – porten til Europa

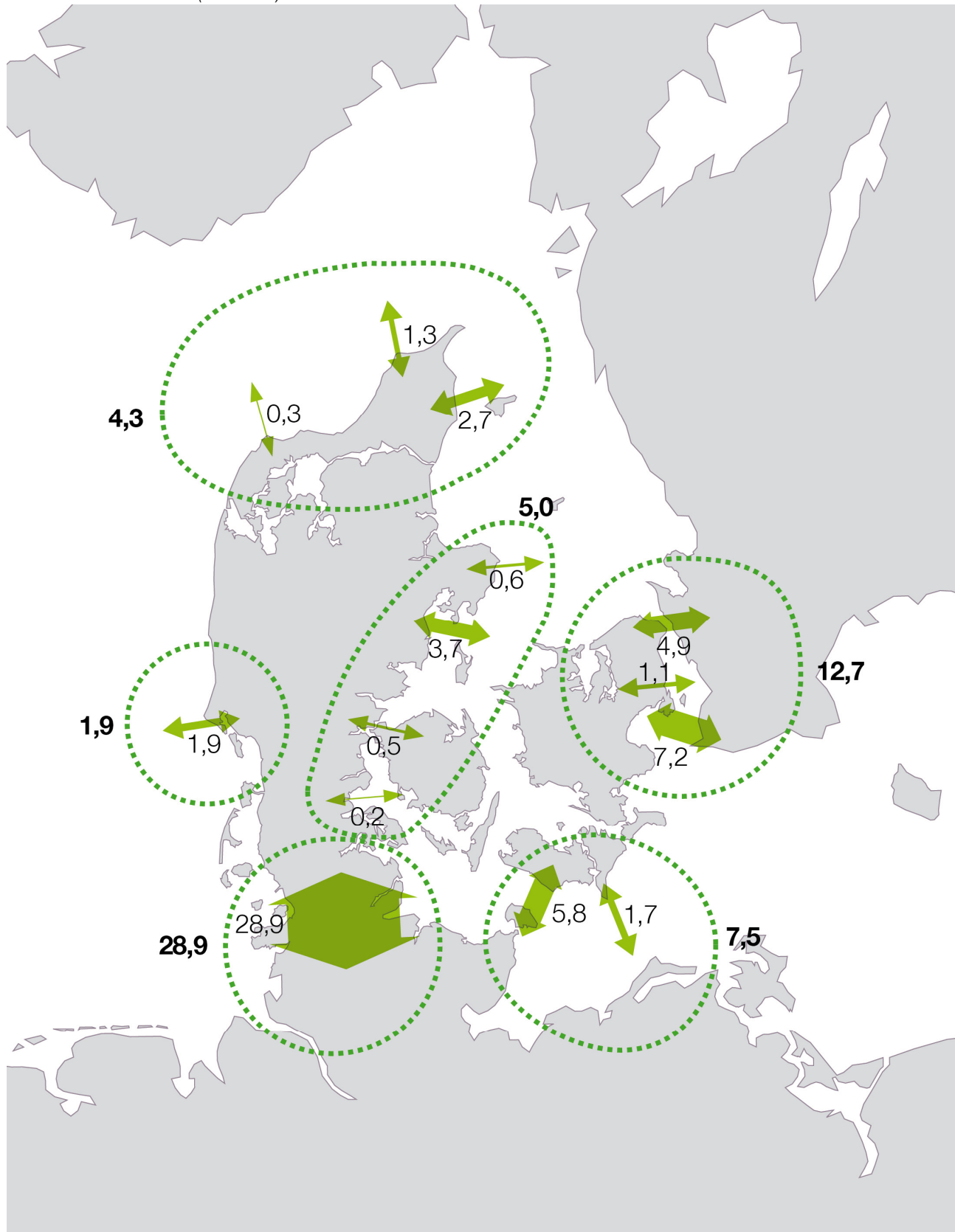
I dette notat, er udviklingen af Danmarks transport og infrastruktur belyst med udgangspunkt i Jyllands Korridoren. Udgangspunkt er at Jyllands Korridoren er et stadigt vigtigere ”brohoved” i et Europa og en Verden, som bliver mere international og global. Udviklingen af transportsektoren og infrastrukturen skal ses i dette perspektiv.

I ”5 facts baserede opslag”, er udviklingen af transport og infrastruktur belyst i et internationalt perspektiv. Fokus er ”Danmarks porte”. Temaerne for de 5 opslag er:

1. Godstransport med lastbil, tog og ro-ro / containerskibe til og fra Danmark.
2. Persontrafik – grænseoverskridende trafik, befolkning, turisme og erhvervsPendling
3. Persontrafik med tog – fokus på forbindelser til og fra udlandet (højhastighedstog i Europa)
4. Havnene i regionen – havnene i Nordtyskland er medtaget, fordi der er et aktivt samspil mellem de danske og de nordtyske havne i dag,
5. Logistikregioner – samspillet med de globale containerhavne

Kort 1. Godstransport med Lastbil (incl. færge), tog, ro-ro (løstrailerne med skib) og containere til og fra Danmark. Tabellen indeholder således alene de godsformer med skib, som er "containeriseret", den samlede skibstransport til og fra Danmark er med på kort 4

Hovedtal mio. tons 2006 (se tabel 1)



Tema I:

Godstransport med lastbil, tog og ro-ro / containerskibe til og fra Danmark.

Der er væsentlig sammenhæng mellem transport af gods med lastbil, med tog, løstrailere og containere. F.eks. vil en transport af en løstrailer med skib fra Danmark til England erstatte en tilsvarende transport ad landevejen og færge eller tunnel over Den Engelske Kanal. Derfor har vi valgt at sammenstille den samlede transport til og fra Danmark med disse transportmidler under et i kort I. I tabel I er mængderne fordelt på de enkelte havne, grænseovergange mm. og på transportmidler.

I 2006 var den samlede godsmængde til og fra Danmark med disse transportmidler 60 mio. tons.

40 mio. tons blev transporteret ind og ud via Jylland-Fyn, medens ca. 20 mio. tons blev transporteret via Sjælland. Landgrænsen i Sønderjylland tegnede sig for 28,9 mio. tons, eller ca. halvdelen af de samlede mængder. Bemærk, at kort og tabellen også omfatter gods i transit via Danmark, enten med tog eller med lastbil. Lastbil på landevej eller via færge udgjorde i alt ca. 45 mio. tons af den samlede mængde.

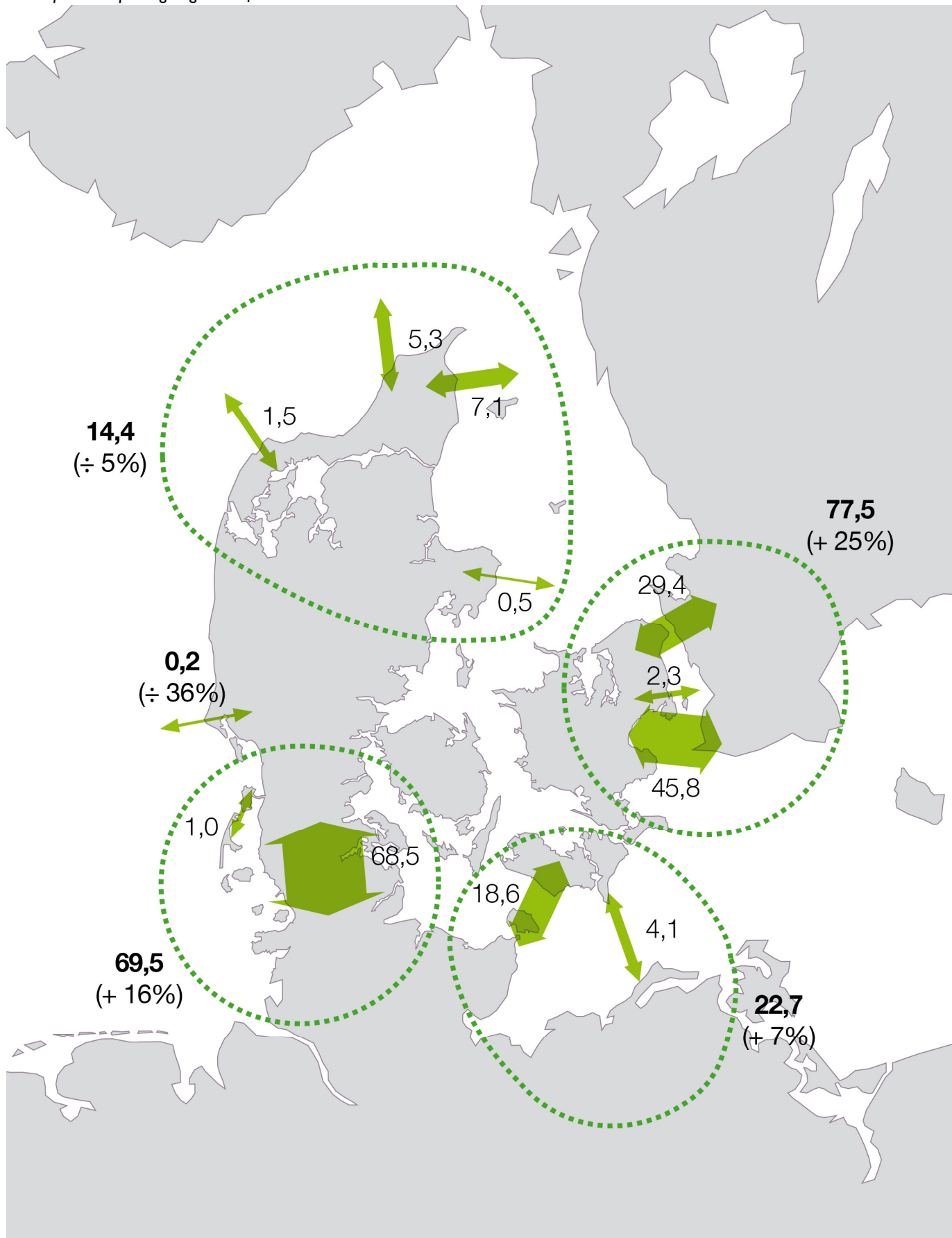
Tabellen indeholder ikke de øvrige godsmængder via havnene og med fly (dette udgør ca. 30 mio. tons. i 2006).

Danmarks Transport Forskning har i 2005 udarbejdet en fremskrivning af godstrafikken frem til 2025. Forventningen er, at Danmarks im- og eksport vil blive fordoblet, godstransport med lastbil eller i form af containere og løstrailere forventes at stige mest. Den største stigning vil ske i trafikken via landgrænsen i Sønderjylland.

Table I. Godstransport med lastbil, færge, tog, og containere og løstrailere med skib til og fra Danmark 2006. Mio. tons (se også kort I)

Mio. tons. 2006	Lastbil	Færge	Tog	Skib: cont.	Skib: ro-ro	I alt
Hanstholm	-	0,3	-	-	-	0,3
Hirtshals	-	1,3	-	-	-	1,3
Frederikshavn	-	2,7	-	-	-	2,7
Aalborg	-	-	-	0,3	-	0,3
Nordjylland i alt	-	4,3	-	0,3	-	4,6
Grenå	-	0,6	-	-	-	0,6
Århus	-	-	-	3,2	0,5	3,7
Fredericia	-	-	-	0,3	0,2	0,5
Aabenraa	-	-	-	-	0,2	0,2
Østjylland i alt	-	0,6	-	3,5	0,9	5,0
Landgrænsen	23,2	-	5,7	-	-	28,9
Esbjerg (Vestjylland)	-	-	-	0,2	1,7	1,9
Helsingør	-	4,4	-	-	-	4,4
Københavns havn	-	-	-	1,0	0,1	1,1
Øresundsbroen	3,5	-	3,7	-	-	7,2
Øresundsregionen i alt	3,5	4,4	3,7	1,0	0,1	12,7
Rødby	-	5,8	-	-	-	5,8
Gedser	-	1,7	-	-	-	1,7
Femern Bælt i alt	-	7,5	-	-	-	7,5
Vestdanmark i alt	23,2	4,9	5,7	4,0	2,6	40,4
Østdanmark i alt	3,5	11,9	3,7	1,0	0,1	20,2
Danmark i alt	26,7	16,8	9,4	5,0	2,7	60,6

Kort 2. Persontrafik til og fra Danmark med færger, tog og bil 2006, samt udviklingen fra 2002 til 2006. 1.000 personer pr. døgn og vækst fra 2002 til 2006 i %



Tema 2:

Persontrafik – grænseoverskridende trafik, befolkning, turisme og erhvervs pendling

Den internationale persontrafik er i vækst, det er både den globale trafik med fly og øget trafik hen over grænsen i nærområderne, f. eks. Inden for Øresundsregionen og mellem Sønderjylland og Nordtyskland. Region Syddanmark har sammen med Slesvig-Holsten og Hamborg 5,8 mio. indb. Til sammenligning er der 3,5 mio. indb. i Øresundsregionen

Kort 2 viser den samlede persontrafik til og fra Danmark pr. døgn med bil, tog og færge i 2006. Desuden er for de enkelte regioner vist væksten i persontrafikken fra 2002 til 2006. Grænserne til og fra Danmark passerer dagligt af ca. 180.000 personer svarende til ca. 67 mio. passager pr. år. Trafikken er i vækst. Fra 2002 til 2006 persontrafikken over grænserne vokset med 16 % eller knap 10 mio. passager.

Væksten har været størst i Sønderjylland (16 %) og over Øresund (25%). Hvor væksten i Sønderjylland er sket i form af øget biltrafik, er over halvdelen af væksten over Øresund sket med tog via Øresundsbroen.

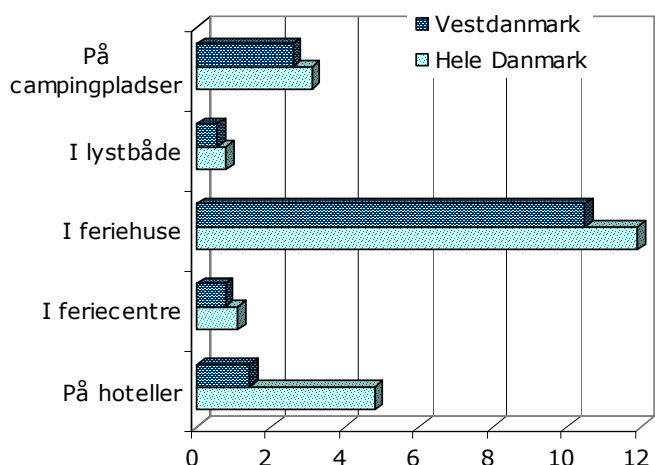
Kortet omfatter ikke international persontrafik med fly til og fra Danmark (se figur 2). Der var i 2006 i alt ca. 20 mio. passagerer til og fra Danmark med fly. I figur 2 er lufthavnene i Nordtyskland medtaget, dette skal ses i lyset af, at disse i stigende grad sammen med Billund Lufthavn anvendes af indbyggere i Region Syddanmark. Hamborg, Billund, Lübeck og Århus Lufthavne har 13,8 mio. passagerer pr år mod 19,9 mio. passagerer i Københavns Lufthavn

Der er også sket en vækst i grænsependlingen. Der er i dag ca. 15.000 personer bosiddende i Tyskland, som arbejder i Danmark. De fleste arbejder i Region Syddanmark. Pendlingen over Øresund er af samme størrelsesorden.

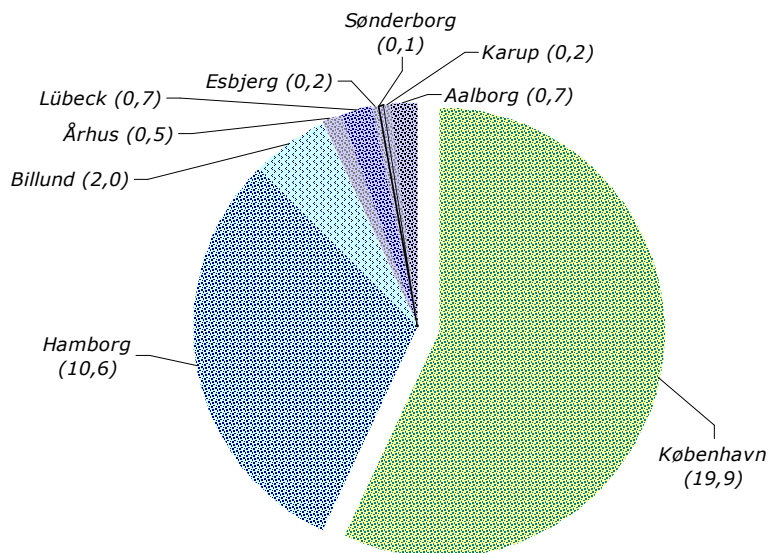
Turismeindustrien udgør et stadigt vigtigere indtægtsgrundlag for Danmark. Effektive transportforbindelser og god infrastruktur er vigtige rammebetingelser for udvikling af Danmark som turistland.

Figur 1 nedenfor viser det samlede antal overnatninger i 2006 af udenlandske gæster fordelt på hoteller, lystbåde, feriehuse, feriecentre og campingpladser. Desuden er antal af overnatningerne i Vestdanmark vist. I 2006 var der i alt 22 mio. overnatninger af udenlandske gæster i Danmark. 73 % heraf var i Vestdanmark. Feriehusene stod for ca. halvdelen af alle overnatninger.

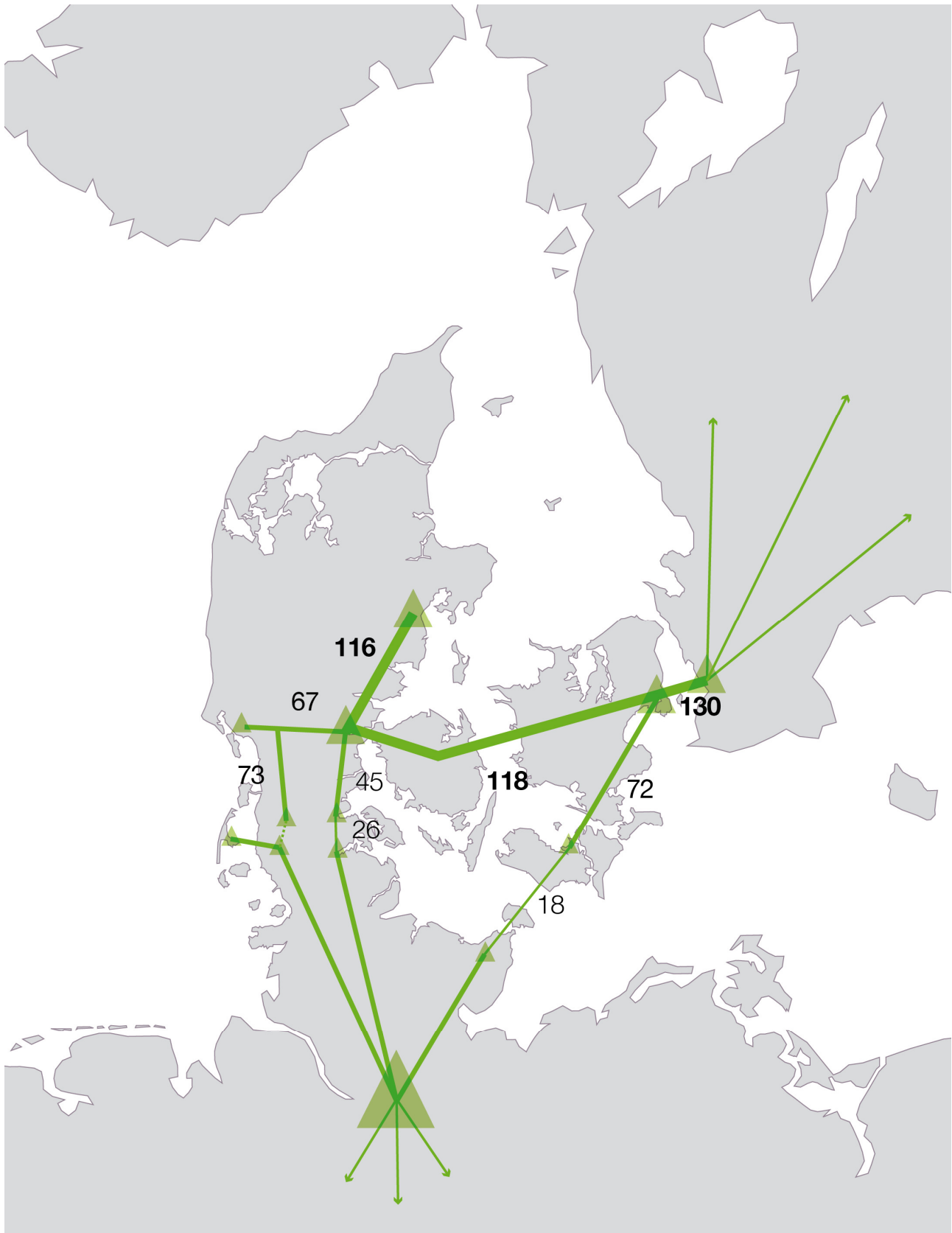
Figur 1. Mio. overnatninger i Danmark 2006 af udenlandske gæster, andel heraf i Vestdanmark



Figur 2. Antal (mio.) passagerer i lufthavne i Danmark og Nordtyskland 2005



Kort 3. Togtrafikken mellem landsdelene og til og fra Danmark. Kortet viser antal persontog pr . døgn på de viste strækninger. Desuden angiver tykkelsen af linien, hvor intensivt strækningen betjenes. Som det fremgår, er der en tæt togbetjening mellem Sjælland og Skåne og mellem København og Jylland/Fyn. Togbetjeningen mellem Danmark og Tyskland er mere sporadisk.



Tema 3:

Persontrafik med tog – fokus på forbindelser til og fra udlandet (højhastighedstog i Europa)

Vækst i international persontrafik kan ske med bil, fly eller tog. Nye broer, nye tog og udbygning af jernbanenettet, som muliggør højere rejsehastigheder, har samlet betydet, at togtransport over mellemlange distancer er vokset.

I Danmark har indførelsen af IC3 togsæt og åbningen af den faste forbindelse over Store Bælt betydet, at togtrafikken mellem landsdelene er steget. I 2006 var der 7,9 mio. passagerer med tog over Store Bælt. Fra 2002 til 2006 er denne trafik vokset med 10 %.

Over Øresundsbroen var der også 7,9 mio. togpassagerer i 2006, her er antal togpassagerer vokset med 67 % siden 2002.

Udviklingen af togtrafikken er i Danmark især sket mellem Øst- og Vestdanmark og over Øresund. Dette illustreres af kort 3, som viser antal passagertog pr. døgn på udvalgte strækninger. Der var i 2006 130 passagertog pr. døgn mellem København og Malmø, og 118 passagertog pr. døgn over Storebælt.

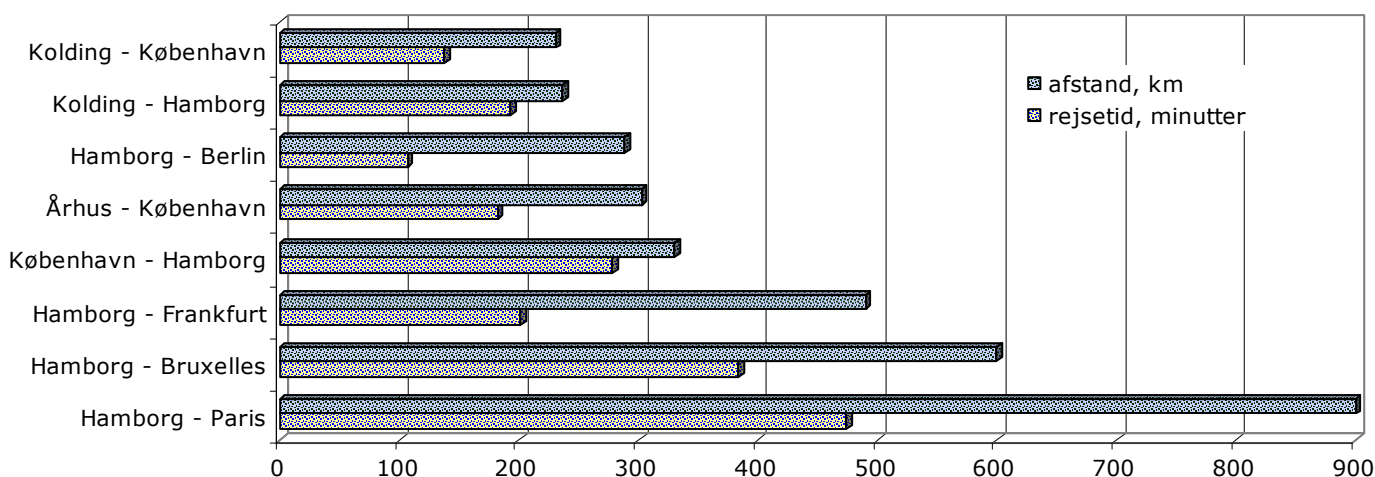
Togtrafikken fra Kolding til Tinglev var mere beskednen, her var der 45 tog pr. døgn, og mellem Tinglev og Padborg, dvs. i retning mod Tyskland var der 26 tog pr. døgn.

I Sønderjylland er dele af hovedstrækningen mellem Kolding og grænsen enkeltsporet. Det er strækningerne: Vamdrup – Vojens og Tinglev – Padborg. Siden åbningen af den faste togforbindelse over Store Bælt i 1997 er alle godstog til og fra Tyskland kørt via Sønderjylland. Væksten i godstogene har været medvirkende til, at der i dag er kapacitetsproblemer på strækningen.

Figur 3 viser rejsetid og afstand mellem en række byer i Danmark og Tyskland. Som det fremgår:

- Er rejsetiden med tog fra Kolding til København en time kortere end fra Kolding til Hamborg (samme afstand).
- Er man først er i Hamborg, så er der korte rejsetider til andre europæiske storbyer – dvs. Hamborg er et vigtigt knudepunkt, men forbindelserne hertil fra Vestdanmark er ikke prioriterede.

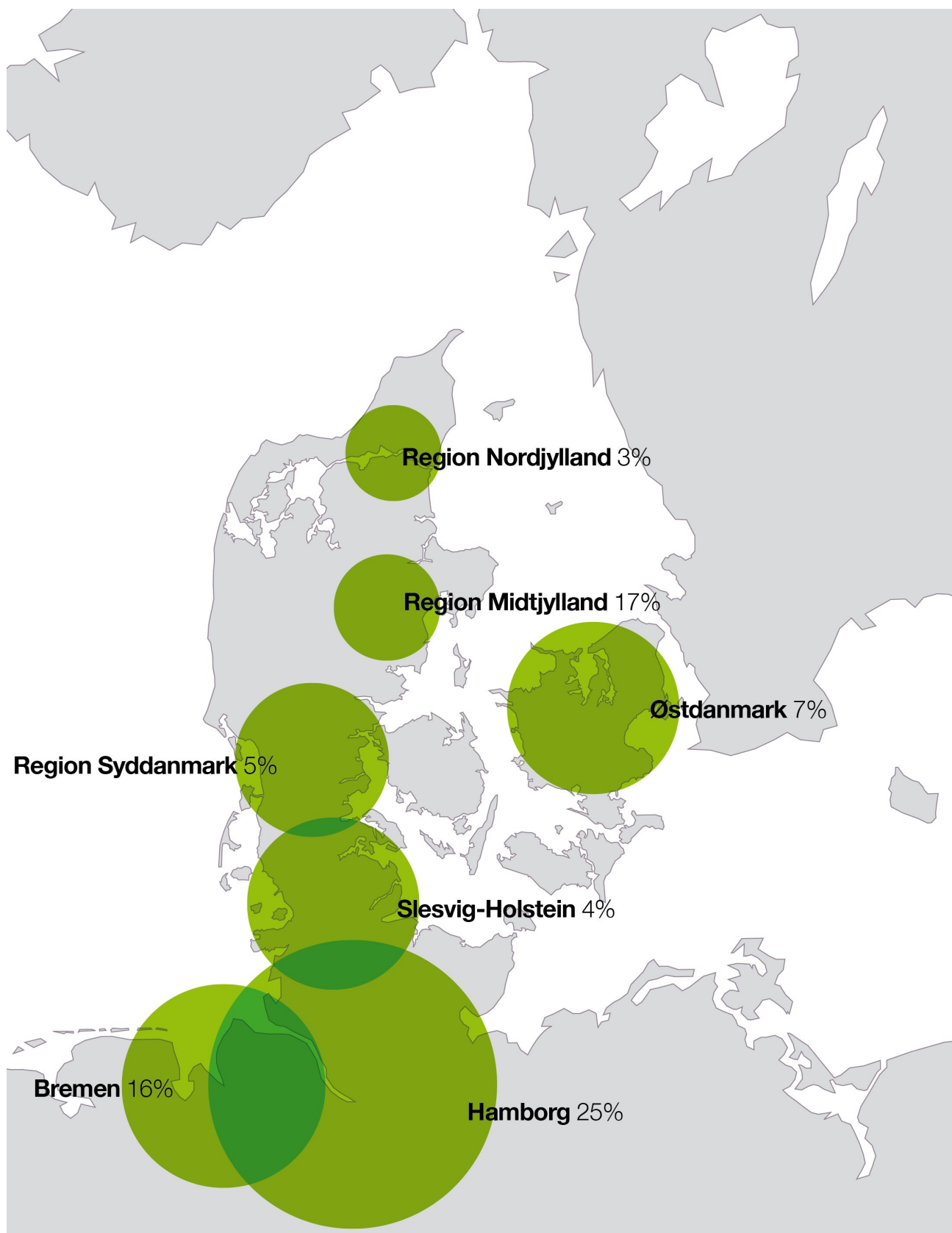
Figur 3. Togrejser mellem byer. Rejsetid og afstand (hurtigste forbindelse)



Kort 4. Godsomsætningen via regionens havne.

Kortet viser den samlede godstransport via havnene i Region Nordjylland, Region Midtjylland, Region Syddanmark, Slesvig Holstein, Hamborg, Bremen og Østdanmark.

Cirklerne angiver omsætning i mio. tons 2005, desuden er der for hver cirkel i % angivet væksten i godsomsætning fra 2002 til 2005



Tema 4:

Havnene i regionen – vi har medtaget havnene i Nordtyskland, fordi der er et aktivt samspil mellem de danske og de nordtyske havne i dag,

Godstransport via havnene er i vækst. Region Syddanmark er en væsentlig region, når det gælder godsomsætning via havne: Ca. 30 % af den samlede godsomsætning over danske havne sker via havne i Region Syddanmark.

Der er et betydeligt samspil mellem havnene i Region Syddanmark og havnene nord og syd for regionen.

Kort 4 viser den samlede godsomsætning via havnene i de tre vestdanske regioner samt i Slesvig – Holsten, Hamborg, Bremen og Østdanmark. Tabel 2 indeholder talgrundlaget for kortet.

Godsomsætningen via havnene er i vækst. Fra 2002 til 2005 er godsomsætningen via havnene i Vestdanmark vokset med godt 5 mio. tons. eller ca. 9 %.

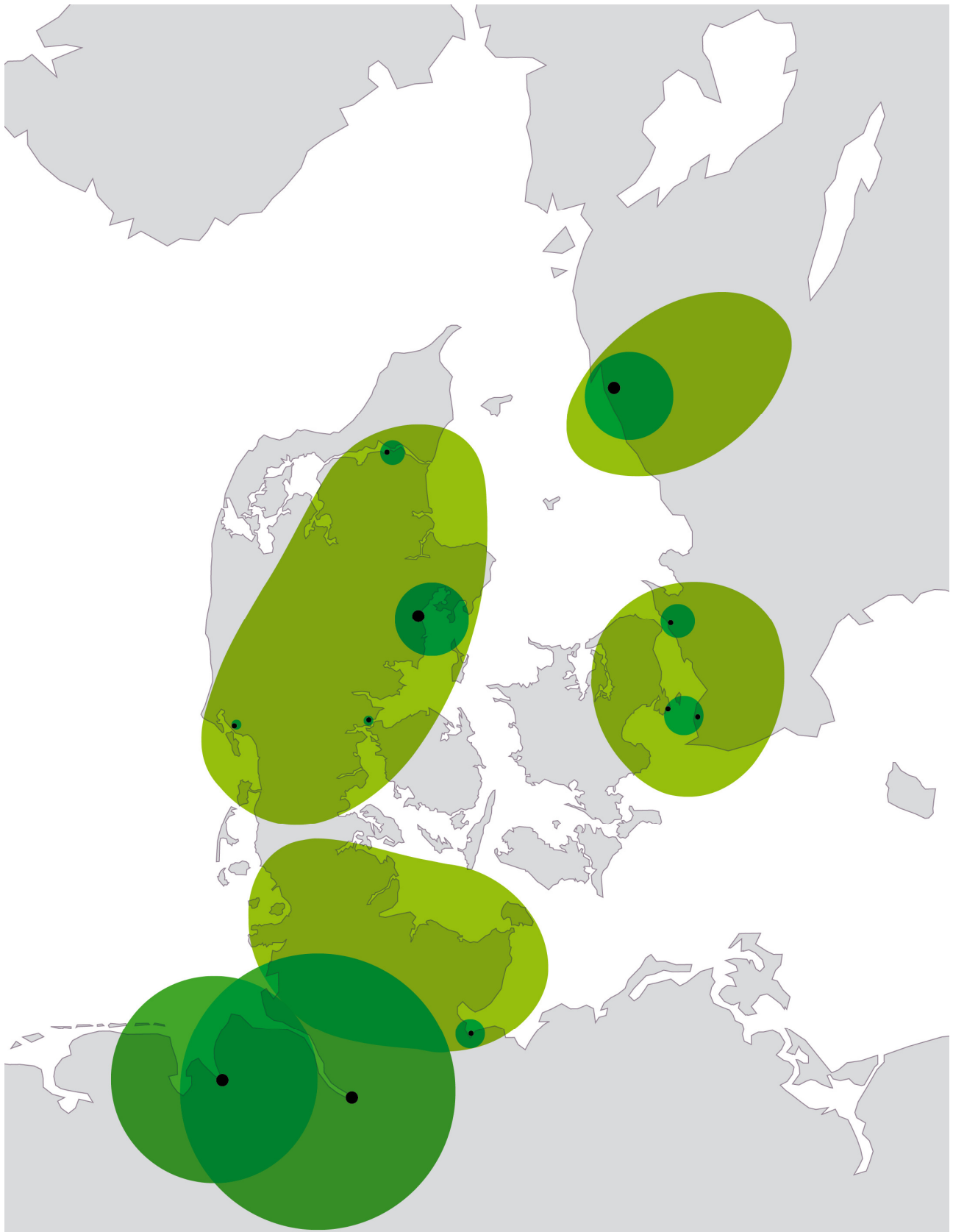
Som det fremgår har væksten i Hamborg og Bremen været endnu større. Godsomsætningen via de to havne er vokset med næsten 30 mio. tons fra 2002 til 2005.

Tabel 2. Godsomsætningen over regionens havne (national og internationalt gods) 2005, samt udviklingen fra 2002 til 2005

	Omsætning 05		Udvikling 02 - 05	
	Mio. tons 05	Pct.	Mio. tons	
<i>Region Nordjylland</i>	12,0	3%	2,0	
<i>Region Midtjylland</i>	14,7	17%	2,1	
<i>Region Syddanmark</i>	30,8	5%	1,3	
Vestdanmark i alt	57,5	9%	5,4	
Østdanmark	38,5	7%	2,7	
Slesvig-Holsten	39,1	4%	1,5	
Hamborg	108,3	25%	21,5	
Bremen	54,2	16%	7,7	

Kort 5. Logistikregioner og samspil med de globale containerhavne.

Kortet viser konturerne af nogle sammenhængende logistikregioner (lysegrøn) samt omsætningen i 2005 i regionens containerhavne (mørkegrøn)



Tema 5:

Logistikregioner – samspillet med de globale containerhavne

Logistik og transport af gods får stadig stigende betydning for regionernes konkurrenceevne. Der er således stigende fokus på udvikling af logistik og transport som en samlet rammebetingelse for vækst og udvikling i regionerne. Det er samtidig en stigende erkendelse, at logistikregionerne skal ses i et globalt perspektiv. De globale containerhavne får stadig større betydning for effektiv adgang til verdensmarkedet. Også lufthavnene og organisering af de globale air-cargo systemer er af betydning for global konkurrenceevne. Dette understreges f.eks. af, at målt i værdi tegner luftfragt sig i dag for 25 % af EU's samhandel med resten af Verden.

Vestdanmark udgør en samlet logistikregion – med en række knudepunkter inden for regionen. Knudepunkterne er kendetegnet ved en specialisering, f.eks. er sker der en stigende koncentration af national distribution og konsolidering af internationalt stykgods i regionen fra Århus til Kolding. Padborgs rolle for Danmarks im- og eksport af køl- og frysevarer er et andet eksempel på specialisering inden for regionen.

Udviklingspotentialet inden for transport og logistik illustreres bl.a. af de mange nye distributionscentre, der etableres af regionens transport og logistikvirksomheder, og af regionens industri- og handelsvirksomheder.

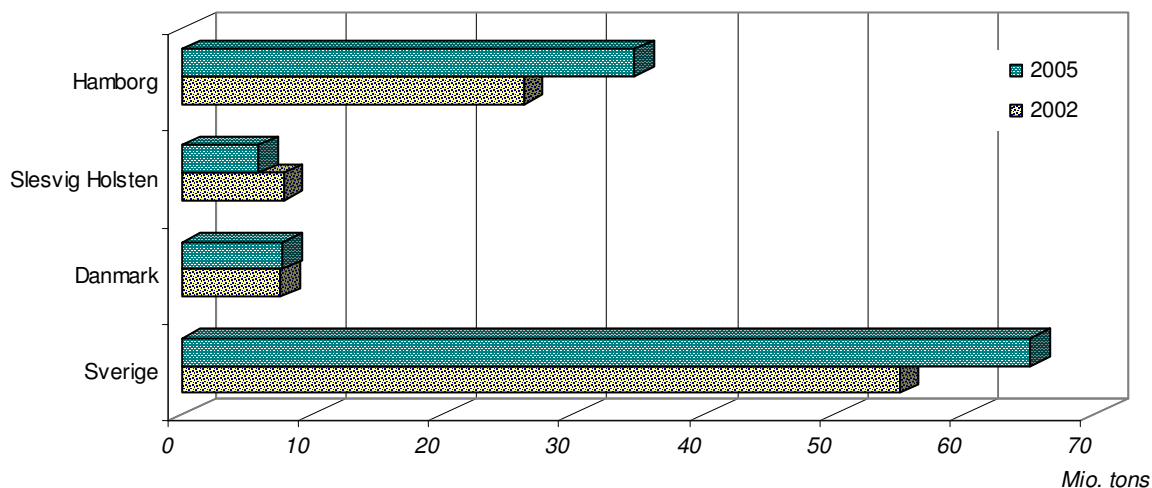
De globale containerhavne spiller en stadig vigtigere rolle for international samhandel. Hamborg og Bremen havne er de vigtigste knudepunkter set fra Danmark og Skandinavien. Containeromsætningen over Hamborg havn var i 2005 godt 8 mio. TEU (TEU er en omregningsfaktor, 1 TEU svarer til en 20 fods container) og over Bremerhaven 4,4 mio. TEU.

Forventningen er, at containeromsætningen i Hamborg Havn vil være fordoblet inden 2015. I Bremerhaven forventes en vækst på 50% i samme periode. Dette vil presse baglandet og skabe behov for nye trafikløsninger: vækst i de øvrige containerhavne, f.eks. Århus, samt øget anvendelse af banetransport. Allerede i dag tegner tog og skib sig for hver 1/3 af containertransporterne til og fra Hamborg Havn.

Figur 4 viser godsomsætningen med bane i Danmark, Sverige, Slesvig – Holsten og Hamborg i 2002 og 2006.

Godstransport med bane er i vækst i Sverige og i Hamborg, ikke i Danmark. Utilstrækkelige rammebetingelser er i dag en væsentlig barriere for udvikling af godstransport med bane i Danmark. I Region Syddanmark er de væsentligste problemer: manglende dobbeltspor i Sønderjylland, og kombiterminalerne i regionen (særligt Taulov) er forældede, urentable og sidst men ikke mindst for små allerede i forhold til den nuværende trafik

Figur 4. Godstransport med bane i Danmark sammenholdt med Sverige, Slesvig-Holsten og Hamborg. Mio. tons 2002 og 2005



Bilag 1:

Data grundlaget for kort 2

Persontrafikken til og fra Danmark med bil, færge og tog 2006. Antal personer pr. døgn.

ÅDT 1000	A. Passagerer med færge	B. Passagerer i tog på bro eller landgrænse	C. Biler på bro eller over landgrænse	D. Personer i bil (beregnet af C. 1,54 personer/bil)	Personer i alt (A+B+D)	Udv. 02 - 06	
Hanstholm	1,5				1,5	104%	
Hirtshals	5,3				5,3	10%	
Frederikshavn	7,1				7,1	-22%	
Grenå	0,5				0,5	-11%	
Jylland - Norge / Sverige i alt	14,4				14,4	8%	-5%
Frøslev			18,2	28,0	28,0	47%	
Kruså			12,9	19,9	19,9	0%	
Sæd			5,0	7,7	7,7	6%	
Havneby	1,0				1,0	-11%	
Tog via landgrænsen		0,6			0,6	17%	
Øvrige overgange 1)			8,0	12,3	12,3		
Jylland - Tyskland i alt	1,0	0,6	44,1	67,9	69,5	38%	16%
Esbjerg		0,2			0,2	-36%	
Jylland - England		0,2			0,2	0,1%	-36%
Helsingør	29,4				29,4	-8%	
Øresundsbroen - bil			15,7	24,2	24,2	64%	
Øresundsbroen - tog		21,6			21,6	67%	
København - Polen	0,3				0,3	-19%	
København - Norge	2,0				2,0	-5%	
Øresundsregionen i alt	31,7	21,6	15,7	24,2	77,5	42%	25%
Gedser	4,1				4,1	23%	
Rødby	18,6				18,6	4%	
Femern Bælt i alt	22,7				22,7	12%	7%
Danmark i alt	69,8	22,4	59,8	92,1	184,3	100%	16%

Kilder:

Notatet er udarbejdet til UdviklingsRåd Sønderjylland af Lars Dagnæs, Institut for Transportstudier
Kort: Mio Schrøder, World Lab Architecture (WLA)

Data er hentet fra:

- Danmarks Statistiks databank, www.dst.dk
- ITD konjunkturindeks, www.itd.dk
- Nordisk Transportpolitisk Netværk, NTN, "Transportstatistik 2006 – NTN Korridoren", www.ntn.dk
- DSBs og Deutsche Bahns hjemmesider: www.dsb.dk og www.bahn.de
- Hjemmesider for havnene: Lübeck, Hamborg og Bremerhaven