

Kære medlem af Folketingets Trafikudvalg,

Først og fremmest ønskes du et rigtigt godt nytår fra os i Danske Havne.

Infrastrukturkommissionen offentliggør i denne uge sine længe ventede anbefalinger, og der bliver selvfølgelig stor opmærksomhed om sagen.

Danske Havnes direktør, Hans Berthelsen, er medlem af Infrastrukturkommissionen, så vi har haft en god mulighed for at følge arbejdet på nærmeste hold. Vi vil derfor også gerne videregive dig de pointer i Kommissionens rapport, som vi håber, at du og partier vil arbejde videre med.

Kommissionen kommer med væsentlige nye idéer og måder at tænke på inden for dansk infrastrukturpolitik, bl.a. ved at skifte fokus fra strækninger til netværk. Med inspiration fra Holland peger kommissionen på, at hvis vi udbygger infrastrukturen som et netværk, kan forskellige korridorer og transportformer aflaste og supplere hinanden.

Danske Havnes transportpolitiske vision om havne som et netværk af transportcentre langs den Blå Motorvej passer fint ind i netværkstanken.

Vi vil også gerne henlede din opmærksomhed på en af rapportens seks overordnede indsatsområder, som er, at adgangen til Danmarks Porte, dvs. havne og andre knudepunkter, klart bør forbedres. Det er ifølge kommissionen helt afgørende for, at Danmark kan høste fordelene af den globale udvikling og af et effektivt samspil mellem transportformerne.

Ved at satse mere på havne og søfart - "den Blå Motorvej" - kan en del af fremtidens udfordringer løses. Gennem målrettede investeringer kan godstransporten effektiviseres og motorvejene aflastes. Desuden reduceres CO₂-udslippet betydeligt.

Infrastrukturkommissionen har kun i begrænset omfang behandlet klima og miljøeffekt ved transport, og det er heller ikke en del af kommissoriet. Flere tidligere undersøgelser peger dog entydigt på søtransport som den mest miljø-

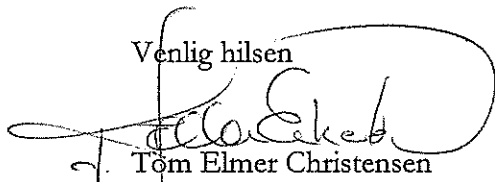
venlige form for godstransport. Det håber vi også vil stå klart, når Regeringens godstransportsstrategi senere på året bliver offentliggjort. Tal fra det Europæiske Miljøagentur viser, at søfart i gennemsnit udleder 9 gange mindre CO2 pr. ton gods transporteret én kilometer end lastbiltransport.¹ Det havde vi gerne set, at Infrastrukturkommissionen også havde fået mandat til at forholde sig til. Tingene hænger sammen i dag.

Alene det nationale gods, der i dag transporteres med skib i Danmark, erstatter mere end 1 million lastbiler om året, der ellers skulle køre over længere afstande. 75 % af Danmarks udenrigshandel transporteres med skib. Til sammenligning går ca. 21 % af udenrigshandlen med lastbil og ca. 3 % med jernbane. Havnene må derfor i høj grad siges at være Danmarks porte. Og derfor hilser vi det velkomment, at havne nu eksplicit er blevet nævnt som et indsatsområde i rapporten.

Havnene udgør et netværk af transportcentre langs den blå motorvej. Skal det udnyttes til samfundets bedste, skal landets og havets motorveje bindes bedre sammen, så der kan skabes et bedre netværk end i dag. Derfor er der behov for penge på finansloven til investeringer i tilpasset infrastruktur til og fra havnene (se vedlagte liste over 18 af de største havnes behov på henholdsvis vej- og baneområdet).

- ./. Vi håber, at du finder ovennævnte såvel som vedlagte liste interessant og brugbar for det videre arbejde, og vil gerne vende tilbage senere for en uddybende snak herom.

Venlig hilsen



Tom Elmer Christensen
Sekretariatschef
Danske Havne

¹ Tal fra Det Europæiske Miljøagentur – se http://themes.eea.europa.eu/Sectors_and_activities/transport/indicators/technology/TERM27%2C2003.09

NOTAT OM INFRASTRUKTUR I DANSKE HAVNES BAGLAND

Danske Havnes ønsker til investeringer i infrastruktur i havnes bagland – i lyset af Infrastrukturkommissionens rapport.

Infrastrukturkommissionen har i sin rapport valgt Danmarks Porte – herunder især havnene – som en væsentlig prioritet for den danske infrastruktur. Begrundelse er, at de transporterede godsmængder ventes fordoblet inden 2030. Antallet af trailere og containere, der går via havnene, forventes at blive mangedoblet. Det er derfor nødvendigt, at havets og landets motorveje kobles bedre sammen.

I forhold til landets størrelse har Danmark mange havne. Det er en styrke. Mange havne giver både fleksibilitet og forsyningssikkerhed. Det er imidlertid klart, at staten ikke kan støtte udbygningen af infrastrukturen til alle 120 erhvervshavne i Danmark. Men mindre kan også gøre det.

Danske Havne har i det følgende søgt at beskrive atten store og mellemstore havnes behov for og ønsker til investeringer i baglandsinfrastruktur.

Ønskerne er delt op i investeringer i henholdsvis vej og bane, og indeholder de nyest tilgængelige beregninger og overslag på priser for projekterne. Alle priser er i kroner. Listerne er ikke prioriterede, men rangordnede efter havnenes andel af den samlede, nationale godsomsætning i 2005 og 2006. I forhold til investeringer bør der også betænkes andre forhold såsom havnenes funktioner i et netværk af godsknudepunkter, national og international færge- og linjetrafik, mulighed for at kombinere godstransport på både skib, lastbil og tog.

Opgraderinger eller anlæg af infrastruktur til en havn gavner også anden lokal trafik end den direkte havnerelaterede, erhvervslivet i omkringliggende kommuner og samfundet generelt gennem en aflastning af motorveje og mindre miljøpåvirkning. Investeringer i infrastruktur til og fra havnene er derfor såvel en kommunal som en national opgave.



Ønsker til investeringer i vejforbindelser til havne:

- **Fredericia Havn** (ADP A/S) Udvidelse af indfaldsveje. Pris:100.000.000 (anslået)
- **Århus Havn** Tunnel under Marselis Boulevard. Pris: 1.600.000.000 (beregnet)
- **Københavns Havn** Tunnel under Svanemøllen. Pris: 4.800.000.000 (beregnet)
- **Esbjerg Havn** Udbygning af de manglende fire km. af E20 til havnen. Pris: 105.000.000 (beregnet)
- **Kalundborg Havn** Opgradering af hovedvej 23 – evt. som motortrafikvej direkte til havnen. Pris: 1.100.000.000 (beregnet)
- **Frederikshavn Havn** Etablering af rundkørsel og svingbaner ved til- og frakørsel til havnen. Pris: 5.000.000 (anslået)
- **Aalborg Havn** Ny adgangsvej fra motorvej til Østhavn. Udvidelse af motorvejsrampe. Pris: 30.000.000 (anslået)
- **Odense Havn** Ny bro på Ring 2 over kanalen til Odense indre Havn. Pris: 400.000.000 (anslået)
- **Aabenraa Havn** Justeringer af rundkørsler og vejkryds til fremkommelighed for særtransporter, modulvogntog, m.m. Pris: 2.000.000 (anslået)
- **Køge Havn** Udvidelse af Værftsvej til Køges nye Nordhavn, reovering af bro samt udvidelse af rundkørsel. Pris: 33.000.000 (anslået)
- **Rønne Havn** Færdiggørelse af omfartsvej. Pris: 15.000.000 (anslået)
- **Randers Havn** Forbedring af adgangsvej til Sydhavnen. Pris: 50.000.000 (anslået)
- **Thyborøn Havn** Bedre tilkørselsforhold og sving. Pris: 6.000.000 (anslået)
- **Grenå Havn** Ny omfartsvej nord om byen til havnen. Pris: 30.000.000 (beregnet)
- **Kolding Havn** Kapacitetsfremmende initiativer (svingbaner) på visse indfaldsveje. Pris: 3.000.000 (anslået)
- **Nyborg Havn** (ADP A/S) Forlængelse af motorvejsramper. Pris:10.000.000 (anslået)
- **Hanstholm Havn** Hhv. justeringer af rundkørsler og vejkryds, en udvidelse af Aggersundsbroens kapacitet, samt omfartsveje på hovedvej 29. Pris for justeringer: 2.000.000 (anslået) – øvrige ej beregnet

Ønsker til investeringer i jernbane til havne:

- **Fredericia Havn** (ADP A/S) Baneopgradering fra havn til kombiterminal i Taulov (port-dry port). Pris: 200.000.000 (anslået)
- **Københavns Havn** Udvidet kapacitet Østerport-Kbh. H. samt bedre kobling fra havn til Østerport. Pris: Ej beregnet
- **Esbjerg Havn** Ny godsterminal og nyt spor syd om byen. Pris: 170.000.000 (beregnet)
- **Aalborg Havn** Anlæg af sydvendt kobling til hovedspor. Renovering af stamspor. Pris: 31.000.000 (beregnet)

- **Hirtshals Havn** Parallelt spor til hovedsporet med en standardlængde på 700 meter. Pris: 25.000.000 (beregnet)
- **Køge Havn** Anlæg spor Køge-Ringsted og kombiterminal v. Køge. Pris ej beregnet.
- **Thyborøn Havn** Renovering af nedslidte spor. Pris: ej beregnet
- **Grenå Havn** Renovering af nedslidte spor. Pris: ej beregnet
- **Nyborg Havn (ADP A/S)** Anlæg af spor fra havn til hovedspor (ca. 800 meter). Pris: 25.000.000 (anslået)