

Infrastruktur & erhvervsliv i Nordjylland



Limfjorden deler

Erhvervene i hele den nordlige del af regionen – Vendsyssel, Han Herred og Thy – er afhængige af forbindelserne på tværs af Limfjorden for at være i kontakt med arbejdskraft og afsætningsmuligheder.

Timemodellen for landsdelstrafikken, som er en del af Regeringens plan vil styrke persontrafikken med tog syd ud af Aalborg. Visionerne for den sporbundne trafik på tværs af og nord for Limfjorden er derimod mindre klare.

Banetrafikken kan spille en vigtig rolle i pendlingen, hvis forudsætningerne herfor skabes. Det handler om at tilvejebringe et tilbud, som tilgodeser de behov de rejsende har. Dette gælder også nord for Limfjorden og ses bl.a. ved den succes som Nordjyske Jernbaner har oplevet.

Tilsvarende er der et potentiale for godstrafik ad bane, hvis rammebetingelserne herfor tilvejebringes. I Aalborg er der investeret i forbedringer af godssporet til Østhavnen, og tilsvarende er havnene i Vendsyssel klar til at tage denne udfordring op.

Limfjordskrydsningen for biltrafikken karakteriseret ved, at alternativerne til Limfjordstunnelen er få og enten indebærer en stor omvejskørsel eller resulterer i alvorlige gener for bymiljøet i Aalborg.

Erhvervstrafikken har vanskeligt ved at imødegå de gener i Limfjordstunnelen, som mindre hændelser, uheld, reparationsarbejder mv. afstedkommer. Den stigende trafik øger disse gener markant.

Dette svækker muligheden for at realisere den regionale strategi – "Vækst og Balance". Det påvirker pendlingen mod Aalborg, som er dynamoen i regionens vækst, og det betyder også, at grundlaget for havnenes og turisterhvervenes fortsatte udvikling som afhænger af kontakten til "kontinentet", bliver usikkert.

Infrastrukturkommissionens betænkning nævner, at ITS kan forbedre udnyttelsen af vejene med 5-10%.

Det er positivt, at det af Regeringens plan fremgår, at Limfjordskrydsningen ved Aalborg er et af anvendelsesområderne for ITS løsninger. Det er også positivt, at der planlægges en udbygning af E45 nord for Limfjordstunnelen.

Imidlertid vil anvendelse af ITS på E45 vil med de forventninger om effekter der knytter sig hertil vil ikke være en langsigtet løsning, når man tager i betragtning, at trafikvæksten i Limfjordstunnelen siden 1980 har været 3,2% om året. Den planlagte udbygning vil heller ikke løse fletteproblemerne i Limfjordstunnelen.

Den manglende afklaring af en langsigtet løsning for trafikken på tværs af Limfjorden bliver derved en nøgleproblemstilling for den erhvervsmæssige udvikling i regionen. Dette uddybes i det følgende.

Pres på en af regionens erhvervsmæssige styrker

En undersøgelse gennemført for DI i maj 2008 viser, at 67% af de adspurgte virksomheder peger på infrastruktur som et afgørende element for virksomhedslokalisering.

I disse år sker der en betydelig centralisering af virksomheder. Mange virksomheder har overvejelser om lokalisering af produktions- og servicefaciliteter inden for landets (eller regionens) grænser. Spørgsmålet er, hvor en virksomhed skal lokalisere sig for at drive en rationel produktion af serviceydelser eller produktion. Konsekvensen er f.eks. en koncentration af store virksomheder omkring de store byområder og trafikale knudepunkter. Den udvikling er tydelig omkring hovedstadsområdet, Århus og Trekantsområdet.

Nordjylland er hjemsted for en betydelig mængde industrier, hvor trafikforbindelser er afgørende for arbejdspladsernes eksistens.

Fødevarerektoren er et eksempel på en industri, som er stærkt afhængig af særlige logistikløsninger, både af hensyn til dyrevelfærd (transporttid) og af hensyn til opretholdelse af en høj varekvalitet.

Undersøgelsen "Transportlogistiske udfordringer for fødevarer virksomheder i Vestdanmark" (Leif Gjesing Hansen og Hans Henrik Winther Johannsen, 2007) påpeger, at fødevarertransporter i stigende grad skal ramme snævre tidsvinduer hos modtageren. Mislykkes dette kan det resultere i tab.

Kapacitetsproblemer ved Limfjorden risikerer dermed at true erhvervsgrene, som er blandt Nordjyllands erhvervsmæssige styrkepositioner.



Virkninger for den internationale samhandel

Forbindelserne til havnene og vore nabolande er udpeget som et fokusområde for vejprojekter i Regeringens transportplan "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur".

De nordjyske havne i Hanstholm, Hirtshals, Frederikshavn og Aalborg tegner sig for omkring 20% af den internationale gods-transport med destination i Skandinavien og de nordatlantiske øer – Færøerne, Island og Grønland.

Dermed spiller regionen en vigtig rolle i samhandlen med vore nabolande

Fiskerierhvervet spiller også en væsentlig rolle. Således udgør værdien af konsumlandingerne i Hanstholm, Hirtshals og Skagen omkring 47% af den samlede værdi for alle danske fiskerihavne ("Danske fiskerihavne mod 2013 – Mål og temaer for en fælles indsats" Danske Havne 2008). De nordjyske havne og de tilknyttede funktioner spiller således en stor rolle for et af Danmarks vigtige eksportprodukter.

Havnene foretager i disse år millioninvesteringer for at styrke og videreudvikle deres erhvervspotentiale. Det drejer sig bl.a. om investeringer i moler og kajanlæg, færgeløjer, adgangsveje mv. Der sker også en udvikling i tilknyttede faciliteter i form af anlæg for godstrafikken til færgerne, transportcenter funktioner osv.

Udbyttet af disse investeringer afhænger af de landværtsforbindelser – herunder specielt adgangen til motorvejsnettet og den sikkerhed for en god trafikforsyning som havnene tilbydes.

Vejdirektoratet har tilkendegivet at:

"Uhindret passage af Limfjorden for trafikken er af betydning ikke blot for udviklingen i Aalborg og det nordjyske område, men også for den nationale og internationale trafik til og fra Vendsyssel. I forhold til at undgå den forventede flaskehals, skal en løsning være klar til at tage i brug inden for et tidsperspektiv på 10-15 år." (Kilde: Vejdirektoratet: Fremkommelighed på statsvejnettet 2030 – 2050. Principper, muligheder og hovedudfordringer, 9. maj 2007).

For havnene i Hirtshals og Frederikshavn kan risikoen for Limfjordstunnelen som en fremtidig flaskehals true udnyttelsen af deres potentiale. Men transportplanen forholder sig ikke til dette.

For Hanstholm Havn giver afstanden til motorvejsnettet en særlig vanskelig konkurrencemæssig situation.

Det synes som om de nordjyske havnes betydning for samhandlen og for erhvervsstrukturen i regionen er blevet glemt i planlægningen af den fremtidige infrastruktur.

Staten bør gennem investeringer i vej- og baneinfrastrukturen støtte op om den erhvervsmæssige udvikling havnene søger at skabe. I forhold til de nordjyske havne er der en særlig forpligtelse til at sikre, at korridorerne gennem Jylland bevarer deres konkurrenceevne.

Pendlingen i Nordjylland

Udviklingen i bosætnings- og erhvervsstrukturen i Nordjylland betyder, at nordjyderne pendler stadig længere. Arbejdsmarkedsstyrelsens undersøgelse "Pendling i Nordjylland" viser at den gennemsnitlige afstand mellem arbejde og bopæl i Nordjylland er 19,5 km, hvilket er markant højere end landsgennemsnittet på 17,6 km.

Af den samlede befolkning på knap 580.000 indbyggere er i alt knap 300.000 bosat nord for Limfjorden. 52% af den samlede indpendling til Aalborg er fra Vendsyssel, Han Herred og Thy og 37% af udpendingen fra Aalborg går den modsatte vej. I alt drejer det sig om ca. 18.500 beskæftigede.

Nordjyllands Amt opgjorde i 2003, at den samlede pendling over Limfjorden på det tidspunkt dagligt genererede i størrelsesordenen 40-50.000 krydsninger af Limfjorden i bil, hvilket er op imod halvdelen af den samlede fjordkrydsende trafik.

Disse forhold betyder, at arbejdskraftens mobilitet er meget nært forbundet til problemstillingen vedrørende trafikafviklingen i Limfjordssnittet. Med en gennemsnitlig vækst i ind- og udpendingen i Aalborg Kommune alene på hhv. 5,6% p.a. og 5,9% p.a. fra 2006 til 2007 er der intet der tyder på, problemerne vil blive mindre. Tværtimod.

Derfor er det også af hensyn til arbejdskraftens mobilitet afgørende, at der findes langsigtede løsninger for den fjordkrydsende trafik ved Aalborg.