

**Jörgen Christensen**  
MA(polit.sc) & PhD(engrng)  
Kungsklippan 3  
SE-112 25 Stockholm  
Sweden Suécia Suède  
Phone AND fax:+46 86 544 096  
[jorgen.christensen@telia.com](mailto:jorgen.christensen@telia.com)

FORSLAG  
2009-01-14

Till

**Trafikudvalget**  
Foketinget  
DK København K

### **Cabotage i fremtidens danske infrastruktur**

Faste Forbindelser er Faste.

Cabotage, derimod, er elastisk og kan let tilpasses fremtidige delvis uforudsigelige behov -- således også behovet for parallelle net.

Det aktuelleste FF-projekt (Femern) bedømmes som urentabelt af bl.a. trafikøkonomerne i Aalborg, og så har de, såvidt jeg har opfattet, endda ikke beagtet, at et sådant FF-projekt på grund af sin irreversibilitet bør bedømmes såsom krævende en stor extra anlægskapital.

Dette belyses kort i de artikler, som jeg **hermed foreslår** Trafikudbalget *in pleno* at beagte.

Högaktningsfullt



(Tidl. i den svenske regerings Fysiska Riksplanegrupp, UN-expert og regeringsrådgiver m.m.)

#### Bilag:

- 1 J.Chr.: "Kyststrafikkens fordele / Containere" . . . Ingeniøren 44(2008)
- 2 "Tjekien: Lastbilstop" .. Ingenjörsvetenskapsakademiens IVA-aktuellt 7(2008) og 'Hollands Parlament vedtager landsdækkende roadpricing'...Ing 2008.
- 3 J.Chr.: "Drop Femernforbindelse – sats på søtrafik". Ingeniøren 42(2008).

# KYSTSØTRAFIKKENS FORDELE

## Containere binder transporten sammen

Af Jørgen Christensen  
Ph.d. og mag.polit., Stockholm

2009-01-12  
JCh.

Multimodel godstransport indebærer, at der ved transport af gods, f.eks. fra producent til køber, benyttes flere transportmidler.

Eksempelvis begyndende med lastbil til kanallægter, videre til kystfartøj, så jernbane og sluttelig til lastbil. Tomme containere går på samme vis retur. At sådan multimodal transport i dag kan være økonomisk rentabelt beror frem for alt på, at godscontainerne har gjort deres indtog.

Det havde den ikke straks efter den anden verdenskrig. Da foregik i Danmark en omfattende indenrigs kystsøtrafik, cabotage, af mange små og store redere. DFDS bedrev også udenrigscabotage, f.eks. Stettin-København-Oslo og retur. Men cabotage blev næsten helt udkonkurreret af trafik på et gratis disponibelt vejnet.

Gratis adgang til en frit tilhænge-

lig, knap ressource indebærer uvægerligt en ugunstig allokering. I betragtning af det truende fremtidige godstrafikkaos på vejene, som Danmarks Transportforskning beskriver, turde det blive politisk umuligt at undlade effektiv prissætning af og betaling for brug af vejnettet.

Dette og godscontainernes sejrende indtog ændrer fuldstændigt konkurrence-situationen, og det til fordel for kyst søfart.

Den åbenbart i ballast sejlende snekke med en smilende, kasketløs kaptajn, hvormed Ingeniørens tegner Lars Refn har hædret mit indlæg 'Drop Femernforbindelse'. Ingeniøren nr. 42, er nuttet; den ligner dem, som findes på en karrusel i Tivoli.

Men det fremtidige kystfartøj kommer hverken til at ligne en legetøjs-snekke eller til at gå i ballast. Det vil ligne en Mærsk-båd i mindre skala. ■

Ingeniørens nu-dansk: "Road Pricing"  
Betre: "Vejgebyr", "Gadedgebyr"

Siden 1802  
31. oktober 2008  
ing.dk

44

Ingeniøren

Mingom'one 47 (2008) 13

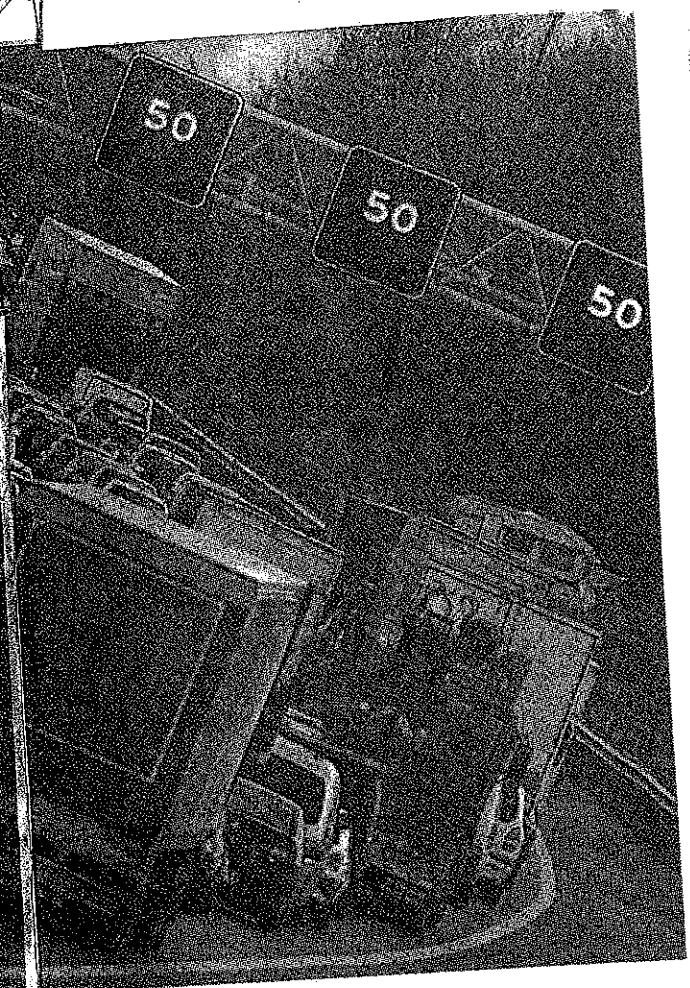
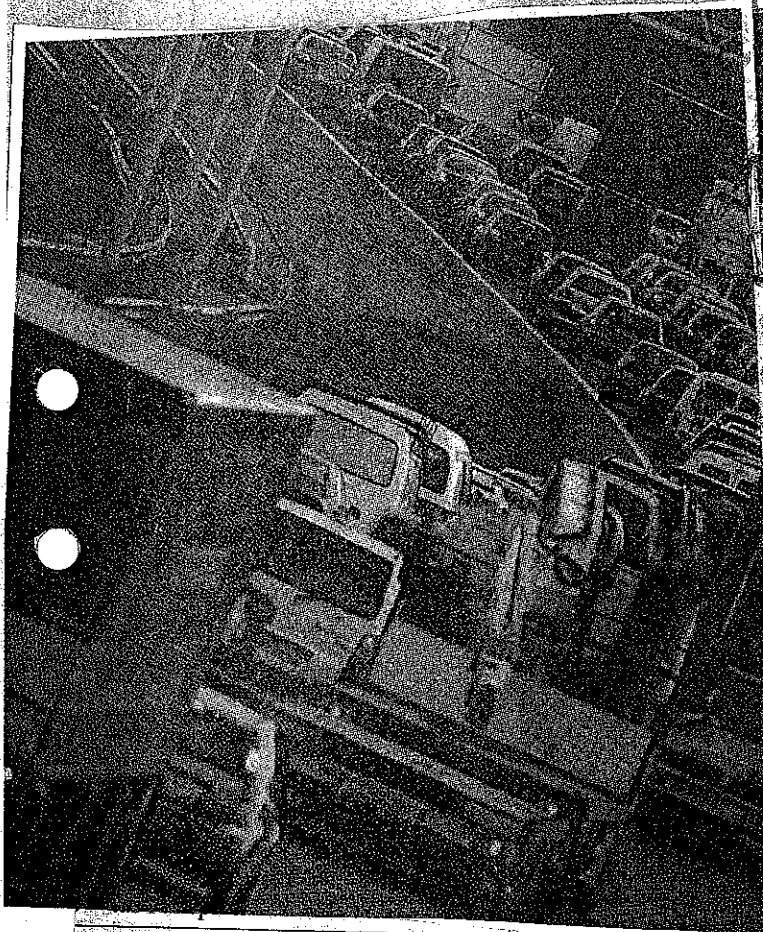


Foto: Scapix

### Hurtigfærger på flydende gas

TRANSPORT På grund af høje oliepriser skal Mols-Linjens hurtigfærger om 18-20 måneder sejle på flydende gas (LNG). I stedet for dieselloje. Ifølge redneriet vil det kunne mærkes både på pengepungen og på miljøet, idet det kan reducere færgernes CO<sub>2</sub>-udledning med 30 procent.

- 2 (3) -

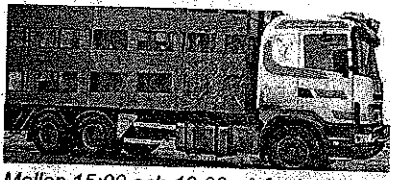


### Tjeckien: Lastbilstopp

Från 1 januari 2009 blir det, under delar av veckosluten, totalförbud för lastbilar med totalvikt på 7,5 ton och däröver på tjeckiska vägar av alla slag.

Efter 15 månader av diskussion inom regeringen kunde ministrarna enas om åtgärden vars syfte är att göra heltrafiken för personbilar smidigare. Mindre buller och renare luft under några timmar blir förstås också positiva effekter.

Viktigast är dock att trafikolyckorna förväntas minska i antal.



Mellan 15:00 och 18:00 på fredagar och från midnatt till 22:00 på söndagar är tung trafik bannlyst från de tjeckiska vägarna.

2008 IVA-aktuellt nr 7

Ingenjörsvetenskapsakademien

HOLLANDS VEJNET er så belastet, at det er et spørgsmål om få år, før trafikken bryder helt sammen. En omlægning af afgifterne til roadpricing skal gøre det mere attraktivt at køre uden for myldretiden og dermed skabe mere plads på vejene  
Foto: Scanpix

*Danmark kan som ØRIGE klare sig bedre: Kystsejlet! cabotage*

### SYSTEMET FÆRDIGT I 2016

2007: Hollands Parlament vedtager at indføre landsdækkende roadpricing.

2008: Oprettelse af en 'national mobilitets-task force', hvor offentlige myndigheder og virksomheder i fællesskab skal komme med forslag til, hvordan virksomhedsrutiner kan tilrettelægges, så medarbejderne ikke behøver at pendle i myldretiden.

2009: Flere tusinde privatbiler bliver involveret i forskellige stor-scalaforsøg, hvor de forskellige tekniske muligheder bliver afprøvet.

2010: Landsdækkende roadpricing indføres for lastbiltrafik

DANMARKS GRØNNE ØER SKAL IKKE KVÆLES AF KØR

# Drop Femernforbindelse - sats i stedet på søtrafik

Af Jørgen Christensen  
Ph.d og mag.polit, Stockholm

Få ting giver en regering større omtale end at sætte store projekter i gang.

Alligevel har Italiens regering med sin publicitetskyndige chef, Silvio Berlusconi, sagt nej til at gå i gang med en fast forbindelse over Messinastrædet; den ville blive for kostbar og ulønsom. Mon ikke det forholder sig lige sådan med projektet til en fast Femernforbindelse? Der angives en anlægskapital på ca. 35 milliarder kroner. Men man synes i kalkulen at have begået en kæmpebommert.

En fast forbindelse er en irreversibel investering. Når betonen er størknet, kan man i praksis ikke angre den. Når den ligger der, gør den i realiteten en mangfoldighed af følgeinvesteringer uundgåelige. Samtidigt udelukker den for en uoverskuelig fremtid valg af en mangfoldighed af alternative investeringer.

Kravet til en irreversibel investerings rentabilitet er større end til andre investeringer, thi den tabte valgfrihed har en økonomisk værdi. Denne indsigt er i dag accepteret som et videnskabeligt baseret faktum. Det er utilstrækkeligt, at den til starttidspunktet kapitaliserede nettoværdi er positiv; i mange tilfælde må kræves, at indtægternes kapitaliserede værdi

er dobbelt så stor som udgifternes - som eksempelvis Claes Berg, der i dag er ansat i Sveriges Riksbank, har beskrevet i afhandling fra 1992 fra Stockholms Universitet. [2]

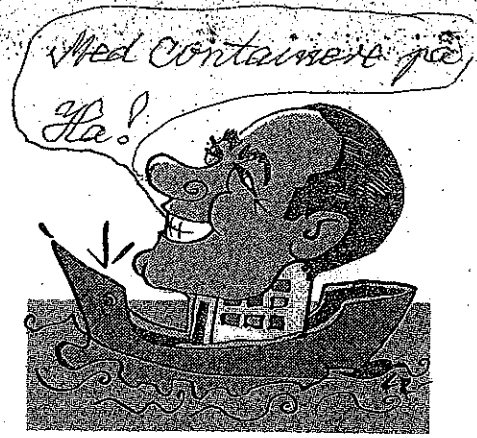
Tilsyneladende er dette blevet overset ved beregningen af den nævnte anlægskapital. En vigtig post i en ordentlig kalkule er vedligeholdelse. Den er betydeligt større for en bro end for en tunnel, bl.a. på grund af korrosion og forvitring.

Et eksempel er Ölandsbroen, som har kostet mere at vedligeholde end at bygge. Tre yderligere poster, som det er fristende at glemme, er: tilsluttede anlæg på land, nødvendige reserverforbindelser, samt dødsfald og personskader som følge af øget lastbilstrafik bl.a. grundet mikropartikler. Ved vejinvesteringenskalkuler i Sverige regnes et menneskeliv til cirka 20 millioner kroner. [4]

EU's Group Transport 2000 Plus anbefalede i sin gedigne rapport 'Transport in a Fast Changing Europe' stærkt en satsning ('vigorous enhancement') på kystsøfart (cabotage), særligt i formen 'Intermodal Sea Transport'.

Åbenbare argumenter for en sådan satsning er den kritiske udvikling af vejtransport i Europa, hensynet til miljøet og til energiforsyningen.

Tilbage i den daglige vejtrafik efter



sommerferien er det svært for trafikanterne/borgerne at betvivle den forudsigelse, som Danmarks Transportforskning gør om fremtidens godsstrømme, nemlig kaos på vejene inden for tyve år.

'I grønne øer - I <sup>kvæles</sup> proppes af køer'. Men I grønne øer er jo som skabt for kystsøfart!

Antag, at en tiendedel af den realistisk anslåede anlægskapital, eller cirka seks milliarder kroner, blev brugt dels til at komplettere de nuværende færgeforbindelser, dels til at bygge nogle kompletterende anlægspladser eller havne for færger, lastbåde og flod- og kanalpramme af de seneste smarte konstruktioner samt til at opruste visse jernbaneknudepunkter, f.eks. Esbjerg, som er egnede for intermodal transport.

Medens en fast forbindelse har en - og kun én - kapacitet og følgelig bliver underudnyttet i sine første mange år for sidenhen at blive en flaskehals med stadig voksende kødannelse, så er søtransport fleksibel og kan med lethed tilpasses behovene i en uophørlig vekslende omverden. ■

[2] Cf. Lars Hultkrantz: "Værdet av liv" Ekonomisk Debatt 2 (2008) 5-16

[4] C. Berg: "Optimal Investment and..."

Dept. of Economics,  
Stockholm University  
1992

## Ingeniøren

42 Siden 1892  
17. oktober 2008  
ing.dk