



## VESTLIGE LIMFJORDSHAVNE

## SKIVEKOMMUNE

Skive, den 7. marts 2012

### **Formanden for Transportudvalget Benny Engelbrecht samt det øvrige udvalg.**

Sammenslutningen af Vestlige Limfjordshavne vil gerne endnu engang takke for foretræde den 23. februar 2012. Som aftalt på mødet fremsendes hermed i store træk Sammenslutningens indlæg på mødet.

Baggrunden for besøget i Transportudvalget er det fremsendte materiale fra De Vestlige Limfjordshavne:

- Oplandsanalyse for Vestlige Limfjordshavne – 110927
- Præsentation af oplandsanalyser – 120206
- Referat fra præsentationsmøde – 120206
- Kortbilag, uddybningsopmærkning fra Kystdirektoratet – 120210
- Deputation fra Vestlige Limfjordshavne - 120223

Som det fremgår af oplandsanalysen udarbejdet i efteråret 2011 af GEMBA Seafood Consulting A/S har havnene stor lokal betydning for erhvervsøkonomien, dels i havnene og ikke mindst i oplandet til havnene.

Sammenslutningen har længe været opmærksom på de forhindringer og trusler, der lurer i kulissen for bevarelse af havnenes drift og udvikling. En af de helt store udfordringer er vanddybden gennem Limfjorden – den såkaldte blå motorvej.

Den statslige institution Kystdirektoratet har en opgave med at oprense vanddybden i Limfjorden til 4 m. Denne vanddybde har efterhånden været gældende i lang årrække. Men udviklingen har de senere år maget sig sådan, at de hidtil chartrede skibe er blevet udfaset, og at nye skibe nu er større og dermed stikker dybere. De nye skibe er større af hensyn til rentabiliteten, og de udgør samtidig en langt mindre miljøbelastning end de gamle skibe.

Samtidig er reglerne for bundberøring blevet skærpet, så der nu skal være min. 15 cm vand under kølen, og det betyder, at den reelle dybgang i dag er 3,85 m. Derfor er mange skibe i dag nødsaget til at sejle ind i Aarhus eller Aalborg for at losse noget af lasten, inden de besejler Limfjorden.

Den udvikling medfører en betydelig risiko for, at godstransport via søvejen i Limfjorden bliver mindre attraktiv, fordi rentabiliteten bliver mindre, og vores frygt er derfor, at de lokale havne i Limfjorden lige så stille må dreje nøglen om. Det skal nævnes, at Struer Havn senest har mistet olieselskabet OK som bruger på havnen, og det svarer til en reduktion på 33 % af olieomsætningen.

Vi finder, det er en uholdbar samfundsøkonomisk situation, når vi fortsat arbejder på at fastholde liv og udvikling i et område, der måske i forvejen har andre vanskelige betingelser. Udarbejdelsen af vores oplandsanalyser dokumenterer, at de 5 havne direkte skaber beskæftigelse til godt 2.000 mennesker, og de genererer en indkomstkabelse på knap 1,2 mia. kr. og et samlet beskatningsgrundlag på godt 330 mio. kr.



Set i lyset af den miljømæssige dagsorden forekommer det ikke hensigtsmæssigt, at gods-transporten fremover skal afvikles via kørsel i store lastvogntog på landevejene, idet miljøkravene til nye skibe efterhånden er blevet så store, at der er mere miljø og bæredygtighed i at transportere gods på vand end på land.

I Sammenslutningen af Vestlige Limfjordshavne har vi erkendt, at den manglende vanddybde er det største problem, vi har m.h.t. bevarelsen af vore havne. Derfor har vi afholdt møder med Kystdirektoratet i Lemvig samt med lodserne.

Mødet mundede ud i, at vi fra Limfjordshavnene ønskede et tilbud fra Kystdirektoratet på: En forundersøgelse til beregning af, hvor mange m<sup>3</sup>, der skal fjernes for at få en sejl dybde på 4,5 m eller 5 m og en sejlrende i 75 m bredde.

Den estimerede udgift for en sådan forundersøgelse vil beløbe sig til 775.734 excl. moms for opmåling, databehandling, opstilling af referencer, kontrol og etablering af fikspunkter.

Det er en meget stor mundfuld for de 5 havne, da indtægterne direkte til havnen ikke kan dække beløbet, men eftersom de indirekte indtægter er af en betydelig størrelse (her tænkes på skatteindtægter til staten), skal vi hermed anmode om statens hjælp til denne kortlægning.

Efter en kortlægning af fjorden vil Sammenslutningen af Vestlige Limfjordshavne gennemføre en analyse af den samfundsøkonomiske betydning, en sådan uddybning vil have, idet vi har en forventning om, at det vil medføre en samfundsøkonomisk gevinst for lokalområdet. Vi kan transportere mere gods ad gangen, og vi kan gøre det med større og dermed færre skibe, og det medfører samlet en væsentlig reduktion i miljøbelastningen.

Vi er af den opfattelse, at der skal være sammenhæng i, hvad samfundet i givet fald investerer, og hvad der forventes af vækst efterfølgende.

Vi vil gerne bemærke, at Kystdirektoratet til stadighed har forpligtelsen i Sælhundeholm Løb, Marbjerg og Løgstør Grunde. Derfor mener vi, at en undersøgelse uden alt for mange omkostninger kan kobles på denne opgave.

Endnu en gang tak for Transportudvalgets velvilje til at tage imod os og tak for opfordringen om at fremsende en ansøgning til Transportministeriet om en finansiering af ovennævnte opgave.

Med venlig hilsen  
Bestyrelsen for Sammenslutningen af Vestlige Limfjordshavne

Jens Peter Hedevang  
Bestyrelsesformand