

NOTAT

Behov for investeringer i infrastruktur i danske havnes bagland – i lyset af Infrastrukturkommissionens rapport og den kommende investeringsplan.

Infrastrukturkommissionen valgte i sin rapport at pege på Danmarks Porte – herunder især havnene – som et af de seks indsatsområder for investeringer i den danske infrastruktur. Det skyldes havnes store betydning for forsyningssikkerhed og eksportmuligheder, og dermed for Danmarks mulighed for at udnytte globaliseringen. 75 % af Danmarks udenrigshandel, målt i tons, går via havnene.

De transporterede godsmængder ventes fordoblet inden 2030. Dette er imidlertid i vægt. Antallet af enheder, dvs. containere og trailere, der går via havnene, forventes at stige langt mere, muligvis blive fire- eller femdoblet i samme tidsrum.¹ I takt med at vejene i stigende grad møder kapacitetsgrænsen med kødannelser og uheld til følge, flytter godset hen, hvor der er uudnyttet kapacitet. Det er der i stort omfang på havet.

Havnene mærker dette allerede nu. På blot to år er godsomsætningen over de danske havne steget med mere end 10 % til 110 millioner tons.² Dette har allerede medført et voldsomt pres på kapaciteten af den infrastruktur, som forbinder havnene med deres bagland. For bedre at kunne udnytte den store transportkapacitet på havet, er det derfor nødvendigt, at havets og landets veje kobles bedre sammen, end det er tilfældet i dag.

Derfor foreslår Danske Havne, at der i den statslige investeringsplan indføres en ”havne-pakke” med investeringer i infrastruktur, som kobler havnene bedre sammen med den overordnede landinfrastruktur.

I modsætning til flere andre europæiske lande har Danmark mange havne, og i forhold til landets størrelse har vi rigtig mange. Det er en styrke. Mange havne giver både fleksibilitet og forsyningssikkerhed. Når der sejles tungt gods helt tæt ind til,

¹ De seneste tre år, fra 2004 til 2007, er antallet af håndterede containere på de større danske havne steget med mere end 50 %, fra 522.000 TEU til 789.000 TEU. (Kilde: Danmarks Statistik.)

² Dette bør ses i lyset af et fald i udskibningen af råolie, som transporteres over land i rørledning og derfor ikke genererer nævneværdig baglandstrafik. Samtidig er der sket en voldsom vækst i godstyper som containere, trailere og vindmøllevinger, som fylder relativt mindre i tons, men som genererer meget baglandstrafik.



hvor det skal bruges, nedbringes mængden af tung lastbiltransport. Dermed kan der spares store mængder CO₂ og andre eksterne omkostninger til trængsel, støj, uheld, slitage, m.m. COWI har beregnet at investeringer i havnes baglandsinfrastruktur vil kunne tjene sig hjem alene i sparede eksterne omkostninger.³

Særlig de 20-25 største havne har eller vil få kapacitetsproblemer med baglandsinfrastrukturen. Danske Havne har i den vedlagte liste søgt at opstille en skærpet havnepakke med tal og behov for investeringer i den nødvendige infrastruktur.

Der er tale om projekter for 16 havne – 15 vejprojekter og 5 baneprojekter – til en samlet pris af 2,7 mia. kr. For nogle havne er der akut behov for udbygning af infrastruktur, for andre er der et presserende behov og endelig for en tredje gruppe et mere langsigtet behov. Dette er angivet ved de enkelte projekter.

Listen er ikke prioriteret.

Som det kan ses af listen, er der stor forskel på godsomsætningen over kaj og på mængden af lastbiltrafik til og fra de enkelte havne. Forskellene kan skyldes transport i rørledning, forbrug af gods på havnearealet (fx på et kraftværk), transshipment (omlastning til andet skib), og funktion som transportcentre. Det sidste forklarer hvorfor nogle havne har en højere lastbiltrafik ind og ud af havnen end godsmængden over kaj. Meget gods kommer til havnene med lastbil, omlastes, og distribueres videre fra havnene med lastbil.

De 16 havne forventer en samlet vækst i godsomsætningen over kaj fra ca. 60 mio. tons i 2007 til ca. 80 mio. tons i 2015 – altså en vækst på mere end 30 % på otte år. Med stigende trængsel på motorvejsnettet, højere tyske vejskatter, mangel på chauffører m.m., må det forventes at væksten i godstransporten i høj grad kommer til at foregå ad søvejen i fremtiden. Dertil kommer havnenes investeringsplaner på ca. 8,5 mia. kr. i samme tidsrum, hvilket vil forøge det samlede havneareal med 5 mio. m² – eller 25 %.⁴ Havnenes forventninger til fremtiden må derfor vurderes som realistiske.

Det er vigtigt at huske på, at opgraderinger eller nyanlæg af infrastruktur til en havn også gavner anden lokal trafik end den direkte havnerelaterede, erhvervslivet i omkringliggende kommuner og samfundet generelt gennem en aflastning af motorveje og mindre miljøpåvirkning.

Projekterne må derfor også vurderes i forhold til prisen og det samfundsøkonomiske afkast af investeringen. Det vil for mange havnes vedkommende være muligt at opnå

³ COWI: "Havnes mulighed for at aflaste veje ved investeringer i infrastruktur til og fra havne." April 2007. Rapporten kan findes på Danske Havnes hjemmeside under "Publikationer".

⁴ Se Danske Havnes Nyhedsbrev 6-7 2008.

store trafikale gevinster – såvel lokalt, som vidererækkende - for en relativt beskedne investering i baglandsinfrastruktur.

Investeringer i infrastruktur til og fra havnene er derfor såvel en kommunal som en national opgave. For mange af projekterne vil der også være mulighed for at ansøge om EU-støtte via såvel de generelle midler i TEN-T-programmet som det specifikke Motorways of the Sea.

Den samlede pris for de 20 projekter er 2,7 mia. kr.

Ud over havnepakken er der også en række infrastrukturprojekter, som er af stor vigtighed for visse havne, men som også har stor samfundsmæssig betydning af andre årsager. Eksempelvis kan de aflaste bytrafik eller anden regional og international trafik, eller forbinde landsdelene bedre. Alligevel vil sådanne projekter også være til gavn for visse havne, og derfor har Danske Havne lavet en separat liste over disse projekter, der også vil kunne fremme havnenes rolle som et netværk af transportcentre langs den blå motorvej.