

## NOTAT

### **Formanden, borgmester Uffe Steiner Jensens, tale ved Danske Havnes foretræde for Folketingets Trafikudvalg den 20. november**

Tak fordi I vil se os igen. Og tak for jeres deltagelse i den netop afholdte Havnekonference. Også tak til de, der deltog i de fire regionale møder, som vi har afholdt her i efteråret.

Vi værdsætter dialogen og samarbejdet, og dette besøg er et led i den dialog.

Vi er her for at præsentere den liste med behov for investeringer i havnes baglandsinfrastruktur, som vi har fremsendt til Jer. Vi håber, den kommende investeringsplan for infrastruktur kan have de projekter med som en regulær havnepakke.

Jeg er sikker på, at I kender Danske Havnes vision om at udnytte havne som et netværk af transportcentre langs den blå motorvej.

Visionen blev også præsenteret for Infrastrukturkommissionen – som direktør for Danske Havne, Hans Berthelsen var medlem af.

Og Infrastrukturkommissionen tog den til sig. Danmarks Porte til udlandet – særligt havne – er et af kommissionens seks fokusområder for dansk infrastruktur. Hvorfor? Fordi havne er vigtige for im- og eksport af råstoffer, varer og gods. Fordi havne er vigtige for mobilitet og turisme. Fordi havne er vigtige for fiskeri og forsyningsikkerhed. Fordi havne er vigtige for off-shoreanlæg og havvindmøller. Og ikke mindst fordi søfart er den mest klimavenlige godstransportform. Vi kan udnytte havne og søfart til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udslippet. Danske Havne har beregninger, som viser, at CO<sub>2</sub>-udslippet kan reduceres til mellem det halve og en femtedel, hvis en konkret transport foregår ad søvejen via havnene frem for ad landevejen. Og det er vel at mærke beregninger, som er foretaget på gods, der allerede er overflyttet fra vej til sø, fx kalk fra Faxe til Grenå, skrot fra Randers til Hovedstadsområdet, trailere fra Esbjerg til Belgien.



Under Danske Havnes regionale møder var der flere spørgsmål – ja endda måske en svag kritisk røst – om øget skibstrafik er det ikke bare en drøm, en længsel tilbage til coastertrafikkens stolte dage? Hvordan kan vi vide, om Danske Havnes vision om et netværk af transportcentre kan blive en succes? Hvordan kan vi vide, hvis vi bevilger nogle milliarder til baglandsinfrastruktur, om det rent faktisk giver en samfundsøkonomisk gevinst?

Jeg tror det bedste svar er at berette om den faktiske udvikling:

Godsomsætningen over kaj i Danmark nåede sidste år sit højeste niveau siden åbningen af Storebæltsbroen - 110 millioner tons. Det er en stigning på 10 millioner tons på to år. Antallet af containere på havnene er steget med 50 % de seneste tre år. Indvindingen af råstoffer som sand og ral fra havbunden er tredoblet på syv år. Antallet af skibsanløb på de danske havne stiger. Også små coasterskibe. Søfarten står faktisk nu for 20 % af Danmarks nationale godstransportarbejde. Og det er steget fra en andel på 13 % i år 2000.

Og udviklingen vil fortsætte. Fortsat stigende international arbejdsdeling, stigning i den tyske maut, og fokus på klimapåvirkning er alt sammen noget som vil forstærke havnenes positive udvikling.

Jeg skal nævne, at indtil nu har havnene ikke mærket meget til finanskrisen. Aktivitetsniveauet er fortsat højt, selv om vi selvfølgelig må forvente en vis nedgang, når finanskrisen slår igennem som en økonomisk krise.

Der har også været udtrykt bekymring om vore trafikhavnearealer. Heldigvis står vi i de kommende syv år også over for Danmarkshistoriens største udvidelse af havneareal. Frem til 2015 udvider de 22 største havne deres areal med 25 %. 5 millioner m<sup>2</sup> – eller 1000 tønder land. Havnene investerer 10 milliarder kroner i de projekter. Tilsvarende ventes havnevirksomheder at investere 10 milliarder i samme periode.

Havnene forbereder sig altså til at håndtere meget mere gods i fremtiden. Alt det gods skal også til og fra havnene. Der er i de senere år kommet et voldsomt pres på infrastrukturen i havnenes bagland. Og det gælder både de store og mellemstore havne.

Det er problemer, som må og skal løses. Der er store nationale interesser i havnenes baglandsinfrastruktur. Hvis ikke der gøres noget, sander transport-systemet helt til, og vi kan ikke udnytte den store og klimavenlige transportkapacitet, der er på havet.

Vi har derfor fremsendt Jer en liste over de vigtigste behov for investeringer i de største danske havnes baglandsinfrastruktur. Danske Havne har gjort arbejdet let for Jer. Vi har peget på de 16 havne, hvor der er størst behov for investeringer i den infrastruktur, der kobler havnen direkte til baglandet. Desuden har vi gjort opmærksom på en række projekter, som gavner andre havne, men som primært tilgodeser andre nationale transporthensyn. Prisen for de 20 baglandsprojekter til de 16 havne er 2,7 milliarder kroner.

COWI har beregnet, at sådanne investeringer vil kunne tjene sig selv hjem på ganske få år. Simplethen fordi vejnettets og miljøet aflastes, så der bliver færre udgifter til vejvedligehold, til køddannelser, til uheld, til støj, til CO<sub>2</sub>-udledning, osv.

Så investeringer i havnes baglandsinfrastruktur vil være til gavn for erhvervs- og beskæftigelse, og for fremkommelighed og miljø. Og dermed for samfundsøkonomien.

Vi ser frem til at svare på Jeres spørgsmål, og til en fortsat god dialog.