

# Danmark som transportland i det internationale transportsystem

Maj 2011





# Danmark som transportland i det internationale transportsystem

## Danmark som transportland i det internationale transportsystem

Udgivet af:                   Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Udarbejdet af:               Transportministeriet  
ISBN, trykt version:       978-87-91013-78-2  
ISBN, netdokument:       978-87-91013-81-2  
Forsideill.:                 Kirsten Frøslev Larsen  
Tryk:  
Oplag:                        500



# Forord

Danmark har gennem århundreder været en dygtig handelsnation. Vi eksporterer, og vi importerer, og vi handler indbyrdes mellem de forskellige landsdele. Vi har gennem historien kørt tønder med saltede sild til Tyskland, sejlet bacon og smør til Storbritannien og fløjet satellitteknologi til USA. Vi transporterer også varer for andre lande, og vi er i stigende grad ved at blive et transitland i det nye Europa, som er formet i de seneste par årtier.

Transport er afgørende forudsætningen for vores samhandel med andre lande. Mindst lige så vigtigt er det imidlertid at huske på, at transportsystemerne også binder Danmark sammen og muliggør at de enkelte landsdele kan deltage i samhandlen. Der sker en betydelig handel mellem landsdelene. Transport er en af forudsætningerne for udviklingen i de forskellige dele af landet – ikke mindst i yderområder.

Uden en dygtig og innovativ transportsektor havde vi aldrig opnået vores resultater som handelsnation. Derfor skal vi tage vare på vores transport- og logistikvirksomheder – samtidig med at vi skal stille krav til dem om trafikikkerhed og miljø.

Konkurrencen inden for transport- og logistikbranchen skærpes i disse år. Staten kan ikke blande sig i konkurrencen mellem de enkelte virksomheder, men vi skal sikre at rammevilkårene er gode og at konkurrencen er fair – også i forhold til de udenlandske konkurrenter.

Vi skal blive endnu bedre til at udnytte de muligheder vi har som transportnation. Vi skal tænke offensivt i forhold til Danmark som transportland. Vi skal være velforberedt på alle fronter og sikre, at tingene ikke kører forbi os. Den kommende faste forbindelse over Femern er et godt eksempel på en fantastisk mulighed, som vi skal være forberedt på at gribe i god tid. Vi skal stå klar til at udnytte de helt nye muligheder. De kommer ikke af sig selv.

Jeg vil med dette oplæg pege på nogle af udfordringerne og mulighederne for det danske transportsystem i et internationalt perspektiv og det danske transporterhverv i de kommende år. Det handler om både vejtransporten, havnene, lufthavnene og jernbanen. Målet er, at Danmark også i fremtiden skal være et effektivt transportland i det internationale transportsystem.



Foto: Henrik Sørensen

Hans Chr. Schmidt  
Transportminister



# Indhold

Forord .....	5
1. Danmark som transportland .....	9
1.1. Fokusområder for den internationale godstransport.....	10
1.2. Styrket adgang til det internationale transportsystem.....	12
1.2.1. Grænsen mellem Sønderjylland og Slesvig-Holsten .....	16
1.2.2. Øresundsregionen.....	18
1.2.3. Femern Bælt - regionen .....	20
1.2.4. Østjylland .....	21
1.2.5. Vestjylland.....	23
1.2.6. Nordjylland .....	24
1.3. Stærke transport- og logistikcentre .....	25
1.4. Innovation, uddannelse og forskning skal sikre værditilvækst i transporterhvervet .....	27
1.5. Godstransporterne skal ske på fair og lige vilkår.....	32
1.6. Væksten i godstransport skal ske skånsomt for miljø og trafiksikkerhed .....	33
1.7. Alle egne af Danmark skal have nem adgang til internationale transporter .....	36
1.8. Indenrigsluftfartens vigtighed for de danske yderområder .....	39
2. Et velfungerende transportsystem i hele Danmark.....	40
2.1. Mere gods på jernbane .....	42
2.2. Effektiv international vejtransport.....	43
2.3. Havnen som transportknudepunkt .....	44
2.4. Store værdier i flygods .....	46
3. Forbindelser der skaber vækst.....	48
3.1. Øresundsbroen .....	48
3.2. Nye muligheder med forbindelsen over Femern Bælt .....	50
4. Rammevilkår for international godstransport.....	51
4.1. Finansiering af slid på infrastrukturen .....	51
4.2. Fælles regler og håndhævelse .....	52
5. Internationalt fokus på transport- og logistikkompetencer .....	53
5.1. Tyskland.....	53

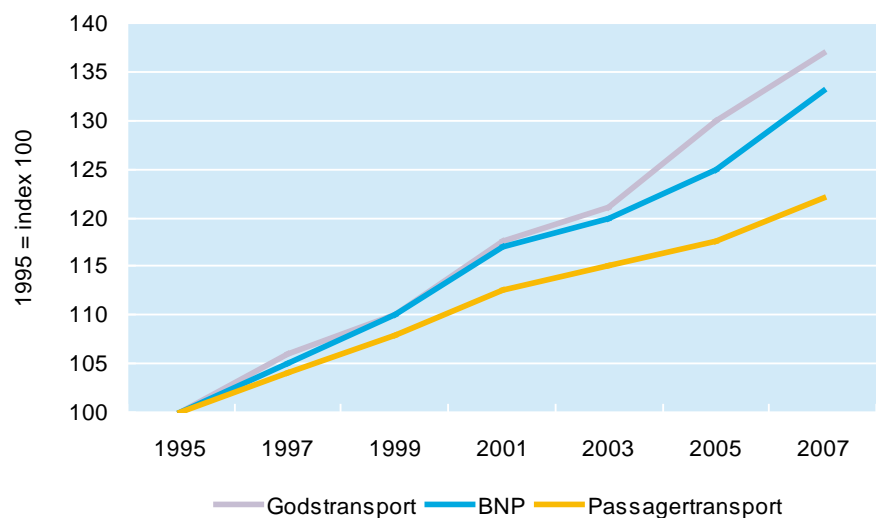
5.2.	Holland.....	55
5.3.	Singapore.....	57
5.4.	Grønne transportkorridorer i Europa.....	59
6.	Uddannelse, forskning og innovation.....	62
6.1.	Perspektiver og muligheder for øget værditilvækst fra de internationale transporter.....	66
6.1.1.	Øget viden muliggør bedre kapacitetsudnyttelse.....	67
6.1.2.	Fordele ved forarbejdning og omlastning af gods.....	67
6.1.3.	Høj indtjening i logistik- og transportformidling.....	68
6.2.	Høj produktivitet og effektivitet i godstransportsektoren.....	68
6.2.1.	Danske styrkepositioner og særlige udfordringer.....	69
Bilag 1.	Transittransporten gennem Danmark.....	71
	Transittransporterne i dag.....	71
	Transittrafik på vej.....	74
	Transittrafik på bane.....	76
	Transittrafik med fly.....	77
	Transittrafik med skib.....	77
	Fremtidens transittransport.....	79

# 1. Danmark som transportland

De seneste årtier har været præget af en globalisering af vareproduktionen, en øget international integration og generel økonomisk vækst i vores del af verden. Historisk har den voksende handel mellem landene ført til øget godstransport.

Dette er også tilfældet i EU, hvor der er en tæt sammenhæng mellem væksten i de internationale godstransporter og den generelle økonomiske vækst. I EU er gods-transporterne vokset hurtigere end persontransporterne – og også hurtigere end den økonomiske vækst.

Figur 1.1 | Vækst i godstransportarbejdet sammenlignet med BNP og persontransport i EU 27 i perioden fra 1995-2007



Kilde: EU Kommissionen

De internationale godstransporter bidrager i sig selv til at skabe arbejdspladser, og dermed bidrager de også til økonomisk vækst. Samtidig er transport en absolut forudsætning for samhandel. Uden fly, skibe, lastbiler og tog, vil der ikke være nogen global samhandel, og transport er derfor et afgørende rammevilkår for væksten. Det gælder globalt, i EU, og i lige så høj grad i Danmark, der med sin geografiske placering udgør et centralt bindeled mellem Norden og Centraleuropa. Danmark kan og bør derfor udnytte transport og logistik til at skabe vækst.

Danmark skal udnytte de internationale transportere til at skabe omsætning, bedre produktivitet og øge det danske erhvervslivs aktiviteter på tværs af grænser. Det drejer sig typisk om egentlige transportydelser, ydelser med oplagring og videreforarbejdning af produkter, logistikplanlægning og andre serviceydelser knyttet til transporterne.

### 1.1. Fokusområder for den internationale godstransport

En af forudsætningerne for at kunne drage fordel af den voksende internationale transport er fortsat at udvikle en god vej- og baneinfrastruktur suppleret med moderne kombiterminaler, havne, lufthavne og transportcentre, der kan sikre en effektiv håndtering og omlastning af gods mellem transportformerne.

Hertil kommer, at der skal satses på et højt vidensniveau og innovative løsninger, der kan sikre, at transporterhvervet har en høj produktivitet, som kan konkurrere med andre lande.

Vi skal bygge videre på de danske styrkepositioner og på den måde skabe de bedst mulige forudsætninger for at udnytte den voksende internationale godstransport.

#### Boks 1.1 | Transporterhvervets styrker – Hvad siger erhvervet selv?

- Stor transportviden og know-how i branchen
- Kreativitet og nytænkning
- God til at udnytte ny teknologi – Danmark har et teknologisk forspring
- Fleksibilitet og god tilpasningsevne – ift. kundekrav og ift. ny teknologi
- Internationalt orienteret handelsnation – stærke transporttraditioner og godt købmandskab
- Troværdighed og pålidelighed
- Stærkt samarbejde på tværs af myndigheder og branche – beslutningstagere er tæt på branchen
- Førende i at tage ansvar for miljø og sikkerhed – i balance med økonomisk bæredygtighed

Kilde: Transportens Dag, 30. september 2010

På konferencen "Transportens dag" den 30. september 2010 var temaet perspektiver for fremtidens internationale transport. Her drøftede transportministeren og repræsentanter fra transportbranchen muligheder og udfordringer i forhold til bl.a. den voksende internationale godstransport.

Konferencen viste, at transportbranchen har stor fokus på udvikling og effektivisering, der kan bidrage til økonomisk vækst. Drøftelserne pegede på, at de danske transportvirksomheder især er stærke i forhold til parametre som pålidelighed, fleksibilitet og nytænkning.

Målet er, at Danmark også fremover skal stå som et stærkt transportland – både når det gælder den fysiske infrastruktur og effektiviteten i transportsystemet, og når det gælder viden og nytænkning, der også kan bruges udenfor landets grænser. I den sammenhæng står særligt nedenstående seks fokusområder centralt:

#### Boks 1.2 | Fokusområder for international godstransport i Danmark

1. Adgangen – de såkaldte porte - til det internationale transportsystem skal styrkes
2. Danmark skal fremme udviklingen af stærke transport- og logistikcentre
3. Danmark skal fokusere på innovation og høj kvalitet i transport- og logistikydelserne
4. Godstransport skal ske på fair og lige vilkår, hvor også de udenlandske transportører overholder danske og europæiske regler
5. Væksten i godstransport skal ske skånsomt for miljøet og trafikikkerheden
6. Alle landsdele skal have nem adgang til internationale transporter

Fokus i Danmark som Transportland er på godstransport og logistik, men persontransporten spiller også en central rolle i forhold til virksomhedernes lokaliseringsovervejelser og adgangen til velkvalificeret arbejdskraft. En bredere tilgang, hvor persontransporten som sådan inddrages, vil bl.a. være i fokus i den kommende mobilitetskommissions arbejde, hvor alle dele af transportsystemet kan indgå.

## 1.2. Styrket adgang til det internationale transportsystem

Når det internationale gods transporteres ind og ud af Danmark, sker det primært via jernbane eller vej over landegrænserne eller gennem centrale lufthavne og havne. God adgang fra disse "porte" til det internationale transportsystem har stor betydning for hele Danmark.

Figur 1.2 | International godstransport fordelt på transportformer

Transportformer	Opgjort i tons (pct.)
Lastbil 1)	33
Skib (fragtskib)	60
Bane	7
Fly	0
I alt	100

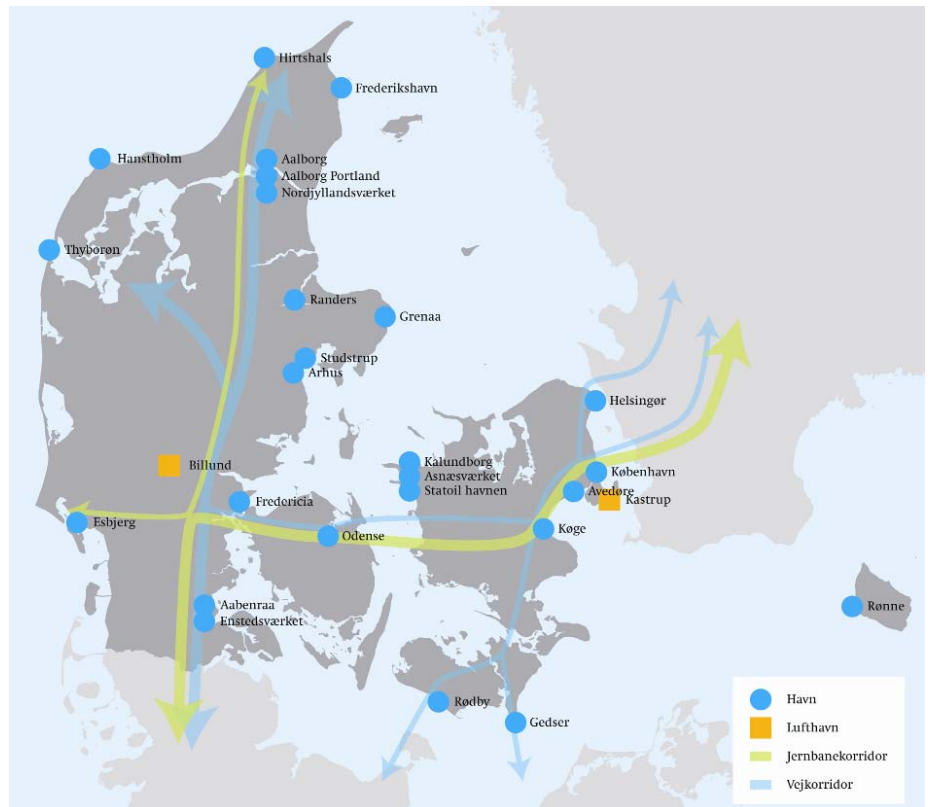
Kilde: Danmarks Statistik 2009

1) Lastbil med færger er i tabellen angivet som lastbiltransport

Målt i ton udgør havnene de største porte, hvor godset kommer til og fra Danmark.

Vurderes værdien af godstransporterne, ændrer billedet sig imidlertid, da værdien af det gods, der transporteres med lastbil, typisk er noget højere end værdien af de internationale godstransporter med skib til og fra Danmark. Luftfragt tegner sig i ton for en forsvindende lille del af godset, men måles det i værdi, udgør det en pæn – og stigende – andel af de værdier, der transporteres rundt.

Figur 1.3 | Internationale transportkorridorer



For vejtransportens vedkommende passerer næsten 60 pct. af de lastbiler, der kører ind og ud af Danmark, grænsen mellem Sønderjylland og Slesvig-Holsten, jf. figur 1.4.

Forbindelserne over Øresund tegner sig for ca. 20 pct. af den internationale lastbiltrafik, mens trafikken over Østersøen udgør ca. 12 pct. De resterende ca. 9 pct. går via Kattegat og Nordsøen.

På Jernbaneområdet udgør transittrafikken ca. 75 pct. af de samlede internationale godstransporter. De internationale transporter med start eller slutdestination i Danmark udgør ca. 25 pct.

Figur 1.4 | Internationale porte for lastbiler i 2009 (målt i antal lastbiler)

	<b>Andel i pct.</b>
Sønderjylland	58
Øresund	20
Østersøen	12
Kattegat/Nordsøen	9
Andre	1
I alt	100

Kilde: ITD, konjunkturindeks

Jernbanen spiller således en central rolle i transittrafikken, og banegods er derfor et område, der skal prioriteres i fremtiden. Dette gælder ikke mindst spørgsmålet om udbygning af kombiterminalerne. I forbindelse med udbygning og renovation af banenettet skal der så vidt muligt tages hensyn til de virksomheder, der opererer på området for at undgå produktivitetstab samt tab af konkurrenceevne.

Stort set alle transittransporterne, der benytter bane, kører på strækningen fra Øresundsbroen til den dansk/tyske grænse ved Padborg. Strækningen er således helt dominerende for den internationale banegodstransport i Danmark. Dette billede vil ændre sig med etableringen af den kommende Femern Bælt forbindelse, hvorved der blandt andet frigøres kapacitet på jernbanen over Storebælt, Fyn og gennem Sønderjylland.

I forhold til international luftfragt står Københavns Lufthavn for ca. 96 pct. af den samlede internationale flygodstransport til og fra Danmark. Århus og Billund står tilsammen for 4 pct. af den internationale luftfragt, jf. figur 1.5, men også i Billund er der flygodstransport.

Figur 1.5 | International luftfragt af gods til og fra de danske lufthavne i 2009

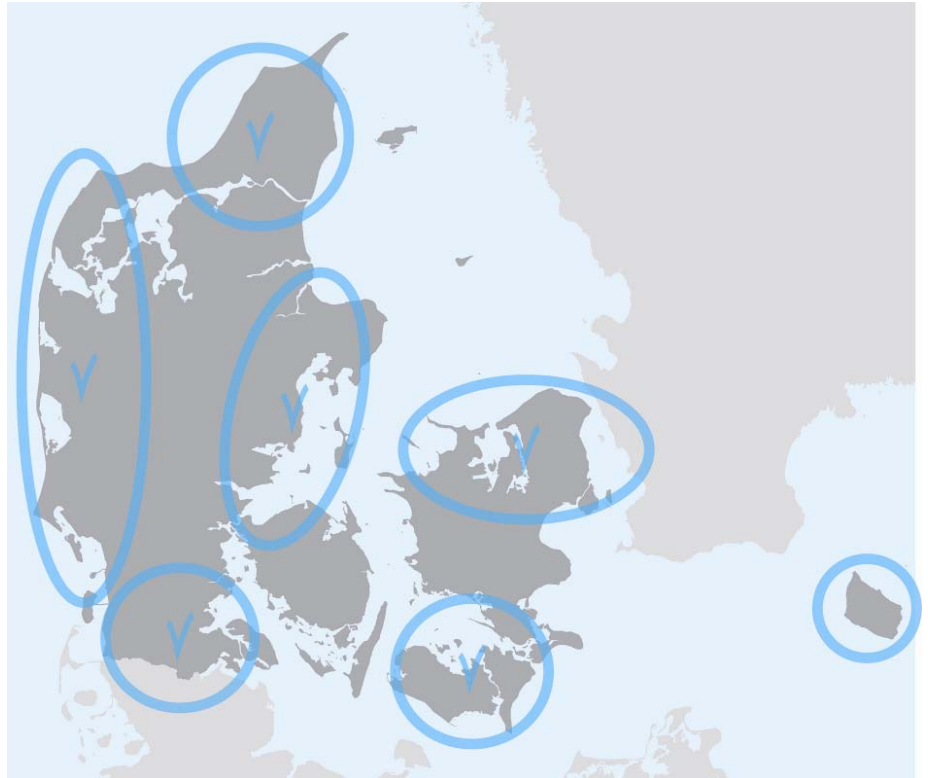
<b>Lufthavn</b>	<b>Andel i pct.</b>
Københavns Lufthavn	96
Billund Lufthavn	3
Århus Lufthavn	1
I alt	100

Kilde: Danmarks Statistik

De største porte til og fra Danmark er:

- Vej- og baneforbindelserne mellem Sønderjylland og Slesvig-Holsten
- Vej-, bane-, skibs- og flyforbindelserne i Øresundsregionen
- Færgeforbindelserne i Femern-regionen
- Skibs- og vej- og baneforbindelserne til de største østjyske havne
- Skibs-, vej- og baneforbindelserne til Vestjylland
- Skibs-, vej og baneforbindelserne til Nordjylland

Figur 1.6 | De største porte til og fra Danmark



Der er i de senere år gjort en markant indsats for at styrke portene til Danmark – både fra statens side og fra de regionale aktører, eksempelvis med beslutningen om en fast forbindelse over Femern Bælt og de såkaldte "Havnepakker" fra 2009 og 2010.

Med det fortsatte fokus på udbygning og konsolidering af portene står Danmark generelt godt rustet til at være en konkurrencedygtig spiller i det internationale transportsystem.

Infrastrukturmæssigt udvikles korridorerne løbende, men spørgsmålet er, om vi endnu har opnået det fulde udbytte ved et tæt og systematisk samarbejde på tværs af grænserne og på tværs af transportformer. Det sættes der derfor særskilt fokus på i de kommende år.

### 1.2.1. Grænsen mellem Sønderjylland og Slesvig-Holsten

Grænsen mellem Sønderjylland og Slesvig-Holsten har gennem en lang årrække været den vigtigste internationale transportkorridor i Danmark i forhold til lastbiltransporterne. Mere end hver anden lastbil i international transport til og fra Danmark passerer denne landegrænse. Hertil kommer, at det meste af den internationale godstransport via jernbane p.t. passerer den dansk-tyske grænse i Sønderjylland.

Sønderjylland er et af de områder i Danmark, hvor transporterhvervet har særlig stor betydning for det lokale erhvervsliv. Grænseregionen beskæftigede tidligere mange ansatte med toldbehandling o.l. Da toldbehandlingen bortfaldt i starten af 1990'erne, lykkedes det bl.a. i Padborg at udvikle en række vigtige serviceydelser til transporterhvervet, jf. boks 1.3. Denne udvikling har været med til at fastholde det sydjyske som særligt center for transportkompetencer.

#### Boks 1.3 | Serviceydelser og international transport i Sønderjylland

Padborg har en central placering i forhold til lastbiltransporter til og fra Danmark, og har i mange år været et centralt transport- og logistikknudepunkt med mange transportvirksomheder og transportrelaterede virksomheder. Som følge heraf er der etableret en betydelig "serviceindustri" til lastbilerhvervet i området. Der tilbydes en vifte af forskellige serviceydelser for lastbilerhvervet, herunder til lastbiler i transit gennem Danmark. Ydelserne spænder fra værksteder, rengøring af lastbiler, logistikydelser, mv.

For at styrke og udvikle den sønderjyske transportkorridor har Transportministeriet igangsat en række forskellige initiativer, der omfatter såvel en øget dialog mellem Danmark og Tyskland, flere tog mellem København og Flensborg samt en række konkrete initiativer, der vil kunne forbedre infrastrukturen.

## Boks 1.4 | Initiativer rettet mod at styrke porten til og fra Sønderjylland

- Transportministeriet har taget initiativ til at etablere en dansk-tysk transportkommission med deltagelse af Transportministeriet i Danmark, Transportministeriet i Tyskland og den tyske delstat Slesvig-Holsten. Kommissionen skal drøfte mulighederne for at styrke transportforbindelserne mellem Danmark og Slesvig-Holsten, herunder også drøfte eksempelvis mulighederne for at koordinere forsøg med modulvogntog.
- Der er fra årsskiftet 2010-2011 gennemført en udvidelse af togdriften mellem Flensborg og København. Dette betyder afgange hver anden time. Dermed styrkes både indenrigstrafikken på skinner og den internationale togtrafik.
- Med det seneste udbud af togdriften i Midt- og Vestjylland er der indført direkte tog mellem Nieböll og Esbjerg.
- I "Aftale om en grøn Transportpolitik" er der afsat midler til en udbygning til dobbeltspor i Sønderjylland på banen mellem Vamdrup og Vojens.
- Der er afsat 40 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af rute 11, Esbjerg-Tønder. Der tages stilling hertil, når resultatet af forundersøgelsen foreligger.
- Der er truffet beslutning om anlæg af motorvej mellem Kliplev og Sønderborg. Motorvejen forventes færdig i 2012.
- Sønderborg Lufthavn har gode muligheder for at understøtte vækst og udvikling i området. Det undersøges derfor lokalt, hvorvidt Sønderborg Lufthavn på længere sigt kan få status som en binational dansk/tysk lufthavn.
- En række flaskehalse på vejnettet forbundet med opkoblinger til det internationale transportsystem forbedres. Der er etableret et samarbejde i en "High Level"-embedsmandsgruppe mellem Transportministeriet i København og Slesvig-Holstens Transportministerium i Kiel om den grænseoverskridende trafik og de planlagte investeringer i infrastrukturen.
- Der er afsat midler til at styrke kombiterminalerne i henholdsvis Taulov og Høje Taastrup. Terminalen i Taulov spiller en vigtig rolle i forhold til banegodstrafikken fra, til og gennem Sønderjylland, men der er behov for en kapacitetsudvidelse – særligt i forhold til at skabe mere henstillingsplads. Det forudsættes, at driften af terminalen udbygges fra 2020.
- Der ligger ligeledes en kombiterminal i Padborg. Ejerskabet af denne terminal samt terminalerne i Høje Taastrup og Taulov vil i den nærmeste fremtid blive overført fra DSB til Bane Danmark.

### 1.2.2. Øresundsregionen

Adgangen til og fra Øresundsregionen er med Københavns Lufthavn, Københavns Havn, Øresundsbroen, motorvejsnettet og færgeforbindelsen mellem Helsingør-Helsingborg karakteriseret ved, at alle transportformer er tilgængelige indenfor kort afstand.

En betydelig andel af den samlede transitttransport mellem Tyskland og Sverige passerer den danske grænse i Øresundsregionen. Det gælder stort set al bane-godstransport, men også en stor del af de samlede lastbiltransporter.

Københavns Lufthavn er den største internationale lufthavn i Norden, når det gælder antal passagerer. På godsområdet er lufthavnen den største i Danmark med over 90 pct. af den samlede internationale flygodstransport, der passerer Danmarks grænser.

#### Boks 1.5 | Københavns Lufthavn – Nordens største Lufthavn

Københavns lufthavn er Nordens største trafikknudepunkt med omkring 140 destinationer til hele verden. Lufthavnen er SAS' hovedlufthavn og dermed et af knudepunkterne i det internationale samarbejde, Star-alliancen. 27 internationale flyselskaber indgår i dette samarbejde og de flyver tilsammen til 181 lande. Derudover er lufthavnen Skandinaviens knudepunkt for luftfragtselskabet DHL.

Målt i ton er Københavns Havn den fjerde største havn i Danmark og målt i containere den næststørste havn. Hertil kommer, at havnen er en af Europas største krydstogthavne. Havnen har i 2010 modtaget en pris som bedste krydstogthavn og har siden 2004 vundet titlen som "Europe's Leading Cruise Destination" fem gange.

Lastbiltransporterne over Øresund udgør ca. 20 pct. af de samlede internationale transporter til og fra Danmark. Dermed er Øresundsregionen det sted i Danmark, hvor næst flest lastbiler krydser grænsen.

For at udnytte Øresundsbroens kapacitet så effektivt som muligt vil Danmark og Sverige intensivere arbejdet med at optimere vej- og jernbanetrafikken over bro-

en. Det drejer sig f.eks. om at fordele Øresundsbroens kapacitet mellem forskellige typer gods- og persontransporter og at sikre, at broen og dens drift tillader så tæt og hurtig togtrafik som muligt.

For at styrke de internationale transportere i Øresundsregionen har Transportministeriet igangsat en række initiativer, jf. boks 1.6.

#### Boks 1.6 | Initiativer rettet mod at styrke de danske porte ved Øresund og ift. Kalundborg

- Den danske og den svenske regering har nedsat en dansk-svensk embedsmandsgruppe, der skal udveksle viden om og følge de svenske undersøgelser af behovet og muligheden for en ny fast forbindelse over Øresund mellem Helsingør og Helsingborg til vej- og jernbanetrafik.
- I den strategiske analyse af hovedstadsområdet analyseres en række perspektiver for udvikling af infrastrukturen i hovedstadsområdet, der vil have stor betydning for godstransporten i området. Det gælder bl.a. en analyse af ringforbindelserne i området, herunder en eventuel udbygning af ring 5.
- Der er afsat 66 mio. kr. til at styrke kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup. Terminalen i Høje Taastrup spiller en vigtig rolle i forhold til bane- og godstrafikken fra, til og gennem Øresundsregionen, men der er behov for en kapacitetsudvidelse – særligt i forhold til at skabe mere henstillingsplads. Det forudsættes, at driften af terminalen udbydes fra 2020.
- Med Havnepakke I etableres i forhold til Københavns Havn en bedre forbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3, og Kongevejen i Helsingør opgraderes.
- Forligsparterne bag aftalerne om en grøn transportpolitik har med den seneste aftale bl.a. fremrykket en forundersøgelse af rute 23 (Skovvejen) mellem Kalundborg og Holbækmotorvejen, og der planlægges en udvidelse af banen mellem Lejre og Vipperød.
- Der er afsat 15 mio. kr. til vedligeholdelse og udbygning af Bornholms Lufthavn og med Havnepakke II prioriteret midler til et mere sikkert havneanlæg på Hammer Havn, en ramme til omstilling af havnekapaciteten på Hasle Havn samt bedre adgang til Rønne Havn (Åkirkebyvej).

### 1.2.3. Femern Bælt - regionen

Færgeoverfarterne på Østersøen er ligeledes en af de store transportkorridorer i forhold til de internationale godstransporter mellem Danmark og Tyskland og videre mod resten af det europæiske kontinent.

Med den politiske beslutning om etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt vil regionen få en afgørende betydning som bindeled mellem Skandinavien og resten af Europa. Forbindelsen vil forbedre konkurrenceevnen for virksomheder i hele Øresundsregionen. En styrket transportkorridor mellem Skandinavien og Kontinentet vil gøre det nemmere for virksomheder at afsætte deres produkter til resten af Europa og dermed også billigere for forbrugerne. I forhold til jernbanegodstransport vil tunnelen betyde en 160 km kortere rute mellem København og Hamborg, hvilket vil betyde betydelige sparede omkostninger og en aflastning af kapaciteten på særligt banen over Storebæltsbroen, Fyn og gennem Sønderjylland.

#### Boks 1.7 | Femern Bælt forbindelsen

I 2009 blev selskabet Femern A/S udpeget af transportministeren til at forestå blandt andet forberedelse, undersøgelser og projektering i relation til etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt. Der er politisk enighed om, at en tunnel er den foretrukne tekniske løsning. Forbindelsen forventes at åbne i 2020.

Ca. 12 pct. af de internationale lastbiltransporter til og fra Danmark passerer Østersøen. Transporterne forventes at vokse betydeligt efter åbningen af Femern Bælt forbindelsen, ikke mindst fordi banegodstransporterne mellem Tyskland og Sverige vil passere via Femern, når den faste forbindelse er færdig.

Forbindelsen skaber samtidig gode muligheder for at understøtte den lokale vækst og udvikling af arbejdspladser i området. Det gælder både i selve anlægsperioden og efterfølgende, når den stærkt forbedrede tilgængelighed til området gør det mere attraktivt at etablere eksempelvis virksomhed i området. Det kræver dog, at de lokale aktører aktivt forbereder forbindelsen. Det handler om at skabe de rette rammer for et erhvervsliv i vækst i området og at sikre et tæt samarbejde både på tværs af forbindelsen mellem Tyskland og Danmark, og i forhold til den øvrige Sjællandsregion.

For at styrke vækstmulighederne i området er der igangsat en række initiativer jf. boks 1.8.

#### Boks 1.8 | Initiativer rettet mod at styrke de danske porte ved Østersøen

- Perspektiverne og erhvervsmulighederne fra forbindelsen skal udnyttes maksimalt i lokalområdet. Der vil være gode muligheder for udvikling af blandt andet transporterhvervet i området.
- Der er etableret en række samarbejdsorganer mellem Danmark og Tyskland, herunder Schlesvig-Holsten, som led i Femern-projektet
- I foråret 2010 blev der nedsat en embedsmandsarbejdsgruppe med henblik på at styrke relationerne på transportområdet mellem Danmark og Mecklenburg-Vorpommern. Det gælder ikke mindst i forhold til transportkorridoren, der løber over Falster og Gedser til Rostock, Berlin og videre mod blandt andet Italien. Ruten Gedser-Rostock besejles af Scandlines.
- Med Havnepakke I opgraderes Gedser-Rostock-korridoren, herunder etableres en omfartsvej ved Nykøbing F. Projektet skal sikre bedre infrastruktur i havnene i Gedser og Rostock samt at få etableret en omfartsvej ved Nykøbing F.
- Jernbanen mellem Ringsted og Rødby udbygges og elektrificeres i forbindelse med etablering af landanlæg til Femern Bælt forbindelsen.

#### 1.2.4. Østjylland

Østjylland har især på havneområdet en meget stærk position i forhold til de internationale godstransporter. Samtidig udgør regionen en væsentlig korridor for vejtransporter i transit og til og fra Danmark.

Århus Havn er Danmarks største containerhavn, mens Fredericia Havn er Danmarks største havn målt i ton. Der er i de seneste år gennemført betydelige investeringer på Århus Havn, der understøtter havnens position som den største containerhavn i Danmark. Herunder er der bl.a. investeret betydelige midler i nye havneanlæg og et nyt jernbanespor til havnen.

### Boks 1.9 | Århus Havn som transportknudepunkt

Århus havn er et transportknudepunkt for Østersøområdet. Der er især tale om containertransport, hvor der sejles til og fra en række havne i Østersøområdet, herunder særligt Göteborg i Sverige.

Omkring 80 pct. af de containere, der sejler på Østersøen, er på vej til en oversøisk destination. Dertil kommer, at det relativt nye medlemskab af EU for flere lande i Østeuropa betyder en stigning i levestandarden og dermed en forventet stigning i importen og eksporten på længere sigt, som også Århus Havn kan få gavn af.

Århus Havn har et tæt samarbejde med Göteborg Havn, der er Nordens største containerhavn. De to havne er bl.a. gået sammen i et EU støttet projekt om at effektivisere containertrafikken på Østersøen.

Grenaa Havn har ligeledes oprustet væsentligt i de senere år og satser på at tiltrække nye virksomheder, der aktivt deltager i havnens udvikling.

### Boks 1.10 | Udvidelse af Grenaa Havn

Grenaa Havn har foretaget en betydelig udvidelse de senere år. I 2010 blev den nye Nordhavn på i alt 300.000 kvm indviet. Den nye havn vil blandt andet danne udgangspunkt for DONG's aktiviteter i forbindelse med anlæggelsen af Anholt Havmøllepark, der forventes at stå færdig i 2011.

Herudover vil havnen også huse Danish Biofuel, der har medvirket til finansieringen af havneudvidelsen.

Fredericia Havn har en fordelagtig geografisk placering i forhold til godstransporten til og fra Danmark. Således ligger havnen tæt på motorvejsnettet og tæt på kombiterminalen i Taulov.

I forhold til vejgodstransporten spiller 45 Østjyske Motorvej en helt central rolle. Igennem de senere år er der imidlertid sket en voldsom stigning i trafikken særligt i området omkring Vejlefordbroen, som er den travleste vejstrækning i Jyl-

land. Derfor udgør strækningen omkring broen en flaskehals. I transportaftalen fra 2009 er der derfor også afsat midler til udbygning af netop den strækning.

#### Boks 1.11 | Initiativer rettet mod at styrke de danske porte i Østjylland

- I forbindelse med "Aftale om en grøn Transportpolitik" gennemføres en analyse af den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i Østjylland. Analysen vil være færdig i 2013, hvorefter aftalens parter vil drøfte resultaterne heraf.
- Staten har afsat 105 mio. kr. til anlæg af en nordlig omfartsvej ved Grenaa.
- Der er afsat 1,4 mia. kr. til udvidelse af strækningen fra Skærup til Vejle Nord fra 4 til 6 spor.
- Der ydes statslig støtte til udbygning af Marselis-boulevarden til Århus Havn.
- Der igangsættes en forundersøgelse af mulighederne for at forlænge Djurslandsmotorvejen til Tirstrup Lufthavn.

### 1.2.5. Vestjylland

De internationale transportforbindelser til og fra Vestjylland er knyttet til en række af de havne, der bl.a. har stor betydning for den danske vindmølleindustri. Esbjerg er i denne sammenhæng den største havn. Men også en række andre havne spiller en betydelig rolle i regionen. Dette gælder eksempelvis Thyborøn, Hvide Sande, samt Thorsminde havn.

Billund lufthavn er et vigtigt knudepunkt, når det gælder passagertransport, men også i forhold til transport af gods spiller lufthavnen en vigtig rolle, der giver de vestjyske virksomheder gode muligheder for at få transporteret deres varer ud i verden.

Vestjylland har således en række infrastrukturanlæg med international betydning. Regeringen har derfor iværksat en række initiativer med henblik på at styrke og udvikle disse anlæg, så de kan bidrage til at skabe vækst i regionen.

Boks 1.12 | Initiativer rettet mod at styrke de danske porte i Vestjylland

- I Havnepakke I fra 2009 er der afsat midler til en bedre vejforbindelse til Esbjerg Havn. Der er ligeledes afsat midler til en bedre baneforbindelse til havnen.
- Som led i havnepakke II er der afsat i alt 150 mio. kr. til de vestjyske havne – herunder 30 mio. kr. til udvidelse af havneanlæg i Hanstholm Havn, 25 mio. kr. til forbedrede moler i Thyborøn Havn, 35 mio. kr. til medfinansiering af ydre mole til Hvide Sande Havn og 13,5 mio. kr. til uddybning af vanddybde ved Thorsminde Havn.
- På vejområdet vil regeringen i lyset af udspillet 'Danmark i balance i en global verden' undersøge mulighederne for at udvikle den vestlige korridor. I den forbindelse anlægges en motorvej mellem Herning og Holstebro, der vil forbedre de internationale transportmuligheder for det vestjyske erhvervsliv.
- Det er i den politiske aftale "Bedre mobilitet" fra november 2010 besluttet at gennemføre en forundersøgelse af baneforbindelse til Billund Lufthavn, ligesom der gennemføres en forundersøgelse af strækningen Ringkjøbing-Herning (rute 15).

### 1.2.6. Nordjylland

De nordjyske overfarter står for ca. 9 pct. af de internationale lastbiltransporter til og fra Danmark og har stor betydning for den danske samhandel med Norge.

De centrale havne udgøres af Hirtshals, Frederikshavn samt Hanstholm. Endvidere er Aalborg havn centrum for godstrafikken til og fra Grønland.

På luftfartsområdet er Aalborg Lufthavn en vigtig indenrigslufthavn og har igennem de senere år også haft vækst i antallet af internationale ruter. Der er iværksat en række initiativer med henblik på styrkelse af forbindelserne til de nordjyske infrastrukturanlæg.

#### Boks 1.13 | Initiativer med henblik på styrkelse af portene i Nordjylland

- I forbindelse med Havnepakke I” blev det besluttet at udbygge Jyske Motorvej mellem Nørresundby og Bouet umiddelbart nord for Limfjordstunnelen i nordgående retning.
- Endvidere blev det besluttet at afsætte 10 mio. kr. en forundersøgelse af yderligere opgradering af Rute 34 blandt andet mellem Skive og Hanstholm.
- Der gennemføres en forundersøgelse af banebetjening af Aalborg Lufthavn.
- Jernbanen mellem Aalborg og Hobro opgraderes.
- I forbindelse med transportaftalen i 2009 blev der afsat 10 mio. kr. til afslutning af en VVM-redegørelse om en tredje limfjordsforbindelse. Der er i foråret 2011 blevet nedsat en arbejdsgruppe, der skal afklare praktiske og tekniske forhold for tilslutningsanlæg og veje i relation til en mulig ny limfjordsforbindelse.

### 1.3. Stærke transport- og logistikcentre

Et centralt fokusområde er en fortsat styrkelse af transport- og logistikcentre, der udgør et omdrejningspunkt i det samlede transportsystem.

Med henblik på at styrke samspillet mellem transportformerne har Regeringen med ”Aftaler om en grøn transportpolitik” fra 2009 og aftalen ”Bedre mobilitet” fra november 2010 taget initiativ til at forbedre rammerne for de vigtigste transport- og logistikcentre i Danmark. Danmark har 8 transportcentre fordelt ud over hele landet, hvortil kommer en række større havne. Derudover kan nævnes kombiterminalen i Padborg.

Aftalen fra 2009 indebærer, at der i de kommende år investeres ca. 1,3 mia. kr. i bedre vej- og baneforbindelser til de danske havne, samtidig med at der som led i aftalen er afsat 66 mio. kr. til kapacitetsudvidelser på de to største kombiterminaler i Danmark. Hertil kommer, at der er reserveret 10 mio. kr. til en ny banegodsterminal på Hirtshals Havn.

#### Boks 1.14 | Transport og logistikcentre

- Transportcentre: (vej ⇔ vej)
- Havne (sø ⇔ vej/bane)
- Kombiterminaler (vej ⇔ bane)
- Lufthavne (luft ⇔ vej/bane)

I aftalen fra november 2010 blev der afsat over 200 mio. kr. til havneanlæg i yderområderne. Ved at styrke havnenes udvikling er det muligt at skabe grundlag for mobilitet, vækst og arbejdspladser i yderområderne i Danmark.

#### Boks 1.15 | Havnepakke I og II

##### **Havnepakke I (2009)**

I forbindelse med indgåelse af "Aftale om en grøn Transportpolitik" fra januar 2009 blev der aftalt en række konkrete initiativer med henblik på at styrke adgangen til havnene. Der var i den forbindelse fokus på at styrke forbindelserne til de større havne i Danmark. Aftalen indebar blandt andet bedre vejforbindelser til Esbjerg, Københavns Havn, Gedser Havn, Helsingør Havn, Hanstholm Havn smat et nyt rangerområde og spor ved Hirtshals Havn.

##### **Havnepakke II (2010)**

Ved den politiske aftale "Bedre mobilitet" fra november 2010 blev den såkaldte "havnepakke II" vedtaget. Aftalen har særligt fokus imod at styrke udviklingsmulighederne for havne beliggende i udkantsområder, herunder i Vestjylland og på Bornholm. Ved at forbedre tilgængeligheden til disse havne, vil havnenes rolle som infrastrukturknudepunkter øges og dermed kunne bidrage til at skabe grundlag for ny erhvervsudvikling i yderområderne.

Det er vigtigt i de kommende år at følge op på disse initiativer. Derfor har regeringen bl.a. nedsat et havnelovsudvalg, der skal vurdere, om justeringer i havneloven kan bidrage til at styrke havnenes dynamik og konkurrencedygtighed.

## Boks 1.16 | Havnelovsudvalg

Transportministeren har nedsat et havnelovsudvalg, der skal:

- Vurdere, om havneloven lever op til formålet om at styrke havnenes dynamik og konkurrencedygtighed.
- Så vidt det vurderes at være nødvendigt, fremkomme med forslag til ændringer af havneloven, der styrker havnenes muligheder for at udvikles til effektive transportknudepunkter.
- Vurdere, hvorvidt der er behov for at udpege havne med særlig national interesse og derfor er underlagt særlige bestemmelser med henblik på, hvad arealerne kan bruges til.

## 1.4. Innovation, uddannelse og forskning skal sikre værditilvækst i transporterhvervet

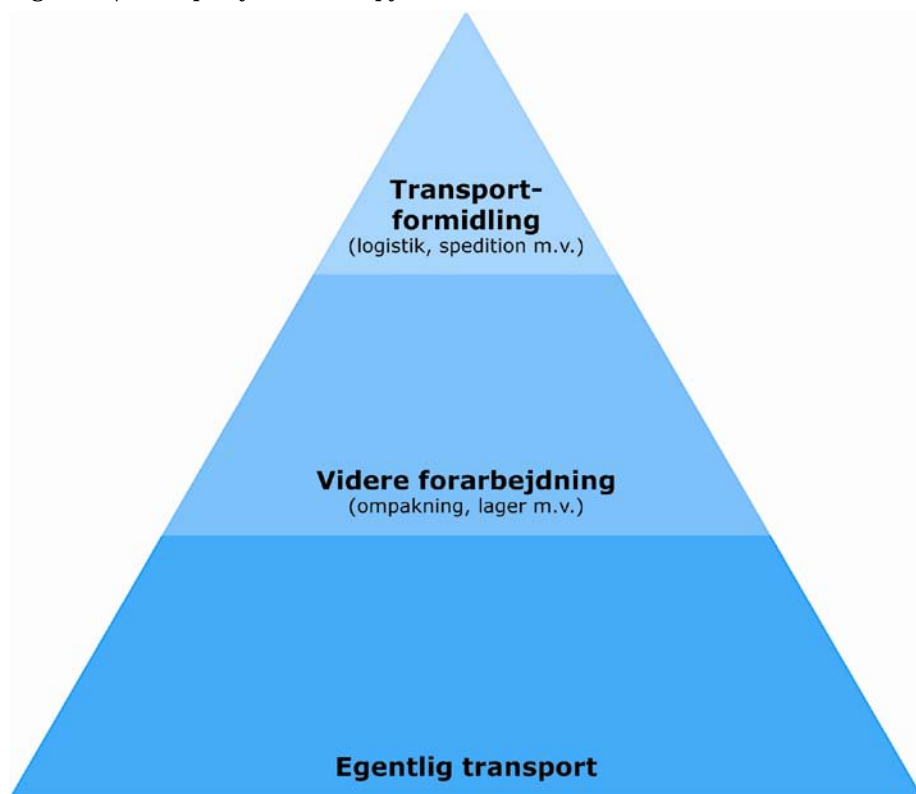
Regeringen har de seneste år igangsat en række forskellige initiativer for at styrke videns - og kompetenceniveauet i det danske godstransporterhverv. Dette er en forudsætning for at transporterhvervet kan bidrage til at skabe vækst i samfundet.

Man kan skelne mellem forskellige typer aktiviteter i transportkæden, der strækker sig fra den fysiske transport over egentlig forarbejdning af varer til planlægning og formidling af transporterne. Dette kan sammenfattes i en "pyramide" for transportydelse, se figur 1.7.

Logistik og transportformidling har relativt få beskæftigede. Denne del af erhvervet er karakteriseret ved at have en meget høj værditilvækst, der er blandt de højeste for samtlige erhverv i Danmark.

Produktivitetsudviklingen har været højere i speditionserhvervet end gennemsnittet for alle erhverv. Såvel forrentningen af egenkapitalen som antallet af nye vækstiværksættere er markant højere end i andre erhverv. På vognmandsområdet er arbejdsproduktiviteten således væsentligt lavere. En forklaring herpå kan være forhold som eksempelvis stigende trængsel på vejnettet, der kan have betydning for produktiviteten,

Figur 1.7 | Transportydelseernes ”pyramide”



For at sikre en fortsat vækst i produktiviteten i transporterhvervet er der behov for at have uddannelser, der kan understøtte dette. Det gælder alle led i transportkæden fra spedition og planlægning til den fysiske transport, hvor et fortsat fokus på udvikling af bl.a. de danske chaufførers kompetencer er afgørende for, hvor godt Danmark står i den fremtidige konkurrence.

I den forbindelse er der iværksat flere initiativer. For de korte og videregående uddannelser er der taget initiativ til en revision af transportlogistikuddannelsen og videreudvikling af professionsbacheloruddannelsen i Value Chain management.

Der er på Danmarks Tekniske Universitet Transport (DTU Transport) etableret en diplomingeniøruddannelse, der skal styrke transportplanlægningen. Hertil kommer, at der for lastbilchaufførerne er sket en markant faglig opkvalificering i forbindelse med gennemførelsen af EU's uddannelsesdirektiv, der trådte i kraft den 10. september 2009, som indebærer en systematisk efteruddannelse af chaufførerne hvert femte år.

På forskningsområdet er bevillingerne vokset betydeligt siden 2005, og der er i dag ca. 30-40 pct. flere transportforskere på de danske universiteter end for blot fem år siden. Bevillingerne fra det Strategiske Transportforskningsråd udløber imidlertid i 2011 og en fremtidig udfordring bliver derfor at sikre fortsat finansiering. De fremtidige bevillinger vil blive drøftet i forbindelse med forhandlingerne om finansloven i efteråret 2011 og det vil være en klar prioritet for Transportministeriet at arbejde for, at der også efter 2011 tilføres midler til området.

Boks 1.17 | Eksempler på transportforskning fra DTU med positiv betydning for godstransporterhvervet

- DTU Transport har udviklet et prognoseværktøj for bilsalget i Danmark til De Danske Bilimportører. Værktøjet benyttes til vurdering af bilsalgets udvikling ½ - 2 år frem i tiden under de gældende forudsætninger. Modellen kan også bruges til kortsigtede vurderinger af udviklingen i det månedlige bilsalg og til konsekvensvurderinger af forskellige scenarier for ændringerne i afgifter, konjunkturer, økonomisk vækst mv.
- DTU Transport har udviklet et ruteplanlægningsværktøj til en stor dansk transportvirksomhed. Værktøjet har betydet, at virksomheden har kunnet reducere sin kørsel med 8 pct. og antallet af biler med 2 pct.
- DTU transport har udviklet flådestyringsværktøjet "Unifeeder", der hyppigt ændrer rutenettet. Flådestyringsværktøjet har betydet en reduktion af den samlede sejlads med 6,9 pct.

Med den nye Landstrafikmodel, der udvikles på DTU i disse år, styrkes mulighederne yderligere for at belyse de transportmæssige konsekvenser af forskellige transportpolitiske tiltag – herunder hvordan trafik- og transportstrømmene udvikler sig.

I forhold til innovation har regeringen og erhvervet i 2009 etableret "Transportens Innovationsnetværk", der bl.a. har peget på energioptimering, sikkerhed og infrastrukturinvesteringer som mulige temaer i innovationsprojekter.

#### Boks 1.18 | Initiativer vedr. Transportens Innovationsnetværk

Transportens Innovationsnetværk har ydet bistand til succesfuld maritim ansøgning hos Forsknings- og Innovationsstyrelsen om etablering af et maritimt innovationskonsortium. Dette har til formål at udvikle ny viden om, hvordan serviceleverancer i den maritime sektor effektivt kan integreres i produktudvikling og forretningsskabelse. I projektet deltager bl.a. 3 universiteter, 1 teknisk servicepartner og mere end 10 virksomheder. Projektet har en budgetramme på 16.6 mil.kr.

Endvidere har Transportens Innovationsnetværk ydet bistand til projektansøgninger vedrørende virksomheders og forskeres deltagelse i projekter under Transportministeriets "Center for Grøn Transport" i Trafikstyrelsen. Blandt disse projekter kan nævnes et nationalt demonstrationsprojekt for cng/biogas, demonstrationsprojekt for citydistribution og demonstrationsprojekt for biodiesel.

Fremadrettet vil Transportministeriet anbefale det uafhængige "Strategiske forskningsråd for transport og infrastruktur", som skal sikre, at der i de kommende forskningsudbud reserveres forskningsmidler til et særskilt tema om vækst og produktivitetsforhold i transportsektoren.

På innovationsområdet bør det undersøges, om der er interesse og grundlag for – efter hollandsk model – at etablere et innovationsbaseret analyseinstitut i samarbejde med branchen med fokus på at styrke produktiviteten i transporterhvervet, så Danmark skærper konkurrenceevnen og øger mulighederne for at udnytte den voksende godstransport.

Der kunne f.eks. igangsættes demonstrationsprojekter rettet mod mindre og mellemstore transportvirksomheders brug af IT-værktøjer til bedre ruteplanlægning og bedre udnyttelse af lagerfaciliteter mv. Eller større virksomheders udvikling af 3. partslogistik med fokus på endnu tættere integration mellem transportører og transportkøbere. 3. partslogistik indebærer, at transportkøberne outsourcer

transport-, logistik og lagerstyring til transport- og logistikvirksomheder, der er specialiseret i at varetage disse funktioner.

Konferencen "Transportens dag" viste, at innovation står højt på transportvirksomhedernes dagsorden, og at virksomhederne arbejder målrettet med at håndtere udfordringer og muligheder i takt med de voksende internationale gods-transportmængder.

#### Boks 1.19 | Innovation blandt danske transportvirksomheder

Mange danske transportvirksomheder har opnået store fordele ved at arbejde målrettet med innovation. På *Transportens dag* i 2010 præsenteredes fire eksempler på innovation:

- *Rederiet A.P. Møller-Mærsk* har arbejdet målrettet med innovation hos leverandører og underleverandører. Ved en ordre på 38 nye containerskibe er det lykkedes gennem et sådant samarbejde at opnå en besparelse på 23 procent af brændstofsforbruget.
- Innovation kan også være at afprøve nye brændstoftyper eller nye distributions- og pakkeløsninger. Virksomheden *DHL Express* har lavet et forsøg i samarbejde med Danmarks Tekniske Universitet, hvor distributionsbilerne kørte på koldpresset rapsolie. Der er efterfølgende igangsat et forsøg med elbiler.
- *Copenhagen Malmø Port* har gode erfaringer med netværkssamarbejde med andre typer virksomheder, således at kunderne tilbydes nye eller bedre serviceydelser.
- *Kim Johansen Transport Group* har udviklet et koncept, hvor der er fokus på chaufførskift, der sikrer, at lastbilerne kører betydeligt længere pr. år end mange af konkurrenterne.

Kilde: Transportens Dag, 2010

For at sikre et tæt samspil mellem private aktører og offentlige myndigheder vil transportministerens tænketank for godstransport nedsætte en arbejdsgruppe. Denne arbejdsgruppe vil have særlig fokus på at vurdere mulighederne for at styrke produktivitetudviklingen i det danske godserhverv og erhvervslivet som sådan. Arbejdsgruppen skal vurdere sammenhængen mellem produktivitetudviklingen og mulighederne i international godstransport.

## 1.5. Godstransporterne skal ske på fair og lige vilkår

En forudsætning for, at Danmark kan spille en rolle som transportland er, at der eksisterer gode rammevilkår for transportsektoren – også i forhold til de internationale godstransporter. Dette gælder i forhold til alle transportformerne, at der skal arbejdes på at fjerne regler, der hindrer gennemførelsen af det indre marked.

Da internationale transporter i sagens natur er grænseoverskridende, er udgangspunktet fortsat, at udvikling af harmoniserede regelsæt bedst forankres i EU og for skibsfartens og luftfartens vedkommende også i andre globale fora.

Det er afgørende, at de regler, der gælder på området, er ens for alle for at undgå konkurrenceforvridning. Det betyder, at danske særregler og undtagelser skal undgås. Hvis vi skal drage fuldt udbytte af et frit indre marked, kræver det, at vi også medvirker til at sikre den fri bevægelighed og mobilitet i praksis. Det er ikke en opgave staten kan løse alene – det kræver også opbakning fra erhvervet selv.

Lige så vigtigt som ens regler er det at sikre, at disse håndhæves ensartet og konsekvent – både nationalt og på EU plan. Hvis dette ikke sker, mistes tilliden til reglerne, og der skabes konkurrenceforvridning, hvis der kan spekuleres i at omgå reglerne uden risiko for at blive retsfulgt. Det er vigtigt at have fokus på at styrke den fysiske kontrol med godstransporterne, men lige så vigtig er den administrative kontrol med virksomhederne.

Reglerne på området er ofte komplekse, hvilket stiller store krav til eksempelvis chauffører. Det er derfor også afgørende at have fokus på uddannelse af chaufførerne også på europæisk plan i forhold til at sikre en effektiv efterlevelse af reglerne.

Der arbejdes løbende på at forbedre kontrollen på godsområdet, og der er i forskellige lande også forskellige måder at løse opgaven på. Det afgørende er her ikke den konkrete organisatoriske model, men at kontrollen i praksis bliver så effektiv som mulig ift. de dagligt udførte transporter.

Transportministeriet vil fortsætte arbejdet med regelforenkling, som sker i regi af Godstransportens Tænketank, der allerede har givet en lang række positive resultater.

## Boks 1.20 | BAG – Det tyske vejkorps

I Tyskland varetager Bundesamt für Güterverkehr (BAG) en række myndighedsopgaver i forbindelse med regulering af transporterhvervet, herunder opgaven med at kontrollere og tilbageholde køretøjer, som mistænkes for ikke at betale kørselsafgift, MAUT'en, i overensstemmelse med reglerne.

BAG er en organisation under det tyske transportministerium med opgaver af reguleringsmæssig og administrativ karakter. Den har endvidere en ikke ubetydelig aktivitet for så vidt angår vejkontrol.

BAG blev oprettet i 1950'erne som følge af den stærkt stigende godstrafik, der nødvendiggjorde en indsats på forbundsniveau på kontrolområdet. BAG's opgaver på dette område omfatter bl.a. kontrol af lastbilers og bussers overholdelse af vejtransportlovgivningen, herunder køre- og hviletidsbestemmelserne, både på motorveje og landeveje. Der foretages årligt over 600.000 kontroller af tyske og udenlandske køretøjer. Ved indførelsen af Maut'en i 2005 blev BAG's opgaver udvidet med kontrollen heraf.

Regelsættet i EU-regi er en helt afgørende platform for de internationale transportere. Transportministeriet vil arbejde for en fortsat harmonisering af reglerne for de internationale transportere og en effektiv håndhævelse heraf.

På luftfartsområdet vil Transportministeriet fortsat understøtte arbejdet med at oprette nye internationale flyforbindelser til danske lufthavne og forbedre samspillet mellem luftfart og andre transportformer.

## 1.6. Væksten i godstransport skal ske skånsomt for miljø og trafiksikkerhed

Effektiv og smidig transport giver ikke bare færre miljøgener men også bedre økonomi. Tilsvarende kan bedre brændstofudnyttelse og nye, mere miljøvenlige energiformer ligeledes have en økonomisk fordel. For mange virksomheder er det i dag en konkurrenceparameter, at produktion og transport foregår så effektivt – og dermed også miljørigtigt – som muligt.

Et andet væsentligt aspekt er trafiksikkerhed. Det er afgørende for regeringen, at en vækst i godstransporterne ikke sker på bekostning af trafiksikkerheden. Dette sikres ved løbende at have fokus på at udnytte nye køretøjsteknologiske tiltag.

Danmark arbejder løbende for at fremme sådanne trafikikkerhedstiltag i EU, da det er afgørende at sikre fælles standarder og regler i alle medlemsstater. Udover det køretøjstekniske skal det sikres, at veje og andre infrastrukturanlæg er indrettet sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Det er et afgørende fundament for regeringens politik om et grønnere transportsystem, at det ikke handler om at begrænse mobiliteten, men netop at arbejde med løsninger, der både effektiviserer transporterne og understøtter et bedre miljø og en bedre trafikikkerhed.

Det handler om at udvikle og benytte miljøvenlige transportmidler såsom modulvogn, jernbane og søfart i de fremtidige godstransporter, hvor det er relevant. Her er der ikke mindst for modulvognenes vedkommende brug for et konkret europæisk samarbejde og fælles rammer for de effektive lastbiler, så potentialet kan udnyttes fuldt ud på tværs af Europa.

Den danske regering arbejder for at udbrede kørsel med modulvogn til flere EU-lande, fordi de største driftsøkonomiske og miljømæssige fordele kan opnås ved kørsel på længere strækninger.

### Boks 1.21 | Udbredelse af forsøg med modulvogn i Europa

Danmark arbejder for at udbrede forsøg med modulvogn til flere EU-lande. De største samfundsøkonomiske fordele fra modulvogn opnås på lange strækninger – herunder de grænseoverskridende transporter.

Den danske regering ser gerne, at der etableres et grænseoverskridende forsøg med modulvogn tog fra Sverige via Danmark til Benelux-landene.

Med den politiske aftale fra november 2010 er det besluttet at tillade lastbilkørsel med højere totalvægt og øget akseltryk på hele det danske vejnet.

### Boks 1.22 | Højere totalvægt og øget akseltryk

Højere vægt og øget akseltryk giver effektiviseringsforbedringer til erhvervet, en bedre udnyttelse af vejnettet, når mere gods kan fragtes på færre biler og miljømæssige gevinster ved bl.a. lavere CO<sub>2</sub>-udslip.

Som en del af den politiske aftale "Bedre mobilitet" fra 2010 besluttede forligspartierne at afsætte 20 mio. kr. til at forhøje det tilladte akseltryk og totalvægten for lastbiler.

Det betyder, at drivakseltryk øges fra 10 til 11,5 ton. Den tilladte totalvægt for 3 akslede lastbiler øges fra 24 til 26 ton, og totalvægten for 7 akslede lastbiler øges fra 48 til 54 ton.

Ordningen træder i kraft 1. juli 2011, og der gennemføres en evaluering tre år efter ikrafttræden med inddragelse af erhvervet og kommunerne.

Søtransport udgør, hvor det er transportmæssigt relevant, et godt miljømæssigt alternativ til landtransport. Et projekt der har opnået EU-støtte efter at have sandsynliggjort miljøfordele er strækningen Esbjerg – Zeebrügge.

#### Boks 1.23 | Esbjerg – Zeebrügge: Motorway of the Sea

Etableringen og udvidelsen af forbindelsen mellem Esbjerg Havn og den belgiske havn i Zeebrügge, har til formål at være en alternativ godstransportvej til mellem Danmark og Benelux-landene.

Projektet der er støttet af TEN-T midler omfatter investeringer i infrastrukturen i- og omkring havnene, samt at give de involverede parter bedst mulige arbejdsvilkår.

På sigt er det hensigten, at søvejen mellem Esbjerg og Zeebrügge skal være en alternativ godstransportvej mellem Benelux og Skandinavien, der vil fordoble antallet af Ro-Ro enheder mellem de to havne. Udviklingen vil kunne reducere transportomkostningerne med ca. 40 pct. i forhold til transport med lastbil igennem Europa, og reducere CO<sub>2</sub>-emissioner med ca. 58 pct.

Danmark arbejder for, at EU's støtteprogrammer på transportområdet til bl.a. udviklingen af havne og søfart adresserer mulighederne for at udvikle mere miljøvenlige transportformer og -teknologier. Tilsvarende foregår der aktiviteter på vej- og baneområdet.

Endvidere støtter Danmark en fortsat teknisk harmonisering af de grænseover-

skridende jernbanetransporter, så miljøvenlige banegodstransporter kan vokse i de kommende år.

I forhold til trafiksikkerhed arbejder Danmark i EU blandt andet for mere sikre køretøjer. Der sker i disse år en hastig teknologisk udvikling, og det handler om at udnytte nye køretøjsteknologiske tiltag til gavn for trafiksikkerheden. Også her er det dog afgørende, at de tiltag, der indføres, baserer sig på fælles standarder og regler.

## 1.7. Alle egne af Danmark skal have nem adgang til internationale transporters

Alle egne af Danmark skal have nem adgang til internationale transporters. Det er en forudsætning for vækst og udvikling i en periode, hvor den globale konkurrence øges.

Der er geografiske forskelle på det lokale erhvervslivs adgang til infrastrukturen. Områderne omkring de store byer har adgang til de fleste transportformer, og kommer relativt hurtigt på det internationale transportsystem.

### Boks 1.24 | Analyse af godstransportens rammevilkår på Bornholm

Bornholm er Danmarks største ikke-brofaste ø. Transporttiden og omkostningerne ved fragt af gods udgør derfor en betydelig udfordring for de bornholmske virksomheder. Derfor vil Transportministeriet iværksætte en analyse af, hvordan rammevilkårene for godstransporten og de transportrelaterede omkostninger påvirker det bornholmske erhvervslivs vækstpotentiale. Arbejdet med at klarlægge rammevilkårene for godstransporten til og fra Bornholm vil ske i samarbejde med det bornholmske erhvervsliv.

Analysen vil behandle de forhold, der kan have betydning for erhvervslivets langsigtede udviklingsvilkår på Bornholm, herunder vil der være fokus på følgende problemstillinger:

- Hvilken rolle spiller de bornholmske virksomheders transportvilkår for deres vækst- og udviklingsmuligheder?
- Hvilke faktorer virker som barrierer for udviklingen af godstransporterne til og fra Bornholm?

I yderområder er adgangen til den overordnede vejinfrastruktur ofte vanskeligere, ligesom adgangen til transportsystemet kan være forbundet med betydelige logistiske udfordringer og meromkostninger for den enkelte virksomhed som f.eks. ikke-brofaste øer som Bornholm.

I den sammenhæng er det vigtigt at understrege, at en række vigtige infrastrukturanlæg som eksempelvis havne og lufthavne rent faktisk er beliggende i udkantsområder, hvilket skaber gode vækstmuligheder for disse områder.

Transportministeriet vil igangsætte en undersøgelse af transportens og transportomkostningernes betydning for den økonomiske udvikling i yderområderne. Med Bornholm som case undersøges det, hvilken betydning transportomkostningerne og de generelle transportforhold har for vækst og udviklingsmulighederne i yderområderne.

I regeringens initiativ "*Danmark i balance i en global verden*" fra september 2010 sættes fokus på infrastrukturens betydning for udviklingen i yderområderne. Regeringen vil således sikre flere gode forbindelser og transportmuligheder, som kan styrke fleksibiliteten på arbejdsmarkedet og skabe grundlag for udvikling af virksomheder i lokalområderne. Det gælder bl.a. en særlig indsats for transportkorridorerne til og fra havnene og det gælder en styrket infrastruktur, som kan understøtte de vigtige turismeerhverv i yderområderne.

#### Boks 1.25 | Danmark i balance

Med initiativet *Danmark i balance i en global verden* fra september 2010 ønsker regeringen at sætte fokus på gode rammevilkår og økonomisk vækst i yderområderne i Danmark. Områder som f.eks. Bornholm, Sydsjælland og Vestjylland står overfor en række udfordringer. Men der er ikke nogen nemme løsninger på yderområdernes udfordringer, som bl.a. skyldes forandringer i erhvervsstrukturen, befolkningssammensætningen samt koncentrationen af erhverv og bosætning i og omkring de større byer.

Initiativet omfatter seks indsatsområder, som bidrager til at understøtte et Danmark i balance i en global verden, herunder en styrket erhvervsudvikling og infrastruktur. Det gælder bl.a. en særlig indsats for transportkorridorerne til og fra havnene, hvilket vil styrke effektiviteten i den internationale gods-transport.

Bedre infrastruktur i yderområder omfatter blandt andet følgende initiativer:

- Forsøg med 90 km/t på udvalgte landevejsstrækninger
- Scandlines' udvidelse af havnefaciliteterne i Gedser Havn
- Mulighed for modulvogntog til flere havne og virksomheder
- Forundersøgelse af en udbygning af Rute 11 (Tønder-Esbjerg)
- Forundersøgelse af omfartsvej på Rute 11 ved Brovst
- Ombygning og forbedring af trafikmiljøet i Rønne
- Bedre opkobling til det overordnede vejnet fra Syd- og Vestjylland
- Bedre kapacitet på vejnettet ved Sønderborg

Dertil kommer, at transportministeren som et forsøg fra 1. december 2010 har indført overhalingsforbud på den østjyske motorvej fra Skærup syd for Vejle til lidt nord for tilslutningsanlæg Skanderborg V. Forsøget følges af en arbejdsgruppe med såvel Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen som en række af erhvervets organisationer.

Den politiske aftale "Bedre mobilitet" fra 26. november 2010 rummer bl.a. et konkret fokus på at styrke transportmulighederne til og fra Bornholm.

Boks 1.26 | Initiativer fra den politiske aftale "Bedre mobilitet" vedrørende Bornholm

- 12 mio. kr. til havneanlæg på Hammer havn
- 15 mio. kr. til investeringer i Bornholms lufthavn
- 9 mio. kr. til omstilling af havneanlæg på Hasle Havn
- 10 mio. kr. til øget vejkapacitet på Rønne Havn
- 9 mio.kr. til forbedret adgang til Rønne Havn

Transportministeriet planlægger som tidligere nævnt endvidere at igangsætte en analyse om godstransportens rammevilkår på Bornholm.

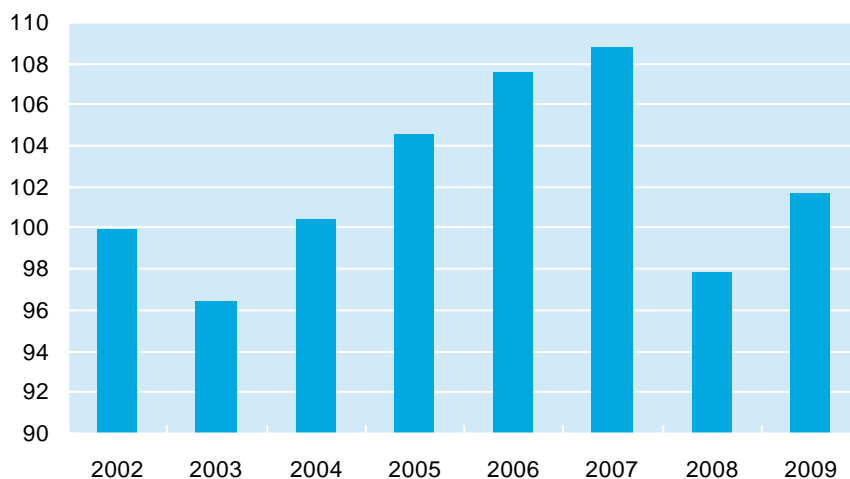
## 1.8. Indenrigsluftfartens vigtighed for de danske yderområder

Indenrigsluftfarten bidrager på samme måde som den internationale luftfart til at styrke arbejdskraftens mobilitet, så medarbejdere hurtigt og nemt kan komme til de forskellige landsdele.

Samtidig bidrager indenrigsluftfarten også til, at virksomheder i hele landet har adgang til det internationale transportsystem. En forudsætning for at højt specialiserede virksomheder kan lokalisere sig udenfor hovedstaden er netop hurtig adgang til det overordnede transportsystem. Og her spiller indenrigsluftfarten en central rolle. Eksempelvis har virksomheder, som råder over meget avancerede maskiner, behov for hurtigt at kunne få tilkaldt eksperter i tilfælde af nedbrud for at undgå større produktionstab.

Passagerantallet har været stigende de seneste år frem til finanskrisen, jf. figur 1.8. I 2010 har der været en betydelig vækst i antallet af indenrigspassagerer, hvilket bl.a. skyldes den intensiverede konkurrence på ruterne til Aalborg, Karup og Bornholm.

Figur 1.8 | Indenrigspassagerer i større danske lufthavne (år 2002=100)



Kilde: Danmarks Statistik (Lufthavne med mindst 50.000 flyoperationer årligt eller rutepassagerer)

## 2. Et velfungerende transportsystem i hele Danmark

International godstransport omfatter både Danmarks samhandel med udlandet – det vil sige import og eksport af varer – men også det gods, der køres, sejles eller flyves gennem landet som transittransport. Den internationale godstransport giver økonomiske muligheder, men også miljømæssige og trafikale udfordringer, der skal håndteres.

Skal Danmark stå som et stærkt transportland i det internationale transportsystem, samtidig med at generne af trafikken mindskes mest muligt, er det væsentligt at optimere samspillet mellem transportformerne. Det er et tema, der har været på dagsordenen i mange år, og det er derfor helt afgørende, at indsatsen er både ambitiøs og målrettet, hvis der for alvor skal skabes bedre og mere effektive sammenhænge i transporterne på tværs af transportformer.

Den konkrete indsats, der arbejdes med i disse år – med betydelige investeringer og den brede vifte af tiltag i øvrigt, som blev beskrevet i kapitel 1 – udgør en sådan samlet og langsigtet plan. Adgangen til infrastruktur er et helt afgørende parameter for virksomheder, når de vælger placering. Denne skal sammen med en udnyttelse af vores kompetencer indenfor logistik og spedition bidrage til, at de internationale transporter medvirker til øget vækst, produktivitet og beskæftigelse. Der er tale om en kompleks problemstilling, som kræver afbalancerede og robuste løsninger.

### Boks 2.1 | Fordele ved international godstransport

- Godstransporterne medfinansierer dansk infrastruktur
- Godstransporterne skaber bedre internationale forbindelser for dansk erhvervsliv
- Godstransporterne skaber nye job f.eks. i forbindelse med etablering af lagre og distributionscentre eller centre for klargøring
- Godstransporterne styrker det danske speditionserhverv, i det omfang transporterne kontrolleres af danske logistik- og transportformidlingsvirksomheder

## Boks 2.2 | Udfordringer ved international godstransport

- Godstransporterne slider på infrastrukturen
- Godstransporterne belaster miljøet
- Godstransporterne kan bidrage til trængsel på vej- og banenettet og skabe kapacitetsproblemer i luftrummet og i havnene
- Godstransporterne kan øge risikoen for trafikuheld

De store godsstrømme koncentrerer sig jf. kapitel 1 om en række centrale korridorer – lidt afhængigt af godstype og transportform – og udgøres af gods, der kommer til fra alle dele af landet og skal videre ud af Danmark eller gods i transit, der typisk knytter sig til de landbaserede transportere.

Regeringen har sammen med et bredt flertal af Folketingets partier i 2009 og i 2010 indgået en række aftaler om en grøn transportpolitik. Der er på infrastrukturområdet aftalt en række initiativer, der vil få betydning for international godstransport.

## Boks 2.3 | Initiativer i "Aftaler om grøn transportpolitik" samt "Bedre mobilitet"

- Investeringer i adgangsveje for vej og bane til havnene (de såkaldte havnepakker I og II)
- Etablering af nyt signalsystem på Banedanmarks net
- Forsøg med modulvogntog, der kobler de centrale godskorridorer og de store transportterminaler i baneterminaler og særligt havnene
- Etablering af dobbeltspor i Sønderjylland
- Etablering af ny bane København-Ringsted
- Bedre rastepladser
- Øget højde på motorvejsbroer

Disse initiativer vil kunne styrke danske og udenlandske virksomheders muligheder for at etablere lagre eller egentlig produktion i Danmark jf. boks 2.4 om lokalisering af Danfoss' centrallager i Rødekro.

#### Boks 2.4 | Lokalisering af Danfoss

Den danske virksomhed Danfoss er en af verdens største producenter af udstyr til køle- og varmeteknik. Danfoss har en eksportandel på over 90 pct., og virksomhedens største marked er Tyskland.

Danfoss har de seneste år ændret strategi i forhold til distribution og lagerstyring i Europa. Ændringen betød, at Danfoss reducerede de regionale lagre og virksomheden i stedet etablerede ét centralt lager med det formål at effektivisere den samlede varedistribution i Nordeuropa. Senere har lageret udviklet sig til at tjene som centrallager for hele Europa.

I forhold til valg af lokalisering var det et krav, at varerne skulle være fremme hos kunden senest dagen efter, at varebestillingen var indgået. Danfoss vurderede flere forskellige lokaliseringmuligheder for centrallageret, og besluttede sig efter en grundig analyse at vælge Rødekro i Sønderjylland, på trods af afstanden til Danfoss' vigtigste markeder. Når valget faldt på Rødekro, hænger det blandt andet sammen med gode distributionsmuligheder ud af Danmark.

Uden Danmarks gode infrastruktur og velfungerende transporterhverv ville Danfoss sandsynligvis have valgt at placere centrallageret uden for landets grænser.

## 2.1. Mere gods på jernbane

Regeringen har en ambition om, at mere gods skal transporteres på banen, når det giver mening økonomisk og miljømæssigt. Der er en række barrierer for en sådan udvikling, som der løbende bliver arbejdet systematisk med. Således ridsede udspillet fra oktober 2009 "Mere gods på banen" fra Transportministeriet en række udfordringer op, som skal håndteres i forhold til jernbanens videre udvikling.

Det er særligt i netop de internationale transporter på de lange strækninger, at jernbanen har sine styrker. En række af udfordringerne skal derfor løftes i et internationalt samarbejde i Europa, hvor der bl.a. er fokus på tekniske barrierer

landene i mellem og den løbende prioritering af godstog, som er afgørende for banegodsets fremkommelighed.

Herhjemme handler det særligt om udbedring af flaskehalse. Her er der bl.a. afsat midler til etablering af et dobbeltspor i Sønderjylland, hvilket vil betyde en vigtig forøgelse af kapaciteten i forhold til transporten til og fra Tyskland.

Der investeres i en helt ny jernbane mellem København og Ringsted, der vil understøtte godstransporterne på bane både i Øresunds-Femern korridoren og på tværs af landet. Endeligt kan det nævnes, at der i aftalerne er afsat en pulje på 200 mio. kr. til en generel styrkelse af godstransport på bane.

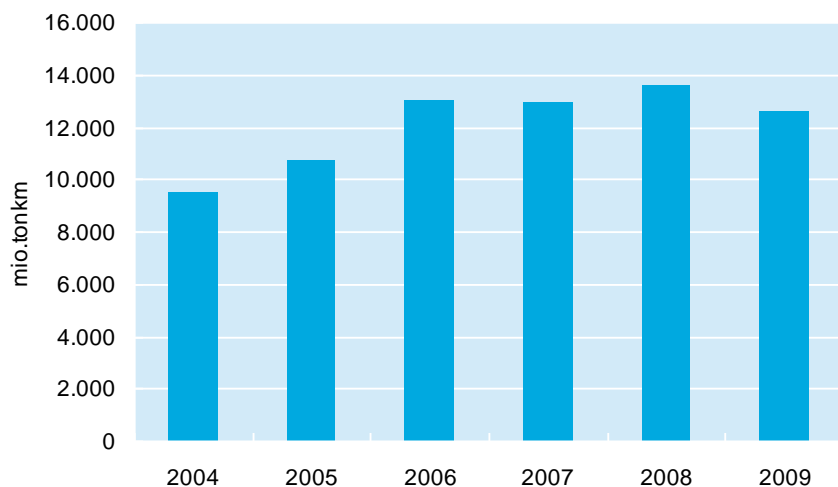
Femern Bælt forbindelsen vil bl.a. styrke banetransporten til Tyskland over Sjælland, men også efter åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt vil godstransporternes andel af den samlede trafik være størst i Jylland. Dette hænger bl.a. sammen med den danske erhvervsstruktur, hvor der er relativt flere produktionsvirksomheder i Vestdanmark, og der er med Femern derfor ikke tale om en enten-eller strategi i forhold til de fremtidige godsstrømme men en helt nødvendig satsning på tværs af landet.

På baneområdet gælder det desuden, at der skal være adgang til effektive kombiterminaler, og der er derfor i aftalen afsat 66 mio. kr. til en kapacitetsudvidelse på kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup. Pengene er afsat under forudsætning af, at terminaldriften udbydes i 2020.

## 2.2. Effektiv international vejtransport

På vejområdet gælder, at der skal være en tilstrækkelig kapacitet på det overordnede vejnet samt fornødne faciliteter, herunder eksempelvis rastepladser og transportcentre. Der er i aftalen afsat midler til udbygningen af en række centrale vejstrækninger, truffet aftale om at undersøge flere vejstrækninger samt afsat 20 mio. kr. til en udbygning og forbedring af rastepladser på statsvejnettet. Samtidig viser modulvognforsøget gode resultater ligesom grænserne for akseltryk og vægt for de tunge lastbiler er øget med den seneste aftale om bedre mobilitet, hvilket bidrager såvel til øget produktivitet i erhvervet som til et forbedret miljø og mindre CO<sub>2</sub>.

Figur 2.1 | International godstransport med udenlandske lastbiler



Kilde: Danmarks statistik (Udenlandske lastbiler over 6 ton totalvægt til eller fra Danmark)

### 2.3. Havnen som transportknudepunkt

Danmark som transportland i et internationalt transportsystem handler i høj grad om at få samarbejdet mellem de enkelte transportformer til at fungere.

Havnene er i den sammenhæng vigtige knudepunkter, der med deres geografiske placeringer er oplagte vækstcentre i hele Danmark. Både i forhold til den regionale udvikling og sammenhængen mellem landsdelene udgør havnene centrale bindeled mellem den søbaserede og den landbaserede transport. Det gælder ikke mindst i forhold til den internationale godstransport. Ca. 2/3 af den danske import og eksport kommer over en dansk havnekaj. Derudover gør den geografiske placering mellem Østersøen og Nordsøen, og de gode vej- og jernbaneforbindelser til både Skandinavien og det europæiske kontinent, Danmark interessant som transitland for den internationale søfart.

For at understrege betydningen af et konkret samarbejde mellem transportformerne er det igangværende forsøg med modulvogntog netop knyttet op omkring havne- og baneterminaler og transportcentre. De trinvise udvidelser af modulvogntogsforsøget har ligeledes baseret sig på, at forsøgsvejnettet løbende er blevet udvidet til at omfatte nye havne.

Samlet set giver det et effektivt transportnet, der fremmer samspillet mellem vej, bane og søtransport, hvor effektiviseringen af én transportform – i dette tilfælde lastbilen – øger produktiviteten og styrker den samlede transportkæde.

Havnene fungerer samtidig som erhvervsområder, hvor omladningen fra eksempelvis lastbil til skib eller fra skib til skib giver betydelige aktiviteter på havnen og dermed mulighed for økonomisk vækst og arbejdspladser.

Et eksempel herpå er vindmølleindustrien, som ofte bruger havnene som samlested for vindmøllekomponenter, inden de sejles videre. På den måde har havnen både en vigtig funktion som et infrastrukturknudepunkt, hvorfra godset skifter fra en transportform til en anden, ligesom havnen er rammen for en tilpasning af produkterne.

Regeringen ønsker at føre en aktiv havnepolitik, der sikrer, at der løbende arbejdes med rammerne for havnenes virksomhed og opgaver – både gennem konkrete investeringer og gennem tidssvarende reguleringsmæssige rammer, der sikrer grundlaget for havnenes fortsatte vækst.

Der iværksættes således en række helt konkrete investeringer, hvor udvalgte er omtalt i boks 2.5.

#### Boks 2.5 | Investeringer i havne

Som et vigtigt element i *Aftaler om grøn transportpolitik* fra 2009 og *Bedre mobilitet* fra 2010 blev der således aftalt investeringer i bedre adgangsveje og jernbaner til de danske havne for mere end 1. mia. kr. med henblik på at styrke koblingen mellem de land- og søbaserede transportveje. Der investeres blandt andet i:

- Sporforbindelse til Esbjerg Havn
- Bedre adgang til Rønne Havn
- Opgradering af Kongevejen i Helsingør, som udgør forbindelsen mellem Helsingør Havn og motorvejsnettet
- Anlæg af omfartsvej ved Nykøbing Falster, der vil forbedre adgangen til Gedser Havn og samtidig aflaste Nykøbing Falster by for gennemkørende trafik

Derudover gives et statsligt tilskud på 250 mio. kr. til anlæg af en tunnel under Marselis Boulevard i Århus, som vil bidrage til at styrke Århus havn, der blandt andet er et transportknudepunkt for containertransport i Østersøen.

I Havnepakke II – der blev besluttet i forbindelse med den politiske aftale *"Bedre mobilitet"* fra november 2010 er fokus rettet mod havne i yderområderne. I aftalen er der afsat over 220 mio.kr. til havneinfrastruktur i yderområderne. Følgende projekter finansieres som led i aftalen:

- Hanstholm Havn – ramme til udvidelse af havneanlæg
- Mere sikre moler på Thyborøn Havn samt forundersøgelse af udvidelse af sejlrenden
- Ny tørdok på Thyborøn Havn
- Forundersøgelse – forbedring af adgangen til Thyborøn Havn ved anlæg af en omfartsvej ved Klinkby
- Forbedret adgang til Thorsminde Havn – udvidelse af vanddybde
- Mere sikkert havneanlæg på Hammer Havn
- Ramme til omstilling af havnekapacitet på Hasle Havn
- Frederikshavn Havn – støjskærm på Europavej (E45)
- Istandsættelse af Løkken Læmole
- Istandsættelse af Nr. Vorupør Læmole
- Ny ydermole på Hvide Sande Havn

Transportministeren har sammen med miljøministeren i maj 2010 fremlagt en redegørelse om arealanvendelse på de danske havne, der viser, at der i de kommende år forventes en markant forøgelse af havnearealer, der bl.a. ventes at styrke havnenes erhvervsmæssige position.

For også at sikre, at de reguleringsmæssige rammer følger med, har transportministeren, jf. afsnit 1.3, nedsat et havnelovsudvalg, der skal gennemgå den gældende lovgivning og eventuelle behov for justeringer af denne.

## 2.4. Store værdier i flygods

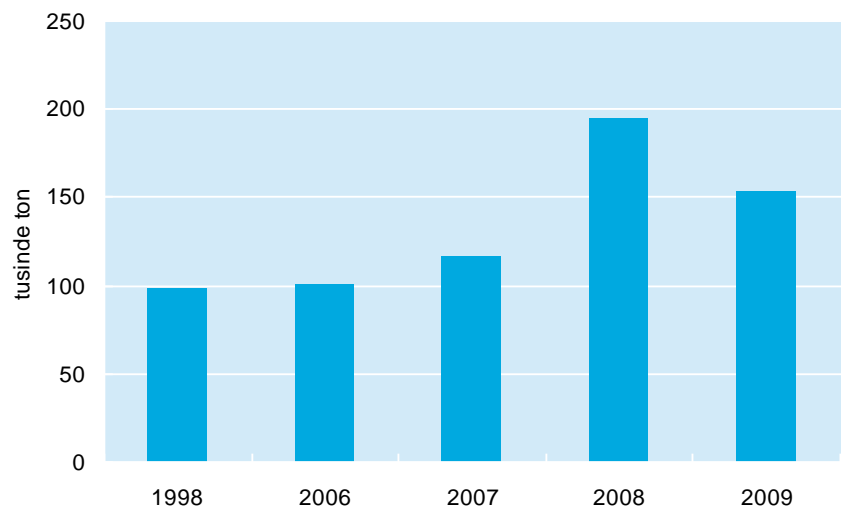
Vægtmæssigt er flygodstransport meget begrænset i forhold til de andre transportformer. Til gengæld er der tale om store værdier, når gods transporteres med

fly. Der er ofte tale om kritiske delkomponenter i en produktionsproces eller varer af høj værdi, hvor transportomkostningen betyder mindre. Samtidig er der, som nedenstående figur viser, tale om stigende godsmængder.

For flytrafikken gælder det tilsvarende som for havne og baner, at der i tilknytning til lufthavnene skal være den fornødne baglandsinfrastruktur, herunder gode tilkørselsforhold for såvel lastbiler som tog.

En lufthavn som Kastrup er ikke bare centrum for dansk luftfragt, men i høj grad også for luftfragt i transit. I en situation, hvor også flytransport er udsat for et betydeligt internationalt konkurrencepres, er det derfor vigtigt, at både lufthavnen i sig selv hele tiden holder fokus på produktivitet og attraktivitet ift. andre lufthavne, og at mulighederne for at transportere gods videre fra lufthavnen er gode – hvad enten godset skal videre ud i Danmark eller er på vej til et sted uden for landet.

Figur 2.2 | Vækst i godsmængder med fly



Kilde: Danmarks Statistik

Med afsæt i luftfartsstrategien fra 2005 er der gennemført og igangsat en række initiativer, der skal være med til at sikre Danmarks position som et betydningsfuldt land i den europæiske og internationale luftfart.

## 3. Forbindelser der skaber vækst

Øresundsforbindelsen og den kommende faste forbindelse over Femern Bælt er helt centrale porte fra Danmark til det internationale transportsystem. Regeringen har taget en række initiativer, for at forbindelser kan udnyttes mest optimalt.

### 3.1. Øresundsbroen

Øresundsforbindelsen er en af Danmarks helt centrale porte til det internationale transportsystem. En fortsat udvikling og satsning på samarbejdet i Øresundsregionen kan styrke økonomien og konkurrenceevnen i såvel regionen som i de to lande. Udviklingen over og omkring Øresundsbroen på begge sider af sundet illustrerer klart, hvor stor betydning god infrastruktur har for integration af et område, pendling, udvikling af arbejdsmarkedet, fritidstrafik, mv.

For at udnytte Øresundsbroens kapacitet så effektivt som muligt vil Danmark og Sverige intensivere arbejdet med at optimere vej- og jernbanetrafikken over broen. Det drejer sig f.eks. om at fordele Øresundsbroens kapacitet mellem forskellige typer gods- og persontransport og at sikre, at broen og dens drift tillader så tæt og hurtig togtrafik som muligt.

Den danske og den svenske regering har desuden nedsat en dansk-svensk embedsmandsgruppe, der skal udveksle viden om og følge de svenske undersøgelser af behovet og muligheden for en ny fast forbindelse over Øresund mellem Helsingborg og Helsingør til vej- og jernbanetrafik.

Regeringerne vil på grundlag af bl.a. embedsmandsgruppens arbejde tage stilling til de næste skridt i forbindelse med den overordnede infrastrukturplanlægning og de strategiske analyser i Danmark og Sverige.

#### Boks 3.1 | Biltrafik på Øresundsforbindelsen

Øresundsbro Konsortiet udfører årligt trafikprognoser for den fremtidige trafikudvikling for biltrafikken på broen. De seneste år har Øresundsbro Konsortiet regnet på tre scenarier, der omfatter henholdsvis et vækstscenario, et mellemscenario og et stagnationsscenario.

Den seneste prognose fra 2010 tager højde for den nedbremning i den økonomiske vækst, der har præget udviklingen i 2009, og som også vil påvirke Danmark og Sverige de kommende år.

I prognosens mellemscenario, som Øresundsbro Konsortiet skønner er det mest sandsynlige, forventes den daglige trafik over broen at vokse fra i dag ca. 19.500 biler i døgnet til at udgøre ca. 30.000 biler i døgnet i 2018, og i 2025 ventes dette tal at være steget til ca. 37.000 biler i døgnet.

Hvor Øresundsbro Konsortiet med mellemscenarioprognosen fra 2009 skønnede, at man i 2018 ville ramme kapacitetsgrænsen på 4.000 biler i tidsrummet mellem kl. 8.00 og 9.00 er det nu vurderingen, at den kapacitetsgrænse først nås på et senere tidspunkt.

#### Boks 4.2. Jernbanetrafik over Øresundsforbindelsen

Togtrafikken over Øresundsbroen veksler mellem højfrekvent passagertrafik og internationale godstog jævnt fordelt over døgnet samt fjerntog og materiel-tog.

Øresundsbroen har stadig stor ledig kapacitet på skinnerne. Antallet af passagertog kan tredobles, samtidig med at antallet af godstog og fjerntog øges med henholdsvis 80 og 120 procent, uden at der opstår problemer på selve Øresundsbroen.

Det svarer til en passagerkapacitet på 326.000 togrejsende i døgnet mod den nuværende passagerstrøm på ca. 92.000 togrejsende.

Ligesom med biltrafikken vil det dog kræve en forbedring af den tilsluttede infrastruktur i form af jernbanenettet i og omkring København og Malmö, ellers vil det være vanskeligt at tilføre og aftage så mange tog til Øresundsbroen.

Ifølge Øresundsbro Konsortiets seneste prognose for antallet af pendlere over Øresund vil der i 2025 være 25.000 personer, der dagligt pendler med tog over Øresund. Det er mere end dobbelt så mange som i dag. Det vil kræve, at der indsættes ekstra tog, eksempelvis i form af dobbeltdækkere, eller at antallet af godstog begrænses i morgenmyldretiderne i retning mod Danmark.

I Malmø er der i december 2010 etableret en tunnelforbindelse fra Øresundsbroen til Malmø centralstation med to underjordiske stationer for at forbedre forbindelsen mellem broen og byen.

## 3.2. Nye muligheder med forbindelsen over Femern Bælt

Skal Danmark udnytte de økonomiske muligheder, som den nye faste forbindelse over Femern Bælt skaber, er det helt centralt, at de statslige regionale aktører som kommuner, erhvervsliv og organisationer bidrager aktivt til processen. Det gælder både i forhold til at nedbryde administrative og kulturelle barrierer, men også i forhold til at sikre, at der er den nødvendige infrastruktur og faciliteter, der kan give de bedst mulige rammer for godstransporterne og for erhvervsliv, der kunne ønske at etablere sig i oplandet til broen som følge af den bedre tilgængelighed til området.

Med den faste forbindelses etablering ændres rejsetiden til 12 minutter, hvor det p.t. tager 45-70 minutter med færgeoverfarten, inkl. ventetiden.

Når den faste forbindelses etableres, bliver transportvejen for jernbanen mellem Skandinavien og Kontinentet cirka 160 kilometer kortere end den nuværende forbindelse via Storebælt og den dansk-tyske landegrænse. Dette åbner nye muligheder for hurtigere og nemmere transport både indenfor Femern Bælt regionen og på de lange stræk gennem Europa, der kommer til at gavne transportafhængige erhverv.

Den faste forbindelse over Femern vil blive en transportkorridor mellem Kontinentet og Skandinavien for både tog, godstog, personbiler og godstransport på lastbiler. Etableringen vil skabe nye udviklingsmuligheder for erhvervet i regionen. Dette gælder både erhvervsaktiviteter, der er direkte knyttet til transporten, som eksempelvis logistik- og serviceydelse, men det vil også gøre det mere attraktivt at lokalisere sin virksomhed i regionen.

Fondet "Femern Belt Development" og Guldborgsund Kommune har udarbejdet forskellige forslag til etablering af transport- og logistikcentre på Lolland-Falster i tilknytning til den kommende Femern Bælt-forbindelse. Der er vigtigt, at der de involverede aktører i god tid inden åbningen af Femern Bælt-forbindelsen i 2020 forbereder de rigtige rammer, der kan være med til at sikre arbejdspladser og vækst i regionen.

## 4. Rammevilkår for international godstransport

For at sikre et velfungerende transporterhverv er det afgørende, at der for alle transportformer eksisterer de rette rammevilkår.

Transportministeriet arbejder løbende for at sikre fair og lige konkurrencevilkår, for at Danmark skal kunne fastholde og tiltrække transportvirksomheder og dermed kunne spille en rolle i det internationale transportsystem.

Derudover er det vigtigt at holde sig for øje, at der er en række forhold, der skal tages højde for ved reguleringen blandt andet i forhold til trafikikkerhed, miljø samt betaling for det slid på infrastrukturen, som godstrafikken skaber.

Det er i den sammenhæng afgørende, at gældende regler på transportområdet håndhæves ensartet og konsekvent med henblik på opretholdelse af en lige og effektiv konkurrence på markedet. Dette gælder såvel nationalt som internationalt, og for danske såvel som udenlandske transportører i landet.

### 4.1. Finansiering af slid på infrastrukturen

Som nævnt ovenfor er et vigtigt element i reguleringen at sikre, at den internationale godstrafik bidrager til finansieringen af infrastrukturen, herunder det slid på infrastrukturen, som trafikken skaber. Teoretisk gøres dette ved at have en afgiftsstruktur, som sikrer fuld finansiering af belastningen på infrastrukturen. Det er ikke altid muligt, og i praksis sikres finansieringen særligt dels gennem medfinansiering af en fair del af nye større infrastrukturprojekter, aktuelt de store broer, og dels gennem infrastrukturafgifter på jernbanen og betaling af den såkaldte eurovignette for kørsel på vejnettet.

Fsva. vejnettet skal der indføres kilometerbaserede kørselsafgifter på lastbiler. Det betyder bl.a., at den udenlandske lastbiltrafik kommer til at bidrage til finansiering af vejinfrastruktur, herunder slid på infrastrukturen. Kørselsafgiftssystemet skal indføres på baggrund af erfaringer fra andre lande. Der er EU-rammer for den takst, der kan fastsættes i et kørselsafgiftssystem for lastbiler. Taksten må således ikke overstige de årlige omkostninger, der kan tilskrives lastbilernes brug

af vejnettet samt udgifter til drift af kørselsafgiftssystemet. Kørselsafgiftssystemet vil erstatte den nuværende eurovignette-ordning.

## 4.2. Fælles regler og håndhævelse

Transportministeriet har som helt central EU-politisk målsætning at arbejde for fælles regler i EU på transportområdet. Det er afgørende af hensyn til at sikre varernes fri bevægelighed over landegrænser, at der gælder ens regler og standarder i alle medlemslande.

Godstransport er i særdeleshed grænseoverskridende, og det udgør derfor en meget stor barriere for en effektivisering af transporterne, såfremt disse mødes med forskellige regelsæt eller håndhævelse af fælles regelsæt undervejs i transportkæden.

På baneområdet arbejdes der løbende for at harmonisere området ift. standarder, sikkerhed, mv. På luftfartsområdet har EU's liberalisering af luftfarten bidraget konkret til bedre serviceudbud og en mere effektiv luftfart. På vejgodstransportområdet er reglerne for de internationale transporter fastsat ved en EU-forordning. Et element heri er adgangen til at udføre såkaldt cabotagekørsel.

### Boks 4.1 | Cabotage

Cabotagereglerne er betegnelsen for de regler, der regulerer adgangen til at køre nationale vejgodstransporter i umiddelbar tilknytning til en international transport. Ved at tillade, at en lastbil må køre enkelte nationale transportere i tilknytning til en international transport, sikrer man en øget kapacitetsudnyttelse, ikke mindst til gavn for driftsøkonomien og miljøet.

Reglerne er senest ændret i forbindelse med vedtagelsen af EU's såkaldte "Vejpakke", som blandt andet regulerer adgangen til det internationale marked for godskørsel og trådte i kraft 14. maj 2010.

Baggrunden for den seneste ændring af cabotagereglerne har været et ønske om en klarere definition på cabotage og dermed et mere ensartet grundlag for håndhævelse af reglerne. Den hidtidige definition af cabotage har vist sig for upræcis, hvilket har resulteret i, at den var vanskelig at håndhæve for myndighederne. Dette medførte en meget uensartet praksis i de enkelte medlemslande.

## 5. Internationalt fokus på transport- og logistikkompetencer

Spørgsmålet om at udnytte mulighederne og samtidig begrænse generne fra internationale godstransporter er højt på dagsorden i mange lande.

I nedenstående kapitel beskrives udvalgte landes erfaringerne for at fremme grønne transportkorridorer og udnytte godstransporterne som fundament til økonomisk vækst.

### 5.1. Tyskland

Tyskland offentliggjorde i 2008 en national logistikhandlingsplan "Masterplan Güterverkehr und Logistik", der indeholder en række strategiske overvejelser om godstransportens udvikling i Tyskland i de kommende 15 år.

I planen lægges blandt andet op til:

- at fremme øget anvendelse af andre godstransportformer end vej – herunder særligt at øge anvendelsen af indre vandveje (kanalskibsfart) og jernbane,
- at øge fokus på havne – herunder en udbygning af de tyske godshavne, idet en forbedret havneinfrastruktur medvirker til en bedre sammenhæng mellem skibs- og landtransport,
- at øge fokus på udbygning af transportterminaler og transportcentre – herunder en målsætning om, at der hvert år planlægges investeret over 100 millioner euro i godsterminaler. Investeringerne skal forbedre vilkårene for den kombinerede trafik,
- at introducere differentieret Maut. Den ny version af den såkaldte On Board Unit (OBU) gør det muligt at differentiere Mauten på forskellige tidspunkter af døgnet og på udvalgte veje. Mauten kan for eksempel være højere om morgenen mellem kl. 05.00 og 09.00 end på andre tidspunkter. Den kan også forhøjes på strækninger, hvor der er megen trafik.

Derudover indeholder planen forslag om fremme af videreuddannelse i transportsektoren, og der er planlagt en øget indsats for at minimere transportens miljøpåvirkning.

Masterplanen indeholder i alt 35 konkrete tiltag, som implementeres løbende. Et af forslagene vedrører eksempelvis etableringen af et permanent godstransport- og innovationsnetværk. Netværket, der har deltagelse af alle relevante interessenter på området, er forankret i det tyske transportministerium. Et af de overordnede formål med netværket er blandt andet at sikre, at tyske interesser kommer til at indgå tidligere og med mere vægt i EU-processer og beslutningsprocedurer. Den danske tænketank for godstransport har langt hen ad vejen en lignende funktion ift. inddragelse af erhvervet og udvikling af fælles konkrete løsninger.

Boks 5.1 | Transport, regional integration og samarbejde mellem Danmark og Tyskland.

Tyskland er Danmarks største samarbejdspartner, og en meget stor andel af Danmarks samlede import og eksport passerer grænseområderne mellem Danmark og Tyskland.

Den europæiske og regionale integration understreger derfor behovet for et tæt samarbejde mellem Danmark og Tyskland, herunder behov for en effektiv transportinfrastruktur og et effektivt grænseoverskridende transportsystem. I denne sammenhæng spiller transportkorridoren mellem Jylland og Slesvig-Holsten en central rolle for transport af personer og varer mellem to tæt forbundne økonomier. Hertil kommer, at etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt vil skabe en yderligere vigtig international transportkorridor mellem Skandinavien og Tyskland.

I lyset af ovennævnte har regeringen besluttet at nedsætte en dansk-tysk transportkommission.

Formålet med kommissionen er at styrke samarbejdet og koordineringen mellem Kongeriget Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland og delstaten Slesvig-Holsten i relation til transportinfrastruktur og grænseoverskridende transport mellem Danmark og Tyskland. Herunder at forbedre sammenhængen og forbindelserne på tværs af den dansk-tyske landegrænse.

Kommissionen vil analysere og forstærke koordineringen af transportinfrastrukturplaner nord og syd for den dansk-tyske landegrænse, herunder trafik-

forbindelserne mellem Danmark og Tyskland. I den forbindelse vil kommissionen vurdere vej- og jernbaneinfrastrukturforbindelserne mellem den danske tyske grænseregion og det øvrige Danmark henholdsvis det øvrige Tyskland samt driften af den grænseoverskridende kollektive trafik.

Kommissionen vil indsamle og analysere data om person- og godstransport, herunder trafikmængder og fordeling på transportformer.

Der skal opstilles og analyseres scenarier for forskellige strategiske udbygningsmuligheder på vej- og jernbaneforbindelserne hen over landegrænsen.

Som led i arbejdet vil der bl.a. blive fokuseret på følgende forhold:

- Effekter på trængslen
- Effekter på landsdelstrafikken
- Konsekvenser for mobiliteten på arbejdsmarkedet
- Betydning og effekter for erhvervslivet
- Påvirkninger i forhold til natur, miljø og støj
- Konsekvenser for CO<sub>2</sub>-udledningen
- Projektomkostninger og statsfinansielle omkostninger
- Samfundsøkonomiske omkostninger
- Muligheder og perspektiver i brugerfinansiering og OPP-organisering af relevante konkrete projekter
- Betydning for og effekter af lokalisering af boliger og arbejdspladser
- Betydning for den økonomiske vækst nord og syd for landegrænsen.

Kommissionen udarbejder en foreløbig rapport for sit arbejde i 2011, og kommissionen udarbejder en slutrapport for sit arbejde i 2012. Slutrapporten vil indeholde et program for en fortsættelse af arbejdet i kommissionen.

## 5.2. Holland

Transporterhvervet har historisk en helt central placering i den hollandske økonomi. Med Europas største havn (Rotterdam) og Europas 3. største lufthavn

(Schiphol) i forhold til både gods og passagerer er det naturligt, at transporterhvervet betragtes som et af de vigtigste erhverv i Holland.

Såvel Rotterdam Havn som Schiphol Lufthavn er langt større, end Hollands befolkningsunderlag berettiger til. Dermed spiller internationale transporter også et vigtigt element i den økonomiske værditilvækst.

I forhold til godstransportområdet er det den hollandske regerings målsætning, i så høj grad som muligt at sikre, at hollandske transportvirksomheder opnår kontrol med transportformidlingsopgaverne i forhold til de internationale godstransporter – herunder også transittransporterne gennem landet.

Det er vurderingen i Holland, at værditilvæksten fra at kontrollere transportformidlingen er særlig attraktiv. Det skal ses i sammenhæng med, at der skønnes at være et meget stort effektiviseringspotentiale i de internationale godstransporter, hvor virksomheder med fokus på logistik og transportformidling i særlig grad forventes at opnå de største økonomiske fordele.

De hollandske erfaringer i forhold til eksempelvis det internationale blomstermarked viser, at markedet domineres af de hollandske transport- og logistikvirksomheder i en sådan grad, at blomstertransporter mellem eksempelvis Afrika og Nordamerika planlægges af hollandske transportvirksomheder, selvom transporterne ikke kommer i nærheden af hollandsk grund.

For at styrke logistikkompetencerne har den hollandske regering etableret instituttet "Dinalog", der bl.a. har fået til opgave at tredoble de hollandske gevinster fra logistikrelaterede aktiviteter fra 3 mia. Euro i 2007 til over 10 mia. Euro i 2020. Instituttet finansieres med 50 pct. statslige innovationsmidler og 50 pct. fra transporterhvervets organisationer.

#### Boks 5.2 | DINALOG – hollandsk institut for avanceret logistik

DINALOG er et center for avanceret logistik, som er oprettet pr. 1. januar 2010. Centerets overordnede målsætning er, at Holland i 2020 er markedsledende i Europa indenfor logistik og kontrol med internationale godsstrømme. Et helt konkret mål i den forbindelse er, at værditilvæksten fra logistikbranchen i Holland i 2020 øges fra 3 mia. € til 10 mia. €.

Centrets opgave er at yde støtte til forsknings- og innovationsprojekter inden for avanceret logistik.

Centret har anlagt en relativt praktisk tilgang til opgaven, idet det er hensigten, at centret skal fungere som testlaboratorium i forhold til nye logistikløsninger. Fokus ligger derfor i højere grad på innovation end på egentlig forskning. Det er hensigten at bygge bro mellem erhvervslivet og forskningsverdenen, hvilket blandt andet skal ske gennem etablering af et "erhvervscenter" for hollandske virksomheder.

Centret har tre overordnede fokusområder:

- Etablering af såkaldte "Cross Chain Control Centres", hvor man forsøger at samle styring af en række kæder relateret til en transportoperation: Fysisk flow (af produkter, råmaterialer mv.), informationsflow (optimering af informationsudveksling, datahåndtering) og finansielt og juridiske flow (styring af de juridiske og finansielle processer).
- Udvikling af kontrolfunktioner i de hollandske hovedhavne, herunder styring af de strømme, som ligger udover den fysiske håndtering af godset. Dette gælder eksempelvis informationsudveksling samt forskellige finansielle og juridiske processer. Et andet element er kontrol med infrastrukturen på havnene eksempelvis terminaler, lastefaciliteter mv. Endelig er et vigtigt element samspillet med baglandsinfrastrukturen og de indenlandske transportnetværk, idet disse er tæt integreret i håndteringen af godset på havnen.
- Servicelogistik, hvor der skal arbejdes på at udvikle løsninger til optimering af logistikken i forbindelse med integrerede løsninger, som inkluderer slutbrugeren. Dette kan blandt andet ske gennem "fjernstyring" i forhold til fejldiagnosticering og overvågning.

### 5.3. Singapore

Singapore har gennem en årrække arbejdet målrettet for at tiltrække internationale distributører til landet med henblik på at fremstå som Sydøstasiens vigtigste transportknudepunkt med den bedste lufthavn og de bedste internationale skibsforbindelser.

Landets geografiske placering har i særlig grad skabt en historisk position som et af den internationale søfarts vigtigste trafikknudepunkter. Fra regeringens side har man siden selvstændigheden arbejdet målrettet for at styrke havnens position og benytte havnen som udgangspunkt for at fremme udenlandske investeringer i landet.

Singapores havn, der er styret af havneoperatørerne, var verdens næsttravleste havn i 2007, når det gælder skibstonnage (1,15 mia. bruttoton) og containertrafik (28 mio. TEU) – hvilket er mere end 28 gange så meget som Århus Havn.

Det er også verdens næststørste havn i forhold til godsmængder efter Shanghai, der håndterer 423 millioner tons årligt. Desuden er havnen verdens travleste for omladningstrafik og verdens største skibsoptankningcentrum.

Singapores primære initiativer er rettet mod at få udenlandske virksomheder til at etablere sig i landet.

### Boks 5.3 | Singapore

Singapores regering ønsker at tiltrække internationale shippingvirksomheder og andre virksomheder relateret til skibsfart og industri. Mange multinationale produktionsvirksomheder har gjort Singapore til deres regionale og endda globale distributionsknudepunkt. Det har de gjort på baggrund af Singapores kompetencer indenfor shipping, luftfart, lagerløsninger og relaterede services.

Nedenfor er listet nogle nøgletal for den logistiske og maritime sektor i Singapore:

- På nuværende tidspunkt opererer omkring 3.000 logistik og supply chain management-virksomheder i Singapore
- Har 20 ud af verdens top 25 tredje-part-logistik leverandører (3PLs)
- Verdens travleste containerhavn med over 200 shippingruter med forbindelse til 600 havne og 123 lande
- En af Asiens største lufthavne for luftfragt
- 78 flyselskaber med mere end 4.200 fly pr. uge, med forbindelser til 186 byer i 59 lande
- Asiens ledende logistik-, uddannelses- og forskningscenter

- Et ekstensivt netværk af frihandelsaftaler med verdens store økonomier, der mindsker handelsbarrierer og øger supply chain-hastighederne
- Verdens næststørste havn målt i totalt gods
- Verdens største transithavn

En lang række lande arbejder på at skabe effektive transportkorridorer med god fremkommelighed, der belaster miljø og klima mindst muligt. Ligeledes opruster mange lande og byer i forhold til logistik og innovation.

## 5.4. Grønne transportkorridorer i Europa

EU-Kommissionen har igangsat et arbejde med henblik på at styrke grønne godskorridorer i Europa. Formålet er at fremme effektive, grønne godstransporter i Europa. EU Kommissionen har anslået, at væksten i godstransporterne vil udgøre op 30 pct. frem til 2020.

Transporten af gods er forudsætningen for produktivitet i Europa, og dermed også for økonomisk vækst. Dette understøttes af EU's TEN-T program, der støtter udbygning af infrastrukturen i centrale korridorer. At skabe bedre infrastruktur bidrager dog ikke kun til at forbedre den europæiske konkurrenceevne. Effektive løsninger skal også indebære, at trafikens udledning af CO<sub>2</sub> og luftforurening mindskes og gener som trafikuheld, støj og trængsel reduceres.

For bl.a. at nedbringe udledningen af CO<sub>2</sub> arbejder mange lande i Europa med forskellige former for grøn transport. Det kan være initiativer, der mindsker energiforbruget ved at flytte gods fra lastbiler til jernbane eller sø, brug af bæredygtig energi eller ved at forkorte transportvejene.

Der gøres også en indsats for at forbedre samspillet mellem de forskellige transport- og logistiksystemer. Disse tiltag trækker langt hen ad vejen også i retning af at forbedre økonomien i transporterne og udnytte det samlede transportsystem mere effektivt, så det også kan bidrage til en bedre trafikafvikling særligt på vejene.

Der er endnu ikke fastlagt et geografisk forløb af de grønne korridorer i EU, ligesom der heller ikke findes en fælles definition af, hvilke kriterier der kendetegner

en grøn korridor. Man kan dog udlede en række karakteristika for de grønne korridorer af det foreløbige arbejde i Europakommissionen og de nationale initiativer:

- Bæredygtige, logistiske løsninger
- Integreret logistik med udnyttelse af alle transportformer (co-modalitet)
- Harmonisering af regler og lovgivning
- National og international godstransport skal transporteres med så få omlastninger som muligt
- Effektive og strategisk placerede omladningspunkter og infrastruktur
- En platform for udvikling og demonstration af innovative logistikløsninger.

Danmark arbejder også med at skabe grønne transportkorridorer. Det gælder f.eks. i forhold til korridoren fra Stockholm, over København og Hamborg til Palermo. Denne korridor er allerede i dag væsentlig for de internationale transporter og transittrafikken i Danmark, ikke mindst i kraft af Øresundsforbindelsen. I samarbejde med Sverige, Tyskland, Østrig og Italien arbejder Danmark på at forbedre mobiliteten i korridoren og sikre en mere bæredygtig transport.

#### Boks 5.4 | Brenner korridoren

##### **Brenner korridoren (München til Verona)**

Brenner transportkorridoren gennem Tyskland, Østrig og Italien er 450 km lang, og består af motorvej og jernbane. Mængden af gods er de seneste mange år steget markant, og der har derfor været et behov for at gøre transporten mere effektiv og miljøvenlig. I 2002 lanceredes *Brenner 2005 Action Plan*, der siden er fulgt op af en række andre initiativer, der skal bidrage til at skabe en grøn transportkorridor. Projekterne er støttet af EU.

*Jernbanen er karakteriseret ved:*

- Banen, stationer og terminaler drives af bæredygtig energi
- Varme fra tunneller udnyttes i lokale byer
- Standardisering af elnet og elstandarder
- Støjreduktion på ældre baneafsnit med påførte solceller

- Fokus på livscyklus for vogne, containere og nybyggeri

*Motorvejen er karakteriseret ved:*

- Vejen udbygges i etaper til en såkaldt hydrogenmotorvej, dvs. at der for hver 100 km er en hydrogen station. De første stationer er etableret, og alle stationer forventes færdige i 2013
- Støjreduktion gennem paneler langs motorvejen, der også har påført solceller
- Brug af bæredygtig energi i tilknyttet infrastruktur

*Planlægning og andre initiativer:*

- CO2-neutrale byer langs korridoren
- Netværk for aktører langs korridoren
- Uddannelse af relevante parter som arkitekter, håndværkere og ingeniører
- Fremadrettet skal der kun benyttes lokalt produceret bæredygtigenergi fra f.eks. vindmøller til at drive transportkorridoren

## 6. Uddannelse, forskning og innovation

Det kræver et højt vidensniveau at kunne udnytte mulighederne fra de voksende internationale godsstrømme.

Rutevalg og valg af transportmidler besluttet ofte af udenlandske speditører og transportvirksomheder, hvilket kan vanskeliggøre mulighederne for at kunne udnytte godstransporterne til at skabe yderligere værditilvækst for det danske samfund.

Der er derfor behov for viden om blandt andet den ledige kapacitet, der eksisterer i godsstrømmene, så kapaciteten kan udnyttes. Det vil ikke blot kunne bidrage til en effektivisering af transporterne til og fra Danmark, men også være med til at styrke miljøet og potentielt reducere trængsel, hvis vejgodset kan koncentreres om færre køretøjer.

Der kræves også viden om mulighederne for at udnytte Danmarks geografiske position i det internationale transportsystem til f.eks. at fremme udenlandske virksomheders lyst og muligheder for at etablere sig i Danmark – enten med egentlig produktion eller som distributionscentre i Danmark.

Endvidere kræves der særskilt viden om, hvordan danske speditørens- og transportvirksomheder kan varetage en større andel af transportformidlingen vedrørende transporterne til og fra Danmark samt transittransporterne gennem Danmark. Transportformidlingsopgaverne har typisk en værditilvækst i sig selv, men de forøger også mulighederne for at udnytte samspillet med danske transportydelser.

Regeringen har de seneste år igangsat en række forskellige initiativer for at styrke videns- og kompetenceniveauet i det danske godstransporterhverv.

På uddannelsesområdet er der for de korte og videregående uddannelser taget initiativ til en revision af transportlogistikeruddannelsen og videreudvikling af professionsbacheloruddannelsen i Value Chain management. Der er på DTU-transport etableret en diplomingeniøruddannelse, der skal styrke transportplanlægningen. Hertil kommer, at der for lastbilchaufførerne er sket en markant faglig

opkvalificering i forbindelse med gennemførelsen af EU's uddannelsesdirektiv, der trådte i kraft den 10. september 2009.

I forhold til innovation har regeringen og erhvervet i 2009 etableret et "Innovationsnetværk for transport", der bl.a. har peget på energioptimering, sikkerhed og infrastrukturinvesteringer som mulige temaer i innovationsprojekter.

#### Boks 6.1 | Transportens Innovationsnetværk

##### *Målsætning:*

Innovationsnetværket skal se transport i sammenhæng samt skabe erfaringsudveksling og bygge bro imellem virksomheder og forskningsmiljøer. Netværket vil øge muligheden for at samle aktørerne på tværs af faggrænser og domæner, skabe synergi, identificere behov for nye teknologier og skabe projekter, der skal sikre implementering af den nye teknologi. Udfordringerne i fremtiden spænder over et bredt felt og omfatter forskning, udvikling, demonstration og innovation i teknologier, systemer og menneskelige ressourcer.

##### *Initiativ i forhold til fremme af intermodale transport:*

Det overordnede mål med denne aktivitet sigter på at fremme alternative internationale transportruter i Europa ved at optimere samspillet mellem transportformerne i de intermodale transportkæder, med baggrund i trængsels- (godstransporten på vej forventes at stige med 50 pct. frem til 2030), miljø- og sikkerhedsaspekter. Intermodale transportløsninger indebærer, at flere transportformer tages i anvendelse i løsningen af konkrete - typisk internationale - transportopgaver.

#### Boks 6.2 | Eksempel på konkret innovationsprojekt

##### *Innovationskonsortiet I-GTS fokuserer på*

- at udvikle IT-værktøjer til at gøre godstransport mere miljøvenlig. Samtidig er målet at bidrage til, at lastbilerne kører så fuldt lastede som muligt og på at opnå en effektiv rute,
- at udvikle systemer så lastbilerne lettere kan udnytte de "grønne bølger" i forbindelse med lyskurverne,

- at udvikle IT-værktøjer til dynamisk ruteplanlægning.

*Deltagere i projektet:*

Henrik Tofteng A/S, Alex Andersen Ølund A/S, Tvis Vognmands Forretning A/S, Scania Danmark A/S, DI Transport, København Kommune – Center for Byudvikling, DTU Transport, Teknologisk Institut

På forskningsområdet har Det strategiske Forskningsråd for Transport og Infrastruktur haft temaet "Nye godstransport- og logistiksystemer" som et prioriteret tema i de udbud, der er blevet gennemført de seneste år – senest i foråret 2010.

Hertil kommer, at Videnskabsministeriet har medfinansieret et fælles nordisk forskningsprojekt med titlen "Bæredygtig transport og logistik".

Boks 6.3 | Fælles nordisk forskningsudbud i 2010 vedr. godstransport og logistik

- Nye modeller og værktøjer for ledelse, som fremmer bæredygtig logistik og fælles nordiske metoder og fremgangsmåder
- Fælles indikatorer for forskellige typer miljømålinger
- Visioner for bæredygtig logistik på virksomhedsniveau
- Logistik i relation til humanitær bistand
- Andre relevante forskningstemaer indenfor området bæredygtig transport og logistik

Boks 6.4 | Eksempel på effektivisering pga. samspil mellem forskning/innovation og virksomhedsplanlægning

*Statoil*

Olie og benzindistribution med ca. 450 biler i Skandinavien

Dynamisk planlægning og automatisk optimering har indebåret:

- Forøget produktivitet med 10 pct. (antal leverede liter olie pr. km)

- Reduktion af kontorplanlægningstid på 40 pct.
- Reduktion af vognpark med 20 pct. og samlet distributionsbesparelse på 18 pct. (andre initiativer har også bidraget til denne høje besparelse)

#### *Aalborg Portland*

Distribution af 1,5 millioner tons cement om året med 100 biler over hele Danmark

Tæt integration med SAP omkring ordremodtagelse og opfølgning

- Reduktion af transportomkostninger på mellem 7 og 10 pct.
- Reduktion af planlægningskontorpersonale fra 19 til 4
- Eliminering af deadlines for ordremodtagelse

Internationale erfaringer fra Holland og Tyskland viser, jf. kapitel 4, at disse lande har valgt at opprioritere uddannelse, forskning og innovation i forhold til godstransport- og logistikområdet. I Holland er det målsætningen, at værditilvæksten fra logistikerhvervet skal vokse fra ca. 3 mia. euro i 2007 til ca. 10 mia. euro i 2010.

En stor del af de produktivetsfremskridt, der skabes i dansk økonomi, kommer fra anvendelse af ny teknologi, udvikling af nye produkter og nye produktionsmetoder.

I mange brancher er udvikling af helt nye produkter igennem forskning og udvikling et væsentligt grundlag for at skabe sig en bedre markedsposition med en højere indtjening til følge.

Som følge af selve karakteren af transportydelsen er der kun en beskeden egentlig forskningsaktivitet inden for transporterhvervet. Fornyelsen sker i væsentlig grad gennem øget anvendelse af ny teknologi, brugerdreven innovation mv. Der er således begrænsede muligheder for at opfinde helt nye produkter. Men det er fortsat muligt at foretage produktudvikling i form af at blive bedre til at imødekomme kundernes ønsker om at modtage varer på et givet tidspunkt.

I en dansk kontekst vurderes der i særlig grad at være behov for styrke innovation i transporterhvervet. Det er afgørende, at danske logistik- og transportvirksomheder er på forkant med udviklingen, hvis vi skal fastholde positionen som et af de førende transportlande i Europa.

Hvor uddannelse og forskning skaber grundlag for øget produktivitet på lidt længere sigt, så kan resultaterne fra innovation ofte resultere i kortsigtede produktivetsgevinster.

Det anbefales at styrke videns- og kompetenceniveauet ved et miks mellem bedre uddannelser, mere forskning og frem for alt øget igangsættelse af flere innovationsprojekter i godstransporterhvervet.

#### Boks 6.5 | Et muligt institut for godstransport, innovation og logistik

I forhold til styrket innovation godstransporterhvervet anbefales det, at offentlige og private myndigheder undersøger mulighederne at etablere et institut med fokus på at styrke produktiviteten godstransporterhvervet, så Danmark øger mulighederne for at udnytte den voksende internationale godstransport.

Et innovationsinstitut skal have fokus på demonstration og test i kombination med relevant forskning. Det kunne f.eks. være:

- Udvikling af ruteplanlægningsværktøjer til mindre transportvirksomheder
- Test og demonstration af mulighederne for tættere IT-integration mellem transportkøbere og transportører
- Demonstrationsprojekt om optimering af samspillet mellem transportformerne på de danske havne. F.eks. mellem skib og jernbane i Århus Havn

## 6.1. Perspektiver og muligheder for øget værditilvækst fra de internationale transportere

I dette afsnit beskrives forskellige muligheder for at skabe værditilvækst af international i Danmark.

### 6.1.1. Øget viden muliggør bedre kapacitetsudnyttelse

Der er ofte betydelige mængdemæssige ubalancer i godstransporter. Det kan f.eks. være, når der kører et fuldt læsset godstog fra Sverige til Tyskland, mens godstoget måske kun er halvfyldt, når det kører retur fra Tyskland til Sverige. Den ledige kapacitet i godstoget fra Tyskland til Sverige kan så udnyttes til at fragte dansk gods til Sverige. Det kan også dreje sig om gods, der importeres i lastbiler, der ikke får returgoods med, og således kører helt eller delvist tomme retur.

Et øget kendskab til disse ubalancer giver mulighed for prisreduktioner for transportkøberne, samtidig med at der kan være visse miljøfordele forbundet hermed, især i de tilfælde, hvor der er tale om en høj kapacitetsudnyttelse.

De forbedrede internationale transportforbindelser opnås med andre ord i de tilfælde, hvor der er ledig kapacitet i transporterne.

### 6.1.2. Fordele ved forarbejdning og omlastning af gods

Der kan opnås øget national indtjening, hvis godset videreføres eller, når der sker en omlastning af godset fra en transportform til en anden.

Især i forhold til havneområdet eksisterer der en lang række eksempler, hvor godset videreføres, inden det sendes videre.

#### Boks 6.6 | Videreførelse – eksempler fra havneområdet

##### *Biler:*

Copenhagen Malmö Port (CMP) er den største aktør i Øresundsregionen og en stor hub for distribution af nye biler. Der sker en mindre værditilvækst på havnen ved montering af såkaldte PDI-anlæg i bilerne.

##### *Tørbulk:*

I Århus Havn ankommer ofte store oceangående tørlastskibe, hvor hele eller dele af forskellige grus, sand mv. udlosses og går videre til andre havne i Østersøområdet. Kraftværkshavnen i Ensted er et tilsvarende eksempel med kul.

*Containere:*

Århus Havn har en vis mængde transithåndtering, hvor containeren løftes af et mindre feederskib og ombord på et større oceangående skib. I tilknytning til containeraktiviteterne sker en vis mængde såkaldt "stuffing & stripping", reparation og vask af containere. Endvidere er der en del tøjvarer, som ankommer fra østen i containere og distribueres til resten af Europa.

### 6.1.3. Høj indtjening i logistik- og transportformidling

Danske speditons- og transportvirksomheder medvirker til at formidle en del af de internationale godstransporter i Danmark. En undersøgelse fra 2005 viste, at ca. 16 pct. transittransporterne gennem Danmark foregik med danske lastbiler, men det er naturligvis ikke en forudsætning, at bilerne er danske for at kunne organiseres af den danske speditonsbranche.

Transportformidlingsindsatsen har generelt en høj indtjening. Hertil kommer, at transportformidlingsindsatsen giver mulighed for at skabe supplerende værditilvækst på en række andre områder.

Når danske transportvirksomheder varetager transportformidlingsopgaverne, giver det mulighed for ekstra indtjening og værditilvækst fra supplerende servicesydelser indenfor eksempelvis finansiering og forsikring. Hertil kommer, at når danske speditons- og transportvirksomheder står for transportformidlingsopgaven af en godstransport, så øges mulighederne for at udnytte transportforbindelserne til fordel for det danske erhvervsliv, fordi den ellers manglende viden om disse muligheder nu er forankret i danske virksomheder.

## 6.2. Høj produktivitet og effektivitet i godstransportsektoren

Danmarks velstand er bestemt af, hvor meget danske virksomheder er i stand til at producere og sælge af varer og servicesydelser. Med det relativt høje danske lønniveau er udviklingen i produktiviteten vigtig. Det gælder ikke mindst i transporterhvervet, hvor der må forventes voksende konkurrence i de kommende år.

I forhold til at udnytte potentialet fra de internationale transportere, er det afgørende, at alle dele af det danske transporterhverv er konkurrencedygtige og har en positiv produktivitetsudvikling.

En lav produktivitet i samspil med et højt lønniveau vil gøre det økonomisk uattraktivt for transporterne at stoppe i Danmark og købe serviceydelser eller for nye udenlandske virksomheder at etablere sig i landet.

Et fokus på at skabe højere produktivitet i godstransporterhvervet handler i forhold til det internationale transportsystem endvidere om at udvikle de danske styrkepositioner og arbejde målrettet på at reducere barrierer.

### 6.2.1. Danske styrkepositioner og særlige udfordringer

Boks 6.7 | Eksempler på danske styrkepositioner og udfordringer

Danske styrkepositioner	Særlige udfordringer
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Danmark har høj viden indenfor transport – herunder logistik og spedition.</li> <li>• Danmark har en god beliggenhed mellem Sverige og Tyskland – oplagt for transitkørsel.</li> <li>• Danmark har en høj grad af automatisering og effektivitet indenfor transportbranchen, der delvis kompenserer for det høje lønniveau.</li> <li>• Danmark vil især fremadrettet blive styrket med den kommende Femern Bælt-forbindelse, dobbeltspor i Sønderjylland og en generelt forbedret infrastruktur.</li> <li>• Man kan komme hurtigt igennem Danmark på grund af lav trængsel og korte afstande. Dette er attraktivt for transportere af især højværdigods, hvor tiden er afgørende.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sydsverige og Nordtyskland udgør konkurrerende logistikområder tæt på Danmark.</li> <li>• Koblingen mellem transit og dansk import og eksport udnyttes ikke optimalt – for stor en andel af transittransporterne kører gennem Danmark uden at stoppe.</li> <li>• Branchen peger på behov for flere sidespor og mere effektive kombi-terminaler og havne.</li> <li>• Branchen peger på en mangel på rastepladser herunder sikrede rastepladser.</li> <li>• Behov for at styrke innovation i godstransportsektoren</li> </ul>

Kilde: Transportministeriet i samarbejde med Godstransportens tænketank

Danmark har en række styrkepositioner og særlige udfordringer for at kunne udnytte den voksende internationale godstransport til at skabe værdi for det danske samfund.

Styrkepositionerne vurderes i særlig grad at være knyttet til en veluddannet arbejdskraft og den geografiske placering mellem Norge/Sverige og Tyskland. Der skal derfor fokus på at videreudvikle viden og kompetencer yderligere med afsæt i et rigtig godt udgangspunkt.

I forhold til udfordringerne er der særlig fokus på konkurrencesituationen til Syd-sverige og mulighederne for at forbedre infrastrukturen inkl. havne og kombiterminaler. Heraf bør fokus især rettes mod havne, terminaler og god infrastruktur.

# Bilag 1. Transittransporten gennem Danmark

I bilaget gennemgås hovedlinjerne fra konsulentrapporten "Transitgodsprognose, 31. maj 2010" (PA-Consulting) suppleret vurderinger af den betydning, som en god infrastruktur og et højt vidensniveau har for, at Danmark kan udnytte den voksende transittransport.

## Transittransporterne i dag

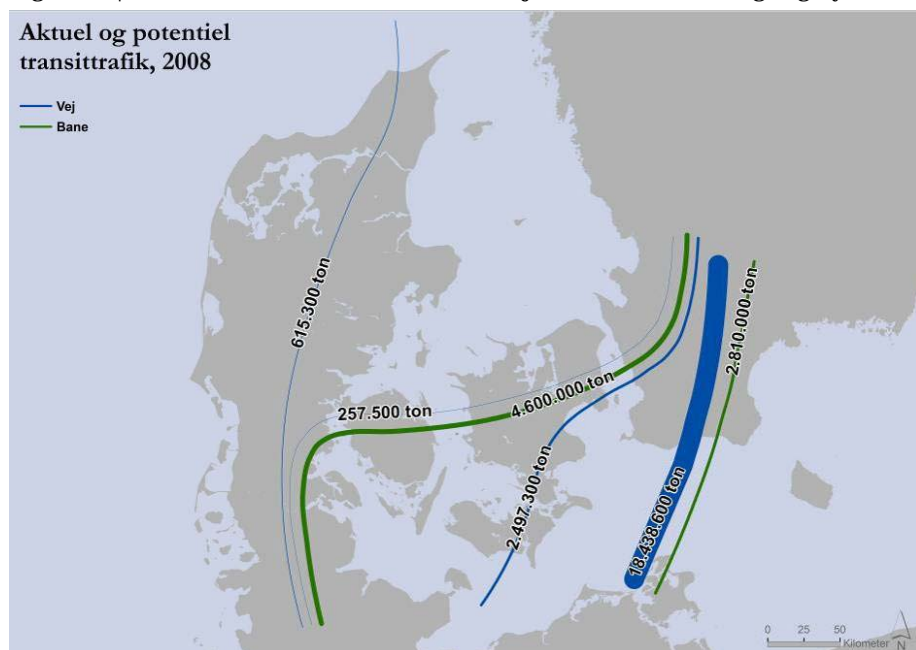
De mest almindelige transittransporter på vej og jernbane i Danmark er transporter mellem Norge og Sverige på den ene side og Kontinentet på den anden side. Meget lidt af det danske transitgods på vej og jernbane er fra eller til Finland, mens øst-vest transitten i dag også er forholdsvis lille i opgørelserne.

For fly handler det primært om transporter mellem Nordeuropa på den ene side og henholdsvis det sydøstlige Asien og USA på den anden side. Transittrafikken med skib domineres af bulk med mål eller udgangspunkt i Østersøen, primært Polen, Rusland og Finland. Meget af containertrafikken sejles gennem Kielerkanalen.

Potentiel eller anden transittrafik er godstransporter, der i dag anvender ruter udenom Danmark. Ses der på potentiel transit med relevans for Danmark, er det primært de nuværende vej- og banetransporter mellem Norge/Sverige og Kontinentet, som i dag fragtes udenom Danmark. Det er ikke et mål i sig selv at få den potentielle transittrafik flyttet over gennem Danmark. Det er et mål at få hånd om den del, der potentielt kan bidrage til vækst og produktivitetsudvikling i landet – enten ved en konkret forarbejdning, ved tilknyttede serviceydelser eller ved, at transporterne i endnu højere grad planlægges fra Danmark.

Som det ses for opgørelsen af amerikanske godsforsendelser vist i tabel 0.1, afhænger det anvendte transportmiddel af værdien på varerne, der transporteres. Det ses, at højværdivarer transporteres med fly, mens lavværdivarer køres på bane eller sejles. Værdien på varer, der fragtes på bane og med skib, er omkring 200 US\$ pr. ton, værdien på varer fragtet med lastbil er omkring 1.000 US\$ pr. ton, mens værdien på varer fragtet med fly er på omkring 100.000 US\$ pr. ton.

Figur 0.1 | Aktuel transittrafik 2008 – samt sejlruten mellem Sverige og Tyskland



Undersøgelsen her er fra 2002, og det hører derfor med til billedet, at der er sket en stor udvikling også på dette område siden, herunder ift. det gods, der transporteres via sø.

Tabel 0.1 | Opgørelse over varenes værdi i US\$ pr. ton

	Værdi i US dollar pr. ton
Jernbane-/skibsgods	200 USD
Lastbilgods	1000 USD
Flygods	100.000 USD

Kilde: BTS. Værdi pr. ton af U.S. godsforsendelser opgjort på transportmiddel, 2002 (Københavns Lufthavn og [www.nfo.nu](http://www.nfo.nu))

Af tabel 0.2 ses, at mængden af transitgods på bane og vej gennem Danmark i 2008 udgjorde ca. 8 mio. tons, mens mængden af det transitgods, der sejler mellem Sverige og Tyskland, udgjorde ca. 21 mio. tons. Banens andel af den landbaserede transittrafik gennem Danmark udgjorde i 2008 ca. 58 pct., mens jernba-

nen kun udgjorde ca. 13 pct. af trafikken udenom Danmark. Banens forholdsvis store andel af transitgodstransporten bunder bl.a. i, at der på banen transporteres det meget tunge gods.

Samlet set fordeler mængden af transitgods sig på hhv. vej, bane og med fly fordelt på varegrupper i år 2008 som angivet i tabellen nedenfor.

Tabel 0.2 | Transitgods fordelt transportmiddel og varegrupper, ton pr. år

Varegruppe beskrivelse	Transitgods (t) <sup>2)</sup>		
	Vej	Bane	Fly <sup>1)</sup>
Landbrugsprodukter	996.000	184.000	18.100
Andre naturprodukter	652.600	966.000	4.400
Forskellige andre artikler	742.100	460.000	1.900
Forarbejdede produkter	473.900	506.000	98.300
Bulk produkter	505.500	2.484.000	0
I alt	3.370.100	4.600.000	122.700

1) Med stop i dansk lufthavn

2) Det har ikke været muligt at få data på havneområdet

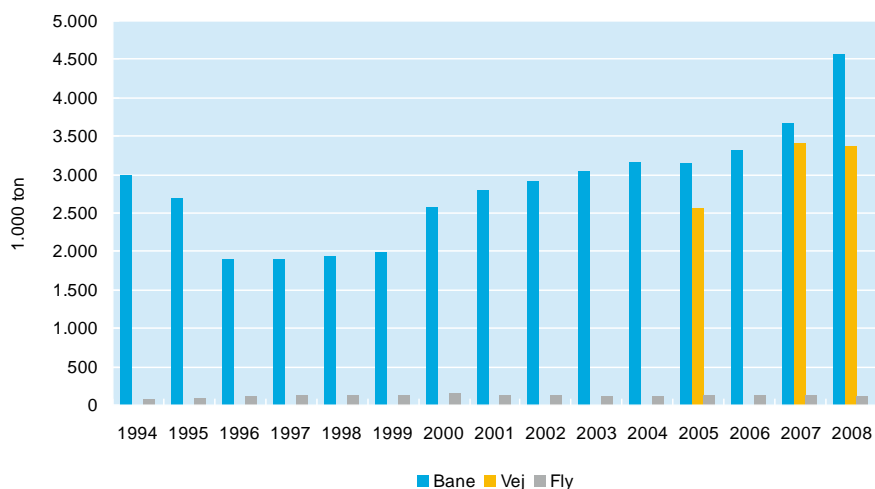
Vejgodstransporterne er dominerende i forhold til landbrugsprodukter, jernbanen er størst i forhold til bulk, mens flytransport er relativt stor i forhold til forarbejdede varer.

Udviklingen i mængden af transittrafik påvirkes af både økonomiske, institutionelle og teknologiske forhold. Den økonomiske udvikling har betydning for udvekslingen af gods, ligesom tendensen til globalisering og øget samhandel påvirker trafikomfanget.

På samme måde har teknologiudviklingen og overordnede politiske beslutninger betydning for sammensætningen og mængden af trafik landene imellem.

Udviklingen i mængderne af transittrafik gennem Danmark med bane, fly og på vej fra år 1994 og frem til 2008 kan ses i figuren nedenfor.

Figur 0.2 | Udviklingen i Transittransporterne



Opgørelserne for transitgods på vej foreligger kun for år 2005 og 2007 samt ud fra fremskrivninger for år 2008. Væksten i mængden af transitgods gennem Danmark med lastbil fra år 2005 og frem til 2007 var på ca. 36 pct.

Mængden af transitgods med bane blev mere end fordoblet fra 1998 til 2008. Det skyldes bl.a. liberalisering af den europæiske jernbanes drift. Hertil kommer, at der er sket en omlægning af jernbanegodsudvalgene i Danmark, der i 1990'erne i høj grad havde fokus på et indenlandsk marked og kun i begrænset omfang havde fokus på transittransporterne. Med privatiseringen af DSB-Gods er fokus de seneste år ændret, så de nationale banegodstransporter er meget beskedne, mens der jf. figur 0.2 har været en stor vækst i transitgodstransporterne med jernbane.

Udviklingen i transitgods med luftfragtgodset viser en forholdsvis stabil fra midten af 1990'erne og frem til i dag.

### Transittrafik på vej

For transittrafikken på vej foreligger der kun analyser og registreringer i begrænset omfang. En af disse analyser er den såkaldte "NUTRADA"-projekt fra 2005 og 2007, hvor "Institut for transportstudier" udarbejdede en særskilt analyse for omfanget transittransport med lastbil gennem Danmark.

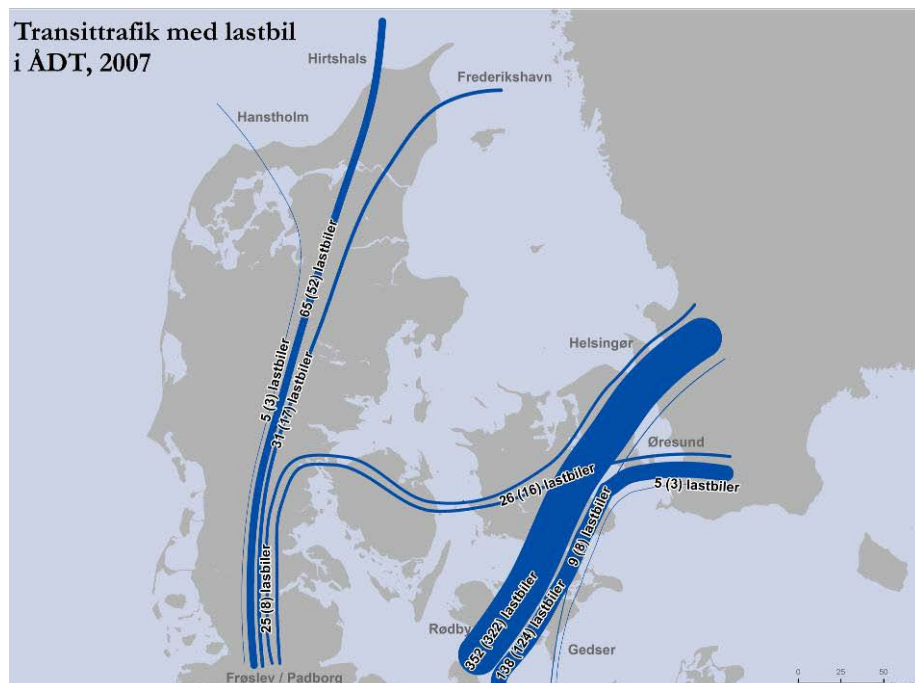
## Boks 0.1 | Nutrada-projektet

NUTRADA projektet er en opgørelse over den internationale transittrafik med lastbil gennem Danmark. Analysen er baseret på registrering af nummerplader på den trækkende enhed på lastbilerne, der passerer landets grænser udvalgte steder i Danmark indenfor en periode på 48 timer.

I projektet skelnes der mellem sandsynlig transit, mulig transit og næppe i transit, som er defineret ud fra følgende kategoriseringer baseret på, hvor længe den trækkende enhed befinder sig i landet:

- Sandsynlig transit: Køretiden + 0-2 timer ekstra
- Mulig transit: Køretiden + 2-8 timer ekstra
- Næppe i transit: Køretiden + mere end 8 timer ekstra

Figur 0.3 | Transittrafik med lastbil 2007



Transittrafik med lastbil i ÅDT (års døgn trafik) for 2007. Tallene i parentes angiver antallet af lastbiler i "egentlig" transit

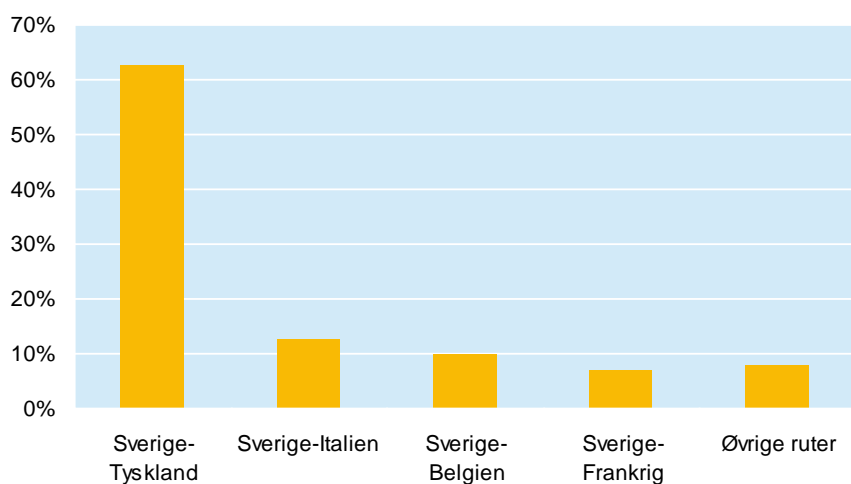
Transittrafikken på vej er fra 2005 til 2007 ifølge NUTRADA undersøgelsen steget med 36 pct., hvor den største vækst har fundet sted på strækningen mellem Femern Bælt og Øresund (40 pct.).

Optællingerne i 2007 viste, at der i gennemsnit kørte ca. 760 lastbiler i transit gennem Danmark om dagen. Den vigtigste rute var jf. figur 0.3 strækningen mellem Øresund og Rødby, idet lastbiltrafikken i Jylland i højere grad er im-/eksporttransporter, da store dele af den danske produktion som nævnt er lokaliseret her.

### Transittrafik på bane

Hovedparten af gods på jernbane i Danmark er transitgods. I 2008 udgjorde transitgodset 63 pct. af det samlede gods, der blev fragtet på bane. Import/eksport udgjorde 29 pct., mens den nationale godsfragt kun udgjorde 8 pct.

Figur 0.4 | Fordeling af banetransitgods gennem Danmark i 2009 <sup>1)</sup>



Den aktuelle transitrute med bane gennem Danmark løber mellem landegrænsen ved Padborg og Øresundsforbindelsen. Jernbaneruten gennem Jylland til Norge udgør under 1 pct. af det samlede transitgods. Hovedparten af transitgodset med

<sup>1)</sup> Baseret på oplysninger fra DB Schenker vedrørende transitgods i 2009

bane gennem Danmark skal mellem Sverige og Tyskland. Øvrige store transitstrømme gennem Danmark med bane er mellem Sverige og hhv. Belgien, Frankrig og Italien. Den procentmæssige fordeling af transitgodset mellem landene i 2009 fremgår af nedenstående tabel.

Ifølge tal fra Danmarks Statistik blev der i 2008 fragtet 4,6 mio. ton transitgods med bane gennem Danmark. Det skal bemærkes, at foreløbige tal fra Danmarks Statistik viser, at godsmængderne i transit med jernbanen er faldet markant i den første halvdel af 2009 sammenlignet med første halvdel af 2008.

### Transittrafik med fly

Mængden af transitgods med fly er væsentligt mindre end mængden af transitgods på bane og vej. Derimod er det hovedsageligt højværdiprodukter, der transporteres med fly. Det hænger naturligt sammen med, at det er væsentligt dyrere at transportere gods med fly end med nogle af de andre tilgængelige alternativer.

Kastrup Lufthavn er Skandinaviens største transitlufthavn for gods. De væsentligste forudsætninger for, at lufthavnen kan fastholde denne position, er til dels den geografiske placering og infrastrukturens opbygning omkring lufthavnen. Hertil kommer forskellige andre forhold, eksempelvis at lufthavnens åbningstider, ledige slots og konkurrencedygtige startafgifter samt en effektiv håndtering af luftfragten.

Transfergodset med fly udgjorde i 2008 ca. 123.000 tons, der både skulle ind i og ud af Kastrup Lufthavn. Denne mængde af transitgods med fly udgjorde omkring 75 pct. af den totale mængde af gods, der berørte lufthavnen i 2008, hvilket gør transitgodset til en væsentlig indtægtskilde for lufthavnen. Mængden af feedertrafik til/fra lufthavnen, der blev håndteret med lastbil, udgjorde omkring 83 pct. af den transiterende luftfragt i 2008.

### Transittrafik med skib

Store mængder af transitgods passerer dagligt danske farvande, men meget lidt af godset berører de danske havne. I 2001 var der overordnet ca. 160 mio. tons i transit gennem danske farvande (Øresund og Storebælt) og i 2008 var der ca. 106 mio. tons gennem Kieler-kanalen. Potentialet for transittrafik på sø er derfor stort, men det er meget svært at vurdere, hvor meget af det der med tiden kan blive transitgods, som kan medføre en værditilvækst for Danmark.

De overordnede ruter gennem de danske farvande og gældende havdybder er angivet på figur 0.5.

Skibssejladserne gennem Øresund er begrænset af havdybden på kun 8 meter ved Drogden. Af den grund er det nødvendigt for de store tank- og fragtskibe, der stikker dybere end de 8 meter, at benytte ruten gennem Kadetrenden og Storebælt eller Kieler-kanalen.

Figur 0.5 | Skibsruter i de danske farvande



Prisen og tiden mht. håndtering af godset spiller en væsentlig rolle i forbindelse med at tiltrække de store containerskibe. Vanddybden er yderligere for mange af de danske havne en barriere for at kunne tiltrække de store containerskibe. Denne problemstilling er dog forsøgt løst ved eksempelvis ship-to-ship transfers, hvor udvekslingen af varer, eksempelvis olie, udføres ude på havet. Disse transfers foregår hovedsageligt i Kattegat ud for Gøteborg, men Frederikshavn Havn og Kalundborg Havn forsøger sig også med sådanne tilbud.

## Fremtidens transittransport

Til brug for vurdering af den fremtidige udvikling i transitgodsstrømmene er der blevet udviklet en scenariebaseret prognosemodel, hvor der er set på mulige effekter af den faste Femern Bælt-forbindelse i 2018, udvidelsen af Ringstedbanen i 2018 samt indførelse af kørselsafgifter for lastbiler – beregningsteknisk forudsat i 2011. Prognosemodellen bygger endvidere på en række antagelser, som er afstemt med brancheeksperter. Afstemningen med brancheeksperterne vedrører primært medarbejdere fra DTU-Transport, medarbejdere fra Transportministeriet og konsulenter, der arbejder med transportsektoren.

Modellen viser jf. nedenstående figur 0.6, at forbindelsen over Femern Bælt vil spille en stor rolle i forhold til transit transporterne i 2030.

Jernbanegodstransporterne vil næsten udelukkende benytte den kommende Femern Bælt forbindelse. Konsulenterne vurderer dog, at der fortsat vil være grundlag for en beskeden transitbanegodstransport gennem Sønderjylland, via Fyn til Øresund, men broen vil alt andet lige frigive kapacitet på banen over Storebæltsbroen og i Sønderjylland, som kan benyttes til at udvikle persontransporterne og styrke banegodstransporterne i den nord-syd gående korridor i Jylland til Tyskland.

Tilsvarende vil vejgodstransporterne i transit i endnu højere grad end i dag benytte Østersøen, når Femern Bælt forbindelsen åbner.

I prognosen skønnes det, at i 2030 vil ca. 55 pct. af de samlede landbaserede transittransporter foregå med jernbane, mens de resterende 45 pct. vil foregå med lastbil. Markedsandelene for jernbane og lastbil vil dermed være stort set uændrede i forhold til 2008.

En af forklaringerne på, at lastbilerne fastholder markedsandelene for transittransporterne er, at den budgetterede kørselsafgift for lastbiler skønnes kun at få en beskeden effekt på transittransporterne. Hertil kommer, at der især for vejtransporterne eksisterer et stort potentiale for at vinde markedsandele fra sejlruterne mellem Sverige og Tyskland, når den fastforbindelse over Femern Bælt åbner.

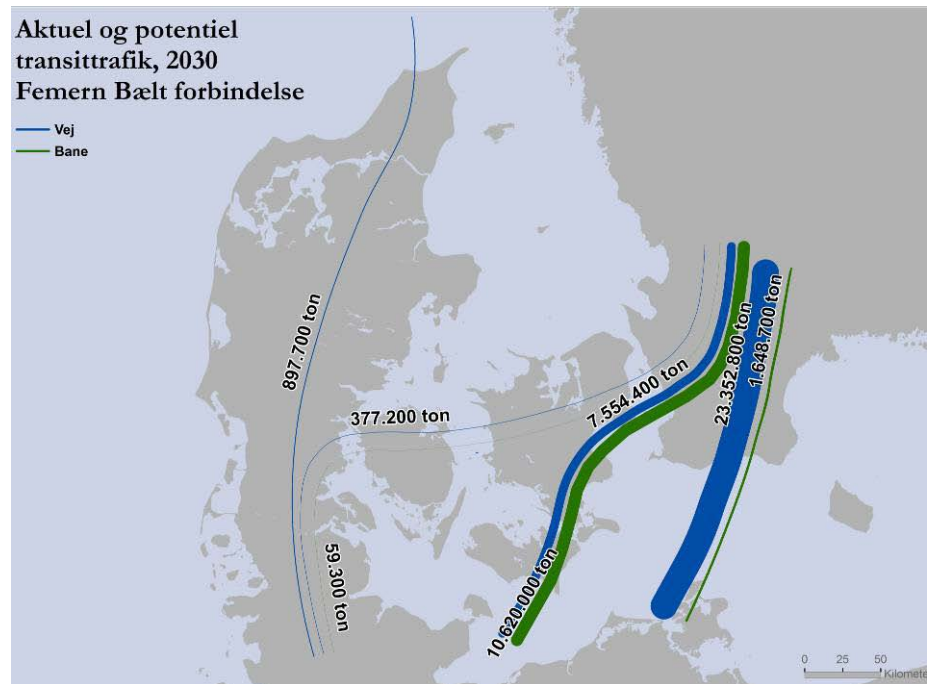
Der er som nævnt udarbejdet scenarier for at belyse effekten af indførelse af kørselsafgifter på de danske veje og udvidelse af kapaciteten på Ringbanen:

- **Indførelse af vejafgifter for godstransport på de danske veje** – beregningsteknisk forudsat i 2011. Indførelsen af vejafgifter for godstransport på de danske motorveje vil medføre en prisforøgelse på ca. 2 pct. for transitruter igennem Danmark. Modellens prognose viser, at der vil være et tilsvarende fald på under 0,5 pct. på transittransporten igennem Danmark. Den beskedne effekt skyldes de lave ekstraomkostninger og forholdet til konkurrerende ruter.
- **Udvidelse af kapaciteten på Ringstedbanen i 2018.** Udvidelsen af Ringstedbanen vil medføre to ændringer i togtrafikken:
  - 1) Mindre usikkerhed vedrørende forsinkelser samt
  - 2) Kortere transporttid. Modellens prognose tilsiger en transportforøgelse på Femern Bælt-forbindelsen (efter 2018) samt transporten over Storebælt. De to ruter vil hver opnå en forøgelse af trafikken på ca. 0,6 pct. Attraktiviteten af de to ruter vil således øges på bekostning af den direkte tysk-svenske rute og marginalt af ruterne på lastbil.

Det skal bemærkes, at der i prognosemodellen ikke er taget hensyn til øst-vest transittransport, fordi det eksisterende datagrundlag er meget spinkelt og dermed ikke ville kunne underbygge en egentlig prognose i tilstrækkelig grad. Det er dog Transportministeriets vurdering, at der jf. projektet "East-West - Corridors" (se afsnit 4) eksisterer et potentiale for kommende vækst i de øst-vest transittransporterne gennem Danmark.

Det skal endvidere erindres, jf. afsnit 2, at af de samlede godstransporter udgjorde transittransporterne i Danmark kun ca. 6 pct. af de samlede transporter. Det betyder, at lastbiltrafikken, trods åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt, fortsat må forventes at være mere intens på vejnettet i Jylland end på Sjælland jf. figur 0.6.

Figur 0.6 | Prognose for transittransporten i år 2030







Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55  
Telefax 33 12 38 93  
[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

ISBN 978-87-91013-78-2