|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |

|  |
| --- |
| **[**Notat: ”Rammebetingelser for logistik og transportområdet for Region Sjællands virksomheder”**]** **Udarbejdet af marianne jakobsen** |
|  |



Nærværende notat er udfærdiget med henblik på at danne baggrundsinformation for diskussioner omkring relevante temaer i forhold til Femern Belt Logistics Platformen samt de udfordringer og muligheder de nærværende rammebetingelser stiller virksomhederne i Region Sjælland (herefter RS) overfor. Diskussionerne tænkes udmøntet i ét eller flere temaer, der har tilstrækkelig med substans til at blive til workshops, hvor virksomheder, kommuner og andre offentlige institutioner vil blive inviteret som deltagere. Hensigten med disse workshops er at initiere aktiviteter der skaber bedre rammebetingelser for logistik- og transportsektoren i Region Sjælland og kommunerne i regionen.

Notatet er sammensat af information fra flere forskellige rapporter og notater, der alle har fokus på enten det kommunale/regionale aspekt eller på logistik og transportsektoren isoleret.

På RS konference på Ledreborg Slot den 2. marts 2010 havde Copenhagen Economics følgende bud på de strategiske udfordringer regionen skal forholde sig til:

1. at virksomhederne i RS i dag har en lavere værdiskabelse end tidligere, og det trækker velstanden ned i regionen.
2. at der er en stor regional ubalance mellem de forskellige kommuner i RS. I yderområderne er der færre værdiskabende erhverv, færre højtuddannede, større ledighed samt stor afhængighed af eget erhvervsliv.

Derfor vil det være relevant at inddrage alle kommunerne sammen med regionen og virksomhederne for at se på de udfordringer samt muligheder, der kan skabes i fællesskab og de muligheder, der findes i de enkelte kommuner.

Det kan også være interessant at inddrage følgende aspekter, når vi ser på rammebetingelserne for logistik og transport:

* Kommuneplaner
* Lokalplaner
* Landsplanlægning
* Virksomhedernes interne planlægning
* Regional udviklingsplan – (ny strategi for Region Sjælland forventes færdig senere i år)

**Vækstforum Sjælland har formuleret følgende vision omkring rammer for erhvervsudvikling[[1]](#footnote-1):**

Kommunerne skal i samarbejde med andre relevante aktører sikre attraktive rammer for eksisterende virksomheder og deres medarbejdere. De skal samtidig tiltrække ny arbejdskraft og nye virksomheder. Kommunerne vil bl.a. med udgangspunkt i de etablerede konsortier inden for turisme, **transport og logistik**, erhvervsservice, kompetence og sundhed gennemføre konkrete udviklingsprojekter. Kommunerne vil fortsat sikre god sammenhæng mellem implementeringen af regionale og lokale strategier, og udvikle konkrete aktiviteter som udnytter synergieffekten.

Vækstforum Sjælland vil medvirke til at skabe gode rammer for at drive erhverv i kommunerne. Det betyder blandt andet, at rammerne for eksisterende virksomheder og deres medarbejdere skal være i orden. Samtidig skal kommunerne sikre sig, at de kan tiltrække ny arbejdskraft og nye virksomheder.

**Dette tænkes gjort ved opfyldelse af disse mål:**

• Nyskabende samarbejde mellem aktører på tværs af sektorer.

• Etablering af nye virksomheder

• Udvikle de lokale rammer for servicering af eksisterende virksomheder og tiltrækning af nye virksomheder.

**Udviklingen i forhold til målene kan bl.a. følges ved at se på udviklingen i:**

• Fastlæggelsen af samarbejdet om fremtidens erhvervsservice

• Følge kommunernes aktiviteter for at tiltrække nye virksomheder til regionen.

• Antal nye virksomheder i regionen

Region Sjælland udgør et varieret udviklingsbillede med vækstcentre, byer og landdistrikter, der rummer forskellige udfordringer og muligheder. Nærheden til hovedstaden betyder, at Region Sjællands økonomiske centrum er beliggende uden for regionen. Regionen indgår samtidig som en geografisk del af Øresundsregionen og har derudover tætte samarbejdsrelationer til Tyskland, hvilke vil styrkes kraftigt igennem etableringen af den faste forbindelse og derigennem skabelsen af Femern Belt regionen i praksis.

Vækstforum ønsker at fremme en balanceret udvikling og vækst i hele Region Sjælland med særlig fokus på yderområderne, gennem udnyttelse af de forskellige geografiske styrker. Region Sjælland konkurrerer globalt om at sikre de bedste rammevilkår for nye og eksisterende virksomheder, samt med andre regioner om at tiltrække virksomheder og kvalificeret arbejdskraft. Vækstforum vil udnytte nærheden til andre regioner, både nationalt og internationalt og vil understøtte et endnu tættere samarbejde med aktører i disse regioner med henblik på at udnytte globaliseringens fordele til gavn for den regionale erhvervs- og beskæftigelsesudvikling.

Vækstforum Sjælland vil fortsat overvåge de regionale og lokale rammevilkår. I samarbejde med beskæftigelsesregionen Hovedstaden & Sjælland vil der i løbet af 2010 blive udarbejdet en strukturbeskrivelse og en prognose på 3 (relativt præcis), 5 og 10 (mere scenarieagtigt) års sigt frem til 2019 af arbejdsmarkeds- og erhvervsudviklingen i Østdanmark.

I 2009 blev der på Vækstforum Sjællands møder, som et led i overvågningen af de regionale og lokale rammevilkår, udleveret faktapublikationer, der præsenterede aktuelle billeder af regionens erhvervsvilkår[[2]](#footnote-2).

Vækstforum har desuden iværksat et samarbejde med kommunerne omkring udarbejdelse af statistisk overblik over erhvervsudviklingen i kommunerne. Dette samarbejde betyder, at regionens kommuner mod et mindre beløb kan opnå et bedre overblik over den kommunale erhvervsudvikling. Samtidig kan vækstforum skabe sig et bedre overblik over den regionale erhvervsudvikling.

**Adgang til erhvervsområder[[3]](#footnote-3)**

Mange virksomheder har placeret sig langs motorvejsnettet i Østjylland. Når virksomhederne har valgt denne placering er det langt fra tilfældigt, men udtryk for, at gode trafikale forhold er af vital betydning for virksomhederne. Virksomhederne går efter god infrastruktur. I en international undersøgelse svarer 52 pct. af europæiske topledere, at transportforbindelser er en absolut essentiel faktor ved valg af lokalisering. I en DI medlemsundersøgelse angiver 69 pct. af virksomhederne, at forbedringer af infrastrukturen vil gøre det lettere at tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

Generelt bør virksomheder med stort behov for godstransport placeres i industriområder og tæt på den overordnede infrastruktur. Det er dog ikke alle virksomheder, der ligger tæt ved det overordnede vejnet. Her er det afgørende, at kommunerne sikrer adgang fra erhvervsområderne til det overordnede vejnet.

En veludbygget infrastruktur, der sikrer gode adgangsforhold til erhvervsområder, er ikke blot hensigtsmæssigt set fra virksomhedens side. Med en fornuftig adgang til erhvervsområderne, kan man også undgå tung trafik i boligområder.

Etabler infrastruktur, der gør det muligt for den tunge trafik at køre uden om bymidten. Undgå at havne og andre godsknudepunkter omfattes af adgangsbegrænsning. Sørg for stabilitet og forudsigelighed i de kommunale regler. Det giver virksomhederne mulighed for at investere og planlægge i tillid til reglerne.

I de senere år har der været en stigende interesse i at etablere nye erhvervs- og boligområder på eksisterende havnearealer. I den forbindelse har der været flere eksempler på, at kommuner opsiger lejeaftaler med velfungerende og aktive erhvervsvirksomheder for at give plads til boliger på havnene. Denne udvikling er et problem i forhold til planloven, og den er samtidig problematisk for havnenes rolle som trafikknudepunkter i fremtiden, specielt hvis der ikke anvises alternative arealer for etablering af havneaktiviteter. Den stigende trængsel nødvendiggør, at vi flytter mere gods fra vejen til bl.a. søvejene. Også af hensyn til klimaet skal vi gøre meget mere brug af den sammenhængende transportkæde, dvs. udbygge og styrke samspillet mellem de forskellige transportformer.

Regeringen ønsker af hensyn trængsel og klimaet, at søtransporten skal dække en større del af godstransporten. Havne og havnevirksomheder skal ifølge regeringen være centrale omdrejningspunkter i en samlet strategi for dansk infrastruktur. Mange virksomheder vurderer mulighederne for i højere grad at benytte søtransport, som led i deres bestræbelser på at nedbringe deres klimapåvirkninger.

Sørg for tilstrækkelige erhvervsarealer til havne. Vedligehold og invester i kapacitet, faciliteter, og velfungerende baglandsinfrastruktur i havnene.

**De kommunale erhvervsvilkår[[4]](#footnote-4)**

Syv ud af ti mindre- og mellemstore virksomheder vurderer, at de kommunale rammer i høj grad eller i nogen grad påvirker virksomhedens vækstmuligheder. Et velfungerende vejnet vurderes at have den største betydning for virksomhedens vækst.

Ser man på, hvor vækstvirksomhederne er placeret, er der en betydelig forskel mellem de enkelte regioner i Danmark. I Region Sjælland er omkring tre pct. af virksomhederne vækstvirksomheder, mens tallet i Region Hovedstaden ligger på knap fem pct.

De regionale forskelle kan til en vis grad tilskrives erhvervsstrukturen i de enkelte regioner og andre strukturelle forhold, såsom en velfungerende infrastruktur og tilstedeværelsen af større bycentre. Det betyder, at vækstforaene og kommunerne er nødt til at vælge forskellige strategier, hvis de ønsker at understøtte væksten i virksomhederne.

**Vil kommunerne have vækst skal grundydelserne være på plads**

Det er de grundlæggende ting, virksomhederne lægger vægt på, når de skal angive, hvilke kommunale vilkår, der har betydning for virksomhedens vækstmuligheder. Her kommer infrastruktur ind på en klart førsteplads, næste ydelse er den kommunale sagsbehandling, dernæst kommunale skatter og afgifter. Virksomhederne prioriterer højest, at kommunerne har styr på grundydelserne.

**Følgende er et uddrag fra rapporten ”Øresund-Femern – en grøn logistikkorridor?” der også berører de regionale og kommunale rammebetingelser.**

……. Som det fremgår, spiller kommunerne særligt en vigtig rolle i forhold til den fysiske planlægning af infrastruktur, knudepunkter og erhvervsområder. Men også i forhold til at fremme samarbejdet mellem mange aktører på transportområdet og skabe en innovativ og ’grøn’ kultur i transporterhvervet kan kommunerne gøre en forskel.

**Fysisk planlægning**

Generelt set spiller kommunerne en vigtig rolle i forhold til den fysiske planlægning, dels i forhold til transport- og logistikerhvervet, men også i forhold til aftagervirksomheder. Således skal man i kommunerne sikre, at transportcentre samt både udbydere og købere af logistik- og transport har de planmæssige muligheder for at etablere de nødvendige områder, terminaler og lagerfaciliteter, der er nødvendige. Den rigtige placering og de rette faciliteter er en forudsætning både i forhold til at muliggøre en grøn korridor med bedre intermodale løsninger og i forhold til at bibeholde transporterhvervene i regionen. Et eksempel er kombiterminaler og transportcentre, der kræver store arealer med gode muligheder for udvidelse og tilpasning. Ligeledes er det en tendens, at lagerfaciliteter bliver mere centreret og derfor bliver mere arealkrævende. Derfor er der en interesse fra flere sider for at få lov til at udbygge faciliteterne i højden. Sådanne ønsker om udvidelser af arealet eller byggeri i højden er dog ofte i konflikt med ønsker fra borgerne i eventuelle boligområder. Blandt flere deltagere på visionsseminariet var der en opfattelse af,

at det alt for ofte er erhvervslivet, der bliver taberne og må flytte eller skære ned på sine aktiviteter, når beboelsesområder planlægges for tæt på eksisterende transport- og logistikcentre. Derfor efterlyses der en debat i kommunerne af problemstillinger og muligheder i forhold til transport- og logistikerhvervene og en efterfølgende prioritering af, hvad man vil på området.

**Koncentration af erhvervsområder og transporttunge erhverv**

En anden ting, kommunerne kan arbejde med, er at forsøge at samle deres erhvervsområder i færre og større områder. I forbindelse med strukturreformen i 2007 blev mange mindre kommuner lagt sammen, og derfor findes der i mange af de nye kommuner mange mindre erhvervsområder spredt rundt omkring i kommunen uden større hensyntagen til de forskellige infrastrukturbehov, som virksomhederne har. Kommunerne bør se nærmere på sammensætningen af erhvervsområderne, så de transporttunge erhverv placeres sammenhængende og i umiddelbar nærhed til relevante transportmæssige knudepunkter. En metode, som kan benyttes i forbindelse med planlægningen af erhvervsområder, er den såkaldte ABCDE-model110. I modellen arbejdes med 5 områdeklassificeringer. A-områder er blandet byområde, B-områder er erhvervsområder i byen, C-områder er erhvervsområder på kanten af byen, D-områder er motorvejsnære erhvervsområder uden for byen, og E-områder er lokale erhvervsområder lokaliseret i tilknytning til mindre byer. Klassificeringen af virksomhederne hjælper de kommunale planlæggere til at placere virksomhederne i de rigtige erhvervsområder. Fx tages der hensyn til de enkelte virksomheders

behov for henholdsvis godstransport og passagertransport. Således kan de godstunge virksomheder placeres i tilknytning til motorvejsnettet og andre relevante transportknudepunkter. Metoden er med succes bl.a. blevet brugt i Guldborgsund Kommune i samarbejde med Plan09111. Et andet eksempel kan være, at kommuner og regioner hjælper virksomhederne med at opstille transportregnskaber. Sådanne transportregnskaber kan hjælpe med at vise, hvor virksomheden mest fordelagtigt kan sætte ind i forhold til at gøre deres transportforbrug mere bæredygtigt og vil kunne bruges i forhold til, i samarbejde med kommunen, at finde den bedste (re)lokalisering til virksomheden.

**Tværkommunalt samarbejde og helhedsplanlægning**

Grønne korridorer kræver et effektivt samspil mellem infrastruktur, erhvervsområder og transportmæssige knudepunkter i hele regionen. Centralisering, effektivisering og volumen er typisk afgørende faktorer i forhold til at fremme mere bæredygtige transporter. Det nytter eksempelvis ikke, at hver kommune satser på etablering af kombiterminaler, transportcentre og/eller konsolidering af eksisterende faciliteter, da dette vil skabe fragmentering i korridoren og formentlig resultere i for små voluminer, der både vil have

negative konsekvenser for vækstmulighederne for transporterhvervene i regionen samt betyde yderligere miljøbelastning, stik imod hensigten. I Sverige er det et voksende problem, at for mange kommuner gerne vil have deres helt egen kombiterminal. Ligeledes nytter det heller ikke, at alle kommuner satser bredt på transport-og logistiksektoren. Der bør i stedet satses på specialisering og koordinering kommunerne imellem, så regionens specialiserede og stedsspecifikke transportbehov og kompetencer kommer til at

hænge nøje sammen med lokaliseringen af transportcentre og infrastruktur. Som eksempel nævnes muligheden for etableringen af et knudepunkt for nødhjælpslogistik i forbindelse med UNICEF’s faciliteter i den kommende FN-by i Københavns Nordhavn. Et andet eksempel kunne være et mere formaliseret samarbejde mellem virksomheder og andre aktører inden for distribution af fødevarer i Greve – Køge – Ringsted – Høje Taastrup området. Hvis en sådan specialisering skal være muligt, kræver det et større og tværgående planlægnings- og koordineringsarbejde fra kommunerne og regionerne, så der kommer en helhed i indsatsen, og således at faciliteter og infrastruktur etableres og udbygges i de helt rigtige områder. Regionerne kan i høj grad være med til at koordinere og facilitere et sådant samarbejde mellem kommunerne, da kommunerne netop ofte savner både fora og kompetencer i forhold til tværkommunalt

planlægning og samarbejde.

**Det tværregionale perspektiv**

Det er også nødvendigt at se på det tvær- og grænseregionale perspektiv i Øresundsregionen, da det gælder om at udnytte mulighederne i hele Regionen. Derfor bør der også ske en øget planlægning og samarbejde på tværs af Sundet. I dag er der meget lidt samspil mellem transport- logistiksektorerne på de to sider. Som eksempel kan nævnes, at det kun er en forsvindende mængde af det gods, der losses i henholdsvis Malmø og Københavns Havn, der distribueres på den modsatte side af Sundet. Det skyldes flere ting bl.a. forskelligheder i regulering og bureaukrati, men i visse tilfælde også broafgiften.

Et eksempel, der blev fremhævet på visionsseminaret, var netop muligheden for i højere grad at laste og losse vare til det danske marked i fx Malmø Havn, for på den måde at centrere og effektivisere havnedriften i Regionen. I denne forbindelse spiller de to nationalstater en stor rolle i forhold til at fortsætte harmoniseringen af regler og systemer og evt. i forhold til etableringen af tilskudsordninger, som gør det mere attraktivt at krydse Øresundsbroen med godstransporter. Generelt set er transport- og logistikerhvervet af natur grænseoverskridende og kalder derfor også på tværregionale og internationale

løsninger. Kravet om stor volumen og større koncentration af godsmængder i relation til etableringen af grønne korridorer er endnu en motivationsfaktor i forhold til at øge det tvær- og grænseregionale samarbejde i Øresundsregionen.

**Staten skal med**

Der var bred enighed blandt deltagerne på visionsseminaret om, at særligt den danske

stat bør spille en større rolle i forhold til helhedsplanlægning inden for transport- og logistikområdet.

Dette sker i høj grad allerede på den svenske side. Det kunne fx være i forhold til udpegninger af de optimale placeringer af kombiterminaler, godstransportknudepunkter og nye erhvervshavne. På den måde kommer man ud over hensyntagen til kommunale særinteresser, der ofte resulterer i bevarelsen af ineffektive transport- og logistikfaciliteter. En sådan udpegning er blevet praktiseret i Sverige, hvor Staten bl.a. har udpeget de 10 havne i landet, som er de vigtigste i et godstransportperspektiv, og som derefter har modtaget statslige midler til modernisering og implementering af intermodale løsninger. Dette synspunkt falder godt i tråd med Kommunernes Landsforenings klimaudspil fra efteråret 2009. Heri lægges der op til et øget samarbejde mellem Staten og kommunerne om at fremme klimainitiativer bl.a. på transportområdet. Samtidig er holdningen dog, at Staten er ansvarlig for at skabe de nødvendige rammer for kommunernes arbejde på klimaområdet gennem rammelovgivning og incitamentstrukturer, der

fremmer miljørigtige løsninger.

**Initiering og facilitering af samarbejde mellem markante aktører**

Det er dog ikke kun vigtigt med øget samarbejde imellem kommuner, regioner og stat. Som klyngeanalyserne og casesudierne i analysen viser, skabes grønne korridorer og grønne løsninger som oftest i et samarbejde mellem flere markante aktører fra både offentlig og privat side. I visse tilfælde kan kommuner, f.eks. via deres medejerskab af en havn eller et transportcenter, være den direkte drivende kraft i implementeringen af grønne transportløsninger og korridorer, som eksempelvis har været tilfældet i Gøteborgs havn. I andre tilfælde må kommuner og regioner nødvendigvis stå mere på sidelinjen og være den faciliterende kraft, der får bragt de rigtige virksomheder, myndigheder m.v. sammen. Et stort arbejde ligger bl.a. i at overbevise flere af de store virksomheder om fordelene og mulighederne i at implementere grønne løsninger, så de i højere grad kan blive ’lokomotiver’ i udviklingen af Øresunds-Femern til en grøn korridor. Kommuner og regioner kan desuden selv fungere som gode eksempler ved i højere grad at stille miljøkrav til deres underleverandører, herunder transportudbydere. Herudover handler det for kommuner og regioner om at sætte fokus på og formidle de få, men gode eksempler, der eksisterer på virksomheder, som satser på grønne transport- og logistikløsninger.

**Viden, netværk og klynger**

Lige så vigtigt er det at få bragt transporterhvervene og Øresundsregionens mange videnmiljøer inden for transport- og logistik tættere sammen. Det er veldokumenteret, at samarbejde og videndeling mellem virksomheder og videns- og uddannelseinstitutioner inden for en given branche eller klynge styrker innovationen betragteligt. Samtidigt ligger der et stort potentiale i, at virksomhederne, deres kunder og transportudbydere bliver langt bedre til at samarbejde og vidensdele, end tilfældet er i dag. Kommunerne såvel som regionerne kan være med til at facilitere og fremme samarbejde og dialog mellem aktørerne i hele varekæden, for eksempel gennem klyngeintitiativer, netværk, rådgivning og uddannelse. Undersøgelser viser for eksempel, at bedre uddannelse af chauffører, i forhold til køreteknik, kan reducere CO2-udledningen fra lastbiler med op til 6,5 %.

**Uddrag fra: ”Fremtidens godsstrømme. International godstransport til, fra og gennem Danmark”**

**Rapport fra 2005**

**Transportmiddelfordeling i 2025**

Forskydningen i varegruppernes andele har også betydning for transportmiddelfordelingen og dermed også for rutevalget. Beregningerne viser derfor en kraftigere vækst i godsmængderne på lastbil. Andelen for indførsel af gods til Danmark med lastbil vil i 2025 udgøre 41 % mod blot 31 % i år 2000 og en andel på 53 % for de udførte varer mod 36 % i 2000. Dette medfører et øget pres på den landbaserede infrastruktur. Godsmængdernes fordeling på rutevalg i 2025. Fordelingen på ruter for lastbiler fra Danmark til udlandet er i store træk uforandrede frem til 2025. Den forventede stærkere økonomiske vækst i CEEC landene vil ikke i betydelig grad øge disse landes andel i samhandelen og har dermed også kun begrænset betydning for godsmængderne til og fra disse lande. Væksten i transporten til og fra CEEC landene afviger ikke i særlig grad fra stigningerne for de øvrige lande. Tilsvarende betragtninger gør sig gældende for transittrafikken gennem Danmark. Transittransporten fra Skandinavien, Storbritannien og Irland til kontinentet gennem

Danmark fordobles (fra 352 millioner tons til 695 millioner tons) i løbet af perioden. Heraf vil en meget stor del foregå på skib som anført ovenfor. De samlede godsmængder fra Skandinavien til kontinentet bliver næsten fordoblet i perioden (fra 441 millioner tons til 870 millioner tons). Godsmængderne (inklusive transittransport) på det danske vejnet stiger ligeledes kraftigt (fra 30 millioner tons til 80 millioner tons).

Transittransport på vejnettet vil blive næsten fire gange højere i modelberegningerne, hvilket skyldes både en generel stigning i godsmængder og en specifik stigning i andelen transporteret med lastbil.

Beregningerne forudser ikke særlig store stigninger i trafikken på vejnettet mod de østeuropæiske lande. Det skyldes i høj grad, at Danmark ikke har en central placering mht. ruter mellem Skandinavien og de baltiske lande samt resten af Østeuropa, og at mængderne til og fra disse lande stadig er begrænsede sammenholdt med godsmængderne til og fra EU15 og de oversøiske lande.

**Konklusioner**

Sammenfattende kan det på basis af modelfremskrivningerne ikke overraskende konkluderes, at *de samlede godsmængder til, fra og gennem Danmark må forventes at stige kraftigt* frem til 2025 i takt med fortsat økonomisk vækst og europæisk integration samt globaliseringen i det hele taget. Med en økonomisk vækst i Europa svarede til niveauet for de seneste årtier og en fortsættelse af den europæiske integration kan man forvente vækstrater i godsmængderne til og fra Danmark på omkring 2,5 % om året. Der vil derfor ganske givet være steder, hvor transportsystemet med den nuværende kapacitet ikke vil kunne imødekomme den stigende efterspørgsel og derfor reelt vil virke begrænsende på den faktiske godstransport samt skabe problemer for trafikken i øvrigt. En nærmere vurdering af, hvor problemerne vil blive størst, må inkludere analyser af dagens kapacitet i de enkelte korridorer og allerede planlagte udvidelser heraf, hvilket ikke har været en del af nærværende projekt. Hertil kommer, at en lang række faktorer, som forventes at kunne have indflydelse på godsstrømme og valg af transportform, ligger uden for rammerne af dette studie. De omfatter blandt andet ændringer i arbejdsdelingen mellem forskellige lande, fremtidige kombinationer af transportformer, flerstrenget udvikling i lyset af befolkningstæthed og tilgængelighed, logistiske perspektiver og ændringer i transportsystemer. Disse faktorer må tages i betragtning med henblik på at definere optimale investeringer i fremtidens infrastruktur. Nærværende analyser må derfor fortolkes som en række overordnede tendenser i udviklingen i den internationale godstrafik som følge af den forudsatte generelle økonomiske udvikling i Danmark og Europa.

Beregningerne med SENEX modellen giver en indikation af godstransportens fordeling på transportformer og – ruter under uændrede konkurrenceforhold mellem transportformerne, herunder uændrede omkostningsforhold og fremkommelighed i transportsystemet. Under disse omstændigheder konstateres *en stigning i vejtransportens andel*, både for EU15-EFTA og CEEC landene. Denne stigning er primært drevet af de varegrupper, som normalt transporteres pr. lastbil, og som vil komme til at udgøre en øget andel af samhandelen. *Transitstrømme vil formentlig stå for en ikke ubetydelig andel* af forøgelsen af den internationale trafik i Danmark, men vurderingen heraf er meget usikker. For det første er usikkerheden meget stor mht. de faktiske transittal i dagens situation. For det andet er rutevalget gennem Danmark følsomt over for konkurrenceforholdene for færgefarten over Østersøen, ligesom uforudsete strukturelle ændringer i den svenske og norske samhandel i retning af en større orientering mod øst også vil begrænse væksten i transittrafikken gennem Danmark.

På basis af resultaterne fra handelsmodellen forventes ikke store ændringer i, hvilke lande, der vil være Danmarks største samhandelspartnere i fremtiden, selv om handel med CEEC landene og resten af verden forventes at stige.

Men selv hvis nord- og vesteuropæiske godsstrømme til/fra Østeuropa ændres væsentligt over de næste årtier som følge af EU's udvidelse mod øst, vil dette formentlig ikke i særlig grad påvirke det danske transportsystem. Dette skyldes hovedsageligt, at Danmarks geografiske placering ikke er central i forhold til nord- og vesteuropæiske strømme til og fra Østeuropa. Det betyder, at rutevalg for strømme til/fra Østeuropa ikke berører Danmark, fordi en stor andel af disse godsstrømme transporteres med skib, der dog i en vis udstrækning foregår gennem dansk farvand, men uden at benytte danske havne.

Derimod viser modelberegningerne *en stor stigning i Hamborg-korridoren*. Dette skyldes dels, at nord-syd godsstrømmene stadig vil være dominerendei trafikken til/fra og gennem Danmark i 2025 kombineret med, at Hamborg formentlig fortsat vil være et knudepunkt i den interkontinentale søtransport. Der er derfor en risiko for, at Hamborg havn bliver overbelastet, medmindre der foretages væsentlige kapacitetsudvidelser. Det vil indebære, at en del af trafikken vil vælge alternative ruter for at spare tid og transportomkostninger.

1. Vækstforum Sjællands erhvervsudviklingsstrategi 2007-2010 [↑](#footnote-ref-1)
2. Disse publikationer er blevet efterlyst af MJ [↑](#footnote-ref-2)
3. DI oplæg omkring Kommunal fysisk planlægning , januar 2009 [↑](#footnote-ref-3)
4. DI Indsigt 22. januar 2009 [↑](#footnote-ref-4)