

## Folketingets trafikudvalg

Torsdag den 23. november 2006 kl 10 30. vær. 2-145

1. Modtagelse af deputation fra Hanstholm og Thisted om L 35 vedr. modulvogntog.

### **Indlæg fra Hanstholm Havn.**

Det skal indledningsvis fastslås, at årsagen til at Hanstholm Havn ikke var med på den liste som blev fremsendt fra Danske Havn skyldes en misforståelse som alene kan tilskrives Hanstholm Havn, idet vi som givet gik ud fra, at vi blev medtaget på listen, da Hanstholm siden august 2003 har arbejdet med spørgsmålet om modulvogntog, jævnfør det brev, som Hanstholm Havn på daværende tidspunkt sendte til Trafikministeren og Folketingets Trafikudvalg (brevet vedlægges i kopi).

For at forstå de fulde konsekvenser, såfremt Hanstholm Havn ikke kommer med i forsøgsordningen er det nødvendigt at se lidt på den historiske udvikling for havnen. De første skridt mod etableringen af Hanstholm Havn blev taget af ingeniør Fibiger, der med baggrund i lov nr. 182 af 31. marts 1917 påbegyndte anlæggelsen af havnene ved Hanstholm og Hirtshals, men kun Hirtshals blev færdigbygget i henhold til planerne, og derfor kunne Hirtshals havn indvies i 1930. I Hanstholm derimod var naturkræfterne for store, og reelt blev arbejdet med bygningen af Hanstholm Havn stoppet. Man skulle helt hen til 1960 før folkettinget vedtog lov nr. 173. af 29. april 1960 om Hanstholm Havn, og med baggrund i denne lov blev havnen bygget af et konsortium dannet af store danske entreprenørfirmaer, og den 8. september 1967 kunne havnen endelig indvies, i princippet med den udformning vi kender i dag.

Som det fremgår, har det altid været op ad bakke for Hanstholm, men som følge af den ideelle placering er den efterfølgende udvikling gået helt fantastisk, idet ingen vel havde troet, at Hanstholm Havn i løbet af sin korte historie kunne udviklet sig til at være Danmarks suverænt mest betydende fiskerihavn. Som følge heraf findes den største koncentration af fiskeforarbejdningsvirksomheder i Danmark ligeledes i Hanstholm, idet fiskeriet har været hurtigt til at udnytte havnens optimale placering nær fiskepladserne.

Tilsvarende er Hanstholm Havn strategisk rigtig placeret i forhold til nordatlanten og ikke mindst Norge, idet den korteste afstand mellem Danmark og Norge netop er mellem Hanstholm og Kristiansand. Denne strategiske beliggenhed var også grunden til, at tyskerne under besættelsen byggede de store fæstningsanlæg i dels Hanstholm og Kristiansand. Som nævnt tidligere er udviklingen i Hanstholm i forhold til Hirtshals forsinket med godt 35 år og investeringen i færgetrafik er større, og derfor lidt mere træg – ja man kunne i virkeligheden have haft en helt anden udvikling i Nordjylland, såfremt de to havne var blevet bygget samtidigt, som oprindeligt planlagt.

Megen af den godstrafik, der går over Hanstholm via Fjord Line (Norge), Smyril Line (Færøerne, Shetlandsøerne, Island, Skotland og Norge) vedrører fisk, der dels skal til Hanstholm, dels ned i Europa. I forhold til denne transport, og den transport der genereres af fiskeindustrien i Hanstholm har Hanstholm Havn ligeledes en optimal placering, idet afstanden fra havnen og ned i Europa er kortere end fra de øvrige Nordjyske havne. Trafikken med færgerne bidrager med omkring 25.000 vogntog, og herudover genererer fiskeindustrien i Hanstholm yderligere 25.000 kølebiler, så det er reelt en ikke ubetydelig trafikmængde, der kommer fra og til Hanstholm. Imidlertid er afstandsfordelene ikke så store, at det kan opveje den konkurrenceforvriddning der vil ske, såfremt Hirtshals og Frederikshavn får muligheden for at køre med modulvogntog til og fra deres havnen og Hanstholm ikke får samme mulighed.

Rent økonomisk vil de store modulvogntog formindske brændstofforbruget med 15% pr. kørt tonkilometer, og når man så hertil lægger, at 2 modulvogntog kan transportere det samme som tre almindelige lastbiler, vil transporten med modulvogntog være suveræne rent prismæssigt, og fordelene kan gøre op til mellem 20 og 25 %. Som bekendt er vognmandsbranchen en branche med en meget stor konkurrence, og da det samme forhold gør sig gældende indenfor fiskeeksporten, vil konsekvenserne af at der ikke åbnes op for modulvogntog via vejnettet fra Hanstholm Havn være rent katastrofale.

Typisk koster der mellem 3 og 4 kroner pr. kg at få fisken transporteret fra Hanstholm og ned i Sydeuropa, og da fiskeindustrien i Hanstholm og Danmark generelt konkurrerer med fisk fra andre lande f.eks. Norge og Kina er tabet i konkurrenceevne på transporten ødelæggende for fiskeindustrien i Hanstholm (den største koncentration af fiskeforarbejdningsvirksomheder i Danmark er placeret i Hanstholm). Reelt betyder dette, at virksomhederne ikke kan betale så meget for fiskene, og dermed går det udover landingerne, og som en affødt effekt mister havnen omsætning.

Fiskeindustrien i Hanstholm beskæftiger omkring 800- 900 mand og hertil kommer beskæftigelsen på selve fiskefartøjerne (der er 100 hjemmehørende fiskefartøjer i Hanstholm) og servicevirksomhederne i land, der betjener fiskefartøjerne 24 timer i døgnet, og hermed kommer det samlede antal beskæftigede op i nærheden af 1800 -1900 mand. Udover de hjemmehørende fiskefartøjer vælger mange andre danske fiskefartøjer at lande deres fangster i Hanstholm på grund af de høje priser på fiskeauktionen i Hanstholm. Dette forhold og havnens placering gør, at udenlandske fiskefartøjer også i stor udstrækning vælger at lande deres fisk i Hanstholm, ja rent faktisk udgør de udenlandske landinger over 50 % af havnens omsætning af fisk.

Såfremt der ikke åbnes op for muligheden for at køre med modulvogntog fra Hanstholm vil der meget let kunne tabes over 200 -300 arbejdspladser, hvilket regionalt vil være en stor katastrofe.

Det bærende for Hanstholm er fiskeriet, men også færgetrafikken spiller en meget stor rolle for havnens økonomi, og her spiller modulvogntogene igen en afgørende rolle. Som det muligvis vil være nogle af udvalgsmedlemmerne bekendt, startede der i april måned 2006 en ny færgerute op mellem Hanstholm Havn og Kristiansand i Norge, og det har givet en stor saltvandsindsprøjtning til hele Thy og selv i Aalborg har man nydt gavn af den nye færgeforbindelse. Imidlertid har Master Ferries, som det nye selskab hedder, ikke haft mulighed for at transportere lastbiler med deres hurtigfærge(overfarten til Norge tager under 2 timer), og derfor er ruten indstillet i vinterperioden, idet alle der kender til færgefart ved, at det bærende i en helårsrute netop er godstrafikken. Firkantet kan man sige uden godstrafik ingen færgerute. Samlet er der af færgerne i Hanstholm i 2006 overført 525.000 passagerer, 115.000 personbiler og omkring 25.000 lastbilenheder. Master Ferries arbejder nu med planer om indsættelse af en større hurtigfærge, der kan tage lastbiler med, og i den forbindelse vil det være meget konkurrenceforvridende såfremt man ikke kan køre med modulvogntog fra Hanstholm, og det konkurrerende rederi Color Line, der bl.a. sejler fra Kristiansand til Hirtshals, har mulighed for at fortsætte med modulvogntog ned i Europa. Samme konkurrence får Fjord Line, idet Color Line i 2004 åbnede en ny rute op på Vestnorge fra Hirtshals i direkte konkurrence med Fjord Line (Color Line havde et par gange tidligere forsøgt en fjendtlig overtagelse af Fjord Line med det er hver gang med nød og næppe blevet afværget). I realiteten betyder en vedtagelse af, at der ikke må køre modulvogntog fra Hanstholm derfor en kraftig konkurrenceforvridning, som i yderste fald vil betyde at færgetrafikken mellem Hanstholm og Norge stopper.

Når Frederikshavn nævnes i sammenhæng med Hirtshals skyldes det at der via Frederikshavn også foregår en meget stor færgetrafik til Norge, men herudover udgør en ikke ubetydelig del af godstrafikken med færger over Frederikshavn trafik der genereres i Norge, og transporteres ned i Europa via bl.a. Frederikshavn.

Når der hertil lægges, at både Frederikshavn og Hirtshals på samme måde som Hanstholm indtil før 2001 var statshavnen, som blev solgt af staten til lokalsamfundet, uden at der ved prisfastsættelsen blev taget hensyn til at nogle havde en bedre infrastruktur end andre (Motorveje) ( undertegnede var indtil 2001 konstitueret chef for statshavnsadministrationen Frederikshavn, hvorunder bl.a alle tre havne hørte, og jeg deltog derfor i forhandlingerne på statens side) vil Hanstholm Havn, og dermed hele regionen blive behandlet som før 1960 – det er vel ikke ligefrem med til at udjævne en skævvridning af Danmark at Hanstholm, der i forvejen er et yderområde af den nye Nordjyske region og af Danmark, bliver skubbet endnu mere ud i mørket.

Når nu modulvogntog ikke er tilladt i Norge er det så et problem, at de ikke må køre fra Hanstholm – ja det er det, for den videre transport vil fortsat være udsat for konkurrenceforvridningen, og for den lokale fiskeindustrien er det som nævnt ovenfor afgørende. Hanstholm Havn er netop ved at afslutte etableringen af en 30.000 m<sup>2</sup> stor trailerplads i tilknytning til havnen og her er der etableret 730 m<sup>2</sup> stor told og cargobygning med chaufførfaciliteter i en ny bygning, som er etableret i tilslutning til trailerpladsen. Hanstholm Havn er således på forkant med udviklingen, og havnen kan allerede nu tilbyde omlastningsområder til modulvogntog (der vedlægges plan der viser trailerpladsen).

Hvordan skal modulvogntogene så komme videre. Som det primære ønske peger havnen sammen med lokale vognmænd, der har stor erfaring med at transportere fisk ned i Europa, på rute A26 fra Hanstholm til Skive og derfra videre ad rute 34 til Sunds. Det er en rute, som efter bedste vurdering foretaget af erfarne vognmænd ikke kræve modificeringer af vejnettet. Trafikudvalget må også have fået en stor viden om hvad der kan lade sig gøre efter studieturen til Sverige, og her er jeg sikker på, at den rute der peges på fra havnens side fuldt ud lever op til erfaringerne fra Sverige og Finland (der vedlægges udsnit af et Danmarkskort, hvor ruten er vist).

Afslutningsvis kan det på linie med tilsvarende tal fra andre havnen oplyses, at vanddybden i Hanstholm er 9 meter.

Hans Kjær  
Havnedirektør

Kopi af tidligere brev:

Trafikminister Flemming Hansen  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

*Dato:*

23. august 2003

**Vedr.: Modulvogntog til og fra Hanstholm Havn.**

Hanstholm Kommune, Thy Vognmandsforening ved Vognmand Egon Sørensen, Egon Sørensen Transport A/S, Hanstholm Havn samt en stor kreds af speditions- og vognmandsforeninger i området fra Skive, Mors og Thy ser med bekymring på de udmeldinger, der har været om, at modulvogntog kun må køre på motorvejene.

Der bør åbnes mulighed for, at modulvogntog også kan køre på nærmere bestemte ruter fra Hanstholm Havn, specielt på rute 26/34, og endvidere på rute 29, idet udskibning af gods fra Norge til Fjernøsten via Århus kunne blive en mulighed for havnen. Besparelsen ved modulvogntog er helt åbenbar, idet brændstofforbruget vil blive reduceret med 15 % pr. tons/km og 3 vogntog til 2.

Udover den rent økonomiske og dermed samfundsmæssige besparelse, der vil være forbundet med at sikre at modulvogntog kan køre til og fra Hanstholm Havn, vil der ikke mindst være en trafikikkerhedsmæssig fordel forbundet med forslaget, idet antallet af lastbiler alt andet lige reduceres med 33 %.

Forslaget skal naturligvis ses i sammenhæng med, at da de tidligere statshavne blev solgt til lokalsamfundene, blev der fra Trafikministeriet gjort et ihærdigt forsøg på at ligestille havnen rent konkurrencemæssigt. Imidlertid indgik eksterne forhold som vejnettet ikke i den overordnede prismodel, og derfor kan Hanstholm Havn notere sig, at både Frederikshavn og Hirtshals havne er betydeligt bedre stillet rent konkurrencemæssigt. Det gælder både vejtrafikken og banetrafikken, idet der til både Frederikshavn og Hirtshals er fremført motorveje, og endelig er der også jernbaneforbindelser til begge disse konkurrerende havne. Begrundelsen for at nævne både Frederikshavn og Hirtshals havne er, at netop disse havne er de største konkurrenter til Hanstholm Havn rent færgemæssigt, idet der fra alle havnene er færgeforbindelse til Norge.

Derfor bør denne skævhed under ingen omstændighed gøres større, og derfor bør det sikres, at modulvogntog kan køre til og fra Hanstholm Havn.

Endelig er det opfattelsen, at vejnettet til og fra Hanstholm bør udbygges. Det gælder rute 26 fra Hanstholm til Skive og rute 34 fra Skive til Herning (Sunds), hvor der bliver mulighed for tilslutning til den af folketinget vedtagne nye motorvej fra Herning til Vejle. Kun gennem en

udbygning af vejnettet til/fra Hanstholm, som skitseret ovenfor, minimum som en motortrafikvej, vil der delvist kunne rettes op på den skævhed rent konkurrencemæssigt, som Trafikministeriet har efterladt Hanstholm Havn med.

Behovet for udbygningen understøttes af, at der i april måned 2003 skete en udbygning af færgetrafikken fra Hanstholm, idet både Fjord Line og Smyril Line indsatte nye og større færger

I 2003 forventer havnen at skulle ekspedere mere end 80.000 personbiler og 560.000 tons gods, hvoraf hovedparten stammer fra færgetrafikken. Hertil kommer, at Hanstholm havn, som Danmarks største konsumhavn og en betydende havn for industrifisk, genererer meget tung trafik til og fra havnen. Det kan oplyses, at Hanstholm Havn i 2002 havde landinger på ca. 48.000 tons konsumfisk og ca. 130.000 ton industrifisk.

For både gods- og fiskeriomsætningen gælder, at meget af denne trafik skal ned på kontinentet, og derfor er infrastrukturen af stor betydning for hele erhvervslivets konkurrenceevne.

Anlæggelse af en motortrafikvej vil rent miljømæssigt give en stor gevinst, og samtidigt vil man opnå en større trafiksikkerhed.

Med venlig hilsen

Ejner Frøkjær  
Borgmester  
Hanstholm kommune

for Egon Sørensen  
Direktør  
Thy Vognmandsforening  
Jytte Sørensen

Hans Kjær  
Havnedirektør  
Hanstholm havn

cc. Trafikudvalget

Kopi af brev til Danske Havn

Danske Havne  
Weidekampsgade 10  
Postbox 3370  
2300 København S.

<i>Dato:</i>	<i>Journal nr.</i>	<i>Sagsbehandler</i>	<i>Direkte tlf. nr.</i>
12. oktober 2006		Hans Kjær	96 55 07 25

**Vedr.: Modulvogntog -Hanstholm Havn.**  
**Ref. : Mail af 28. august 2006.**

Under henvisning til ovennævnte mail vil jeg hermed, som jeg har givet udtryk for på en række møder med ”Danske Havne”, igen understrege betydningen af, at der åbnes mulighed for, at Modulvogntog også kan få tilladelse til at køre til/fra Hanstholm Havn.

Hvis det ikke sker, vil det have en meget stor konkurrenceforvridende effekt, idet Hanstholm Havn er i meget skarp konkurrence med havnene i Frederikshavn og Hirtshals om lastbiltrafikken til/fra Norge. Såfremt der åbnes mulighed for, at Modulvogntog kan køre på motorvejsnettet og dermed fra de 2 sidstnævnte færgenhavn, vil specielt rederier der besejler Hirtshals havn, have en meget stor konkurrencemæssig fordel i forhold til rederier der anløber Hanstholm Havn i forbindelse med den videre transport, som dermed kan gøres billigere fra Hirtshals. Dette vil være med til at stille Fjord Line samt Master Ferries (forventes at starter op med lastbiltrafik i 2007) og dermed Hanstholm Havn dårligere. Det kan oplyses, at Fjord Line på det seneste har været nødsaget til at afhænde deres største færge Fjord Norway primært som følge af den konkurrence som Color Line har påført rederiet ved at starte en rute op mellem Hirtshals og Vestnorge i direkte konkurrence med Fjord Line (efter Fjord Line's opfattelse har Color Line subsidieret deres rute på Vestnorge). Udover ovennævnte rederier anløber Smyril Line ligeledes Hanstholm Havn og her kunne den billigere transport med modulvogntog gøre at rederiet valgte en anden dansk anløbshavn (rederiet har på intet tidspunkt givet udtryk for noget sådant, men i sidste ende er det bærende i transporten de samlede udgifter).

Udover selve færgetrafikken, vil hele erhvervslivet d.v.s. fiskeindustrien ved og på Hanstholm Havn ligeledes blive stillet dårligere i konkurrencen med de fiskeindustrier, der er placeret i fiskerihavnen ved motorvejsnettet. I den forbindelse kan det oplyses, at den største koncentration af fiskevirksomheder netop findes i Hanstholm, og dermed vil Danmark som sådan blive stillet dårligere i den internationale konkurrence. Fiskeindustrien i Hanstholm genererer alene ca. 25.000 vogntog årligt.

Hanstholm havn er netop ved at afslutte et større projekt, der bl.a. omfatter etablering af en stor trailerplads på 30.000 m<sup>2</sup>, og i tilslutning hertil bliver der etableret faciliteter for told og cargo i nye

bygninger med servicefaciliteter for lastbilchaufførerne, der opføres ved trailerpladsen (der vedlægges planer der viser området). Hanstholm Havn har derfor allerede i princippet et omlastningscenter for modulvogntog.

Yderligere er det en kendsgerning, at vejnettet til og fra Hanstholm havn fortsat er en statsvej, og dermed kunne det tale for, at modulvogntog udover motorvejsnettet også kunne tillades på statsvejene, som må formodes bedre at være i stand til at klare større vogntog. Såfremt ordningen kunne udvides til også at omfatte statsvejene vil en del af den skævhed som staten begik i forbindelse med salget af statshavnen blive elimineret, jævnfør det i kopi vedlagte brev til trafikministeren og trafikudvalget af 23. august 2003 om Modulvogntog.

Med baggrund i ovenstående henstiller Hanstholm Havn til Danske Havne, at man arbejder for, at Hanstholm Havn kommer med i en forsøgsordning omkring Modulvogntog og dermed kan havnen på linie med de øvrige nordjyske færgehavne, indgå som en del af den fremtidige transportkorridor.

Med venlig hilsen

Hans Kjær.