



Til: Interessenter i en bevarelse af en godsroute Aarhus - Kalundborg

Fra: Thorkil Andersen, Frode Laursen

Formål: At belyse de konsekvenser der er ved at godsfærgen over Kattegat nedlægges.

Indledning og sammenfatning

For nylig meddelte Mols-Linien, at man har besluttet at stoppe godsrueten mellem Aarhus og Kalundborg på grund af dårlig indtjening.

Dette vil ramme en hel række virksomheder og dermed på længere sigt beskæftigelsen i Danmark i et omfang, som er helt unødvendigt og miljømæssigt uforsvarligt. Især i en situation hvor man netop ønsker at sprede erhvervsudviklingen og beskæftigelsen i Danmark. Et stop vil få uoprettelige konsekvenser, idet trafik- og erhvervsudvikling sker på lang sigt.

Mindst lige så afgørende er de miljø- og infrastrukturmæssige konsekvenser.

Danmarks og EU's miljø mål er meget ambitiøse. Heri indgår at fremme andre transportformer end vejtransport, hvor dette er muligt. Kort søtransport er her prioriteret. Ikke alene pga. lavere CO², men også fordi belastningen på den øvrige infrastruktur hermed kan begrænses.

Konkret drejer det sig om, at en lastbil, som skal fra Aarhus til København, sparer ca. 153 km ved at anvende Aarhus - Kalundborgruten. For kunder (gods) som ligger ude i landet eller syd for Aarhus er antallet af kilometer mindre. Samtidig vil det i forvejen hårdt belastede motorvejsnet på E45/E20 (Vejle, Fyn og Storebælt) blive forøget med over 125.000 lastbiler og over 30.000 campingvogne pr. år.

Når de store broprojekter Storebælt, Øresund og nu Femern gennemføres, foretages en meget detaljeret analyse af de erhvervs- og samfundsmæssige konsekvenser. Det samme vil gælde en eventuel fremtidig fast Kattegatforbindelse. Vi mener at konsekvenserne også skal undersøges af en afgørende transport strukturforandring, som en nedlæggelse af en godsfærge vil være. Dette uanset om en færgerute er privat eller ej.

Rentabiliteten af godsfærgen styres i dag gennem broafgifternes størrelse (og eventuelle fremtidige vejskatter) – prisen på en færgebillet vil følge med prisen på en brobillet - og dermed er det Staten som via prissætningen på Storebæltsbroen reelt afgør om en godsfærge mellem Aarhus og Kalundborg er rentabel.

Vi foreslår derfor, at de berørte kommuner, regioner og landspolitikkerne straks tager initiativ til at få undersøgt konsekvenserne af en nedlæggelse og sammen med de berørte

virksomheder skaber forudsætninger for, at en Aarhus - Kalundborg godsroute kan fortsætte på rentable vilkår.

Regionale konsekvenser

Tegner man en vifte med Aarhus som centrum, som dækker helt fra Mols og hele Nordjylland og en linje fra Holstebro til Horsens, har man et stort geografisk område. De fleste transporter til og fra Sjælland fra denne vifte har afstandsmæssig fordel af ruten Aarhus - Kalundborg. En tilsvarende vifte kan tegnes ud fra Kalundborg.

Tager vi "Aarhus viften" indgår her i Nord- og Nordvestjylland områder, der allerede i dag transportmæssigt er ramt af at have store afstande til befolkningscentrene i hovedstaden og det sydlige Sverige.

Når det gælder Vestsjælland, er der også her tale om et område uden større transportkorridorer.

Erhvervsmæssige konsekvenser

Bortfald af en transport-genvej mellem Jylland og Sjælland vil på kort og ikke mindst længere sigt påvirke en hel række transporttunge virksomheder. På kort sigt med højere omkostninger og ringere konkurrenceevne og på længere sigt en påvirkning på nystart og lokalisering. Begge dele vil naturligvis påvirke beskæftigelsesmulighederne negativt.

Generelt vil virksomheder i de nævnte områder opleve stigende transportpriser. Eksempelvis vil en producent af byggematerialer, emballage, isoleringsmaterialer eller spånplader blive mindre konkurrencedygtig på det sjællandske marked. Det kan blive overtaget af blandt andet, danske virksomheder i trekant-området og syd over, samt fra den sydlige del af Sjælland f.eks. Køge. Desuden vil svenske, polske eller tyske producenter blive relativt bedre stillet. Tilsvarende vil gælde for virksomheder på Vestsjælland, der leverer til Nord- og Midtjylland.

Inden for den korte tid vi har haft til rådighed, har der ikke været tid til en kvantificering og til at tage kontakt til alle større virksomheder i områderne. For dog at give et indtryk af, hvilke virksomheder vi vurderer vil påvirkes af lukninger, kan vi nævne:

- Frode Laursen, som i givet fald vil flytte terminalen i Tølløse til Køge området og ca. halvdelen af terminalgodset i Vitten til Vejle. Yderligere udbygning af lagerhotellerne/aktivitet i Aarhus og på Vestsjælland fremover vil ikke kunne finde sted.
- Danske Fragtmænd, vil evt. styrke sine aktiviteter i Vejle i stedet for Aarhus
- Knaus (Danogips) vil miste konkurrencekraft på Sjælland.
- Ambercon, Betonelement fabrik i Støvring, kan opnå fordele ved at flytte produktion til Vamdrup.
- Rockwool, Doense, som har haft leverance fra Doense til Sjælland kan flytte denne produktion til Vamdrup.

- SCA-Emballage Fabrik i Grenå, vil kunne få yderligere konkurrence fra Tyskland og Sverige.
- Spånpladefabrikken NOVOPAN i Pindstrup, vil også kunne få yderligere konkurrence fra Tyskland og Sverige.
- Dansk Supermarked, bedømmes at ville være bedre stillet ved at udvide sit lager i Køge eller Ishøj, i stedet for at udvide aktiviteterne i Holme/Aarslev.
- Gyproc – vil miste konkurrence kraft i Jylland
- Aalborg Portland A/S, Aalborg
- Wavin, Hammel

Det er indlysende, at hvis der påføres virksomhederne i disse områder ekstra transportomkostninger, vil det påvirke beskæftigelsen og erhvervsudviklingen negativt.

Dette er specielt uhensigtsmæssigt, når der er tale om områder, som samfundet ellers ønsker at udvikle og skabe vækst i. Samtidig vil det mindske mulighederne for, senere at retfærdiggøre en fast forbindelse over Kattegat.

Trafikmæssige konsekvenser

I dagens situation er der tale om flere end 125.000 lastbiler/trailere samt godt 30.000 person- og campingvogne (som vi har fået oplyst), som årligt anvender færgeruten. Med en mere velfungerende færgerute kan dette givet øges betragteligt.

Al denne trafik vil nu blive vendt sydover via en allerede overbelastet E45/E20. Her er der mange flaskehalse allerede i dag, f.eks Vejlefjordbroen, Fyn, og indfaldsveje til København. Dette vil forøge transporttiden, antallet af ulykker osv. Den forøgede belastning vil fremrykke behovet for vej-investeringer.

Rapport nr 371 – 2011 fra Vejdirektoratet, som omhandler trafikmængden på den østjyske E45, har vi anvendt som udgangspunkt for at beregne konsekvenserne af en lukning af godsrueten Aarhus - Kalundborg:

- området nord for Vejlefjord, som er den mest ulykkesramte vejstrækning i Danmark, vil få en forøgelse af lastbiltrafikken med ca 15%
- i sommerperioden vil antallet af campingvogne øge den "langsomme trafik" nord for Vejlefjord med yderligere 5 – 8 %

Motorvejsnettet over Fyn vil få en tilsvarende forøget trafik-belastning.

Herudover vil længere ture på et overfyldt vejnet medføre en ekstra omkostning for at sikre overholdelse af køre- og hviletidsbestemmelser.

Miljømæssige konsekvenser

Danmark har besluttet at bidrage til reduktion af CO². Inden for EU ses kort søtransport, som en oplagt mulighed for at aflaste landevejstransporten.

Normalt ved flod- og kanaltransport er der tale om tidsmæssigt længere rejser og besværlig omlastning mv. Når det gælder Aarhus - Kalundborg drejer det sig om en betragtelig genvej, ligesom ingen reel omlastning er nødvendig, da det fungerer efter løstrailer eller RO-RO princippet.

Kilometer besparelsen for en bil fra Aarhus som skal til København er 153 km. Tages der også hensyn til de vejsmæssige forsinkelser er CO² fordelene betragtelige.

Samtidig er der en miljømæssig fordel i at begrænse trafikmængden på det allerede overbelastede vejnet.

Konsekvenser for havnene i Aarhus og Kalundborg

Havnene i Aarhus og Kalundborg vil blive ramt med direkte nedgang i havneafgiften – vi vurderer at det drejer sig om mellem 15 og 25 mio. kr. Og naturligvis den beskæftigelse som følger med.

Hertil kommer i Aarhus, at havnen er transithavn for Finlandsfærger og containertrafik, hvilke kan påvirkes af mindre muligheder for videretransport og dermed yderligere tab af havneafgift.

Muligheder for at opretholde en færgeforbindelse.

Af alt ovenstående fremgår, at det samfundsmæssigt ville være irrationelt at lukke denne færgerute.

Normalt vil markeds kræfterne sørge for at en forretningsmæssig mulighed bliver udnyttet. Der er dog nogle forhold der gør, at dette ikke gælder på samme måde her:

- Når det gælder Aarhus - Kalundborg godsrueten, er taksterne på Storebælt naturligvis en helt afgørende faktor for prissætningen. Der indgår altså en samfundsmæssigt fastsat broafgift i kalkulen. Dvs. der er ikke tale om normale forretningsmæssige konkurrencevilkår.
- Transportfirmaerne sætter sine priser overfor kunderne ud fra de konkurrencemæssige forhold og kan ikke indregne ekstra omkostninger for bevarelse af godsfærgen og dermed miljø- og infrastruktur fordele, .
- Når infrastruktur falder bort – her en færgerute – bortfalder (desværre) også incitamentet hos transportselskaberne til at genskabe den. Det er blot en konkurrenceparameter, som forsvinder. At nogen skulle starte helt forfra og genopbygge denne rejsevej, efter den har været nedlagt i længere tid, er ikke realistisk

Vi vil i det følgende prøve at se på, hvordan en rute kan fortsætte. Det behøver selvfølgelig ikke være Molslinien, som skal drive den videre, men det vil være naturligt.

Vi mener også som udgangspunkt, at den skal være økonomisk bæredygtig og drives i privat regi. Kan nuværende bro takster ikke skabe tilstrækkeligt grundlag for en rentabel prissætning, skal dette indgå i den samfundsmæssige vurdering med eventuel støtte fra de berørte havne, kommuner, regioner eller i forbindelse med Storebæltsforliget.

Driftsøkonomi for den nuværende rute

Vi har ikke nærmere haft mulighed for at sætte os ind i de økonomiske tal, der gør at Molslinien vil lukke ruten.

Vi har fået oplyst, at der har været en fremgang på Molslinien (Aarhus/Kalundborg) det sidste ½ år, hvor man har vundet markedsandele.

Af den samlede trafik, udgør færgeoverfarten 12-13 % af det samlede antal lastbiler der går øst/vest - vest/øst.

Fremtidig rentabilitet

Ved den nuværende prissætning er forskellen mellem broafgiften på Storebælt og taksterne ved at anvende færgeforbindelsen ca. 200 til 300kr. mere pr. lastbil/trailer.

I det samlede regnestykke skal der tages højde for sparet diesel, slitage og køretiden ved at anvende broen samt ekstra omkostninger for trailer-bytte, ventetid osv ved at anvende færgeforbindelsen. Det kan altså konstateres, at med denne omkostningsforskel, er det i dag en økonomisk fordel for brugerne at anvende færgen.

Det er også vores vurdering, at hvis prisen for at anvende færgeforbindelsen stiger væsentligt, vil en stor del af volumen falde væk, idet den omkostningsmæssige fordel ved at anvende færgeforbindelsen for en stor del af godset vil forsvinde.

Det er vores vurdering, at for at drive det nuværende set-up økonomisk - selv med en forøget volumen – skal den gennemsnitlige pris for en overfart stige med mindst 250 kr. pr trailer. Det vil sige der skal findes en samlet beløb på ca. 35 mio. kr. Forudsat uændret brotakst.

Et alternativ kunne være at hæve brotaksten- som vil have den samme effekt for færgeoverfarten. Man kan jo bruge det argument, at en krone mere for en bro-billet ikke er værre for den som benytter broen, end en krone mere for en færgebillet er for dem som benytter færgen !

Hvis man ønsker at forhindre at lastbiltrafikken på E45 og E20 forøges med 15 – 20%, og derved undgå ikke-planlagte infrastruktur-investeringer, kan Staten vælge :

- hæve prisen for at benytte Storebæltsbroen

eller

- støtte færgeforbindelsen økonomisk

Hvis en rute skal kunne drives rentabelt kan dette alene opnås gennem:

- Effektivisering af færgedriften - herunder vurdere om en RO/RO færge er det optimale.
- Mindre stigning af færgepriserne f.eks. vil kunderne og dermed transportselskaberne nord for Aarhus have en interesse i at betale mere for at bevare deres terminaldrift.
- Større belægning på overfarten – ved at sejle oftere og gennem mere effektivt salgsarbejde.
- Lavere havneafgifter end de nuværende
- Støtte fra Staten – med baggrund i Storebæltsforliget – som vil have interesse i at vejnettet ved Vejle, Fyn osv. ikke belastes yderligere, med langsomt kørende lastbiler og campingvogne.
- Kommunerne i Midtjylland, Nordjylland og Vestsjælland har den erhvervs- og beskæftigelsesmæssige interesse og bør medvirke til at fremme projektet.
- Samfundet bør varetage miljøets interesse.

Når der ses hvilke tiltag, der skal tages og hvilke beløbs størrelse, som skal fremskaffes fra brugerne, havnene, kommuner og Staten/Storebæltsforliget, virker det som en opgave, der må kunne løses.

Det er vores vurdering at Mols-Linien også vil være positivt indstillet til forlængelse, hvis en rentabilitet er mulig inden for en overskuelig tidshorisont. Men for brugerne af færgen er det ligegyldigt hvilket rederi der besejler ruten – det vigtigste er at den består.

Med venlig hilsen

Thorkil Andersen