

Strategi for
Energieffektiv godstransport

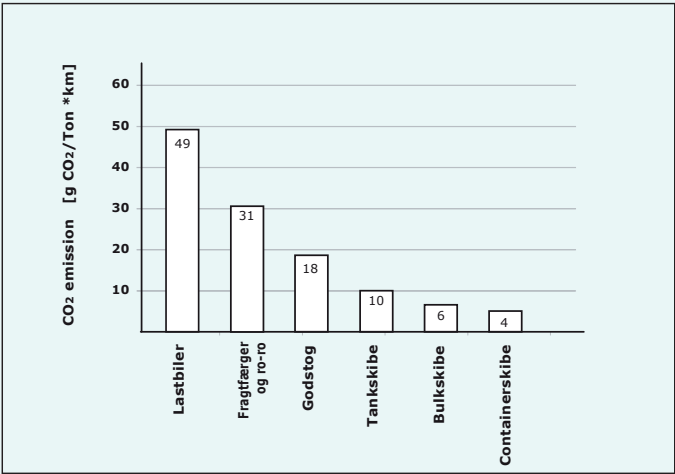
Energieffektiv godstransport er en væsentlig forudsætning for Danmarks konkurrenceevne, og transport af gods er under udvikling og forandring. Det skyldes blandt andet, at varer i stigende grad flyttes rundt i et netværk af produktionssteder, inden de kommer frem til forbrugeren. Traditionelt vil man vælge den korteste eller den hurtigste vej. Globaliseringen og den internationale arbejdsdeling betyder imidlertid, at det ikke nødvendigvis er det bedste valg i dag, hvor energiforbrug og klimapåvirkning er sat på dagsordenen.

For at tilpasse transport af gods til markedet og fremtidens krav om klimaansvarlighed er der behov for en overordnet strategi for godstransport i Danmark. Målsætningen for den overordnede planlægning af den nationale godstransport bør inddrage konkrete mål for reduktion af CO₂-udledning.

Skibstransport frem for landtransport

En væsentlig reduktion af CO₂-udledningen fra godstransport kan opnås ved så vidt muligt at benytte skibstransport frem for landtransport. I stedet for at lande oversøisk gods i eksempelvis en hollandsk eller nordtysk havn og derfra transportere godset med lastbil eller tog til Danmark, vil fragt med skib til Aarhus havn og derfra med tog eller lastbil til en slutdestination i Danmark kunne medføre en besparelse på 20-30% i udledningen af CO₂ ved transportarbejdet. Der er således mulighed for at opnå en betydelig reduktion af CO₂-udledning fra transport af gods ved at planlægge transporterne på en anden måde, end det sker i dag.

CO₂ udledning fra transportmidler



”Det er afgørende, at infrastrukturen bygges op omkring knudepunkter for gods-transporten, så der etableres faciliteter til omlastning fra én type transportmiddel til en anden”

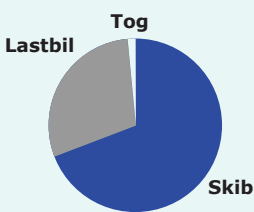
For at gøre det attraktivt at benytte skibstransport er det vigtigt, at der etableres en effektiv infrastruktur, som indtager de vigtigste havne for godstransport i Danmark. Især vil Aarhus havn og havnene i Esbjerg, Fredericia, Frederikshavn og i hovedstadsområdet kunne spille en central rolle i en fremtidig struktur for internationalt gods i enhedslaster (containere og ro-ro transporter).

Med udgangspunkt i de centrale havne bør infrastrukturen for godstransport opgraderes eller måske ændres radikalt, sådan at behovet for effektive og fleksible transportsystemer kan imødekommes.

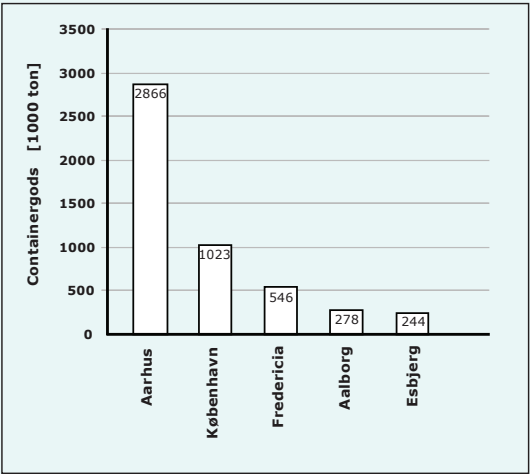
National godstransport (2010)



International godstransport (2010)



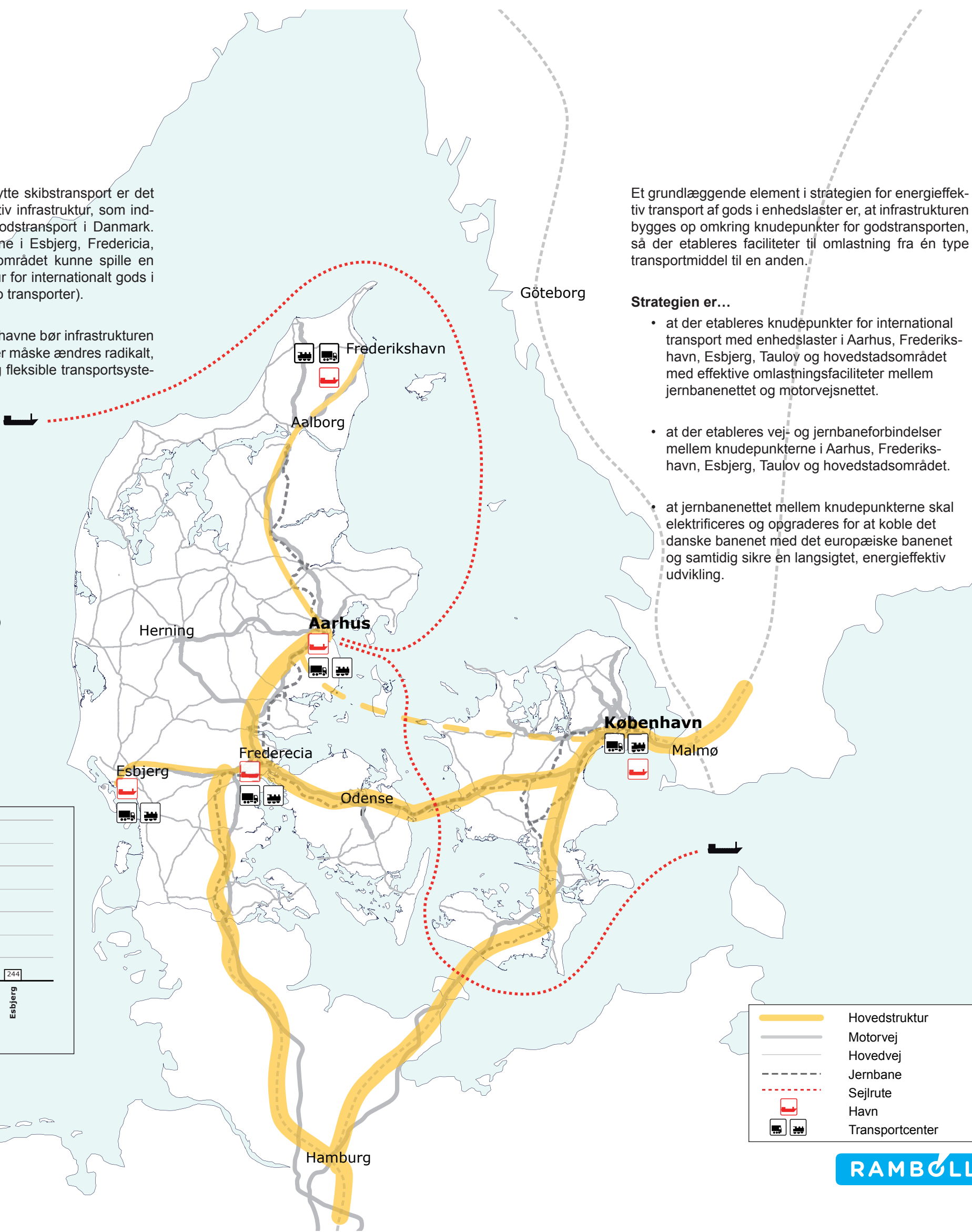
Containergods på Danske havne



Et grundlæggende element i strategien for energieffektiv transport af gods i enhedslaster er, at infrastrukturen bygges op omkring knudepunkter for godstransporten, så der etableres faciliteter til omlastning fra én type transportmiddel til en anden.

Strategien er...

- at der etableres knudepunkter for international transport med enhedslaster i Aarhus, Frederikshavn, Esbjerg, Taulov og hovedstadsområdet med effektive omlastningsfaciliteter mellem jernbanenettet og motorvejsnettet.
- at der etableres vej- og jernbaneforbindelser mellem knudepunkterne i Aarhus, Frederikshavn, Esbjerg, Taulov og hovedstadsområdet.
- at jernbanenettet mellem knudepunkterne skal elektrificeres og opgraderes for at koble det danske banenet med det europæiske banenet og samtidig sikre en langsigtet, energieffektiv udvikling.



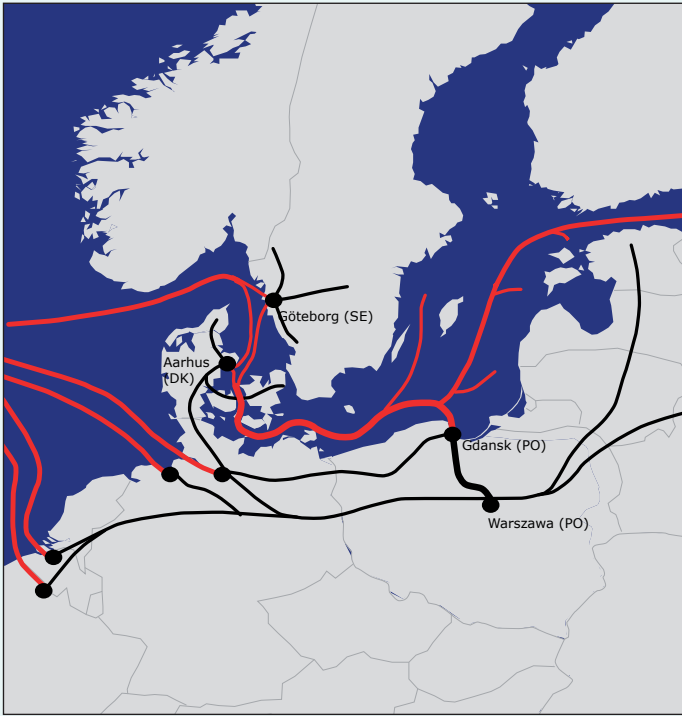
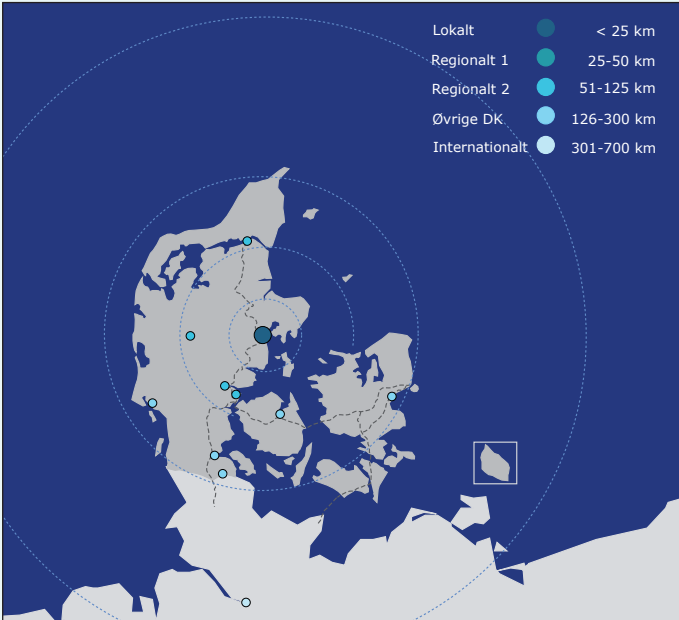
Fordeling af internationalt gods

Aarhus havn vil - med sin placering i umiddelbar nærhed af det østjyske vækstområde og en række større produktionsvirksomheder i Jylland – være det naturlige knudepunkt for det oversøiske gods. Også i forhold til gods, der er bestemt for hovedstadsområdet, Fyn og det sydlige og nordlige Jylland, idet en videre transport med tog fra Aarhus til transportcentre, for eksempel i Taulov og hovedstadsområdet, vil være fordelagtigt set i forhold til udledning af CO₂ ved den samlede transport.

Frugt af containergods inden for et par hundrede kilometers afstand vil i langt de fleste tilfælde mest fordelagtigt ske med lastbil. Lastbilerne har den nødvendige fleksibilitet og hurtighed og kan via vejnettet nå ud til producent og aftager af godset.

I takt med at transportafstanden øges, vil det være relevant at overveje at skifte over til togtransport. Grænsen for, hvornår togtransport energimæssigt er mere fordelagtig end vejtransport, afhænger af energiforbruget til den ekstra omlastning i forhold til energibesparelsen ved togtransporten.

Valg af transportmiddel afhænger af mange faktorer som eksempelvis krav til leveringstidspunkt, godsets holdbarhed, kapacitet og effektivitet på henholdsvis vejnet og jernbanelinje, omkostningerne ved transportarbejdet, lokalisering af producent og aftager i forhold til jernbanestationer, sikkerhed, forsikringsforhold og ikke mindst godsmængden.



Aarhus havn som hub

Aarhus havn spiller en betydelig rolle i forhold til transport af gods på lokalt, regionalt, nationalt og i en vis grad på internationalt plan. Det skyldes blandt andet, at Aarhus Havns containerhavn har nærhed til markedet og en tilstrækkelig vanddybde og kapacitet til at modtage store containerskibe med oversøisk gods.

Mere end 50% af det internationale gods, der kommer til Danmark i enhedslaster, landes i Aarhus havn.

Flere end 25% af de skibe, der anløber Aarhus havn, sejler med oversøisk gods.

For transport af internationalt gods i Nordeuropa spiller Aarhus havn allerede i dag en vigtig rolle som hub for en række baltiske havne, eksempelvis Helsinki, Tallin, Riga, Klaipeda og Gdansk. Samhandlen med de baltiske lande samt Polen, Rusland og Finland forventes at stige fremover. Hvis den deraf følgende stigning i godstransporten skal ske via motorvejsnettet og/eller jernbane, vil det indebære et øget pres på den i forvejen trængte kapacitet på disse baneanlæg i det nordlige Tyskland og i Danmark. Samtidig vil transporten over store distancer på land indebære en betydelig udledning af CO₂ ved transportarbejdet. Alternativet hertil er at transportere en større del af godset med skib.

Beregningseksempler viser, at der er et potentiale for reduktion af CO₂ udledning på 20-30% ved at udnytte skibstransport af containergods fra de store nordeuropæiske havne til Aarhus i stedet for at transportere godset med lastbil og tog til Danmark.

Der vil i højere grad kunne overføres gods fra landtransport til skibstransport ved at etablere en infrastruktur, hvor vej- og jernbaneforbindelser til de danske havne udbygges. Jernbanenettets kapacitet på hovedlinjerne skal opgraderes - eventuelt ved at etablere helt nye jernbanelinjer mellem de vigtigste knudepunkter for godstransport.

Investering i infrastruktur for godstransporten vil således indebære et mindre pres på motorvejsnettet, afhjælpe det forventede stigende pres på jernbanenettet som følge af øget pendling og samtidig medføre en betydelig reduktion i udledningen af CO₂ ved godstransport.

Energieffektiv godstransport



AARHUS HAVN
PORT OF AARHUS

Mindet 2, Postboks 130, DK-8100 Aarhus C
Tel. +45 86 13 32 66, Fax +45 86 12 76 62
port@aarhus.dk, www.aarhushavn.dk



AARHUS HAVN
PORT OF AARHUS