

Kirsten Haukrogh Jürgensen
COWI

28. september 2015

Høringssvar om spærring af sejlrende i Limfjorden

Danske Havne er uforstående overfor, at man overvejer totalspærring af sejlrenden gennem Limfjorden i 35 dage næste år. Det kan påvirke sejlads, havne og virksomheder i området negativt. Men heldigvis er BaneDanmark ude i god tid med høringen, og det er derfor Danske Havnes forventning og håb, at BaneDanmark revurderer sit planlagte vedligehold af jernbanebroen over Limfjorden, så erhvervslivet i området har mulighed for at tilrette og fortsætte deres aktiviteter også i den 1½ måned arbejdet står på.

Danske Havne har naturligvis forståelse for, at det fra tid til anden er nødvendigt at vedligeholde broer, men en total lukning i så lang en periode er en afgørende indgriben i andre aktiviteter og transportformer, der er i modstrid med andre intentioner og politiske ønsker om at sikre erhvervslivet fornuftige rammer og fremme nærskibsfarten.

Fra politisk side tales der meget om at fremme søtransport og ikke mindst nærsøfarten, men selvfølgelig også jernbanetrafikken. Lukning af sejlrenden og også lukning af gennemsejlingen i Limfjorden fremmer absolut ikke brugen af eller tiltroen til nærsøfarten. Der er ikke bare mulighed for at lave en ”omsejlingsrute”, der er tale om et fravalg af farten. Derfor er det et meget indgribende forslag for de skibe, der benytter Limfjorden enten som gennemsejlingsfarvand eller som destination for at nå frem til havne i den vestlige Limfjord.

Kystdirektoratet er ansvarlig for, at sejlløb, der forbinder de danske farvande, herunder at Limfjorden vest og øst for Aalborg har den fornødne dybde. Den forpligtigelse påhviler blandt andre Kystdirektoratet og dermed staten, fordi det er en gennemsejlingsrute, der er prioriteret. Når BaneDanmark sætter prop i Limfjorden i 35 dage, strider det altså direkte mod denne statslige prioritering.



Der er 6 havne beliggende i den vestlige del af Limfjorden: Skive, Stuer, Lemvig, Aggersund, Nykøbing M og Thisted. De 6 havne har tilsammen en godsomsætning på ca. ½ mio. tons om året. Det er et sårbart marked, hvor det vil være meget svært at genvinde det marked, der tabes pga. en brolukning. Havnene er i forvejen udfordret af at være mindre havne. Kunderne er primært mindre virksomheder i området, finanskrisen har været hård ved landbruget, der er en væsentlig kunde for havnene, og endelig er der store udfordringer i forhold til besejling af fjorden. Derfor er en yderligere forhindring i forhold til lukning af broen en udfordring, som ikke blot påvirker havnene, men også deres kunder. Skifter kunderne transportform og f.eks. lader en del af transporterne foregå med lastbil til udskibning fra en af de større havne i Hanstholm, Aalborg eller Thyborøn, vil det være meget vanskeligt for de mindre havne i Limfjorden at få godset tilbage. Fair konkurrence er helt i orden, tabt konkurrenceevne pga. BaneDanmarks prop i fjorden er ikke fair.

Det er ikke muligt at forudse i hvilke tidsrum, aktiviteten på havnene vil være svagest, da det dels svinger fra år til år, dels selvsagt er givet af de virksomheder i området, der har brug for at få gods ind eller ud med skib. Det betyder også, at en lukning ikke blot påvirker havnene, men også en del af de mindre virksomheder i området, der i større eller mindre grad er afhængige af aktivitet på havnene. 80 virksomheder er ifølge vores oplysninger brugere af havnene, 10-12 virksomheder forventes at blive direkte påvirket af en så lang lukkeperiode. En totallukning vil derfor skade havnene, uanset hvornår den sker.

Ifølge vore oplysninger åbnes jernbanebroen ca. 4.000 gange om året, og der foretages 10.000 gennemsejlinger af erhvervsfartøjer og ikke mindst fritidsfartøjer. Det er denne adgang, der ikke blot begrænses, men lukkes i 1½ måned i 2016. I øjeblikket kan erhvervsfartøjer forlange vederlagsfri gennemsejling efter behov i tidsrummet 5-20 i september måned og 6-18 i oktober. Vel at mærke også uden for de faste tidspunkter en gang i timen, hvor broen går op. Der sker selvsagt en koordination med broen og dermed jernbanedriften, hvor skibsfarten må tilpasse sig, men der er dog mulighed for at tilrettelægge en fornuftig trafik. Den trafik vil ikke blive afviklet i 1½ måned i 2016 med det tilrettelagte vedligehold.

Danske Havne finder det helt naturligt, at BaneDanmark revurderer sin vedligeholdelsesplan, sådan at der kan findes daglige tidspunkter, hvor passage vil være mulig i alle tilfælde for erhvervstrafikken. Det vil stille krav til BaneDanmark, men sandelig også til de skibe, havne, logistikvirksomheder, vareejere etc. der skal have deres gods frem til tiden og til den forventede destination. I den forbindelse er det meget tilfredsstillende, at BaneDanmark er så tidligt ude med høringen, sådan at der

i fællesskab med havne og operatører i området kan lægges en plan, der tillader havne i området at opretholde deres virksomhed.

Med venlig hilsen
Nete Herskind
Danske Havne