



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København, d. 26. april 2021

Lolland Kommune
Teknik- og Miljømyndighed
Fruegade 7
4970 Rødby

Høringsvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik vedrørende forslag til Lokalplan 360-134 og Kommuneplantillæg 26 for et område til blandet bolig og erhvervsområde på Sydkajen i Nakskov med tilhørende miljørapport

Rådet for Bæredygtig Trafik er et landsdækkende tværpolitisk græsrodsforum, der bl.a. har engageret sig i arbejdet for at skabe bedre vilkår for de bæredygtige trafikanter (fodgængere, cyklister, bus- og togpassagerer mv.) og som arbejder for omstilling til grøn mobilitet i alle dele af samfundet og en markant styrkelse af den kollektive trafik. Vi arbejder tillige for oprettelse af klimavenlige togforbindelser på tværs af den dansk-tyske grænse og fra og til Sverige/Norge.

Rådet for Bæredygtig Trafik er informeret om, at der i Lollands Kommunes regi foreligger et forslag om boligbebyggelse på arealer i den transporttunge erhvervshavn i Nakskov. Rådet tillader sig på denne baggrund at fremkomme med nogle bemærkninger til dette lokalplanforslag. Mere specifikt vil vi forfægte synspunkter og ventilere argumenter for opretholdelse af og udbygning af skinneinfrastruktur i havneområdet i Nakskov. Vi vender os følgelig imod tilladelser og tiltag, som har til hensigt at fremme boligbyggeri og andre byggeprojekter på havnearealerne, og som vil umuliggøre fremtidig genoprettelse og benyttelse af havnesporet på grunden frem til Skibsværftsvej og dermed indtænkning af transport af skinnegods til og fra Erhvervshavnen. Vi opfordrer samtidig Kommunen til at fokusere opmærksomhed på mulighederne for skabe forbindelse for godstransport på skinner mellem Nakskov Havn og Nakskov Station.

Vi vil gerne gøre opmærksom på det infrastrukturcentrerede strategispil, som DH Danske Havne, har fremlagt. I forordet er der grund til at hæfte sig ved følgende centrale formulering: "Men havnene er stadig trafikale knudepunkter, hvor sø møder land. Og

klimavenlig søtransport dermed møder både vejtransport og den meget klimavenlige jernbanetransport. Derfor præsenterer vi også projekter, der fremmer kombinerede transportformer – såkaldt multimodal transport, som kombinerer transport på sø med særligt jernbanetransport. For vi ser øget efterspørgsel efter klimavenlig transport. Det er nyt. Og meget positivt.”

<https://www.danskehavne.dk/wp-content/uploads/2021/01/Infrastrukturplan-for-de-danske-erhvervshavne-2021.pdf>

Vi vil derudover gerne henlede opmærksomheden på **vedhæftede notat** fra IDA Rail og NJS ”Godstrafik på lokalbanerne” (februar 2021). I dette er der på s. 3 særskilt omtale af Lollandsbanen. Og heri indgår der følgende formulering: ”Havnesporet i Nakskov til Sydhavnen via sukkerfabrikken bør genoprettes.”

Vi vil også gøre opmærksom på IDA Rails udspil ”Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030”, hvor der på s. 32 er et afsnit om havne, som omtaler og eksemplificerer det vigtige samspil mellem skinnegodset og havnene (citeret nedenfor). Nakskov havn fremhæves eksplicit, idet Nakskov indgår i opregningen af de byer med havne, som bør have bevågenhed i denne sammenhæng. Og Nakskov optræder i notatets opsummerende oversigt: Opgradering og udbygning/nybygning af havnespor.

”5.3. Havne

Også tilgængeligheden til havnene er af stor vigtighed, og der bør derfor sikres en opretholdelse og udbygning af de eksisterende forbindelser samt genopretning af havnespor, hvor der er store godsmængder. Havnene er en vigtig generator for godstransport på jernbane. Forbindelsessporene til havnene bør elektrificeres, så det er nemmere for operatørerne at betjene havnene direkte. Herunder også Kalundborg Havn, der netop er udvidet med en ny dybvandshavn, Vesthavnen, og hvor bl.a. Mærsk containertrafik til Sjælland placeres. Også forbindelserne til og sporene på havnene i Skagen, Hirtshals, Aalborg, Thyborøn, Aarhus, Esbjerg, Vejle, Fredericia, Kolding, Åbenrå, Nyborg, Nakskov og Køge bør sikres optimale forhold. Der henvises endvidere til en række forslag til bedre sammenbinding mellem havne og jernbaner i Danske Havnes infrastrukturplan for de danske erhvervshavne [Se link ovenfor]. Det bør analyseres, om nedlagte strækninger, havnebaner og sidespor bør genoprettes, hvor der findes erhvervsmæssigt underlag i områder med større godstrafik.”

Boligbyggeri på havnearealer er et stort problem, og der er her grund til at citere indholdet af et debatindlæg af Vigand Rasmussen (den 26. november 2018, i *Vejle Amts Folkeblad*), fordi det sætter spotlight på det kontraproduktive i at booste og give grønt lys for byggeprojekter, der stækker eller reelt sætter en stopper for erhvervshavnene og underminerer disses skinnebaserede transportfaciliteter, eksisterende såvel som nedlagte, men som har genetableringspotentialer. Det er ikke Nakskovs erhvervshavn, som omtales

– det er erhvervshavnen i Vejle, der refereres til – men de vejlensiske problemer og de trusler mod Havnens eksistens, som udpeges, og som der råbes vagt i gevær over for, har flere ligheder med udviklingen og de fremlagte planer i Nakskov.

Venedig-syndromet

Forleden var transportordførerne fra Socialdemokratiet og Venstre på besøg på Køge Havn, og ved den lejlighed udtalte Venstres Kristian Pihl Lorenzen, at ”de danske havne har en meget vigtig rolle at spille i den danske infrastruktur, fordi vi befinder os i en tid, hvor mængden af gods er kraftigt stigende... Derfor vil det være meget positivt, hvis vi kan få en del af denne godsmængde ud på de ’blå motorveje’. Til det skal vi bruge havnene, der får en stigende rolle i fremtidens transport.”

I Køge har man fattet budskabet. Her udvides havnen markant, og det samme er tilfældet i Nakskov, hvor kommunen i september i år besluttede at investere i en ny kaj og en uddybning af sejlrenden.

Problemet for mange provinshavne har været, at de har været oppe mod ’Venedig-syndromet’, som har hærget i hovederne på lokalpolitikere og ejendomsudviklere. Erhvervshavnenes aktiviteter skulle væk, og der skulle bygges boliger helt ud i vandet, så man ligesom i Venedig kunne sidde på altanen og se på bølgerne. Man glemmer bare, at i Venedig er der noget at se på, da al trafik i byen foregår på kanalerne. Et dødt dansk havnebassin er lige så spændende at betragte, som hvis man fyldte sit badekar og satte sig til at glo på det med et glas hvidvin i hånden.

Vejle Erhvervshavn har en vigtig fremtidig rolle at opfylde i transportmønstret. Havnen har den fordel, at den ligger langt inde i Jylland, hvorfor lastbilerne, der skal transportere godset videre, ikke får så langt at køre. Man kan bare forestille sig situationen, hvis Vejle Erhvervshavn lå ved Mørkholt.

Vejle Erhvervshavn er en duks i dansk godstransport, idet mange af havnens virksomheder netop benytter sig af skibs- og banetransport, hvilket befrier de overfyldte veje for mange lastbiler. Det er i tusindvis af jernbanegodsvogne, der hvert år køres til og fra havnen med kalk, stål og skærver som de største godsartikler. Alene på Nordkajen fragtes hvert år op mod 70.000 tons med banevogne. Prøv lige at omregne det til lastbillæs.

På Nordkajen ligger transporttunge arealkrævende virksomheder, der ikke bare lige kan flytte over på Sydkaens eventuelt kommende forlængelse. Der vil simpelthen ikke være plads nok.

Hidtil har Vejle Erhvervshavn undgået de værste Venedig-angreb. En ny bydel er dukket op for enden af Nordkajen flankeret af de to arkitektoniske mesterværker Bølgen og Fjordenhus og åbenbart uden de store problemer mellem virksomheder og boliger.

Den bedste løsning for alle parter vil derfor være, at Nordkajen forblev en del af erhvervshavnen, og at havnen så havde plads til nye virksomheder på Sydkajen.

Vigand Rasmussen, Vejle

Ifølge et ganske vist ældre skøn fra Transportministeriet forventes det, at der vil være 75 procent mere gods at transportere i 2025 end i 2005. Alligevel har Banedanmark de sidste mange år nedlagt flere sidespor, havnespor og læssepladser. Det er en stærkt beklagelig udvikling, som stikker af fra klimapolitiske tiltag og strategier, og der bør derfor skubbes på, fra politisk side, fra Danske Havne og fra lokale havnes side, for at få genetableret spor til og på havnearealer, der muliggør transport af godsvogne til og fra terminaler og til og fra omladningsfaciliteter. Og altså også i Nakskov.

Vi anbefaler derfor, at havnesporet opretholdes med sin nuværende linjeføring, så man ikke havner i en situation, hvor man løber risikoen for at nedlægge skinneinfrastruktur, som senere viser sig at være nødvendig for at kunne imødekomme fremtidige lokale og regionale transportbehov på en klimavenlig måde.

Vi vil på et mere generelt plan fremhæve, at EU gennem mange år gennem forskellige initiativer har søgt at tilskynde til overflytning af gods fra vej til jernbane. Det er således EU's ambition at flytte 30% af den nuværende transport fra lastbiler til jernbaner eller skibe før 2030 og 50% før 2050. De primære begrundelser herfor har været og er fortsat hensyn til miljøet og de voldsomt stigende trængselsproblemer på det primære vejnet overalt i Europa. Jernbanen har et potentiale, fordi den kan tage noget af godstrafikken væk fra lastbilerne. Det vil naturligt betyde lavere CO₂-udledning, mindre partikel- og støjforurening og mindre trængsel. Ikke så få transportpolitikere, NGO'er, transportforskere og internationale fagfolk har markeret, at godstransporten på jernbane skal opprioriteres. Idealet må derfor være at få udbygget terminaler og sidespor til moderne togdrift med muligheder for hurtig og nem omlæsning af trailere og containere. Det er også vigtigt at fastholde sporforbindelserne til havnearealer. Flere trailere og containere ført over på jernbane vil kunne være medvirkende til at reducere behovet for udbygning af veje. Adskillige seminarer har adresseret muligheder, problemer og barrierer i forbindelse med bestræbelserne på at fremme overflytningen af gods fra vej til jernbane. Den intermodale dimension af godstransporten og kombinationen af jernbane-, skibs- og vejbaserede godstransportformer er også genstand for øget opmærksomhed.

Rådet for Bæredygtig Trafik vil generelt pege på vigtigheden af, at man fra kommunens side i planlægningen, etableringen og udbygningen af erhvervsområder medtænker gods på skinner og følgelig fastholder muligheder for sportilslutning til havneområdet i

Nakskov. Det vil i denne sammenhæng være gavnligt og formålstjenligt at iværksætte et egentligt analysearbejde, der også omfatter rundspørge til potentielle godskunder, dvs. virksomheder, der kunne være interesserede i etablering af godsspor på havnearealerne i Nakskov.

EU har udpeget 2021 til at være Europæisk Jernbaneår, en symbolsk markering, der skal støtte opfyldelsen af EU's Green Deal-mål for transport. Og forbundskansler Angela Merkel fremhæver jernbanens vigtige rolle i fremtidens bæredygtige transport i klimaperspektiv.

Det ville derfor være ærgerligt, hvis en kommunal beslutning i Lollands Kommune får som konsekvens, at man definitivt vælger at nedlægge havnesporet og dermed endegyldigt fjerner mulighederne for sporadgang til havnearealerne i Erhvervshavnen. Man kan indvende, at et havnespor i Nakskov ikke betyder alverden i den store europæiske sammenhæng, men man skal ikke ignorere det symbolske aspekt og underkende betydningen af, at der opretholdes og nyetableres skinneadgang til havne, erhvervscentre og specifikke virksomheder som led i en transformationsproces, der skaber bedre vilkår og infrastrukturelle rammer for klimavenlig godstransport på jernbane.

Med venlig hilsen

Leif Kajberg

Bestyrelsesmedlem, sekretær, Rådet for Bæredygtig Trafik