



Havnepakke 3



Infrastruktur giver vækst, beskæftigelse og trafiksikkerhed

Titel: Havnepakke 3

Udgiver: Danske Havne, brancheorganisation for danske erhvervshavne

Oplag 1, 100 stk, 2011

Kort: Krak

Ansvarshavende: Sekretariatschef Tom Elmer Christensen

Udarbejdet af politisk konsulent Alexander H. Nepper mfl.

Forord

De danske erhvervshavne spiller en afgørende rolle som vækstgenerator. Ikke kun i de byer hvor de ligger, men også for virksomheder i oplandet. Direkte og indirekte skaber de danske erhvervshavne i dag arbejde til 60.000 personer.

De danske erhvervshavne udvider i disse år massivt for at kunne skabe nye erhvervsarealer. Frem mod 2015 etableres 5 mio. m². Men en så stor udvidelse af erhvervsarealer stiller også krav til oplandets infrastruktur. Mange havne har i dag andre typer af virksomheder end for år tilbage. Blandt andet har finanskrisen tvunget mindre virksomheder ud til fordel for større operatører, der håndterer meget større skibe og meget mere gods. Dette er en udfordring for oplandets infrastruktur, hvor køer, flaskehalse og tung trafik kan være til ulempe for alle trafikanter.

Som i den foregående Havnepakke 2 fra efteråret 2010 vil der ved projekter på vand, herunder uddybning af sejlrender, være en statslig forpligtigelse til at håndtere disse udgifter, da selve sejlrenden ligger i havet og ikke i havnen, og derfor hører under Transportministeriet.

Danske Havne vil her præsentere konkrete forslag til forbedringer af infrastruktur, der vil understøtte vækst, øge trafiksikkerheden og skabe en bedre balance mellem by og erhverv.

Trafik til og fra havne er af regional og national betydning. Derfor lægges der op til, at staten betaler projekter, der vedrører statsveje og jernbaner. Kommunerne betaler 2/3 af projekterne vedrørende kommuneveje og staten 1/3. Projekter om uddybning af sejlrender kan vurderes individuelt, og en fordeling mellem statens og havnens bidrag er ikke angivet.

Danske Havnes forslag til Havnepakke 3 udgør:

- Tre "megaprojekter".
- Vejprojekter til en samlet pris af 696 mio. kr.
- Baneprojekter til en samlet pris af 22,5 mio. kr.
- Uddybningsprojekter til en samlet pris af 403 mio. kr.

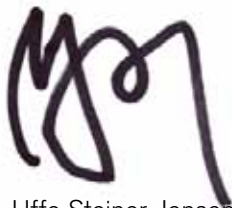
For yderligere oplysninger om de enkelte projekter kontakt venligst den enkelte havn eller Danske Havnes politiske konsulent

Alexander H. Nepper.

Telefon 33 70 35 30

Mail: ahn@danskehavne.dk

Mvh

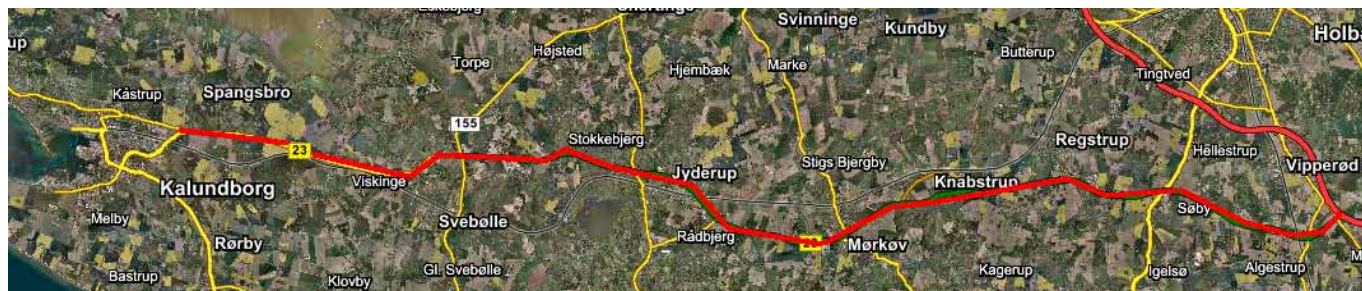


Uffe Steiner Jensen
Formand, Danske Havne

Tre ”megaprojekter”

Kalundborg Havn: Opgradering af Skovvejen

Rute 23 til Kalundborg. Her er anlæg på de første 8 km af strækningen vedtaget og igangsat. Vurdering af virkninger på miljøet (VVM) for etape 2 (3 km ved Regstrup) ventes færdig i 2011, og VVM for resten af strækningen (30 km) ventes færdig i 2012. Pris for hele strækningen ventes at blive ca. 2,4 mia. kr. Med etablering af ny gods-færgerute ønskes alle tre etaper fremskyndet mest mulig. Særlig ønskes strækningen nærmest Kalundborg fremskyndet. Landevejen mellem Kalundborg og Bjergsted er en af landets mest trafikerede, når det gælder lastbiler.



Aarhus Havn: Tunnel under Marselis Boulevard

21.300 enheder kører dagligt ad Marselis Boulevard ind mod Aarhus Havn. Selv for en større indfaldsvej er dette en tung belastning, da trafikken til selve havnen næsten udelukkende består af tunge lastbiler med containere, vindmølevinger med mere. Den tunge trafik kører forbi skoler, institutioner og beboelse, og kan ikke undgå at skabe farlige situationer. Dertil kommer støjgener for beboere samt skolerne i området.

En nedgravning er derfor den bedste løsning. Etableringen af de første etaper er allerede under anlæg. Men selve tunnelen er truet af økonomiske grunde. Staten har allerede bevilget 250 mio. kr. Men den resterende post på 700 mio. kr. er større end kommunen kan løfte. Derfor vil et yderligere statsligt bidrag være nødvendigt for projektets realisering.



Københavns Havn: Ny Nordhavnstunnel

Som en del af aftalen om Metrocityringen er det besluttet at anlægge en ny Nordhavnstunnel til den nye bydel og den nye havn, der tager form over de kommende år. Den samlede pris for en delvis tunnelløsning er 1.800 mio. kr., hvoraf en større statslig medfinansiering ønskes.

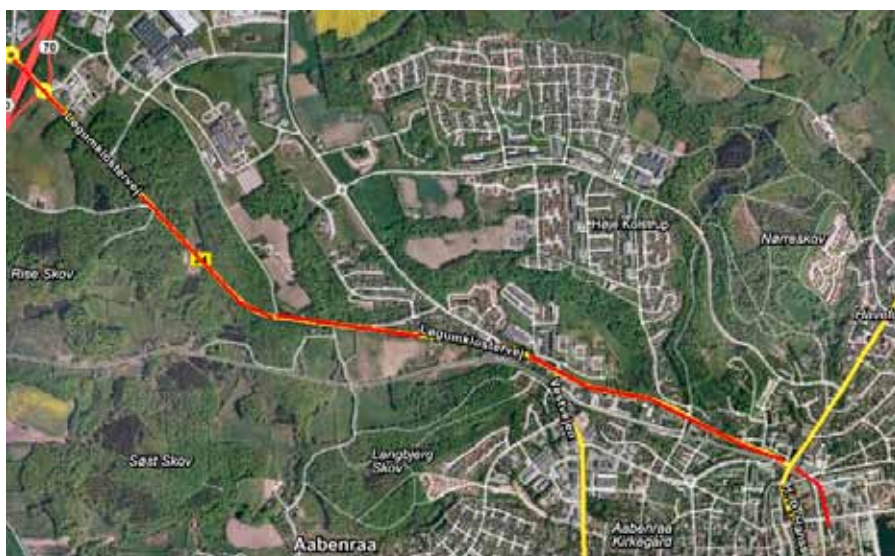


Vejprojekter

Aabenraa

Opgradering af eksisterende vej mellem motorvejen og havnen og anlæg af ny tilkørselsvej til havnen, for at lede den tunge trafik uden om byens centrum.

Projektet har til formål at skabe en sikker transportkorridor mellem motorvejen og havnen, således at tung trafik har mindst mulig kontakt med bløde trafikanter. Desuden skal det forbedre mulighederne for, at lange transporter – især vindmøllevinger – kan køres til havnen og udskibes til havvindmølleparker i Østersøen. Således vil projektet åbne op for ny beskæftigelse på havnene samt understøtte eksportmulighederne for oplandets vindmølleproduktion.



Pris	Status	Statslig medfinansiering
50 mio. kr.	Kommunevej	16 mio. kr.

- Øget trafiksikkerhed på indfaldsvejen til Aabenraa.
- Eliminering af flaskehalse, når tung trafik forsætter direkte til havnen.

Aalborg

Opgradering af veje mellem Aalborg Østhavn og motorvej E45.

Projektet har til formål at skabe fremtidssikre transportveje mellem den blå og den sorte motorvej. Aalborg Havn fragter al samhandel mellem Danmark og Grønland. Dertil kommer en stadigt voksende vindmølleeksport fra Siemens to nordjyske produktionsfaciliteter. Dette, samlet med andet gods, giver en transport med mere end 3.500 lastbiler til og fra havnen. Trafikministeriets tal fra Turrateprojektet viser, at der i 2020 vil være en øget trafik i området grundet havnens og byens vækst, så det samlede antal køretøjer vil overstige 12.500 kørsler (bil & lastbil) i området pr. døgn. Yderligere vil opførelsen af det nye universitetshospital i Aalborg Øst øge trafikken med yderligere 13.000 biler pr. døgn.

Ruterne i dag er yderst kritisable i et trafikikkerhedsmæssigt perspektiv, da der hverken er anlagt cykel- eller



gangstier langs vejene til og fra havnen. Især om vinteren, hvor snedriver spærrer vejsiderne, skaber det farlige situationer, når tung trafik ikke har mulighed for at undvige på de smalle veje.

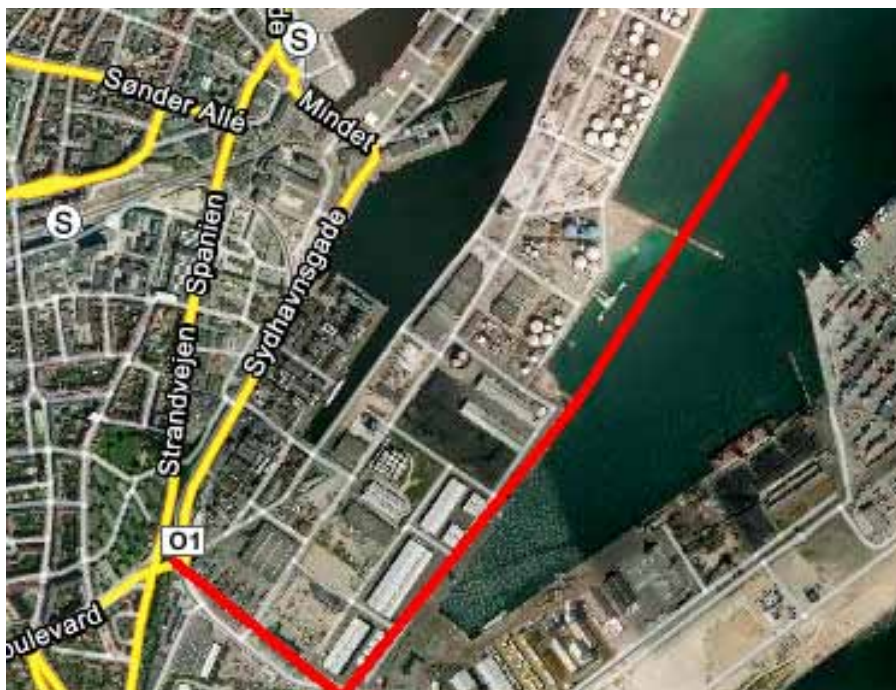
- Fremtidssikring af infrastruktur.
- Øget trafikikkerhed for bløde trafikanter.
- Sikre transportkorridorer for Nordjysk erhvervsliv.

Pris	Status	Statslig medfinansiering
150 mio. kr.	Kommunevej Forundersøgelse er foretaget.	16 mio. kr.

Aarhus

Projektet har til formål at lede trafikken fra Marselistunnelen til det nye færgeanlæg i havnens sydlige ende. Dette vil hurtigt og effektivt kunne lede trafikken til/fra tunnelen til havnens arealer og færgerne. På den måde modvirkes kødannelse i forbindelse med tunnelens udmundning ind mod byen, således at trafikken kan glide nemt igennem. Samtidig vil etableringen af denne forbindelsesvej gøre det muligt at flytte færgetrafikken fra havnens kerne, hvor den ligger i dag, og derved vil kørsel til og fra færgerne ikke længere påvirke trafikken i midtbyen.

- Færre lastbiler i midtbyen.
- Glidende trafik gennem tunnelen.



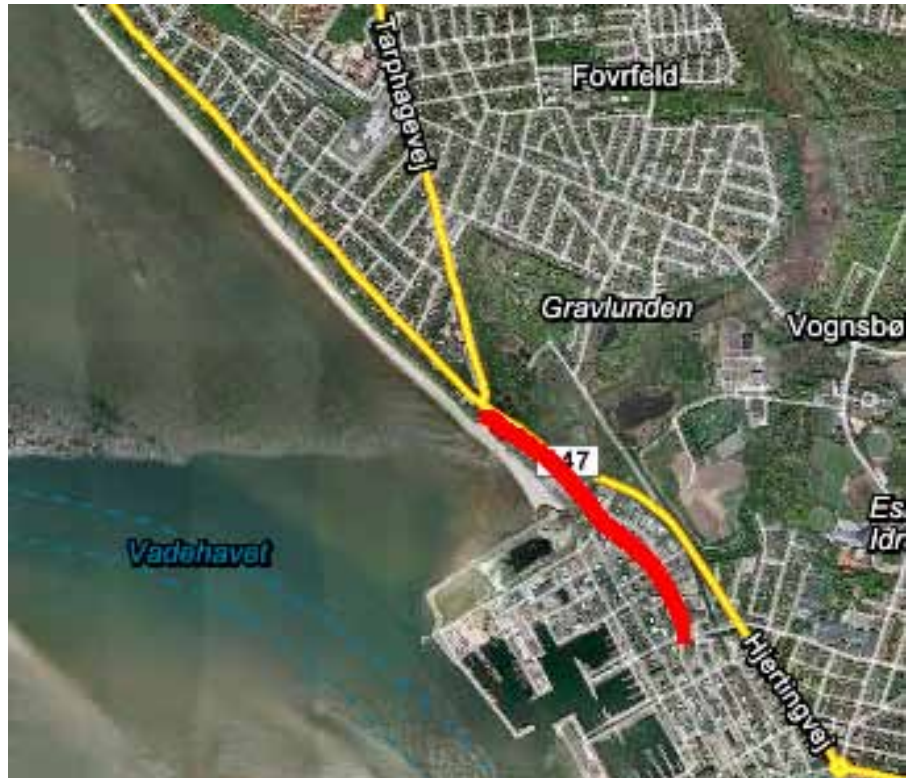
Pris	Status	Statslig medfinansiering
34 mio. kr.	Havnevej	11 mio. kr.

Esbjerg

Esbjerg Havn er erhvervscenteret i byen, hvor ikke mindst offshore og vindmølleindustrien har stor betydning for byen og oplandets beskæftigelse. Desuden er der en omfattende godsfærgetrafik, der afleder stor mængde tung trafik til og fra havnen med både brede og lange lastbiler.

Dette projekt vil skabe forbindelse direkte mellem havnens industri og Esbjergs nordlige omfartsvej, hvilket vil mindske mængden af tung trafik gennem byen.

- Skaber hurtigere transportkorridorer nord om byen.
- Leder tung trafik væk fra områder med bløde trafikanter.



Pris	Status	Statslig medfinansiering
28 mio. kr.	Kommunevej	9 mio. kr.

Fredericia – afkørsel 59

Afkørsel 59 på den østjyske motorvej er hovedafkørslen til en af landets største erhvervshavne. Desværre er den konstrueret på en sådan måde, at den er til stor gene for godstransporten til og fra havnen. På grund af afkørselens krumning må lastbiler stoppe op, og det skaber flaskehalse - ikke mindst i myldretiden. En udretning af afkørselsramperne vil gavne såvel trafiksikkerheden som den glidende afvikling af trafikken til og fra den østjyske motorvej.

- Mere glidende trafik.
- Aflastning af køer ved Lillebæltsbroen.



Pris	Status	Statslig medfinansiering
25 mio. kr.	Statsvej	25 mio. kr.

Fredericia – indfaldsvej

Indfaldsvejen fra den østjyske motorvej, afkørsel 59, til Fredericia Havn, har behov for en kapacitetsudvidelse. Den tunge trafik mellem motorvejen og havnen går gennem kvarterer med beboelse, uddannelsesinstitutioner og erhverv. Et intelligent trafiksystem med grønne bølger vil kunne afhjælpe trafikpropper. Støjbekæmpelse indgår

også i projektet, så den tunge trafik skaber mindst mulig gene for beboere og elever i området.

- Glidende trafik.
- Færre støjgener for beboere og elever.
- Øget trafiksikkerhed på bløde trafikanter.

Pris	Status	Statslig medfinansiering
50 mio. kr.	Kommunevej	16 mio. kr.

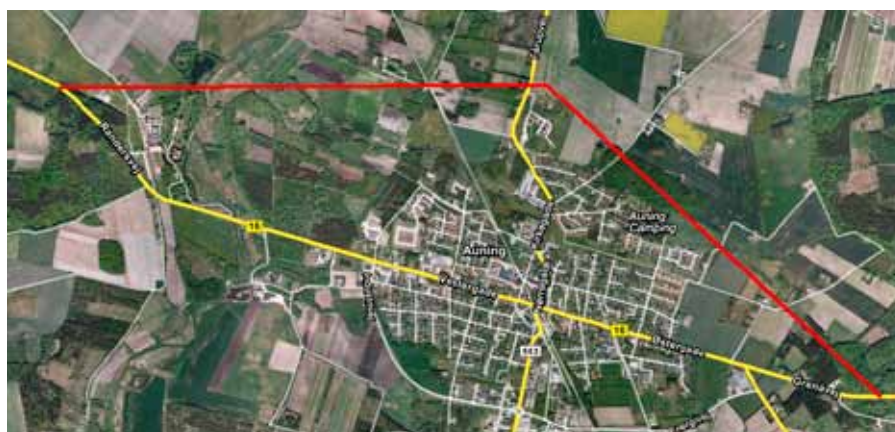


Grenaa I

Projektet har til formål at øge trafiksikkerheden for beboere i Auning (Rute 16) ved at lede den tunge trafik uden om byen. Projektet vil samtidig øge kapaciteten til Grenaa by og havn.

Etablering af Anholt vindmøllepark og produktionen af biofuel vil i de kommende år betyde meget mere tung transport til og fra Grenaa Havn.

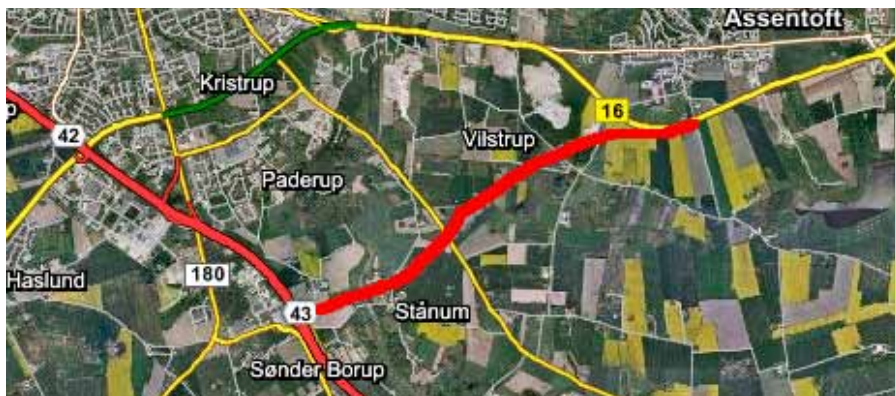
- Øget trafiksikkerhed i Auning.
- Nemmere transport til og fra Djursland for alle trafikanter.
- Lastbiler og anden gennemkørende trafik ledes uden om skolevejen i byen.



Pris	Status	Statslig medfinansiering
30 mio. kr. Hvis VVM er nødvendig yderligere 8 mio. kr.	Statsvej	30-38 mio. kr.

Grenaa II

For at kunne modtage den tunge trafik, som skabes ved etableringen og vedligeholdelsen af vindmølleparkerne i Kattegat samt anden tung trafik til og fra Grenaa Havn og Djursland, er forbindelsen til den østjyske motorvej af afgørende betydning. Vejdirektoratet er i øjeblikket i gang med at etablere det nordlige hængsel mellem rute 16 og E45 lige syd for Randers. Desværre er dette vejprojekt ikke dimensioneret til de lange, høje og tunge transporter af vindmølledele, hvilket gør vejprojektet ubrugeligt for store dele af lastbiltransporterne på ruten. En hævnings af 4 broer til en frihøjde på 5,6 meter samt tilpasning af rundkørsler til lange køre-



tøjer vil være nødvendig, hvis projektet skal opfylde sit formål med at lede den tungeste trafik uden om Randers by.

- Sikre frie transportveje mellem midtjysk vindmølleindustri og Kattegats vindmølleparker.

Pris	Status	Statslig medfinansiering
20 mio. kr.	Statsvej	20 mio. kr.

Hanstholm

Projektet har til formål at udvide vejen til en 2+1 vej for etablere en transportkorridor mellem Hanstholm, Thy og motorvejsnettet fra Herning. Alle vil opleve hurtigere og mere sikker transport af gods og personer.

Hanstholm Havn ligger, trods sin centrale placering for sejlads mellem Danmark, Scotland, Island og Færøerne, isoleret med en forældet baglandsinfrastruktur. Der er langt til motorvejsnettet, der vil kunne sikre hurtig og effektiv transport over land. I

dag skal lastbiler til og fra Hanstholm Havn køre 130 km til Herning for at komme på det store vejnet. Dette belaster landevejene på rute 26 og rute 34 med store mængder tung trafik. En udvidelse af disse ruter vil effektivisere transporten, ikke blot til og fra havnen, men til hele det nordvestlige Jylland.

- Øget sikkerhed på landevejene i Nordvestjylland.
- Hurtigere, billigere og mere effektiv transport gennem Nordvestjylland til gavn for erhvervsliv og beboere.



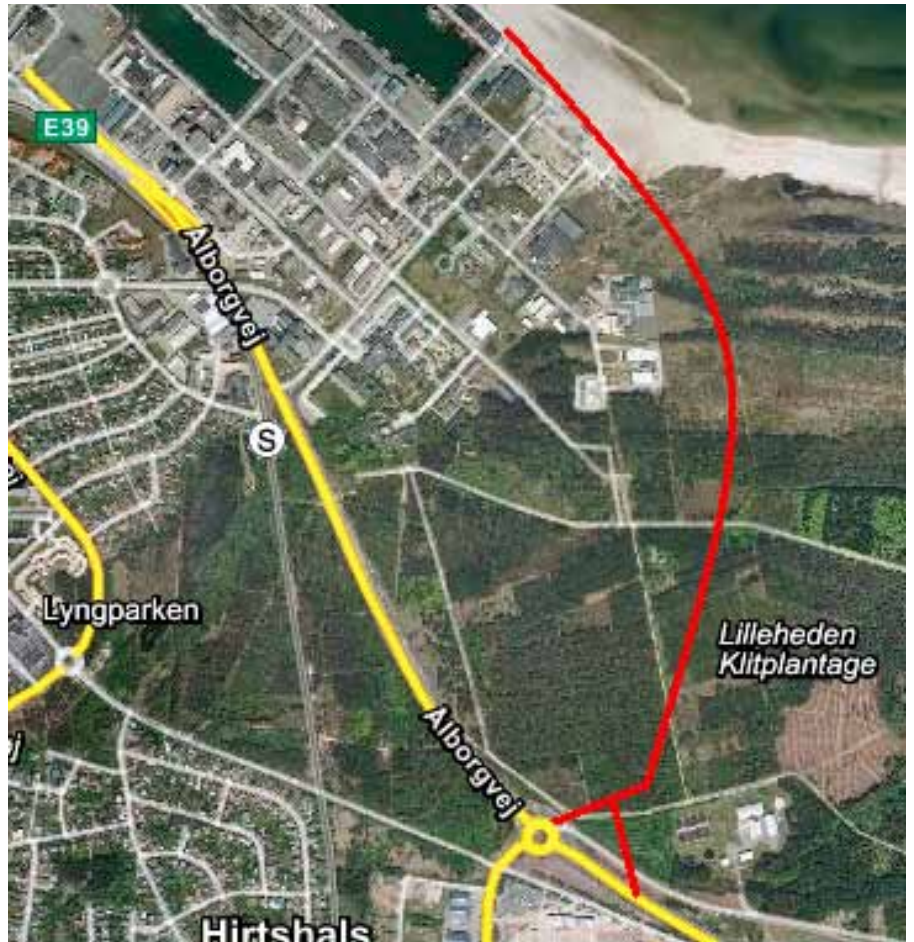
Pris	Status	Statslig medfinansiering
Skøn foreligger ikke	Statsvej, Forundersøgelse færdig ultimo 2011 med henblik på vedtagelse af anlæg.	Kan evt. finansieres af tilbageførte midler i 2012.

Hirtshals

Etableringen af en omfartsvej til Østhavnen, Hirtshals Havn, som et split på E39, har til formål at skabe en kobling mellem infrastrukturen på Hirtshals Havn og baglandsinfrastrukturen, der kan matche kapaciteterne på havnen og på E39. Koblingen mellem havnen og E39 har i dag ikke den nødvendige kapacitet, hvorfor der dagligt opstår kødannelse på dels E39 og dels på havnen.

Omfartsvejen vil lede den del af trafikken til havnen, der går til færge- og ro/ro-terminalen på NordsøTerminalen/Østhavnen uden om industriområdet på havnen med en væsentlig effektivisering af trafikken som konsekvens. Omfartsvejen vil yderligere reducere mængden af krydsende trafik væsentligt, med deraf følgende øget sikkerhed. Med omfartsvejen samles trafik til og fra havnen på E39, i en afstand fra havnen, hvor trafikken er blevet spredt, og derfor ikke vil være så koncentreret som med den eksisterende infrastruktur, hvorfor risikoen for kødannelse minimeres.

- Øge trafiksikkerheden ved at lede færgetrafik direkte fra færgerne til motorvejen.
- Fjerne flaskehalse ved færgetræk.

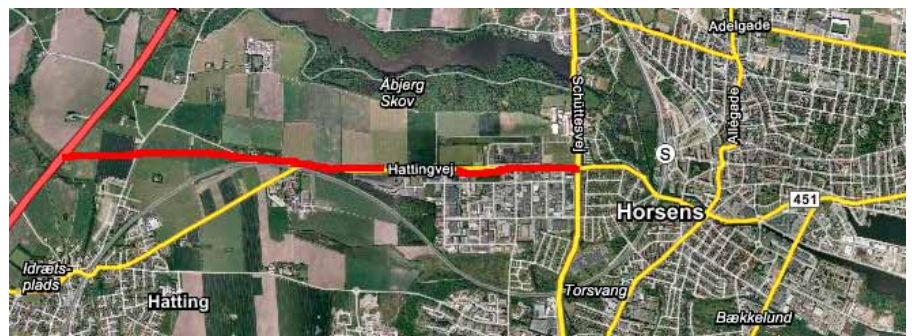


Pris	Status	Statslig medfinansiering
24 mio. kr.	Ønskes anlagt som statsvej. Hvis VVM skal foretages - yderligere ca. 3 mio. kr.	24 mio. kr.

Horsens

Dette projekt har til formål at mindske den tunge trafik gennem Horsens by. En ny forbindelse mellem den Østjyske motorvej og Horsens Havn vil skabe mulighed for, at de mange tusinde lastbiler til og fra havnen ikke længere skal snegle sig gennem bymidten. En transportkorridor mellem havnen og motorvejen vil kunne anlægges, som her foreslået, så den næsten kun går igennem industrivarterer. På den måde slipper de store beboelsesområder for støjgener og tung trafik. Dette vil også have indflydelse på luftkvaliteten i Horsens by, når tunge dieselskøretøjer ledes uden om byen.

- Mindre tung trafik i bymidten til gavn for luftkvaliteten og trafiksikkerheden.
- Nemmere og hurtigere transport af gods til og fra havnen til gavn for erhvervslivet.

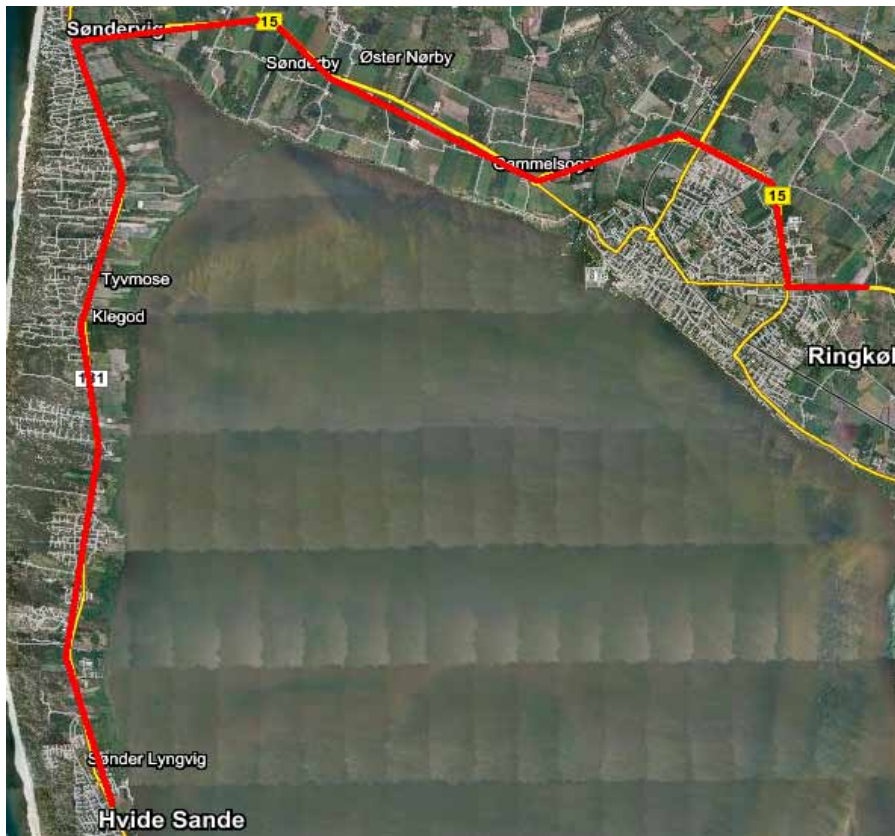


Pris	Status	Statslig medfinansiering
88 mio. kr.	Kommunevej	30 mio. kr.

Hvide Sande

Dette projekt har til formål at lave en forundersøgelse af mulighederne for transport af gods mellem Ringkøbing, de Midt- og Vestjyske transportruter og Hvide Sande Havn. Hvide Sande Havn - og Ringkøbing-Skjern Kommune - ønsker vejstrækningen fra Ringkøbing til Hvide Sande opgraderet til statsvej og udbygget efter 2+1 princippet - herunder tilpasset modulvogntransport. En sådan løsning vil få stor bred betydning for hele Vestjyllands forbindelse til motorvejsnettet og dermed omverdenen. En ny og velplaceret vest-øst akse - ikke kun til Østjylland og videre øst på - men også - og ikke mindst - til vores største samhandelspartner og turistmarked mod syd - Tyskland! Opklassificeringen bør være en naturlig følge/konsekvens af Hvide Sande Havn's nye status som godstrafikhavn, der er en realitet ved udgangen af 2012.

- Fjerne den tunge trafik fra Midt- og Østjylland.
- Mindske CO2 udslippet fra transportsektoren da afstandene forkortes.



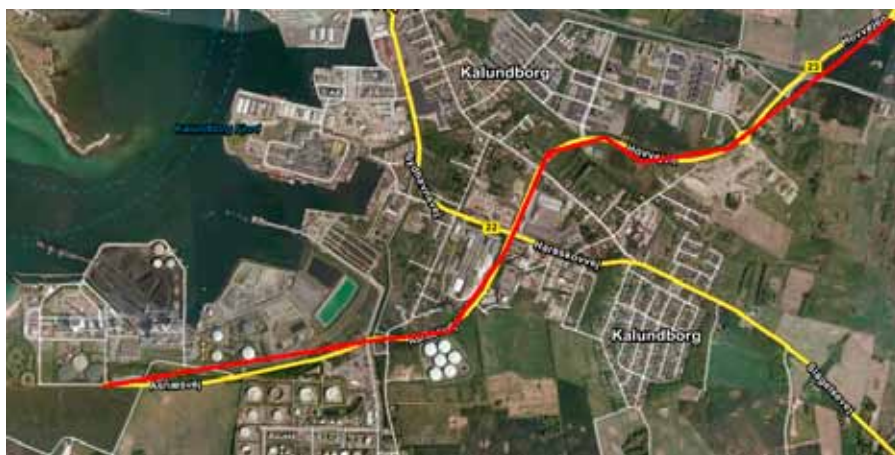
- Skabe jobs i Vestjylland.
- Øge trafikikkerheden for øvrige trafikanter på ruten Ringkøbing Hvide Sande.

Pris	Status	Statslig medfinansiering
2 mio. kr.	Kommunevej	2 mio. kr.

Kalundborg

Dette projekt har til formål at sikre en transportkorridor mellem erhvervshavnen og den nye motorvej på rute 23. En direkte korridor mellem motorvej og havn vil sikre en glidende afvikling af trafikken til og fra havnen og færgerne. Det vil øge trafikikkerheden for byens øvrige trafikanter, der ikke vil blive blandet sammen med tung trafik på mindre veje.

- Glidende trafik mellem færger og motorvej.
- Øget trafikikkerhed for bløde trafikanter.
- Færre trafikgener for beboere i byen.

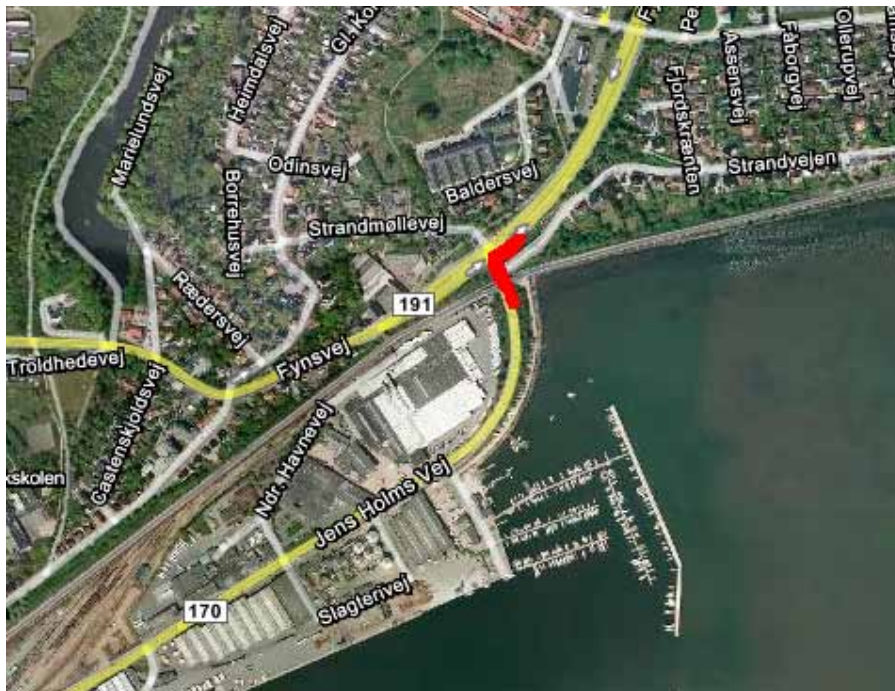


Pris	Status	Statslig medfinansiering
15 mio. kr	Kommunevej, men ønskes som statsvej i forlængelse af motorvej direkte til havnen.	15 mio. kr.

Kolding

Projektet har til formål at sikre, at lastbiler mellem Kolding Havn og motorvejen ikke kører gennem byen. Det vil fjerne mange farlige situationer. Afkørslen fra Jens Holms Vej til Fynsvej er ikke dimensioneret til den mængde trafik, der dagligt kører på ruten. Hertil kommer, at stigningen til afkørslen i glat føre er for stejl til tunge lastbiler. De tvinges i stedet ind gennem byen. Kolding Havn håndterer årligt ca. 1 mio. tons gods. Dette kan rundt regnet lastes på 60.000 lastbiler. Ved en mindre ombygning af til- og frakørslen til Fynsvej kan lastbilerne helt undgå at køre gennem byen, men direkte til motorvejsnettet nord for byen.

- Kan lede al tung trafik uden om Kolding by.
- Hurtig og effektiv afgang til motorveje året rundt.



Pris	Status	Statslig medfinansiering
25 mio. kr	Kommunevej. Forundersøgelse er foretaget.	15 mio. kr.

Nakskov

Nakskov Havn ligger som en integreret del af byen. Dette kan give problemer, når der skal afvikles tung trafik til og fra havnen.

Derfor har dette projekt til formål at øge trafikikkerheden på indfaldsvejen Rødbyvej og ruten videre til havnen ad Winchellsgade og Nybro. Her separeres fodgængere og cyklister fra den kørende trafik ved at spænde en gangbro på ydersiden af broen. På den måde begrænses faren for ulykker ved afvikling af trafik.

I forbindelse med anlæg af Femern-forbindelsen vil den tunge trafik til og fra Nakskov Havn stige. Dermed stiger behovet for en sikker trafikkorridor mellem Nakskov Havn og oplandet også.

- Forebygger problemer med stigende tung trafik fra havnen i forbindelse med Femern-forbindelsen.
- Sikre bløde trafikanter ved at isolere dem fra den tunge trafik.



Pris	Status	Statslig medfinansiering
15 mio. kr.	Kommunevej	5 mio. kr.

Odense

Den tunge trafik har været kraftigt stigende gennem de seneste år, ikke mindst i forbindelse med, at Fynsværket er overgået til også at fyre med halm. Alene dette tiltag har øget trafikmængden med én lastbil hvert 5. minut hele døgnet og året rundt.

Projektet har til formål at fjerne store dele af lastbiltrafikken mellem den fynske motorvej og Odense Havn, der i dag går gennem Odenses bykerne. I forbindelse med Havnepakke 2 fra 2010 blev en vejbro over Odense Kanal bevilget. Dette projekt følger op på broprojektet, og skal sikre en udbygning af Kertemindevej mellem Ring 3 og Ejbygade. Det vil kunne føre al trafik sikkert til og fra havnen hurtigt uden om byen.



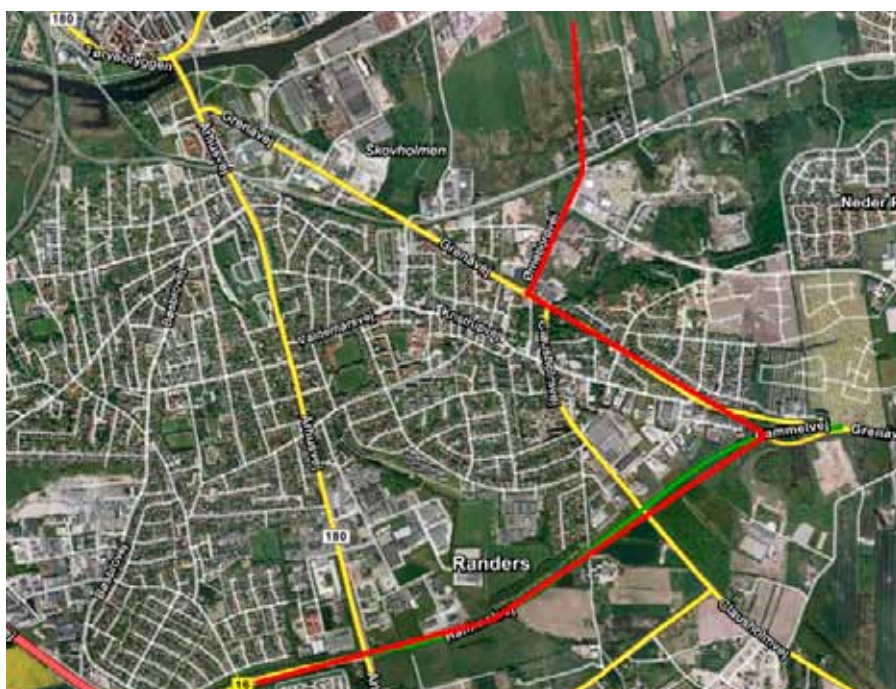
- Fjerne havnerelateret lastbiltrafik fra Odense by.
- Øget trafiksikkerhed i Odense by.
- Bedre og hurtigere trafikforhold for Odenses erhvervsliv.

Pris	Status	Statslig medfinansiering
90 mio. kr.	Kommunevej	30 mio. kr.

Randers

En ny vej fra det nye havneområde syd for fjorden vil være nødvendig, for at kunne facilitere den øgede mængde tung trafik til og fra det nye erhvervsområde. De eksisterende veje er ikke egnede til transport af de store mængder gods, den nye terminal vil skabe. Derfor er en udbygning af vejen mellem havnen og E45 vigtig.

- Modvirker køer.
- Forbedrer færdselssikkerheden for bløde trafikanter.
- Skaber mulighed for, at by og havn fortsat kan udvikles uden gener for hinanden.



Pris	Status	Statslig medfinansiering
45 mio. kr.	Kommunevej	15 mio. kr.

Rønne

Stadig større færger til og fra Bornholm øger trafikken på havnen. Derfor skal trafikken ledes ind på havnens område. Dette vil sikre, at Rønne Havn i fremtiden kan afvikle trafikken uden gener for den øvrige trafik på Nordre Kystvej og Munch Petersens Vej, der omslutter Rønne.

- Øget trafiksikkerhed.
- Gnidningsløs afvikling af færgetrafikken.

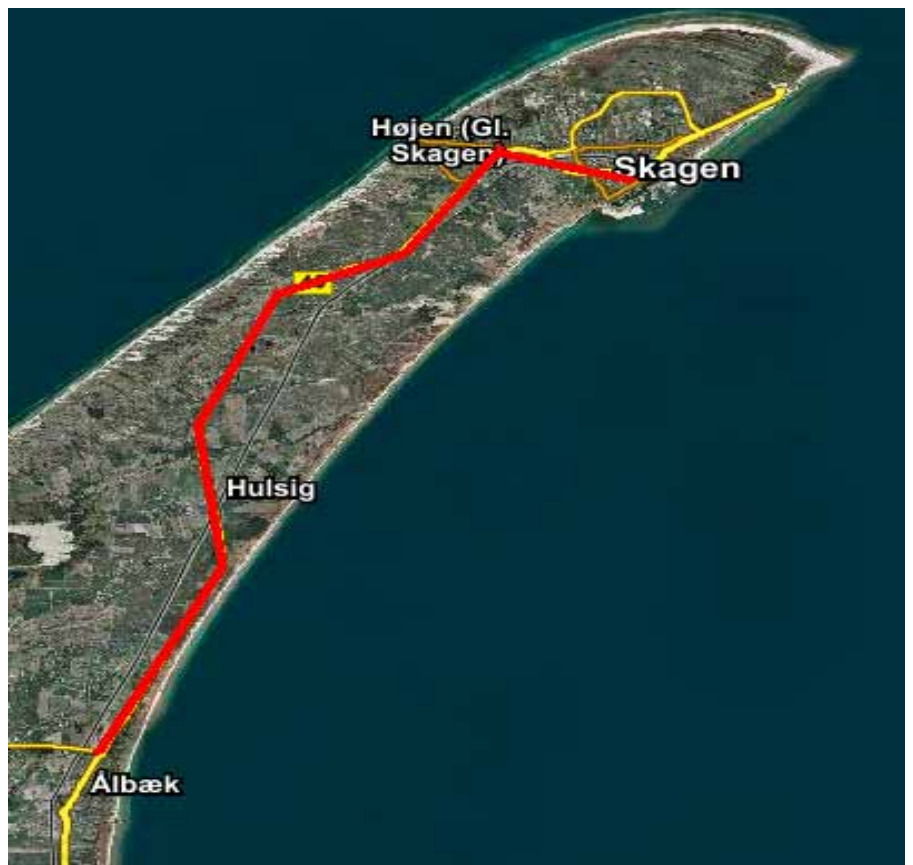


Pris	Status	Statslig medfinansiering
5 mio. kr.	Havnevej	2 mio. kr.

Skagen

Projektet har til formål fjerne de flaskehalse, der er på landevejen mellem Ålbæk og Skagen, der særligt i sommerperioden er stærkt trafikeret. Men også industrien i Skagen Havn, værft og fiskeri, bidrager til mange lastbiler på ruten. 2+1 sporet ønskes færdig etableret, så overhalinger kan foretages.

- Øger trafiksikkerheden.
- Sikrer hensigtsmæssig afvikling af trafikken.



Pris	Status	Statslig medfinansiering
Skøn foreligger ikke	Statsvej. Amtslig forundersøgelse. En ny kan foretages for 10 mio. kr.	Fuld statslig finansiering

Thyborøn

Projektet har til formål at sikre hurtigere transport på landevejen mellem Lemvig og Thyborøn. Ved at etablere en omfartsvej ved Klinkby, vil trafik med tunge køretøjer kunne ledes uden om byens hovedgade, hvor lastbiler i dag kører igennem.

Fiskerihavnen og Cheminova bidrager til store mængder trafik gennem byen til fare og gene for byens beboere.



Pris	Status	Statslig medfinansiering
Prisskøn foreligger ikke	Statsvej	Fuld statslig finansiering

Baneprojekter

Kombinationen mellem sø- og togtransport af gods er en klimavenlig måde at transportere gods mellem A og B. Særlig hvis tog kan transportere containere og førerløse lastbiltrailere som alternativ til lange vejtransporter. Man kan undgå meget trængsel og reducere miljøgenerne.

Derfor søges her om midler til tre projekter, hvor havne med stor godsomsætning og central beliggenhed for ruterne gennem landet vil kunne etablere baneanlæg.

Hirtshals

Porten til Norge modtager dagligt store mængder gods fra såvel fragtskibe og færger som fiskefartøjer. Projektet har til formål at gennemføre etape 2 af godsbaneterminalen.

- Lastbilanhængere fra Norgesfærgen, frysecontainere og andet gods flyttes direkte til godstog nemt og effektivt.
- Projektet vil skabe lokale job.
- Projektet vil kunne fjerne et større antal lastbiler fra de Nord- og Østjyske motorveje, der ikke mindst skaber trængsel omkring Limfjordsforbindelsen.

Pris	Status	Statslig medfinansiering
20 mio. kr.	Projektet er klar til iværksættelse.	15 mio. kr.

Kolding

Projektet er et undersøgelsesprojekt. Det skal kortlægge mulighederne for at koble skib med tog, og hvor sammentænkning af bane og havn skal aflaste motorvejene. Skulle undersøgelsen finde det rentabelt, vil projektet kunne skabe en stor godsomsætning i Kolding Havn med direkte godstog til de store containerhavne i Hamborg og Amsterdam.

Pris	Status	Statslig medfinansiering
1,5 mio. kr.	Forundersøgelse er klar til iværksættelse.	1 mio. kr.

Nyborg

Projektet er et undersøgelsesprojekt. Det har til formål at undersøge mulighederne for at etablere et vigespor fra hovedsporet, og derved forbinde havnen til det centrale jernbanenet. En godsterminal midt i landet og ved indgangen til Østersøen vil kunne modtage store mængder gods, som ikke længere skal køres i lastbil tværs over landet.

Pris	Status	Statslig medfinansiering
1 mio. kr.	Forundersøgelse er klar til iværksættelse.	1 mio. kr.

Uddybning af sejlrender og havnebassiner

Den globale finanskriser har haft stor betydning for de danske erhvervshavne. Som transportcenter for 80 % af al udenrigshandel har mange havne også mærket faldende godsmængder. En klar tendens har også været konsolidering af rederiernes skibsflåder til større skibe. Større skibe kræver større dybgang, og dybere sejlrender er helt afgørende for havnenes konkurrenceevne og mulighed for at udvikle sig som transport- og erhvervscenter.

Derfor er uddybning heraf afgørende for forsat at kunne operere som transport- og erhvervscenter.

Udgiften til uddybningsprojekter er angivet med det anslåede beløb. Det mulige statslige bidrag beror på en konkret forhandling.

Aabenraa

Projektet har til formål at sikre, at Aabenraa Havn fortsat kan virke som logistisk erhvervscenter i Sønderjylland. For at kunne opretholde trafikken og de 1.300 arbejdspladser, er en uddybning fra 11 til 12 meter nødvendig.

Pris
12 mio. kr.

Aarhus

Projektet har til formål at uddybe det nye havnebassin ved den nye omniterminal, for at skabe større manøvreområde, således at havnen fortsat kan modtage fuldt lastede containerskibe fra de oceangående ruter. Så at havnen fortsat kan modtage selv de største containerskibe, selv under hårde vejrforhold. Dette vil fastholde arbejdspladserne i forbindelse med disse skibe i Danmark, frem for at de skal sejle til Europas største terminaler for at omlaste til mindre skibe, der derefter besejler de danske havne. Større vanddybde er også en væsentlig betingelse for, at havnen kan være fleksibel i forhold til de globale rederiers ruteplanlægning, blandt andet Danmarks eneste direkte rute til Fjernøsten (Mærsk).

Pris
50 mio. kr.

Frederikshavn I

Projektet er en forundersøgelse og VVM af nye ydermoler og havneudvidelse. Projektet er led i et større udviklingsprojekt for Frederikshavn Havn, som skal gøre havnen til erhvervscenter for området.

Pris
10 mio. kr.

Frederikshavn II

Uddybning af sejlrenden og den nye havn fra 9 til 13 meter. Frederikshavn Havn beskæftiger i dag 2.500 personer inden for de maritime servicefag. Alt fra levering af daglige fornødenheder til reparationer i tørdok. Samtidig bidrager havnen gennem sine erhverv og beskæftigelse til 15 % af kommunens skatteudskrivninger. For at kunne fastholde denne position og udbygge positionen som servicehavn for skibe, der sejler gennem Kattegat, er det nødvendigt, at havnen udvider sin sejlrende for at kunne modtage større skibe (Panmax klassen) og kunne servicere offshore industrien. For at kunne modtage disse stadig større fartøjer i havnen, skal sejlrenden og det nye havnebassin udgraves til 13 meter. Projektet skal medvirke til at fastholde og udvide industrien i Nordjylland.

Pris
87 mio. kr.

Grenaa

Uddybning af havnebassinet og sejlrenden fra 11 til 15 meters dybde. Dette projekt har til formål at skabe mulighed for, at også større skibe kan lægge til kaj i Grenaa. Dette er nødvendigt for at håndtere de stadig større skibe og andre maritime fartøjer (Vindmøllekraner mm.).

Pris
90 mio. kr.

Kolding

Projektet skal sikre uddybning af sejlrenden til Kolding Havn fra 7 til 7,5 meter. Denne dybde gør det realistisk, at havnen kan bevare de skibstransporter, man har i dag. Også nye forretninger bliver mulig med større dybde.

Kolding Havn skaber 3.450 jobs og derved 15 % af kommunens samlede skatteudskrivning. Fra 2008 til 2010 er den gennemsnitlige skibsstørrelse ved anløb vokset med 60%.

Pris
13 mio. kr.

Odense

Projektet har til formål at udvide bredden af sejlrenden. Dette sikre at større fartøjer kan sejle ind til såvel Odense Havns terminalfaciliteter som til reparationsværftet. Dette vil muliggøre yderligere kommerciel erhvervsudnyttelse af de faciliteter som Lindøværftet efterlader og afledt heraf de mulige beskæftigelsesmæssige virkninger, som vil kunne opsuge kommende ledige værftsarbejdere. Sidst men ikke mindst sikre udvidelsen, en væsentlig forbedring af den sejlads mæssige sikkerhed og herunder, at havnefaciliteterne kan anløbes døgnet rundt, i forhold til den nuværende situation, hvor fartøjer over en given størrelse kun kan anløbe i dagtimerne.

Pris
30 mio. kr.

Skagen

Projektet har til formål at uddybe sejlrenden til Skagen Havn og bidrage til nye erhvervsaktiviteter, som kan styrke beskæftigelsen i området hele året. For en by som Skagen er en fungerende erhvervshavn af afgørende betydning for byens muligheder, og byens muligheder for at gøre sig mindre afhængig af fiskeri. Havnen og virksomheder med tilknytning til havnen skaber direkte og indirekte beskæftigelse for 2.342 personer. Det svarer til 15 % af kommunens skatteudskrivning. Skal havnen fortsat være attraktiv for fiskeri, værfter og andre maritime faggrupper, skal havnen udvide.

Uddybningen fra 9 til 11 meter vil forbedre mulighederne for at modtage tungtlastede fiskefartøjer samt skabe mulighed for, at Skagen Havn vil kunne modtage store skibe til reparation og klargøring samt krydstogtskibe på vej til og fra Østersøen.

Pris
45 mio. kr.

Thyborøn I

Projektet med uddybningen af Thyborøn Kanal skal sikre afgang fra Vesterhavet til Thyborøn Havn og Limfjorden for moderne fiskefartøjer og bulkskibe. Dette vil gøre Thyborøn i stand til, også i fremtiden, at modtage store fiskefartøjer, der forsyner filetfabrikkerne med råvarer og holder den lokale beskæftigelse oppe.

Pris
30-50 mio. kr.

Thyborøn II

Forprojekt til udvidelse af havneindsejlingen. For at forberede havnen på, også i fremtiden, at kunne modtage de stadig større skibe. Da den blå motorvej til havnen er at sammenligne med de grå motorveje, der har status af statsveje, vil en fuld statslig finansiering forventes.

Pris
10 mio. kr.

Nakskov

I forbindelse med etableringen af Femern-forbindelsen vil Nakskov som den største havn i området komme til at spille en afgørende rolle for fartøjer, der benyttes til projektet - kraner, sandsugere, pramme, bugserbåde med mere. For, at de alle skal kunne kom ind til havnen efter forsyninger og for at laste og losse brændstof og affaldsprodukter, skal der uddybes i havnebassinet fra 6,5 til 7,5 meter.

Pris
6 mio. kr.



DH