



Investeringer i vækst & beskæftigelse

Havnepakke 3



Infrastruktur giver vækst, beskæftigelse og trafiksikkerhed

Titel: Investeringer i vækst & beskæftigelse - Havnepakke 3

Udgiver: Danske Havne, brancheorganisation for danske erhvervshavne

Oplag: 100 stk, 2012

Kort: Krak

Danske Havne

Weidekampsgade 10, 2300 København S

Forord

Danske erhvervshavne skaber muligheder for vækst og beskæftigelse. Både i byer og for virksomheder i oplandet. Investeringer i vækst & beskæftigelse - Havnepakke 3 kan være med til at forstærke havnene som vækstdynamoer.

Kommuner og havne er parat til at investere 300 mio. kroner og håber, Folketinget vil bevilge 853 mio. kroner. Projekterne i Investeringer i vækst & beskæftigelse - Havnepakke 3 kan alle realiseres i 2013.

Direkte og indirekte arbejder 60.000 personer på havnene. Det tal kan øges, hvis de rette betingelser skabes. Havne kan vokse og tiltrække nye virksomheder også i krisetider. I de nordjyske havne er der i årene 2009-2011 skabt over 1000 nye arbejdspladser. Det er nye virksomheder, der er flyttet til havneområderne.

Vækst i havnene er med til at skabe aktivitet ikke kun i havnene, men også i trafikken til og fra havnearealerne. De trafikale flaskehalse skal ikke blive en belastning for havnenes virksomheder og det omkringliggende samfund.

De danske erhvervshavne udvider i disse år massivt for at skabe nye erhvervsarealer. Frem mod 2020 skabes yderligere 10 mio.m² nye areal. Havne og havnevirksomheder investerer 10 mia. kroner i samme periode.

En så stor udvidelse af erhvervsarealerne stiller også krav til oplandets infrastruktur. Kunderne udvikler sig. Større skibe, større godsmængder og større operationer på kortere tid giver udfordringer. Det giver også udfordringer for oplandets infrastruktur, hvor køer, flaskehalse og tung trafik kan være til ulempe for alle trafikanter. Projekterne i Havnepakke 3 er hver beskrevet og tegnet ind på kort. COWI har for Danske Havne beregnet de samfundsmæssige gevinster ved de enkelte projekter i kataloget.

Staten betaler statsveje og jernbaner. Danske Havne lægger op til, at adgangsveje, der har kommunal status, betales med 60 pct. af kommunen og 40 pct. af staten. Sejlrender ligger udenfor havnens område. Derfor er de medtaget. Uddybning af sejlrender må vurderes individuelt. Der er ikke angivet nogen fordelingsnøgle mellem stat og havn. Danske Havnes forslag til Investeringer i vækst og beskæftigelse består af:

- 3 mega-projekter
- Vejprojekter til 648 mio. kroner, hvor statens andel kun udgør 348 mio. kr.
- Baneprojekter til en samlet pris af 26 mio. kr.
- Uddybningsprojekter til en samlet pris af 479 mio. kr.

For yderligere oplysninger om de enkelte projekter kontakt venligst den enkelte havn eller Danske Havne sekretariatschef Tom Elmer Christensen telefon 3370 3256.

Med venlig hilsen



Uffe Steiner Jensen
Formand, Danske Havne

Tre ”megaprojekter”

Tunnel under Marselis Boulevard

Projektet har til formål at skabe en direkte adgangsvej fra Aarhus Syd Motorvej til Aarhus Havn. Den tunge erhvervstrafik til Aarhus Havn føres i en tunnel under Marselis Boulevard. Det sikrer en direkte, trafiksikker og miljørigtig forbindelse fra det overordnede europæiske motorvejsnet til Aarhus Havn. Det er en af betingelserne for, at Aarhus Havn også efter 2030 kan indgå i EU's Core Network under European Network for Transport, som foreslået af Kommissionen.

Udbygningen af Aahavevej er under anlæg og færdiggøres sommeren 2013. Anden etape - tunnel under Marselis Boulevard - forventes igangsat 2013.

De skønnede anlægsomkostninger for etape 1 og 2 er 1.812 mio. kroner (2012 priser). Heraf er 1.064 mio. kroner finansieret med 250 mio. kroner fra staten, 400 mio. kroner fra kommunen, 350 mio. kroner fra Aarhus Havn og 64 mio. kroner fra EU. Det resterende beløb forventes finansieret af staten (Havnepakke 3) samt Aarhus Kommune via provenuet fra dækningsafgiften (den politiske aftale mellem S, V og K) samt beløb fra hjemfaldsklausuler.

Resultater/fordele:

- Reduktion af miljøgener
- Reduktion af køretiden på ca. 5 min fra motorvejsnettet til erhvervshavnen og dermed også en reduktion i CO2 udledning
- Fremtidssikring af adgangsvej til havnen. Det samlede antal arbejdspladser på havnen er ca. 5.000.



Kalundborg motorvejen

En opgradering af vejstrækningen på rute 23 mellem Holbæk motorvejen og Kalundborg til motorvej er allerede igangsat. Den er opdelt i 3 faser startende fra øst mod Kalundborg. Det er havnens ønske, at den næste strækning, der igangsættes, bliver den vestlige strækning startende fra Kalundborg, her markeret med rød. Det vil afhjælpe de trafikale flaskehalse hurtigere, da motorvej derved vil afløse traditionel landevej frem for motortrafikvej.

Hermed vil der hurtigere opleves en trafikal forbedring for borgere og erhvervsliv i Kalundborg, end hvis man tager de 2 resterende faser i rækkefølge fra Holbæk. Landevejen mellem Kalundborg og Bjergsted, fase 3, er landets mest trafikerede når det gælder lastbiler. Færgedriften mellem Aarhus og Kalundborg har aflastet landbiltrafikken over Lille- og Storebælt, men har yderligere bidraget til flaskehalsproblematikken på rute 23.

Den samlede pris for hele vejstrækningen skønnes til 2,2 mia. kr. Strækningen fra Kalundborg som havnen ønsker fremskyndet har en anslået pris på 837 mio. kr.



Hanstholm

Projektet har til formål at udvide vejen til en 2+1 vej for at 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, Skotland, Island, Norge 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 belastet 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.



Resultat/fordele:

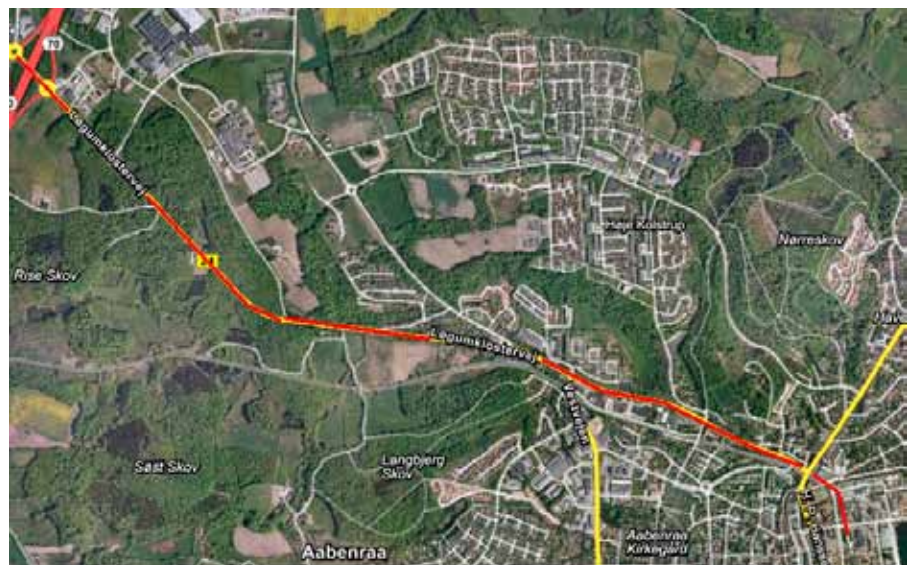
- Øget sikkerhed på landevejene i Nordvestjylland
- Hurtigere, billigere og mere effektiv transport gennem Nordvestjylland til gavn for erhvervsliv og beboere

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 sikker transportkorridor mellem motorvejen og havnen, så 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. Projektet vil åbne op for ny beskæftigelse på havnen samt understøtte eksportmulighederne for oplandets vindmølleproduktion.



Resultat/fordel:

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

Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
50 mio. kr.	Kommunevej	20 mio. kr.

Aalborg

Opgradering af dele af vejen mellem Aalborg Østhavn og motorvej E45. Aalborg Havn fragter al samhandel mellem Danmark og Grønland. Dertil kommer en stadigt voksende vindmølleeksport fra Siemens' nordjyske produktionsfaciliteter.

Dette, sammen med andet gods, giver en transport med mere end 3.500 køretøjer til og fra havnen om dagen.

I 2020 forudser Transportministeriet en øget trafik i området grundet havnens og byens vækst. Det samlede antal køretøjer vil overstige 12.500 kørsler (bil og lastbil) i hele området pr. døgn. Yderligere vil opførelsen af det nye universitetshospital i Aalborg Øst øge trafikken med yderligere 13.000 biler pr. døgn.

Der er på delstrækninger kun en adgangsvej til havnen. Det medfører, at adgangsvejen kan blive spærret, ligesom sikkerheden bør forbedres.

Aalborg Kommune og Aalborg Havn A/S har i 2010 i fællesskab udarbejdet en rapport "Infrastruktur i Aalborg Øst". På plantegningen fra rapporten er projekterne vist.

I rapporten er nævnt og vist 8 projekter til en samlet overslagspris (2011) på 128-148 mio. kr. Alle projekter på nær et er forankret i lokalplaner og kommuneplan, hvorimod et projekt kræver en VVM-redegørelse i forbindelse med udvidelse af erhvervsområder syd for det egentlige havneområde.

Udvidelse af Øster Uttrup vej til 4 spor, ombygning af kryds på Øster Uttrup vej.

Udvidelse af Tranholmvej til 4 spor. Samt en 2 sporet forsættelse af Øster Uttrup vej efter Tranholmvej mod østhavnen. Samt cykelstier på strækningen.

Resultater / fordele:

- Fremtidssikre østbyens infrastruktur
- Nemmere afgang for tunge og store godstransporter
- Bedre trafiksikkerhed – især for bløde trafikkanter
- Øget beskæftigelse - 25% flere arbejdspladser



Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
128-148 mio. kr.	Kommunevej	59,2 mio. kr.

Aarhus:

Projektet har til formål at lede trafikken direkte fra Marselistunnelen til den nye færgeterminal i Østhavnen. Det giver en hurtig og effektiv vejadgang fra motorvejsnettet til færgenhavnen. Det modvirker kødannelse i forbindelse med tunnelens udmundning ind mod byen, så trafikken kan glide nemt igennem. Etableringen af denne forbindelsesvej gør det muligt at flytte færgetrafikken fra havnens kerne, hvor den ligger i dag. Kørsel til og fra færgerne vil da ikke længere påvirke trafikken i midtbyen.

Resultater/fordele:

- Færre lastbiler i midtbyen
- Glidende trafik gennem tunnelen.
- En reduktion af tiden på ca. 7 min fra motorvejsnettet til færgenhavnen. Det betyder også en reduktion i CO2 udledning
- Medvirke til opretholdelse af færgeruterne



Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
34 mio. kr.	Havnevej	13,6 mio. kr.

Esbjerg

Esbjerg havn spiller en central rolle i den nationale godsinfrastruktur. En stor del af det gods, der skal ind eller ud af Esbjerg havn er voluminøst og tungt. Almindelige godstyper og lange emner a la vindmølle vinger kan komme til havnen af E20 øst og syd om byen, hvorimod tunge/høje og/eller brede transportere skal følge en sværgodsroute nord om byen. De sidste km af denne rute går gennem tætbefolkede byområder med mange bløde trafikanter. En direkte forbindelsesvej mellem sværgodsrueten og den langsgående havnevej vil fjerne de tunge havne-transporter gennem byen.

Resultater/fordele:

- Ingen særtransporter gennem midtbyen - Bedre trafiksikkerhed og mindre trængsel.
- Kortere køretid med direkte forbindelse mellem omfartsvej og havnevej.



Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
28 mio. kr.	Kommunevej	11,2 mio. kr.

Fredericia – afkørsel 59

Afkørsel 59 på den østjyske motorvej er hovedafkørslen til en af landets største erhvervshavne, der fra 2007 til 2011 har øget mængden af containere med 175 %. Afkørslen er ikke konstrueret til denne mængde gods og for at få et bedre trafikflow til havnen og undgå flaskehalse og opbremsninger i trafikken på motorvejen, ikke mindst i myldretiden, er det nødvendigt at rette den ud. En udretning af frakørselsramperne vil gavne såvel trafikikkerheden som den glidende afvikling af trafikken til og fra den østjyske motorvej.



Resultater/fordel:

- Mere glidende trafik
- Aflastning af køer ved Lillebæltsbroen

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

Grenaa I

En omfartsvej har til formål at øge trafikikkerheden 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.

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

Resultater/fordele:

- Øget trafikikkerhed i Auning



Pris	Vejstatus	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 vejen ikke dimensioneret til de lange, høje og tunge transporter af vindmølledele, hvilket gør vejprojektet ubrugeligt for store dele af lastbiltransporterne på ruten. En hævnning af 4 broer til en frihøjde på 5,6 meter samt tilpasning af rundkørsler til lange køretøjer vil være nødvendig, hvis projektet skal opfylde sit formål med at lede den tungeste trafik uden om Randers by.



Resultater/fordele:

- Sikre frie transportveje mellem midtjysk vindmølleindustri og Kattegats vindmølleparker

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

Hirtshals

Hirtshals Havn udgør allerede et bindeled i den skandinaviske gods- og passagertransport som et omdrejningspunkt for transporter mellem Norge og EU. Dermed udgør Hirtshals Havn også et centralt element i Jyllandskorridoren. Det skal underbygges ud fra et EU perspektiv.

Med gennemførelsen projektet vil det logistiske omdrejningspunkt i Hirtshals kunne effektiviseres og styrkes til gavn for erhvervslivet, beskæftigelsen og Jyllandskorridorens konkurrencedygtighed.

Derfor ønsker Hirtshals Havn en indfaldsvej til færge- og ro/ro-terminalen på Østhavnen, uden om industriområdet på havnen, hvilket vil gøre trafikafviklingen mere effektiv. Indfaldsvejen vil reducere mængden af krydsende

trafik. Det øger trafiksikkerheden. Med omfartsvejen samles trafikken fra havnen til E39, i en større afstand fra havnen end i dag. Trafikken bliver derfor ikke så koncentreret som tilfældet er med den eksisterende kobling mellem havnen og E39. Indfaldsvejen vil fjerne færgetrafikken havnens industrikravter og eliminerer flaskehalse samt ophobning af trafik på havnen og E39.

VVM- og planprocesser er igangsat.

Resultater/fordele:

- Forbedring af Jyllandskorridorens konkurrencedygtighed.
- Øget effektivitet i trafikafviklingen.
- Eliminering af generne for fiskeforædlingsvirksomheder på havneområdet.



Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
26 mio. kr.	Ønskes anlagt som statsvej	26 mio. kr.

Horsens

En ny forbindelse til den østjyske motorvej har til formål at mindske den tunge trafik gennem Horsens by. En bedre kobling mellem den østjyske motorvej og Horsens Havn vil skabe mulighed for at lede lastbiler til og fra havnen uden om bymidten. En transportkorridor mellem havnen og

motorvejen vil kunne anlægges, så den næsten kun fører igennem industri- og kvarterer. På den måde slipper de store beboelsesområder for støjgener og tung trafik. Det vil også have indflydelse på luftkvaliteten i Horsens by, når tunge dieselkøretøjer ledes uden om byen.

Resultater/fordele:

- Mindre tung trafik i bymidten til gavn for luftkvaliteten og trafikikkerheden
- Nærmere og hurtigere transport af gods til og fra havnen til gavn for erhvervslivet



Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
88 mio. kr.	Kommunevej	35,2 mio. kr.

Hvide Sande

Der ønskes forbedring af transport af gods mellem Ringkøbing, de midt- og vestjyske transportruter og Hvide Sande Havn. I første omgang skal der ske en forundersøgelse.

Hvide Sande Havn og Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker vejstrækningen fra Ringkøbing til Hvide Sande opgraderet til statsvej og udbygget efter 2+1 princippet. Den bør være tilpasset modulvogntog.

En sådan løsning vil få bred betydning for hele Vestjyllands forbindelse til motorvejsnettet og dermed omverdenen. En ny og velplaceret vest-øst akse både til Østjylland og videre østpå. Og ikke mindst til den største handelspartner og turistmarkedet mod syd i Tyskland. Opklassificeringen bør

være en naturlig følge af Hvide Sande Havns nye status som godstrafikhavn, der er en realitet ved udgangen af 2012. Med resultatet af forundersøgelsen forventes et overslag over udgifterne ved realisering af det samlede projekt.

Resultater/fordele:

- Fjerne den tunge trafik fra Midt- og Østjylland
- Øget trafikikkerhed
- Mindske CO₂ udslippet fra transportsektoren, da afstandene forkortes
- Samfundsmæssig gevinst: 12-20 nye virksomheder med i alt 400-500 nye arbejdspladser forventes at ville etablere sig i oplandet



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

Kalundborg I

Dette projekt har til formål at sikre en transportkorridor mellem erhvervshavnen og den nye motorvej på rute 23, ved opgradering af den ensisterende vej.

En direkte korridor mellem motorvej og havn vil sikre en glidende afvikling af trafikken til og fra havnen og færgerne. Det vil øge trafiksikkerheden for byens øvrige trafikanter, der ikke vil blive blandet sammen med tung trafik på mindre veje.

Resultat/fordele:

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



Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
15 mio. kr.	Ny vej ønskes som statsvej	15 mio. kr.

Kalundborg II

Opgradering af den eksisterende rute 22 mellem Kalundborg Havn og Slagelse/Vestmotorvejen skal gøre det muligt at køre med modulvogntog på strækningen. Der kører dagligt ca. 1.000 lastbiler mellem Kalundborg og Slagelse, men ruten er ikke egnet til kørsel med modulvogntog. Modulvogntog er samfundsøkonomisk rentabelt og miljømæssigt fornuftigt. Emissionen ved kørsel med modulvogntog er 15-20 procent mindre i forhold til

traditionelle lastbiler. To modulvogntog kan afløse tre konventionelle lastbiler. Endelig vil projektet skabe bedre transportveje til Kalundborg Havn.

Resultater/fordele:

- Færre lastbiler på strækningen
- Mindre CO₂ udslip ved godstransport
- Bedre økonomi i transport af gods



Vejdirektoratet udarbejder en opgørelse over, hvilke mindre ændringer på rundkørsler og andre vejanlæg, der evt. skal ændres for at kunne tillade kørsel med modulvogntog på strækningen.

Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
Vejdirektoratet fremlægger i efteråret 2012 en pris for projektet	Statsvej	Fuld statslig finansiering

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. 1,8 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.



Resultater/fordele:

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

Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
25 mio. kr.	Kommunevej	10 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 projektet til formål at øge trafiksikkerheden 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 Femernforbindelsen vil den tunge trafik til og fra Nakskov Havn stige. Dermed stiger behovet for en sikker trafikkorridor mellem Nakskov Havn og oplandet også.



Resultater/fordel:

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

Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
15 mio. kr.	Kommunevej	6 mio. kr.

Odense

I Havnepakke 2 blev der givet støtte til en broforbindelse over Odense Kanal, der ville give den stadigt stigende mængde tunge trafik til og fra Odense Havn et alternativ til kørsel gennem midtbyen. I forlængelse af dette projekt søges der nu om udvidelse af Kertemindevej, hvortil trafikken ledes. Det er havnens og kommunens ønske at udvide Kertemindevej fra 2 til 4 spor samt opsætte støjskærme på strækningen, således at beboere ikke vil opleve gener fra den tiltagende trafik. Med udvidelsen vil trafikken til og fra havnen kunne afvikles mere effektivt og sikkert med en korridor fra havnens industrivirksomheder direkte til Ring 3 og motorvejsnettet. Med denne opgradering og investeringerne fra Havnepakke 2 vil den gennemkørende lastbiltrafik kunne ledes helt udenom Odense midtby.

Resultater/fordele:

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



Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
90 mio. kr.	Kommunevej	36 mio. kr.

Randers

En udflytning af havnen til ny sydhavn betyder, at det er nødvendigt at anlægge ny adgangsvej til havnen. Den øgede mængde tunge trafik til og fra det nye erhvervsområde samt E45 nødvendiggør også en udbygning og tilretning af vejen mellem havnen og E45. Der er behov for 4 ombygninger: Krydset Clausholmvej- Hammelvej, sammenfletningen mellem Hammelvej og Grenåvej og krydset Grenåvej- Ørneborgvej skal ombygges. Hertil kommer en udbygning og forlængelse af Ørneborgvej frem til det nye havneområde.

Resultater/fordele:

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



Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
20 mio. kr.	2 projekter på statsvejen Hammelvej	20 mio. kr.
25 mio. kr.	Tilretning på kommunale veje	10 mio. kr.

Rønne

Rønne Havn er Bornholms livsnerve. Projektet har til formål at færdiggøre vej- og trafik anlægget til havnen. Det vil sikre færgetrafikken. Samtidig er det en forudsætning for udbygning af krydstogter, hvor Bornholm har fået godt fat. Projekterne ligger mellem havn og by. Det er dels trafikafvikling af området nord for færgeterminalen: En opgradering af Bådehavnsvej til afvikling af tung trafik (3,5 mio. kroner). Det er krydsudformning ved Remisevej samt etablering af en ny rundkørsel ved Nordre Kystvej (4,5 mio. kr.). Mod syd er det en ændring af Munch Pedersens Vej med en ny svingbane ved Havnebakken samt en udretning af den bøvlede krydsudformning ved Skansevej og Zartmannsvej. (4,1 mio. kr.)

Resultater/fordele:

- Trafiksikker afvikling af færgetrafikken
- Mere fremkommelighed
- Forbedret mulighed for at udvikle krydstogtstrafikken
- Færdiggørelse af projektet fra Havnepakke 2



Pris	Vejstatus	Statslig medfinansiering
13,1 mio kr.	Kommunevej/havnevej	5,3 mio kr.

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.

Resultater/fordele:

- Øget trafiksikkerhed i Klinkby



Pris	Vejstatus	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 fire projekter, hvor havne med stor godsomsætning og central beliggenhed for ruterne gennem landet vil kunne etablere baneanlæg.

Hirtshals

Hirtshals er et logistisk omdrejningspunkt på korridoren mellem Norge og Europa - Jyllandskorridoren. Godsbaneterminalen vil styrke Jyllandskorridoren, idet banetransport vil blive mulig-gjort i hele korridorens længde. Godsbaneterminalen ved Hirtshals Havn betyder, at der kan ske en effektiv betjening af heltog med længder på 600 meter. Fokus ligger på at overflytte løstrailere fra vejtransport til banetransport.

Resultater/fordele:

- Styrker Jyllandskorridoren.
- Vil medvirke til begrænsning af trængselsproblemerne på den østjyske motorvej.
- Vil medvirke til at begrænse gods-transportens klimabelastning.

Pris	Status	Statslig medfinansiering
21 mio. kr.	Projektet er klar til iværksættelse	21 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 klar til iværksættelse	1,5 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 klar til iværksættelse	1 mio. kr.

Nakskov

Havnen ønsker at renovere et jernbanespor mellem Nakskov Station og Nakskov Havn. Sporet vil være en stor strategisk gevinst for Nakskov Havn og skibstransporten til og fra Sjælland. Således vil havnen blive den eneste erhvervshavn øst for Storebælt med direkte jernbanelinje til havnens arealer. Det giver mulighed for at transportere

store mængder gods direkte fra skib til godstog og derved undgå transport ad landevej. Ved blandt andet etableringen af ny jernbane mellem København-Køge-Ringsted vil det være en fordel for trængslen på vejnettet, hvis de mange tons skærver kan transporteres direkte fra skib til jernbanenettet.

Pris	Status	Statslig medfinansiering
3 mio. kr.	Renovering	3 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 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 af sejlrender og havnebassiner afgørende for fortsat 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

Pris: 50 mio. kr.

Projektet har til formål at uddybe havnebassinet mellem den nye Omniterminal og Containerterminalen. Større vanddybde sikrer, at havnen også under vanskelige vejrforhold kan modtage de største containerskibe fra de oceangående ruter. Det er en væsentlig betingelse for, at havnen kan være fleksibel i forhold til de globale rederiers ruteplanlægning herunder Danmarks eneste direkte rute til Fjernøsten (Mærsk).

Resultater/fordele:

- Projektet medvirker til at fastholde danske arbejdspladser i forbindelse med anløb af disse skibe.
- Projektet medvirker til, at fragten transporteres længst muligt med skib uden omlastning, frem for at fragten sejles til Europas største terminaler for at blive omlastet til mindre skibe eller til lastbiler. Omlastning og anvendelse af mindre



skibe eller anvendelse af lastbiler bevirker større energiforbrug pr. transporteret enhed og medfø-

- rer dermed større miljøpåvirkning. Projektet modvirker trængsel af lastbiler på vejnettet

Frederikshavn I

Projektet er en forundersøgelse, godkendelse og VVM af nye ydermoler og havneudvidelse. Hele projektet har en forventet værdi på ca. 500 mio. kr. Forprojektet forventes afsluttet med endelig projektering og udbud 1. juli 2014.

Resultater/fordele:

- Projektet er led i et større udviklingsprojekt for Frederikshavn Havn, som skal gøre havnen til erhvervscenter for området

Pris: 12 mio. kr.



Frederikshavn II

Uddybning af sejlrenden og den nye havn fra 8 til 13-14 meter. Havnen skal fastholde og udbygge sin position som servicehavn for skibe, der sejler gennem Kattegat. Det er 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. Havneprojektet har en samlet værdi på 1/2 mia. kr.

Resultater/fordele:

- 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. 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. Det er nødvendigt for at håndtere de stadig større skibe og andre maritime fartøjer.

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 skibstrans-

porter, man har i dag. Også nye forretninger bliver mulige 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 %.

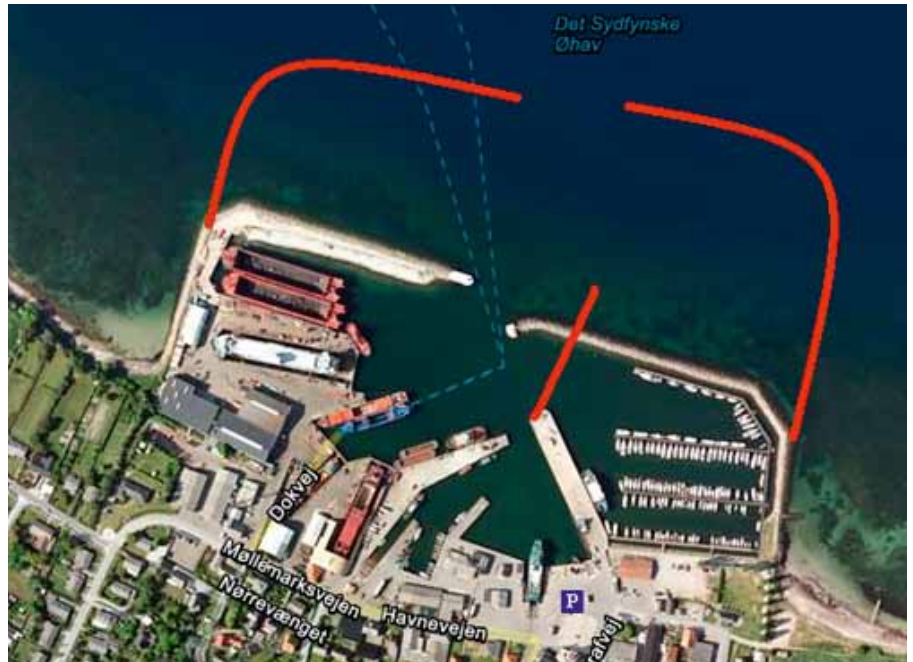


Pris: 13 mio. kr.

Søby

Søby Havn er én af tre havne på Ærø, og den eneste der ligger udenfor et naturbeskyttelsesområde. Derfor er Søby den eneste mulighed for at udvide havnekapaciteten og dermed de maritime erhvervsarealer for øens industrier.

Der søges om statslig medfinansiering til etablering af nye yderværker for havnen, der vil gøre det muligt at udbygge erhvervsaktiviteterne på Ærø. Søby Havn huser allerede i dag et værft og flere maritime følgeindustrier. En udvidelse af havnens moler vil give yderligere mulighed for erhvervsaktivitet og skabe 100 nye job på Ærø. Processen med at ændre havnen fra en privathavn til delvis kommunalhavn er igangsat.



Pris: Ydermole mod vest 39,7 mio. kr. Ydermole mod øst 27,1 mio.kr. Midtermole 29,78 mio.kr. Udgravning af havnebassin 4,3 mio. Samlet pris: 101 mio. kr.

Thyborøn I

Projektet med uddybningen af Thyborøn Kanal skal sikre adgang 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 fabrikkerne med råvarer og holder den lokale beskæftigelse oppe. Mulighederne for indsejling af gods - herunder især søral - vil blive forbedret.



Pris: 30-50 mio. kr.

Thyborøn II

Forprojekt til fremrykning af yderværker for at få en bredere havneindsejling og et større forhavns-bassin. For at forberede havnen på, også i fremtiden, at kunne modtage de stadig større skibe.

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 mm. Hvis det skal være muligt for alle at komme 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