

# Infrastrukturplan for de danske erhvervshavne 2020



# Investering i havne = grøn omstilling

Et stort politisk flertal er enige om, at Danmark i 2030 skal have reduceret sin CO2-udledning med 70 %. En så ambitiøs målsætning kan ikke nås, hvis der ikke investeres i projekter, der øger attraktiviteten ved at ændre vejtransport til sø- og banetransport.

De danske erhvervshavne byder derfor ind med en række infrastrukturprojekter, der kan flytte mere godstransport fra vej til sø og bane. Projekterne er geografisk fordelt over hele landet, og er opdelt med udgangspunkt i vejprojekter, multimodale projekter og lokale projekter i havnene.

Alle projekterne vedrører havne, der håndterer gods. Udgangspunktet er derfor, at jo bedre disse havne er forsynet med den nødvendige vej- og jernbaneinfrastruktur, jo større vil muligheden være for at tiltrække nye kunder, og dermed kunne tippe balancen til fordel for multimodale løsninger.

Dermed støtter projekterne op om ambitionerne i Klimapartnerskaberne for hhv. Det Blå Danmark og for Landtransport. I førstnævnte efterspørges der fokus på etablering af grønne motorveje til søs og forbedret energiinfrastruktur på havnene, mens der i sidstnævnte fokuseres på udarbejdelse af en samlet godsstrategi. Danske Havnes ønske om at få gennemført analyser af begge områder er derfor også medtaget her.

Alternativet til investeringer i de danske havne er at fortsætte i samme spor som nu. Den forventede trafikvækst betyder, at man i 2030 vil opleve stor eller kritisk trængsel på rygraden i statsvejnettet – også kaldet "Det Store H", som er motorvejsnettet på strækningerne fra Nordjylland til grænsen til Tyskland, mellem Helsingør og Rødby samt mellem Esbjerg og København. Investeringer i multimodal godstransport med fokus på de danske erhvervshavne vil være med til at mindske trafikvæksten og samtidig være godt for klimaet.

Og sidst men ikke mindst går investeringen i mere klimavenlig transport på sø hånd i hånd med Danmarks stærke position som søfartsnation. Det Blå Danmark bidrager allerede i dag i stort omfang til dansk økonomi. Vi skaber beskæftigelse for knap 100.000 personer, 80 procent af Danmarks udenrigshandel går gennem havnene, og vi eksporterer for 250 milliarder kroner årligt. En investering i de danske erhvervshavne er derfor både en investering i bedre klima og i flere danske arbejdspladser.



**Tine Kirk Pedersen**

Direktør, Danske Havne

✉ [tkp@danskehavne.dk](mailto:tkp@danskehavne.dk)

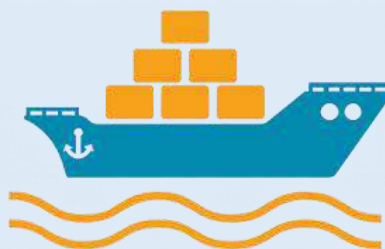
☎ +45 20 20 86 15

# Projektforklaringer



## Vejprojekter

Vejprojekter relaterer sig til adgangsforholdene til og fra havnen via vej. Det er projekter, der er med til at lette vejtrafikken til havnen, og derved styrke havnenes rolle som infrastrukturelle knudepunkter.



## Havneprojekter

Havneprojekter relaterer sig til opgradering af kajarealer og øget vanddybde omkring havnen, således at kapaciteten kan øges. Disse projekter er med til at gøre de danske havne mere konkurrencedygtige, og er nødvendige for at havnene kan håndtere de stadigt større skibe.









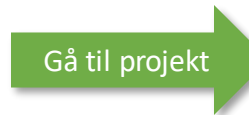
## Multimodale projekter

Multimodale projekter relaterer sig til etablering eller opgradering af jernbaneterminaler- og spor samt kombiterminaler, der øger muligheden for multimodal håndtering af gods. Multimodale projekter medvirker til at sikre, at godstransporten er så miljøvenlig som muligt.

# Klimapartnerskaberne: Nationale analyseprojekter



Placering	Kategori	Projekt	Pris (Mio. kr.)
 Nationalt		Analyse af etablering af energiinfrastruktur på havnene anbefalet af klimapartnerskab for Det Blå Danmark	 Fastlægges senere
 Nationalt		Strategi for multimodal godstransport anbefalet af klimapartnerskab for landtransport	 Fastlægges senere



# Region Nordjylland



Placering	Kategori	Projekt	Pris (Mio. kr.)
<b>Hirtshals</b>		Forundersøgelse af dobbeltspor Aalborg-Hirtshals og anden Limfjordsforbindelse for jernbane	Ca. <b>2-4</b>
<b>Hanstholm</b>		Rute 34 - Forbedret vejforbindelse til Hanstholm Havn	Samlet ca. <b>3.700</b> (17 etaper)
<b>Aalborg</b>		Etablering af oprindelig tiltænkt jernbaneterminal	Ca. <b>22,5</b>
		Etablering af jernbaneterminal til håndtering af genanvendelsesmateriale	Ca. <b>64,5</b>
		Etablering af jernbaneterminal til omlastning til og fra vejtrafik	Ca. <b>18,5</b>
		Udvidelse af kaj til øget håndtering af Ro/Ro og kobling til jernbane	Ca. <b>135,2</b>
		Øget kajkapacitet til udskibning af større projektlaster	Ca. <b>107,5</b>
		Udvikling af kajnære områder til store produktionsvirksomheder	Ca. <b>85</b>
<b>Limfjorden</b>		Uddybning af sejlrenden i den vestlige del af Limfjorden	Ca. <b>70</b>

Gå til projekt






































Gå til projekt

Gå til projekt

Gå til projekt

# Region Midtjylland


























Placering	Kategori	Projekt	Pris (Mio. kr.)
		Uddybning af sejlrenden	 Ca. <b>25</b>
		Etablering af landarealer + ny kaj i Sydhavnen	 Ca. <b>15 + 50-60</b>
		Etablering af O&M center til Offshore Vind	 Ca. <b>20</b>
		Omfartsvej – Klinkby og Tørringhuse	 Ca. <b>136 - 160</b>
		Flaskehals omkring Herning	 Ca. <b>420</b>
		Opgradering af Rute 15	 Ca. <b>900</b>
		2+1 vej fra Tirstrup til Grenaa Havn	 Ca. <b>275</b>
		2+1 vej fra Randers (E45) til Grenaa Havn	 Ca. <b>360</b>
		3 omfartsveje (Auning, ombygning af eksisterende til 2-1 samt lokal mellem A15 og A16)	 I alt ca. <b>30</b>
		Etablering af vej til nyt havneområde	 Ca. <b>45</b>
		Statslig model, der giver Aarhus Kommune grundlag for at etablere Marselistunnelen	 <b>0</b>
		Udvidelse af E45	 Ca. <b>275</b>
		3 x havneprojekter: Yderhavn, færgeterminal og containerkraner – 400 mio. kr. hver	 Samlet ca. <b>1.200</b>
		Energinet på havnen til fremtidens energiformer	 Ca. <b>150</b>
		Etablering af banegodsforbindelse	 Ca. <b>50</b>
		Etablering af landstrømsanlæg	 Ca. <b>40</b>



# Region Syddanmark



Placering	Kategori	Projekt	Pris (Mio. kr.)
		Forlængelse af jernbanespor på Sydkajen	 Ca. <b>7,5</b>
		Undersøgelse af svingbaner til modulvogntog	 Ca. <b>1,5</b>
		Uddybning af sejlrenden	 Ca. <b>0,275</b>
		Nedlukning af deponi	 Ca. <b>0,5</b>
		Udvidelse af motorvejs ramper 60/61	 Foranalyser: Ca. <b>0,5</b> Udførelse: Ca. <b>90-110</b>
		En vejshunt, der kan lede trafikken hurtigere væk fra havnen	 Ca. <b>30</b>
		Uddybning af Grådyb	 Ca. <b>42</b>
		Udvidelse af vejnettet fra E20 til havnen	 Ca. <b>295-355</b>
		Udvidelse af eksisterende sejlrende	 Ca. <b>450-500</b>

Gå til projekt

Gå til projekt

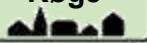





Gå til projekt

Gå til projekt

Gå til projekt



# Region Sjælland

Placering	Kategori	Projekt	Pris (Mio. kr.)
<b>Køge</b> 		Etablering af kombiterminal ved Køge	 Ca. <b>1.100</b>
<b>Vordingborg</b> 		Havneudvidelse med fokus på grøn omstilling	 Ca. <b>80</b>

[Gå til projekt](#)

[Gå til projekt](#)



# Analyse af etablering af energiinfrastruktur på havnene

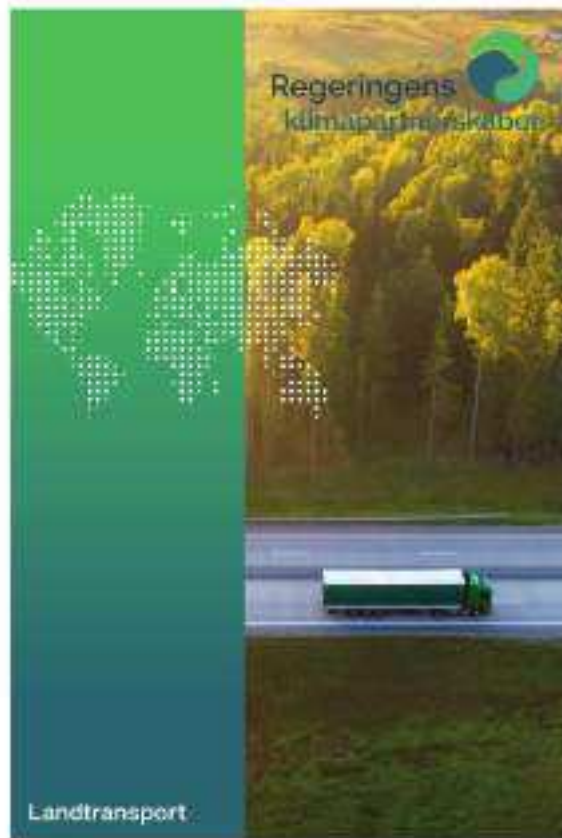
---

- Klimapartnerskabet for Det Blå Danmark har leveret en anbefaling til regeringen om at gennemføre en analyse af etablering af energiinfrastruktur på havnene.
- Tilgængeligheden af elektricitet og nye brændstoffer i havnen er en forudsætning for, at skibsfarten kan omstilles fra fossile brændstoffer. Der skal være mulighed for opladning og tankning af ammoniak, metanol eller andre af de grønne brændstoffer, som skibsfarten vil efterspørge på sigt.
- På kort sigt er der brug for en forbedret infrastruktur i form af landstøm til elfærger og fiskefartøjer. Fiskefartøjer kan tilsluttes landstrøm, når de er ved kaj, men muligheden for at tilkoble fartøjet til landstrøm, også når det losses i havnen, vil være en forholdsvis lettilgængelig løsning, der vil give en betydelig reduktion i fartøjernes CO<sub>2</sub>-udledning. Udbygningen med el til ladning og landstrøm i havnene vil udfordre det danske elnet, da kapaciteten vil skulle udvides, hvis nettet ikke skal overbelastes.
- Klimapartnerskabet for Det Blå Danmark har derfor anbefalet, at det gøres til en national prioritet at udrulle og styrke elnettet i de danske havne. Danske Havne ønsker derfor, at der afsættes midler til at igangsætte arbejdet med analyse og planlægning af fremtidens elnet til havnen, så der både tages højde for efterspørgsel efter el til skibe, der ligger ved kaj og skibe, der skal have ladet batterier op til videre sejlads. Planlægningen skal også undersøge synergier med andre aktiviteter på havnene, så udbygning af elnettet anvendes mest effektivt. I forbindelse med planlægningen vil det også være relevant at se på de regulatoriske barrierer for energiproduktion i de danske havne og om nødvendigt ændre disse.
- En analyse af etablering af energiinfrastruktur på havnene vil desuden støtte op om Danske Havnes ambition om, at der i 2030 skal være tilslutning til bæredygtig energi for alle de skibe, der modtages ved anløbsbroen.

VEJEN MOD EN MERE  
**KLIMAVENLIG SKIBSFART**



# Strategi for multimodal godstransport



- Klimapartnerskabet for Landtransport og Logistik har leveret en anbefaling til regeringen om at udarbejde en strategi for multimodal godstransport.
- Analysen bør indeholde en beskrivelse af hvilke typer af gods, der rejser hvorfra og hvortil og med hvilke transportformer. Analysen bør også indeholde en følsomhedsanalyse i forhold til de karakteristika, der kendetegner transportformerne. Samlet set vil dette skabe et kvalificeret grundlag for strategiudviklingen og dermed udviklingen af godstransportsystemerne.
- Analysen bør belyse potentialer og barrierer, der muliggør en optimal udnyttelse af godstransportkæden i klima- og trængselsøjemed, herunder særligt overflytning af relevant gods fra vej til bane og sø samt komme med forslag til, hvordan disse barrierer kan fjernes eller begrænses.
- En sådan strategi skal desuden fokusere på, hvordan man kan forbedre adgangsforholdene til terminaler og havneanlæg, og hvordan man kan forbedre anvendelsen af de eksisterende terminaler og havneanlæg.
- Det er som udgangspunkt særligt på de lange (internationale) transporter, at der er et potentiale for øget anvendelse af sø- og banegodstransport, men det vurderes dog også muligt at øge den nationale andel af sø- og banegodstransport. Det antages derfor, at der i Danmark eksisterer et uudnyttet potentiale for transport både via bane og sø - særligt for bestemte typer af gods, hvor tidsfaktoren for levering er af mindre betydning.
- Det er svært på forhånd at vurdere størrelsen af dette potentiale samt klimaeffekten og trængselseffekten i den forbindelse, hvilket derfor vil være et hovedformål for en statslig strategi for multimodal godstransport.
- Godsstrømsanalysen og den deraf følgende nationale strategi for multimodal godstransport kan dermed skabe rammerne for beskrivelsen af et samlet godstransportsystem, hvor vej-, bane- og søtransport supplerer hinanden optimalt med henblik på at sikre færrest muligt drivhusgasudledninger og mindst mulig trængsel.
- Strategien bør baseres på inddragelse af kundepræferencer både nu og som de forventes i fremtiden, så det sikres, at de beskrevne mulige tiltag vil kunne omsættes til en reel efterspørgselseffekt.
- Strategien skal munde ud i politiske anbefalinger i forhold til, hvordan et fremtidigt godstransportsystem med markant fokus på reduktion af udledningerne af drivhusgasser kan etableres.



Hirtshals Havn  
PORT OF HIRTSHALS

LET'S CREATE NEW  
BLUE OCEANS!



*...because geography matters*



**Hirtshals Havn**  
PORT OF HIRTSHALS

## OPGRADERING AF JERNBANEKAPACITETEN I NORDJYLLAND

### INFRASTRUKTURINVESTERINGEN

Danmark er et transitland og parallelt hermed er industrien i Produktionsdanmark tilsvarende afhængig af effektiv og troværdig infrastruktur. Disse behov for tidssvarende og effektiv infrastruktur bliver yderligere aktualiseret af de behov for at tænke transport i en ny kontekst, der er en direkte følge af den grønne omstilling, som er begyndt at tage fart.

Disse samfundsmæssige faktorer formulerer direkte kravet om virkeliggørelsen af to sammenhængende infrastrukturinvesteringer:

Dobbeltspor på jernbanen nord for Limfjorden.

Den anden Limfjordforbindelse for jernbane – en jernbanebro nummer to over Limfjorden.

De to investeringer – og særligt en dublering af den eksisterende jernbanebro – vil yderligere reducere den jyske korridors sårbarhed.

### BAGGRUND

Etablering af dobbeltspor på jernbanen i Nordjylland skal medvirke til at opkvalificere gods- og passagertransport i Jylland og skal dermed forbedre forbindelsen mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. Den kvalificerede og dobbeltsporede jernbane i Nordjylland vil i endnu større grad åbne for udvikling og udnyttelse af multimodale transportløsninger i et skandinavisk perspektiv, idet godsenhederne allerede vil komme på jernbane på havnene i Nordjylland, hvormed belastningen på motorvejsnettet vil blive reduceret.

Der vil blive:

overflyttet mere gods fra vej til bane

tale om en reduceret klimabelastning

større grad af regularitet

mulighed for at køre godstog i større dele af døgnets timer

## PROJEKTTYPE



**Samlet pris:**

Ca. 2-4 mio. kr.



# Projekttype



## Samlet pris:

Ca. 3.700 mio. kr.  
(over 17 etaper)

## RUTE 34 - FORBEDRET VEJFORBINDELSE TIL HANSTHOLM HAVN

### Formål:

Projektet har til formål at udvide vejen til en 2+1 vej for at etablere en transportkorridor mellem Hanstholm, Thy og motorvejsnettet fra Herning. Hanstholm Havn ligger, trods sin centrale placering for sejlads mellem Danmark, Skotland, Island, Norge og Færøerne, isoleret med en forældet baglandsinfrastruktur.

### Status:

En forbedret vejforbindelse til Hanstholm er opdelt i 17 delprojekter. Der er ved trafikaftale juni 2014 afsat 250 mio. kr. til delprojektet omfartsvej ved Haderup.



## ØGET BEHOV FOR JERNBANE GODSTERMINALER

Der arbejdes ved Aalborg Havn intenst på at flytte godstrafikken fra vejnettet til jernbane og skib ikke bare i Aalborg men i hele Nordjylland. Dette arbejde bærer nu frugt i en sådan grad, at man på Aalborg Havn ser ind i et meget nærtstående scenarie, hvor trængsel og kapacitetsmangel på skinnettet bliver en realitet. Derfor er en række udvidelser af havnens infrastruktur nødvendige for at kunne fortsætte den miljøvenlige omstilling af godstransporten til og fra Nordjylland.

### Etablering af oprindelig tiltænkt jernbaneterminal:

1

Tilbage i 60'erne og 70'erne da Aalborg Havn Øst blev etableret forberedte staten med henblik på senere udvidelse af kapaciteten en række jernbanestrækninger og skiftespor. En sådan forberedt terminal forefindes stadig og en udvidelse/opgradering af denne er den hurtigste måde at udvide kapaciteten af jernbanegodsterminaler i Aalborg.

**Pris: 22,5 mio. kr.**

### Etablering af jernbaneterminal til håndtering af genanvendelsesmateriale:

2

I takt med den grønne omstillings fremgang øges mængderne af materiale til genanvendelse også. Genanvendelse af både byggemateriale, papir og pap, plastik samt forskellige restprodukter til biobrændsel har stor fokus på Aalborg Havn, hvorfor der både importeres og eksporteres meget af denne type gods via Aalborg Havn. I forbindelse med håndteringen af denne type produkter er det vigtigt at eksempelvis forskellige plastik- og papirrester ikke slipper ud i naturen. Derfor er der et stigende behov for at få etableret nogle bedre og mere miljøvenlige rammer for den fremtidige håndtering af disse typer af gods.

**Pris: 64,5 mio. kr.**

### Etablering af jernbaneterminal til omlastning til og fra vejtrafik:

3

For at kunne fjerne godstrafik fra vejene til tog er det essentielt at det ikke påfører unødigt transport i forhold til at afvige fra hovedfærdselsårene for vejtrafikken. I Aalborg Havns bagland er der en oplagt mulighed for at anlægge en ny terminal til jernbanegods, som vil kunne fordre, at endnu mere gods rykkes fra lastbiler til jernbane.

**Pris: 18.4 mio. kr.**

# Projekttyper



**Samlet pris:**

**Ca. 433,2 mio. kr.**

(fordelt på 6 projekter)



## ØGEDE SKIBSGODSMÆNGDER TIL BLANDT ANDET STYRKELSE AF SHORT SEA OG RO/RO TRANSPORT

4

### Kaj-etape 1:

I takt med at Aalborg by rykker tættere på den indre centralbeliggende del af Aalborg Havn bliver godstrykket på Aalborg Havn Øst større. Dette kombineret med et øget fokus på at styrke short sea shipping samt at få flere trailerlaste flyttet fra vej til skib øger behovet for nye kaj anlæg i Aalborg Havn.

Udvidelse af kaj til øget håndtering af Ro/Ro short sea shipping af trailere og gods samt kobling til jernbane.

**Pris:** Budget for etablering af 520 m kaj samt jernbane og terminalområde er **135.2 mio. kr.**

5

### Kaj-etape 2:

Aalborg Havn er en central spiller i den grønne omstilling og i Danmarks vind-industri. Med verdens største vindmøllefabrik beliggende i havnens bagland og en verdensførende producent af off-shore vindmølle fundamenter placeret på selve havnen er der et stigende behov for at øge kajkapaciteten til udskibning af større projektlaster.

**Pris:** Budget for etablering af 750 m kaj med strong-pionts til heavy lift er **107.5 mio. kr.**

### Kaj-etape 3:

For fortsat at kunne udvikle den grønne energisektor i Aalborg og Nordjylland mangles der kajnære områder for store produktionsvirksomheder til eksempelvis vindmølle-industrien. Anlæggelsen af disse områder er i gang med opfyldning ved Aalborg Havn, men der mangler fortsat etablering af kaj.

6

**Pris:** Budget for etablering af kaj med bagland er ca. **85 mio. kr.**

# Projekttyper



**Samlet pris:**

Ca. 433,2 mio. kr.

(fordelt på 6 projekter)



**De Vestlige  
Limfjordshavne**

---

# Projekttype



**Samlet pris:**

Ca. 70 mio. kr.

## UDDYBNING AF SEJLRENDEN I DEN VESTLIGE DEL AF LIMFJORDEN

Erhvervshavnene i Struer, Nykøbing Mors, Skive og Thisted samt Dankalk ved Løgstør ønsker en uddybning af sejlrenden i den vestlige del af Limfjorden. Sejlrenden er en statslig forpligtelse, hvor en lov fra 1910 indebærer en dybde på 4 m. Denne dybde er ikke længere tidssvarende, og derfor ønsker de vestlige Limfjordshavne, at der sker uddybning til 5 m., så godset kan sikres til erhvervshavnene i Limfjorden til gavn for miljø og trængselsproblemerne på vejene, hvilket er vigtigt for havnenes fortsatte eksistens.

Det foreløbige økonomiske overslag lyder på ca. 70 mio. kr. De vestlige Limfjordshavne ønsker, at staten skal finansiere en undersøgelse af den endelige pris og få udarbejdet en businesscase for uddybningen.



1

### **Omfartsvej – Klinkby & Tørringhuse**

For år tilbage har Vejdirektoratet gennemført et forprojekt i forhold til en omfartsvej uden om to landsbyer på strækningen fra Lemvig til Thyborøn. Siden dette forprojekt er godsmængden og dermed trafikbelastningen steget til og fra Thyborøn Havn. Godsmængden er i perioden steget med omkring 50 %, og falder især på tung transport med råstoffer til byggeriet fra havnen, men også med gods til havnen, som udskibes i Short Sea til bl.a. Norge. Derfor ses et øget behov for at forbedre adgangsforholdene til Thyborøn Havn ved anlæg af en omfartsvej, som letter adgangen til Thyborøn Havn for gods og samtidig reducerer gener fra tung transport gennem de to landsbyer Klinkby og Tørringhuse. Projektet er kendt i Vejdirektoratet og Lemvig Kommune og er for både havnen og Lemvig Kommune vigtigt og prioriteret.

**Pris: 136 – 160 mio. kr.**

### **Flaskehals omkring Herning**

Adgangen til baglandet for Thyborøn Havn er blevet væsentligt forbedret med anlæg af Holstebro motorvejen fra Herning til Holstebro og den tilknyttede omfartsvej ved Holstebro Nord. På strækningen er der dog en flaskehals omkring Herning, hvor store dele af den tunge trafik til og fra Nordvestjylland skal transporteres via rute 18 øst om Herning, hvor motorvejen afbrydes af ca. 7 km. motortrafikvej. Dette er ikke hensigtsmæssigt for trafikafviklingen – og især ikke hensigtsmæssigt i forhold til sikkerheden på rute 18, som er meget væsentlig for godstransporten til og fra Thyborøn og til det midtjysk område. Derfor bør de resterende 7 km. motortrafikvej, som er delvist forberedt for motorvej, udbygges hurtigst muligt til egentlig motorvej, så koblingen til motorvejsnettet fra det nordvestjyske område bliver fuldt udbygget.

**Pris: ca. 420 mio. kr.**

2

# Projekttyper



**Samlet pris:**

Ca. 690 mio. kr.  
(fordelt på 5 projekter)

**3**

### **Større vanddybde**

Vanddybden ind til Thyborøn Havn er i dag 8 meter. Dybden har hidtil været vedligeholdt af staten, men Thyborøn Havn har overtaget ansvaret selv pr. 1. januar 2020. For at følge med udviklingen både på godsområdet, offshore vind og især industrifiskeriet, så er en større vanddybde nødvendigt. Indsejlingen gennem Thyborøn Kanal og ind til Thyborøn havn og ned til Sydhavnen skal i 2020 uddybes til mellem 10,3 og 11,3.

**Pris: 25 mio. kr.**

**4**

### **Etablering af landarealer og ny kaj i Sydhavnen**

I forbindelse med uddybningen af Thyborøn Kanal er det planen at nyttiggøre det sand, der skal fjernes. Derfor planlægges det at flytte en kølevandsrende ind til FMC Rønland, etablere stenkastninger og herefter nyttiggøre uddybningssedimentet i størst mulig omfang. Projektet ønskes gennemført i 2020

**Pris: 15 mio. kr.**

Thyborøn Havn oplever en større og større efterspørgsel efter muligheder for at håndtere og oplagre gods. Da den nyeste kaj på Sydhavnen er en egentlig projektkaj, så vil der på kortere sigt blive behov for etablering af ny kaj ved det seneste udviklede areal i Sydhavnen. Der regnes med 220 meter kaj til 10 meters vanddybde samt etablering af vendebassin m.v.

**Pris: 50-60 mio. kr.**

**5**

### **Etablering af O&M center til Offshore Vind**

Havnen har planlagt et nyt havnebassin med kajanlæg specielt udviklet til O&M aktiviteter til Offshore Vind (Vesterhav Nord og Thor). Anlægget består af nyt havnebassin udelukkende til Offshore Vind med kajer, flydebroer og byggemodnet baglandsareal. Dermed opnås optimale adgangsforhold og arbejdsbetingelser for en effektiv service og vedligeholdelse af offshore vindparker.

**Pris: 20 mio. kr.**

# Projekttyper



**Samlet pris:**

**Ca. 690 mio. kr.**

(fordelt på 5 projekter)



# Projekttype



**Samlet pris:**

Ca. 900 mio. kr.

## OPGRADERING AF RUTE 15 (HERNING-RINGKØBING) TIL 2+1 VEJ

### Projektbeskrivelse

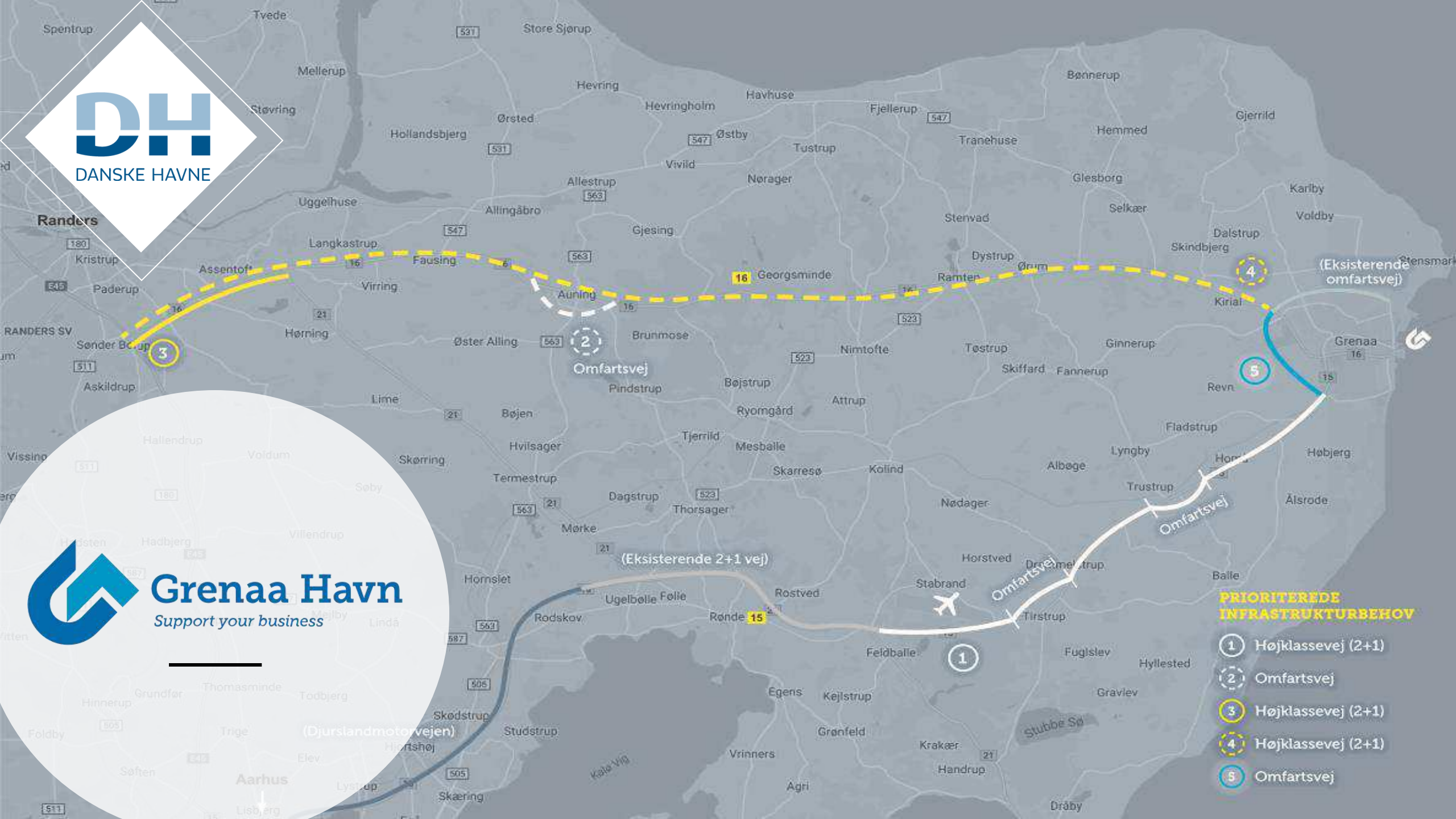
Hvide Sande Havn, Ringkøbing-Skjern Kommune og erhvervslivet støtter en opgradering af Rute 15 til en 2+1-vej. Der gennemføres i øjeblikket en VVM-proces for opgraderingen, der vil øge både fremkommeligheden, mobiliteten, trafiksikkerheden og områdets vækstpotentiale. Og endda med rigtig god samfundsøkonomi til følge. Planprocessen skal følges op med de nødvendige anlægsbevillinger, så opgraderingen kan gennemføres i naturlig forlængelse af planprocessen.

Afløftning af gods- og varer fra landevejstransport til søtransport er den naturlige bæredygtige udvikling af transportsektoren. For Hvide Sande Havn som ny spiller på transporthavsaktiviteter er det af stor betydning at tænke i sammenhængende transportløsninger. Bedre infrastruktur til transporthavnene understøtter denne udvikling. 2+1-veje, er en oplagt løsning på at sikre en sammenhængende infrastruktur. Danske Havne som organisation bakker op om, at transporthavne skal understøttes af landbåren infrastruktur.

Ikke kun Hvide Sande Havn, men i særdeleshed også store industri- og transportaktører som Vestas og Arla, der er massivt til stede i området og langs rute 15, har stort behov for en snarlig løsning. Ikke kun for at sikre sikker, bæredygtig transport, men også for at kunne tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

**Pris: ca. 900 mio. kr.**





**PRIORITEREDE  
INFRASTRUKTURBEHOV**

- 1 Højklassevej (2+1)
- 2 Omfartsvej
- 3 Højklassevej (2+1)
- 4 Højklassevej (2+1)
- 5 Omfartsvej

# Projekttyper



**Samlet pris:**

**Ca. 665 mio. kr.**  
(fordelt på 5 projekter)

Stena Line omlægger per 1. februar 2020 deres rute fra Grenaa/Varberg til Grenaa/Halmstad. Dette gør, at de massivt vil satse på tilgang af 300.000 flere passagerer på færgeren og samtidig satse på at flytte en del af den tunge trafik, der kører over broerne for at komme fra Jylland til Sverige. Her er deres mål at vækste fra de 45.000 lastvognstog som de har i dag, til 80.000 lastvognstog om 3 år, og denne fremgang skal komme fra trafikken som kører over Lillebælt, Storebælt og Øresundsbroen.

Disse spændende tanker betyder selvsagt, at både Grenaa Havn og Stena Line er meget opmærksomme på de udfordringer, der kan blive omkring infrastrukturen på Djursland. Stenas Lines planer er meget spændende, og det er vigtigt at notere sig, at Stenas Line sats på den tunge trafik som i dag kører over broerne, vil betyde en massiv lettelse på E45/E20, og derved også hjælpe de daglige trængselsproblematikker, miljø etc. Generelt understøtter deres planer i den grad også regeringens mål om at flytte gods fra landevejene ud på søen.

**1**

## **Prioritet 1: Fortsat udbygning af rute 15 til 2+1 motortrafikvej**

Rute 15 er senest udvidet til en 2+1 motortrafikvej i 2018. Ruten bør fortsættes til Grenaa inkl. anlæg af ca. 3 km. omfartsvej nord om Tirstrup og ca. 3 km. omfartsvej syd om Trustrup med start af anlæg af 2+1 på den resterende strækning til Aarhus Lufthavn. I den tidligere regerings aftale med Dansk Folkeparti indgik strækningen fra Lufthavnen og til Grenaa kun i form af en screening. Vi foreslår at man går direkte til en forundersøgelse, optagelse i regeringens investeringsplan og herefter et samlet anlægsprojekt, som kan realiseres, inden vi får egentlige trængselsproblemer. Pris: 275 mio. kr.

**2**

## **Prioritet 2: Omfartsvej ved Auning**

Der er gennemført en forundersøgelse i 2015 der viste, at det er samfundsøkonomisk fornuftigt at anlægge denne omfartsvej. Den stigende trafik af både lastbil og personbiler gennem Auning belaster byen og yderligere stigninger i trafikken udløser egentlige trængselsproblemer. Trafikken igennem Auning er især belastet af stigende trafik til Grenaa Havn, men også at en del af trafikken til Djurs Sommerland passerer byen. Vi foreslår den færdige forundersøgelse anvendes som grundlag for en anlægslov og direkte optagelse i regeringens infrastrukturplan. Pris: 10 mio. kr.

**3**

## **Prioritet 3: 2-1 fra Randers (E45) til Grenaa Havn**

Pris: 360 mio. kr.

**4**

## **Prioritet 4: Udbygning af eksisterende omfartsvej ved Grenaa til 2-1**

Pris: 10 mio. kr.

**5**

## **Prioritet 5: Lokal omfartsvej i Grenaa mellem A15 og A16**

Pris: 10 mio. kr.



# NY HAVNEVEJ TIL RANDERS HAVN

Randers Havn har siden år 2000 oplevet markant vækst, og for at sikre de bedst mulige forhold for den fremtidige havnedrift, vedtog byrådet i 2009 at placere en ny havn umiddelbart øst for det eksisterende havneområde. Etableringen af det nye havneområde, er igangsat, og udflytningen af havnevirksomheder vil foregå gradvist gennem de kommende år.

## Havnevejen

- Randers Havn vokser og for at skabe bedst mulig plads til havneaktiviteterne etableres der en ny havn øst for den nuværende havn på sydsiden af fjorden.
- Den eksisterende adgang til den nuværende havn og de nye havnearealer løber gennem det centrale Randers. Hvilket betyder store mængder af tung trafik i Randers midtby.
- Der skal derfor etableres en Havnevejen, der vil sikre en mere direkte opkobling fra Randers Havn til det overordnede vejnet.
- En havnevej vil understøtte yderligere udvikling af Randers Havn og sikre, at der er et konkurrencedygtigt alternativ til lastbiltransport i det kronjyske.
- Fra nord vil der være adgang til havnen fra E45 via de overordnede trafikveje Hammelvej, Grenåvej og Ørneborgvej og fra syd vil der være adgang fra E45 via Ringvej syd, Clausholmvej og videre til havnen via Grenåvej og Ørneborgvej

### Pris

#### Anlægsoverslag:

60 mio. kr. – heraf 15 mio. kr. til anlæg af vejen på havnens areal.

#### Afsatte midler:

På Randers Kommunes budget er der p.t. afsat 13,9 mio. kr. til etablering af Havnevejen.

# Projekttype



**Samlet pris:**

Ca. 45 mio. kr.

# Projekttype



Den eksisterende adgang til den nuværende havn og de nye havnearealer løber gennem det centrale Randers, hvilket nedsætter effektiviteten af godstransporten til og fra havnen. Samtidigt generer de mange lastbiler og modulvogntog den øvrige trafik på vejnettet og borgerne i Randers.

Havnevejen, som er skitseret nedenfor, vil sikre en mere direkte opkobling fra Randers Havn til det overordnede vejnet. Fra nord vil der være således være adgang til havnen fra E45 via de overordnede trafikveje Hammelvej, Grenåvej og Ørneborgvej og fra syd vil der være adgang fra E45 via Ringvej syd, Clausholmvej og videre til havnen via Grenåvej og Ørneborgvej.

For at kunne betjene havnetrafikken – herunder modulvogntog – er det nødvendigt med ombygninger af vejnettet følgende steder:

- Krydset Clausholmvej-Hammelvej skal ombygges, så modulvogntog kan dreje til og fra Hammelvej.
- Sammenfletningen mellem Hammelvej og Grenåvej skal ombygges, så det er muligt at komme fra Hammelvej til Grenåvej og omvendt.
- Ombygning af krydset Grenåvej - Ørneborgvej.
- Udbygning og forlængelse af Ørneborgvej frem til det nye havneområde.

” Randers havn og Randers kommune har flere gange ansøgt om støtte fra staten til finansiering af vejen – senest i 2015.

I 2015 blev de samfundsøkonomiske konsekvenser af, at etablere den nye havnevej opdateret. Resultatet heraf viste, at de samfundsøkonomiske fordele vil være større end omkostningerne ved projektet. På baggrund heraf bad Randers Kommune og Randers Havn i fællesskab om medfinansiering af projektet fra statens side.

Tidligere transportminister Hans Chr. Schmidt svarede tilbage i september 2015 at der ikke umiddelbart er midler til at finansiere den nye havnevej. Det har dog vist sig at staten bevilger støtte til vejprojekter der understøtter havneformål – senest til udbygning af en adgangsvej til Aalborg Havn.

”

**Samlet pris:**

Ca. 45 mio. kr.



# Projekttyper



**Samlet pris:**

Ca. 1.715 mio. kr.  
(fordelt på 7 projekter)

## DEN STORE SAMMENHÆNG

For Aarhus Havns fortsatte succes er tilgængelighed og fair konkurrencevilkår helt afgørende parametre. Aarhus Havn har et presserende behov for at få sikret nem adgang til havnen, og det kan sikres ved byggeriet af Marselistunnelen, som allerede er vedtaget politisk. Men det er nødvendigt at finde en model, der muliggør igangsættelse af byggeriet, fordi det kommunale anlægsloft forhindrer dette. Desuden er en udvidelse af E45 et tilsvarende presserende behov, som på et tidspunkt så ud til at blive opfyldt, men siden er trukket delvist tilbage. På selve havneområdet har vi igangsat udvidelser af havnen med byggeriet af Yderhavnen (100 hektar), etablering af en ny færgeterminal til Molslinjen og opgradering af adgangsveje på havneområdet. Disse udvidelsesprojekter er sammen med en opgradering af containerkraner til verdens største containerskibe afgørende for vores danske import- og eksportvirksomheders konkurrenceevne og vækst. Aarhus Havn planlægger egenfinansierede anlæg for 1 mia. kr. i perioden 2020 - 2022. For at sikre fair konkurrencevilkår foreslås delvis offentlig medfinansiering til kystværn og banebetjening for Yderhavnen, til færgeterminalen, til opgradering af containerkraner samt til bæredygtig energiinfrastruktur.



# Projekttyper



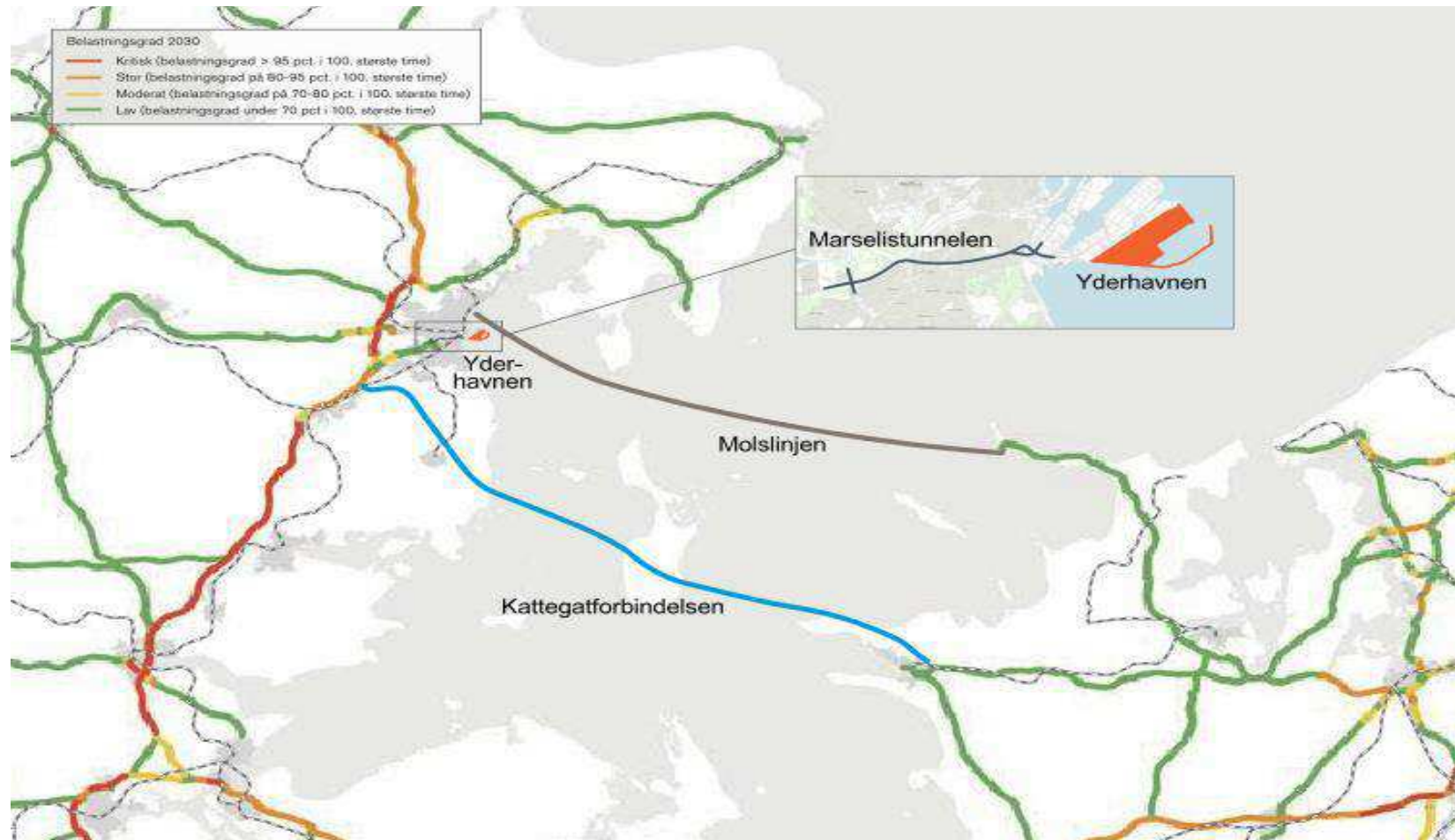
Samlet pris:

Ca. 1.715 mio. kr.  
(fordelt på 7 projekter)

## Bedre adgang til Aarhus Havn

- Statslig model, der giver Aarhus Kommune grundlag for at etablere Marselistunnelen, der forbinder havnen og E45.
- Opgradering af E45

Pris: 275 mio. kr.





# Projekttyper



**Samlet pris:**

**Ca. 1.715 mio. kr.**

(fordelt på 7 projekter)

## Projekter på Aarhus Havn

- **Etablering af banegodsforbindelse:** Aarhus Havn gennemfører p.t. en analyse af perspektiverne ved etablering af en godsbaneforbindelse til den kommende Yderhavn. Analysens foreløbige resultater tyder på, at der vil være forretningsmæssigt potentiale i en sådan godsbaneforbindelse. Det tyder dog også på, at det vil være nødvendigt at investere i nyt håndteringsudstyr og LED-belysning således at CO2-aftrykket reduceres yderligere. Aarhus Havn ønsker derfor afsat en ramme til udarbejdelse af et anlægsoverslag samt tilskud til efterfølgende etablering af en godsbaneforbindelse og bæredygtighedstiltag på 50 mio. kr. Økonomisk omfang vil blive fastlagt, når analysen er gennemført i indeværende år.

**Pris: Anslået 50 mio. kr.**

- **Færgeterminal og adgangsvej på havnen:** Omfatter 4 nye færgelejer, ramper, passagerlandgangsbro, landstrøm, fueltank, administrationsbygning og værksted/lager til Molslinjen samt opmarcharealer med gate etc. Statslig medfinansiering vil sikre lavere omkostninger for Molslinjen, så de stilles mere fair i konkurrencen Øst/Vesttrafikken, jf. Storebæltsforliget.

**Pris: ca. 400 mio. kr.**

- **Yderhavnen – kystværn, moler og uddybning.** Uddybningsmaterialet bygges ind i molen og deponeres i det kommende uddybningsområde. Med uddybningen styrkes konkurrenceevnen i forhold til de store containerskibe.

**Pris: ca. 400 mio. kr.**

- **Opgradering af containerkraner til verdens største containerskibe.** Efter ønsker fra Mærsk/MSK til sikring af fair konkurrencevilkår med havnene i andre EU-lande.

**Pris: ca. 400 mio. kr.**

- **Ramme til energiinfrastruktur på havnen til fremtidens energiformer.**

**Pris: ca. 150 mio. kr.**

- **Etablering af landstrøm til krydstogtskibe.**

**Pris: ca. 40 mio. kr.**



**DH**

DANSKE HAVNE

**Vejle**

**Erhvervshavn**

# Projekttyper



**Samlet pris:**

**Ca. 10 mio. kr.**

(fordelt på 4 projekter)

## Behovsanalyse

Vejle Erhvervshavn har foretaget en kundeundersøgelse af muligheden for vækst baseret på løbende dialog med nuværende og potentielle nye kunder. Undersøgelsen viser, at havnen forventer at opnå en mulig fordobling af gods på jernbane og en mulig stigning i mængden af stål, der ankommer på skib på op til 30% inden for de kommende år.

Vejle Erhvervshavn har en tæt dialog med sine nuværende og potentielle kunder. En kundeundersøgelse gennemført i december 2018 – januar 2019 viste, at nuværende kunder ser havnens mål for videreudvikling samt omladning til/fra jernbane som attraktiv og en styrke for deres fremtidige aktiviteter på havnen.

## Konklusion

Udviklingen af den robuste intermodale havn i Vejle vil bidrage til bæredygtig vækst med fokus på et skift mod CO<sub>2</sub>-begrænset transport. En god indikator er den allerede solide vækst i jernbanegodstransport med en stærk udvikling i de sidste 10 år, der sigter mod at opretholde væksten ved at investere i en forbedring af jernbanekapaciteten. Sammen med forbedringen af jernbane/vejkryds og etableringen af nye svingbaner til/fra Toldbodvej, der muliggør brugen af modulvogntog, bidrager Vejle Erhvervshavn til, at disse transporter kan forbindes til den overordnede infrastruktur på den mest miljøvenlige og sikre måde. Derudover vil den udvidede sejlrende tiltrække flere søbaserede opgaver, f.eks. dem, der har behov for vejlbaseret før- eller eftertransport.

Alle disse forbedringer vil bidrage til en mere effektiv håndtering af større mængder gods i Vejle Havn ved hurtigere og mere sikker adgang samt lette brugen af større transportenheder, både på landsiden (jernbane og modulvogntog) samt på vandsiden (større skibe). Dette vil øge servicekvaliteten for de ydelser, der tilbydes i Vejle Erhvervshavn, hvilket forbedrer Vejle Erhvervshavns markedsposition yderligere.

# Projekttyper



**Samlet pris:**

Ca. 10 mio. kr.  
(fordelt på 4 projekter)

## Baggrund:

Havnens geografiske placering giver nem adgang til motorvej E45 og det danske samt internationale jernbanenet. Jernbaneadgang til havnen har givet flere forretningsmuligheder, hvor der kræves et driftssikkert jernbanenet. Alle hverdage modtager Vejle Erhvervshavn jernbanevogne med DB-Cargo som operatør.

De primære produkter, der håndteres i den multimodale havn i Vejle er:

Type of cargo	IN	OUT
Granite of multiple type/sizes		
Sand and gravel		
Steel coils/plates (for port situated industry and national use)		
Various types of cereals for the local industry		
Various acid and basic products in bulk		
Different types of biomass products		
Wood export for cellulose production		

## Projekter:

Vejle Erhvervshavn har tre konkrete infrastrukturprojekter, der vil fremme multimodal transport.

Det er disse fire projekter, der er tale om:

1. Projekt: Udvidelse af jernbanekapaciteten på sydkajen med 750 meter  
**Pris: 7,5 mio. DKR.**
2. Projekt: Undersøgelse af etablering af nye svingbaner til og fra havnen til modulvogntog  
**Pris: 1,5 mio. DKR.**
3. Projekt: Undersøgelse af muligheden for udvidelse af sejlrenden til Vejle Erhvervshavn  
**Pris: 275.000 DKR.**
4. Projekt: Nedlukning af eksisterende deponi til omdannelse til egentligt havneareal  
**Pris: 500.000 DKR.**

# Projekttyper



Samlet pris:

Ca. 10 mio. kr.

(fordelt på 4 projekter)

## 1. Projekt: Udvidelse af jernbanekapaciteten på sydkajen med 750 meter.

Veje Erhvervshavn er stærk på jernbanegodstransport til/fra havnen. Derfor vil Vejle Erhvervshavn gerne udvide sporkapaciteten med 750 m ekstra spor på sydkajen for at tiltrække og håndtere en forventet stigning i jernbanegodstransport til/fra havnen i de kommende år.

I 2019 blev der ekspederet ca. 4.000 banevogne på Vejle Erhvervshavn. Undersøgelsen vil også omfatte en forbedring af jernbane-/vejkrydsningerne nær havnen. Sådanne forbedringer vil lette adgangen til havnen for gods, reducere potentielle konflikter og forbedre sikkerheden på vejene. Forlængelsen giver plads til flere og større godstog.

**Estimeret budget for VVM undersøgelse: 1.000.000 DKR.**

**Estimeret budget for anlægsudgifter: 7.500.000 DKR.**

## 2. Projekt: Undersøgelse af etableringen af nye svingbaner til og fra havnen til modulvogntog til havnen

Vejle Erhvervshavn er forbundet til den eksisterende vejinfrastruktur (E45 og det danske vejnet), men der er ingen svingbaner til modulvogntog til Vejle Erhvervshavn. "Havneruten" (den vigtigste østlige ringvej), der passerer havnen, skal opgraderes til en firesporet vej senest i 2022, og det giver mulighed for etablering af svingbaner til modulvogntog.

Undersøgelsen vil finde den mest optimale løsning på, hvordan man implementerer nye svingbaner til modulvogntog til havnen i krydset mellem Toldbodvej og Pakhusgade. Målet er at støtte en mere effektiv transport ved at bruge modulvogntog som en del af før- og eftertransporten af gods. Der etableres et lyssignal i krydset, der regulerer både jernbane, tung trafik, regelmæssig motoriseret transport og fodgængere samt cyklister.

**Estimeret budget for undersøgelsen: 1.500.000 DKR**

## 3. Projekt: Undersøgelse af mulighed for udvidelse af sejlrenden til Vejle Erhvervshavn

Sejlrenden til Vejle Erhvervshavn har en bredde på 20 meter på det smalleste sted og en dybde på 7 meter på det dybeste sted, hvilket begrænser størrelsen på de skibe, der kan anløbe havnen. Desuden reducerer sejlrendens begrænsede bredde navigationsikkerheden for større skibe. Projektet vil undersøge, hvordan man optimalt kan udvide sejlrenden for at modtage større skibe. Vejle Erhvervshavn ønsker at udvide sejlrenden til 30 meters bredde.

**Estimeret budget for undersøgelsen: 275.000 DKR.**

## 4. Projekt: Nedlukning af eksisterende deponi til omdannelse til egentligt havneareal

Vejle Erhvervshavn råder over 72.500m<sup>2</sup> i eksisterende deponi, der over de næste 5 år kan tages i brug til havneareal til nye virksomheder, der ønsker at etablere sig på havnearealet.

For at virksomhederne kan etablere sig på havnearealet, kræver det en udbygning af eksisterende infrastruktur: Veje, jernbane og kaj anlæg. Med det nye havneareal kan man flytte støjende og støvende virksomheder længere væk fra byen.

**Estimeret budget for undersøgelse af nedlukningen: 500.000 DKR**

**DH**  
DANSKE HAVNE



**ADP SC**

## Baggrund

Fredericia / Taulov området har i de senere år konstant bevæget sig i en positiv udvikling imod at blive det absolutte transport og logistik knudepunkt i Danmark. Det er den geografiske placering i Danmark, hvor der uden sammenhæng flyttes mest gods dagligt. Taulov er et multimodalt område, hvor samarbejdet mellem havn, kombiterminal, containerterminal og internationale speditører udgør fremtidens transportklynge i Danmark. Etableringen af Taulov Dry Port i samarbejde med PFA-pension vil betyde denne effekt kun forstærkes i årene 2020-2027, hvor yderligere 350.000 m2 moderne bygningsmasse vil stå opført til nationale og internationale kunder. Allerede nu kæmper borgere og kunder med at både tilkørsel og afkørselsramperne ved 60 og 61 er meget pressede, og man må dagligt tage nødsporet i brug i morgen- og eftermiddagstimerne. Det er både forsinkende og udgør en daglig risiko for farlige uheld. Kommunen har allerede taget konsekvensen og proaktivt samarbejdet med staten om at udvide og tilpasse den ligeså pressede afkørsel 59. Anlægsarbejdet ved denne afkørsel står færdigt i 2020.

## Formål

En udvidelse af ramperne ved 60 og 61 har to primære formål:

- 1) øge sikkerheden betragteligt for såvel personbiler som lastbiler
- 2) sikre at det område i Danmark med det største udvidelsespotentiale indenfor transport og logistik har den nødvendige infrastruktur til at håndtere væksten i de kommende år. Kommunen samt Taulov Dry Port A/S investerer i forvejen massivt i området.

## Estimeret investeringsoverslag

Analysen og undersøgelsesmateriale	ca. 0,5 mio. kr.
Anlægsarbejder (estimeret)	ca. 90-110 mio. kr.

## Tidshorisont

- Opstart af vej- og trafikanalyser vil kunne indledes i 2020
- Forventet udførelse af projektet vil kunne påbegyndes i 2021

# Projekttype



**Samlet pris:**

Ca. 100 mio. kr.



# Kolding Havn

---





# Projekttyper



Samlet pris:

Ca. 26 mio. kr.

## EN VEJSHUNT, DER KAN LEDE TRAFIKKEN HURTIGERE VÆK FRA HAVNEN

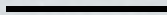
Ved Kolding Havn opleves ofte, at det signalregulerede kryds mellem Fynsvej og Jens Holms Vej belastes af stor køophobning for venstresvingende fra Fynsvej og højresvingende fra Jens Holms Vej. For at aflaste de to svingspor og øge trafikflowet, etableres, for de højresvingende fra Jens Holms Vej en shunt. Shunten er stadig en del af signalreguleringen, men holder kun igen for de bløde krydsende trafikanter, hvorfor det forventes at trafikafviklingen af højresvingssporet øges markant. For de venstresvingende trafikanter fra Fynsvej etableres konfliktfri separatregulering i signalanlægget. Det vil sige, at når de venstresvingende har grønt lys, kan de svinge uden at holde igen for nogen. Samtidig bliver grøntiden for de venstresvingende trafikstyret således den forlænges i de perioder trafikken øges.

**Pris: ca. 26 mio. kr.**





PORT **ESBJERG**

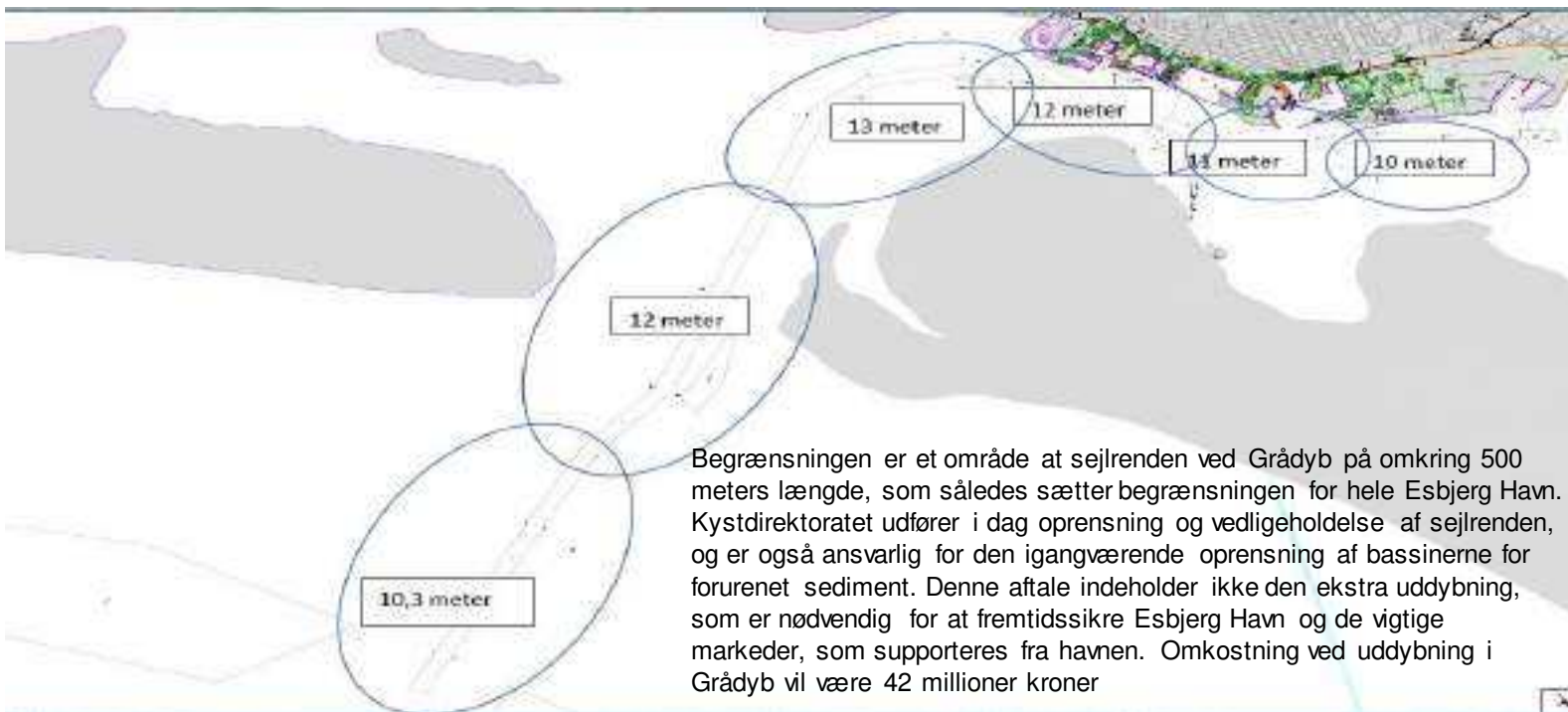


## UDDYBNING AF GRÅDYB

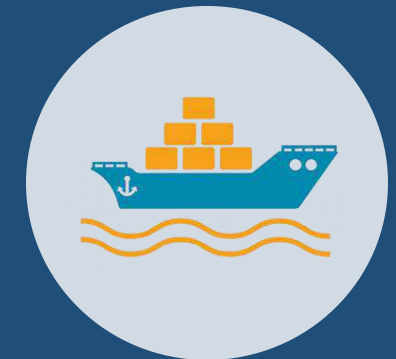
Havneudvidelser på Esbjerg Havn foregår ved genbrug af sand fra vedligeholdelse af dybden i indsejlingen. For at kunne bidrage til den grønne omstilling i Europa og vedblive at være epicenteret for installation af havvindfarme har Esbjerg Havn brug for mere sand og større vanddybde.

Udvidelsen af Esbjerg Havn ønskes igangsat 2021, hvilket giver mulighed for at uddybe og bruge sandet samtidig, for derved at optimere den cirkulære økonomi, som Esbjerg Havn understøtter.

Esbjerg havn havde oprindeligt mindre end 5 meters vanddybde, men i takt med at skibene er blevet større er havnen blevet uddybet til de 10,5 meters, som der i dag er ved mange af kajerne. Begrænsningen ligger dog stadig i indsejlingen ved Grådyb, hvor dybden er 10,3 meter aftagende til 9,8 meter ved kanterne af sejlrenden. Det vil sige, at der både er begrænsning på størrelsen og dybgangen af skibene, som kan anløbe Esbjerg. De største skibe, som kan besejle havnen, er således 225 meter i længde, med en dybgang på omkring 10 meter.



# Projekttype

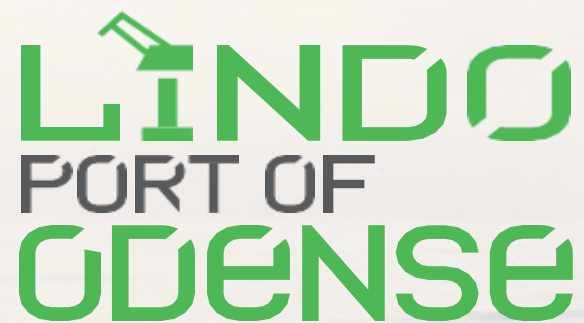


**Samlet pris:**

Ca. 42 mio. kr.

The logo consists of the letters 'DH' in a bold, blue, sans-serif font, enclosed within a white diamond shape.

DANSKE HAVNE

The logo features the word 'LINDO' in a large, green, stylized font with a crane hook integrated into the letter 'I'. Below it, 'PORT OF' is written in a smaller, grey, sans-serif font, and 'ODENSE' is written in a large, green, sans-serif font. A horizontal line is positioned below the text.

LINDO  
PORT OF  
ODENSE



# Projekttyper



## Samlet pris:

Ca. 855 mio. kr.  
(fordelt på 2 projekter)

## UDVIDELSE AF EKSISTERENDE SEJLRENDE

### UDVIDELSE AF VEJNETTET FRA E20 TIL LINDØ PORT OF ODENSE MED TO SPOR I HVER RETNING

#### BAGGRUND

LINDØ port of ODENSEs fremtid tager afsæt i flere danske styrkepositioner – herunder den grønne omstilling og løsningerne på den globale klimaudfordring. Offshore og havvindmøller spiller i den forbindelse en central rolle, og her er udviklingen på området entydig; havvindmøllerne bliver større og større. LINDØ port of ODENSE huser allerede produktionen af verdens største naceller, og vi har med LORC påbegyndt processen med at opføre verdens største testcenter til nacelle-turbiner til fremtidens kæmpe vindmøller. Det kræver løbende udvikling af vores infrastruktur og kapacitet. Vi har bl.a. netop investeret i verdens største havnemobilkran, og vi udvider området omkring havnen. Initiativer, der giver vindindustrien bedre vilkår for at transportere store emner til vindmøller og samtidig bidrager til at positionere Danmark som foregangsland og udbyder af løsninger til omstillingen fra sort til grøn energi.

Hvis LINDØ port of ODENSE og dermed Danmark skal forblive i en førerposition og tage konkurrencen op med internationale erhvervshavne på dette område, kræver det en løbende udvidelse af kapaciteten og en styrkelse af infrastrukturen på og omkring LINDØ port of ODENSE. Det er kvaliteten af disse to parametre, der er afgørende for virksomheders aktive tilvalg af LINDØ port of ODENSE og dermed også, som konsekvens heraf, for en fortsat positiv udvikling af beskæftigelsen i relation til LINDØ port of ODENSE.

LINDØ port of ODENSEs fokus på de enorme potentialer i fremtidens vindmølleindustri betinger naturligt, at den samlede værdikæde fra test, over produktion, opmagasinering og distribution af disse kæmpe elementer hænger sammen og er stærk. En løbende udvidelse og styrkelse af LINDØ port of ODENSEs infrastruktur og kapacitet har ligeledes en positiv betydning for den øvrige godshåndtering og erhvervsaktivitet på havnen.

Derfor er det ambitionen for LINDØ port of ODENSE at styrke infrastrukturen på to helt særlige områder, der begge vil bidrage yderligere til en skærpelse af værdikæden for virksomheder med et behov for at få fragtet og håndteret store emner.

Derfor bør infrastrukturen styrkes på disse to områder:

Udvidelse af eksisterende sejltrede

Udvidelse af vejnettet fra E20 til LINDØ port of ODENSE med to spor i hver retning



# Projekttyper



## Samlet pris:

Ca. 855 mio. kr.  
(fordelt på 2 projekter)

Ved at etablere en 12 m dyb og 150 m bred sejlrende ved indsejlingen fra Kattegat direkte til LINDØ port of ODENSE opnås en række store grønne og økonomiske fordele:

### EN SEJLENDE VIL SIKRE:

- Fortsat afskibning af fundamenter og øvrige komponenter til offshore vindindustri og dermed sikre den fortsatte transformation til vedvarende energi, hvor Danmark i fremtiden bør styrke sin unikke position yderligere. En transformation der ligeledes er afgørende, hvis vi vil bevare og øge antallet af "grønne" arbejdspladser på Fyn og i Danmark
- At flere og større fartøjer kan komme på værft til service og reparation samt forinstallation af røggasrensningsanlæg/scrubbere, der sænker skibenes svovforurening med op mod 80 procent
- En moderne og tidssvarende søvej mellem en af Danmarks største havne og T-ruten i Kattegat til gavn for den fortsatte vækst og jobskabelse på Fyn
- Fortsat vækst i den cirkulære økonomi
- Fortsat modtagelse af næste generation af store offshore vind-installationsfartøjer

### DESUDEN VIL EN SEJLENDE HAVE EN RÆKKE SIKKERHEDS- OG MILJØMÆSSIGE FORDELE:

- Sikrer de sikkerhedsmæssige sejladskrav, der tager hensyn til det omkringliggende marinemiljø
- Sørger for en kortere og mere sikker besejling af LINDØ port of ODENSE, hvor fugle og dyrelivet i Odense Fjord forstyrres mindst muligt
- Fjerner tung erhvervssejlad fra Naturområde 2000 område

### Forventet omkostning:

ca. 295-355 mio. kr.

Sejlrenden vil opfylde sejladssikkerhedsmæssige krav og hensyn til det omkringliggende marine miljø

Den nye sejlrende bliver 11 m dyb og 100 m bred og går fra indsejlingen fra Kattegat direkte til LINDØ port of ODENSE

# Projekttyper



## Samlet pris:

Ca. 855 mio. kr.  
(fordelt på 2 projekter)

## Udvidelse af vejnettet fra E20 til LINDØ port of ODENSE med to spor i hver retning

En udvidelse af vejnettet vil bidrage til øget værdiskabelse for især offshore vind aktører og samtidig styrke forudsætningerne for yderligere vækst i arbejdspladser og beskæftigelse. Som sideeffekt vil en udvidelse af vejnettet øge trafikikkerheden på den særdeles trafikerede strækning.

Det er essentielt af flere årsager at udvide vejnettet fra E20 mod LINDØ port of ODENSE:

### EN UDVIDELSE VIL

- Sikre, at globale aktører indenfor offshore vind på LINDØ port of ODENSE såsom MHI Vestas samt andre store industrivirksomheder i området får indfriet et behov for at sikre leverancer ind i deres fabrikker
- Sikre arbejdskraften til de tusindvis af grønne arbejdspladser på LINDØ port of ODENSE. Derfor er der et udtalt behov for både at sikre og øge fremkommeligheden
- Sikre overflytningen af godstransport fra landevejen til søvejen, som er en helt afgørende naturlig del af den grønne omstilling. Det kræver en smidig til- og afgang til havnen
- Sikre supply chain til såvel vindindustrien som Danmarks største reparationsværft, Fayard

### FORVENTET OMKOSTNING:

Ca. 450-500 mio. kr.



Udvidelsen vil give rute 165 og Østre Ringvej to spor i hver retning



# Køge Havn

SKANDINAVISK TRANSPORT CENTER  
KØGE HAVN · PORT OF KØGE



**REALISE**

Samfundsøkonomisk analyse af en  
**International kombiterminal ved Køge**



Med den fremtidige godstransport på bane via Femern vil kombiterminalen i Høje Taastrup ikke være optimalt placeret. Trafik,- Bygge og Boligstyrelsen har i 2016 noteret, at det er relevant at vurdere, om noget af transittrafikken kan få et stop i Danmark ved at der etableres en terminal med en hubfunktion på Sjælland.

En samfundsøkonomiske analyse fra 2018 af etablering af en international kombiterminal ved Køge viser en intern rente på mellem 12,5 og 24 pct. afhængigt af scenarium.

**Pris: 1.100.000.000 DKK**



Lidmedlem for:

Københavns Speditørforening

Medlemsret til



# Projekttype



**Samlet pris:**

Ca. 1.100 mio. kr.



150 meter kajanlæg

Etape 4, udvidelse med ca. 2

VORDINGBORG  
HAVN

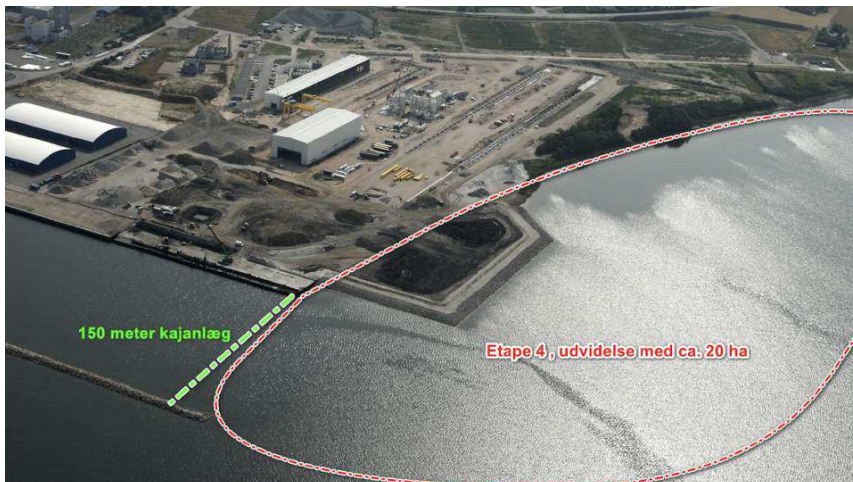


# Projekttype



## HAVNEUDVIDELSE MED FOKUS PÅ GRØN OMSTILLING

- Etape 4 udgør 180.000 m<sup>2</sup> havneareal
- Der udstykkes 10 matrikler
- Der etableres 160 m dybvandskaj
- Forretningsgrundlaget er cirkulær økonomi
- Formålet er at tiltrække nye virksomheder
- Begrundelsen for udvidelsen er pladsmangel
- Projektet er et nyttiggørelsesprojekt der vurderes at ville tage 6 - 8 år
- For havnen vil der være tale om en nul-økonomi
- Projektet er et led i havnens fokus på grøn omstilling
- Anlægspris ca. 80 mio. kr.



**Samlet pris:**

Ca. 80 mio. kr.