

Infrastrukturplan for de danske erhvervshavne 2021



Investering i havne grøn omstilling

Transporten står for 28 % af den samlede udledning af CO₂. For at nå det politiske mål om 70 procents reduktion af Danmarks CO₂-udledning, er det afgørende, at transporten bliver mere klimavenlig. Det gælder både til lands og til vands. Det må nødvendigvis afspejles i den nye grønne mobilitetsplan, som skal forhandles i 2021.

Den grønne mobilitetsplan må adskille sig fra tidligere infrastrukturplaner. Danske Havne kommer derfor med vores bud på, hvordan infrastrukturinvesteringer i erhvervshavnene kan gavne og fremme den grønne omstilling ikke bare indenfor transporten, men i hele samfundet.

Der skal tænkes nyt. Infrastruktur er ikke længere begrænset til vej, jernbaner og cykelstier. Vi er nødt til at få søsiden mere i spil. Både fordi vi skal have gods ud på vandet og fremme bæredygtig transport, der kombinerer transportformer. At flytte gods fra land til vand gavner klimaet på flere måder, og det letter trængslen på vejnettet. Men også fordi vi skal have meget mere energi ind i forsyningsnettet fra havvindmølleparker. Energi, som skal bruges til Power-to-X, som dybest set er nye miljøvenlige drivmidler til transporten. Dvs. til lastbiler, personbiler, fly, færger og alle andre skibe.

Havnene kan blive fremtidens energihubs med massevis af nye grønne arbejdspladser i hele Danmark. Det skal vi investere i.

Derfor præsenterer Danske Havne en infrastrukturplan, der tænker nyt. Blåt møder grønt.

Vi præsenterer projekter, der vil gøre Danmark endnu stærkere inden for den vigtige styrkeposition, som Danmark allerede har på markedet for off-shore vind. Vi præsenterer også projekter, der styrker havnene som lokale danske energihubs. En anbefaling, der også er kommet fra klimapartnerskabet for Det Blå Danmark.

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

Endelig er et sammenhængende vejnet med gode adgangsveje til havnene afgørende for vækst i hele Danmark. Derfor bakker Danske Havne op om en lang række nødvendige vejprojekter, som vil give værdi til Danmark og øge sikkerheden omkring trafikken til og fra havnene, til gavn for havnenes brugere og lokalområdets beboere.

I 2020 udgav Danske Havne sit bud på en Infrastrukturplan indeholdende havnenes projektbeskrivelser. Det skete forud for de politiske forhandlinger om en grøn mobilitetsplan, som skulle have kørt i 2020. Forhandlingerne er siden blevet rykket til første halvår af 2021.

Danske Havne har derfor udarbejdet dette supplerende dokument, hvor der foretages en kategoriopdeling af Infrastrukturplanens projekter, sådan at man i supplement til dokumentet med projektbeskrivelser kan se projekterne i kategorier ud fra havnenes styrkepositioner.

Projektforklaringer



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.



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 havnens rolle som infrastrukturelt knudepunkt.

I det følgende præsenteres de fem styrkepositioner, som projekterne i Danske Havnes Infrastrukturplan understøtter

Projekttype



Styrkeposition inden for off-shore vind

Danmark var det første land i verden til at investere i off-shore vind, og vi er det land i Europa, der, med en markedsandel på 40 pct., besidder den mest komplette forsyningskæde. Off-shore vind er altså en klar dansk styrkeposition, som vi også i fremtiden skal sikre og om muligt styrke. Her er de danske havne helt centrale. Det er nemlig her, udslibningen af mølledele foregår, ligesom mange virksomheder knyttet til industrien, er placeret i og omkring havnene. Det skaber både vækst og jobs i lokalområderne overalt i Danmark. Det er der fremtid i, det er der grønne arbejdspladser i og det er klimanyttigt.

For at bevare den styrkeposition, skal vi turde investere i havnene. Det kræver nemlig både nye faciliteter på havnene – f.eks. kajlægg, lager-arealer og logistik-byggeri – og forøgelse af vanddybden, at bevare styrkepositionen inden for off-shore vind, for mølleelementerne bliver stadig større. Derfor må vi se i øjnene, at investering i infrastruktur *også* er investeringer i uddybning af sejlrender til havne med mange vindmølleaktiviteter, så de store off-shore fartøjer kan komme problemfrit til og fra havnene.

Det nye er, at infrastruktur også omfatter sø. Mere gods skal fra land- til vandtransport. Og endnu vigtigere: Vores off-shore vind og strøm dérfra er forudsætningen for, at vi kan skabe nyt klimavenligt brændstof, den såkaldte power-to-X-teknologi, som skal omstille transporten fra sort til grøn energi, f.eks. via brint og brintbaseret diesel.

Off-shore vind skaber mange arbejdspladser bredt i Danmark. Forventningen er, at der i de kommende år skabes 87.000 arbejdspladser inden for området. For hver ny gigawatt skabes 4.900 arbejdspladser. Det er værd at investere offensivt i.

Vi skal værne om vores førerposition inden for vindenergi. En lang række havne – store som små – forbereder sig i øjeblikket på kommende danske og internationale udbud. Havnene skal kunne tilbyde både produktionsmuligheder, oplagring, samlepladser og udslibning af store elementer. Dette vil typisk ske i nogle af de større havne. Mindre havne har aktiviteter knyttet til drift og vedligehold af vindmølleparker, så der er muligheder for vækst i mange dele af Danmark inden for off-shore vind. Det skal blot prioriteres!

Derfor skal der investeres i infrastrukturen i og omkring havnene, da det er denne infrastruktur, der gør fremtidens off-shore vindeventyr og dermed den grønne omstilling mulig.

De foreslåede investeringsprojekter prioriterer:



















- Uddybning af sejlrender så off-shore fartøjer kan anløbe havnene med stadigt større elementer
- Tilpasning af kajnære områder med nødvendig bæreevne og faciliteter

Et blik på ”Havne – Danmarkskortet” viser, at hele Danmark er med i væksteventyret med forskellige aktiviteter relateret til off-shore vind.





Styrkeposition inden for off-shore vind

Placering	Kategori	Projekt	Pris (Mio. kr.)
Aalborg		Øget kajkapacitet til udskibning af større projektlaster	 Ca. 107,5
		Udvikling af kajnære områder til store produktionsvirksomheder	 Ca. 85
Thyborøn		Etablering af O&M center til off-shore vind	 Ca. 40
Esbjerg		Forstærkning af kaj til installation af havvind	 Ca. 11
		Uddybning af Grådyb	 Ca. 42
		Klargøring af havbund til installationskibe	 Ca. 23
Odense		Etablering af ny off-shore vindterminal	 Ca. 251
		Udvidelse af eksisterende sejltrede	 Ca. 380
Hvide Sande		Etablering til O&M center til off-shore vind	 Ca. 12

Projekttyper



Blåt møder grønt: Styrkeposition som grønne og miljøvenlige havne - Energitilslutning i havne

Klimapartnerskabet for Det Blå Danmark har anbefalet optimal udnyttelse af de blå motorveje og ny energiinfrastruktur til havnene. Begge anbefalinger er helt centrale elementer på rejsen mod en havnesektor, der bidrager optimalt til CO2 reduktionen på 70 pct.

Vejen til et renere klima går gennem bedre energiforsyning til skibe i havn. Mange havne, herunder fiskerihavnene, har for de fleste skibstyper allerede etableret landstrømsanlæg, der gør det muligt for de skibe, der ligger til kaj, at slukke dieselmotorerne. Det mindsker effektivt skibes udledning af partikler i havnen.
















Nogle skibstyper er imidlertid så store, at de eksisterende anlæg ikke kan anvendes. Derfor skal der flere steder investeres i nye landstrømsanlæg, der gør det muligt for bl.a. krydstogtskibe at anvende landstrøm. Men skal prioritere skarpt, hvor investeringerne skal ske. Copenhagen Malmö Port og Aarhus Havn har fået tilsagn om EU støtte til at etablere landstrøm. For at realisere disse projekter er det dog afgørende med økonomisk støtte fra både stat og kommuner, sådan som man gør i flere konkurrerende udlande.

Derfor foreslår Danske Havne at man prioriterer:

- Etablering af landstrømsanlæg
- Etablering af energinet til fremtidige energiformer
- Havneudvidelser med fokus på grøn omstilling
- En analyse af etablering af energiinfrastruktur på havnene



Blåt møder grønt: Styrkeposition som grønne og miljøvenlige havne - Energitilslutning i havne

Placering	Kategori	Projekt	Pris (Mio. kr.)
 Aarhus		Etablering af landstrømsanlæg	 Ca. 8
 København		Etablering af landstrømsanlæg	 Ca. 150
 Vordingborg		Havneudvidelse med fokus på grøn omstilling	 Ca. 80
 Fredericia		Shortsea-satsning i Danmarks logistikcentrum	 Ca. 35
		Analyse af etablering af energiinfrastruktur på havnene anbefalet af klimapartnerskab for Det Blå Danmark	 Fastlægges senere

Projekttype



Styrkeposition som bindeled mellem sø og jernbanetransport - Jernbanegodsprojekter

Jernbaner er en integreret del af infrastrukturen og miljøvenlig godstransport. Jernbanetransporten har klare miljøfordele og havnene oplever pt. øget efterspørgsel, fordi flere virksomheder ønsker at gøre brug af en klimaneutral, multimodal godstransport. Den eksisterende kapacitet til jernbanegods på og omkring havnene er belastet, og skal vi imødekomme den markedsdrevne efterspørgsel, skal vi investere i jernbaneprojekter, der kan fremme gods på netop jernbane og som let lader sig kombinere med andre transportformer, f.eks. ad søvejen.

Hvis kombinationen af flere transportformer, den multimodale transport, skal fremmes yderligere, vil det være hensigtsmæssigt at supplere den strategiske jernbanegodsanalyse med en **national strategi for multimodal godstransport**, så netop også søsiden indgår i den grønne omstilling af transporten.

Det er derfor centralt at prioritere:

- Kombiterminal til Femernforbindelsen
- Udbygning af eksisterende faciliteter i Vejle
- Etablering af terminaler på Aalborg Havn
- Etablering af banegodsforbindelse til Århus havn
- En forundersøgelse af muligheden for dobbeltspor mellem Aalborg og Hirtshals
- Udarbejdelsen af en national strategi for multimodal godstransport



Styrkeposition som bindeled mellem sø og jernbanetransport - Jernbanegodsprojekter

Placering	Kategori	Projekt	Pris (Mio. kr.)
Køge		Etablering af kombiterminal ved Køge	Ca. 1.100
Vejle		Forlængelse af jernbanespor på Sydkajen	Ca. 8,5
Fredericia		Sidespor til Taulov Dryport	Ca. 40
Aalborg		Etablering af jernbaneterminal til håndtering af genanvendelsesmateriale	Ca. 64,5
		Etablering af jernbaneterminal til omlastning til og fra vejtrafik.	Ca. 103,9
		Udvidelse af kaj til øget håndtering af Ro/Ro og kobling til jernbane	Ca. 135,2
Hirtshals		Forundersøgelse af dobbeltsporet Aalborg-Hirtshals og anden Limfjordsforbindelse for jernbane	Ca. 2-4
Århus		Etablering af banegodsforbindelse	Ca. 50
		Strategi for multimodal godstransport anbefalet af klimapartnerskab for landtransport	Fastlægges senere

Projekttyper



Styrkeposition: Infrastrukturelt knudepunkt - Direkte adgangsveje til havne og havneinfrastruktur

Nem og uhindret adgang til og fra havnene er af afgørende betydning, hvis vi skal gøre optimal brug af den danske Infrastruktur og sikre en smidig godstransport. Det gælder adgangsvejene på vandsiden – sejlrender - såvel som adgangsvejene på landsiden.

Havnene er afhængige af en høj grad af mobilitet i samfundet, og på den baggrund prioriterer vi derfor forbedringer af en række vejforbindelser, der forbedrer adgangsforholdene til havnene.

























Forbedringer af vejforbindelserne øger trafiksikkerheden og er ofte til gavn for både havnenes brugere og lokalområdernes beboere. Havne og lokalbefolkning skal gå hånd i hånd, så styrkelser af havnene opleves positivt også for beboerne rundt om og på havnene.

Derfor foreslår Danske Havne, at adgangsvejene til havnene samt vejnettet generelt forbedres ved at prioritere:

- Udvidelser af adgangsvejen via motorvejsramper ved Fredericia
- Adgangsvej via forbindelsesvej i ydre Nordhavn i København
- Udvidelse af sejlrender
- Etablering af landarealer og nye havneområder
- Håndtering af flaskehalsproblematikker
- Udvidelser af diverse vejnet



Styrkeposition: Infrastrukturelt knudepunkt - Direkte adgangsveje til havne og havneinfrastruktur

Placering	Kategori	Projekt	Pris (Mio. kr.)
		Udvidelse af motorvejsramper 60/61	 Foranalyser ca. 0,5  Udførelse ca. 90-110
		Undersøgelse af svingbaner til modulvogn tog	 Ca. 11,5
		En vejshunt, der kan lede trafikken hurtigere væk fra havnen	 Ca. 30
		Uddybning af sejlrenden i den vestlige del af Limfjorden	 Ca. 70
		Forbindelsesvej i Ydre Nordhavn	 Ca. 40
		Forundersøgelser: Udvidelse af sejlrenden gennem Drogden	 Ca. 5-6
		Etablering af vej til nyt havneområde	 Ca. 45
		Havneprojekt på yderhavn: uddybning og mole	 Ca. 400

Projekttype



Styrkeposition: Et mobilt samfund – Vejprojekter der understøtter havnenes vækst

Mobilitet i samfundet er helt fundamentalt for at skabe vækst og velstand i samfundet. Det understøtter beskæftigelsen og er dermed medvirkende til at understøtte det velfærdssystem, vi alle nyder godt af.

Men ikke alle steder i Danmark er så mobile, som vi kunne ønske det. Nogle steder er vejkapaciteten ikke tilstrækkelig til at håndtere de store mængder gods- og persontrafik, og der opstår trængsel til gene for trafikken - og til gene for miljøet.

Der skal således skabes mobilitet i de dele af samfundet, hvor køer og flaskehalse koster på klimakontoen. Derfor støtter Danske Havne op om en række større vejprojekter.

Der er tale om at prioritere adgangsveje, der skaber adgang til havnene i bredere forstand end de føromtalte direkte adgangsveje ved at:

- Opgradere motorvejsstrækninger
- Forbedre vejforbindelse på længere strækninger
- Sikre en statslig model for etablering Marselistunnelen
- Etablere omfartsveje



Styrkeposition: Et mobilt samfund – Vejprojekter der understøtter havnenes vækst

Placering	Kategori	Projekt	Pris (Mio. kr.)
Kalundborg		Opgradering af rute 23 (Skovvejen) til motorvej, Kalundborgmotorvejens etape 3	Ca. 1.400
Thyborøn		Omfartsvej – Klinkby og Tørringhuse	Ca. 136 - 160
		Flaskehals omkring Herning	Ca. 420
Hvide Sande		Opgradering af Rute 15	Ca. 900
Grenaa		2+1 vej fra Tirstrup til Grenaa Havn	Ca. 275
Aarhus		Statslig model, der giver Aarhus Kommune grundlag for at etablere Marselistunnelen	0
Hanstholm		Rute 34 – Forbedret vejforbindelse til Hanstholm Havn	Samlet Ca. 3.700 (17 etaper)