NOVEMBER 2020
HIRTSHALS HAVN

UDVIDELSE AF HIRTSHALS HAVN

ÅBNINGSNOTAT

COWI

ADRESSE COWI A/S
Visionsvej 53
9000 Aalborg

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

NOVEMBER 2020
HIRTSHALS HAVN

UDVIDELSE AF HIRTSHALS HAVN

ÅBNINGSNOTAT

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A206291	2

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
5.1	23. november 2020	Åbningsnotat – udkast til intern brug	POS	CQN	POS

INDHOLD

1	Indledning	7
1.1	Executive summary	7
2	To megatrends i havne- og transportsektoren	9
3	Forandringer i den europæiske transport- og logistiksektor	10
3.1	Hirtshals på TEN-T nettet	10
4	Hirtshals Havn som en del af det europæiske transportlandskab	13
4.1	Hirtshals Havn i et europæisk perspektiv	13
4.2	Behov for transportløsninger over Skagerrak	16
5	Hirtshals Havn – fremtidigt arealbehov	19
5.1	Primære markedsområder	19
5.2	Markedsudviklingen i Hirtshals Havn på lang sigt	20
5.3	Faktorer for stigende arealbehov	23
5.4	Arealbehov i Hirtshals Havn på længere sigt	23
5.5	Udvikling af transport- og logistikcenter på Hirtshals Havn	27
6	Forslag for udvidelse af Hirtshals Havn	29
6.1	Projektbeskrivelse	30
6.2	Undersøgelse af alternativer til havneudvidelsen	32

1 Indledning

Hirtshals Havn ønsker at gennemføre en større udvidelse de kommende år. Hirtshals Havn har stigende international betydning som trafikknudepunkt mellem det nordlige Skandinavien, Nordatlanten og det øvrige Europa.

Denne betydning skyldes især havnens unikke geografiske placering i det nordvestlige Jylland. Hirtshals Havns rolle som trafikknudepunkt er højt prioriteret af Europakommission og indgår derfor i Trans-European Transport Network (TEN-T), fordi havnen kan tilbyde stor transportmæssig regularitet og mere direkte og klima- og miljøvenlige forbindelser til destinationer med stor vækst. Havnen løser dermed transportopgaver, som ligger langt ud over det lokale og regionale behov for havnetrafik.

Med den rolle som havnen har i det internationale transportnetværk, er det åbenbart at havnens nuværende fysiske rammer på længere sigt vil være en barriere for at Hirtshals Havn fortsat kan varetage sin rolle som vigtigt internationalt trafikknudepunkt.

Dette notat har til formål at redegøre for baggrunden for projektet, herunder projektets nødvendighed, den samfundsmæssige betydning nationalt og internationalt samt havnens rolle som knudepunkt for godstransport. Desuden redegør notatet for det projektforslag, som Hirtshals Havn ønsker at gennemføre, herunder også at projektet vil få konsekvenser for en meget lille del af Natura2000 området N1 Skagens Gren og Skagerrak. Notatet har dermed også til formål at redegøre for, hvorfor projektet skal berøre Natura2000 området.

1.1 Executive summary

Hirtshals Havn har fået en markant placering på det europæiske transportmarked. Rutenettet for især godstransportruter er udviklet i betydelig grad i løbet af relativt få år. Denne udbygning har en selvforstærkende effekt: Jo større rutenetværk, jo mere interessant er det for rederier og transportører at etablere endnu flere ruter. Med en placering i det europæiske TEN-T net styrkes denne udvikling yderligere.

Hirtshals Havn udfylder en mere og mere central rolle i det internationale transportsystem. Færgegods viser sig at være en transportform i vækst og netop Hirtshals Havn er den danske færgegodshavne med markant størst vækst i godsmængderne.

- Godsmængderne, som håndteres via Hirtshals Havn, har gennemgået en markant vækst på i alt ca. 50 % de seneste 10 år. Væksten har ligget langt højere end for danske havne generelt. Væksten har været båret af havnens styrkede position som færgehavn, efter tidligere udvidelser og forbedret indsejling til havnen samt en generelt stigende efterspørgsel efter transport til Norge.

- Væksten må forventes at fortsætte de kommende år. Norge er et attraktivt marked med stor økonomisk aktivitet, hvilket betyder stor efterspørgsel efter varetransport. Desuden vil kravene til rettidig og klimamæssig bæredygtig transport via Skagerrak, styrke Hirtshals Havns position som transportknudepunkt. Selv hvis vækstraterne på godsmængder via havnen i Hirtshals bliver mere beskedne end den hidtidige tendens, vil udviklingen stille store krav til havnen fremover.

- Havnens styrkede position som logistikcenter betyder også nye krav til havnens indretning og arealer. Der er en generel tendens til, at transportvirksomheder, lager- og logistikvirksomheder og store grossistvirksomheder efterspørger arealer på havnen på en anden måde end tidligere. Øgede krav til logistik og smidig godshåndtering samt til fleksibilitet i arealbehovet, stiller nye krav til havnens arealer.

- Dern ses ingen alternative muligheder for at imødekomme fremtidige arealbehov med de nuværende tilgængelige arealer i Hirtshals Havn, dels fordi de tilgængelige arealer er for små og dels fordi det ikke er muligt at sikre direkte adgang til kajer og havnebassin.

De krav, som havnen vil blive mødt af, er først og fremmest:

- Forbedret indsejling til havnen for færgerne, for i endnu højere grad at kunne sikre regularitet for færgerne.

- Større kapacitet i færgelejer og færgeterminaler samt moderne og funktionelle havnebassiner, som kan håndtere fremtidens større skibe med øget dybgang.

Udvikling af nye, havnenære arealer i et moderne transport- og logistikcenter, som kan udlejes til kunder og brugere af havnen. Det forventes, at flere store transport- og logistikvirksomheder eller produktionsvirksomheder vil ønske at lokalisere på havnen inden for en kortere årrække, som det ses i andre store logistikcentre i Danmark.

2 To megatrends i havne- og transportsektoren

Udviklingen af transportsektoren, herunder ikke mindst varetransporten, gennemgår i disse år en markant udvikling. Især afslutningen på den kolde krig fra 1990'erne har betydet en åbning af verdensmarkedet for både produktion, handel og transport.

En mere åben verdensøkonomi, digital kommunikation og effektiv transport har betydet, at produktion af varer i stigende grad sker langt fra afsætningsstedet. Dermed spiller varetransport og transportbranchen en stadig stigende rolle i den globale økonomi. Vækst i transport af råvarer, fødevarer, forbrugsvarer mv. er i vid udstrækning baseret på forbrugsudviklingen og dermed efterspørgslen efter varer – både råvarer til videre forarbejdning og færdigvarer til forbrug.

Skibsfarten – og dermed også havnesektoren spiller en afgørende rolle den globale varetransport. Varetransport over lange afstande vil ofte være baseret på skibstransport, som den mest økonomiske og mest bæredygtige transportform. Den udvikling stiller stigende krav til søfarten og infrastrukturen, i form af havne.

Der sker i disse år en markant udvikling både den danske og internationale infrastruktur på havneområdet. Udviklingen er drevet af især to overordnede megatrends:

- Den fortsatte udvikling i globalisering, bl.a. som en effekt af en løbende effektivisering af transportsektoren. Faldende priser på varetransport betyder, at det i stigende omfang kan betale sig at transportere forskellige godstyper over lange afstande. Den effektive transportindustri kan dermed medvirke til at understøtte "den internationale arbejdsdeling" (globaliseringen), med den konsekvens, at flere råvarer, industriprodukter og forbrugsvarer transporteres over lange afstande. Væksten i global varetransport betyder at godstransporten i stigende grad er blevet organiseret i faste rutenet og benytter færre men større havne

- Samtidig er der også de seneste år kommet stigende fokus på miljø og bæredygtighed i transporten. Søtransport kan bidrage til at løse trængslen på de danske veje, ligesom søtransport bidrager til at reducere miljøbelastningen sammenlignet med andre transportformer. Især på lange transportstrækninger vil søtransport have betydelige fordele på klimabelastningen, samtidig med at man reducerer belastningen af nærmiljøer med f.eks. NO_X og partikler fra lastbiler.

Disse to megatrends stiller nye krav til havnene, både til deres kapacitet og til deres effektivitet.

3 Forandringer i den europæiske transport- og logistiksektor

De overordnede megatrends inden for transport- og logistiksektoren har betydet et øget europæisk fokus på at skabe effektive transportveje i EU.

I EU-sammenhæng er denne indsats organiseret gennem det transeuropæiske transportnet (TEN-T). TEN-T indsatsen vedrører implementering og udvikling af et europæisk netværk af jernbanelinjer, veje, indre vandveje, søfartsruter, havne, lufthavne og jernbaneterminaler. Det endelige mål for TEN-T er at lukke huller i transportnetværket, fjerne flaskehalse og tekniske barrierer samt i sidste ende også at styrke den sociale, økonomiske og geografiske samhørighed i EU.

I praksis virker TEN-T ved at udpege centrale transportruter, korridorer og netværk, som dermed tildeles en særlig rolle i det europæiske transportnetværk. Ved at indgå i TEN-T netværket, får de udpegede strækninger og transportknudepunkter (f.eks. havne og jernbaneterminaler) en særlig mulighed for at tiltrække kunder i transportindustrien og dermed styrke sit kundegrundlag. Samtidig er der en klar tendens til, at erhvervsområder med effektive internationale transport- og logistikforbindelser også et en vigtig faktor for virksomhedernes lokalisering. På den måde er det ofte attraktivt for byer og regioner at være placeret på TEN-T nettet, fordi det bidrager til vækst.

Samtidig med de muligheder, som de stærke transport- og logistikforbindelser giver, så vil kravene til at udvikle den nødvendige infrastruktur stige. Ved at være en del af TEN-T netværket så har man også en forpligtelse til at udfylde sin rolle i netværket, f.eks. ved at investere i udbygning af den nødvendige infrastruktur og sikre, at det samlede transportnetværk bevarer sin effektivitet, samtidig med at transportmængderne stiger.

3.1 Hirtshals på TEN-T nettet

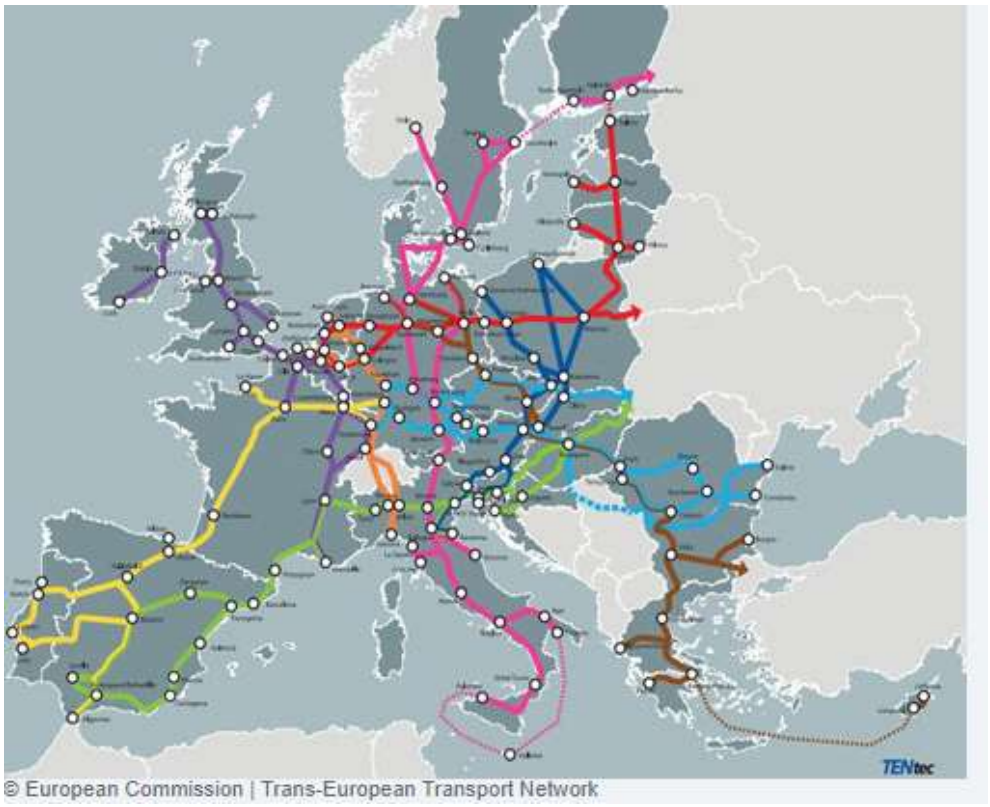
Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) består af hovednettet, en række hovednetkorridorer og det samlede TEN-T net. Hirtshals er i dag en del af TEN-T Core Network og bliver nu også en del af ScanMed Korridoren.

De ni hovednetkorridorer (Core Net Corridors) i TEN-T nettet er særligt prioriterede forbindelser, som går på tværs af det europæiske kontinent og forbinder vigtige økonomiske centre i Europa og skaber forbindelse til økonomier, som ligger op til EU, eksempelvis mod øst og syd.

Korridorerne er ikke blot en fastlagt rute, men et netværk af transportmuligheder som forbinder vigtige europæiske økonomiske centre ved hjælp af vejtransport, bane og søtransport. Korridorerne udbygges derfor jævnligt med nye forbindelseslinjer, for at sikre bedre fremkommelighed og for at imødekomme behov for transport og logistik i nye geografiske områder omkring korridorerne.

Skandinavien indgår i dag i den såkaldte ScanMed korridorer, som forbinder Norge, Sverige og Danmark med Middelhavsregionen og med de øvrige korridorer i Centraleuropa.

Figur 1: Korridorer i TEN-T netværket.



Kilde: EU-kommissionen.

Hirtshals indgår på det såkaldte hovednettet (TEN-T Core Network) med både motorveje og tog til Hirtshals og i kraft af selve havnen og dens færgeruter til især Norge.

Hidtil er forbindelsen til Norge og Sverige gået via Taulov, Storebælt, Øresundsforbindelsen og op igennem Sverige. I Norge har forbindelsen hidtil udelukkende haft fokus på Oslo regionen, men en lang række aktører (b.la. Nordisk Transportpolitisk Netværk og Nordsøkommissionen) har gennem mange år peget på nødvendigheden af at inkludere ruten op gennem Jylland i denne korridor, bl.a. for at sikre en mere effektiv forbindelse til det sydlige og vestlige Norge.

EU Kommissionen har nu indstillet at ScanMed korridoren nu udvides, så strækningerne via Hirtshals og Frederikshavn og mod Norge optages i korridoren efter 2020.

Når strækningen op igennem Jylland til Hirtshals snart indgår i selve ScanMed korridoren, så vil store transportselskaber automatisk få øget interesse for denne forbindelse og der vil opstå et vist pres på bl.a. Hirtshals Havn med at udvikle sin kapacitet, så det svarer til behovet i den europæiske udvikling. Samtidig vil man også få adgang til af søge støtte til investeringer i særlig

infrastruktur, kapaciteter mv., som løbende er på dagsordenen. Det gælder især omstilling til bæredygtige transportformer, nye energiløsninger, transportløsninger som reducerer vejtransporten mv.

4 Hirtshals Havn som en del af det europæiske transportlandskab

Med Hirtshals Havns placering på ScanMed korridoren vil havnen i stigende grad få betydning for den internationale varetransport i Europa.

I praksis ser man det allerede den udvikling i dag. Hirtshals Havn er Danmarks sjette største erhvervshavn, målt på omsætning[1] og en af de danske havne med absolut størst vækst i godsomsætningen – udelukkende baseret på international godsomsætning. Havnen har de senere år udviklet sig markant og det absolut vigtigste forretningsområde er færgetrafik til især Norge, Nordatlanten og flere andre nordeuropæiske destinationer. Transport og logistik udgør i dag ca. 70 % af havnens omsætning.

Den aktuelle udvikling viser, at havnen allerede nu er en vigtig aktør på den nord-syd rettede transportkorridor, idet man oplevere en markant stigning i godsmængderne. Udviklingen skabes af det faktum, at flere og flere transportører kan se fordele ved at sejle deres gods direkte til destinationer i det sydlige og vestlige Norge, frem for at køre godset op gennem Sverige og via Oslo.

4.1 Hirtshals Havn i et europæisk perspektiv

Indførelsen af hurtigfærger i 2008 og Smyril Lines og Fjord Lines åbning af færgeruter til flere norske destinationer og Island og Færøerne, har styrket Hirtshals Havn sin position som europæisk trafikknudepunkt.

I de senere år er disse ruter blevet suppleret med deciderede ro/ro ruter til Zeebrügge, Göteborg og Skt. Petersborg. Med ruten til Zeebrügge har man desuden forbindelse til flere engelske og irske havne. Havnens maritime forbindelser har således oplevet en markant vækst inden for en relativ kort periode og udviklingen i forbindelser har et stærkt momentum, fordi der er klare synergieffekter mellem færgeforbindelserne.

En del af det europæiske TEN-T net

Hirtshals Havn er på grund af sin centrale placering blevet udpeget som en af de såkaldte 'comprehensive ports' i det europæiske TEN-T net, på grund af forbindelserne til Oslo. Den nuværende "Scandinavian – Mediterranean korridor" i TEN-T netværket bliver nu udvidet, så den inkluderer forbindelsen over Skagerrak via Hirtshals og Hirtshals Havn vil blive anerkendt som en væsentlig del af det europæiske transportsystem. Dette er en klar understregning af havnens betydning for forbindelsen mellem Norden og det øvrige Europa.

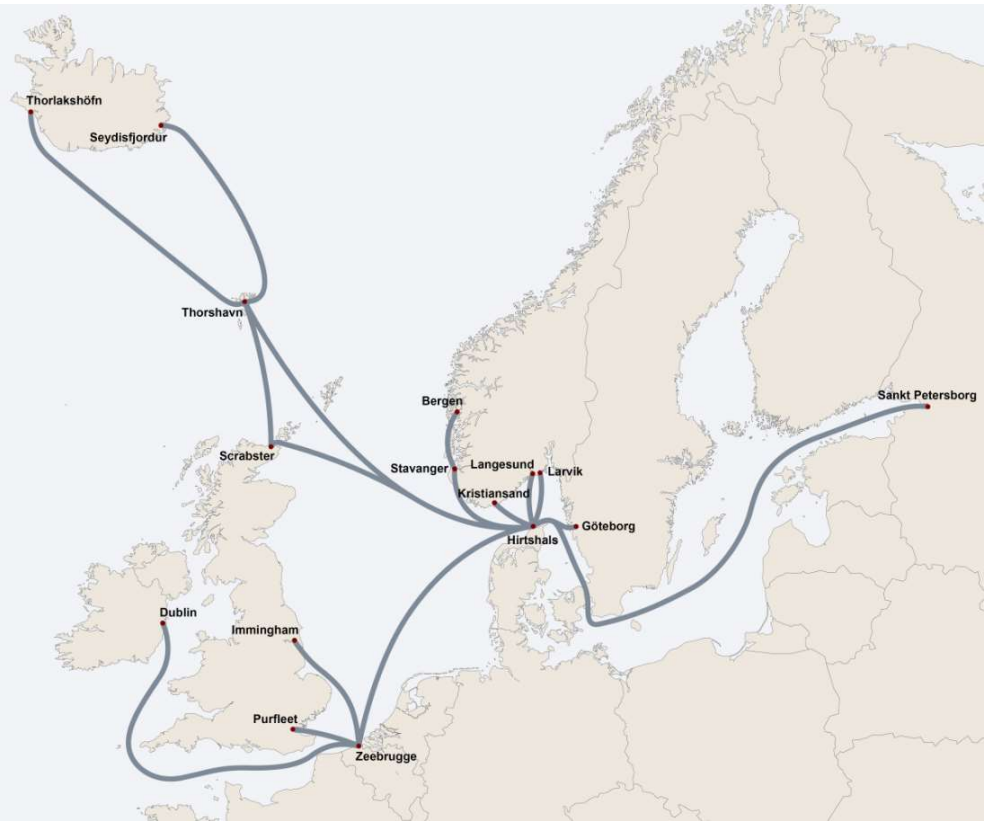
Som figur 2 viser, er der gennem de senere år sket en markant udbygning af rutenettet fra Hirtshals Havn. Der arbejdes løbende for at udbygge rutenettet. Blandt de destinationer, som Havnen arbejder på, er bl.a. følgende:

- Turku, Finland
- Moss, Norge

[1] Danske Havne, Benchmark 2019

- Swinoujscie, Polen
- London-området, Storbritannien
- Skotland, Storbritannien
- Trondheim, Norge
- Benelux-landene.

Figur 2: Rutenet på Hirtshals Havn



Kilde: Hirtshals Havn

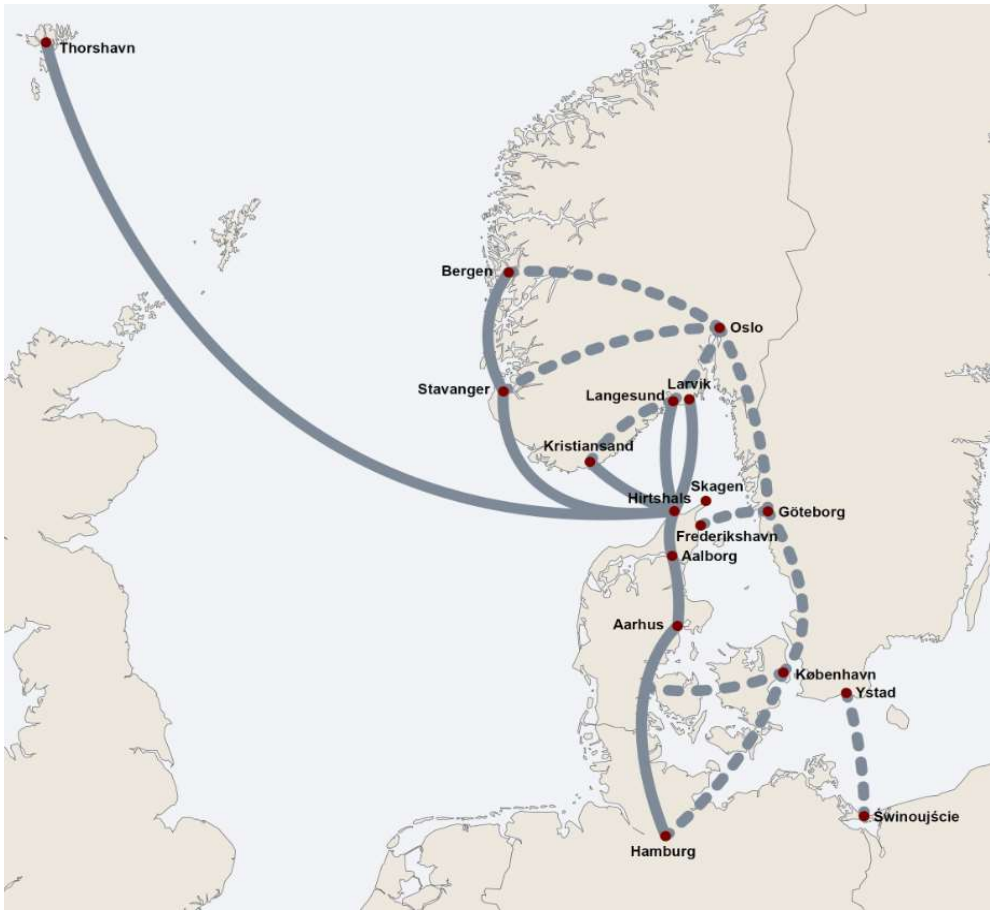
Siden 2015 har Hirtshals desuden styrket sit potentiale som logistikknudepunkt med åbning af en kombiterminal ved havnen. Med kombiterminalen har godstransporten på det europæiske jernbanenet potentiale til at blive koblet direkte til søtransporten med et omfattende fragtrutenet. Når terminalen kommer i fuld drift, vil Hirtshals være et intermodalt logistikcenter, hvor det er muligt at skifte mellem de tre forskellige transportformer; jernbane, søtransport og vejtransport.

Hirtshals Havn har med sin placering nordvestligst i Jylland en klar orientering mod Norge og mod Nordatlanten. I forhold til færgeforbindelser til især det sydligste og vestlige Norge, har Hirtshals en meget stærk position som logistikcenter, som oftest vil være et attraktivt alternativ til andre ruter.

Figur 3 viser, at Hirtshals har en central geografisk position i Nordeuropa og udgør et vigtigt alternativ til de øvrige nord-sydgående ruter mellem det nordlige Skandinavien og resten af Europa, dels ved at undgå flere stærkt trafikbelastede

transportkorridorer via færger eller lastbil omkring Øresund, Göteborg og Oslo og på tværs af Hardangervidda og dels at skabe en mere direkte forbindelse til Kristiansand, Stavanger og Bergen og andre vestnorske byer.

Figur 3: Hirtshals Havn i Nordeuropæisk sammenhæng. Stiplede ruteforløb markerer konkurrerende ruter til Hirtshals.



Stor regularitet og fremkommelighed via Hirtshals Havn

Den norske topografi med mange bjerge og fjorde, gør lastbiltrafik usikker og langsommelig. I modsætning hertil, er trafikken via Hirtshals begunstiget af motorveje og jernbaner op gennem Jylland med relativ stor kapacitet og fremkommelighed og ikke mindst færgetrafikken vil derfor i langt de fleste tilfælde betyde bedre regularitet for transport til Norge.

Sammen med et stadig øget fokus på bæredygtighed i trafikken, vil den færgebaserede godstrafik står stærkt og formentlig opleve vækst de kommende år. Den position er kun blev et styrket af, at Hirtshals med motorvejsforbindelse næsten helt ind til byen og havnen og ny kombiterminal for lastbiltrailere og jernbanetrafik, som på sigt vil betyde effektiv godsbanetransport til og fra havnen.

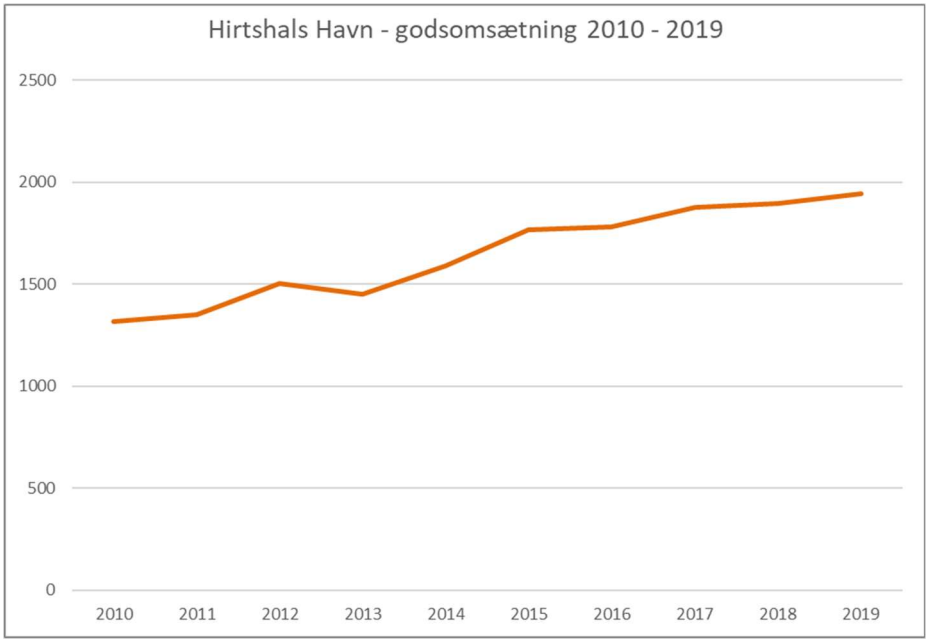
4.2 Behov for transportløsninger over Skagerrak

50% vækst over 10 år

Hirtshals Havn er en havn i vækst og den færgegodshavn i Danmark med klart størst fremgang de seneste 10 år.

Ser man på den samlede udvikling i godsmængder i Hirtshals Havn opgjort på tons, så har man i den 10-årige periode fra 2010 til og med 2019 oplevet en samlet vækst på ca. 50 %, fra 1.315.000 mio. tons til 1.945.000 tons. I Hirtshals er fragten koncentreret på færgegods, det vil sige lastbiler og løstrailere, som sejler med færgerne til især Kristiansand, Stavanger og Bergen.

Figur 4: Hirtshals Havn - godsomsætning 2010 - 2019



Kilde: Danmarks Statistik

Væksten i Hirtshals er langt større end for havne generelt

I den samme periode er de samlede godsmængder i danske havne kun steget med ca. 8 %, eller under 1 % årligt. Hirtshals Havn har derfor oplevet en særdeles markant vækst – langt over gennemsnittet for danske havne.

Sammenligner man Hirtshals havn med andre både nordjyske og danske havne, kan man se at Hirtshals Havn dog langt fra er den største danske havn[2]. Aarhus, København, Fredericia og Aalborg er meget store havne, især på grund af en stor omsætning på mange godstyper, bl.a. containergods og løsgods (bulkgods), især sand og grus, korn og foderstoffer, olie og kemikalier mv.

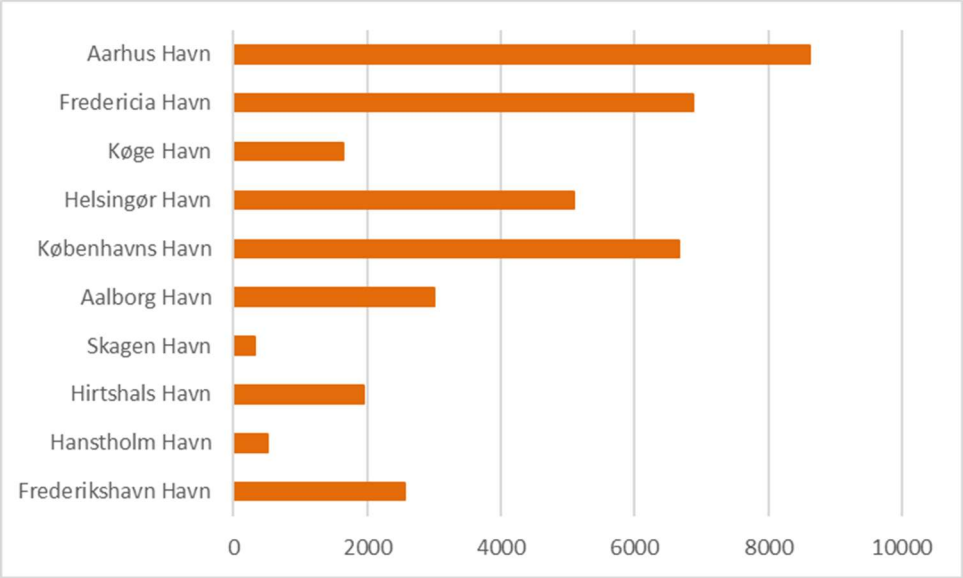
Specialiseret færgehavn

Hirtshals Havn er specialiseret inden for færgegods, dvs. lastbiler og løstrailere og denne godstype udgør næsten 93% af alt godset i Hirtshals. Også i Frederikshavn og Helsingør er færgegodset dominerende med en andel på hhv. 83%

[2] De valgte havne er dels de største danske godshavne, de største færgehavne og nordjyske havne. Hanstholm Havn indgår ikke, da den stort ingen godsomsætning har, bortset fra forsøgsvindmøller til vindmølletestcenteret i Østerild.

og i Helsingør hele 99% af de samlede godsmængder. Færgegods er således ofte den dominerende godsart i havnebyer, som samtidig er landegrænse.

Figur 5: Godsomsætning i udvalgte danske havne. 2019.

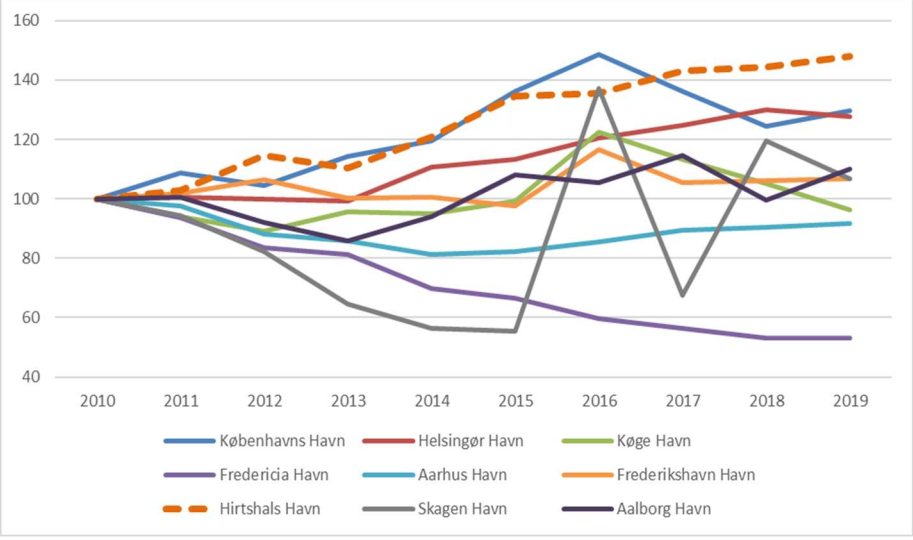


Kilde: Danmarks Statistik

Ser man på den procentvise udvikling i godsmængderne, så har Hirtshals Havn gennemgået en bemærkelsesværdig udvikling i godsomsætningen, også sammenlignet med andre havne.

I de øvrige havne er godsudviklingen enten jævn eller præget af nedgang på særlige markeder. F.eks. har at Aarhus Havn mistet en godsfærgerute fra Kalundborg og Fredericia oplever nedgang i godsomsætningen på olieprodukter. Færgehavnene Helsingør og Frederikshavn oplever til gengæld fremgang.

Figur 6: Godsomsætning i udvalgte danske havne. 2010 - 2019. Indekstal, 2010=100.



Kilde: Danmarks Statistik

Hirtshals Havn oplever altså en udvikling i godsmængder, som ligger langt over øvrige relevante havnes udvikling. Netop havnens ideelle geografiske placering, sammenholdt med nærheden til et norsk marked med stor økonomisk vækst, skaber stor efterspørgsel efter havnens transport- og logistikløsninger.

Alternative ruter ville betyde mere lastbilkørsel

Godsmængderne fra Hirtshals til Norge ville i teorien også kunne håndteres via andre ruter, f.eks. via havnene i Frederikshavn eller Helsingør, men især for gods som skal til Syd- og Vestnorge, vil alternative ruter betyde længere transport med lastbil og dermed øgede CO_2 emissioner og øget trafikbelastning på centrale vejstrækninger.

Hirtshals Havn løser altså en vigtig samfundsopgave, ved at tilbyde direkte og miljøvenlige transportløsninger til nabolande, som i stigende grad efterspørger varer og gods fra det øvrige Europa.

5 Hirtshals Havn – fremtidigt arealbehov

Med Hirtshals Havns fremtidige position i TEN-T netværket vil behovet for arealer og kajkapacitet stige.

Havnen har tidligere gennemgået flere store udbygningsprojekter, som har understøttet omdannelsen fra fiskerihavn til en moderne international færge- og logistikhavn. Særligt siden 2000 har væksten været betydelig med etablering af flere færgeruter, nye færgelejer, landanlæg for færger samt byggerier for virksomheder.

Udvidelser har betydet øget omsætning

Erfaringer fra tidligere udvidelser viser en klar sammenhæng mellem udvidelse af havnen og forbedrede besejlingsforhold, og markant stigning i godsomsætning og øget færgedrift. Efter forbedring af indsejlingen i 2003, har de færgerederier, som besejler havnen, indsat større færger og nye rederier har åbnet ruter på havnen. Godsomsætningen i havne er dermed steget markant. I praksis betyder det, at havnen i dag har nået sin kapacitetsgrænse som færgehavn. Havnen besejles i dag af de største fartøjer, som kan besejle havnen og færgekapaciteten udnyttes fuldt ud af passagerer, privatbiler og lastbiler/løstrailere. Kun Covid-19 krisen har midlertidigt sat væksten på pause, da persontrafikken mellem landene i 2020 er blevet bremset af rejserestriktioner.

5.1 Primære markedsområder

Hirtshals Havn har to primære markedsområder:

- Færgetrafik og Ro/ro-trafik baseret på færgefarten, samt de logistik- og serviceydelser, der er forbundet med Ro/ro-trafikken
- Erhvervsarealer til havnerelaterede erhverv, herunder en betydelig fiskeindustri.

5.1.1 Færgetrafik og ro/ro transport

Ro/ro dominerer fragtmarkedet

Ro/ro-trafik, det vil sige lastbiler og løstrailere, der køres ombord på ro/ro-fragtskibe og færger er den dominerende godstrafik i Hirtshals Havn. Ro/ro- trafikken er primært baseret på færger, som medtager både passagerer, personbiler, lastbiler og løstrailere.

Ro/ro trafikken er vokset markant de senere år. I perioden 1992 til 2019 er:

- antallet af overførte fragtenheder (lastbiler og løstrailere) steget fra 44.000 til 141.000 enheder. Det er en samlet vækst på 220,5 % over en periode på 27 år, målt på enheder.
- skibstrafikken over havnen vokset, således at der i 2020 er 40 – 50 faste ruteanløb (færger og fragtskibe) ugentligt, og dette antal vil i 2021 i henhold til rederiernes planer vokse til 50 – 60 faste ugentlige anløb. Rederiet

Fjord Line planlægger at indsætter den cargobærende katamaran "Fjord FSTR" med en kapacitet på 30 enheder i 2021.

5.2 Markedsudviklingen i Hirtshals Havn på lang sigt

Hirtshals Havn har en særlig position som internationalt trafikknudepunkt, som betyder at havnen må forvente øget trafik og godsomsætning og øget efterspørgsel efter havnenære erhvervsarealer.

Havnesektoren gennemgår en konsolidering i disse år, og store og vigtige havne som er logistikknudepunkter, har fremgang i aktiviteterne, hvorimod mindre havne, uden for de store transportkorridorer, taber omsætning eller lukker. Hirtshals Havn har tiltrukket flere og flere færgeforbindelser de senere år og løser dermed i stigende grad en opgave som forbindelsesled mellem især Norge og det øvrige europæiske kontinent.

Global vækst i godstransport

Efterspørgslen efter havnekapacitet de kommende år er drevet af flere faktorer. For det første er godstransport afhængig af den generelle økonomiske udvikling. Transport af varer er baseret på økonomisk udvikling og deraf følgende efterspørgsel efter råvarer til videre forarbejdning og færdigvarer til forbrug.

For det andet betyder den løbende effektivisering af transportsektoren, at transport bliver billigere. Faldende transportomkostninger betyder, at det kan betale sig at transportere gods over længere afstande. Den effektive transportindustri kan dermed medvirke til at understøtte "den internationale arbejdsdeling", blandt andet med den konsekvens, at flere og flere både råvarer, industriprodukter og forbrugsvarer transporteres over lange afstande.

Den udvikling har man set i Hirtshals på flere fronter:

Norge er et højvækstmarked med stort transportbehov

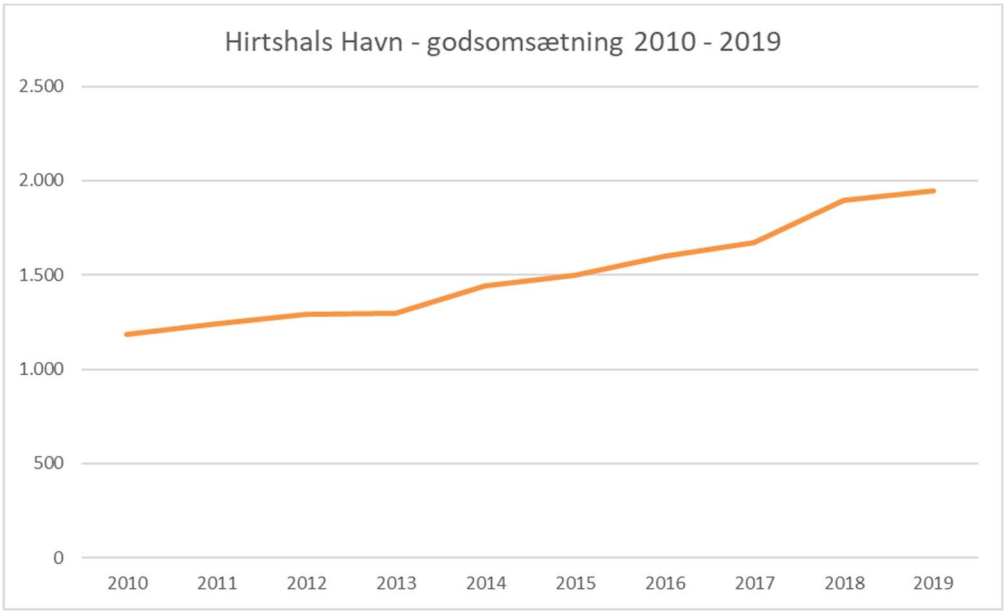
- Hirtshals Havn er et vigtigt logistikknudepunkt for transport til Island, Færøerne og især vækstmarkedet Norge.
- Norsk industri er koncentreret omkring olie og gas og dens følgeindustrier samt ferske fiskeprodukter, især laks. Landet importerer til gengæld mange industriprodukter, forbrugsprodukter og fødevarer og er stærkt afhængig af vareimport, hvor Hirtshals Havn er én af de vigtigste adgangsveje.
- Samtidig med den stigende varehandel på tværs af grænser, er der også stigende fokus på bæredygtighed inden for transport.
- Godsmængderne via Hirtshals Havn er steget markant de senere år, hvilket kan aflæses af flere færgeafgange og ruter og ved at rederierne anskaffe sig større færger, for både at øge kapaciteten og konkurrencedygtigheden.

Mere end 60% vækst over 10 år

Ser man på den samlede udvikling i godsmængder i Hirtshals Havn opgjort på tons, så har man i den 10-årige periode fra 2010 til og med 2019 oplevet en

samlet vækst på 50 %, fra 1.315.000 mio. tons til 1.946.000 tons. I Hirtshals er fragten koncentreret på færgegods, det vil sige lastbiler og løstrailere.

Figur 7: Hirtshals Havn - godsomsætning 2010 - 2019



Kilde: Danmarks Statistik

Væksten i Hirtshals er langt større end for havne generelt

I danske havne under ét er godsmængderne steget med knap 1 % årligt. Hirtshals Havn har derfor oplevet en særdeles markant vækst – langt over gennemsnittet for danske havne.

Hirtshals Havn forventer også en fremgang i godsomsætning de kommende år, hvilket vil betyde pres på havnens kapacitet. Hvis man forstiller sig, at de seneste 10 års vækst i godstrafikken, fortsætter på lang sigt, så vil det sætte et voldsomt pres på havnens kapacitet.

Hvis den årlige udvikling på ca. 5% fortsætter de kommende år, vil man i 2030 se en tredobling af godsmængden siden 2010 til ca. 3,7 mio. tons gods og hele 6,6 mio. tons i 2040. En mere afdæmpet vækstrate på lang sigt forekommer dog mere realistisk.

Det norske Transportøkonomisk Institutt, TØI, har i 2017 udarbejdet en fremskrivning af godstransport frem til 2050[3]. Analysen baserer sig blandt andet på den forventede økonomiske udvikling, befolkningsudvikling, infrastruktur mv.

Som et højtindustrialiseret skandinavisk land er det oplagt at drage paralleller mellem den forventede udvikling i Norge og Hirtshals Havn, da netop Norge er et betydende transportmarked for Hirtshals. Når man ser bort fra olie- og gasprodukter, så er det rimeligt at antage at udviklingen i den internationale godstransport med skib vil lægge relativt tæt på den danske udvikling.

[3] Framskrivinger for godstransport i Norge 2016-2050. Transportøkonomisk Institutt. Marts 2017. Der udarbejdes ikke tilsvarende danske fremskrivninger.

Norge forventer således en vækst i de internationale godsmængder på skib på 68 %, frem til 2050. Det svarer til en årlig vækst på 2%.

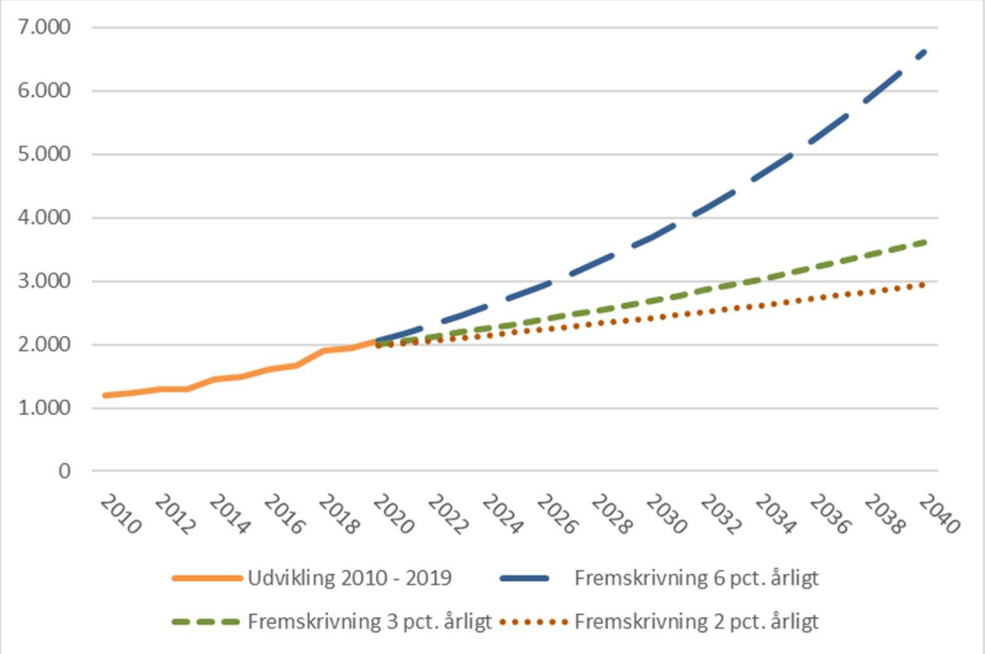
Fremtidig vækstrate på 2–3 pct. på årsbasis

Hvis man lægger den norske fremskrivninger af godsmængder til grund for udviklingen i Hirtshals, så kan man forvente en godsomsætning på ca. 2,4 mio. tons i 2030 og ca. 3 mio. tons i 2040. Forventningen er, at væksten i Hirtshals vil ligge højere end 2% årligt på lang sigt, pga. Hirtshals' placering i TEN-T core network og ScanMed korridoren og sin attraktive lokalitet for den norske trafik.

I figuren nedenfor er beskrevet tre scenarier for godsomsætning i Hirtshals Havn på 20 års sigt. 6 % årlig vækst er en fortsættelse af de seneste 10 års udvikling, men vurderes at være urealistisk på lang sigt. En vækstrate på 2% svarer til de generelle forventninger for norskbaseret godsomsætning, medens 3% repræsenterer forventningen for Hirtshals Havn, grundet positionen mellem det norske marked og det øvrige Europa, bl.a. ved fortsat at udbygge sit ro/ro rutenet.

Der vil altså under alle omstændigheder være tale om en ganske markant vækst på lang sigt. Og da udbygningen af infrastruktur tager mange år, så er der behov for, at havnen påbegynder at planlægge en udvidelse inden for kort tid.

Figur 8: Hirtshals Havn – scenarier for godsomsætning 2010 – 2040. 1000 tons.



Kilde: Danmarks Statistik og fremskrivning (egne data)

5.3 Faktorer for stigende arealbehov

Hirtshals Havn forventes at udvikle sig markant de kommende år. Forventningerne baserer sig på følgende faktorer:

TEN-T status skabe vækst

Effekten af at være en del af TEN-T core network og TEN-T's ScanMed korridor vil betyde øget trafik via Skagerrak og via Hirtshals Havn. Dette vil medføre øget pres efter kapacitet på de eksisterende færgeruter fra Hirtshals og det vil betyde efterspørgsel efter nye ruter fra Havnen.

Geografisk placering giver en unik position

Hirtshals Havn har en stærk position inden for forarbejdning af fisk og der tilføres store mængder fisk ude fra til forarbejdning i Hirtshals. For fersk fisk er kort transporttid en kritisk faktor for kvaliteten og Hirtshals har en meget attraktiv beliggenhed for tilførsel af råvarer fra Norge, idet de mange færgeafgange giver stor sikkerhed for at friske fisk når rettidigt frem. Den forarbejdningsindustri, som findes i Hirtshals, har derfor en solid position, som fortsat udbygges.

Hirtshals Havn er attraktiv for lokalisering

Havnen har vist sig at være en stærk lokaliseringsfaktor for erhvervsvirksomheder, primært produktionsvirksomheder, grossistvirksomheder og lager og servicevirksomheder, som er forbundne med enten godstransporten til og fra Norge eller med servicering skibe mv. Det er attraktivt at lokalisere sig på havnens arealer af flere grunde:

Logistik er en stor omkostningsfaktor og ved at lokalisere sig nær færge, vej og bane, forenkles logistikken og omkostningerne reduceres. Når virksomhederne kan lokalisere sig direkte på havnearealerne, så reduceres logistikomkostningerne, fordi virksomheden sparer om omladning af godset og kan flytte traileren direkte fra færgen og til logistikcenteret, uden at komme ud på offentlig vej.

Desuden tilbyder havnen vigtige synergimuligheder: Fisketerminalen, med bl.a. fiskeauktion, fiskerikontrol mv. samt en række servicevirksomheder for industrien er placeret på havnen og gør det naturligt for virksomhederne at lokalisere sig på havnens arealer.

Endelig kan man konstatere, at virksomhederne efterspørger arealer på en anden måde end tidligere: Virksomhederne har behov for adgang til udvidelsesmuligheder, for at sikre sig muligheder for vækst. Det vil sige at havnen hele tiden skal kunne tilbyde frie arealer, som sikrer virksomhederne udvikling.

5.4 Arealbehov i Hirtshals Havn på længere sigt

Det stigende behov for havnearealer, større havnebassiner og øget kajkapacitet kommer fra følgende faktorer:

1 Efterspørgsel efter nye erhvervsarealer med øget fleksibilitet og udvidelsesmuligheder

2 Logistik og øget trafik, herunder flere opmarcharealer til lastbiler og trailere

3 Flere færgeruter og flere færgelejer

4 Servicearealer og interne veje mv. på havnen.

Markant øgede arealbehov de kommende år

Med de gennemførte udvidelser af havnen, herunder forbedret indsejling, større færger og bedre regularitet for færgefarten, er godsomsætningen steget markant i Hirtshals Havn. De stigende godsmængder som kommer via Hirtshals er beviset på, at godsomsætningen søger mod den øgede transportkapacitet og ønsker at benytte de internationale transportkorridorer.

Nye godsruter må forventes at være lavfrekvente ruter, dvs. med relativt få ugentlige afgange. Det vil øge behovet for opmarcharealer til løstrailere, fordi transportfirmaerne løbende vil placere trailere på havnens areal som venter på næste adgang.

Desuden er der ikke balance mellem de omfanget af gods, som skal mod nord og forhold til de mængder der skal mod syd. Der kommer derfor et øget antal løstrailere fra især Norge, som vil skulle placeres på havnens arealer, før transportfirmaerne kan hente dem.

De stigende godsmængder vil medføre behov for arealer, som understøtter transportvirksomhederne. Transportmængder forventes at tiltrække logistikvirksomheder, fordi de kan drage fordel af nærheden til færgetrafikken med et stort rutenet til destinationer med en stærk økonomiske udvikling.

Logistiksektoren har gennem flere år været præget af stigende koncentration, hvor drivkraften har været nærheden til store transportsystemer. Denne effekt forstærkes, når lokaliteten også er grænseområde. Eksempler på dette er Padborg, Taulov/Fredericia, Køge og i international sammenhæng har Zeebrügge været igennem den samme udvikling, på grund af sin stærke færgeforbindelse og status som grænseby. Den udvikling vil Hirtshals gennemgå de kommende år, hvilket vil betyde behov for at forberede en udvidelse af havnen.

Kravene til udviklingen i Hirtshals Havn vil ikke kun være bestemt af godsmængderne, som vil passere havnen. Godstransport gennemgår i disse år en række udviklingstendenser, som stiller nye krav til havnenes funktion, herunder også Hirtshals Havn:

Logistikomkostninger er en nøglefaktor

- Virksomhederne har fokus på logistikomkostninger og havnene får en større og større rolle som logistikcenter for både transportvirksomheder og grossistvirksomheder og detail- og nethandel.

- Flere virksomheder vil ønske at leje lagerkapacitet på havnen, for på den måde at have et såkaldt "fremskudt lager", dvs. et varelager, som med meget kort varsel kan sættes på færgen, en lastbil eller et tog. Ved at have lager direkte på havnen, vil man spare omladning og tid. Udviklingen ses eksempelvis allerede i Fredericia/Taulov hos havneselskabet ADP og i Aalborg Havn.

- Bl.a. Coronakrisen har vist, at grossistvirksomheder og dagligvarekæder er sårbare, når man nedbringer sine lagre meget og gør sig afhængige af lange forsyningskæder. Det vil forsat ofte være ufleksibelt og relativt dyrt

at have lagerkapacitet på virksomhedens egen adresse, men et lager på lejebasis på havnens arealer og nær flere transportmidler, vil i mange tilfælde være det mest effektive.

- Bæredygtighed i transportsektoren får større og større betydning – over hele verden og ikke mindst i både Danmark og Norge. Hirtshals Havn har en optimal placering og rutenet for at distribuere varer direkte til flere destinationer på en bæredygtig måde, idet færgefragt er mere energi- og klimavenligt end lange lastbilruter.

- Brugerne (havnens kunder/lejere) vil stille krav om mere fleksibilitet, f.eks. muligheden for at op- og nedskalere arealbehov, når markedet ændrer sig

- Rettidighed for levering af varer og gods er et nøgleparameter for transportører af gods, dvs. at kravene til at havnen kan sikre stabile forhold for færgefarten har stigende betydning. Samtidig vil rederierne fortsætte med at sætte større og større skibe i drift, for at kunne imødekomme stigende efterspørgsel. Havnen skal derfor også kunne håndtere større skibe.

Behov for åbne arealer til godshåndtering og terminalfunktion

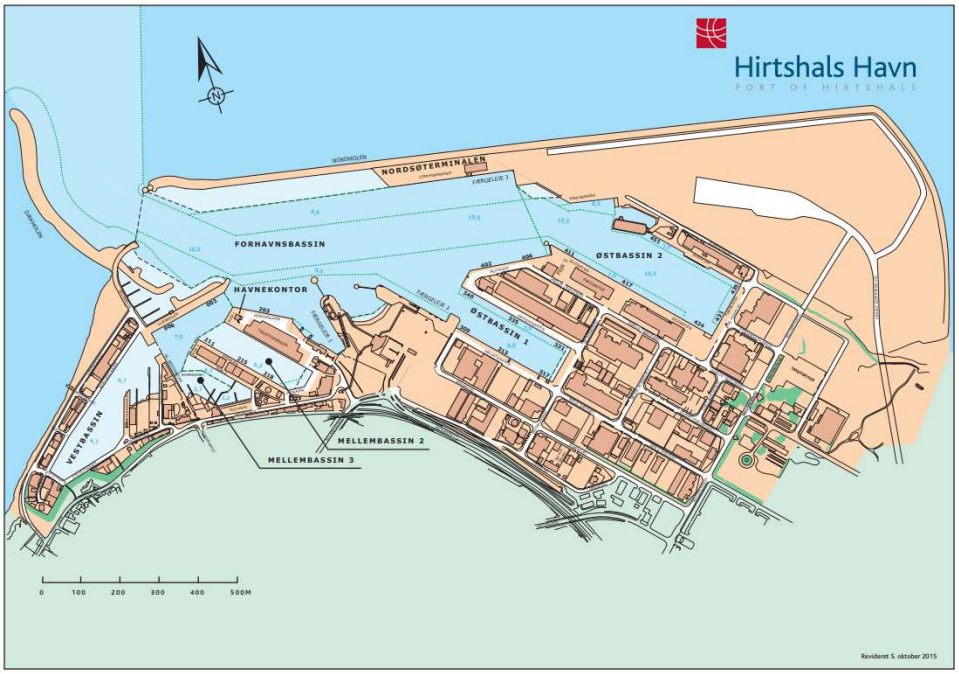
Virksomhedernes ønske til fleksibilitet stiller krav til en anden indretning af havnearealerne. De overordnede tendenser er, at havnene i højere grad får funktion som et transportcenter med en mere åben indretning, med større friarealer, som kan lejes af virksomheder på korttidsbasis, når de modtager store godsmængder, til projektlast mv.

Desuden betyder større skibe og større lastbiler, at der er behov for bedre besejlingsforhold, øgede vanddybder og større arealer til håndtering af gods, trailere mv.

I praksis betyder det, at kajnære arealer i stigende omfang er et åbent godshåndteringsområde og et terminalområde, hvor godset modtages og en del af godset distribueres direkte videre til virksomheder andre steder på havneområdet, men en stor del af godset har også behov for kunne opbevares midlertidigt på havnearealerne, inden det transporteres videre.

Den ældre del af Hirtshals Havn er i dag indrettet med en inddeling i mange, mindre arealer, en tæt intern vejstruktur og få åbne arealer til oplag og godshåndtering og ikke mindst udvidelsesmuligheder. Den indretning lever ikke op til kravene i en moderne havn og giver ikke tilstrækkeligt plads til at nye logistikcentre kan lokalisere sig på havnens arealer.

Figur 5: Illustration af den nuværende indretning af Hirtshals Havn



Kilde: Hirtshals Havn

I mere moderne havne indretter man sig oftere med mere åbne, kajnære arealer og lagerbygninger, haller, produktion mv., som er trukket tilbage fra kanten.

De åbne arealer giver mulighed for at fungere som transportcenter, hvor man kan modtage store godsmængder på kort tid, at have midlertidige godsoplag, håndtere projektlast, udføre serviceopgaver mv. De åbne arealer udlejes så til en midlertidig pladsleje.

Figur 9: Illustration af moderne havn

Kilde: Rønne Havn. Udvidelse, fase 1.

Havne som logistikcenter

I udvidelsesplanerne for andre danske havne, ser men et lignende mønster, med en kombination af faste udlejningsaftaler og disponible arealer til projektformål og korttidsudlejning. Det gælder bl.a. Frederikshavn Havn, Hanstholm Havn, Odense/Lindø og Kalundborg Havn.

I Fredericia/Taulov er havneselskabet ADP sammen med pensionskassen PFA ved at udvikle et nyt, stort erhvervsområde inde i land, hvor transport- og logistikfirmaer kan leje sig ind i moderne lagerbygninger og på store arealer. Ligesom det gælder for Hirtshals Havn, kan ADP i Fredericia/Taulov tilbyde adgang til intermodal transport, dvs. både søtransport, bane og motorvej.

5.5 Udvikling af transport- og logistikcenter på Hirtshals Havn

De øgede godsmængder, som håndteres i Hirtshals Havn og den fortsatte udbygning af havnens rutenet på ro/ro området vil betyde, at der inden for en kortere årrække vil være behov for at udvikle nye arealer til trailere og lastbiler i forbindelse med ro/ro færgeruterne. Desuden forventes efterspørgsel efter arealer til et egentligt transport- og logistikcenter på havnen.

Forventning om større lager-, grossist eller kædeoperatør

Den type aktører, som kan forventes at lokalisere på Hirtshals Havn inden for de kommende år kan forventes at være store transportvirksomheder, store og grossistvirksomheder eller butikskæder med egen distribution, hvor lokalisering direkte på havnearealer vil være en fordel og vil kunne spare væsentlige logistikomkostninger. Den udvikling man ser i andre transportknudepunkter er store distributionscentre for transportkoncerner, dagligvarekæder og producenter. Eksempler på den type virksomhed er bl.a. disse:

DSV logistikcenter Horsens

Transportkoncernen DSV har netop besluttet at opføre et stort centralt logistikcenter ved Horsens. Firmaet har netop købt 500.000 m² grund af Horsens Kommune og vil opføre kontorbygninger og terminalbygninger på hhv. 18.000 m² og 50.000 m² og desuden kan der opføres logistikfaciliteter på mellem 200.000 og 269.000 m². Logistikcenteret skal sikre effektiv logistik mellem Norden og det øvrige Europa.

Kilde: https://www.dk.dsv.com/om-dsv/Presse/News/2020/07/dsv-opfoerer-europas-stoerste-logistikcenter-ved-horsens

FSG Foods, Taulov

Den svenske fødevarekoncern FSG Foods samler alle sine danske aktiviteter i nyopført domicil med tørvarelager, køle- og frostlager samt kontor i Taulov Dry Port ved Fredericia. Byggeriet er på i alt 10.000 m² lager og logistikbygninger plus tilhørende arealer til lastbiler mv. Byggeriet finansieres af PFA og ADP, som står for udviklingen af Taulov Dry Port. Der er indgået en 10-årig lejeaftale med Taulov Dry Port.

Byggeriet er en del af et samlet erhvervsareal i Taulov Dry Port på p.t. i alt 700.000 m².

Kilde: https://www.adp-as.dk/om-adp/nyheder-og-presse/foedevarekoncernen-fsg-foods-samler-sine-aktiviteter-i-taulov-dry-port/

Bestseller Logistikcenter Nord

Tøjkoncernen Bestseller etablerede i 2009 første etape af koncernens europæiske logistikcenter, som forsyner Bestsellers butikker i hele Europa. Bestseller købte en grund på i alt 500.000 m² ved Haderslev og byggede 50.000 m² i første etape, men har udvidet flere gange siden.

Kilde: https://dk.ramboll.com/projects/rdk/bestseller

6 Forslag for udvidelse af Hirtshals Havn

Udbygningen af Hirtshals Havn skal løse både et langsigtet arealbehov og et behov for bedre besejlingsforhold i havnen. Grundlaget for udbygningen, er havnens ansvar for at kunne løse rationelle og bæredygtige transport- og logistikopgaver for et stort dansk og nordeuropæisk opland, som led i havnens rolle som en Core Port i det trans-europæiske transportnetværk TEN-T.

Projektforslag for fremtidig udvidelse af havnen

Hirtshals Havn har fået udarbejdet skitseforslag til udvidelse af havnen, som skal imødekomme kravene til havnen på lang sigt. Projektforslaget er udarbejdet med baggrund i havnens behov for forbedret indsejling og fremtidige arealbehov. Det forslag, som er udarbejdet, omfatter en ny ydermole og en ny indsejling, som skal give bedre forhold for de skibe, som besejler havnen.

Forbedrede besejlingsforhold vil utvivlsomt styrke havnens position som transport-hub, men vil også øge arealefterspørgslen. En større indsejling og forbedrede besejlingsforhold vil betyde øget besejling med høj frekvens. Med øget besejling og med større skibe følger et behov for mere kajkapacitet, dvs. kajlængder, vanddybder og besejlingsforhold, som svarer til fremtidige behov.

På lang sigt vil de nye arealer på havnen kunne udgøre i alt ca. 775.000 m². I etape 1 forventer havnen at udvikle ca. nyt 180.000 m² areal, hvoraf ca. 45% vil være til erhverv og ca. 55% vil være til øget færgetrafik, dvs. opmarcharealer og logistikområde i forbindelse med havnens ro/ro aktiviteter.

Erfaringen fra havnens nuværende arealanvendelse er, at ca. 30% af havnens samlede arealer går til interne veje, kajarealer servicearealer mv. Denne fordelingsnøgle er også anvendt for de kommende arealer.

Samlet kan det fremtidige arealbehov opgøres således:

Tabel 1: Fremtidigt arealbehov. Hirtshals Havn

	M² eksisterende havn	M² Etape 1 2026	M² Etape 2 2040
Erhvervsarealer	570.000 m²	56.000 m²	310.000 m²
Færger, opmarcharealer mv.	200.000 m²	70.000 m²	110.000 m²
Veje og kajarealer mv.	330.000 m²	54.000 m²	175.000 m²
Areal/etaper	**1.100.000 m²**	**180.000 m²**	**595.000 m²**

Erhvervsarealer:

Det forventes at både nuværende og fremtidige virksomheder på havnen vil efterspørge større erhvervsarealer med udvidelsesmuligheder i fremtiden.

Det forventes, at der inden 2026 etableres et stort logistikcenter på op til 30.000 m² havnens arealer. I etape 2 forventes etableret endnu et logistikcenter på minimum 100.000 m². Logistikcentrene vil være ejet og drevet af eksterne operatører, f.eks. grossistvirksomheder eller logistikvirksomheder.

Færger og opmarcharealer:

Behovet for arealer til færger vil øges de kommende år. Fremtidige færgeruter vil være lavfrekvente, dvs. med få ugentlige afgange. Dermed vil behovet for opmarcharealer være stort. Desuden er der ikke balance mellem udgående og indgående godsmængder. Derfor er der et relativt stort behov for arealer til parkering af returtrailere på havnen.

Veje og kajarealer:

Der afsættes erfaringsmæssigt ca. 30% af havnens samlede arealer til interne veje, kajarealer servicearealer mv.

Udviklingen af arealerne vil ske i takt med efterspørgslen. Det er havnens klare forventning, at der inden for en kortere årrække vil komme efterspørgsel efter arealer til logistikløsninger, enten til transport- og logistikvirksomheder eller til større produktionsvirksomheder. Udviklingen i en række andre danske transportknudepunkter viser, at en central og attraktiv beliggenhed vil tiltrække flere aktører. Den fortsatte udvikling af havnens rutenet for fragtgods ventes at forstærke udviklingen i efterspørgslen efter havnenære arealer.

6.1 Projektbeskrivelse

Udvidelsen af havnen påtænkes at blive udført i etaper. Etape 1 forventes på nuværende tidspunkt at omfatte disse elementer:

- Etablering af en ny indsejling med bassin i forhavnen med 12,5 m vanddybde og et svajebassin i forhavnsbassinet, der har kapacitet til at kunne håndtere den største skibstørrelse, der forventes at anløbe havnen på lang sigt. Der lægges særlig vægt på at havnen kan sikre skibene anløb i hårdere vejr end det i dag, dvs. sikrer sikkerhedsmæssig forsvarlig manøvrering med større tonnage i hårdt vejr.

- Anlæggelse af nye dækkende værker i form af stenkastninger, der på lang sigt kan danne rammen om et fremtidigt havneareal på i alt ca. 775.000 m². Arealerne vil gradvist blive taget i brug under ved opfyldning under senere etaper.

- Under etape 1 vil havnen påbegynde opfyldning af havnearealer, så der etableres ca. 180.000 m² nyt areal til brug for opmarcharealer til færger og til udlejning til erhvervsformål.

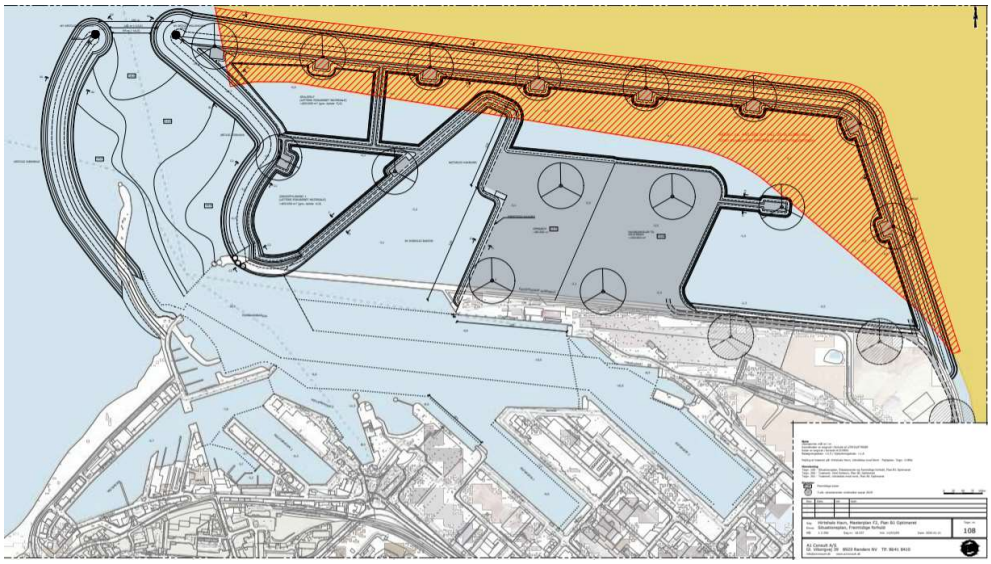
- Der gennemføres uddybning af et nyt nordligt havnebassin med 9,0 m vanddybde, hvor der i en efterfølgende etape vil blive etableret kajanlæg.

- Der etableres interne veje på havnearealerne.

- Det forventes, at der opstilles vindmøller, der kan sikre produktion af elektricitet, som en vedvarende energikilde

Figuren nedenfor viser den påtænkte Etape 1-udvidelse af Hirtshals Havn.

Figur 10 Bemærk at rammerne for det nye havneareal går inde over et mindre område af Natura 2000-område N1 Skagens Gren og Skagerrak (skraveret område). Området udgør 44,5 ha.



Kilde: Hirtshals Havn

Etablering af etape 1

Etape 1 forventes at være gennemført over perioden 2020–2026, idet perioden vil omfatte planlægning, forarbejder, myndighedsbehandling, godkendelser og anlægsarbejder. Selve anlægsarbejderne forventes at forløbe i perioden 2024-2026.

Etablering af et nyt ydre forhavnsbassin omfatter en forlængelse af de eksisterende ydermoler og etablering af et nyt forhavnsbassin. Formålet med de nye ydermoler og nyt yderhavnsbassin er at forbedre indsejlingen til havnen og styrke havnens regularitet, dvs. sikre at skibe kan anløb Hirtshals Havn – også i hårdt vejr. Forbassinet vil desuden give mulighed for at etablere et svajeareal med det nødvendige manøvrerum for de største skibe, dvs. med en diameter på 400 m.

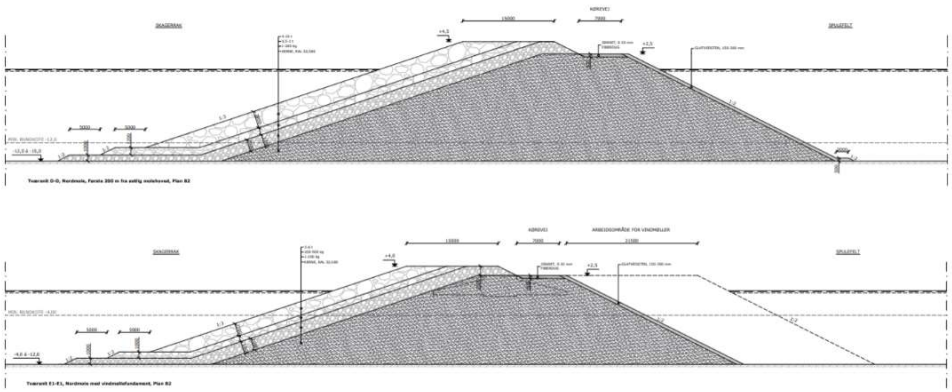
De eksisterende ydermoler forlænges til en naturlig vanddybde på ca. 14 m. I den nye ydre forhavn skal der til en vanddybde til kote -12,5 m. Der forventes afgravet ca. 210.000 m³ materiale, som vil blive anvendt til opfyldning af det nye havneareal.

Nye ydermoler skal sikre fremtidigt erhvervsareal

Der anlægges nye ydermoler i form af stenkastninger omkring det fremtidige havneareal, der på længere sigt vil give mulighed for etablering af et samlet erhvervsareal på i alt 775.000 m².

Ydermolerne anlægges som det første i realiseringen udvidelsen, idet bølgeklimaet i området ikke gør det muligt at etablere ubeskyttede arealer direkte i åbent hav, men kræver anlæggelse af dækkende værker først. Miljømæssigt set har det ydermere den fordel, at spredning af spildt sediment til det omgivende havområde under uddybning og opfyldning vil være minimalt.

Figur 11 viser tværsnit af de planlagte stenkastninger. De yderste lag af stenkastningerne, som vender ud mod Skagerrak, forventes anlagt med store naturlige sprængsten suppleret med betonblokke.



Figur 11 Udsnit af de planlagte stenkastninger omkring det fremtidige havneareal.

Nyt nordligt havnebassin

Det nye nordlige havnebassin vil bl.a. give plads til fire ro/ro-lejer/færgelejer. I forbindelse med etablering af det nye nordlige havnebassin skal der uddybes ca. 470.000 m^3 til en vanddybde på 9,0 m. Uddybningsmaterialet vil blive anvendt til opfyldning af det nye havneareal. Uddybning vil ske i lukket bassin. Herved sikres at sediment, der spildes under uddybning ikke spredes udenfor havneområdet

Det påtænkes at opstille 15 vindmøller på de etablerede stenkastninger og fire på det areal, der opfyldes under Etape 1. Der blev i løbet af 2019 opstillet fire Vestas V136 vindmøller på hver 4,2 MW på havnen. Det antages, at de vindmøller, der opstilles i forbindelse med Etape 1 projektet vil have samme tårnhøjde og vingefang, men forventeligt højere effekt end de nuværende.

6.2 Undersøgelse af alternativer til havneudvidelsen

Det påtænkte projekt vil berøre ca. 445.000 m^2 af Natura 2000-område N1 Skagens Gren og Skagerrak, svarende til ca. 0,02 % af det samlede areal af Natura 2000-området.

Da udvidelsen vil berøre et Natura 2000 område, er det naturligt at undersøge, om behovet for yderligere kajkapacitet og baglandsarealer med havneadgang kan løses på anden måde end via det foreliggende projektforslag.

Følgende alternativer er undersøgt:

1 0-alternativ: Fortsat drift af havnen i de nuværende rammer

2 Udvidelse mod vest

3 Udvidelse mod syd

4 Udvidelse mod Øst

5 Udnyttelse af nuværende arealer

6 Begrænset udvidelse mod nord.

Alternativerne (bortset fra 0 alternativet) er illustreret på nedenstående kort.

I det efterfølgende afsnit er de seks alternativer analyseret, i forhold til deres evne til at imødekomme havnens langsigtede behov for yderligere kapacitet.

0-alternativ: Fortsat drift af havnen i de nuværende rammer

0 alternativet vil betyde, at man fortsætter havnens drift inden for de nuværende rammer. Den umiddelbare konsekvens ved dette kan forventes at være, at stigende godsmængder vil søge andre transportveje. Det gælder især de stigende godsmængder mod Norge, hvor havnen i dag reelt har nået en kapacitetsgrænse. Havnen kan ikke modtage større færger end de nuværende og kapaciteten på de nuværende færger er fuldt udnyttet.

I første omgang vil væksten søge mod andre havne, med mindre velegnede forbindelser til især de syd- og vestnorske forbindelser. Disse alternativer vil især betyde mere lastbilkørsel gennem enten Sverige eller fra eksempelvis Oslo og på lange strækninger på tværs af Norge.

På lang sigt vil rederiernes manglende langsigtede udviklingsmuligheder i Hirtshals kunne betyde, at færgeruter vil blive flyttet/nedlagt, på trods af havnens nuværende status i TEN-T netværket.

Udvidelse mod vest

En udvidelse mod vest vil være meget vanskelig at gennemføre i praksis. Hirtshals Havns primære aktiviteter, dvs. færgelejer og godshåndtering samt større virksomheder ligger alle i den østlige del af havnen. Det er også den østlige del af havnen, som har den største vanddybde.

Hvis havnen skal gennemføre en udvidelse mod vest, så skal man derfor skabe forbindelse mellem den nuværende Østhavn og nye arealer mod vest, hvilket vil betyde en voldsom trafikpåvirkning af Hirtshals By og eventuel også behov for anlæggelse af nye vejforbindelser for tung trafik gennem byen.

Udvidelse mod syd

En udvidelse mod syd vil være et alternativ til nye arealer på havnen og nye kajer, færgelejer mv. I stedet vil der kunne udvikles nye erhvervsarealer ind i baglandet, f.eks. på arealerne ved Transportcenteret, syd for E39 rundkørslen.

Denne mulighed vil dog ikke leve op til kravet om at udvikle kajnære arealer, som transportvirksomheder og transporttunge erhverv vil efterlyse. Ved en udvikling af arealer 2-3 km syd for havnen, vil man skulle have megen intern trafik med trailere mv. ud på offentlig vej, dels til gene for øvrige trafikanter som kører mod byen eller færgerne, dels vil man miste de synergier og driftsmæssige fordele, som arealer nær havnekajerne vil betyde.

Udvidelse mod øst

En udvidelse mod øst vil betyde en havn, som i mindre grad bygges ud i havet og hvor arealer etableres øst for den nye forbindelsesvej til Østhavnen (Sigurd Espersens Vej) og med kajer og dækmoler foran den nuværende strand.

Imidlertid vil denne løsning dels betyde at havnen får et meget langstrakt areal, som ikke er driftsmæssigt optimalt. Arealet vil desuden krydse en befærdet forbindelsesvej og dels går det nuværende Natura 2000-område (N1 Skagens Gren og Skagerrak) tæt ind på kysten mod øst, hvorfor en udvidelse i den retning også vil berøre et Natura 2000 område. Desuden er baglandet umiddelbart øst for havnen fredskov.

Udnyttelse af eksisterende arealer

Der kan opnås en vis arealoptimering internt på havnens område, ved at udnytte ubenyttede arealer og ved at virksomheder, som ikke er havnerelaterede forlader havnen.

Denne løsning vurderes dog slet ikke at kunne frigøre arealer i tilstrækkeligt omfang til at imødekomme fremtidige behov for sammenhængende erhvervsarealer til især pladskrævende logistikvirksomheder, bl.a. fordi antallet af virksomheder, som ikke er havnerelaterede er meget lille. En proces med omfordeling af de nuværende arealer vil desuden være en kompliceret proces, da de arealer, som eventuelt kan frigøres, ikke er sammenhængende flere af de nuværende.

Begrænset udvidelse mod nord

Det vil. være muligt at udvide havnen med et begrænset areal mod nord, således at udvidelsen akkurat holdes uden for Natura 2000-områdets afgrænsning. Denne løsning vil give mulighed for en betydeligt udvidelse, som har god sammenhæng med de nuværende havnearealer i Østhavnen.

Imidlertid vil denne løsning betyde at udvidelsen vil være ca. 445.000 m² mindre, det det nuværende projekt og det vil i praksis betyde, at der ikke vil være plads til at anlægge de færgelejer og havnebassiner, som havnen forventer at efterspørge på lang sigt. Anlægsomkostningerne til ydermole og indsejling vilæ desuden være på samme størrelse, som i de foreslåede projekt, men da arealerne vil blive meget mindre, vil havnen opleve en dårligere driftsøkonomi, da man ikke kan skabe lejeindtægter, som svarer til anlægsomkostningerne.