



Opdateret
26. april 2010

Søvejen mod vest

Hvide Sande Havn som ind- udskebningshavn for industriproduktion i Midt- og Vestjylland

Introduktion

Midt- og Vestjylland er karakteriseret ved en erhvervsstruktur, hvor industriproduktionen tegner sig for en stor del af beskæftigelsen i området. Koncentrationen af tung industri-virksomhed er et aktiv for området, men stiller også store krav til infrastrukturen.

Adgangen for virksomhederne til en infrastruktur, der understøtter fastholdelse af arbejdspladser i det midt- og vestjyske, herunder i særdeleshed godstransport, er af afgørende betydning.

Udbygning af Hvide Sande Havn som ind- og udskebningshavn for midt- og vestjysk industriproduktion og dermed etableringen af "Søvejen mod vest" vil sikre arbejdspladser og fortsat udvikling i et yderområde, der er afhængig af politisk fremsyn og fokus på produktionsvilkårene.

"Søvejen mod vest" skal gennemføres som et bæredygtigt projekt med stor fokus på energi, klima samt natur- og miljøhensyn. Projektet skal understøtte

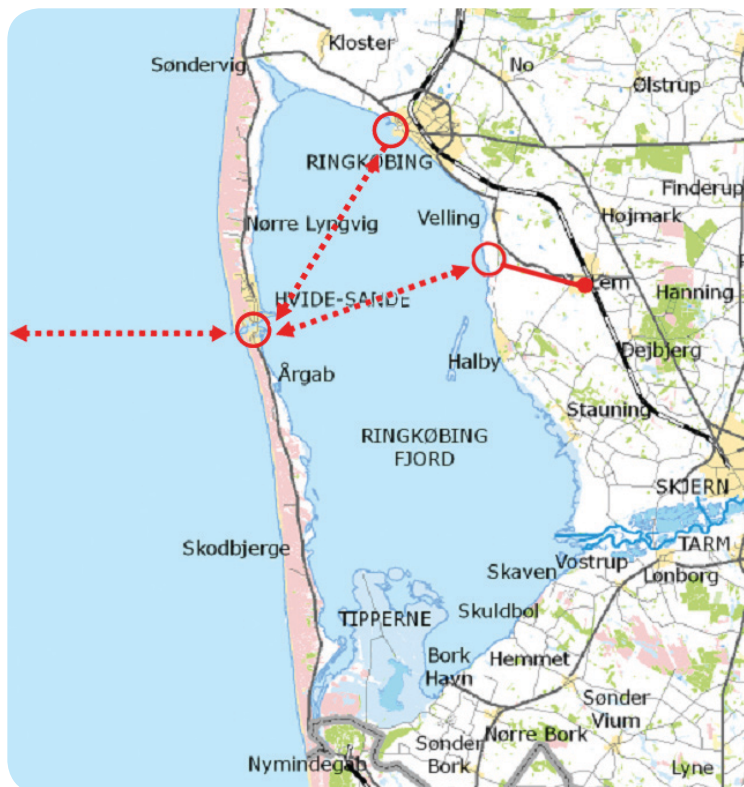
såvel lands- som lokalpolitiske målsætninger på området.

Projektets forankring

Med baggrund i de både erhvervsudviklings- og beskæftigelsesmæssige interesser og de samfundsmæssige interesser i øvrigt er der nedsat en politisk styregruppe for projektet. Styregruppen er sammensat af repræsentanter fra kommune, erhvervsorganisationer, virksomheder og arbejdstagere. Projektudviklingen finansieres i fællesskab af erhvervslivet og kommunen.

Styregruppen har forestået udarbejdelsen af en forretningsplan for projektet, der har dannet grundlag for beslutningen om den fortsatte projektudvikling.

Figur 1. Pramruter og ind- og udskibning fra Hvide Sande Havn til det europæiske marked.



Projektet

Projektet omfatter følgende delelementer:

- Etablering af udskibningssted på Ringkøbing Havn.
- Etablering af udskibningssted Velling.
- Etablering af kajplads og lagerplads på Hvide Sande Havn.
- Udvidelse af moleanlæg og besejlingsmulighederne i Hvide Sande Havn.

For de enkelte delelementer er placering, udformning og arealbehov beskrevet, ligesom plan- og miljøforhold er belyst. Der er udarbejdet investeringsbudget og driftsoverslag samt forslag til finansiering og evt. tilskudsmuligheder. Endeligt er der som oplæg udarbejdet overvejelser om ejerskab.

Konceptet

Konceptet koncentrerer sig om skibstransporter til europæiske markeder via Hvide Sande. Som

det er vist på figur 1 vil transport af gods til og fra Hvide Sande ske ved etablering af pramdrift på Ringkøbing Fjord, evt. suppleret med lastbiltransport.

Transport fra fabrikkerne i Lem og Ringkøbing til Hvide Sande er konceptmæssigt forudsat etableret som en pramløsning. Dette kan ske under forudsætning af, at der ved Ringkøbing Havn etableres et sted for udskibning. Ved Lem skal der etableres en vejforbindelse, således at man kan transportere gods fra fabrikkerne til et pramsted ved Velling. Der skal etableres et pramsted, og der skal laves en uddybning af fjorden fra Velling og et stykke ud i fjorden.

I Hvide Sande Havn skal der ligeledes etableres et pramsted, hvor der kan losses fra prammen ind på kajen.

Endelig er en række udbygninger af havnen i form af moler, kajanlæg og opmagasineringsområde nødvendige. Det planlægges, at opstille et antal vindmøller på arealerne ved Hvide Sande Havn.



Bæredygtighed

”Søvejen mod vest” skal gennemføres med stor fokus på energi, klima samt natur- og miljøhensyn. Projektet skal understøtte såvel lands- som lokalpolitiske målsætninger på området.

En sammenfattende vision er formuleret således:

At der i tilknytning til Hvide Sande Havn kan opstilles et antal vindmøller, der kan levere strøm til lokalsamfundet og samtidig producere strøm til de eldrevne støjsvage pramme, der fragter tungt gods ad søvejen i stedet for landevejstransport.

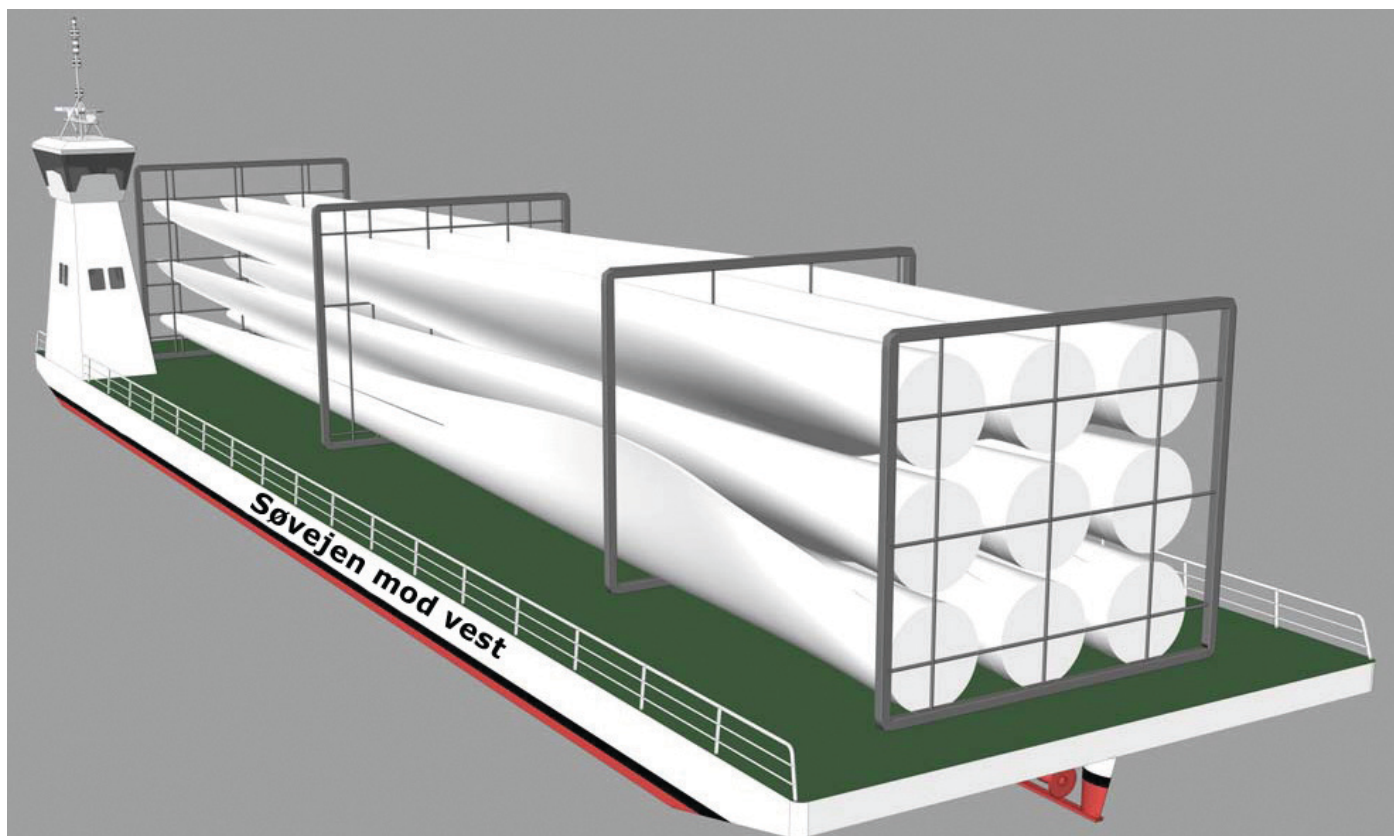
En af de store udfordringer er, at Velling-lokaliteten er beliggende i internationalt beskyttelsesområde (Natura 2000). Dette stiller helt særlige krav til projektets udformning og tilpasning. Det er en klar målsætning, at projektet ikke må påvirke området væsentligt. Som følge heraf, er der allerede sket en tilpasning af pramstedets placering. Om nødvendigt vil der blive gennemført afværge- og/eller

kompenenserende foranstaltninger.

Søtransport er den mest klimavenlige godstransportform. Dette forhold bekræftes af mange forskellige uafhængige kilder. Der er ikke udført specifikke beregninger på, hvor meget udledningen af CO₂ vil kunne reduceres via Søvejen mod vest, men med nøgletal fra Det Europæiske Miljøagentur og Netværket for Transport och Miljö indsat ligger den årlige reduktion i CO₂-udledning på 960-310 ton årligt. Hvis pramdriften bliver eldrevet, vil der yderligere kunne spares ca. 130 ton CO₂ årligt.

I projektet lægges stor vægt på information og dialog med stor fokus på bred lokal opbakning og ejerskab til det samlede projekt.

Når projektet så samtidig sikrer den fortsatte udvikling af industriproduktionen i Midt- og Vestjylland og udviklingen af Hvide Sande Havn som både fiskerihavn og godshavn er det udtryk for både bæredygtighed på højt niveau og ”grøn vækst”!



Samfundsøkonomi

Jacob Kronbak, lektor ved Institut for Maritim Forskning og Innovation, Syddansk Universitet, har beregnet, at omkostningen for samfundet ved, at et ton gods transporteres 100 km med lastbil er ca. 20 kr. Beregningen omfatter omkostninger til miljø, klima, støj, trængsel og slitage.

Med skib koster en tilsvarende transport ca. 3,25 kr. for samfundet – altså mindre end 1/6 af omkostningen med lastbil. Hvis visionen om eldrevne pramme – eller alternativt dieselmotorer med partikelfiltre – gennemføres, vil forskellen blive endnu større.

Fra landevej til søvej og forbedret adgang til havne

Regeringens udspil "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" fra december 2008 resulterede i januar 2009 i den brede politiske aftale "En grøn Transportpolitik". Efterfølgende har transportminister Lars Barfoed i april 2009 fremsat redegørelsen om "Fremtidens godstransport".

"Søvejen mod vest" skal ses som et midt- og vestjysk initiativ, der understøtter og bidrager til at realisere de emner og tiltag, der peges på her.

Med etablering af pramtransport over Ringkøbing Fjord og samtidig forbedret adgang ad landevejen til Hvide Sande Havn skabes en unik mulighed for, at godstransport så at sige løftes fra landevejen til søvejen og på den måde bidrager til bedre infrastruktur og bæredygtig transport.

Som det andet væsentlige element understøtter projektet, som tidligere anført, samtidig den erhvervs- og beskæftigelsesmæssige udvikling, som der i den nuværende situation er så hårdt brug for.

Den brede interesse

Industrien, især indenfor jern- og metal, er afgørende for beskæftigelse og omsætning i store dele af det midt- og vestjyske område. Der er i dag produktion af meget store og tunge godsemner f.eks. indenfor byggeri og tank-



og vindmølleproduktion. Og udviklingen går i retning af endnu større og tungere emner, der ikke længere kan transporteres på vej eller jernbane.

For at opretholde og udbygge erhvervsaktiviteterne i området er det derfor nødvendigt, at der skabes alternativer til den nuværende vej- og banetransport. Med "Søvejen mod vest" og ind- og udskibningsmulighederne fra Hvide Sande Havn vil Midt- og Vestjylland kunne sikre, at virksomhederne i området ikke vælger at flytte til f.eks. Nordtyskland, hvor der er gode placeringsmuligheder ved de store floder.

Styregruppen er i dialog med DI MidtVest, der udtaler, at: *"Søvejen mod vest er et perspektivrigt projekt, som i sin helhed bidrager til at kombinere virksomheders transportbehov med hensynet til miljøet i Midt- og Vestjylland. Det er samtidig et fint eksempel på, at det lokale erhvervsliv og kommunerne kan gå sammen om bæredygtige og kreative løsninger på de udfordringer, der møder os nu og i fremtiden".*

En række industrivirksomheder foruden Vestas har desuden vist helt konkret interesse.

Godsanalyse

Indledningsvis er der udarbejdet en godsanalyse med henblik på at registrere de nuværende godsstrømme for større produktionsvirksomheder i området og på det grundlag analysere, hvilke alternative transportløsninger der, kunne være hensigtsmæssige for virksomhederne.

Alternative transportløsninger skal fremmes, hvis disse er mere fordelagtige for virksomhederne. Alternative løsninger kan medvirke til at fastholde virksomhedernes placering i området. Analysen er især rettet mod godsstrømme, der har - eller kan få - problemer med at anvende landevejstransport, og som kunne drage nytte af, at der etableres udskibningsmuligheder direkte ud af området. Der har ikke været fokuseret på gods med stor kvantitet og lav værdi, da Hvide Sande Havn ikke vurderes egnet for transport af store godsmængder ad landevejen.



I området er Vestas den virksomhed, som har det største og mest komplicerede transportbehov; men også andre virksomheder anvender specialtransporter til deres største produktenheder. Særlig tunge og voluminøse transportere, kan med fordel transporteres over fjorden, og herfra til anden dansk/nordeuropæisk havn.

Flere virksomheder har desuden givet udtryk for, at de nuværende transportmuligheder er begrænsende, og at en udskibningsmulighed fra Hvide Sande via pramtransport over Ringkøbing Fjord dels vil forbedre deres konkurrencemuligheder og dels vil give mulighed for udvikling og vækst med deraf følgende højere beskæftigelse.

Vurdering af forretningsgrundlaget

Forretningsgrundlaget i konceptet er vurderet op i mod den nuværende landevejstransport på baggrund af forventede driftsindtægter primært fra havne- og godsafgifter tillagt den estimerede

omkostningsreduktion ved overgang til pramtransport i stedet for landevejstransport.

De samlede driftsindtægter er sammenholdt med estimerede driftsudgifter til pramsejlad, drifts- og vedligeholdelsesudgifter til havneanlæggene i Ringkøbing, Velling og Hvide Sande.

Anlægsinvestering, drifts- og vedligeholdelsesudgifter:

Anlægsinvestering, mio. kr.		Driftsudgift, mio. kr.	Vedligeholdelsesudgift, mio. kr.
Ringkøbing Havn	8,2	0,2	0,2
Velling anlægsarbejder	31,5	0,5	0,4
Hvide Sande Havn, bolværk m.v.	35,4	0,5	0,4
Hvide Sande Havn, moler, uddyb 6 m	114,2	-	-
Hvide Sande Havn uddyb 6-7 m	20,0	9,0	-
Opgradering af vejanlæg	3,5	-	-
Driftsudgift til pramsejls *)	-	10,0	-
I alt	212,8	20,2	1,0

De anførte udgifter er overslagsbeløb og er opdateret december 2009. Den videre planlægning, kan medføre ændringer, herunder i fordelingen mellem anlægsinvesteringer og drifts- og vedligeholdelsesudgifter.

*) Pram til anslået pris på ca. 60 mio. kr. påregnes indkøbt/bygget af privat investor/rederi og finansieret via leje eller fragtrater. Der søges tilskud til bygning af prammen, som et energiteknologisk udviklings- og demonstrationsprojekt.

Driftsindtægter:

Driftsindtægter	Mio. kr.
Estimerede havne- og godsafgifter	5,0
Beregnet omkostningsreduktion (nuværende landevejstransport	24,0
I alt	29,0

Anlægsfinansiering:

Anlægsfinansieringen er tænkt sammensat af dels regionale midler til udvikling, dels EU-midler til det samlede projekt eller delprojekter sammen med statslig, kommunal – og privat medfinansiering.

Pramtransporten over Ringkøbing Fjord, herunder anlæg af pramstederne i Velling, Ringkøbing og Hvide Sande, samt stevedoreaktiviteterne i tilknytning hertil, retter sig direkte mod de midt- og vestjyske virksomheder. Anlægs- og driftsudgifter på disse dele af projektet påregnes derfor

finansieret af de involverede virksomheder - herunder Hvide Sande Havn. Alternativt af andre private virksomheder og/eller investorer med henblik på leasing og/eller drift af aktiviteter og anlæg.

Der søges eventuelt medfinansiering fra regionale midler og EU-programmer til udvikling/videreudvikling.

Udbygning af moler, havneanlæg, bolværk samt uddybning af Hvide Sande Havn og indsejlingen til Hvide Sande er den del af projektet, der retter sig mod Hvide Sande Havns fortsatte udvikling

Finansieringsudkast	Mio. kr.
Anlægsudgift	212,8
EFF/EU-midler til fiskerirelaterede moler, uddybning og havneanlæg	57,0
Vækstforum. Strukturfondsmidler eller regionale erhvervsudviklingsmidler	8,3
Staten - infrastrukturfond/fornyelsesfond/finanslov. Støtte til omstilling Hvide Sande Havn, uddybning til 6-7 m, vejanlæg mv.	40,0
Hvide Sande Havn og Ringkøbing-Skjern Kommune. Restfinansiering af moler, uddybning og havneanlæg samt vejanlæg mv. Værdi af vindmøllesites. Evt. supplerende låneoptagelse.	74,1
Privat medfinansiering (Pramtransport med tilhørende anlæg. Ringkøbing, Velling, Hvide Sande)	33,4
I alt	212,8

som fiskerihavn og godshavn. Til denne del af projektet søges medfinansiering fra EFF-midler og staten (infrastrukturfond/fornyelsesfond/finanslov).

De estimerede driftsindtægter og -udgifter giver mulighed for forrentning og afdrag af en eventuel nødvendig supplerende låneoptagelse.

Det vurderes på den baggrund, at projektet er økonomisk realisabelt.

Udviklingsperspektiv – pilotprojekt

Vandvejene er én af verdens ældste transportformer. For transport af store mængder og store og tunge emner over lange afstande var denne transportform i sin tid oplagt. Vandvejene, ikke kun i Europa, men også i andre dele af verden blev etableret og senere udbygget. På de europæiske floder transporteres til stadighed i dag meget store godsmængder. Også i Danmark var sejlads med transportskibe og -pramme i såvel indre farvande som i de større vandløb tidligere meget udbredt. Opbygningen af landets infrastruktur – veje og jernbaner – resulterede imidlertid i, sammen med den teknologiske udvikling, at landtransport blev både hurtigere, mere effektiv og billigere.

Netop behovet for transport af store og tunge emner gør det nu relevant og interessant at få afprøvet mulighederne for "nye vandveje" med direkte transport fra eksempelvis de indre danske farvande til de europæiske flodsystemer. Sådanne løsninger vil desuden understøtte de samfundsmæssige hensyn til både energi, miljø, trafiksikkerhed og fremkommelighed, som vi er forpligtede til.

Der ligger store perspektiver i, at "Søvejen mod vest" kan udvikles til et pilotprojekt for revitalisering af søvejstransport som en både bæredygtig og erhvervsudviklingsmæssig meget interessant transportform.

Tidsplan - status

Forretningsplan og forundersøgelse er gennemført. Planlægningsstilladelse fra By- og Landskabsstyrelsen er meddelt ultimo september 2009. Skitseprojektering er gennemført. Planlægningsarbejde er igangsat.

Endeligt planlægningsmæssigt grundlag – herunder nødvendige tilladelser påregnes tilvejebragt pr. december 2010.

Detailprojektering og udførelse ventes gennemført, så "Søvejen mod vest" er etableret og i fuld drift ultimo 2012.