

MEMO

ETABLERING AF NATIONALE
TRANSPORTKORRIDORER FOR
VINDMØLLETRANSPORTERADRESSE COWI A/S
Stormgade 2
6700 EsbjergTITEL
DATO
TIL
KOPI
FRA
PROJEKTNRSammenfatning af undersøgelsesresultaterne
18. december 2012TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

SIDE 1/5

Styregruppen
A030066

1. Baggrund

Der har igennem en længere årrække været en kraftig stigning af særtransporterne på det danske vejnet. En stor del af disse særtransporter omfatter vindmøllekomponenter, der fragtes fra produktionssteder til udskibningshavne.

Der har generelt være mange ønsker fra vindmøllebranchen om forbedringer af vejnettet, som kunne være med til at skabe mere effektive særtransporter.

Det præcise omfang og den forventede mængde af disse transport, har været svært for vejbestyrerne og politiet at få et overblik over.

En række af de midtjyske borgmestre blev således enige om, at man ønskede mulighederne undersøgt for at få etableret nationale transportkorridorer for vindmølletransporter.

Dette ønske var baseret på de generelle daglige problemer som særtransporterne skabte på vejnettet samt det faktum at vindmøllebranchen skaber ca. 25.000 arbejdspladser og har en årlig omsætning på op imod kr. 55 mia.

Der er på den baggrund i 2011 etableret en styregruppe på embedsmandsniveau med henblik på at få analyseret nærmere, hvilke konsekvenser de mange særtransporter med vindmøllekomponenter har for vejnettet, samt hvilket vejnet der hovedsagelig blev benyttet og fremover vil blive benyttet af vindmølleindustrien.

Styregruppen er løbende blevet tilpasset og har i den sidste fase haft repræsentanter for følgende:

- Vindmølleindustrien
- Vestas
- Siemens
- Politiets Særtransportkontor
- Region Midtjylland
- Region Syddjylland

- Region Nordjylland
- Vejdirektoratet
- Århus Kommune
- Esbjerg Kommune
- Ikast-Brande Kommune
- Ringkøbing-Skjern Kommune
- Aabenraa Kommune
- Norddjurs Kommune

2. Metode

For at få et mere præcist datagrundlag har Vindmølleindustrien fået udarbejdet en logistikanalyse. Formålet med analysen var at få et kvalificeret bud på det fremtidige volumen og antal af vindmøllekomponenter, som skal fragtes fra nøgleproduktionssteder til de udvalgte udskibningshavne.

Analysen udpegede 10 nøgleproduktionssteder placeret i Vissenbjerg, Rødekro, Esbjerg, Ølgod, Lem, Ringkøbing, Give, Brande, Herning og Aalborg.

Analysen pegede på et behov for fire udskibningshavne i form af de to vigtigste Esbjerg og Aarhus suppleret med Grenaa og Aabenraa.

Transportruterne fordelt på henholdsvis det kommunale og det statslige vejnet fra de 10 nøgleproduktionssteder til de 4 udskibningshavne er vist i Bilag A.

I logistikanalysen er der vurderet nærmere på den forventede udvikling af vindmøllemarkedet i perioden fra 2012-2020, og udviklingen er beskrevet for tre scenarier.

Konklusionen er at selv for scenariet med den laveste vækst, så vil der være tale om en stigning i eksporten af vindmøllekomponenter i hvert fald frem til 2018/19, og derfor en tilsvarende stigning af transporterne på vejnettet fra produktionsstederne til udskibningshavnene.

Med udgangspunkt i det af Vindmølleindustrien udarbejdede datagrundlag, i form af en omfattende og grundig logistikanalyse samt ruteangivelse for vindmølletransporter inklusiv de enkelte transporters vægt, længde, bredde og højde, er der således foretaget en nærmere analyse af det udpegede vejnet.

Styregruppen har fået analysen udarbejdet på baggrund af følgende målsætning:

- Hurtige og effektive særtransporter til udskibningshavnene.
- Ingen eller i hvert fald begrænset ventetid for den øvrige trafik.

- Høj trafiksikkerhed både i forbindelse med kørsel med særtransporter, og når der ingen særtransporter er.

For at sikre at alle parter er blevet hørt og for at få samlet gode idéer, som kunne gavne analysearbejdet, så er der den 4. september 2012 afholdt en workshop hos Siemens i Brande. Til denne workshop inviterede man alle kommuner, hvor vejnettet med vindmøllekomponenter gik igennem, transportørerne som står for transporterne samt interesseorganisationer i form af Dansk Cyklistforbund, Forenede Dansk Motorejere (FDM), og Dansk Transport og Logistik.

Bemærkninger og input fra deltagerne i denne workshop er således medtaget i analysearbejdet herunder de forbedrede transportruter, som blev foreslået af deltagerne.

3. Resultater

På baggrund af de gennemførte analyser er der foretaget beregning af de forventede anlægsudgifter/entreprenørudgifter for gennemførelse af forbedringerne i form af de egentlige arbejder i marken, hvor udgifterne er fordelt på henholdsvis statsvejnettet og det kommunale vejnet.

Til anlægsudgifter/entreprenørudgifter skal lægges øvrige omkostninger til detailprojektering, udbud, tilsyn samt usikkerhed/risiko m.v.. I nedenstående tabel 1 er de forventede sammenlagte omkostninger angivet (anlægsudgifter/entreprenørudgifter + 40 % til øvrige omkostninger).

	Udgifter på det kommunale vejnet	Udgifter på det statslige vejnet
Ruter til Esbjerg Havn	Kr. 10.4 mio.	Kr. 5.6 mio.
Ruter til Aabenraa Havn	Kr. 4.5 mio.	Kr. 2.4 mio.
Ruter til Grenaa Havn	Kr. 18.3 mio.	Kr. 7.7 mio.
Ruter til Aarhus Havn	Kr. 13.7 mio.	Kr. 5.7 mio.

Tabel 1: Samlede omkostninger fordelt på udskibningshavn samt det kommunale henholdsvis det statslige vejnet.

De totale omkostninger til forbedringer af det samlede primære vejnet for vindmølleindustrien vil således beløbe sig til kr. 68.3 mio. (heraf kr. 50 mio. i entreprenørudgifter), hvorved der vil kunne etableres hurtige, effektive og trafiksikre løsninger for transport af vindmøllekomponenter med transportlængder på op til 100 m, transportbredder på op til 8 m og transporthøjder op til 8,5 m, og de vil kunne køres med et minimum af gener for den øvrige trafik.

Der er således tale om endog meget store transporter, og de forholdsvis begrænsede udgifter til de nødvendige forbedringer af vejnettet skyldes i høj grad, at der igennem årene allerede er investeret ganske betydelige beløb i forbedringer af vejnettet for at tage hensyn til de større og større komponenter, som erhvervsvirksomhederne ønsker at kunne transportere til havnene.

De ovennævnte udgifter til forbedringer af vejnettet er baseret på det vejnet, som vindmølleindustrien benytter til transport af vindmøllekomponenter, men en eventuel gennemførelse af disse forbedringer vil ligeledes komme den resterende industri med behov for særtransporter til gavn, idet mange af ruterne også benyttes til den øvrige transport til Esbjerg, Aarhus, Aabenraa og Grenaa Havn.

Kørsel med særtransporter kræver særtransporttilladelse, som udstedes af Politiets Særtransportkontor efter nærmere dialog med de involverede vejbestyrelser. En forbedring af et nærmere defineret vejnet til brug for vindmølletransporter vil således også kunne udnyttes til at forenkle og smidiggøre udstedelse af særtransporttilladelser på dette vejnet og dermed reducere administrationsomkostningerne.

Som det fremgår af ovenstående så kan udgifter til forbedringer af vejnettet for særtransporter ikke vurderes alene ud fra udgifterne men bør ses i en større sammenhæng. For at få konkretiseret dette har Vejdirektoratet fået udarbejdet et første oplæg til en samfundsøkonomisk analyse, som giver bud på, hvordan man ud fra en samfundsøkonomisk tilgang kan vurdere, om det er rentabelt at gennemføre tilpasninger i infrastrukturen, der kan forbedre fremkommeligheden og reducere de negative effekter ved særtransporter.

Fokus i den indledende analyse har været på, hvordan man metodemæssigt kan håndtere samfundsøkonomiske analyser af investeringer, der fremmer kørsel med særtransporter.

Der er således bl.a. regnet på to eksempler:

- › Hævning af frihøjde under en bro, således at man sparer en omkørsel på 15 km.
- › Ombygning af en rundkørsel således at gennemkørselstiden reduceres.

For begge disse eksempler viser beregningerne positive konsekvenser i form af en positiv nettonutidsværdi.

4. Anbefaling

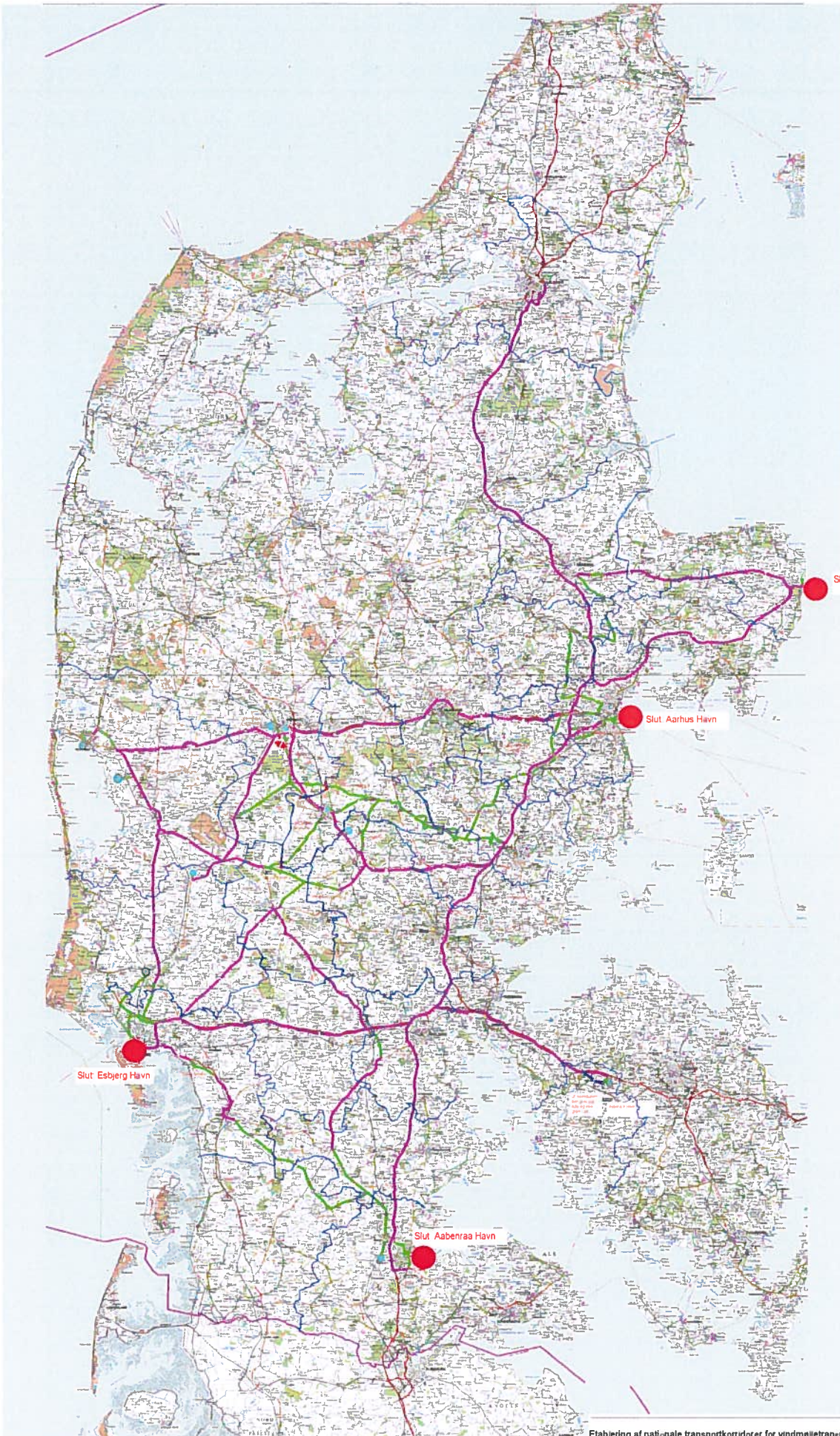
Den gennemførte analyse af særtransporter for vindmøller viser, at der med en investering på under kr. 70 mio. kan skabes gode transportmuligheder til de danske

udskibningshavne til gavn for alle trafikanter. Det er en begrænset investering i forhold til branchens samlede årlige omsætning på kr. 55 mia.

Der skal både ske forbedringer på det kommunale og det statslige vejnet. Af hensyn til at sikre et ensartet serviceniveau på transportkorridorerne anbefales det, at udbygningen sker ud fra en samlet plan, der både omfatter det kommunale og det statslige vejnet.

For at det kan ske, så anbefales det at rette henvendelse til både Transportministeriet og Beskæftigelsesministeriet med et ønske om, at staten og kommunerne i fællesskab får løftet opgaven med at skabe den nødvendige infrastruktur. Da rigtig mange kommuner er involveret findes det hensigtsmæssigt, at staten går foran i forhold til at løfte opgaven.

For at gøre opmærksom på nødvendigheden af en forbedret infrastruktur for transport af vindmøllekomponenter anbefales det, at anmode om et foretræde for Folketingets Transportudvalg.



Etablering af nationale transportkorridorer for vindmølletransporter

- Statsvejnet
- Kommunal vejnet
- Produktionssted
- Udskebningshavn

Ruter fra produktionssteder til udskebningshavne

Bemærkninger

COWI

COWI A/S
Panfillevæg 2
2800 Kongens Lyngby
Telefon
Telefax
www.cowi.dk

WBS-nr	A230066
Tegn./Mærk.	DKR /
Kont.	
Godek.	
Skal	
Dato	12 dec 2012
Dokument nr.	
Rev	
Til alle havne	1