



A1 Consult A/S
Gl. Viborgvej 39 • 8920 Randers NV

Tlf 8641 8410
E-mail info@a1consult.dk
Web www.a1consult.dk
CVR 30495918

Hirtshals Havn, Havneudvidelse 2.0

Anlægsbeskrivelse

1. Indledning

Hirtshals Havns havneudvidelse 2.0 er beskrevet nærmere i denne anlægsbeskrivelse. Fokus i anlægsbeskrivelsen er på den tekniske del af havneudvidelsen dvs. en kort tekniske begrundelse for havneudvidelsen, havneudvidelsens indhold, myndighedsforhold, grøn omstilling i form af etablering af vindmøller på det nye havneareal og tidsplanen.

Havneudvidelsen er placeret på ydersiden af Hirtshals Havns nuværende dækkende værker, og indsejlingen etableres i forlængelse af den nuværende indsejling. Den samlede udvidelse etableres udenfor det Natura2000 område, som ligger nord for Hirtshals Havn.

Dato 2022-04-26
Udarb. ES/UJ
KS JJ/ HH/ HK

Projektnr. 20.047



Figur 1 – Illustration af Havneudvidelse 2.0 ifm. offentliggørelsen 11. maj 2021

2. Baggrunden for havneudvidelsen

Hirtshals Havn har over de seneste 20 år gennemgået en rivende udvikling – i særdeleshed inden for transport- og logistikområdet, som i dag udgør 70% af havnens samlede omsætning. Fra primært at være en fiskerihavn har Hirtshals Havn udviklet sig til at være et vigtigt bindeled og et logistisk omdrejningspunkt mellem Norge, Færøerne, Island og det europæiske kontinent.

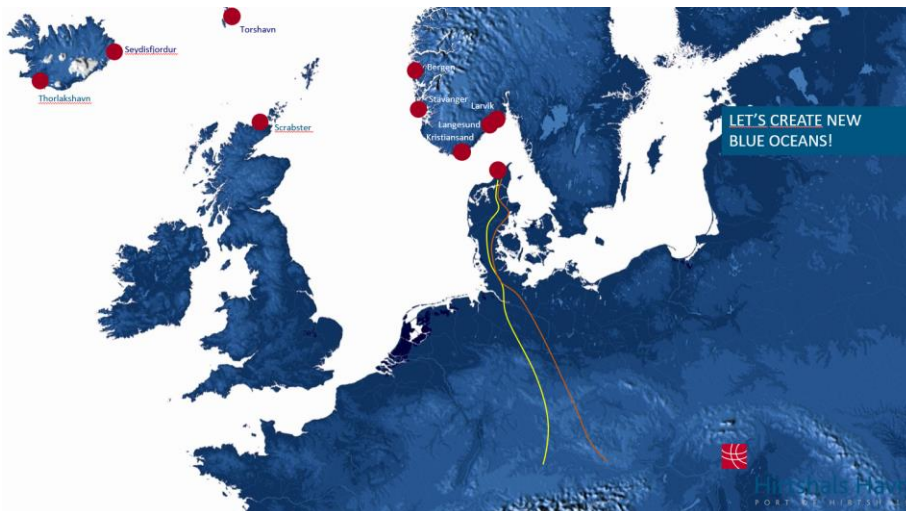
Hvis Hirtshals Havn også i fremtiden skal bibeholde sin position på det nordeuropæiske marked for godstransport samt bil- og passagertrafik, er havnen nødt til at følge – og på nogle områder være på forkant – med tiden. Havnen har derfor arbejdet intensivt på en udviklingsplan, som for alvor skal sætte Hirtshals Havn på landkortet.

2.1. Hirtshals Havn – en del af TEN-T netværket

På grund af det stigende antal varer og mennesker, som dagligt krydser de europæiske grænser, har EU-Kommissionen udviklet et værktøj, hvormed de fastsætter en langsigtet strategi for udviklingen af et komplet transeuropæisk transportnet (TEN-T).

TEN-T er et udtryk for de korridorer (jernbanelinjer, veje, søfartsruter, havne, lufthavne m.v.), der fra et europæisk niveau skal prioriteres og sikres en fortsat udvikling. Hirtshals Havn er i dag en del af TEN-T Core Network med status af Comprehensive Port – en status, der bunder i havnens betydning som hub for transporten mellem den skandinaviske halvø og det europæiske kontinent.

EU-Kommissionen har vedtaget et forslag om, at hovednet-korridoren ScanMed, som har den højeste status i TEN-T, videreføres til Hirtshals – dette inkluderer både vej- og jernbanestrækninger. Hirtshals er således nu en del af den strategisk vigtige ScanMed korridor.



Figur 2 – Aktuelle gods- og passagerruter fra Hirtshals Havn

2.2. Tekniske krav til havneudvidelsen

De krav Hirtshals Havn møder fra hhv. eksisterende og fremtidige kunder er baggrunden for planlægningen af den kommende havneudvidelse. Følgende nødvendige anlægstekniske nøgleelementer skal etableres, hvis Hirtshals Havn ønsker at bevare sin markedsposition. Samtidig vil det sikre en havn, der kan anløbes i større vejrvinduer med større skibe end det er muligt i dag:

- Forbedret indsejling med en ny ydre dybere forhavn og inderhavnsbassin omkranset af Stenmoler og molehoveder. (Grøn skravering på Fig. 3)
- Nyt Ø400 m svajebassin indenfor havnens dækkende værker (Mørkegrøn cirkel på Fig. 3).
- Nyt nordligt havnebassin med kaj, roro-leje og stenskråning (Sort linje på Fig. 3). I fremtiden kan yderligere kaj og roro-lejer etableres. (Gul linje på Fig. 3)

- Nye kajnære arealer til havnerelateret formål samt hovedserviceveje (Grå skravering på Fig. 3). I fremtiden kan etableres yderligere havnearealer (Blå skravering på Fig. 3).
- Etablering af op til 9 stk. vindmøller placeret på det nye havneareal.
- Nyt spulefelt med kapacitet til fremtidige oprensingsmaterialer. (Rød skravering på Fig. 3)

Der opstår følgende sideeffekter ved etablering af de ovenstående elementer:

- Et større areal opstår mellem den påkrævede havneudvidelse, og den eksisterende østlige udvidelse fra 2018. (Store blå skravering på skitse) Uddybning af materialer fra indsejling nyttiggøres i anlægsfasen for at sikre en mængdebalance, så materialerne kan anvendes i projektet. Der skabes et område med en delvis opfyldning. Området kan i fremtiden anvendes til opmarch- og udlejningsarealer til havnerelaterede formål.



Figur 3 – Havneudvidelse 2.0 med markering af nøgleelementer

2.3. Overordnet arealanalyse

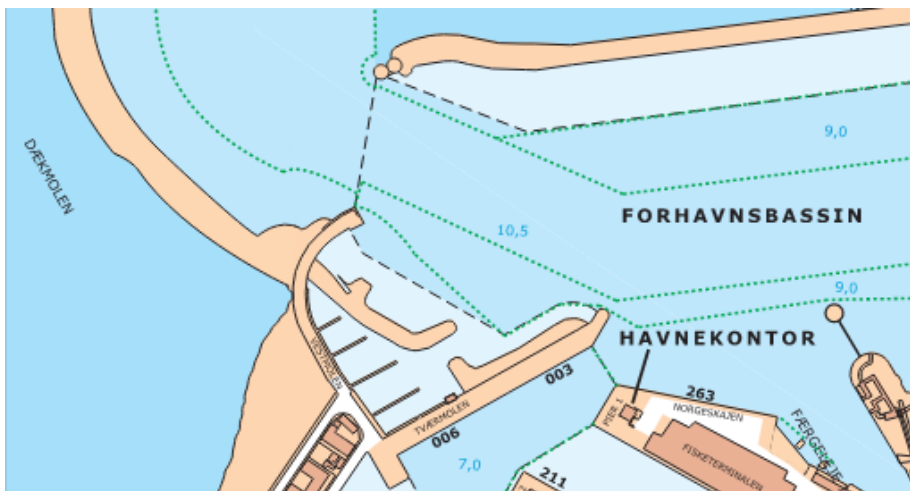
Hirtshals Havn er vurderet som kritisk infrastruktur af EU-Kommissionen som nævnt tidligere. Udover Hirtshals Havns egen strategi er der også en lang række andre interessenter som er afhængige af at Hirtshals Havn udvikler sig som det knudepunkt der binder hhv. sø- og landtransporten sammen mellem Norge, det øvrige europæiske kontinent og Østersøområdet.

Når det er sagt kan der oplistes en lang række interessenter/ kunder som rederierne, den Norske stat mf. som har behov for det havneudvidelsen kan tilbyde i form af forbedret indsejling, øget vanddybder, kajer, roro-lejer, baglandsarealer mm.

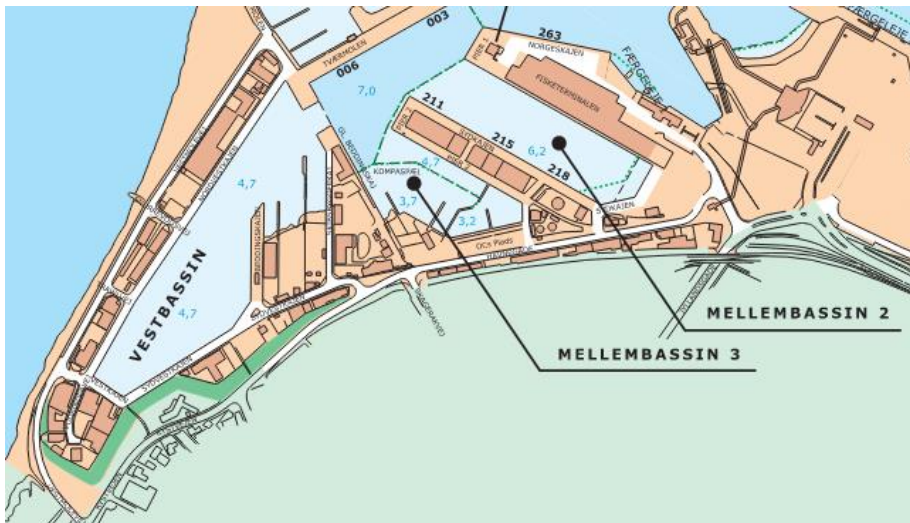
Herunder er foretaget en overordnet vurdering af de arealbehov der pt. er kendskab til. Det skal i denne forbindelse også understreges, at denne Havneudvidelse foretages for at sikre fremtiden, og hvad den byder af muligheder kan pt. ikke beskrives i detaljer. Men en ting er sikkert, og det er at de havne, der i fremtiden kan tilbyde det markedet efterspørger, vinder kampen om kunderne.

Hirtshals Havns eksisterende arealer kan overordnet opdeles i følgende delområder:

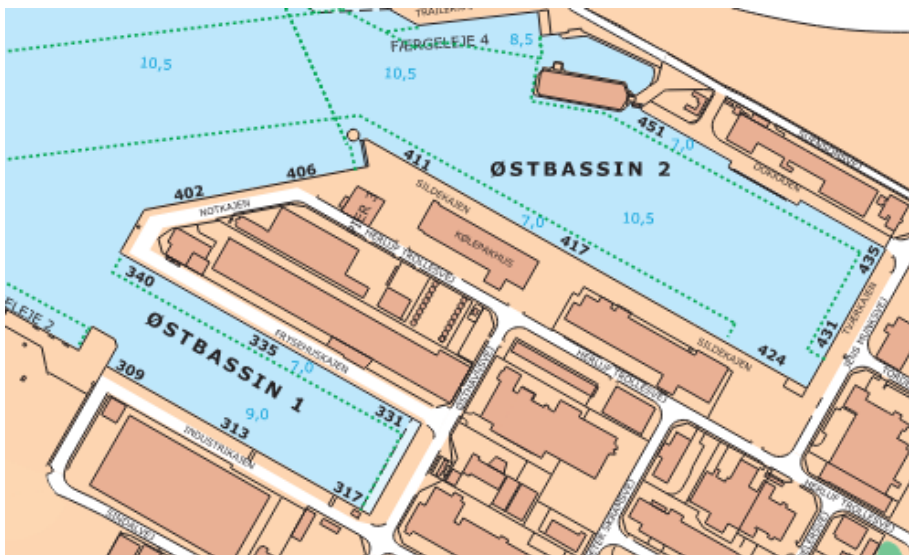
- Ved Forhavnsbassin er der i dag et mindre havneafsnit der anvendes som jolle- og fiskerihavn. Havneafsnittet har adgang til et begrænset kajareal ved hhv. Vest- og Tværmolen.



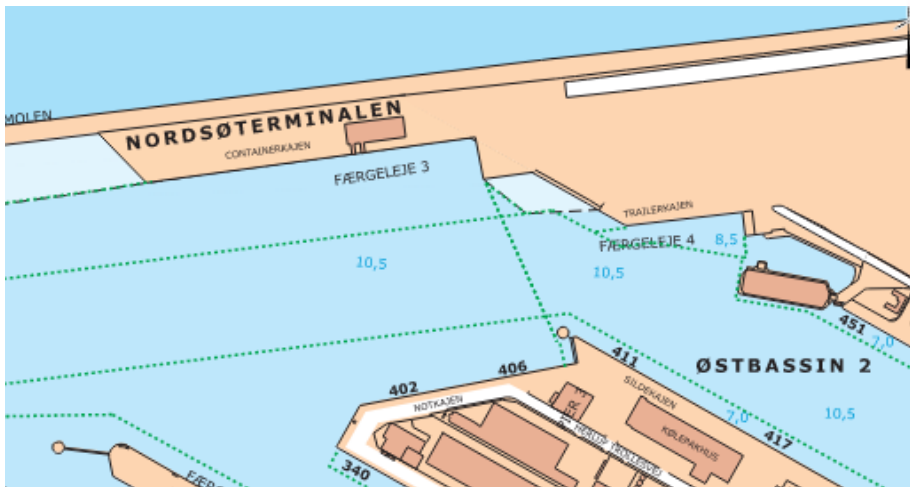
- Ved Vestbassin, Mellembassin 2 og Mellembassin 3 er blandet hhv. udlejning af vandarealer til foreningslivet, fiskerihavn og værftsarealer med beddingsanlæg. Havneafsnittet har adgang til et begrænset bagareal, der er tætpakket af overvejende erhvervsbygninger.



- Bassin ved havnekontoret og Østbassin 1 er domineret af færgetrafikken med 2 færgelejer samt et nødfærgeleje og tilhørende opmarcharealer i baglandet. Der er ligeledes etableret fiskefabrikker til fiskeindustrien. Havneafsnittet er meget begrænset, og der er ikke mulighed for udvidelse af færgernes opmarcharealer og flere fabriksvirksomheder har ligeledes ikke mulighed for at udvide grundet den trange plads.
- Østbassin 2 anvendes overvejende af værfts- og fiskeindustrien. Havneafsnittet er i baglandet domineret af fabriksbygninger til hhv. skibsværftet og fiskeindustrien. Der er ligeledes en flydedok i området.



- Nordsøterminalen anvendes overvejende af færgerederierne og er i baglandet domineret af opmarcharealer med adgang til 2 færgelejer. Færgelejer har et godt indrettet opmarchareal, men området er i dag begrænset, og der er IKKE mulighed for yderligere udvidelse ud i Østhavnens bagarealer, da arealerne allerede er disponeret i dag dvs. der ikke er et areal frit til fremtid udvikling på Hirtshals Havn.



- På arealet mod øst er der i dag et spulefelt til deponi af materialer fra den løbende oprensning af inderhavnen. Det vurderes at indspulingsbassinet er fyldt op i løbet af de kommende ca. 4-5 år, dvs. når den nye havneudvidelse kan tages i brug, startes nedlukningen af spulefeltet jf. anvisningerne i tilladelsen og det nye spulefelt i den kommende havneudvidelse kan overtage dette nødvendige driftsformål.



- Hirtshals Havn har den seneste tid været i dialog med 2-3 konkrete kunder der efterspørger arealer på ca. +100.000 m² inkl. et krav om at arealerne skal have direkte kajadgang. Kunderne er indenfor de maritime serviceaktiviteter. Da Hirtshals Havn ikke har mulighed for at tilbyde disse faciliteter, har kunderne valgt at etablere sig andre steder.
- Hirtshals Havn er ligeledes i dialog med fiskeindustrien der efterspørger kajnære arealer, hvor der kan etableres fiskefabrikker. Fabrikkerne ønskes placeres så tæt på skibene dvs. kajnært. Den kortest mulige pumpeledning mellem skib og fabrik giver den optimale kvalitet og pris på råvarerne.



Hirtshals Havns arealer i den kommende havneudvidelse består af følgende delområder:

- Færgeselskaberne har et stort behov for at øge deres skibsstørrelser for dermed at kunne bringe flere passagerer og gods med på hver overfart. Yderligere kan der være mulighed for en tilgang af flere færgeruter.
- Da Hirtshals Havn som angivet er et vigtigt knudepunkt på TEN-T korridoren skal der sikres forbedrede besejlingsforhold i form af en forbedret indsejling, større svejrcirkel samt større og ny og længere kajanlæg med roro-lejer med adgang til større opmarcharealer til passagertrafik samt trailerparkering og logistikvirksomheder med mulighed for yderligere senere udvidelsesmuligheder. De kajanlæg der bygges, kan variere fra ca. 320-1.020 m inkl. 1-3 stk. 45 m roro-leje og et færdigt bagareal med belægning, afvanding, aptering mm. på ca. 80.000-120.000 m² svarende til det der efterspørges i dag. Yderligere etableres et spulefelt til Hirtshals Havns løbende driftsoprensninger. Spulefeltet kan varetages havnens forventede driftskrav de kommende ca. 20 år.
- Restkapaciteten på havneudvidelsen arealmæssigt er på ca. 250.000 m² som forholdsvis hurtigt kan udvikles til brugbare havnearealer. Baggrunden for arealerne er opfyldt til kote ca. +1,6 er grundet alle uddybningsmængderne i den nye havneudvidelse kan nyttiggøres i dette område. Af kajanlæg kan etableres yderligere ca. 700 m samt yderligere 2 stk. roro-lejer.
- Spulefeltet har ligeledes et potentielt areal der efter fuld opfyldning, kan omdannes til et yderligere brugbart bagareal på ca. 100.000 m². Da de indspulede materialer kan være sætningsgivende, kan det tage nogle år, før området kan ibrugtages.

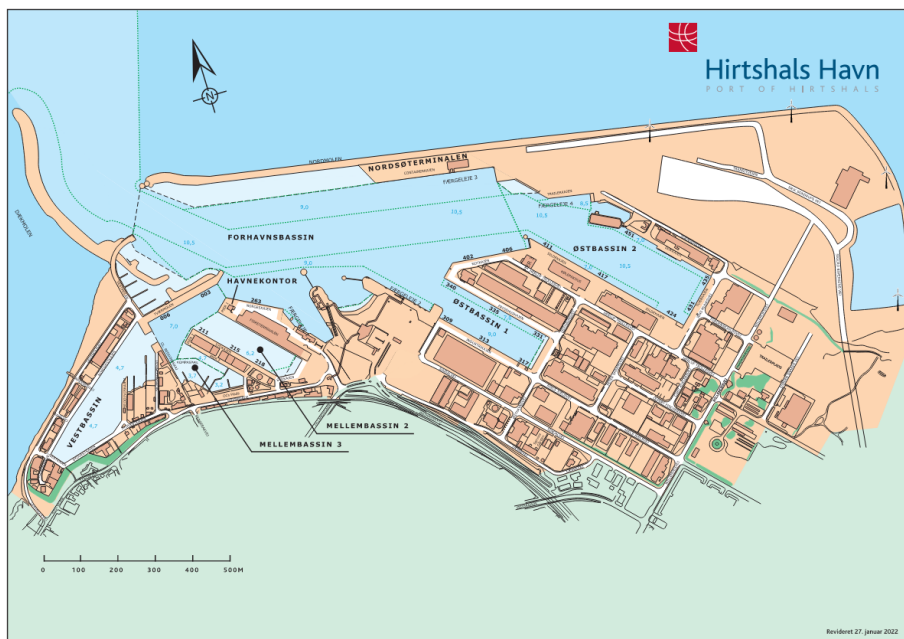
De fremtidige havnearealer forventes anvendt til følgende:

- Eksisterende kunder der er "begrænset" arealmæssigt i den eksisterende havn, kan udflyttes til det nye havneafsnit. Disse virksomheder der eksempelvis har et areal på 25.000 – 50.000 m² vil i en udflytning typisk kræve en option på et større areal, for at sikre deres fremtidige udvikling.
- Nye kunder indenfor færgerederierne, roro-segmentet, de maritime serviceerhverv og fiskeindustrien.
- Det vurderes, at med den beskrevne havneudvidelse, vil det give den kapacitet der er behov for de kommende ca. +25 år.

Helt overordnet ses denne havneudvidelse med Hirtshals Havns placering ikke at være overvurderet, og ikke mindst vil den nye og stærkt forbedrede indsejling samt øget vanddybde skabe mulighed for at tiltrække endnu flere fartøjer, der passerer ind eller ud af Østersøen, ind til Hirtshals. Til glæde for Hirtshals, Vendsyssel, Nordjylland og havneaktiviteterne i Danmark som sådan. Yderligere fastholdes og tiltrækkes kunder også af at Hirtshals Havn er udpeget som knudepunkt i TEN-T korridoren. Store politiske og forretningsmæssige initiativer i Norge med flytning af gods fra vej til sø, hvor Hirtshals Havn indgår som en helt vital del af disse løsninger, der giver Norge adgang til de europæiske markeder.



Figur 4 – Hirtshals Havn 2018 ifm. færdiggørelsen af den østlige udvidelse



Figur 5 - Hirtshals Havn 2022

3. Anlægsbeskrivelse

3.1. Ny ydre forhavn og fremtidssikret inderhavnsbassin

Der etableres en ny ydre forhavn, som sikrer væsentlige forberedede indsejlingsforhold. Den nye forhavn består af to nye ydermoler med tilhørende molehoveder og en indsejlsingsbredde på ca. 192 m. Den vestre dækmole forlænges ift. den nuværende placering, og der etableres en tilsvarende østlig mole, som tilkøbes den eksisterende. Der skabes derved et forhavnsbassin, der ved indsejlingen samt i ca. 2/3 af bassinlængden har en bundkote i min. -14,0 og i den sidste ca. 1/3 er der en bundkote til min. -12,0. Sejlrendes koter sikres i den fulde sejlrendebredde. Områderne i forhavnen mellem sejlrenden og molerne har en bundkote i min. -12,0, som kan øges hvis det besejlingsmæssigt er påkrævet.



For at etablere den nye indsejling sker der en partiel nedbrydning af de eksisterende hhv. vestre og østre dækmoler. De eksisterende molehoveder er udført af betonsænkekasser, der antages genanvendt. De eksisterende molehoveder (sænkekasser) genplaceres ved overgangen af den nye ydre forhavn og inderhavnsbassinet mod øst. De 3 stk. sænkekasser opstilles, skulle tilstanden være utilstrækkelig, nedbrydes sænkekasserne og indbygges i de fremtidige konstruktioner. Eksisterende stenmaterialer genanvendes i de fremtidige konstruktioner hvis muligt.

Inderhavnsbassinet forberedes til i fremtiden at kunne uddybes fra kote ca. -10,5 til min. -12,0.

3.2. *Nyt svajebassin, Ø400 m*

I forbindelse med udformningen af et nyt nordligt bassin etableres der et svajebassin inden for Hirtshals Havns dækkende værker. Svajebassinet har en diameter på ca. 400 m og en bundkote på i min. -10,5 m, hvilket sikrer manøvreplads til nuværende og fremtidige skibe. Svajebassinet er forberedt til en bundkote i min. -12,0 m.

Tilstødende konstruktioner ved Nordsøterminalen ombygges, så svajebassinets placering er mulig.

3.3. *Nyt nordligt bassin*

I forbindelse med opmarcharealet etableres der på den vestlige side et nyt havnebassin. For at skabe plads til bassinet nedbrydes den eksisterende nordlige mole, og området uddybes delvist. Havnebassinet udføres med et ca. 320 m langt kajanlæg og et ca. 45 m bredt roro-leje. Alle anlæg etableres med en bundkote i min. -10,5 m, men er forberedt til en bundkote i min. -12,0 m.

Det nye nordlige bassin er forberedt til at kunne udvides med to yderligere kajanlæg på ca. 200-500 m i lange og 2 stk. ca. 45 m roro-lejer. Alle anlæg kan etableres med en bundkote på op til min. -12,0 m.

3.4. *Uddybning og nyttiggørelse i anlægsfasen*

Uddybningsmængder og den mængde som antages at kunne nyttiggøres ifm. anlægsarbejderne er oplistet nedenfor:

- Uddybningsmængder er ca. 1,5 mio. m³ i fast mål
- Indbygningsmængder (nyttiggørelse) er ca. 1,7 mio. m³ i fast mål
- Mængdebalance er dermed ca. -0,2 mio. m³ i fast mål. dvs. disse mængder skal tilkøres til projektet.

Materialerne er som tidligere nævnt postglaciale marint sand og interglaciale ler, og med den nuværende viden, er alle materialerne vurderet indbygningsegne.

I afsnittet "Myndigheder i projektførelsen" fremgår det, hvilke myndigheder der skal involveres ifm. at opnå relevante tilladelser.

3.5. *Nye Stenmoler og molehoveder, kaj-, opmarch- og havnearealer til udlejning*

Øst for den nye forhavn opstår der et nyt havneområde, til havnerelateret formål, ved at fremrykke den eksisterende nordlige og østlige mole. Dette skaber plads til etableringen af et nyt spulefelt (volumen på ca. 580.000



m³/ areal på ca. 105.000 m²), opmarchareal (ca. 81.000 m²) og et delvist opfyldt havneareal til fremtidig udvikling (ca. 256.500 m²). Opmarcharealet afsluttes med faste belægnings, og arealet bliver fuldt udviklet ift. håndtering af regn- og spildevand samt vand- og elforsyning.

Den nye nordlige og østlige mole udføres bl.a. med materiale fra de eksisterende molekonstruktioner, som nedbrydes og indbygges. Området mellem ny og gammel mole opfyldes bl.a. med materialer nyttiggjort fra uddybningsarbejdet, som forventeligt består af postglacialt marint sand og interglacialt ler.

Havneareal til udvikling afsluttes med fygedæmpende beplantning som "hydroseeding", for at undgå sandfygning i den fase hvor områderne ligger hen og afventer udvikling. Det infrastrukturelle bagareal til dette område klargøres, så den fremtidige byggemodning af arealerne let kan eksekveres, i takt med udviklingen til havnerelateret formål kræver det.

De nye havnearealer placeres inden for det fremtidige ISPS-område (havnesikringsområde). Der sikres dog offentlig adgang langs ydermolerne, hvor der også etableres fiskepladser og et udsigtspunkt.

Der etableres hovedveje fra den eksisterende havn og ind i området til opmarcharealerne, så det nye havneafsnit kan drives effektivt.

Hvis der opstår restkapacitet i nogle af opfyldningsområderne, grundet mængdebilancen fra uddybningsarbejderne ikke er tilstrækkelige, kan muligheden for etablering af et jorddepot til modtagelse af jord udefra overvejes.

3.6. *Nyt spulefelt*

Mellem den nye forhavn og det nye nordlige bassin etableres der et spulefelt med en kapacitet på ca. 580.000 m³ (ca. 105.00 m²). Spulefeltet skal primært anvendes som depot for oprensningmængder fra opretholdelsen af tilstrækkelige vanddybde i hhv. inderhavnen og den inderste indsejling. Det vil sige materialer, som ikke kan by-passes. Dette område vil på sigt, efter opfyldning, blive inddraget og udviklet til havnearealer med havnerelateret formål.

4. **Myndigheder i projektførelsen**

Havneudvidelsen er udelukkende til havneformål.

Følgende myndigheder skal involveres i følgende arbejder:

- Trafikstyrelsen er ansøgt om tilladelse til den fulde havneudvidelse. Det vil sige dækkende værker, uddybning, opfyldning og etablering af de nævnte faste anlæg. Havneudvidelsen etableres udenfor de nuværende dækkende værker på søterritorium, dog tilsluttes havneudvidelsen de nuværende havneværker.
- Hjørring Kommune er ansøgt om gennemførelse af planlægning af de fremtidige bagarealer; dvs. de nyetablerede arealer der skal Kommune- og Lokalplanlægges samt miljøvurderes for.
- Vindmøllerne ansøges Hjørring Kommune særskilt om planlægning for vindmøller. Det er et bevidst valg ikke at samle hhv. havneudvidelsen og Vindmølleprojektet, da projekterne køres af 2 myndigheder hhv. Hjørring Kommune og Trafikstyrelsen dvs. projekterne køre særskilt



men i to parallelle spor. Ved at køre de 2 projekter parallelt sikres det, at de ikke kan forsinke hinanden. I begge projekter beskrives "begge projekter" tydeligt, samtidig med, at der foretages samlede myndighedshøringer hvis muligt.

- Miljøstyrelsen og Kystdirektoratet varetager i samarbejde tilladelser til hhv. bypass og nyttiggørelse. Det er Miljøstyrelsen som vurderer, om det sediment, som skal oprensnes, er rent eller om det indeholder miljøforurenende stoffer. Hvis sedimentet er rent, vurderer Kystdirektoratet jf. Kystbeskyttelsesloven §16b, om der er behov for at beholde sedimentet kystnært. Hvis dette er tilfældet, skal sedimentet bypasses eller anvendes til kystbeskyttelsesformål. Er det derimod ikke behov for at fastholde materialerne kystnært, er det derimod muligt at nyttiggøre sedimentet.
- Miljøstyrelsen varetager tilladelsen klapping af hhv. oprensings- og uddybningsmaterialer, i det omfang, at materialerne er egnet til dette. Klapping af oprensings- og uddybningsmaterialer kan kun ske under forudsætning af, at materialerne ikke kan bypasses eller nyttiggøres.
- Miljøstyrelsen varetager tilladelse til evt. oplag af farligt gods mm. Dette vurderes ikke relevant at inddrage på nuværende tidspunkt, da en sådan tilladelse skal funderes i konkrete problemstillinger. En evt. ansøgning vil endvidere skulle indeholde en beskrivelse af, hvem der er ansvarlig for at træffe de nødvendige foranstaltninger med henblik på at forebygge større uheld og begrænse virkninger heraf.
- Udledning af overfladevand ansøges ved Hjørring Kommune. Normal praksis er, at dette ansøges på baggrund af et detailprojekt, som i det aktuelle tilfælde først udarbejdes når, der er valgt en totalentreprenør til at udføre arbejdet. I udbudsmaterialet stilles som krav, at totalentreprenørens rådgiver skal udføre dette.
- Moesgaard Museum samt øvrige virksomheder underlagt Slots- og Kulturstyrelsen inddrages som høringspart, og ansøges ikke direkte. Stilles der krav om marinarkæologiske undersøgelser, vil det være Moesgaard Museum, som vil stille krav til omfanget af undersøgelsen.

Listen er ikke udtømmende, da der med stor sandsynlighed skal involveres andre myndigheder. I myndighedsforløbet arbejdes der på at involvere relevante myndigheder så tidligt som det er muligt i projektet.

Ledningsejere betragtes for nuværende ikke som myndigheder, men de inddrages i planlægningen på et så tidligt tidspunkt som muligt, men dette sker på et senere tidspunkt.

5. Grøn omstilling

Hirtshals Havn har en grøn strategi for at kunne løfte sig ind i en anden liga og realistisk sigte efter en ambition om at blive den grønneste trafikhavn i Europa på gods, transport- og logistik-løsninger og transport af passagerer.

Første skridt involverer direkte det nye havneareal, hvor havneudvidelsen indrettes så den muliggør opsætning af op til 9 stk. vindmøller. Ved hver vindmølle etableres der en standplads for opsætning og service af møllen. Der sikres adgang til alle møller med en servicevej langs ydermøllerne,



som samtidig er den offentlige adgang til enkelte fiskepladser/ udkigspunkter.

Vindmøllerne er første skridt mod at kunne opfylde de EU-krav der er til alle havne, hvor de skal kunne levere landstrøm til skibstrafikken fra 2030. Yderligere vil møllerne producere grøn energi på Hirtshals Havn og bidrage til en medfinansiering af havneudvidelsen.

Fremtiden vil med sikkerhed byde på nye transportformer, godstyper og krav omkring en aktiv deltagelse i den grønne omstilling.

6. Tidsplan

Tidsplanen nedenfor er opstillet i hovedpunkter med udvalgte detaljer for at få et overblik over projektets milepæle.

Pos.	Dato	Leverance	Noter
0.	2016 - 2018	Indledende arbejder på den påtænkte havneudvidelse er udført	
1.	2018 - 2020	Skitseprojekt inkl. modellering og besejlingssimulering	Planløsning, Masterplan F2
2.	24. juni 2020	Havnebestyrelsen igangsætter havneudvidelse på bestyrelsesmøde	Planløsning, B1 - Optimeret
3.	marts 2021	Bestyrelse og politisk beslutning om at flytte havneudvidelsen udenfor Natura 2000. (NATURA 2000 er et fælleseuropæisk projekt, der drejer sig om naturbeskyttelse)	
4.	11. maj 2021	Pressemeddelelse - Offentliggørelse af Havneudvidelse 2.0	
5.	27. oktober 2021	Byrådet - Politisk igangsætning af havneudvidelsen	
6.	2021 - 2022	Skitseprojekt inkl. modellering og besejlingssimulering opdateres	Planløsning, Havneudvidelse 2.0
7.	2021 - 2023	Myndigheder ansøges om havneudvidelsen dvs. Trafikstyrelsen (dækkende værker på vandet) / Hjørring Kommune (Nye baglandsarealer bagved de dækkende værker). En lang række myndighedsrelaterede arbejder igangsættes.	Inkl. Miljøkonsekvensvurdering
8.	Ultimo 2021 – medio 2022	Forundersøgelser udføres (Pejlinger af havbunden, Nivellement af landdelen, geotekniske boreprogram og miljømæssige undersøgelser)	
9.	Medio 2022 – ultimo 2023	Udbud, kontrahering og gennemførelse af Miljøkonsekvensvurdering (= VVM – Vurdering af Virkninger på Miljøet)	Forudsætning for havneudvidelsen
10.	2023	Udbud af havneudvidelse	EU - Udbud
11.	2024	Kontrahering med entreprenør der skal udføre havneudvidelsen	Krav: Miljøkonsekvensvurderingen hos Trafikstyrelsen er afsluttet og Hjørring Kommune har politisk godkendt tillæg til kommuneplanen og en ny lokalplan for det nye havneområde.
12.	2024 - 2026	Udføres af havneudvidelsen (Byggeperiode)	
13.	2026	Aflevering og indvielse af Hirtshals Havneudvidelsen	

Der er udarbejdet en mere detaljeret tidsplan for hele projektføreløbet, som er vedlagt som **bilag 1**. Denne tidsplan vil blive opdateret løbende i hele projektføreløbet.