

OPLÆG FOR BORGERPANEL.

26.11.22

Thomas Haber Borch, Havnedirektør

Henrik Munch Jensen, Økonomidirektør

Anne Zachariassen, Driftsdirektør

Carsten Kruse, Kommerciel direktør

De næste 45 minutter.

Vi tager udgangspunkt i de fremsendte spørgsmål.

- Aarhus Havn.
- Byens havn.
- Havnens drift.
- Transport og infrastruktur.
- Økonomi.
- Klima og miljø.
- Havmiljø.
- Yderhavnens visuelle udtryk.
- Øget biodiversitet og rekreative områder.

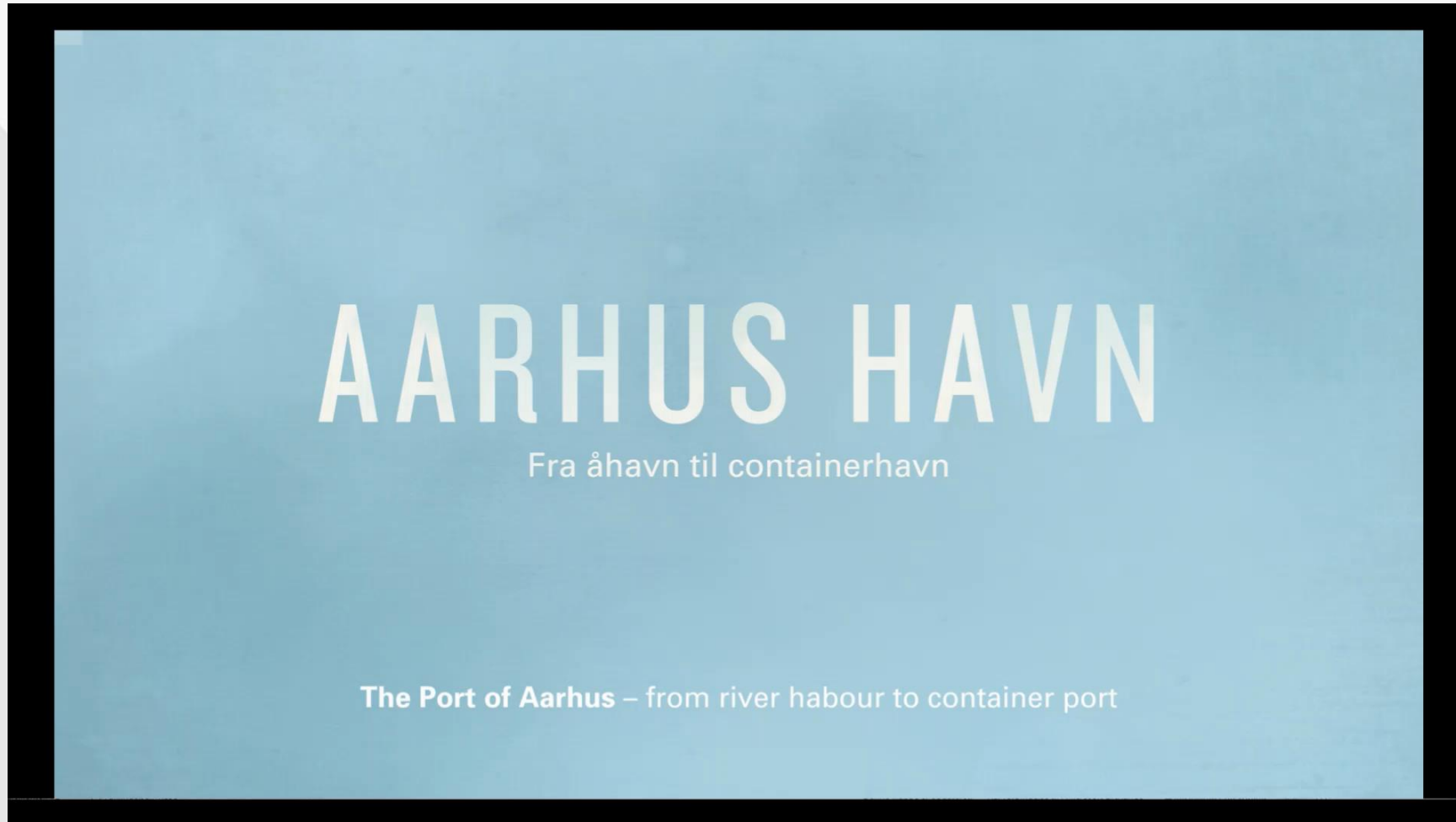
Aarhus Havn

Det hele startede...

- I 1845 hvor byens borgere havde behov for at få bygget havnen uden for åen.
- Staten gav tilladelse under forudsætning, at det var købmændene og landbruget selv og ikke staten, der betalte.
- Det princip gælder stadig den dag i dag.
- Alt havnebygning er opført efter ønske fra brugerne og betalt af dem.
- Tilladelse bliver kun givet, hvis der er samfundsmæssig interesse.



Fra åhavn til Danmarks største erhvervshavn.

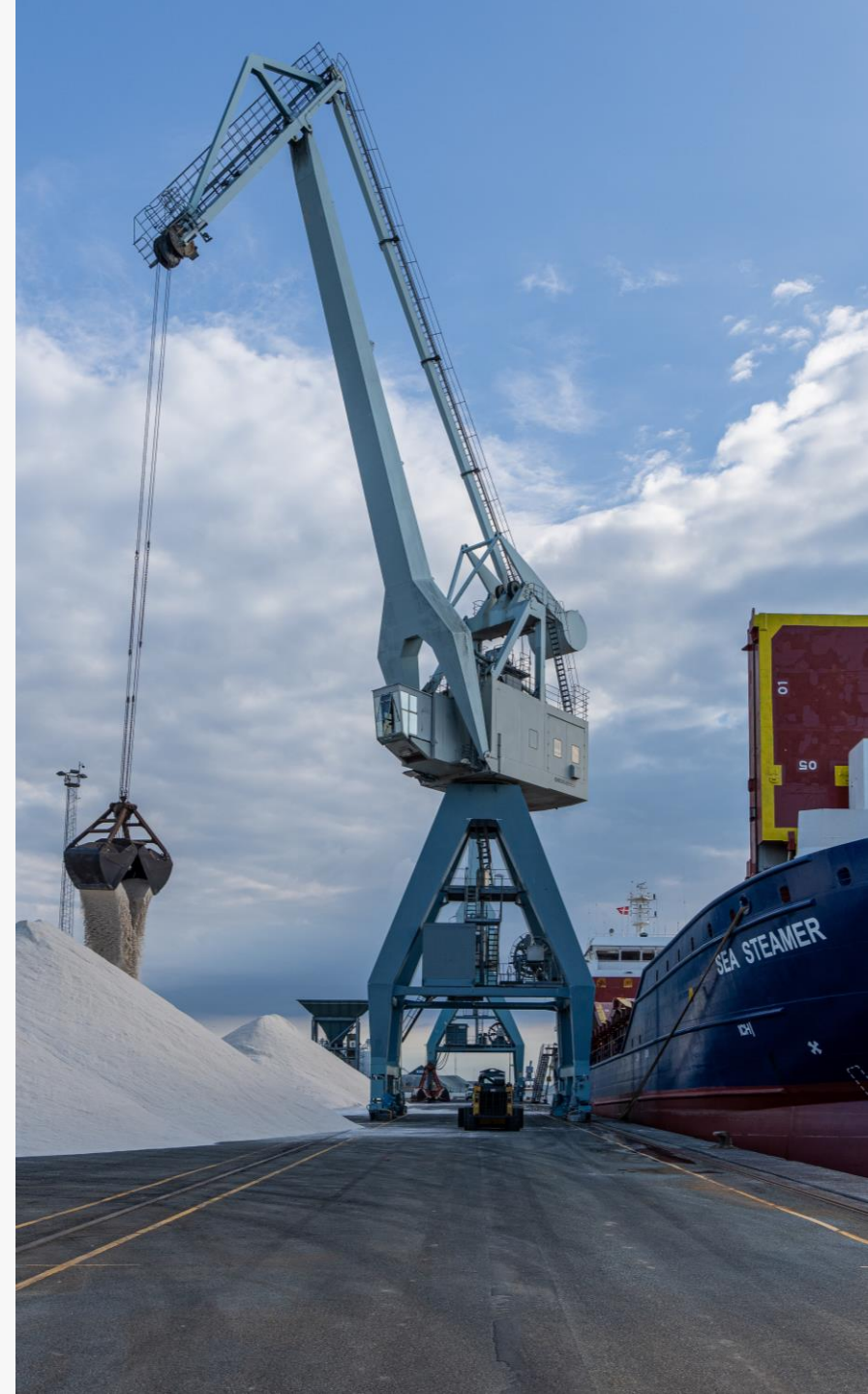


Den Gamle By

Kilde: Den Gamle By
(Aarhus fortæller/
Aarhus stories 'klip')

National og international kritisk infrastruktur.

- I dag er Aarhus Havn landets største erhvervshavn med rutenet til det meste af verden. Knap 70% af containertrafikken går via Aarhus Havn.
- Aarhus Havn er national kritisk infrastruktur og kategoriseret som EU coreport, som er afgørende for forsyningsikkerhed og fri bevægelighed.
- Det blev meget tydeligt under corona og i den nuværende situation med pres på energiforsyning og transportkæderne. Aarhus Havn skal altid være åben og effektivt kunne håndtere godset.
- Virksomhederne på havnen spiller en afgørende rolle i at sikre, at vi har energi, fødevarer og varer på hylderne i butikkerne, og at vi kan eksportere vores egne varer til resten af verden.
- 75 pct. af alt gods sejles ind eller ud af en havn.



Forslag om Yderhavnen.

- Forslaget blev sendt tilbage i 2018, som en naturlig fortsættelse af Masterplanen fra 1997.
- Den politiske beslutning forventes at blive taget til februar 2023.
- Den foreslåede udvidelse er på 1 km² (100 hektar). Oprindeligt forslag var 1,4 km².
- Udvidelsen er foreslået længst væk fra byen i fortsættelse af Østhavnen.
- Der lægges op til at udbygge over 30 år i takt med behovet.
- Yderhavnen giver plads til 5 større virksomheder – bl.a. containerterminal, produktionsfaciliteter og en tankfarm til grønne brændsler (fx fra Power-to-X) – men det bliver fastlagt i løbet af de 30 år.
- Havnens nuværende areal er 280 hektar. Heraf er 98% udlejet eller i brug som infrastruktur.



Der er mange dilemmaer.

- Vi har fra start arbejdet med de forskellige hensyn.
- Vi er undervejs blevet klogere og har lyttet til borgere, eksperter og mange andre relevante.
- Vi står på mange måder midt i alle dilemmaerne – uanset om det er lokalt, nationalt eller internationalt.

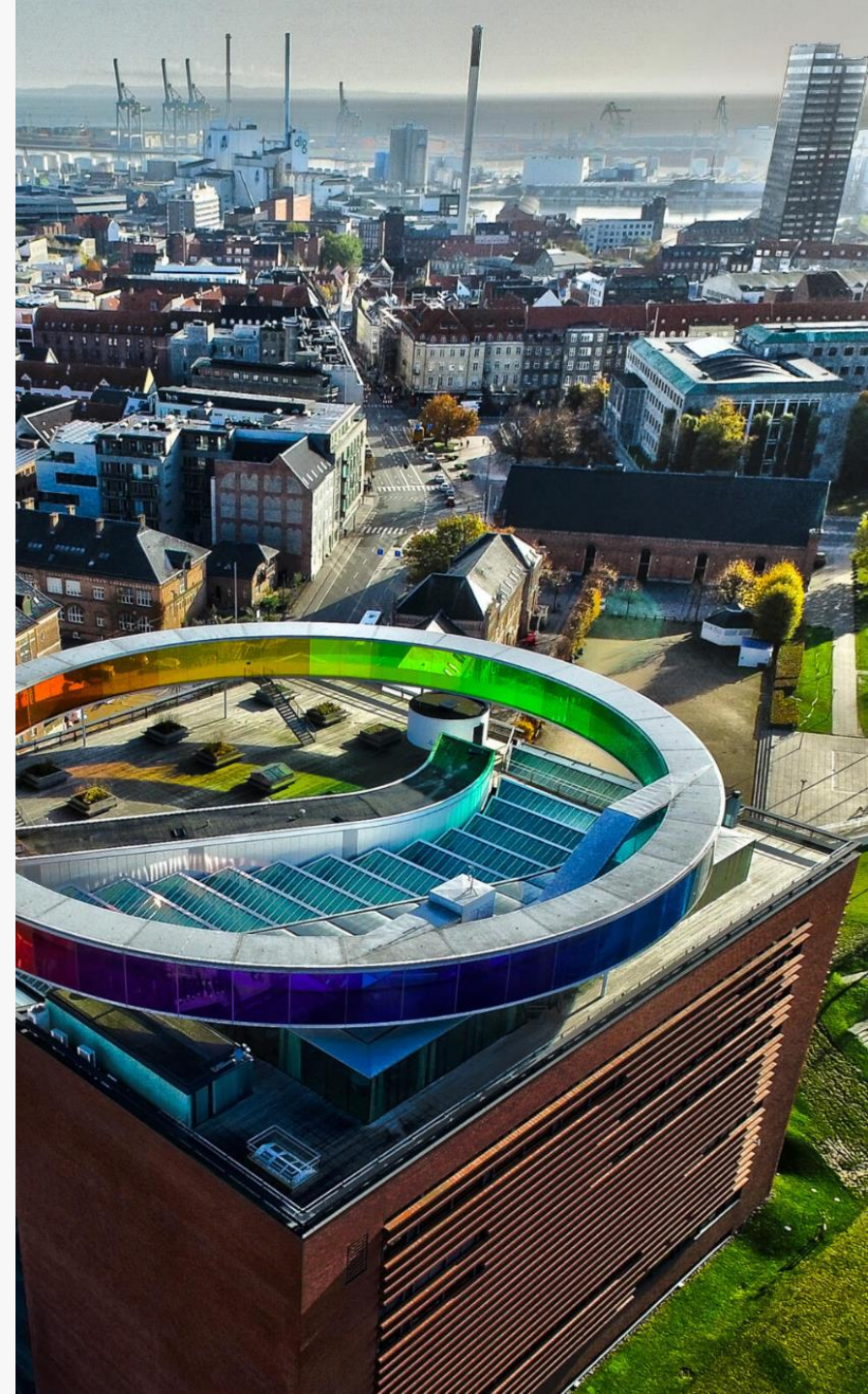


02

Byens havn.

Havnen og byen har altid udviklet sig sammen.

- Aarhus Havns aktiviteter skaber knap 9.000 beskæftigede alene i Aarhus Kommune (cirka 17.000 i hele Danmark).
- Samarbejder med byens uddannelsesinstitutioner om studerende, lærlinge, elever etc.
- Aktiviteterne bidrager med 0,7 mia. kr. i skatteindtægter alene i Aarhus Kommune – 3 mia. nationalt.
- Binder Øst- og Vestdanmark sammen med nem adgang til Sjælland med færge og vandflyver.
- Danske virksomheder har konkurrencedygtig adgang til eksportmarkeder på en CO₂-venlig måde.
- Sikrer aarhusianere og østjyderne forsyning (energi, fødevarer, varer mv.).
- Bidrager til fremgang i kultur- og oplevelsesindustrien med mange tusinder turister til Aarhus og Østjylland.



Men det forudsætter fortsat udvikling af havnen.

- Hvis Aarhus Havn ikke udvides, bliver havnen mindre attraktiv for virksomhederne.
- Virksomhederne rykker til andre havne eller udlandet (ser vi allerede i dag) større transportomkostninger og mere CO₂-udledning.
- Giver færre arbejdspladser i Aarhus og dermed mindre skatteindtægter til velfærden.
- Mindre national interesse i at investere i infrastrukturen til Aarhus Havn og Aarhus generelt.
- Aarhus Havn kan ikke fortsætte med at være en aktiv medspiller i den grønne omstilling af transporten og energiformerne. Den risikerer dermed at gå i stå eller blive dyrere.

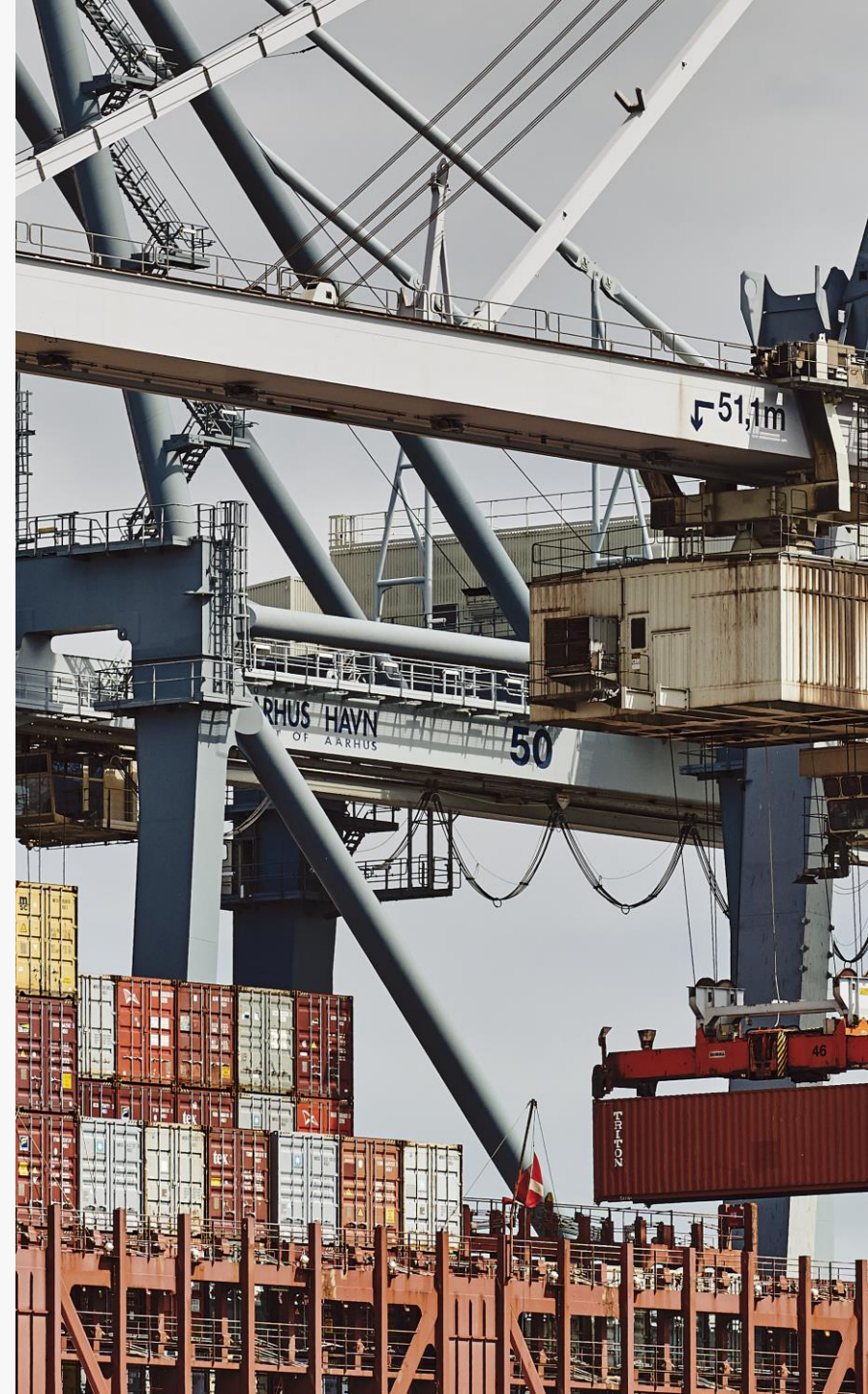


03

Havnens drift.

Aarhus Havns drift og rolle

- Aarhus Havns rolle er grundlæggende at sikre effektiv infrastruktur for gods, der skal håndteres og flyttes.
- Aarhus Havn stiller fælles infrastruktur (fx veje, pladser, havneværker og jernbane) til rådighed.
- Der udlejes arealer og kraner og udbydes maritime services ved skibsanløb.
- Aarhus Havn kan og må ikke udføre godshåndtering eller logistikfunktioner.



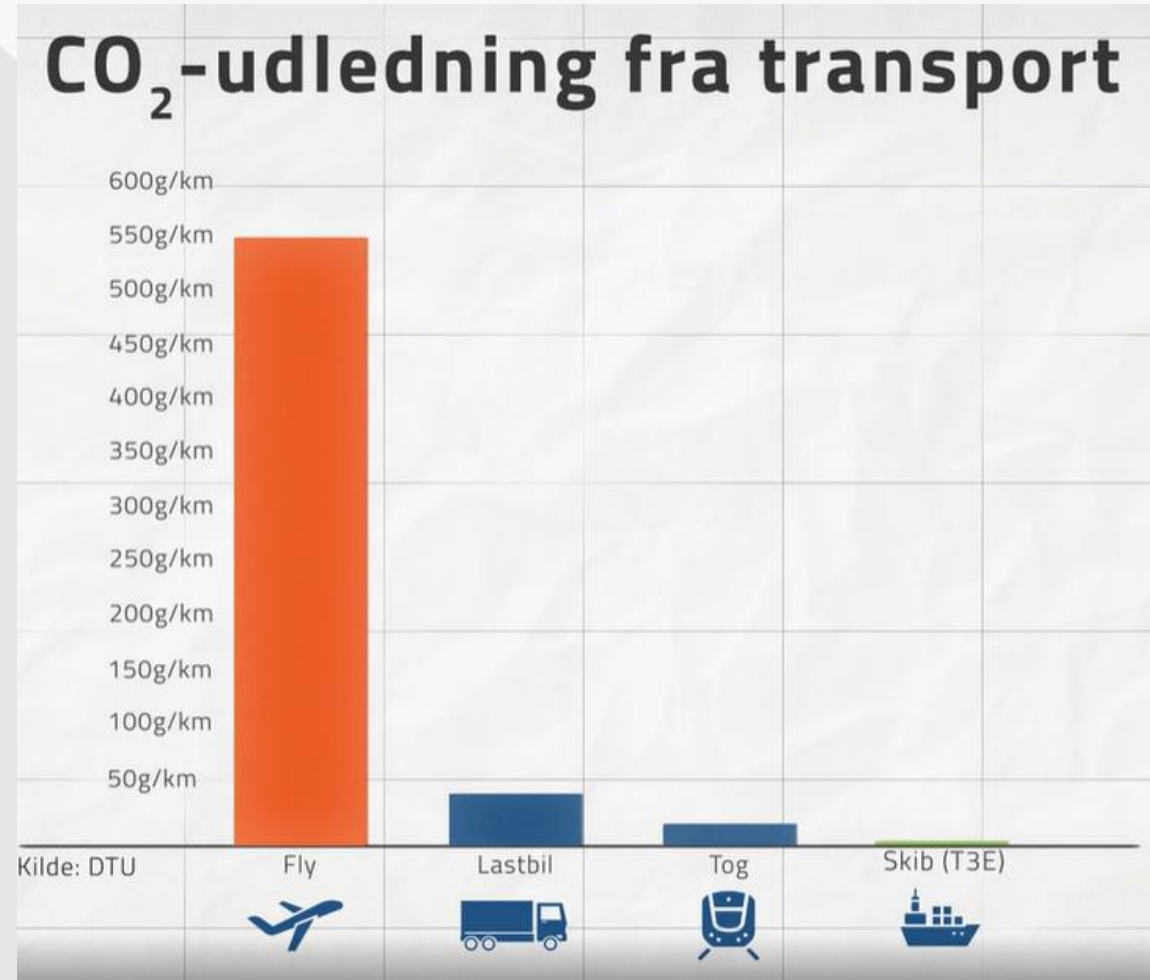
Containertårne.

- Containertårne er medtaget i den igangværende analyse af alternative forslag. Forslaget har en højde på 35 m. mod 20 m. i gældende lokalplan.
- Containertårne reducerer arealforbrug i forholdet 2 til 1.
- Det står virksomhederne på Aarhus Havn frit for at bygge containertårne allerede i dag (inden for gældende lokalplan).
- Indtil videre er der kun salgsmateriale fra et firma og en prototype i Dubai.
- Det vil være meget dyrt og CO₂-udledningen er endnu ukendt (består af store mængder stål og beton).



04 Transport og infrastruktur

Skibstransporten er den mest bæredygtige transportform.



Aarhus Havn bestemmer ikke, hvor godset fragtes hen.

- Det er altid virksomhederne, der ejer godset, der bestemmer hvilken havn, godset skal sejles til og fra.
- Virksomhederne vælger havn ud fra:
 - Vanddybde og besejlingsforhold.
 - Effektive havnefaciliteter (kraner, pakhuset, infrastruktur mv.)
 - Korteste distance fra havn til godsets slutdestination.



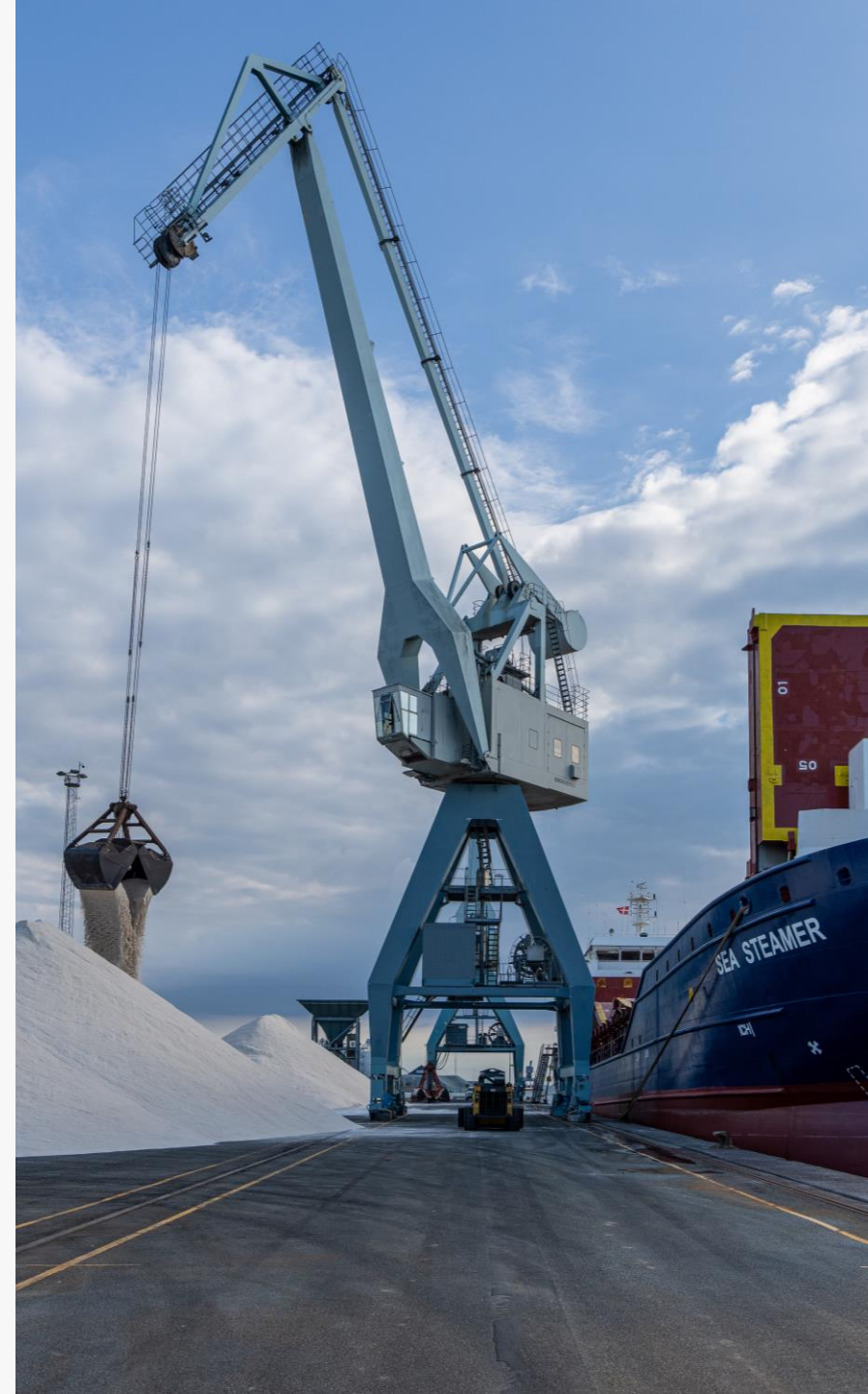
Aarhus Havn er både lokal, national og international.

- Det vil i høj grad være varer, fødevarer, materialer og produkter fra udlandet, der kommer ind.
- Aarhusianske og østjyske virksomheders produkter vil i høj grad sejles ud i verden.
- En del containere, som tidligere blev kørt op gennem Jylland i lastbil, bliver i dag sejlet til Aarhus. Det minimerer CO₂-udledningen.
- Der er meget begrænset behov for at sejle danske varer rundt til andre danske havne.



Fylder containere alt?

- Nej. Men vi er den største danske containerhavn og en del af den internationale kritiske infrastruktur.
- Aarhus Havn modtager som den eneste danske havn de største containerskibe (vanddybde, kraner, terminal mv.).
- Men Aarhus Havn er også den største bulkhavn med en omfattende infrastruktur omkring fast og flydende bulk (foderstoffer, træpiller, flis, olie, vejsalt, brændstoffer mv.).



Motorvej, godstog og færgeafgange.

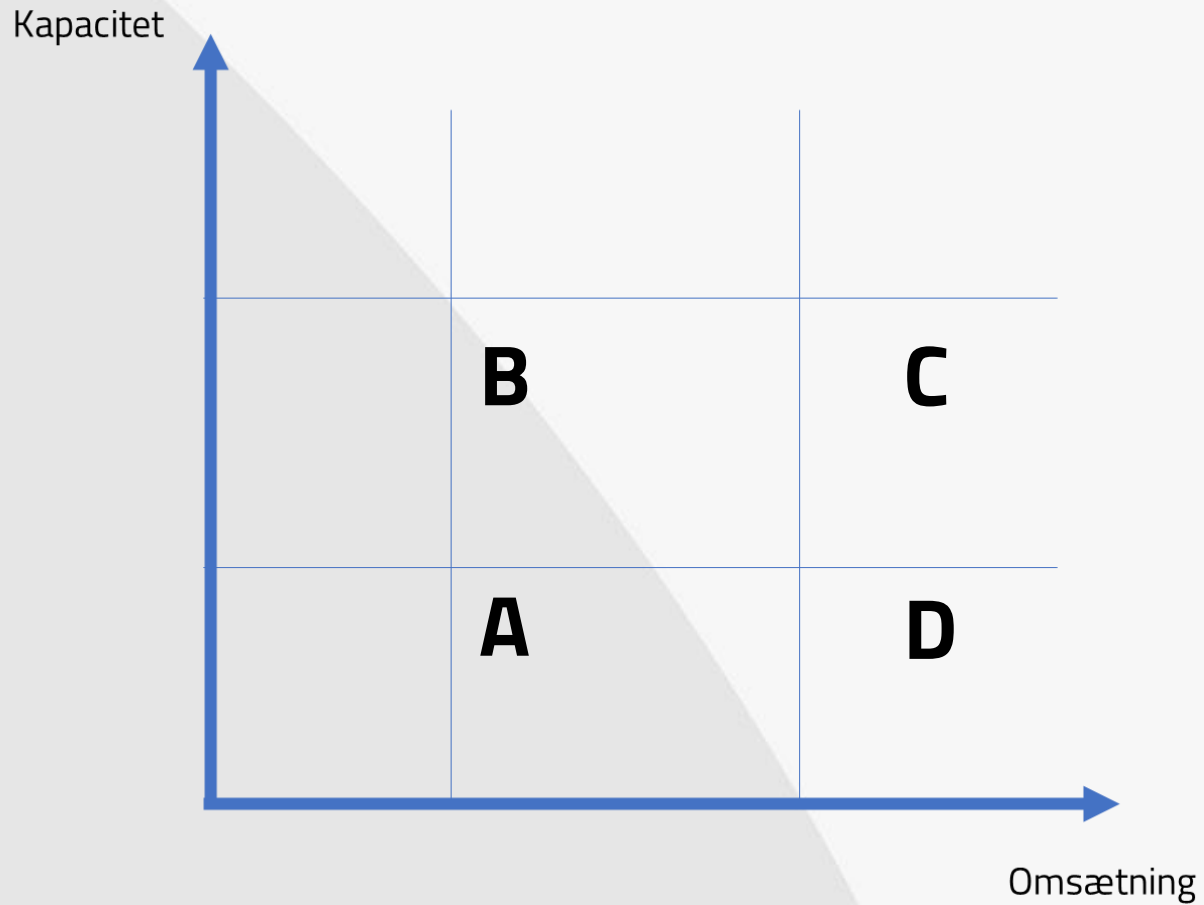
- I MKV vurderes det, at der ikke er brug for yderligere udvidelse af motorvejsnettet pga. Yderhavnen.
- Der kører allerede i dag godstog på Aarhus Havn. 3-4 afgange om ugen. Det er også tænkt ind i Yderhavnen.
- Molslinjen binder Øst- og Vestdanmark sammen og transporterer cirka 3 mio. passagerer om året.
- Den trafik forventes ikke at påvirkes af Yderhavnen. Aarhus Havn og Molslinjen samarbejder tæt om infrastrukturen, fx intelligente lysreguleringer mv.



05

Økonomi

Økonomisk bæredygtighed - fleksibel og robust



Finansiering af Yderhavnen.

- Det samme princip siden 1845: Alt finansieres af virksomhederne (kunderne).
- Udgangspunktet er solidt med aktiver for 3 mia. kr. og 400 mio. kr. i banken.
- Finansieringsbehovet er 3 mia. kr. delt over 30 år (= 100 mio. kr. årligt).
- Nuværende havnedrift giver et årligt likviditetsoverskud på 170 mio. kr.
- Lån optages i NIB eller EIB på markedsvilkår
- Der er ingen garanti fra kommunen og dermed ingen risiko for kommunen og borgerne.



06

Klima og miljø

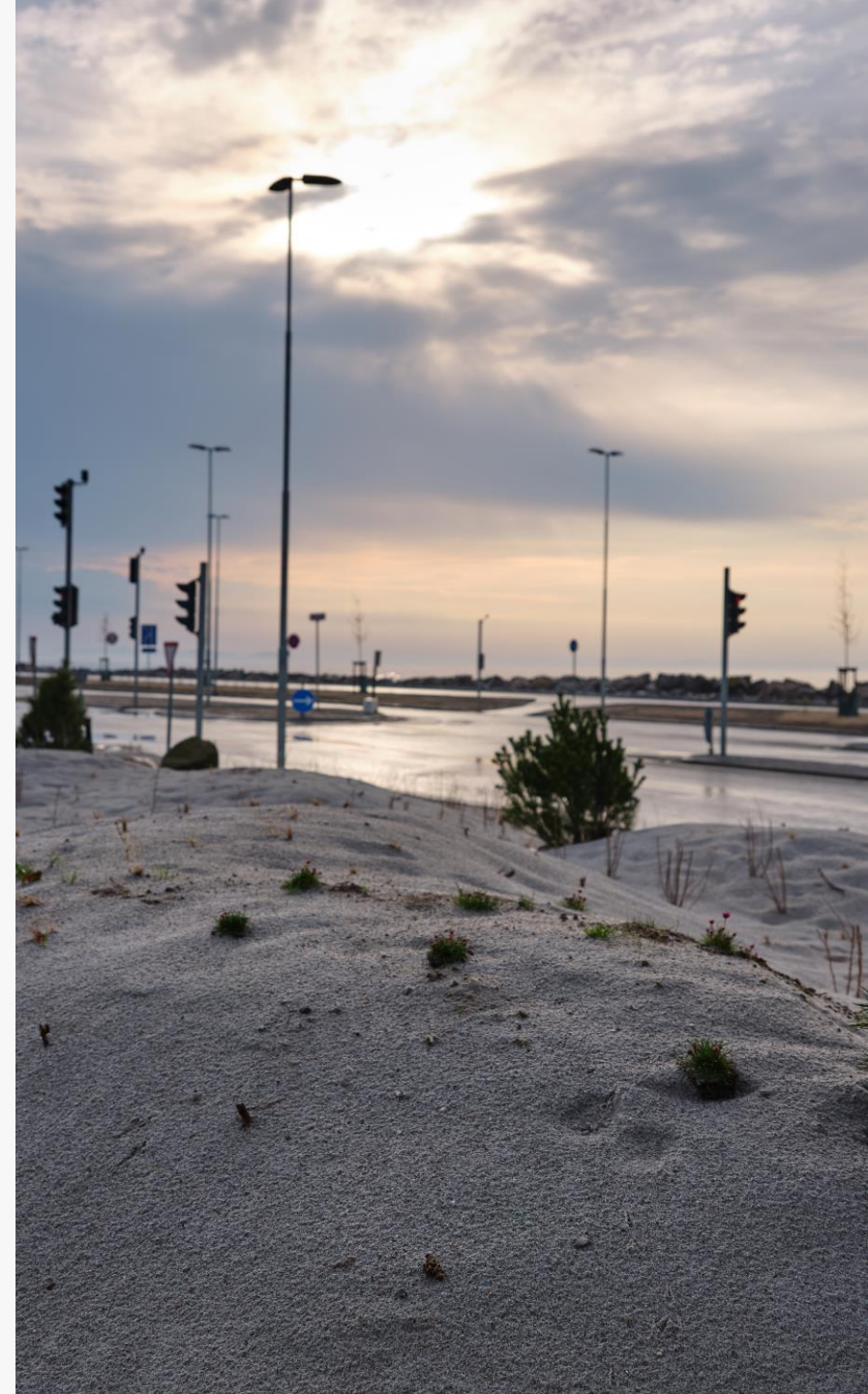
Godt på vej mod Østersøområdet's mest bæredygtige havn.

- Som kun én ud af to havne i verden optaget i Scienced Based Target-initiativet (1,5 grad mål)
- Målsætning om CO₂-neutralitet i 2030.
- Aftale med NRGi om grøn strøm fra 2025.
- Affaldssortering fra skibene.
- Energisymbiose med havnens virksomheder.
- Fiskebørnehaver (biohuts).
- Nyt landstrømsanlæg til krydstogtskibe.
- Markante investeringer i bæredygtig materiel.
- Lynladestation for elbiler.
- Brinttankstation.

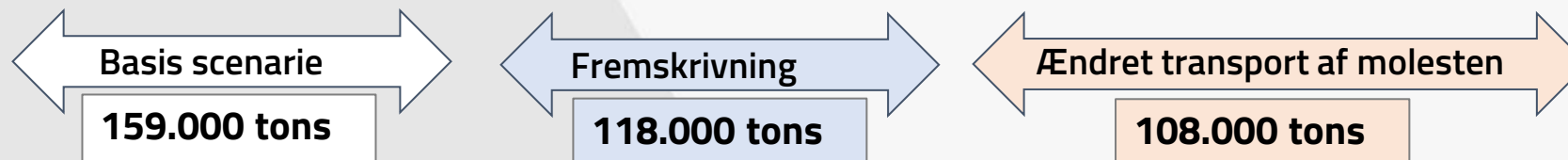
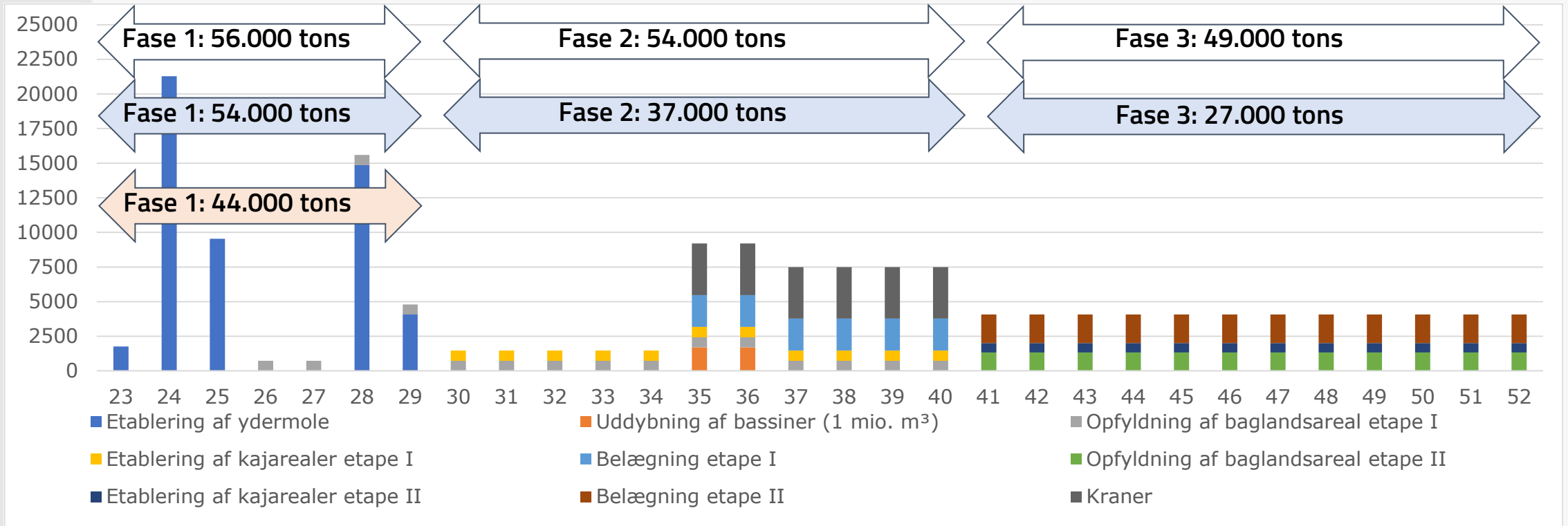


Der er sket meget siden ansøgningen.

- Vi arbejder med at reducere udledning af CO₂. Klimaberegningerne er derfor blevet opdateret.
- Uddybning af sejlrende er udeladt.
- Transportafstanden for sten til molebyggeriet er ændret.
- Mængden af overskydende havbundsmateriale til klapping er reduceret fra 4,9 mio. m³ til 1,8 mio. m³. Vi arbejder videre på alternativer til deponering ved Fløjstrup Skov

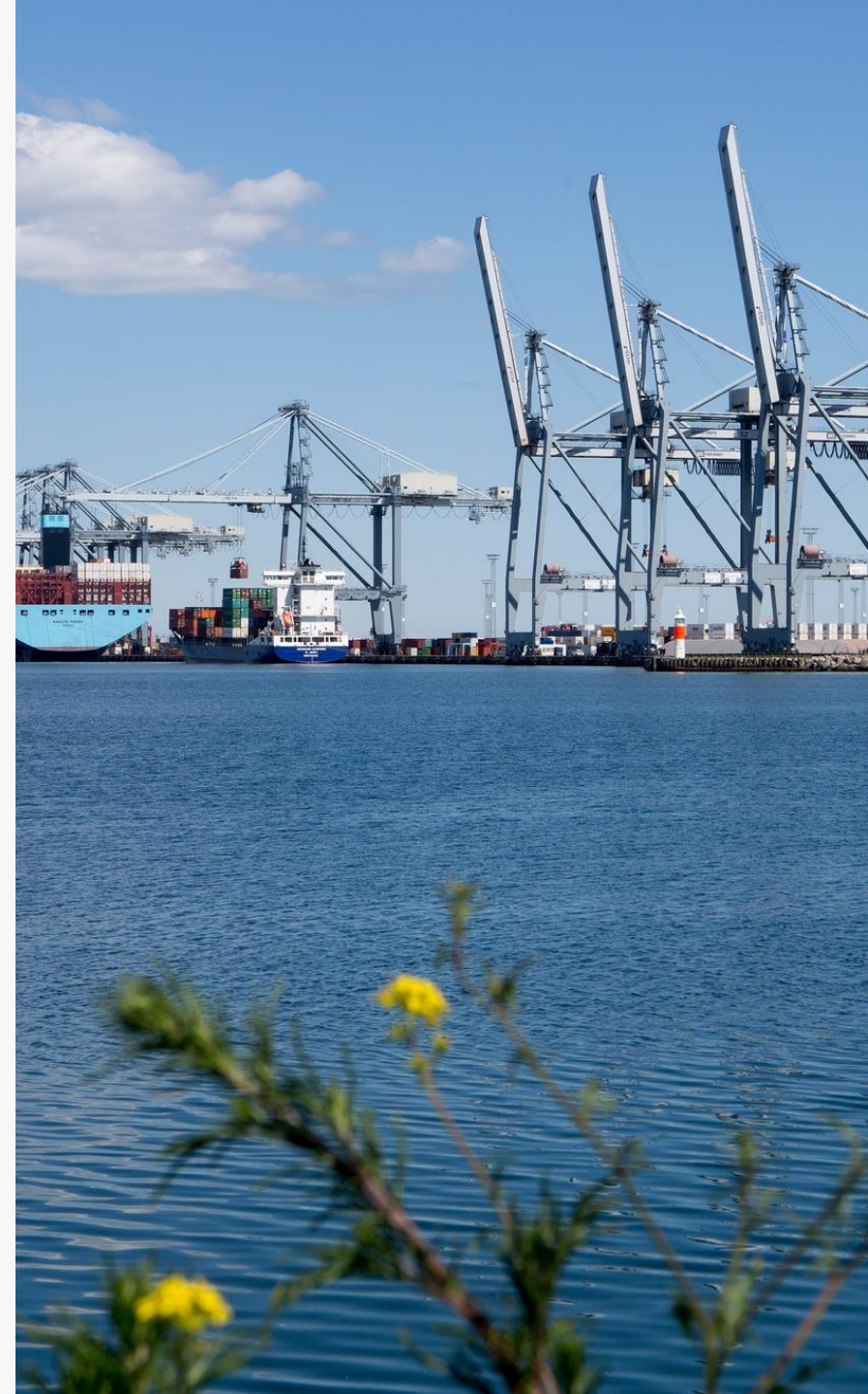


CO₂e aftryk, reduktion og fremskrivning



Og der er mulighed for yderligere reduktioner.

- Vi har udviklet en meget ambitiøs udbudsmodel blandt andet med en skyggepris på 1500 kr. pr. tons CO₂.
- Regulering, teknologisk udvikling og omlægning til grønne brændsler.
- Mulighed for at etablere en solcelle-ø bag molen.

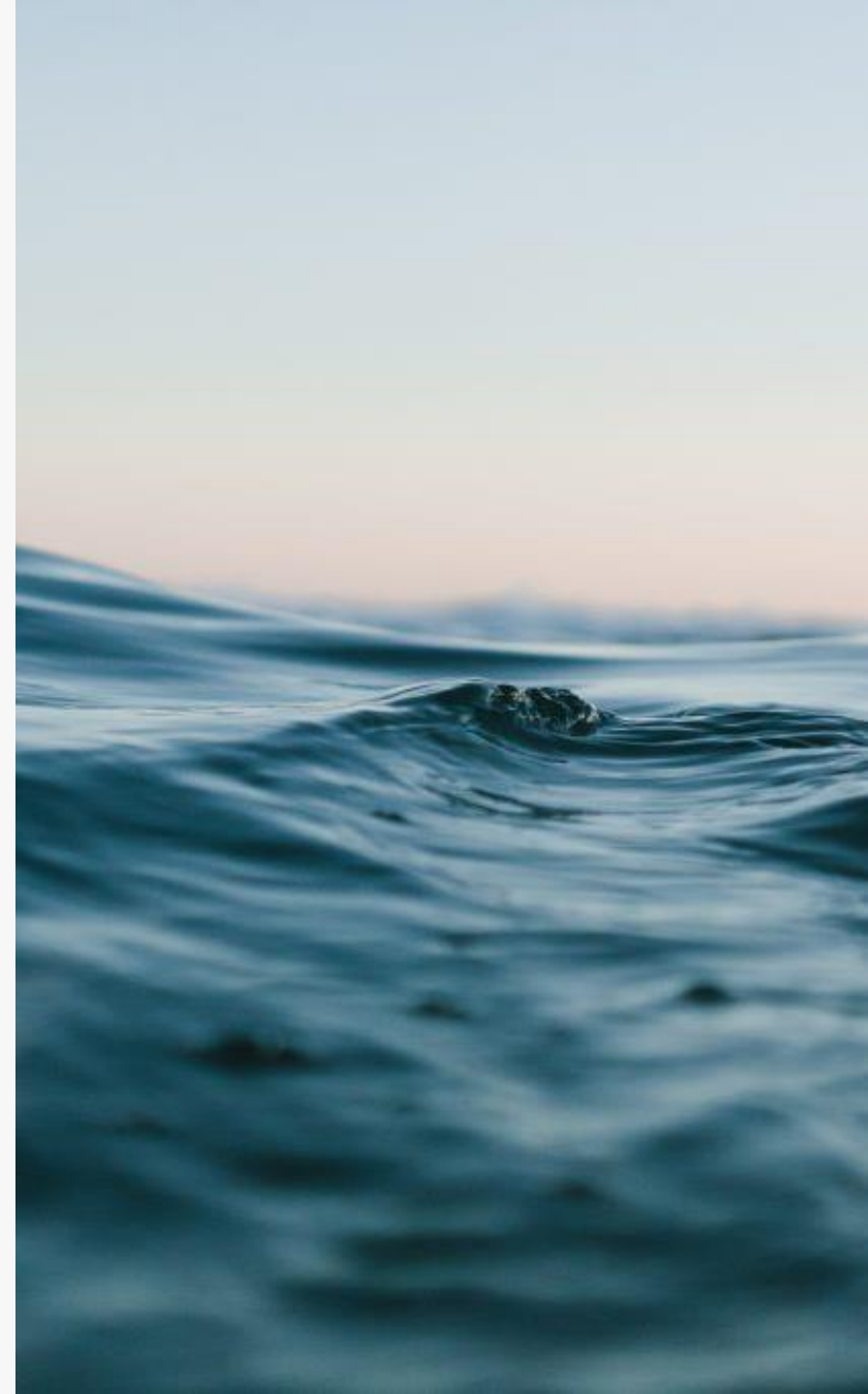


07

Havmiljø

Klapning af havbundsmateriale.

- Blødt havbundsmateriale.
- Vi har ansøgt om klapning i et tidligere sandindvindingsområde cirka 4 km. øst for Fløjstrup Skov.
- Der er tidligere opgravet 11,3 mio. m³ sand fra området, der nu er tømt.
- Miljøstyrelsen har betegnet materialet som klapningseget – dvs. ikke forurenat.
- Vi arbejder videre med alternativer til klapning.



Under terminalområderne.

- Der skal anvendes cirka 15-16 mio. m³ jord til opfyldning.
- Det er nyttiggørelse af jord fra forskellige bygge- og anlægsprojekter (fx fra den kommende Marselistunnel).
- Metoden er velkendt og miljøvenlig. Det samlede ressourceforbrug (inkl. CO₂) er væsentligt mindre end alternative løsninger og har ikke nogen påvirkning på havmiljøet.



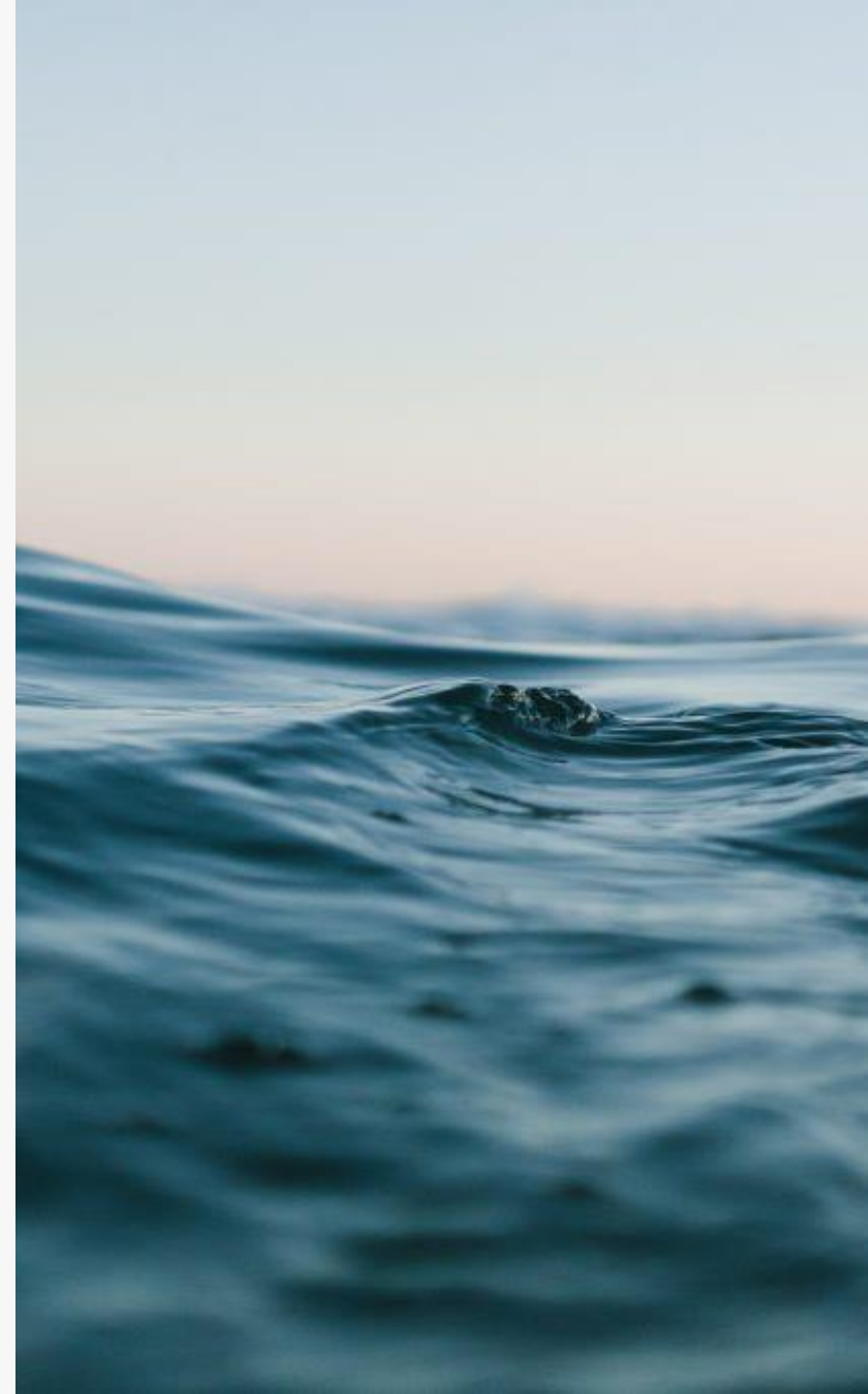
Badevand og havstrøm.

- Der er foretaget avancerede IT-simuleringer, som viser, at påvirkning af badevandet ved Tangkrogen bliver meget begrænset.
- Det vil også kun være i tidsrummet, hvor opgravning og klapning finder sted.
- Den begrænsede påvirkning er alene visuel. Der er ikke tale om forurening.
- Påvirkning af havstrømme er så begrænset, at den er tæt på at være uden for modelleringsværktøjets påvisningsmulighed og uden betydning for vandudskiftningen i Tangkrogen.
- Vandkvaliteten påvirkes primært af udledninger af overfladevand fra byområderne - og ikke fra havnen.



Støj ved Yderhavnsprojektet vil være relativt begrænset.

- Støj ved pilotering vil forekomme, når selve kajkonstruktionen skal etableres. Men det er ved Yderhavnsprojektet relativt begrænset.
- Støjs påvirkning af dyrelivet er undersøgt i MKV. Der tages i piloteringen højde for sæler og marsvin, som, med en særlig teknik, søger væk fra området i perioden.
- De vender tilbage igen. Det har vi set på flere af de andre støjende aktiviteter på havnen. Fx etablering af Færgeterminalen, hvor piloteringsarbejdet var væsentligt større end Yderhavnen.



08

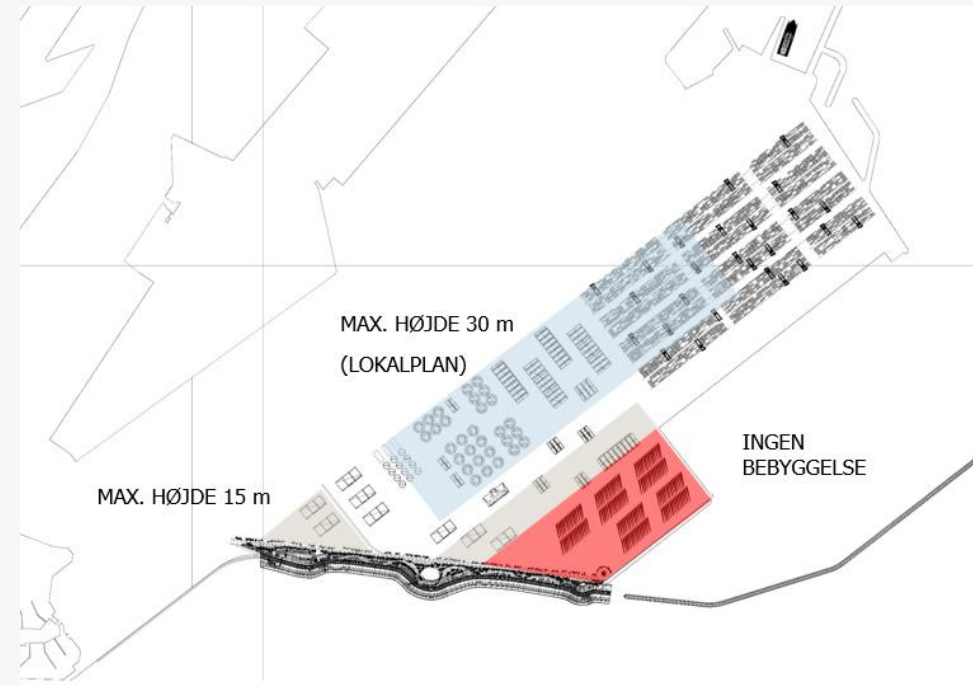
Yderhavnenes visuelle udtryk.

Arkitektonisk tilpasning af Yderhavnen.

Vi har i samarbejde med ekstern arkitekt (Julian Weyer fra C.F. Møller) og stadsarkitekten arbejdet med tilpasninger af Yderhavnens visuelle udtryk.

Vi arbejder med følgende initiativer:

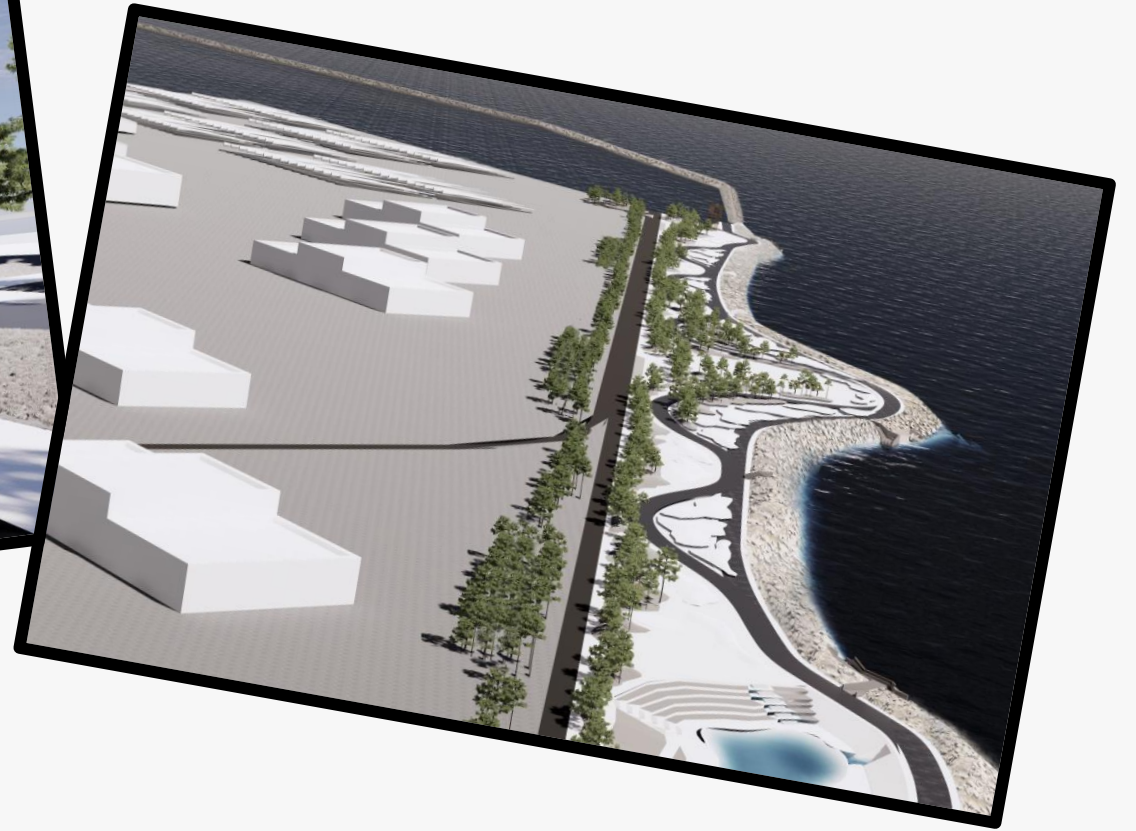
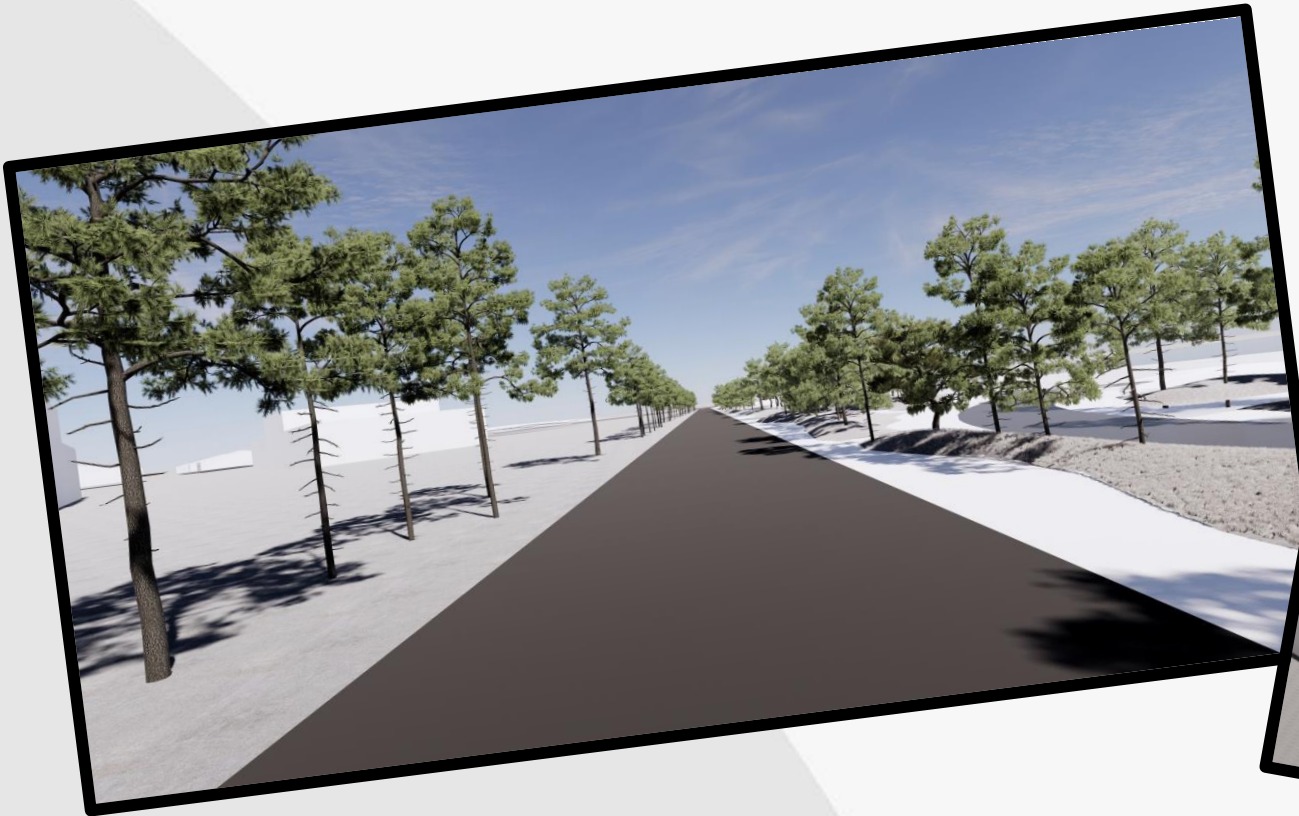
- Begrænsede byggehøjder.
- Begrænsning af byggefelter – specielt på den sydøstlige del.
- Grønne områder og beplantning – specielt langs sydmolen.



Arkitektonisk tilpasning af Yderhavnen.



Arkitektonisk tilpasning af Yderhavnen.



09

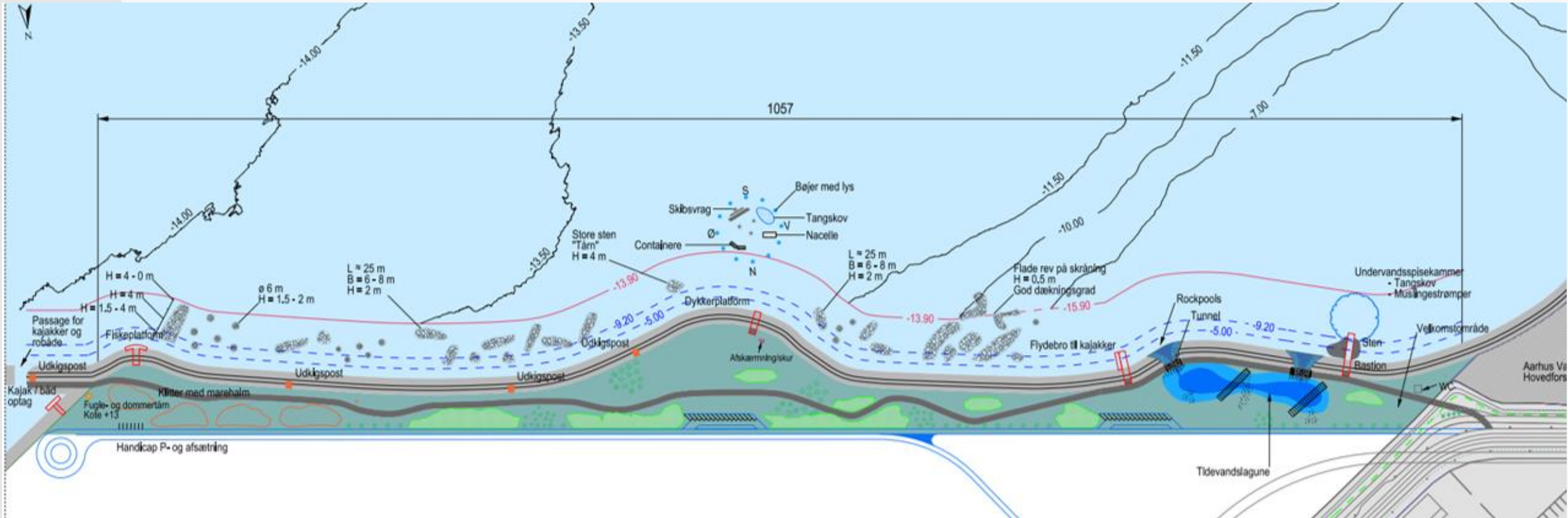
Øget biodiversitet og rekreative områder.

Biodiversitet i Aarhus Bugten.

- Vi har en ambition om at gøre molen til et biodiversitetsområde, der samtidig kan fungere som nyt rekreativt samlingspunkt for byens borgere.
- Vi har derfor arbejdet med Blueline i samarbejde med AU, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Sportsfiskerforbund og Aarhus Kommune.



Oversigt over Blueline med revstruktur

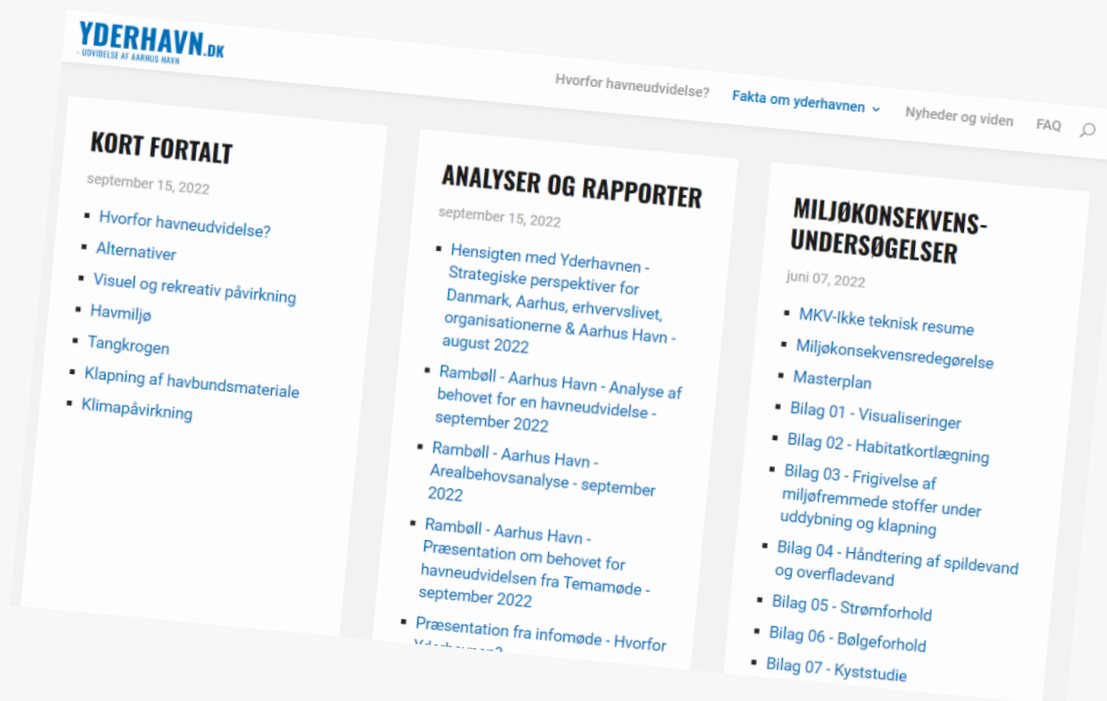


Blueline – mellem byen, havnen og bugten.

- Blueline består af en bugtet mole, fiskebastioner, en lagune og et større område med rev, der skal understøtte biodiversiteten i havområdet.
- Revene er designet ud fra videnskabelig dokumentation og erfaringer fra ind- og udland.



Find mere information på Yderhavn.dk



TAK FOR JERES TID.

I er altid velkomne med spørgsmål.