Hensigten med Yderhavnen

STRATEGISKE PERSPEKTIVER FOR
DANMARK, AARHUS, ERHVERVSLIVET, ORGANISATIONERNE
OG AARHUS HAVN

Tekst:
Publico Kommunikation og Aarhus Havn

Redaktion og layout:
Publico Kommunikation

Medfinansieret af Den Europæiske
Unions Connecting Europe-facilitet

Indhold

Resumé 4

1. Indledning 7

2. Den historiske baggrund og perspektiverne bag havneudvidelsen 8

2.1. Masterplanen og Byhavnsalternativet 8

2.2. Aarhus Havns udvikling de seneste 30 år 10

2.3. Ansøgningen fra 2018 11

2.4. Aarhus Havn er kritisk national infrastruktur 12

2.5. En drivkraft for arbejdspladser, vækst og velfærd 12

3. Globale transporttendenser 14

3.1. Økonomisk udvikling, konkurrence og bæredygtighedsfokus 14

3.2. Særlige behov hos eksportvirksomhederne 16

3.3. Udviklingen i andre havne i nærområdet 17

4. Aarhus Havns forretningsmæssige perspektiver på behovet 20

4.1. Aarhus Havns fokus og strategi 20

4.2. Forretningsgrundlag og synergier mellem funktioner 21

4.3. Den nuværende havn er fuldt udnyttet 22

4.4. Yderhavnen er det mest fordelagtige alternativ 24

5. Godsudviklingen i Aarhus de seneste 10 år – og et skøn mod 2050 26

5.1. Analyse af den samlede godsudvikling 26

5.2. Aarhus Havn vinder markedsandele 27

5.3. Fast bulk til landbrug og byggeri 28

5.4. Flydende bulk og ro-ro 28

5.5. Effekten af Covid-19 29

5.6. Sammenfatning 31

6. Disponering af Yderhavnens arealer ud fra behovet 32

6.1. Plads til fem nøglefunktioner i Yderhavnen 32

6.2. Containerterminal 33

6.3. Logistikterminal 35
6.4. Tankfarm 36
6.5. Ro-ro terminal 37
6.6. Produktionsområde 39
6.7. Nye muligheder på vandet 40
7. Hvad siger erhvervslivet om behovet? 41
7.1. Indledning 41
7.2. Mange ønsker mere areal inden for 10 år 41
7.3. Bekymring for produktivitet, tab af omkostninger og miljøbelastning 42
7.4. Et aktivt tilvalg af Aarhus Havn 45
8. Hvad siger erhvervsorganisationerne om behovet? 47
9. Den blå appelsin – at designe til fremtidige behov, vi ikke kender i dag 51
9.1. Den historiske læring 51
9.2. Opfyldning 53
9.3. Mulige tilpasninger, hvis behovet bliver anderledes end forventet 54
10. Behovet for en visionær ejerstrategi 56
Bilag: Offentlig planlægning og regulering 58

Resumé

Aarhus Havns rolle er at udbyde fremtidssikret og effektiv infrastruktur i takt med behovet og efterspørgslen. Målet er altid at være lidt foran – dvs. have mere kapacitet, end der forventes efterspurgt, og med en fleksibilitet, så det hurtigt kan tages i brug, uanset hvilket behov, der måtte opstå.

I forbindelse med det strategiske arbejde med havneudvidelsen i Aarhus (herefter kaldet Yderhavnen) har vi udarbejdet denne analyse, hvor vi i detaljer belyser de væsentligste behov og strategiske hensigter – herunder vores forventninger til den fremtidige udvikling – som Aarhus Havn har lagt til grund for ansøgningen om Yderhavnen.

Datagrundlaget for rapporten består dels af tidligere analyser af behovet, dels nye analyser af de seneste 10 års udvikling, som danner grundlag for en fremskrivning af Aarhus Havns fremtidige behov. Der er indhentet kvalitative svar fra en række virksomheder, som benytter havnens funktioner i dag, og erhvervsorganisationer.

Baggrund og historik

Aarhus Havn er en del af den nationale kritiske infrastruktur og bidrager til forsyningssikkerheden i Danmark. Udvidelsen af havnen skal danne rammen for videre udvikling af arbejdspladser, vækst og velfærd. Undersøgelser fra 2022 viser, at Aarhus Havn genererer 17.255 beskæftigede (årsværk) i hele Danmark og skatteindtægter på cirka 3 mia. kr.

Behovet for en udvidelse af Aarhus Havns kapacitet blev allerede forudset i 1997. I den forbindelse blev området øst for Østhavnen udlagt som perspektivareal til en fremtidig havneudvidelse. I 2018 sendte Aarhus Havn ansøgning om udvidelse til de relevante myndigheder, baseret på et erkendt behov fra havnens daglige interessenter kombineret med en række globale megatrends, som forventes at øge behovet for transport.

Forretningsstrategi

Aarhus Havn har en fokuseret forretningsstrategi baseret på godsomsætning og passagertransport (færger og krydstogt), og kerneforretningen er bygget op om dette. På godsomsætning er der særligt fokus på at udbygge positionen som landets førende containerhavn, hvor Aarhus allerede står for 68 % af den varemængde i containere, som kommer ind over de danske havne. Yderhavnsprojektet er defineret ud fra de strategiske kerneområder og er derfor primært rettet mod container, ro-ro og tankfarm, mens andre ikke-strategiske aktiviteter er fravalgt. Udvidelsen skal sikre kritisk masse for den fælles infrastruktur og de services, som er nødvendige for, at Aarhus fortsat kan være attraktiv som anløbshavn – herunder at

synergier mellem godstyperne er med til at gøre det konkurrencedygtigt at anløbe Aarhus og højne serviceniveauet for den enkelte operatør.

Behovet for udvidelsen og mulige alternativer

Af havnens nuværende areal på 2,8 km^2 er 95% i dag udlejet eller disponeret. Der er kun begrænset udlejning til aktører uden direkte havneaktivitet, placeret i grænseområdet mellem by og havn, som ikke længere kan bruges til egentlig havneaktivitet

Der er undersøgt en række alternative løsninger til det foreslåede projekt med Yderhavnen, men ud fra en vurdering af markedsgrundlag, infrastruktur og økonomi, vurderes alternativerne ikke som økonomisk bæredygtige. Herudover viser beregninger, at klimapåvirkningen vil være større.

Det er Aarhus Havns vurdering, at et nej til Yderhavnen vil øge trafikken via Hamborg og kun i begrænset omfang i andre danske havne. Det vil forrige forsyningssikkerheden og øge CO_2-udledningen.

Godsudviklingen hidtil og prognoser for den fremtidige udvikling

Godsudviklingen på Aarhus Havn har været stigende i næsten hele havnens 175-årige levetid. I denne analyse har vi særlig set på de seneste 10 år og herudfra bygget prognoser for den fremtidige udvikling. Over de seneste 10 år har godsudviklingen på Aarhus Havn samlet set været stigende, og særligt udviklingen i containergodset har udvist en markant vækst på ca. 75 % over perioden. Det skyldes en kombination af højere markedsandele til Aarhus og en generel stigning i containertransport. Ifølge prognoserne fortsætter væksten i transport i de kommende år, og det vil medføre et øget behov for containerkapacitet. Fast bulk er også i vækst, mens ro-ro ligger stabilt, da den eksisterende kapacitet er fuldt udnyttet. På flydende bulk forventes der særlig en vækst i nye grønne brændstoffer, som skal oplagres sideløbende med de eksisterende, hvis Aarhus vil spille en rolle i forhold til grøn omstilling på dette område.

Disponering af Yderhavnens arealer

Analyserne af de seneste 10 års udvikling er omsat til en forventet disponering af Yderhavnens 105 ha arealer. Målet er, at Yderhavnen kommer til at omfatte funktionerne containerterminal, logistikterminal, ro-ro terminal, tankfarm og produktionsområde. Hertil kommer påkrævede arealer til fælles infrastruktur som kajanlæg, veje og jernbane. Pga. den store vækst på containertrafikken vil containerterminalen blive det største enkeltområde i Yderhavnen og er estimeret til at udgøre 37 ha, hvilket svarer til et område svarende til 2/3 af den nuværende containerterminal.

Muligheden for en dry port er indregnet i udformningen af Yderhavnen. En dry port beliggende ved motorvejen vil kunne rumme en række understøttende logistikfunktioner til selve havnen.

Analyse af kundernes behov

Det danske havnesystem bygger grundlæggende på, at det offentlige etablerer og driver infrastruktur i takt med erhvervslivets efterspørgsel og betalingsvillighed. Derfor er Aarhus meget opmærksom på at afdække behovet hos de virksomheder, som benytter havnefunktionerne.

Ifølge en ny undersøgelse blandt havnens kunder ønsker halvdelen mere areal inden for de nærmeste 10 år. Interviews blandt havnekunderne bekræfter, at aktuel eller kommende pladsmangel betyder nedsat produktivitet, øgede omkostninger og tab af opgaver til andre transportformer, som er mindre klimavenlige.

Ud over adgangen til at få varer ind og ud via havnen lægger flere respondenter vægt på adgangen til kvalificeret arbejdskraft og synergier med andre virksomheder, der opererer på samme område. De har således taget et aktivt valg om at placere deres aktiviteter netop i Aarhus frem for andre lokationer.

Interviews blandt erhvervsorganisationer som Dansk Erhverv, DI og Erhverv Aarhus bekræfter de skitserede makrotrends med bl.a. et øget transportbehov, og der er en gennemgående bekymring for, at kapacitetsproblemer på Aarhus Havn også får nationale konsekvenser i form af eksempelvis dårligere forsyningssikkerhed, tab af vækst og flytning af aktiviteter og arbejdspladser til andre lande.

Faseopdeling gør udbygningen fleksibel

Aarhus Havn er bevidst om, at det forudsete behov for Yderhavnen kan ændre sig i et 30-50-årigt perspektiv, herunder som følge af teknologiudvikling, klima, markedseffekter og forbrugeradfærd. En beslutning om igangsætning af Yderhavnens fase 1 betyder i første omgang, at Aarhus Havn vil igangsætte etablering af ydermolerne, så der åbnes for havnemæssig anvendelse af vandområdet inden for molerne, og der vil blive påbegyndt en landopfyldning med overskudsjord.

Etapeopdelingen gør det muligt at foretage en række tilpasninger i Yderhavns-projektet, hvis det reelle fremtidige behov afviger væsentligt fra de antagelser, der er lagt til grund i dag. I løbet af de kommende år vil der blive taget stilling til de næste etaper og den specifikke anvendelse med fordelingen af havnefunktionerne.

1. Indledning

Aarhus Havns rolle er at udbyde fremtidssikret og effektiv infrastruktur i takt med behovet og efterspørgslen. Da havneinfrastruktur tager mange år at etablere, er det vigtigt for havnen altid at være på forkant med behov – dvs. have mere kapacitet, end der forventes efterspurgt, og med en fleksibilitet, så det hurtigt kan tages i brug, uanset hvilket behov, der måtte opstå.

I forbindelse med det strategiske arbejde med havneudvidelsen i Aarhus (herefter kaldet Yderhavnen) har vi udarbejdet denne analyse, hvor vi i detaljer belyser de væsentligste behov og strategiske hensigter – herunder vores forventninger til den fremtidige udvikling – som Aarhus Havn har lagt til grund for ansøgningen om Yderhavnen.

I notatet indgår der materiale fra flere kilder. Vi har dels indsamlet løbende vurderinger ud fra havnens nuværende drift og udviklingstakt, kombineret med den daglige, fortrolige dialog med kunderne, og dels studeret analyser fra et antal tredjeparter – som f.eks. angivet i *Notat om behov 2019*, *Masterplanen* og *Miljøkonsekvensrapporten* for Yderhavnen.

Aarhus Havn har oplevet næsten uafbrudt vækst i godsomsætning gennem sine 175 år, men siden ansøgningen om havneudvidelse i 2018 har havnen været gennem en periode præget af vækst over gennemsnittet. Vi har i denne sammenhæng indsamlet data for godsomsætningen de seneste 10 år og ud fra dette opstillet databaserede prognoser på udviklingen for de kommende 10-30 år.

I de seneste år har vi været gennem en pandemi, og krigen i Ukraine er stadig i gang. Herudover er vilkårene ændret for transportsektoren, og der er kommet fokus på forsyningssikkerhed.

En række interessenter har afgivet positive høringssvar om Yderhavnen i høringsfasen i 1. kvartal 2022. I forbindelse med udarbejdelsen af dette dokument har vi suppleret udvalgte svar fra virksomheder med potentielt arealbehov med helt aktuelle kvalitative input, som er indhentet gennem telefoninterviews med kunder og organisationer, som benytter havnens områder som en del af deres daglige forretning.

Vi er desuden kommet dybere i planlægningen af Yderhavnens indretning, både pga. det reducerede areal fra 140 ha til 100 ha og fordi, vi har fået en mere præcis analyse af begrænsningerne i den eksisterende havn. Vi har ud fra dette opdelt Yderhavnen i fem funktionsområder ("puslespil") med container og logistik, ro-ro, tankfarm (grønne brændstoffer), produktion og godshåndteringsområde.

Aarhus Havn,

August 2022

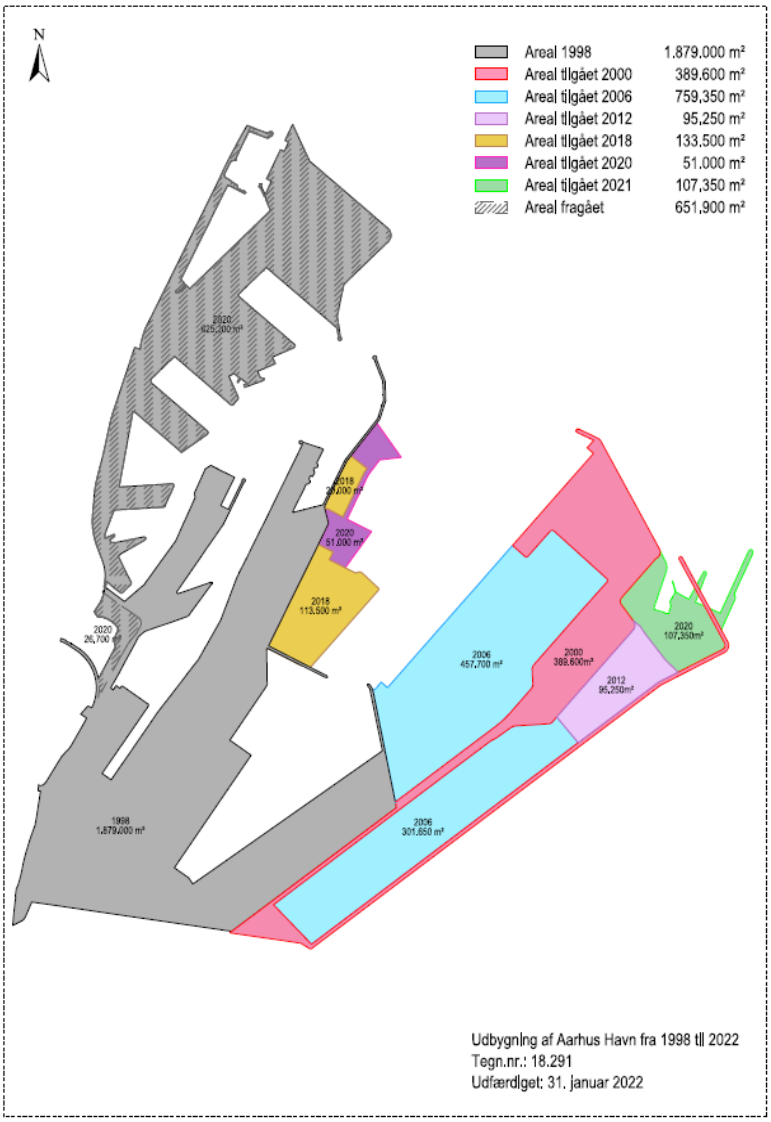
2. Den historiske baggrund og perspektiverne bag havneudvidelsen

2.1. Masterplanen og Byhavnsalternativet

Aarhus Havn råder i alt over 280 ha landområde, hvoraf 160 ha er bygget og taget i brug i løbet af de seneste 30 år.

Allerede i 1994 blev det klart, at havnen stod i en situation, som på mange punkter ligner den nuværende: Der var tegn på, at kapaciteten ikke længere svarede til det behov, som blev efterspurgt, og som markedet og havnen selv forventede ville komme.

Aarhus Havn besluttede derfor at fremsende forslag til en udvidelse som beskrevet i *Masterplanen 1997*.



Der var ønske om udvidelse i tre områder – ud for det nuværende Aarhus Ø (daværende containerterminal), ved Oliehavnen (nuværende Omniterminal) og Østhavnen (daværende Multiterminal og Kulterminal - nuværende DLG Bulkterminal).

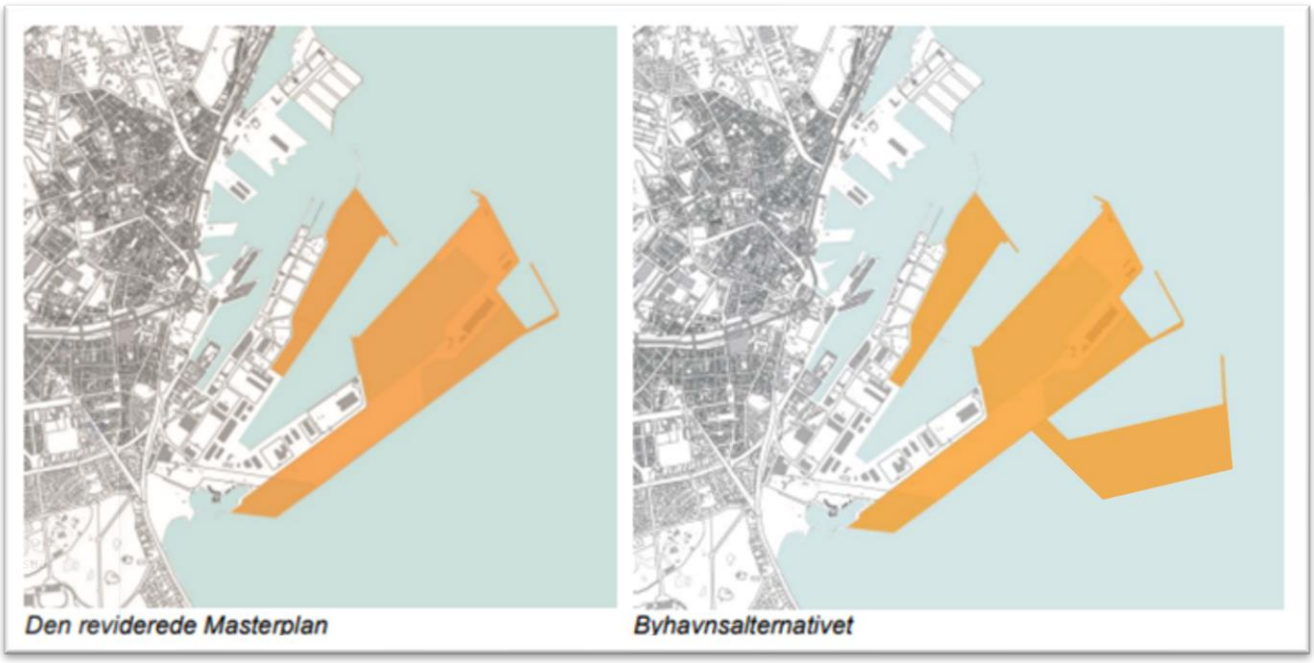


Illustration: Den reviderede Masterplan og Byhavnsalternativet

Byrådet vedtog i 1997 den reviderede Masterplan med de to sidste områder til havneformål og vedtog samtidig etableringen af Aarhus Ø som byområde. Den sidste beslutning blev betinget af, at et område øst for Østhavnen blev udlagt som perspektivareal inden for havnegrænsen til en fremtidig havneudvidelse, når behovet opstod – også kaldet Byhavnsalternativet[1].

De statslige myndigheder fastlagde havnegrænsen sådan, at Byhavnsalternativet kunne realiseres. Det betyder, at det fremlagte forslag til Yderhavnen holder sig inden for den eksisterende havnegrænse.

[1] Se skitser på https://yderhavn.dk/wp-content/uploads/2022/05/Byhavnsalternativet.pdf

2.2. Aarhus Havns udvikling de seneste 30 år

I de seneste 30 år har havnen gennemgået en betydelig udvikling. Virksomheden har formået at etablere og udnytte 160 ha nye havnearealer samtidig med, at der er afleveret 60 ha til byudvikling. Herudover må ikke glemmes landforbindelserne med jernbanen henover Sydhavnsarealerne og Marselistunnelen.

Særligt containerterminalen har rykket Aarhus en liga op fra at være en shortsea-feederhavn til at blive én af kun tre havne nord for Hamborg, som har direkte anløb af skibe fra oversøiske destinationer[2]. Sikring af disse anløb og udvidelse med flere destinationer til f.eks. USA er helt afgørende for den fortsatte udvikling og succes. Vi ved også, at de havne i Nordeuropa, som er direkte konkurrerende alternativer til Aarhus (især Hamborg, Göteborg og Gdansk) investerer massivt i udbygning.

Antal af destinationer, som besejles fra Aarhus, har også væsentlig betydning. Besejling sker enten med Oceanrederiernes egne feedere, uafhængige feeder-operatører eller shortsea-rederier.

I forhold til størrelse har Aarhus usædvanligt mange destinationer og forbindelser, og havnen anløbes af alle tre typer. Oceanrederierne har behov for et stort underlag - ellers anvendes en uafhængig operatør. Aarhus er begunstiget af, at den største aktør i Nordeuropa (Unifeeder) er etableret og fortsat har hovedsæde i Aarhus. Oveni kommer de mange shortsea-rederier som f.eks. RAL, Eimskip, Samskip og Containerships.

Ifølge et index udarbejdet af UNCTAD, der ser på connectivity, er antallet af forbindelser steget fra index 25 primo 2011 til index 44 i 2022[3]. I samme periode er attraktiviteten i København, som er den næststørste containerhavn i Danmark, faldet fra indeks 5 til 3.

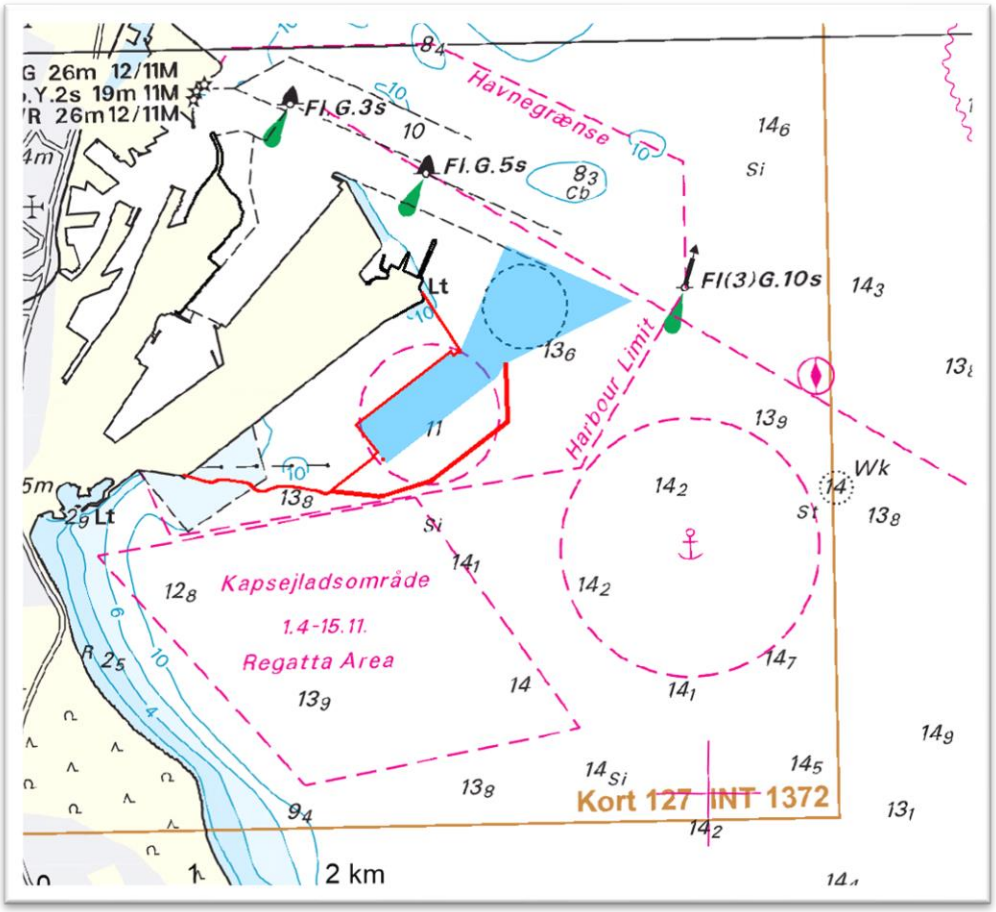
[2] De andre to er Göteborg og Gdansk.

[3] https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=170026

2.3. Ansøgningen fra 2018

I 2018 sendte Aarhus Havn ansøgning om udvidelse til de relevante myndigheder. Ansøgningen bygger på et erkendt behov fra havnens daglige interessenter kombineret med observationer af en række globale og makroøkonomiske megatrends, som forudsiger et øget behov for transport i de kommende 30 år.

Grundlaget for ansøgningen blev kvalificeret nærmere i *Behovsnotat 2019*[4]. Det ansøgte landområde er siden reduceret fra 140 ha til ca. 100 ha efter dialog med Aarhus Kommune, men som det fremgår senere af udtalelser fra kunder og organisationer i 2022, er behovet kun forøget i de seneste år.



Figur: Yderhavnen (markeret med rødt) ligger inden for havnegrænsen (stiplet linje)

[4] https://yderhavn.dk/wp-content/uploads/2022/05/Bebovsnotat.pdf

2.4. Aarhus Havn er kritisk national infrastruktur

Havne betragtes som kritisk national infrastruktur på lige fod med eksempelvis broer, motorveje eller el-net. De danske havne er med til at give forsyningssikkerhed og adgang til at få varer ind og ud af landet, noget som er en essentiel faktor for mange danske virksomheder.

At planlægge havneaktivitet indebærer en vurdering af behov 30-35 år frem i tiden, og derfor er der af gode grunde en række faktorer i beslutningsgrundlaget, som kan være behæftet med usikkerhed. Vi kender eksempelvis ikke den teknologiske udvikling eller konsekvenserne af en grøn omstilling i detaljer. Og vi ved ikke med 100% sikkerhed, hvordan arealbehovet er for forskellige havnerelaterede aktiviteter i fremtiden.

Vi skal derfor træffe beslutninger med udgangspunkt i det, vi kender (der som oftest vil være et bagudrettet datagrundlag), i kombination med kvalificerede fremskrivninger for behovet. Fordi anlægstiden er lang for denne type projekter, er præmissen, at man ikke kan vente med at træffe beslutninger til det tidspunkt, hvor infrastrukturen skal bruges. Det kræver en visionær stillingtagen hos beslutningstagerne, baseret på et veloplyst datagrundlag.

2.5. En drivkraft for arbejdspladser, vækst og velfærd

Historisk set har der været en nær sammenhæng mellem udviklingen af Aarhus Havn og Aarhus By. En ny analyse fra Incentive[5] (2022) viser, at Aarhus Havns aktiviteter i dag er med til at skabe arbejdspladser, milliarder i skatteindtægter og vækst til både Aarhus Kommune og resten af landet.

- Aktiviteterne medfører 17.255 beskæftigede (årsværk) i hele Danmark, hvoraf 8.850 er beskæftiget i Aarhus Kommune.
- De samlede aktiviteter giver anledning til skatteindtægter på ca. 3,0 mia. kr. i hele Danmark og en bruttoværditilvækst i virksomhederne på 12,2 mia. kr.

[5] https://yderhavn.dk/wp-content/uploads/2022/05/Incentive-Beskaeftigelsesanalyse-for-Aarhus-Havn-19maj2022.pdf

- 0,7 mia.kr. af skatteindtægterne tilfalder Aarhus Kommune. De 8.850 beskæftigede i kommunen bidrager til en bruttoværditilvækst på 7,2 mia. kr.

En fortsat udvidelse af havnen danner derfor rammen for videre udvikling af arbejdspladser, vækst og velfærd.

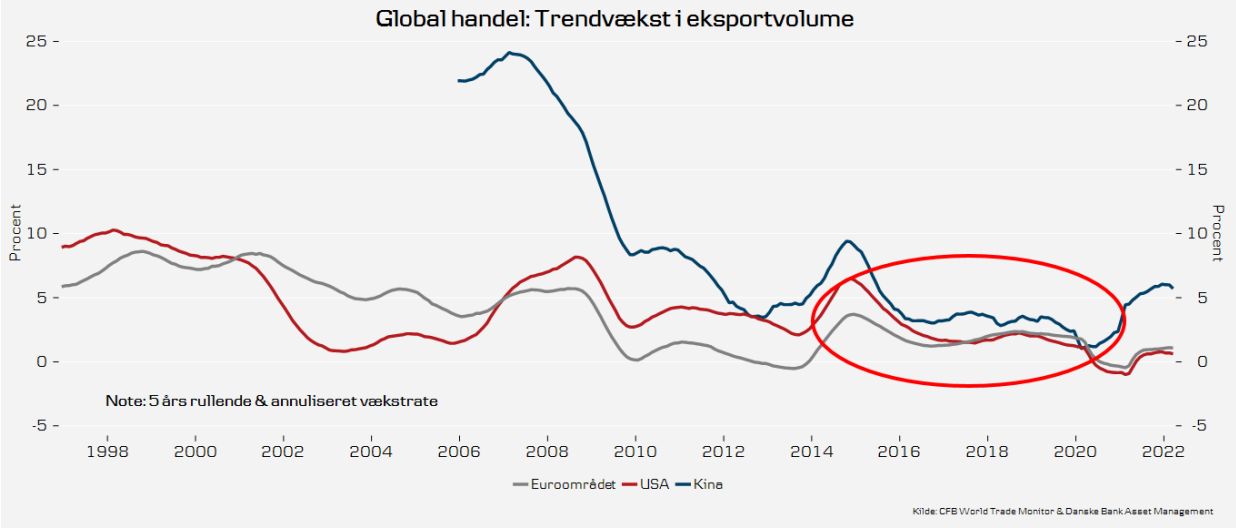
3. Globale transporttendenser

3.1. Økonomisk udvikling, konkurrence og bæredygtighedsfokus

Ud over de specifikke behov og den udvikling, som relaterer sig direkte til Aarhus, bliver efterspørgslen efter havnekapacitet i Aarhus drevet frem af flere globale faktorer– f.eks. udviklingen i den globale økonomi, effektiviseringen af transportsektoren og bevægelsen mod større bæredygtighed.

Omfanget af godstransport er tæt forbundet med den generelle økonomiske udvikling i verden. Transport af råvarer, fødevarer, forbrugsvarer m.v. er i stort omfang baseret på forbrugsudvikling og dermed efterspørgsel efter varer – både råvarer til videre forarbejdning og færdigvarer til forbrug. Konjunkturudviklingen påvirker derfor også den samlede transportaktivitet.

Set over den sidste 20 års periode har der været vækst i eksporten fra de tre største økonomier – målt i mængder. Bortset fra årene med COVID-19 har de seneste 10 år vist en årlig vækst på 2 – 5%.



Ifølge Lars Jensen, Vespucci-Maritime, *"forventes verdenshandlen at fortsætte med at vokse cirka 3% om året i gennemsnit - og container-volumen ligeledes. Der kan dog ske forskydninger med hensyn til, hvor lasten kommer fra - man bør i særdeleshed forvente at noget produktion flytter ud af Kina og i stedet bliver placeret*

andre steder i Asien. Dette har en indflydelse på services indenfor Asien, men vil ikke i sig selv ændre markant på volumen til og fra Europe som et samlet hele".

Den løbende effektivisering af transportsektoren betyder, at varetransport bliver billigere. 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" (i daglig tale ofte kaldet globaliseringen), blandt andet med den konsekvens, at flere og flere råvarer, industriprodukter og forbrugsvarer transporteres.

Konkurrencen i transportsektoren spiller en stor rolle for de enkelte landes og de enkelte havnes position i det globale marked. Større skibe og større krav til effektiv drift, krav til anden infrastruktur (vejnet, jernbaner, arbejdskraft m.v..) betyder, at nogle havne i højere grad end andre vil få andel i den globale skibsfart.

Rederierne vil gerne benytte så store skibe som muligt for at få de laveste enhedsomkostninger. Men det betyder også, at i yderkanterne af netværket vil disse skibe aldrig være helt fyldt. Dermed ender man med at benytte skibe i nogle af disse yderhavne, som strengt taget er for store. Aarhus er et godt eksempel på dette. Når skibene ikke er fyldte, har de behov for mindre vanddybde end i de større hovedhavne.

Tendensen går mod, at skibene stadigt større - dog ikke på ruten mellem Asien og Europa. For et rederi er det ikke kun enhedsomkostningerne på det enkelt skib, der er vigtige. Det er også vigtigt at have et stort antal ugentlige afsejlinger for dermed at have et mere fintmasket rutenet. Jo mindre skibene er, des flere skibe skal man bruge – og dermed får man et mere fintmasket rutenet. Man skal dermed finde en balance mellem skibsstørrelse og sejlfrekvens. På Asien til Europa er vi nået til den maksimale størrelse af skibe, det giver mening at bruge - men dette er endnu ikke tilfældet på for eksempel Stillehavet og Atlanterhavet.

De stigende brændstofpriser driver transportoperatørerne til at sikre kortest mulige lastbiltransporter og i stedet opprioritere søtransport, som er langt den mest energieffektive transportform. Samtidig har reguleringer for lastbilbranchen medført færre chauffører, hvilket peger i retning af overflytning af containerkørsler fra Hamborg til Fredericia og Aarhus.

Endelig er i disse år markant stigende fokus på transportens bæredygtighed, især når der fokuseres på klimapåvirkning. Skibstransport regnes som den mest bæredygtige transportform, fordi et skibs energiforbrug pr. tons gods er meget lavere end ved lastbiltransport eller godstog. Eksempelvis udleder togtransport seks gange så meget CO_2 som skibstrafik.

På sigt forventes forskellen at udlignes for CO_2-udledning, men brændstofforbruget pr. ton (dvs. energieffektiviteten) vil fortsat medføre betydelig fordel for skibstransporten – på nogle områder endnu mere end i dag, da energimængden i de grønne brændstoffer typisk er lavere end i de fossile brændstoffer. Det betyder, at der skal større mængde til at transportere godset med de grønne brændstoffer sammenlignet med de fossile.

Både forbrugeres og virksomheders stigende fokus på bæredygtighed kan derfor betyde øget efterspørgsel efter skibstransport.

Samlet set peger de globale transporttendenser relativt entydigt på, at skibstransport vil stige de kommende år, og at der dermed også vil være stigende efterspørgsel efter havnekapacitet.

3.2. Særlige behov hos eksportvirksomhederne

Nyere amerikanske undersøgelser[6] viser, at byer med let adgang til containerterminaler har en større andel af eksportvirksomheder end byer uden let adgang.

Containerterminalerne er vigtige for eksportvirksomhederne, fordi stadig flere varer pakkes og sendes i containere, som er langt den mest konkurrencedygtige indpakning og transportform. Dette kaldes også for en tendens mod "containerisering."

[6] Bl.a. 'Shipping inside the Box: Containerization and Trade'. Cosar, A. Kerem & Demir, Banu, Journal of International Economics, 2018.

De direkte anløb til både de oversøiske markeder og Nordatlanten gør Aarhus Havn stærkere end andre havne og medvirker til, at Aarhus løbende vinder markedsandele.

Omfanget af eksporten afhænger dels af konkurrenceevnen og dels af købekraften hos importøren. Danmark har betydelige eksportmuligheder i både Asien og Nordamerika. Især i Asien har stigende velstand for middelklassen og koncentration af befolkningen i hastigt voksende havnebyer øget efterspørgslen efter danske varer betragteligt. Denne udvikling forventes at fortsætte både i eksisterende markeder og i andre mindre markeder, der opnår kritisk masse til direkte anløb hver uge.

Aktuelt arbejdes der for direkte anløb til USA's østkyst, hvilket vil medføre et opadgående spring i containeromsætning, idet der vil blive flyttet et betydeligt antal containere fra landevejen mod Hamborg eller Bremerhafen, hvor udskibningen sker i dag. Med automatisering og grøn omstilling har de danske eksportvirksomheder en særlig gunstig situation, som kun kan realiseres fuldt ud, hvis Aarhus Havn får ny kapacitet med Yderhavnen.

3.3. Udviklingen i andre havne i nærområdet

Den generelle betydning af havneinfrastruktur understreges af, at en lang række havne og byer i disse år investerer betydeligt i havneinfrastruktur.

Odense havn har for nogle år siden købt Lindøterminalen – det tidligere skibsværft – og er i dag en af de største havne målt på areal. Der forsættes med opkøb af landareal til fortsat ekspansion. For nylig annoncerede havnen planerne om etablering af Odense Dry Port, som kan blive et af Danmarks største logistikknudepunkter med næsten en mio. m^2 areal, investeringer for 4-5 mia. kr. og 500.000 m^2 lagerbygninger.

Frederikshavn kommune har stillet kommunegaranti for lån på 2 mia. kr. til udvidelse af Skagen og Frederikshavn havne. I begge tilfælde er der tale om en forretningsmodel, der bygger på "spekulation" ud over behovet i forretningsplanerne. F.eks. blev Frederikshavn Havn omdannet fra en A/S-havn til en kommunal selvstyrehavn for at opnå de kommunale lånegarantier.

Fredericia mangler arealer på havnen til container og ro-ro gods. Fredericia Havn er fuldt udnyttet til tankanlæg, bulk-omsætning, container og ro-ro. I en periode har Taulov Dry Port allerede fungeret som supplement til havnen, men den stærkt stigende containertrafik har gjort det nødvendigt at sætte gang i en miljøkonsekvensvurdering med henblik på udvidelse med areal og kaj i den indre havn.

Grenå Havn mangler p.t. både vejadgang og vanddybde. Med den nationale infrastrukturplan er det usandsynligt, at disse betydelige investeringer bliver gennemført de første mange år. Da der ikke umiddelbart er et forretningsmæssigt grundlag for udvidelse, forudsætter en udbygning en national eller kommunal finansiering. Som A/S-havn kan Grenå ikke opnå kommunal lånegaranti.

København planlægger ny containerterminal til erstatning for den nuværende, som ligger uhensigtsmæssigt i forhold til byudviklingen. Flytningen fortsætter, selvom Maersk har flyttet ca. en tredjedel af containerne til Kalundborg.

Kalundborg har for nogle år siden udvidet med Vesthavnen – i forventning om øget aktivitet. Timingen har efterfølgende vist sig helt optimal, idet havnen har indgået aftale med APMT om drift af en helt ny containerterminal primo 2021.

Aabenraa Havn har købt arealer og anlæg ved det tidligere Enstedværk og har set mulighederne i den grønne omstilling.

For Danske Havne har COWI i 2022 undersøgt udbredelsen af offentlig støtte til større investeringer i havneinfrastruktur i Tyskland, Frankrig, Polen, England og Sverige.

I Sverige planlægger Göteborgs Hamn at udvide vanddybden i sejlrenden ind til havnen fra de nuværende 13,5 meter til 17 meters vanddybde. Projektet kaldes Skandiaporten og skal sikre adgang til havnen for verdens største containerskibe i mange år frem.

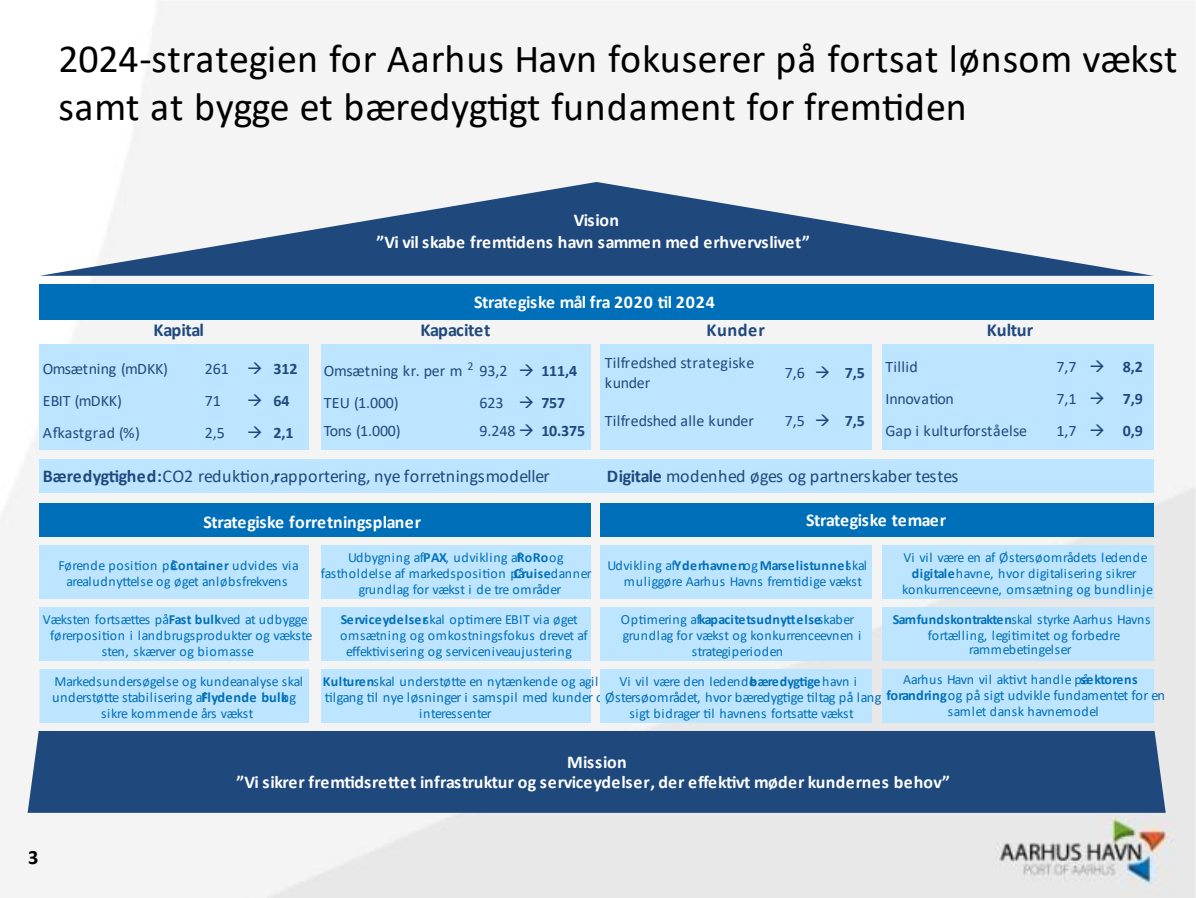
Projektet gennemføres i perioden 2022 – 2026 og vil have en samlet anlægsøkonomi på SEK 2,55 mia. Projektet gennemføres som et fælles projekt mellem havnen, det svenske Trafikverket og Sjöfartsverket. Da projektet er defineret som et fælles projekt mellem de tre aktører, medfinansierer den svenske stat projektet med 50 pct. af de samlede omkostninger[7].

[7] Kilde: "Offentlig støtte til havneinfrastruktur i Europa. Danske Havne, maj 2022"

4. Aarhus Havns forretningsmæssige perspektiver på behovet

4.1. Aarhus Havns fokus og strategi

Aarhus Havn har en fokuseret strategi[8] baseret på godsomsætning og passagertransport (færger og krydstogt), og kerneforretningen er bygget op om dette.



[8] Aarhus Havn – Strategi 2024

På godsomsætning er der særligt fokus på at udbygge positionen som landets førende containerhavn, hvor Aarhus allerede står for 68 % af den varemængde i containere, som kommer ind over de danske havne [9]. Derudover sigter strategien mod at fortsætte en vækst på fast bulk, udvikle Ro-Ro og konsolidere positionen på flydende bulk.

Godsomsætningen sker i specialiserede terminaler som containerterminal, bulk-terminal og terminal til flydende produkter direkte fra skib til land. I tilknytning hertil er der operationsområder, hvor der foregår lagring og bearbejdning af produkterne, inden de igen sendes ud med skib eller til baglandet.

Andre havne i Danmark rummer også en lang række andre aktiviteter, som naturligt knytter sig til havnes logistik. Det kan eksempelvis være produktion og udskibning af vindmøller, større energianlæg, datacentre, fiskerivirksomhed, ophugning og opfriskning af skibe, borerigge m.m., langtidsopbevaring af containere, city distribution, skibsværftsaktivitet m.m. Disse funktioner er fravalgt i Aarhus, fordi de ikke naturligt giver samme synergier som de nuværende strategiske fokusområder.

Rammerne for Yderhavnen er defineret ud fra de strategiske kerneområder for Aarhus og derfor primært rettet mod godsomsætning – i særlig grad container, ro-ro og tankfarm (se nærmere beskrivelse i afsnit 6). Sammen med de aktiviteter, som fortsat udvikles i den nuværende havn, skal udvidelsen sikre kritisk masse for den fælles infrastruktur og de services, som er nødvendige for, at Aarhus fortsat kan være attraktiv som anløbshavn. Udvidelsen er også med til at sikre, at eventuel nedgang i et område kan modsvares af fremgang i et andet. På den måde anvendes personale, maskiner og infrastruktur bedst muligt.

4.2. Forretningsgrundlag og synergier mellem funktioner

Aarhus Havn drives efter forretningsmæssige principper samt gældende lovregulering. Havnens indtægtsgrundlag stammer fra infrastrukturafgifter, udlejning og salg af havneservices.

De enkelte terminaler og aktiviteter deles om at betale fællesomkostninger til infrastruktur, som omfatter udvikling, drift og vedligehold af vanddybde, adgangsveje og jernbaner. På disse services har havnen en

[9] Danmarks Statistik, 2022

"eneret" inden for havnegrænsen. Der er ganske vist konkurrence med andre havne, men når en lejeaftale er indgået, og lejeren har investeret betydelige beløb i fast ejendom, er det vanskeligt og dyrt at flytte. Aarhus Havn er derfor i lighed med tilsvarende havne begrænset i opkrævningen af infrastrukturafgifter.

Kunderne deles desuden om udgifterne til de maritime serviceydelser som lods, trosseføring og bugsering. Mandskab bruges ofte i flere terminaler og udfører forskellige funktioner over tid.

Disse synergier mellem godstyperne er dels med til at gøre det konkurrencedygtigt at anløbe Aarhus, og dels at højne serviceniveauet for den enkelte operatør. Sammenlignet med andre havne er der for eksempel to bugserbåde til rådighed, som kan rekvireres døgnet rundt med kort varsel som følge af, at flere godstyper anvender den samme service.

For Yderhavnen vil indtægtsgrundlaget primært bestå af skibs- og vareafgifter. Disse opkræves af alle de forskellige godstyper og skibsanløb.

Når havnearealet er fyldt op, anvendes cirka 80% til udlejning. Her er der fuld konkurrence, og markedet regulerer lejen. En del af lejen vil medgå til dækning af den fælles mole. Der er således behov for et passende landareal i forhold til molen for at sikre tilstrækkeligt forretningsmæssigt grundlag. De resterende 20% havneareal anvendes til fælles infrastruktur som veje, jernbaner mm.

Havneservices er de services, der er nødvendige og bestilles ved skibsanløb. Her er der regulering, der sikrer, at de offentlige goder, en havn kan have, ikke bruges til at sætte prisen så lavt, at private aktører holdes ude.

Samlet set betyder Yderhavnen at forretningsgrundlaget for fælles infrastruktur og havneservices styrkes betydeligt - også for eksisterede havnekunder.

4.3. Den nuværende havn er fuldt udnyttet

I havnelovens § 6, stk. 2, fastlægges, at udlejning af *"Havnearealer skal prioriteres anvendt til erhvervsmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed. Såfremt arealerne ikke kan udlejes til disse aktiviteter, kan havnen udleje arealerne til andre formål."*

Havnen er et interessant erhvervsområde for mange virksomheder, der i forskellig grad og omfang har behov for at være placeret i nærheden af havnen og de faciliteter, havnen tilbyder. Som havneloven er i dag, skal havnearealerne anvendes til havnedrift. Der er et øget behov for, at flere virksomheder end i dag kan placere sig enten meget tæt ved eller på havnens arealer. Virksomheder, der har produktion af vindmøllekomponenter, er et godt eksempel på aktører, der har et særligt transportbehov, og som derfor med fordel kan lokaliseres på havnearealerne, uden at deres produktion nødvendigvis entydigt kan defineres som havnerelateret.

Illustration: 95% af havnens nuværende areal er udlejet

Af havnens nuværende areal på 2,8 km^2 udgør 0,8 km^2 fælles infrastruktur som veje, jernbaner osv., og 2 km^2 anvendes til udlejning. Langt det største areal til udlejning (85%) er udlejet direkte til havnerelateret aktivitet (1, 7 km^2). Herudover bruges 0,1 km^2 til havnens lagerhaller til godsopbevaring.

De områder som udlejes til andre formål end de strengt havnerelaterede omfatter bygninger, som oprindelig er opført af havnerelaterede virksomheder, men som over tid har ophørt med havneaktiviteten. Der er derfor

sket en overgang til anden kontorvirksomhed for et areal på 75.000 m^2 beliggende i grænseområdet mellem by og havn. Selv hvis disse bygninger blev fjernet vil arealerne derfor ikke kunne anvendes til havneformål.

Det resterende areal på 0,2 km^2 er enten under forhandling med potentielle lejere (ca. 50%) eller er ledige (ca. 50%). Dvs. at kun ca. 100.000 m^2 eller 5% af det samlede areal til udlejning er ledigt.

Omvendt betyder det, at 95% af det nuværende areal er udlejet eller disponeret.

Da den gennemsnitlige årlige tilvækst på udlejning af ca. 35.000 $m^{2,}$ udgør det ledige areal kun kapacitet til 3-5 år. De ikke-udlejede arealer har desuden den begrænsning, at de er spredt og har begrænset adgang til de specifikke faciliteter, som f.eks. skal anvendes til containeraktivitet, fast bulk m.m.

4.4. Yderhavnen er det mest fordelagtige alternativ

Der er undersøgt en række alternative løsninger til det foreslåede projekt, men Yderhavnen er samlet set vurderet som det mest fordelagtige.

Det skyldes bl.a. at den nødvendige offentlige infrastruktur som vejadgang og jernbane samt vanddybde allerede er etableret eller i gang med at blive det. Flere alternativer forudsætter offentlige investeringer, som det næppe er realistisk at få på den nationale infrastrukturplan, der allerede rækker mange år frem.

Yderhavnen skal finansieres med havnens opsparede likviditet, det årlige frie cash-flow fra driften samt lån optaget på markedsvilkår. Flere alternativer forudsætter lån med kommunegaranti, og kommunegaranti kan ikke gives til havne med status af aktieselskab. Finansieringen af flere alternativer er dermed usikker og vanskelig.

Aarhus Havn må ikke investere i andre havne, medmindre der sker en omdannelse til A/S. Flere af alternativerne ligger i andre havne og er dermed kommercielt uinteressante for Aarhus Havn. De havne, som ligger udenfor Aarhus, kan allerede i dag frit gennemføre alternativerne, hvis der er markedsgrundlag for det. Der er dog en klar indikation fra kunderne på, at de foretrækker at udbygge deres aktiviteter i Aarhus.

Samlet set har Aarhus Havn vurderet, at det bedste markedsgrundlag ligger i det foreslåede projekt i Yderhavnen, og havnen vurderer ikke alternativerne som økonomisk bæredygtige.

En sund drift hviler på, at økosystemet med de nødvendige virksomheder og aktører omkring havnen er etableret og velfungerende. Flere alternativer forudsætter etablering af nye økosystemer, som dermed vil være mere risikofyldte og usikre.

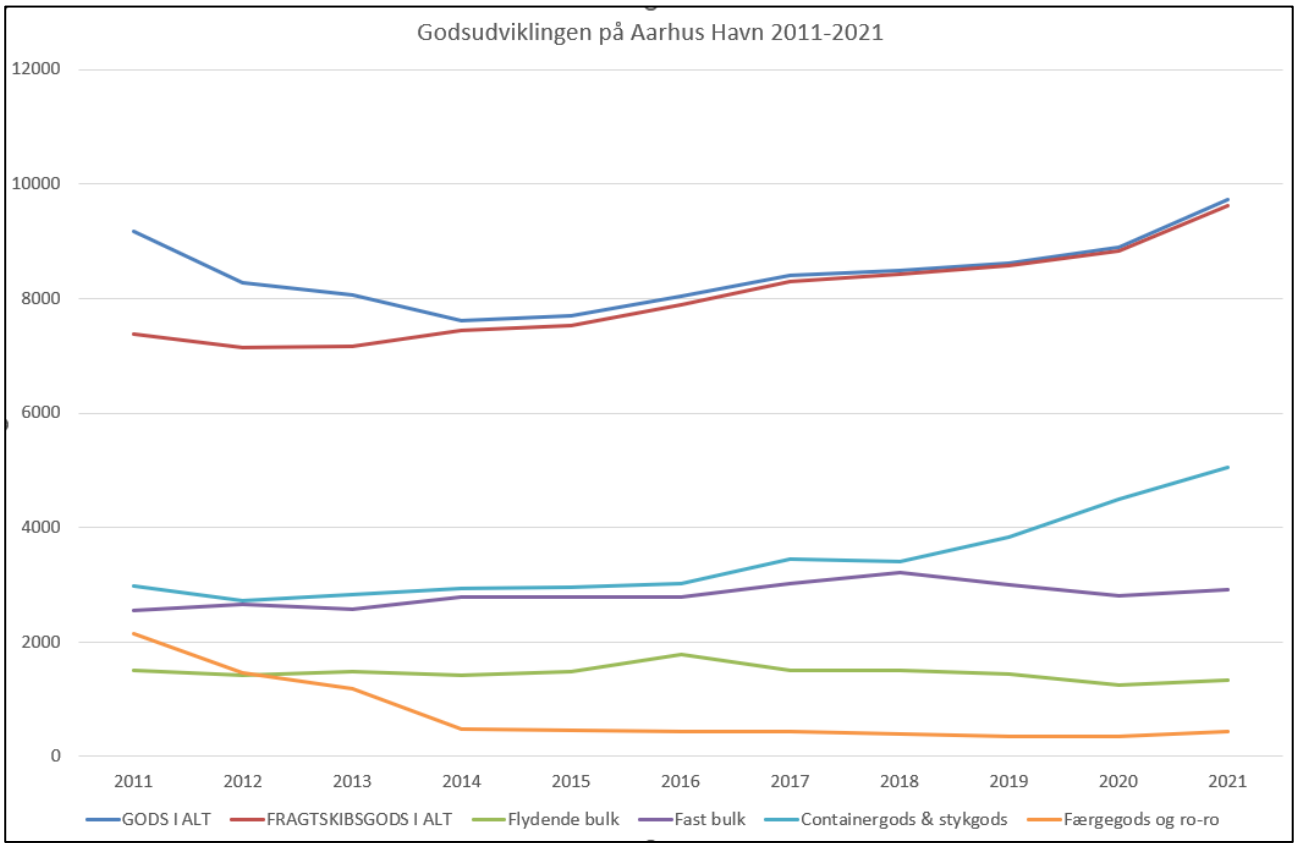
Der kan kun planlægges for den fysiske infrastruktur og ikke godsets valg af transportvej. Med udsigterne til erhvervsstrukturens placering og befolkningsudviklingen med op imod 1 million indbyggere i byområdet Aarhus (jf. EU-statistik), dvs. indenfor en times afstand, vil Aarhus have det største befolknings- og forretningsmæssige grundlag i Jylland. Det har afgørende betydning både for godsunderlag, arbejdskraft og kompetencer. Flere alternativer vil have lavere godsunderlag og arbejdskraft og kompetencer.

CO_2-udledning og dermed klimapåvirkning vil være lavere end flere af alternativerne. Det skyldes dels mindre nødvendige anlægsarbejder end flere af alternativerne. Dels giver de mange godstyper i Aarhus færre tomkørsler, idet der oftest vil være mulighed for returlast, hvilket ikke er tilfældet i flere af alternativerne.

Det er Aarhus Havns vurdering, at et nej til Yderhavnen vil øge trafikken via Hamborg og kun i begrænset omfang i andre Danske havne. Det vil forringe forsyningssikkerheden og øge CO_2-udledningen. Hertil vil det på sigt medføre en afvikling af Aarhus Havn, idet virksomhederne ikke vil kunne få opfyldt behovet for udvikling og omstilling. Dette vil derfor skulle ske andre steder, og de eksisterende anlæg vil ikke blive vedligeholdt og udviklet.

5. Godsudviklingen i Aarhus de seneste 10 år – og et skøn mod 2050

5.1. Analyse af den samlede godsudvikling



Aarhus Havn monitorerer løbende udviklingen i godsomsætning og danner ud fra dette prognoser for kommende perioder. Herover er vist godsudviklingen på Aarhus Havn i perioden 2011 til 2021.

Som det fremgår af den mørkeblå kurve på grafen, har godsudviklingen på Aarhus Havn de seneste 10 år været positiv samlet set. Målt i tons har der således været 6 % vækst i godsmængderne fra 2011 til 2021.

Hvis man ser på de seneste fem år fra 2016 til 2021, har væksten været endnu større, nemlig 21 %.

Nedgang i godsmængderne fra 2011 til 2014, som primært ligger i færgegodset (orange kurve), skyldes overvejende henregnes til lukningen af Kalundborgfærgerne.

Det kan også ses ved, at fragtskibsgodset (dvs. alt andet end færger) har udvist markant vækst på mere end 30 % i perioden og en positiv udvikling alle år fra 2012 og frem. Se rød kurve i grafen ovenfor.

Særligt udviklingen i containergodset har drevet udviklingen med en vækst på ca. 75 % over perioden (ca. 70 % hvis man medregner et fald i selve stykgodset). Mest markant har udviklingen været fra 2018 til 2021, hvor hovedparten af væksten har fundet sted. Det forventes ikke, at vækstraterne for de seneste tre år kan fortsætte, da de primært har været drevet af Corona-økonomi og lageropbygning. Og vi håber ikke nødvendigvis, at den samme høje vækst fortsætter, for det vil betyde, at havnen løber direkte ind i kapacitetsproblemer og risiko for sammenbrud i forsyningskæderne.

Omvendt ventes det dog heller ikke, at den langsigtede tendens til vækst i containergods vil vende (jf. afsnit 3), så mængderne vil falde markant igen. I stedet ventes mængderne at vokse langsommere i de kommende år fra deres nuværende høje niveau.

5.2. Aarhus Havn vinder markedsandele

Godsomsætningen i Aarhus er ikke alene afhængig af udviklingen i import og eksport, men også af markedsandelen af den samlede omsætning af containere – inkl. tomme containere og transit (omladning fra skib til skib).

Omsætningen i Aarhus kan altså både vokse langsommere eller hurtigere end markedet afhængigt af, hvor dygtige rederierne er til at tiltrække last. Den primære konkurrent her er lastbiltransport til og fra Hamborg.

De senere år har Aarhus Havn vundet markedsandele i kraft af en attraktiv logistik for kunderne og et stærkt samlet servicetilbud. Eksempelvis har Royal Arctic Line fra 2022 valgt at have Aarhus som dansk basishavn frem for Aalborg. Markedsandel i containeromsætningen er over 10 år steget fra 53% til 68%.

Med flere direkte anløb og nye destinationer viser prognoserne, at markedsandelen vil fortsætte med at stige. Det betyder, at særligt behovet for areal og kapacitet til håndtering af containere vil stige. Stigningen er delvis uafhængig af den økonomiske udvikling i samfundet, men kan i en kortere periode (fx fra 2022-2028) blive påvirket i retning af lavere vækst, hvis der indtræffer en global recession.

5.3. Fast bulk til landbrug og byggeri

Fast bulk (lilla kurve i grafen ovenfor) har udvist en pæn vækst på ca. 15 % i perioden fra 2011-2021. Denne vækst har primært været båret af gods til landbruget, især foderstoffer, hvor Aarhus Havn (også) er landets største havn. Mængderne af landbrugsprodukter ventes at stagnere på det nuværende niveau over de kommende år i takt med, at den animalske produktion falder, og flere dele af landbrugsjorden i Danmark tages ud af drift.

Omvendt betyder omlægning af landbruget flere forskellige godstyper, eksempelvis forskellige kornsorter, som øger behovet for lagerhaller og areal.

Mængden af materialer til bygge- og anlægssektoren (som har ligget temmelig stabilt i de seneste ti år) vil ifølge prognoserne stige ganske betragteligt over det kommende årti i takt med at bl.a. grusgrave på land ikke længere vil kunne følge med efterspørgslen. Det vil betyde, at der skal indskibes større mængder sømaterialer eller materialer fra direkte import. Denne udvikling er allerede så småt begyndt i 2022.

Mængderne i fast bulk estimeres således at fortsætte med at stige i samme grad som hidtil, dvs. i omegnen af 15 % i alt over de kommende ti år. Tilsvarende vil arealbehovet til håndtering af disse godsmængder stige, da byggematerialer er mere pladskrævende end landbrugsgrovvarer.

5.4. Flydende bulk og ro-ro

Det flydende bulk – typisk brændstoffer – har udvist et fald i mængderne på ca. 12 % i perioden fra 2011-2021 (grå kurve i grafen), hvilket dels skyldes et fald i brændstofbehovet under Corona-pandemien, og dels en grøn omstilling væk fra f.eks. fyringsolie og diesel.

Prognoserne for det kommende årti viser en stagnation eller et beskedent fald. Indfasning af elbiler i samfundet vil i henhold til de officielle fremskrivninger kun svare til væksten i bilparken, og elektrificeringen får derfor ikke ret stor indvirkning på behovet for brændstoffer.

Paradoksalt nok vil den grønne omstilling og en import af flydende grønne brændstoffer (til skibsfart, lastbiltransport eller andre dele af samfundet) medføre et behov for øget tankkapacitet i en lang overgangsperiode, da sorte og grønne brændstoffer ikke kan sammenblandes. Dette betyder, at arealbehovet vil stige i de kommende ti år. De grønne brændstoffer er vigtige, hvis Aarhus Havn skal fortsætte sin udvikling mod at være den mest bæredygtige havn i Østersøområdet. Arealet til tanklager er ikke bestemt af udviklingen i godsomsætning, men er en nødvendighed for, at Aarhus fortsat kan spille en rolle som bunkringshavn for lastbiler og skibe, når de grønne brændstoffer tager over. Den nuværende olieterminal kan ikke udbygges i tilstrækkelig grad med tanke til opbevaring af de grønne brændstoffer, men de nuværende brændstoffer vil være på markedet i mange år, og der vil derfor ikke kunne ombygges eksisterende tanke.

Flydende bulk omfatter også vegetabilske olier, hvor der både er produktion (AAK og Scanola) og lagerfaciliteter til henholdsvis import og eksport. Produktion omfatter import af råvarer som fast bulk, f.eks. sheanødder, og efterfølgende eksport af den forarbejdede sheaolie og andre produkter i containere. Der er således også her en synergi mellem flydende produkter, fast bulk og container.

Ro-ro-godset (roll-on, roll-off), som er baseret på fragtfærgerne, har udvist en påfaldende stabilitet over de seneste ni år siden 2012. Aarhus Havn har ikke kapacitet til anløb af flere fragtfærger p.t., så stabiliteten er også forårsaget af manglende vækstmuligheder. Udvidet kapacitet og deraf følgende flere fragtfærger kan medføre en positiv udvikling i fremtiden.

5.5. Effekten af Covid-19

Der er ingen tvivl om, at Covid-19 har haft en markant effekt på de globale varestrømme og fragtpriser siden marts 2020. Pandemien ramte dog vidt forskelligt fra sted til sted, og i Danmark var reaktionerne derfor meget forskellige fra region til region - og faktisk fra havn til havn.

De første forventninger i begyndelsen af 2020 lød på en mulig nedgang på 25%, og der blev tegnet et dystert billede med mulige konkurser i horisonten.

I dag kan vi konstatere, at det nærmest gik lige modsat. Der blev tale om en enorm stigning i containersegmentet. Årsagerne er mange, men hjælpepakker, nedlukning af udlandsrejser, hjemmearbejde m.m. gav stor stigning i importen af varer. Hertil kom en flytning af eksport til destinationer, hvor skib fra Aarhus er den foretrukne transportform.

Aarhus Havn har vist stor robusthed og fleksibilitet under pandemien i modsætning til flere andre havne, der måtte lukke ned og kæmpe med betydelige flaskehalse. I Aarhus Havn var der åbent og ledig kapacitet, og det gav mulighed for aflastning af andre havne.

Stigningen i antal containere og tons under Covid-19 har derfor været flere gange større end i et "normalår." Den samlede vækst over de seneste 4 år udgør 46% målt i tons - svarende til en gennemsnitlig årlig vækst på ca. 10%. Det er 3-4 gange så meget som det, der indregnes i forventningerne til de kommende år. Af den grund er Aarhus Havn nu tæt på indeks 100 i kapacitetsudnyttelse, og Aarhus vil få svært ved at absorbere et nyt spring i godsomsætning i samme størrelsesorden.

De øvrige varetyper er – generelt betragtet – ikke blevet påvirket i samme grad som containerne, og der har derfor hverken været væsentlige stigninger eller fald som følge af Covid-19. Også her har erhvervet vist en god robusthed og omstillingsevne.

Det er endnu for tidligt at vurdere de varige transporteffekter af Covid-19. På verdensplan er tendensen, at der stadigvæk er betydelige vanskeligheder med at få stabiliseret forsyningskæderne.

Efter seks måneder af 2022 kan der dog foreløbig registreres en vækst på 7% i den samlede omsætning i tons og 2% i teus i Aarhus Havn.

5.6. Sammenfatning

Samlet set kan der over årtiet på Aarhus Havn observeres en forskydning hen imod mere pladskrævende godstyper. Det betyder mere containergods og fast bulk (som begge kræver relativt større mængder areal, kajlængder og krankapacitet) frem for færgegods (som har en høj "selvkørende" omsætning på det samme areal) og flydende bulk (som har en særdeles kompakt lagring).

Sammen med den eksplosive vækst i containertrafikken under Covid-19 er det en stærkt medvirkende årsag til, at Aarhus Havns arealer er ved at være fuldt udlejede, og at der er behov for udvidelse af kapaciteten for at kunne realisere en fortsat vækst i kerneforretningen.

Som det fremgår, er der ikke 1:1-sammenhæng mellem udviklingen i tons og behovet for areal på havnen til god og effektiv håndtering.

6. Disponering af Yderhavnens arealer ud fra behovet

6.1. Plads til fem nøglefunktioner i Yderhavnen

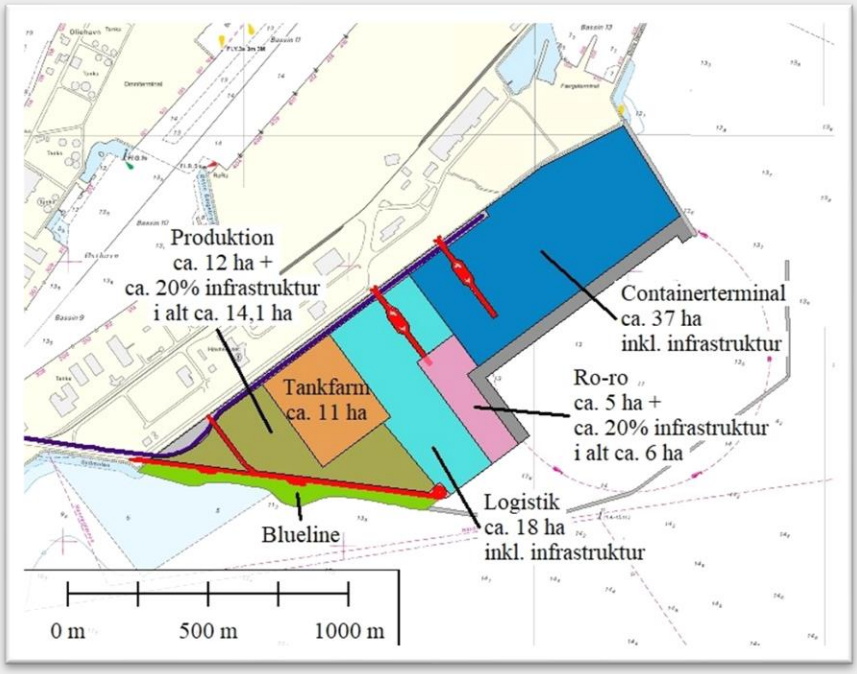
Som nævnt i afsnit 4 er Aarhus Havns strategiske fokus især godsomsætning og passagertransport, og ud fra grundige analyser af de seneste års udvikling er der lavet en forventet disponering af Yderhavnens arealer fordelt på funktioner.

Oversigtskortet herunder ("puslespillet") viser fem funktioner i Yderhavnen, som både kan fungere sammen og supplere hinanden.

De valgte funktioner omfatter:

- Containerterminal
- Logistikterminal
- Ro-ro terminal
- Tankfarm
- Produktionsområde.

Dermed er der også bevidst fravalgt funktioner, som der ikke vil være plads til, og som ikke indgår som kerneaktiviteter i Aarhus Havns strategi.



Figur: Forslag til disponering af arealet i Yderhavnen, COWI[10]

[10] Se også COWI – Arealanvendelser og funktioner på https://yderhavn.dk/wp-content/uploads/2022/05/Arealanvendelse-og-funktioner.pdf

Godsomsætningen foregår i separate terminaler, hvor der både er udveksling mellem terminalerne og afgrænsning og sikkerhedsafstand. Det er havnens opgave at etablere den nødvendige infrastruktur som veje, jernbane, kajer, kajgader, ISPS-gates osv. Dette er også brikker, der skal udvikles og placeres.

De enkelte terminaler udlejes til private operatører, idet Aarhus Havn har fravalgt at udføre operatørvirksomhed.

I det følgende gennemgår vi hver af de fem kernefunktioner, og vi redegør for den forventede udvikling på området og det deraf følgende arealbehov i Yderhavnen.

6.2. Containerterminal

Containerterminalen er det største enkeltområde i Yderhavnen og er estimeret til at udgøre 37 ha, hvilket svarer til et område svarende til 2/3 af den nuværende containerterminal. Den nye terminal kan både fungere som en udvidelse af den nuværende og som en selvstændig terminal.

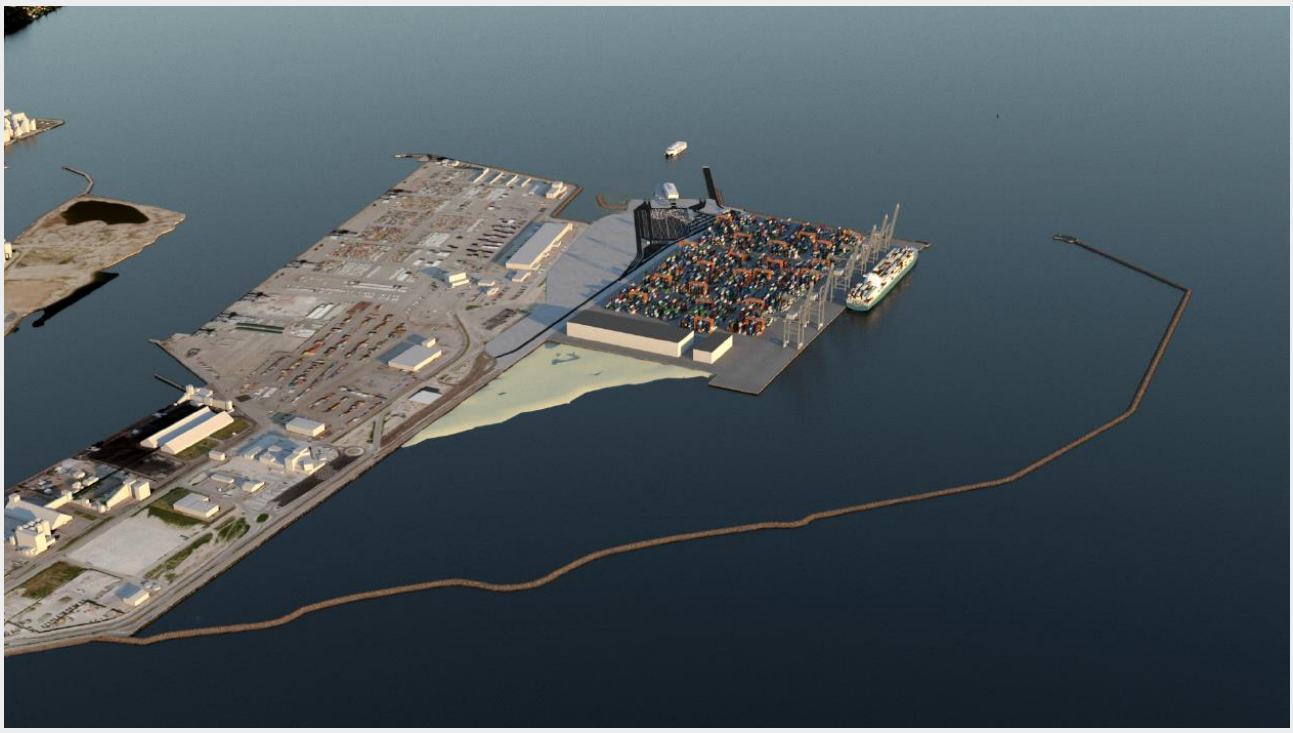


Illustration: Yderhavnens forventede udseende efter 15 år

Der er udført indledende analyser af håndteringsmetoder med forudsætninger om omsætningshastighed, skibsanløb, fordeling mellem transit, reefers, dry og tomme containere mm skønnes en kapacitet på 450.000 til 600.000 teus årligt.

Prioriteringen af containerterminalen hænger dels sammen med Aarhus Havns strategiske satsning på containeraktivitet, og dels med den markante vækst, som havnen har set og forventer på området.

I løbet af de seneste 30 år er der i Aarhus Havn realiseret en vækst på 540.000 teus – svarende til 18.000 teus i årligt gennemsnit. Alene i de seneste fem år er der sket en vækst på 250.000 teus, svarende til 50.000 teus hvert år.

Med den nye containerterminal på Yderhavnen vil kapaciteten være brugt i løbet af 30 år ved en årlig vækst på 15.000 – 20.000 teus. Dette svarer til 2-3% p.a. af den nuværende omsætning.

Væksten i containeromsætning anslås at komme gennem:

- Generel økonomisk vækst i samfundet
- Rederier, der anløber Aarhus, vinder markedsandel fra andre havne og lastbil
- Flere containere, der omsættes skib-skib (transit)
- Direkte oversøiske anløb flytter containere fra den grænseoverskridende landevejstransport
- Flere havne kobles på Aarhus' rutenet og flytter containere fra landevejstransport
- Containerisering – dvs. typer af varer der fragtes i containere – fortsætter med at øges.

Aarhus Havns markedsandel er øget med 15% over de seneste 10 år. Det har betydet en vækst på 150.000 teus i sig selv. Med en forsat stigning i markedsandelen vil væksten i Aarhus med stor sandsynlighed fortsætte som følge af markedsdynamikkerne, uanset om det samlede danske forbrug mod forventning falder.

Det er Aarhus Havns vurdering, at kapaciteten vil være opbrugt tidligere end de 30 år. Dette søges imødegået ved at supplere med en dry port (som f.eks. placeres vest for Aarhus) og løbende optimering af arealanvendelsen.

6.3. Logistikterminal

Logistikterminalen er et område i tilknytning til Containerterminalen, men uden for "hegnet". Det vil sige, at funktionerne i stort omfang svarer til det, som sker inden for hegnet, blot med den forskel, at der ikke er skibsoperation. Logistikområdet kan derfor også betragtes som en integreret del af containerterminalen, blot opereret af en anden operatør.

I dag har f.eks. Eimskip, Samskip, DSV, MSC, Bluewater, Lineage (tidligere Lundsø) egne logistikterminaler på Aarhus Havn. Deres terminaler omfatter typisk lagerbygninger og operationsareal.

I planen for Yderhavnen er 18 ha disponeret til logistikterminal. Det svarer cirka til samme størrelsesmæssige fordeling som det nuværende forhold mellem Containerterminal og Logistikterminal.

Behovet følger de samme dynamikker, som gælder for containerterminalen.

Begrundelsen for at anvende havnearealer til logistikterminal er dels, at aktiviteterne primært er rettet mod skib til skib-operationer. Desuden vil operation på havnen reducere håndtering og kørsel sammenlignet med landbaserede terminaler (dry ports) længere væk fra havnen.

Illustration: Logistikterminal hos BlueWater

Omvendt er dry ports helt afgørende for søtransporten, idet de samlede mængder gods langt fra kan håndteres på havnen. Alene i Aarhus findes der allerede i dag mindst 10 gange så store landterminaler som logistikområdet på havnen. Derfor arbejder Aarhus Havn også for udvidelse med en dry port, som allerede er indregnet i udformningen af Yderhavnen.

6.4. Tankfarm

Den grønne omstilling giver nye muligheder og behov for eksempelvis alternative brændstoffer til transport med skib og lastbiler.

I en årrække mens overgangen til grønne brændstoffer står på, vil de fossile brændstoffer stadig være på markedet, og de vil optage de eksisterende tanke. Tankene kan derfor ikke bruges til alternative brændstoffer, som f.eks. kommer som følge af power-to-X-aktiviteter. Derfor er der i en længere årrække frem mod 2050 brug for ekstra kapacitet til tanke, hvis vi ikke skal bremse omstillingen.

Med anløb af mange skibe og lastbiler vil der være et naturligt behov for bunkering-anlæg – dvs. tankfarme med lager af de brændstoffer, der er produceret andre steder, men skal bruges til tankning af skibe og lastbiler i Aarhus. Det gælder helt tilsvarende den nuværende oliehavn, som i dag forsyner det østjyske område og bunkring af skibe.

Det er endnu uklart hvilke brændstoffer, der bliver tale om, men en analyse af vores behov viser, at der er brug for et areal på 11 ha til tankanlæg.

Figur: Tankfarmen illustreret på Yderhavnen efter 20 år

6.5. Ro-ro terminal

En roll on – roll off terminal (ro-ro) besejles af skibe, hvor lasten køres ombord. Ro-ro-skibe benævnes færger, hvis der er plads til mere end 12 passagerer. Destinationerne er typisk kortere afstande og transportsystemer, der endnu ikke er overgået til containere. Det gælder f.eks. trafik mellem Danmark og Sverige.

I dag besejler transportoperatøren Finnlines Helsingfors med flere ugentlige afgange. Markedsområdet for Aarhus er især Danmark, Sverige, Finland, Baltikum og de øvrige lande omkring Østersøen.

Illustration: Finnlines står i dag for ro-ro-aktiviteter i Aarhus Havn

Tidligere har der været ruter til Kalundborg, Halmstad, Klaipeda og Rostock. Ændringer i markedsbetingelser – f.eks. autonome skibe, høje brændstofpriser, udsving i fragtrater osv. – kan hurtigt gøre Aarhus attraktiv. Vi

har løbende dialog med potentielle aktører, men er p.t. begrænset af pladsbegrænsningerne i den eksisterende havn.

Nye markeder vil også kunne opstå spontant, f.eks. helt aktuelt med den nye sikkerhedsdagsorden og behovet for militær transport mod Baltikum. Aarhus er oplagt som udskibningshavn fra Jylland til eksempelvis materiel ankommet via Esbjerg, idet jernbanenet og vanddybde er fuldt udbygget og klar.

De 6 ha som er afsat, svarer til den nuværende terminal, som anvendes af Finnlines. Dvs. at den nye terminal vil have plads til én ny operatør i samme størrelsesorden.

Illustration: Yderhavnens forventede udseende efter 25 år

6.6. Produktionsområde

Produktionsområdet er tænkt som et beredskab til de behov, som opstår i løbet af de næste 30 år, men som vi ikke kan forudse i dag. Etablering af havnearealer er særdeles langsommeligt, og det er afgørende at have en passende buffer i beredskab – ellers kan vi risikere, at muligheden går til udlandet.

Produktionsområdet kan også anvendes til almindeligt åbent lager for gods, der enten kommer med skib eller skal sendes med skib. Igennem tiden har der været mange spændende, store projektlaster gennem Aarhus Havn – f.eks. IC4-togene fra Italien, vindmøller både ind og ud af havnen, bryggerier, cementanlæg m.m. Området vil også skulle rumme fast bulk.

Aarhus Havn er i dag et særlig stærkt produktionsområde inden for fødevarer og nye grønne produkter. Eksempler på virksomheder, der arbejder med nye grønne produkter, er Conovate og POND. Conovate udvikler mere bæredygtig cement, og ingredienserne afskibes med container. POND udvikler bioplast, hvor planteprodukter erstatter fossil oliebaseret plast og dermed reducerer CO_2-udledningen.

De to virksomheder er naturligt placeret på havnen, fordi råmaterialerne kommer til med skib fra verdensmarkedernes overskudslagre, og de færdige produkter igen sælges på verdensmarkedet og derfor afgår med skib. Den alternative placering vil formentlig være Rotterdam, hvis der ikke var plads i Aarhus, hvor opfinderne bor.

Der er afsat 14 ha til produktionsområdet, hvilket svarer til det område, AAK i dag disponerer over.

Illustration: Yderhavnens forventede udseende efter 30 år

6.7. Nye muligheder på vandet

Når Yderhavnens mole er etableret, opstår der et stort vandareal, som ligger sikkert og roligt inden for den beskyttende mole. Molen har i første omgang det formål at sikre, at jordopfyldningen ikke eroderes af bølger og strøm.

På længere sigt, når kajen er etableret, sikrer molen, at skibene kan ligge roligt ved kajen uden påvirkning af bølger, sådan at losning og lastning kan ske forsvarligt.

Molens placering er fastholdt, selvom landarealet er reduceret i forhold til havnens oprindelige forslag, idet det medfører nye muligheder, og de forretningsmæssige tiltag kan medvirke til at dække de fælles infrastrukturomkostninger.

Vandområdets primære behov er til brug for sikker manøvrering af skibene. Herudover kan det anvendes det til "parkering" af skibe. Det løser også havnens behov for deponering af oprensningsmateriale fremover.

Ved at lave permanent hul i molen ved Blueline åbnes der desuden for nye rekreative muligheder inden for molen[11].

[11] Se illustration side 55.

7. Hvad siger erhvervslivet om behovet?

7.1. Indledning

Det danske havnesystem bygger grundlæggende på, at det offentlige etablerer og driver infrastruktur i takt med erhvervslivets efterspørgsel og betalingsvillighed. På den måde sikres, at det offentliges behov for forsyningssikkerhed og sammenhængende infrastruktur udvikles i takt med det reelle behov, således der skabes god sammenhængende og effektiv adgang til infrastruktur, der medvirker til varernes fri bevægelighed og økonomisk vækst og velfærd.

Erhvervslivets behov og efterspørgsel varierer over tid og fra branche til branche. Den foreslåede udvidelse med Yderhavnen er således en naturlig fortsættelse af udvidelsen med Østhavnen på 1,6 km^2, som blev vedtaget som "25 års-planen" i 1997.

I dag er Østhavnen fuldt udbygget og taget i brug, og dens succes skyldes ikke mindst de betydelige private investeringer og havneafgifter, der har betalt udviklingen – helt uden offentlige bidrag. Derfor er det vigtigt, at Aarhus Havn løbende kender og forholder sig til virksomhedernes behov.

7.2. Mange ønsker mere areal inden for 10 år

I den seneste kundeanalyse foretaget blandt Aarhus Havns eksisterende kunder[12] har havnen spurgt til det forventede arealbehov i fremtiden. 47% af havnens kunder har deltaget, og svarene kan derfor betragtes som valide og repræsentative.

Svarene viser, at halvdelen af havnens kunder ønsker mere areal inden for de nærmeste 10 år.

[12] Aarhus Havn – *Kundeanalyse*, forår 2022

Det akkumulerede arealbehov for 100 respondenter svarer i sig selv til et udvidet arealbehov inden for ti år på 400.000 – 600.000 m^2 – dvs. allerede i perioden, inden Yderhavnens arealer er etableret.

Hertil kommer et behov for flere arealer til fælles infrastruktur på ca. 20% af ovenstående.

7.3. Bekymring for produktivitet, tab af omkostninger og miljøbelastning

Publico Kommunikation har i maj-juni 2022 gennemført en kvalitativ spørgeundersøgelse[13] blandt en række af de virksomheder, som i dag har aktiviteter på Aarhus Havn. Her bekræfter flere virksomheder, at en aktuel eller kommende pladsmangel betyder nedsat produktivitet, øgede omkostninger og tab af opgaver til andre transportformer, som er mindre klimavenlige.

> **"Der har været flaskehalsproblemer på terminalen i Aarhus de seneste 18 måneder. Det betyder, at vi ikke altid kan anløbe, når det passer, og at produktiviteten reduceres – begge dele leder til højere omkostninger. På grund af pladsproblemerne er vi i dag nødt til at sige nej til containere til og fra Aarhus. Og så kommer de på en lastbil i stedet.**
> **Hvis kapacitetsproblemerne ikke bliver løst, vil virksomhederne i stigende grad stoppe med at bruge skibe som den primære løsning. Det er ødelæggende for vores miljø og vores veje, og samtidig er det dyrere.**
> **Der er ingen tvivl om, at Yderhavnen vil afhjælpe nogle af problemerne."**
>
> *Annemette Jepsen, COO, Global Business Support, Unifeeder*

> **"Vores store problem på havnen er ventetider. Det er ikke unormalt, at vi venter op til to timer på en container, og det er dyrt at holde stille. Ved at udvide havnen vil det blive nemmere, fordi der vil være mere plads til at læsse containerne af. Tid er penge. Og hvis det er for besværligt at komme fra den ene virksomhed til den anden, koster det også på CO2-regningen. I sidste ende vil det blive dyrere for de østjyske virksomheder at fragte deres varer, og det svækker konkurrencekraften."**
>
> *Peter Sørensen, Storkundedirektør, Danske Fragtmænd*

[13] Publico Kommunikation – *Kvalitativ behovsanalyse blandt eksisterende havnekunder og erhvervsorganisationer*, juni 2022

"Det område, hvor vi har vores trailere, bruger vi fuldt ud – og mere til. Når vi skal losse skibet, slipper trailerpladserne ofte op, så vi er nødt til at stille trailerne op langs kajen, hvor de kan være i konflikt med andre af havnens kunder. Vi har endnu ikke været ude og råbe og skrige af hinanden, men vi har været tæt på. Hvis havnen ikke udvides, vil det være naturligt for os at kigge på, om der er andre, der kan tilbyde noget bedre."

Rune Nielsen, Managing Director, Finnlines Danmark

"Over de seneste år er vores volumen vokset, så vi nu praktisk talt udnytter al vores kapacitet. Vores fyldningsgrad er ofte over 80 procent, hvilket i branchen er punktet, hvor operationen bliver mindre effektiv. I dag er vi tvunget til at flytte rundt på rigtig mange containere for at finde frem til de rigtige. Det betyder, at vognmændene oplever ekstra ventetider, hvilket skader virksomhedernes muligheder for at modtage varerne i tide og er fordyrende. Hvis vi ikke kan få flere containere ind til terminalen, begynder virksomhederne at køre dem andre steder hen, hvor det er dyrere og tager længere tid. Det svækker danske virksomheders konkurrencekraft."

Dennis Lenthe Olesen, Managing Director Nordics, APM Terminals

"MSC har planer om fortsat vækst globalt og i Aarhus både i forhold til øget antal containere og skibsanløb. Det medfører et fortsat behov for yderligere areal. Vi ser derfor planerne for Yderhavnen som helt afgørende. I den senere tid har vi oplevet begrænsninger i den nuværende havn, som har betydet, at skibe er sejlet udenom Aarhus til stor gene for kunderne. Vi forventer, at Aarhus Havn som en havn i verdensklasse løbende tilpasses og kan levere den nødvendige infrastruktur."

Søren Jacobsen, Managing Director, MSC Denmark

"Aarhus er en meget vigtig havn for Maersk, fordi den har det bedste havne-setup i Danmark. Vi er 300-400 ansatte i Aarhus, og vi håber, at vi altid vil være en stor del af Aarhus Havn. Vi er tilfredse med det nuværende setup i Aarhus Havn, men vi ønsker mere plads til at bygge lagre og frysehuse."

Stig Kierkegaard, Area Head of Key Clients, A.P. Moller - Maersk

"Vi forventer en stabil mængde containeraktivitet på samme volumen i de kommende år. Hvis der kommer mere pres på havnen, vil der kunne opstå flaskehalse. Vi har behov for at sikre den samme service, så vi kan levere til vores kunder. Uldum er et helt centralt distributionscenter, som leverer til en række europæiske lande. Det kan næsten ikke overvurderes, hvor vigtig det er for vores distribution at vi kan skibe varer ind og ud herfra. Hvis vi blev nødt til at køre alt til og fra eksempelvis Hamborg, vil det ikke være en særlig bæredygtig løsning. Vi er også interesseret i at øge den regionale udvikling. Derfor har vi en stor interesse i, at Østjylland kan følge med udviklingen, og Aarhus Havn er i den forbindelse en central brik."

Martin Fyn Aamand, Fungerende kommunikationsdirektør, JYSK

"Aarhus Havns beliggenhed gør, at vi ligger markedsnært, så transporten til kunden er begrænset, hvilket selvfølgelig er CO2-besparende. Men vigtigst af alt har Aarhus Havn den afgørende dybgang på 12 meter, så vores skibe kan anløbe havnen. Vi bruger vores areal 100% og har faktisk været nødt til at leje yderligere areal på grund af øget ordrebeholdning. Vi har en forventning om, at vi på sigt har et øget behov for plads, fordi der vil være større behov for stenmaterialer til bygge- & anlægsbranchen."

Rolf Bonnichsen, Managing Director, Stema Shipping A/S

"Lige nu er der virkelig gang i forretningen, og vi har langt større mængder, end vi har set tidligere. Derfor mangler vi omkringliggende plads og lagerplads. Med en udvidelse håber vi, at der kommer mere konkurrence og fokus på shortsea-segmentet. Allerede i dag oplever vi lange ventetider på terminalen, og hvis denne udvikling fortsætter, ser vi ind i et stort fremtidigt logistisk problem."

Steen Osorio, Managing Director, Samskip

"Vi har lagre placeret rigtig mange steder i Danmark, men vi er interesserede i at simplificere logistikken. Så hvis vi kan få de rette betingelser og mere plads i Aarhus Havn, vil vi gerne bruge havnen mere, end vi gør i dag."

Jan Breinholt, CSCO, Stark

"Det er klart, at synergieffekterne ved at være i en stor by som Aarhus er noget, som vi værdsætter, og som vi vil være kede af at skulle give afkald på. I dag er pladsen meget snæver på havnen, og hvis den ikke følger med udviklingen, vil der opstå pladsproblemer. For os er det vigtigt, at vi får den hurtigste vej ud på verdenshavene for at mindske pris og CO_2."

Ole Mortensen, Director, Procurement Logistic, Danish Crown

7.4. Et aktivt tilvalg af Aarhus Havn

Fælles for virksomhederne er, at de har taget et aktivt tilvalg om at placere deres aktiviteter på netop Aarhus Havn frem for andre mulige lokationer, og dette valg begrundes typisk ud fra flere faktorer. Ud over adgangen til at få varer ind og ud via havnen lægger flere respondenter vægt på adgangen til kvalificeret arbejdskraft (herunder bl.a. nærhed til Aarhus Universitet) og synergier med andre virksomheder, der opererer på samme område:

"Vi er flyttet til Aarhus fra Favrskov og beskæftiger dagligt mere end 120 mennesker på havnen og i Skejby. Vi vil være i Aarhus Kommune, for her har vi den rigtige arbejdskraft. I Aarhus bliver både vi og kunderne mere konkurrencedygtige. Men lige nu bruger vi al den plads, vi har til rådighed på havnen. Og når en produktion er på 100 procent i lang tid, bliver den overophedet og risikerer at kollapse."

Jan Dam Poulsen, Director Sea, Air & Logistics, Denmark, Blue Water Shipping

"Aarhus havn er en af Danmarks vigtigste havne. Vi vil gerne bygge flere pakhuse i Aarhus, men der er udfordringer med at finde plads. Vi har generelt svært ved at finde personale, men det er nemmere i Aarhus, hvor vi er i en klynge af virksomheder, der laver det samme. På Aarhus havn er der et naturligt flow imellem virksomheder og et højere niveau blandt medarbejderne."

Lars Jespersen, CEO, SDK Shipping

"Det er vigtigt for os at ligge på havnen, for alle vores produkter kommer ind og ud af havnen, og vi bruger kølevandet fra havet i produktionen. Det er også vigtigt for os at ligge tæt på universitetet, så vi kan rekruttere de rigtige kompetencer. Derfor vil vi gerne udvide i Aarhus. Vi bruger lige nu 90 procent af vores kapacitet på havnen.
For nylig rev vi nogle af vores bygninger ned for at bygge et grønt kraftværk til 400 millioner kroner, som gør, at vi reducerer vores CO2-forbrug med 90 procent (45.000 tons). Ser du på både klima og økonomi vil det være rigtigt at lægge mere her i Aarhus, når vi lige har besluttet at den grønne omstilling skal være her. Vi har forsat behov for at kunne udvikle og udvide vores faciliteter på havnen i Aarhus."

Palle Jensen, Site Manager, AAK

"Som Danmarks største im- og eksportør af korn og råvarer spiller de danske havne en meget central rolle i vores forretningsmodel. Derfor ønsker vi også, at havnene, herunder også Aarhus Havn, udvikles og udvides, så vi sikrer stabile forsyningskæder for de danske landmænd.

Aarhus Havn er den havn i Danmark, som vi har flest aktiviteter i. Derfor er det vigtigt for os, at vi fortsat har nem adgang til og fra vores lokationer, så vi kan sikre et stabilt forsyningsflow til landbruget. Derfor er udvidelsen af Aarhus Havn samt etableringen af Marselistunnellen vigtige tiltag, som vil forbedre vores logistik."

Bøje Kjær, direktør i DLG Supply

8. Hvad siger erhvervsorganisationerne om behovet?

Publico Kommunikation har også interviewet en række centrale danske erhvervsorganisationer om deres syn på behovet for en havneudvidelse[14].

Organisationerne bekræfter generelt de skitserede makrotrends mod bl.a. et øget transportbehov (jf. afsnit 3), og hos respondenterne er der en gennemgående bekymring for, at kapacitetsproblemer på Aarhus Havn også får nationale konsekvenser i form af eksempelvis dårligere forsyningssikkerhed, tab af vækst og flytning af aktiviteter og arbejdspladser til andre lande.

> **"En udvidelse af Yderhavnen bør være i alles interesse, da det har betydning for hele det samlede vareforbrug i Danmark. Erhvervslivet, herunder detail, hotel og restauration i hele landet benytter sig af containerhavnen i Aarhus, og hvis ikke der er nok kapacitet, vil fragten sandsynligvis blive flyttet uden for landets grænser. Det vil både have betydning for prisen på varerne, det vil påvirke klimaet, da varerne skal fragtes længere på vejene, og det vil give længere rejsetider for pendlere, hvis vejnettet bliver yderligere presset. Det er derfor helt oplagt at udnytte muligheden for udvidelse, og Aarhus er ubetinget det mest oplagte og bedste sted i Danmark til netop dette."**
>
> ***Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv***

> **"Aarhus Havn er i vores optik en af de vigtigste erhvervshavne i Danmark, hvor størst værdi går igennem, og hvis det skal fortsætte, er det nødvendigt med en udvidelse af Yderhavnen for at øge kapaciteten tilstrækkeligt. Vi ser allerede nu behovet for mere plads hos vores medlemmer.**
>
> **Vores største bekymring er, at hvis ikke pladsen udvides, kan vi potentielt ende i en situation, hvor containerterminalen eller andre dele af havnen bryder sammen i**

[14] Publico Kommunikation – *Kvalitativ behovsanalyse blandt eksisterende havnekunder og erhvervsorganisationer*, juni 2022

kapacitetspres, hvilket kan få reelle økonomiske konsekvenser og kan koste procenter af vores BNP, som man har set det i andre lande, hvor den vigtigste havn lukkede ned."

Jakob Svane, Dansk Industri & Danske Shipping og havnevirksomheder

"Havnepolitik er også sikkerhedspolitik, fordi havnene er afgørende for vores forsyningssikkerhed. Det er blevet tydeligt i disse tider med pandemi og krig, og særligt Aarhus Havn der med sin kapacitet er helt essentiel. Derfor er det også vigtigt, at vi kommer i gang med havneudvidelsen og inddrager Erhvervslivet i udviklingsplanerne. Vi oplever samme tendens i hele landet, og den truede skibsdrift skaber usikkerhed for erhvervs Danmark. Det er en potentiel stopklods for ekspansionsønsker, fornyelse, innovation og udvikling, og kan i sidste ende tvinge virksomheder ud af landet, hvilket vil koste både arbejdspladser og skattekroner."

Samyia Beg, Landbrug & Fødevarer

"Det handler i høj grad om at sikre den danske forsyningssikkerhed. Behovet for at eksportere og importere varer ind og ud af Danmark vokser år for år, og hvis ikke der er mulighed for eller plads til at operere i Aarhus, bliver vores medlemmer nødt til at søge mod andre havne f.eks. i udlandet, der udvider deres arealer og gør sig attraktive overfor danske såvel som internationale rederier. Samtidig er transport via skib generelt mere klimavenligt end andre transportformer, og derfor skal vi for klimaets skyld flytte så meget gods som muligt over på de blå vandveje, hvilket samtidig vil give mindre trængsel på vejene.

Samlet set lægger vi vægt på, at udvidelsen af Aarhus Havn er til gavn for lokal vækst og arbejdspladser og samtidig er med til at fremtidssikre havnens rolle i forbindelse med den grønne omstilling."

Martin Helland Olesen, Danske Rederier

De lokale og regionale organisationer fremhæver sammenhængen mellem havnens udvikling og muligheden for en fortsat udvikling af Aarhus og Vestdanmark:

"Aarhus Havn er Danmarks handelshavn nummer 1. Det har vi særligt set de seneste år med både pandemi og krig i Europa. Her har havnen været helt essentiel for, at vi kan holde både de nationale og internationale forsyningskæder intakte.
Aarhus Havn har samlet ekspertisen, og hele havneproduktionen er på et niveau, som andre havne ikke er i nærheden af. Derfor giver det heller ikke mening at kigge mod disse, da de ikke kan matche Aarhus' samfundsøkonomiske og praktiske position.
Derudover er der en gensidig afhængighed mellem havnen og byen. Hvis ikke havnen udvikler sig, gør Aarhus by heller ikke, hvilket betyder risiko for stilstand, tab af viden og attraktivitet. Det vil være skadeligt for begge parter."

Bente Steffensen, Aarhus Transport Group

"Vi repræsenterer det brede erhvervsliv lige fra nystartede enkeltmandsvirksomheder til internationale koncerner, og vi vurderer samlet set at en havneudvidelse vil komme erhvervslivet til gode samt understøtte mulighederne for vækst og arbejdspladser.
Vi er naturligvis bevidste om, at udvidelsen møder modstand, da der er mange forskellige interesser i spil og argumenter både for og imod. Derfor har vi også været meget optagede af at få fakta på plads omkring eksempelvis behov og potentialer. Vi kan derfor med god samvittighed og troværdighed sige, at vi bakker op projektet, så Aarhus Havns kapacitet bliver fremtidssikret."

Jesper Theil, Erhverv Aarhus

"Vi er fortalere for en hurtig udbygning af Aarhus Havn, da vi allerede nu kan se et behov fra både industriens, logistikkens og transportens side. Størstedelen af de danske produktionsvirksomheder er placeret i Vestdanmark, og derfor er det vigtigt at bibeholde den gode infrastruktur i denne del af landet, hvor Yderhavnen kombineret med motorvejsudvidelse og Marselistunnel giver grobund for den bedste og grønneste transport af varer nationalt såvel som internationalt i fremtiden."

Anders Jessen, ITD

"Aarhus Havn er uden sammenligning Danmarks største og vigtigste containerhavn og havnehub med vigtige internationale forbindelser. Derfor kan vigtigheden af udvidelsen

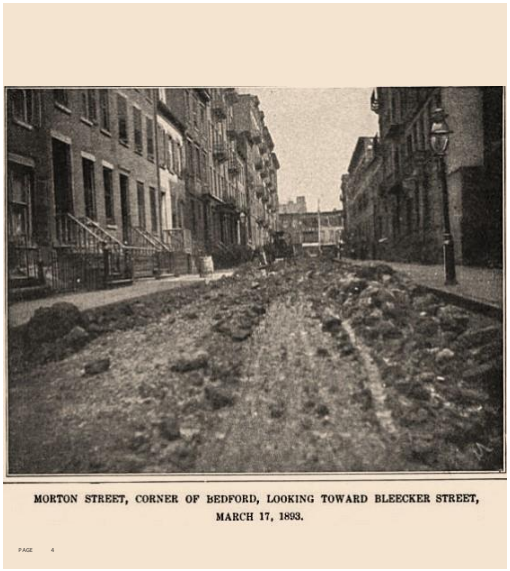
heller ikke understreges nok. Der er ingen andre danske havne, der kan det samme, for Aarhus er den eneste havn i Danmark, der kan modtage de helt store oceangående containerskibe. Men Aarhus Havn er også en stor bulkhavn, og med sin beliggenhed den primære havn for "Produktion Danmark" i Midt – og Østjylland. Vi skylder vores erhvervsliv rimelige vilkår, så deres virksomheder kan udvikle sig og vokse. Ikke kun for deres egen vindings skyld, men for den samlede statskasse. Jo mere det private erhvervsliv omsætter og vækster, jo flere penge har vi i sidste ende til den fælles velfærd."

Tine Kirk Pedersen, Danske Havne

9. Den blå appelsin – at designe til fremtidige behov, vi ikke kender i dag

9.1. Den historiske læring

Byen New York stod i 1900 med et akut trængselsproblem blandt hestevogne og et behov for regulering af kuskenes adfærd. Byen var ved at drukne i hestemøg. Det viste de øjebliksdata, der var tilgængelige på netop det tidspunkt.


MORTON STREET, CORNER OF BEDFORD, LOOKING TOWARD BLEECKER STREET, MARCH 17, 1893.

"In 50 years, every street in London will be buried under nine feet of manure."

Times of London (1894)
NEWSPAPER

Bare få år efter så bybilledet dog helt anderledes ud. I kraft af en ny opfindelse var hestevognstrafikken skiftet ud med biler – med dertil hørende ændrede data og udfordringer.

Det historiske eksempel på en markant disruption er relevant at overføre til havneudvikling, når vi skal træffe infrastrukturbeslutninger, der rækker 30 til 50 år frem. Vores data er historiske, og dermed per definition bagudskuende, men samtidig skal infrastrukturen være robust og fleksibel, så den kan bruges i en fremtid, hvor ingen kender de præcise rammebetingelser, når det gælder teknologiudvikling, klima, markedseffekter og forbrugeradfærd.

Med planlægningen af Yderhavnen forsøger vi bedst muligt at tage højde for disse mulige ændringer i behovet gennem opdelingen af anlægsfasen i flere etaper. Den betyder, at beslutningen i etape 1 dækker etablering af et land- og et vandområde med en byggeretsgivende lokalplan for en mindre del af det samlede areal.

I løbet af de kommende år vil der blive taget stilling til de næste etaper og den specifikke anvendelse. Efter planen vil det ske i løbet af den kommende 10 års-periode.

9.2. Opfyldning

En beslutning om igangsætning af Yderhavnens fase 1 betyder, at Aarhus Havn vil igangsætte etablering af ydermolerne og landopfyldning med overskudsjord. Dermed er denne fase uafhængig af udviklingen i behovet for egentlige havnefunktioner. Der vil desuden åbnes mulighed for havnemæssig anvendelse af vandområdet inden for molerne. Samlet set vil det være en investering, hvor indtægterne mindst dækker udgifterne, jf. havnelovens krav.

På længere sigt vil arealerne blive taget i brug etapevis i takt med efterspørgslen. Ud fra de nuværende prognoser regnes der med, at de første landarealer, der etableres, bliver del af containerterminalen længst mod nord. Området bliver i første omgang forsynet fra kajen i den nuværende containerterminal.

Det landområde, der skal fyldes op, etableres med brug af overskudsjord fra byggerier. Det drejer sig om 18 mio. m^3 jord. Opførelsen af Yderhavnen er med til at opfylde et behov for Aarhus Kommune, da kommunen har vanskeligt ved at anvise plads til overskudsjorden, hvis havnen ikke etableres[15]. Den sandsynlige konsekvens vil være, at flere byggerier enten vil blive dyrere pga. længere lastbiltransport – eller at muligheden for at bygge i værste fald bliver begrænset.

Illustration: Yderhavnens forventede udseende efter 10 år

[15] Denne vurdering er baseret af eksisterende depotmuligheder og havnens dialog med Aarhus Kommune

Hvis behovet for landareal opstår hurtigere, end der er overskudjord til, vil der kunne etableres nye arealer ved tilførsel af sand. Sandet kan komme fra andre anlæg på havet, f.eks. havvindmølleparker, fra den foreslåede uddybning i Esbjerg Havn[16] eller fra andre sejlrender og indvindingsområder.

Alle disse muligheder forudsætter selvstændige undersøgelser og godkendelser. Vi kender f.eks. ikke indholdet af uddybningsmaterialet i Esbjerg, men det fremgår af forundersøgelser, at der skal opgraves ca. 6 mio. m^3, hvis havnens dybde skal øges fra 10,5 m til 12,5 m[17].

9.3. Mulige tilpasninger, hvis behovet bliver anderledes end forventet

Etapeopdelingen gør det muligt at foretage en række tilpasninger i Yderhavns-projektet, hvis det reelle fremtidige behov afviger væsentligt fra de antagelser, der er lagt til grund i dag.

Hvis efterspørgslen eksempelvis bliver stærkere, vil der kunne forceres med sand efter nye ansøgninger, undersøgelser og godkendelser, så arealerne kan gøres klar til brug før opfyldning med jord. Hvis efterspørgslen bliver lavere end antaget, er der mulighed for at udsætte etableringen af belægning og kajer samt køb af kraner.

I afsnit 6 skitserede vi den aktuelle plan for arealernes anvendelse. Der er en reel sandsynlighed for, at den fremtidige efterspørgsel fordeler sig anderledes mellem Yderhavnens tiltænkte funktioner, og det betyder, at grænserne mellem funktionerne kan ændres. Hvis der eksempelvis ikke bliver behov for tankfarmen til grønne brændstoffer, men behovet for container- og logistikkapacitet er større end antaget, vil området til tankfarm blive anvendt til container- og/eller logistikterminal.

Med en tidshorisont på 30 år vil der helt sikkert opstå nye behov, som vi ikke kan forudse i dag. Det væsentlige er, at etableringen af landareal gør havnen i stand til på rimelig kort sigt at imødekomme de

[16] https://frdb.dk/artikel/esbjerg-havn-kan-vinde-p%C3%A5-nato-bes%C3%B8g

[17] https://www.dr.dk/nyheder/indland/regeringen-vil-goere-esbjerg-havn-til-militaert-knudepunkt-nato-og-usa

behov, der måtte opstå, så Aarhus og Danmark ikke går glip af væsentlige muligheder for udvikling og opretholder forsyningssikkerheden.

Yderhavnen er således både robust og fleksibel i forhold til udvikling i behov og efterspørgsel.

Illustration: Yderhavnens mulige udseende efter 35 år (fuldt udbygget)

10. Behovet for en visionær ejerstrategi

Som de foregående afsnit har beskrevet, er der et solidt databaseret belæg for, at Aarhus Havn har behov for mere kapacitet – og dermed en havneudvidelse med Yderhavnen. Af strategiske hensyn er det nødvendigt at fremtidssikre rammerne til løbende udvikling for at havnen kan fastholde sin markedsposition og konkurrere med andre nordeuropæiske alternativer, som kunderne har mulighed for at vælge.

I sidste ende er beslutningen om en havneudvidelse et spørgsmål om ejerstrategien og den vision, Aarhus ønsker for havnen som kritisk infrastruktur og som drivkraft for både virksomheder og arbejdspladser.

Vi er bevidste om, at visionen på nogle punkter kan kollidere med borgernære hensyn, f.eks. i forhold til havnens visuelle på virkning i bybilledet. En del borgere har helt forståeligt det synspunkt, at de ved, hvad de har, men de ved ikke, hvad de får. Det er svært for dem at forestille sig, hvordan et infrastrukturprojekt vil udmønte sig om 30 år. Næsten alle projekter af denne type bliver derfor mødt af *not-in-my-backyard*-reaktioner (NIMBY).

Paradokset er, at vi vil gerne have grøn strøm, men ikke se på vindmøller. Vi vil gerne have effektiv transport, men ikke motorveje. Vi vil gerne have boliger i centrum, men ikke byfortætttelse. Vi vil gerne have velfærd, vækst og adgang til varer, men ikke en større havn.

Aarhus Havn betragter den aktuelle debat om Yderhavnen som en vigtig og naturlig del af den demokratiske proces. Men det er vigtigt at huske, at det Aarhus og Østjylland, vi ser i dag, er et resultat af infrastruktur-visioner, der blev opstillet for 30 år siden. Datidens politikere tog beslutninger om åbning af Aarhus Å, anlægning af Aarhus Ø, etablering af Letbanen, bygning af ARoS, Musikhuset og Dokk1, Silkeborgmotorvejen osv.

Beslutningen om havneudvidelse er væsentlig og har betydning langt ind i fremtiden. Derfor bør den tages på et oplyst grundlag med grundige analyser, men den langsigtede vision skal også være med til at sikre, at det, som optager os lige nu, ikke er det eneste, der tillægges afgørende betydning. Vi ved for eksempel endnu ikke, hvordan krigen i Ukraine vil påvirke havneaktiviteten i Aarhus. Lige nu tegner det til, at den økonomiske aktivitet vil blive negativt påvirket på kort sigt.

Med en positiv beslutning om Yderhavnen vil markedet få et klart signal om, at Aarhus fortsat ønsker havneaktiviteten, som byrådet besluttede med "25 års-planen" i 1997. Denne stærke ejerstrategi har været vital for den positive udvikling i aktiviteter og arbejdspladser, der er sket de sidste mange år.

CASE: Storebæltsforbindelsen – bidrager til mobilitet, konkurrenceevne og sammenbinding

Mange af de bekymringer, der fremføres ift. Yderhavnen i dag – f.eks. i forhold til udsigt, havmiljø, sundhed eller klimapåvirkning fra biler – blev også fremsat, da byggeriet af Storebæltsbroen blev vedtaget i 1987. Og i 1988 viste en måling, at et flertal af danskerne var mod broen.

Allerede et år efter åbningen i 1998 var stemningen dog vendt, og der kørte der dobbelt så mange mennesker over broen, som der før havde været med færgerne. I dag kører 12-13 millioner køretøjer over broen hvert år, og forskning viser, at Danmark er blevet bundet sammen på en ny måde i kraft af broen. Den har fremmet mobilitet, konkurrenceevne, bevægelig på arbejdsmarkedet og adgangen til oplevelser i andre landsdele. Og miljøundersøgelser viser, at broen ikke har forværret livet for fiskene – men faktisk måske har gavnet havmiljøet.

Kilde: zetland.dk/historie/sekdaKwK-a85E2rzd-1cae0

Bilag: Offentlig planlægning og regulering

Havne har både betydning for samfundsudviklingen og er en forretning i sig selv. Det betyder, at det offentlige har afgørende indflydelse på og ansvar for udviklingen af havnene – og dermed Aarhus Havn.

På europæisk niveau er planlægningen udformet i det transeuropæiske netværk (Ten-t). Netværket består af alle transportformer, dvs. fly (lufthavne), veje, jernbaner og vandveje (havne). For havnene indgår de havne som har en godsomsætning over 1 mio. tons eller 200.000 passagerer. De allervigtigste, og dermed største, betegnes "EU Core Ports". I Danmark er det kun København og Aarhus, der har denne klassificering.

EU støtter op om de prioriterede havne via forskellige støtteprogrammer, men er også begyndt at stille krav og forventninger til staterne om støtte. Der er stor frihed for det enkelte land selv at prioritere og beslutte, men når den fælles europæiske udvikling skal varetages, er det hensigtsmæssigt at landene planlægger i samme retning.

I Danmark ligger planlægningen i planloven og reguleringen sker i havneloven. Planloven er netop blevet revideret[18], og et væsentligt element i opdateringen er en større sikring af de nationale interesser både i den enkelte havn og de virksomheder, der har national interesse. Konkret betyder det, at kommunerne, som står for udmøntningen af planlægningen, ikke har fuld råderet og at havne f.eks. ikke kan nedlægges, hvis det strider mod nationale interesser. Det betyder også, at kommunerne har pligt til at sikre både havnen og virksomhederne gode vilkår, og der kan ikke planlægges aktivitet på naboarealerne, som sætter begrænsninger på havnedriften. Endelig har kommunerne en pligt til at støtte op om havnene og virksomhederne.

Aarhus Havn styres af Byrådet efter havnelovens bestemmelser. Der er armslængde-princip mellem den kommunale forvaltning og havnens administration. Havnens økonomi skal ligeledes holdes adskilt fra kommunens.

Havneloven definerer ikke direkte havnebegrebet, men jf. *Praktisk jura for havne (DLA Piper)* fremgår det, at *"En havn må antages at bestå af to dele, hhv. et vandområde og et tørt område. En havn udgør således et*

[18] https://maritime.direct/2022/06/16/ny-aftale-om-planloven-holder-haanden-under-danske-havne/

indesluttet vandområde, hvor skibe kan lægge til beskyttet mod strøm og bølger, og som er omgivet af moler, kajer med kraner, lagerbygninger m.v., som kan anvendes til ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk."

For Yderhavnens vedkommende afgrænses vandområdet af molens placering. Molens placering godkendes af Trafikstyrelsen, som er myndighed for vandområdet. Tilladelse til omdannelse af vandområdet til tørt område gives ligeledes af Trafikstyrelsen. Etablering af tørt område med overskudsjord godkendes af Aarhus Byråd, der ligeledes godkender kommune- og lokalplan, der fastlægger krav til bebyggelsen og anvendelsen af området.

I Havneloven er det præciseret, at *"Havnearealer skal prioriteres anvendt til erhvervsmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed, inden for rammerne af den valgte organisationsform. Såfremt arealerne ikke kan udlejes til disse aktiviteter, kan havnen udleje arealerne til andre formål."*

Vandområdets primære behov er sikker manøvrering af skibene. Herudover anvendes det til "parkering" af skibe. Det løser også havnens behov for deponering af oprensningsmateriale fremover.

Dette udelukker dog ikke rekreative aktiviteter. Eksempelvis vil der ifm. Yderhavnen blive lavet et permanent hul i molen ved det rekreative parkområde *Blueline*, som åbner for nye rekreative muligheder inden for molen.

Illustration: En åbning i molen ved Blueline vil danne en lagune, som er velegnet til rekreative formål

I Forslag til lokalplan nr. 1163 fremgår de vilkår, som Byrådet som planmyndighed agter at give til Aarhus Havn.