



AARHUS HAVN STRATEGISK UDVIKLING AF AREALER OG AKTIVITETER

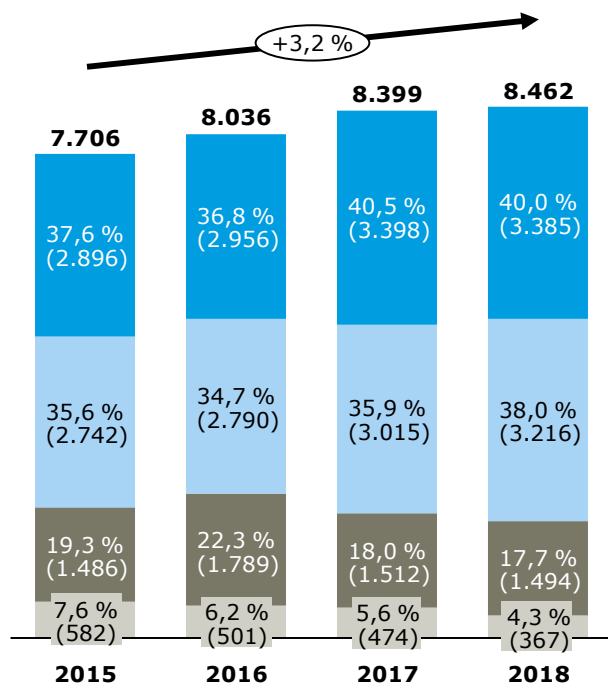
MARTS 2019

RAMBOLL

HAVNENS AKTIVITETER ER PÅ ET HISTORISK HØJT NIVEAU OG NY MASTERPLAN SKAL UDARBEJDES

Indgående og udgående gods på Aarhus Havn
1.000 tons og % af årlig total

■ Containergods ■ Flydende bulk
■ Fast bulk ■ Ro-ro og stykgods



Baggrund og situation

Aarhus Havn er Danmarks største offentlige erhvervshavn med aktiviteter indenfor både gods- og persontransport. Havnen omsætter årligt ca. 8,5 mio. tons gods, som primært er container og bulk gods. 8,8 mio. tons når man medregner vægten fra tomme containere. Færgetrafikken er Molslinjens forbindelse mellem Aarhus og Sjællands Odde, som har op til 24 afgang og ankomster i døgnet og betjener 1,3 mio. personbiler og 2,5 mio. passagerer. Aktiviteterne i havnen er på et historisk højt niveau, med en containeromsætning på 540.363 TEUS i 2018 (to ud af tre containere i danske havne) og det højeste antal personbiler med Molslinjen siden rederiets start i 1966. Havnen omsætter for ca. 275 mio. DKK og med EBIT på ca. 72 mio. DKK.

Den stærke og positive udvikling af havnen er baseret på en masterplan fra 1997, som har fokuseret på en ny containerterminal i Østhavnen og en udflytning fra den nordlige del af havnen, hvor et areal på ca. 600.000 m² er omdannet til byudvikling. Havnen har gradvist flyttet sine aktiviteter til Østhavnen for bedst muligt at understøtte en strategisk udvikling af havnen, som vil betyde øget aktivitet indenfor godstransport (både container og forskellige former for bulk) samt tilhørende aktiviteter og services.

Havnen har nu igangsat arbejdet med en ny masterplan, som skal række frem mod 2060, med en fortsat etapevis udvidelse af havnen. Målet vil være at sikre, at havnen også på lang sigt kan styrke sin og erhvervslivets konkurrencedygtighed, og kan opretholde sin status som en førende og bæredygtig erhvervshavn på europæisk niveau, og opfylde forpligtigelser som havn på EU's Core Network for TEN-T.

PERSPEKTIVER PÅ HAVNENS STRATEGISKE UDVIKLING (1)

I ny masterplan vil der være fokus både på udvikling af kendt forretning – og på tiltrækning af ny forretning, samt effektiv trafikafvikling

De kendte forretningsområder;

Havnen står i dag for ca. 65% af containertrafikken i Danmark, og der er forventninger om fortsat positiv udvikling i den trafik baseret på generel stigning i den globale samhandel baseret på containertrafik. Analyser¹ viser, at containertransport vil udgøre 23-35% af den samlede søtransport på 25 års sigt, afhængig af global vækst. Markedet for fast bulk er i forandring og får stigende betydning som følge af øget fokus på klima og cirkulær økonomi. F.eks. vil omlægning til biomasse som energikilde kræve nye og mere pladskrævende arealer, hvorimod flydende bulk bliver mere og mere specialiseret og kræver langsigtede investeringer i bl.a. tankanlæg.

Nye forretningsområder;

Med status som Core Network havn og som førende havn i regionen, må det forventes at globale megatrends vil påvirke havnens aktiviteter. Internationale analyser viser, at maritime aktiviteter og serviceydelser vil udvikle sig betydeligt i de kommende år², og de væsentligste drivere til vækst er også blevet analyseret og bekræftet³. Væksten ventes at komme fra flere forskellige forretningsområder, og vil være knyttet til f.eks. energisektoren ifm. etablering og drift af havvindmøller, fødevarerindustrien ifm. akvakulturer og klimaindustrien relateret til forskellige biomasseprodukter relateret til landbrug, skovbrug eller affald.

Strategisk perspektiv;

Havnens udvikling baseres på en forretningsmæssig tilgang der både kan understøtte en positiv udvikling i de kendte forretningsområder med de krav, som det stiller til anlæg og services, men også på nye forretningsområder hvor kravene måske ikke er konkrete og præcise og kræver fleksibel udformning af anlæg som kan tilpasses specifikke behov. En væsentlig del af de nye forretningsområder vil være knyttet til bæredygtighed og klima, dvs. havnen skal i stigende grad kunne opfylde krav til den type af aktiviteter, og samtidig vil det medvirke til at havnen i højere grad kan opfylde egne mål knyttet til FN's SDG.

1: "Brave new world? Container transport in 2043", McKinsey og TT Club (2018)

2: "The Ocean Economy in 2030", OECD 2016

3: "Maritime Outlook 2030", Rambøll 2018

PERSPEKTIVER PÅ HAVNENS STRATEGISKE UDVIKLING (2)

Havnen har fokus på at indarbejde FN's SDG i den strategiske udvikling



Anstændige jobs og økonomisk vækst

En analyse fra Syddansk Universitet viser at Aarhus Havn skaber 10.000 jobs og en økonomisk værditilvækst på 6 milliarder DKK årligt.



Industri, innovation og Infrastruktur

Færgeterminalen betjener 10% af den samlede Øst/Vest-trafik i Danmark. Østhavnsvej og Marselis Tunnel indgår i det nationale vejsystem.



Bæredygtige byer og lokalsamfund :

En forventet tilvækst i befolkningen på 5.000 årligt i Aarhus giver grundlag for både større havneomsætning og for opgaver i relation til det gode naboskab. Aarhus Kommune er ved at godkende kommuneplantillæg nr. 42, der udlægger areal til havne, transport- og logistikvirksomhed og en 2 km. bred konsekvenszone, der sikrer balanceret hensyntagen til interessenterne.



Ansvarligt forbrug og produktion

I anlægget af Ydermolen vil der bliver undersøgt muligheder bæredygtig energiproduktion ved anlæggelse af solcelleø. Yderhavnen skabes ved anvendelse af jord fra byggerier og på den måde bygger projektet på genanvendelse i videst muligt omfang.



Livet i havet

Aarhus Byråd har iværksat arbejdet med at skabe en vision for brug af Aarhus Bugt, hvor havnen vil få en central rolle.

PERSPEKTIVER PÅ HAVNENS STRATEGISKE UDVIKLING (3)

Effektiv trafikafvikling er en nødvendig forudsætning for erhvervslivets og havnens udvikling



Tilstrækkelig, sikker og effektiv adgang til og fra Havnen er strategisk helt afgørende for konkurrenceevnen, og for kunder til både færgehavnen og godshavnen. Samtidig er det afgørende at en øget trafik til og fra havnen ikke påvirker det lokale miljø og naboforholdene mere end højest nødvendigt ift. trængsel, trafiksikkerhed, luft og støj. Allerede i dag anvendes som et af de få steder i Danmark jernbane med daglige togafgange fra Containerterminalen. Yderhavnen planlægges forsynet med jernbane. I perioden indtil 2022 er der fokus på vejforbindelserne:

Forbindelse til motorvej E45;

Aarhus Havn ligger strategisk ift. motorvej E45, som også er en del af EU's TEN-T Core Network. Motorvejen ophører i dag et stykke fra havneområdet og forbindelsen mellem motorvejen og havneområdet er i dag en stor trafikmæssige udfordring. Aarhus Kommune arbejder med et projekt omkring at etablere en fire-sporet tunnel, som både giver større vejkapacitet og fjerner den tunge trafik fra bymæssig bebyggelse. Samtidig vil et nyt vejanlæg med højere kapacitet kunne reducere trængsel, og et vejanlæg i tunnel vil have lavere støjpåvirkning af omgivelserne og have mindre barriereeffekt i lokalområdet. Både EU og Staten har ydet tilskud til etablering af forbindelsen.

Kapacitets- og sikkerhedsmæssig opgradering af Østhavnsvej;

Ved anlæg af Marselis Tunnel, og med etablering af Yderhavnen og ny færgeterminal, er der behov for en betydelig kapacitets- og sikkerhedsmæssig opgradering af Østhavnsvej, som er hovedforsyningsvej til Østhavnen. Opgraderingen skal bestå dels i nye veje med højere kapacitet, samt etablering af intelligente trafikreguleringer. Trafikreguleringerne har til hensigt at sikre, at trafikafviklingen af personbiler og lastbiler på samme vej kan ske både flydende og effektivt, dvs. uden kødannelse og sikkerhedsmæssigt i top.

PERSPEKTIVER PÅ HAVNENS STRATEGISKE UDVIKLING (4)

Med Danmarks placering er det naturligt med stærke forbindelser til Færøerne, Island og Grønland



Nye strategiske samarbejder vedr. containergods

Sammen med Gøteborg og Gdansk er Aarhus eneste havn nord for Hamborg, der ugentlig anløbes af direkte oversøiske containerlinjer. Herudover anløber en række short-sea containerlinjer med direkte forbindelse og omladningsmulighed i kontinenthavne videre til de oversøiske markeder.

Som seneste eksempel har planlægger containerrederierne EIMSKIP OG Royal Arctic Line (RAL) at besejle ruten Nuuk, Reykjavik, Thorshavn og Aarhus fra efteråret 2019. Til opgaven har rederierne bestilt tre nybyggede skibe på 2.150 teu. til en pris af 32 mio. USD pr. stk. De nye skibe vil have isklasse og vil blive udformet i overensstemmelse med Polar Code. Skibene vil få en samlet længde på 180 meter, en bredde på 31 meter, og de vil have en TIER III motor, der er specielt bygget til at sænke kvælstofoxider (NOx) emission til atmosfæren.

Planerne vil betyde en konsolidering af godstrafik til og fra Færøerne, Island og Grønland vil bidrage til at reducere omkostninger til import og eksport fra området, og bidrage til overflytning af gods fra fly til skib.

Med beslutningen om samarbejde udbygges Aarhus Havns rolle som dansk containerterminal med et vidtforgrenet rutenet til gavn for erhvervslivet. 15 forskellige rederier forbinder Aarhus/Danmark med hele verden med faste ugentlige forbindelser.

Yderhavnen vil åbne for nye digitale og automatiserede logistikvirksomheder, som vanskeligt kan placeres i nuværende havn. Som eksempel undersøges grundlag for automatisering af Containerterminalen.

FEM CENTRALE ANLÆGSPROJEKTER PÅ KORT SIGT SOM GRUNDLAG FOR CEF-ANSØGNING I 2020



→ Etablering af yderhavn, færgehavn og opgradering af infrastruktur

Frem mod 2022 er det planen at få startet og etableret fem nye centrale elementer som grundlag for havnens fortsatte udvikling:

- Sydøst for den eksisterende havn etableres ny ydermole på 2.500 meter, der inddæmmer et areal på 1.400.000 m², som ville kunne bruges til fremtidig udbygning af havnearealet. Ved den valgte placering af molen er der bl.a. taget hensyn til de miljø- og støjmæssige effekter fra anlægget, som også analyseres i ft. VVM behandlingen.
- Indenfor molen påbegyndes 1. etape af en ny Yderhavn på 340.000 m² – planlagt til containeromsætning.
- Umiddelbart ved siden den nye Yderhavn etableres ny færgeterminal med kaj, fodgængerbro og terminalbygning til betjening af Molslinjens færger som i dag benytter den nordlige havn. Terminalen vil øge kapaciteten for færger og reducere miljøpåvirkning med 4%, som følge af kortere sejlads.
- Vejanlægget – benævnt Østhavnsvej - fra Marselis Boulevard udbygges og forlænges, så det får en større kapacitet for person- og lastbiler, og kan skabe en effektiv og sikker afvikling af trafikken til/fra den nye Yderhavn og den nye færgeterminal.
- Vejanlægget forbindes med kommende Marselis Tunnel, hvor Havnen skal yde et bidrag på 350 mio. DKK fordelt med 200 mio. DKK ved start og 150 mio. DKK ved ibrugtagning.
- De fem projekter har et samlet anlægsbudget på ca. 1 mia. DKK. Hvis det antages at 30% af omkostningerne vil være lønudgifter og at et FTE i Danmark har en enhedsomkostning på 60.000 EUR, vil anlægget generere omkring 700 FTE under anlægsfasen¹.

1 : Similar assumptions on FTE assessments are applied by European Investment Bank for project appraisals.

PROJEKTERNES STATUS, TIDSPLAN OG BUDGET

Status:

- Aarhus kommune har i juli 2018 givet VVM-tilladelse til anlæg af færgeterminal og start af miljøkonsekvensvurdering af Yderhavnen. Bestyrelsen har besluttet at igangsætte færgeterminal, Østhavnsvej og bidrag til Marselis Tunnel, samt 1. etape af Yderhavnen.
- I december 2018 har havnen indsendt det krævede materiale til Aarhus kommune vedr. VVM-screening af udvidelsen af Østhavnsvej samt supplerende materiale til Aarhus Kommune og Trafik-, bygge- og boligstyrelsen som grundlag for den offentlige høring.
- Finansiering udover evt. EU tilskud, vil ske via egenfinansiering.
- Der er indgået samarbejdsaftaler med havnene i Nuuk, Reykjavik og Torshavn ift. servicering af EIMSKIP og Royal Arctic Line.
- Bygherrerådgivning og entrepris for kajanlæg for færgeterminalen har været i udbud og er tildelt, og opgaven forventes afsluttet 2020.

Tidsplan :

- De forberedende arbejder afsluttes i 2018-2019 for alle projekters vedkommende, og forventes afsluttet inden udgangen af 2021.
- Yderhavns etape 1 forventes klar til brug i 2026 og fuldt udbygget i 2060.
- Arbejdet vedr. den nye færgeterminal er igangsat, men der udestår entrepriser for belægning, bygninger og rampeanlæg. Efter aftale med Molslinjen planlægges terminalen taget i brug i oktober 2020.
- I 2019 igangsættes anlæg for adgangsvejens opgradering, mens anlæg af ydermole og ny yderhavn forventes igangsat i 2020.
- Anlæg af Marselis Tunnel vurderes at kunne igangsættes efter 2022, når der findes mulighed indenfor anlægsloftet eller på anden vis. Tunnel forventes at kunne tages i brug 2026.

Budget :

- Det samlede anlægsbudget er ca. 1 mia. DKK, fordelt med ca. 242 mio. DKK for ny mole og ny yderhavn 1. etape, 350 mio. DKK for ny færgeterminal og ca. 75 mio. DKK for opgradering af vejanlæg. Hertil kommer ca. 23 mio. DKK i omkostninger til forberedende arbejder for de tre projekter og 350 mio. DKK i bidrag til Marselis Tunnel, som har et budget på ca 1.800 mio. kr.

NUVÆRENDE ANLÆGSOVERSLAG ESTIMERER AT DER SKAL INVESTERES OMKRING 1.1 MIA. DKK I HAVNEN

OMKOSTNINGS- OG INVESTERINGSPLAN (mio DKK 2018-niveau)

Projekt	Aktivitet	Tidshorisont	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Yderhavn - 1. etape og mole	Forberedende arbejde (masterplan, politiske oplæg, anlægsoverslag, projektering mm)		1	1	0	0	0	0	0	0	2
	Godkendelser (VVM, miljøgodkendelse, byggetilladelse, lovgivning??)		3	4	1	0	0	0	0	0	8
	Udbud (kravspecifikation, udbudsdokumenter, prækvalifikation, tilbudsgivning, evaluering, forhandling mm)		0	0	3	2	2	0	0	0	7
	Anlæg (design, produktion, anlægsarbejder, test aflevering)		0	0	0	30	300	0	0	0	330
Opgradering af infrastruktur - Tilslutningsanlæg mellem Marselis Tunnel og Færgeterminal samt Yderhavn	Forberedende arbejde (masterplan, politiske oplæg, anlægsoverslag, projektering mm)		1	1	0	0	0	0	0	0	2
	Godkendelser (VVM, miljøgodkendelse, byggetilladelse, lovgivning??)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Udbud (kravspecifikation, udbudsdokumenter, prækvalifikation, tilbudsgivning, evaluering, forhandling mm)		0	2	1	0	0	0	0	0	3
	Anlæg (design, produktion, anlægsarbejder, test aflevering)		0	20	55	0	0	0	0	0	75
Færgeterminal	Forberedende arbejde (masterplan, politiske oplæg, anlægsoverslag, projektering mm)		1	0,5	0	0	0	0	0	0	1,5
	Godkendelser (VVM, miljøgodkendelse, byggetilladelse, lovgivning??)		1	1	0	0	0	0	0	0	2
	Udbud (kravspecifikation, udbudsdokumenter, prækvalifikation, tilbudsgivning, evaluering, forhandling mm)		2	3	2	0	0	0	0	0	7
	Anlæg (design, produktion, anlægsarbejder, test aflevering)		40	200	120	0	0	0	0	0	360
Tilskud til Marselis Tunnel	Aarhus Havns andel (hertil 1.800 mio. kr fra Aarhus Kommune m.fl.)		0	0	0	0	200	0	0	150	350
Total sum (mio DKK)			49	232,5	182	32	502	0	0	150	1.148

EFFEKT AF STØTTE FRA CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)

Det skitserede anlægsprogram for havnen understøtter og forstærker havnens status som en af kun to havne i Danmark, som ligger på TEN-T Core Network for den maritime sektor, og med sin tilgang ift. samarbejder med nye rederier og havne vil oplægget kunne opfylde et krav om "added value". Programmets fremskredne aktiviteter ift. politisk opbakning, aftaler om finansiering samt gennemførelse af miljøgodkendelser betyder også, at programmet i 2019/2020 vil have den fornødne "maturity" ift. en CEF ansøgning. Desuden ligger der en klar plan for udbygning efter 2022.

Desuden er der følgende positive effekter af at modtage CEF-støtte:

- Støtten vil gøre anlægsbudgettet mere robust og økonomisk fordelagtigt, og der vil anlægges permanente konstruktioner på et tidligere tidspunkt. Dermed spares unødige omkostninger til midlertidige konstruktioner, som også ville skulle bortskaffes på et senere tidspunkt.
- Støtten vil gøre det økonomisk fordelagtigt at opgradere adgangsforhold for personer til færgen med en højere kvalitet, og dermed øge passagergrundlaget og markedet for færgerne.
- Tilskud vil gøre det økonomisk fordelagtigt i større omfang at bruge intelligent trafikregulering i stedet for traditionelle lyskryds. Herved tilføres programmet et aspekt om intelligent transport systems (ITS), og løsningen vil kunne bidrage til en trafikafvikling med færre lokale miljøgener ift. luft og støj.
- Tilskud vil gøre det økonomisk muligt at udføre afværgende trafikanlæg i etableringsfasen, som vil medføre væsentligt færre gener i tunnellenes anlægsfasen, som også vil kunne reduceres i tid.

Denne præsentation er udarbejdet af:

Rambøll Management Consulting A/S & Rambøll A/S
Hannemanns allé 53
2300 København

