

Spørgsmål fra gruppe 1

1. Hvor mange containere køres der på uge/ årsbasis på lastbil via den østjyske motorvej til destinationer rundt om i Danmark og andre lande f.eks. Tyskland og hvor mange procent er det af den samlede containertransport ud af Aarhus havn.

Svar fra Aarhus Havn:

Aarhus Havns rolle er grundlæggende at stille infrastruktur til rådighed og sørge for, at det er så effektivt som overhovedet muligt. Det betyder, at vi stiller veje, pladser, havneværker og jernbane til rådighed. Vi udlejer så arealer og kraner til forskellige operatører (vi udbyder også maritime services ved skibsanløb). Vi må og kan ikke udføre godshåndtering eller logistikfunktioner. Derfor har vi heller ikke nogen konkret opgørelse over fragten til specifikke destinationer. Det er udelukkende de enkelte operatører og virksomheder, der ligger inde med det.

Når vi taler flydende bulk, er det primært brændstoffer, der kommer ind i Aarhus Havn. Her dækkes Jylland i en korridor fra Vejle til Randers og mod Vestjylland. Det er således i det umiddelbare nærområde, og det skyldes, at der også kommer brændstoffer ind i Aalborg Havn, som distribueres til Nordjylland, og at der sker produktion i Fredericia, som dækker Sydjylland.

Hvad angår fast bulk er Aarhus Havn en af de eneste havne med infrastrukturen til, at de store skibe kan sejle ind. Det betyder, at de store skibe typisk kommer til Aarhus og bliver lastet til mindre skibe, der så sejler til de mindre havne i Danmark. Det er ikke økonomisk og miljømæssigt rentabelt at fragte store mængder fast bulk – særligt foderstoffer – langt på landevejene.

2. Hvor langt transporteres i gennemsnitlig container i km fra Aarhus havn.

Svar fra Aarhus Havn

Disse tal har Aarhus Havn ikke.

De samme spørgsmål ønskes også besvaret for flydende og fast Bulk hvis det er muligt.

Spørgsmål fra panelet d. 26. november

1. Se behovsanalysen

Svar fra Aarhus Havn:

Den ligger sammen med alt øvrigt materiale på yderhavn.dk. Direkte link til behovsanalysen her: [PowerPoint Presentation \(yderhavn.dk\)](http://yderhavn.dk)

2. Kan vi få behovsanalysen

Se svar på forrige spørgsmål.

3. Oversættelse af miljøvurdering
4. Jeg vil gerne vide mere om havmiljøet. Er bugten død, så vi ikke kan ødelægge den mere? Hvad siger borgmesteren fra Syddjurs Kommune om hans sommerhusejeres udsigt? Presfaktorerne: Meget uklart om udbygningen af havnen får betydning for skibstrafikkens øgning på presfaktorerne. Kan den vurdering blive tydeligere?

Svar fra Aarhus Havn:

Bugten er ikke død, men bundforholdene er generelt ikke særligt gode for flora og fauna. Det betyder, at der ikke er meget permanent fiske- og planteliv.

Vandet er relativt rent, så de fisk, sæler og marsvin, der svømmer ind i området, påvirkes ikke. Der kommer også en del sæsonbetingede fiskestimer som makrel og hornfisk ind i området.

Noget af det, der kan være med til at øge biodiversiteten og livet under vandet er moler og stenrev. Det er bl.a. derfor, vi har foreslået at etablere et nyt rekreativt samlingspunkt – Aarhus Blueline – med en eventuel havneudvidelse. Her har vi sammen med Aarhus Universitet, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Sportsfiskerforbund og Aarhus Kommune designet en mole og stenrev, der kan etableres og skabe øge biodiversitet. Vi har fra starten i arbejdet med forslaget til Yderhavnen haft en ambition om at gøre molen til et biodiversitetsområde. Man kan læse mere om forslaget her: [Et nyt biodiversitetsområde og rekreativt samlingspunkt - Yderhavn](#)

5. Aarhus Havn siger at containertårn er dyr, og der "kun" findes en prototype. Beskyt Aarhusbugten siger, at der findes flere og store eksempler. Kan vi få "beviser" fra begge påstande (hvem har "ret"?)

Svar fra Aarhus Havn:

Aarhus Havn kan og må ikke uden videre opføre et containertårn, da vores rolle – som skrevet ovenfor – er at stille infrastruktur til rådighed. Det er reguleret ved lov. Det betyder, at når man taler om containertårne og håndteringen af gods, så er det de enkelte virksomheders drift, man taler om. Og det er ikke noget, vi som havn kan blande os i. Vi kan oplyse, at der ikke har været nogen forespørgsel om containertårne fra virksomhederne. Indtil videre findes der kun en enkelt prototype anlæg i verden – nemlig den i Dubai, som også har været omtalt. Der findes altså ikke andre containertårne i verden. Det fremgår også af Boxbays egen hjemmeside, ligesom det svarer til den præsentation, som vi fik på et møde med Boxbay.

Vi har fået oplyst en pris på omkring 3 mia. kr. Det er en meget stor og risikabel investering, fordi det udelukkende er fokuseret på ét forretningsområde (container) – og så er det dyrere end hele forslaget til Yderhavnen. Dernæst skal man huske, at der skal bruges rigtig meget stål og beton, som udleder meget CO2 ved produktion og etablering. Derfor handler det også om klimaet, når vi taler om containertårne.

6. Forslag: God tid til at diskutere indbyrdes i grupperne (måske kort på tværs af to/tre grupper) så vi kan bearbejde den store mængde information.

Spørgsmål ang. finansiering

1. Hvem skal godkende de investeringer og låneoptag som gøres/optages i forb. med en evt. havneudvidelse?

Svar fra Aarhus Havn:

Ifølge Havneloven §9 stk. 3 er det byrådet, der godkender låneoptag efter indstilling fra bestyrelsen. Det er ligeledes byrådet der, efter indstilling, godkender investeringer jf. bestyrelsesvedtægten.

2. Hvem hæfter for de optagne lån?

Svar fra Aarhus Havn:

Aarhus Havn hæfter for de optagne lån.

I forbindelse med optagelse af lån ønsker långiver sædvanligvis et pant (f.eks. containerkran) eller garanti, som træder i kraft, hvis Aarhus Havn ikke overholder lånebetingelserne. Hvis der bliver

behov for garantistillelse, vil garantien blive indgået på markedsvilkår – dvs med hvem der vil gøre det billigst. Ved seneste lånoptagelse i 1999 blev der stillet garanti af private banker.

Finansieringen er ikke fastlagt, idet udbygningen sker i etaper og der er ikke behov for lånefinansiering de første år. I de første år vil finansiering ske med den nuværende likviditet og de årlige driftsoverskud på ca. 160 mio. kr. Med havnens nuværende økonomi vil udvidelsen kunne finansieres med egne midler. Sammenholdt med investeringer i den eksisterende havn vil der kunne opstå behov for ekstern finansiering.

Hvis der er givet pant og Aarhus Havn ikke kan betale, overtager långiver pantet. Hvis der er stillet garanti, og Aarhus Havn ikke kan betale, hæfter garantistiller alene for betaling.

3. Hvis Aarhus Havn går konkurs eller har regnskaber med underskud, vil kommunen så skulle overtage havnens drift, gæld og øvrige forpligtigelser?

Svar fra Aarhus Havn:

En kommunal selvstyrehavn – som Aarhus Havn – kan ikke gå konkurs.

Ifølge Havnelovens §9 stk. 16 skal en kommunal selvstyrehavn overgå til at være en kommunal havn, når den i fem på hinanden følgende år har haft et negativt driftsresultat efter renter, men før afskrivning. Byrådet kan dog i særlige tilfælde – med transportministerens godkendelse – beslutte i stedet at tilføre havnen ny kapital. Aarhus Havn forventer et årligt driftsresultat efter renter, men før afskrivning på 160 mio. kr.