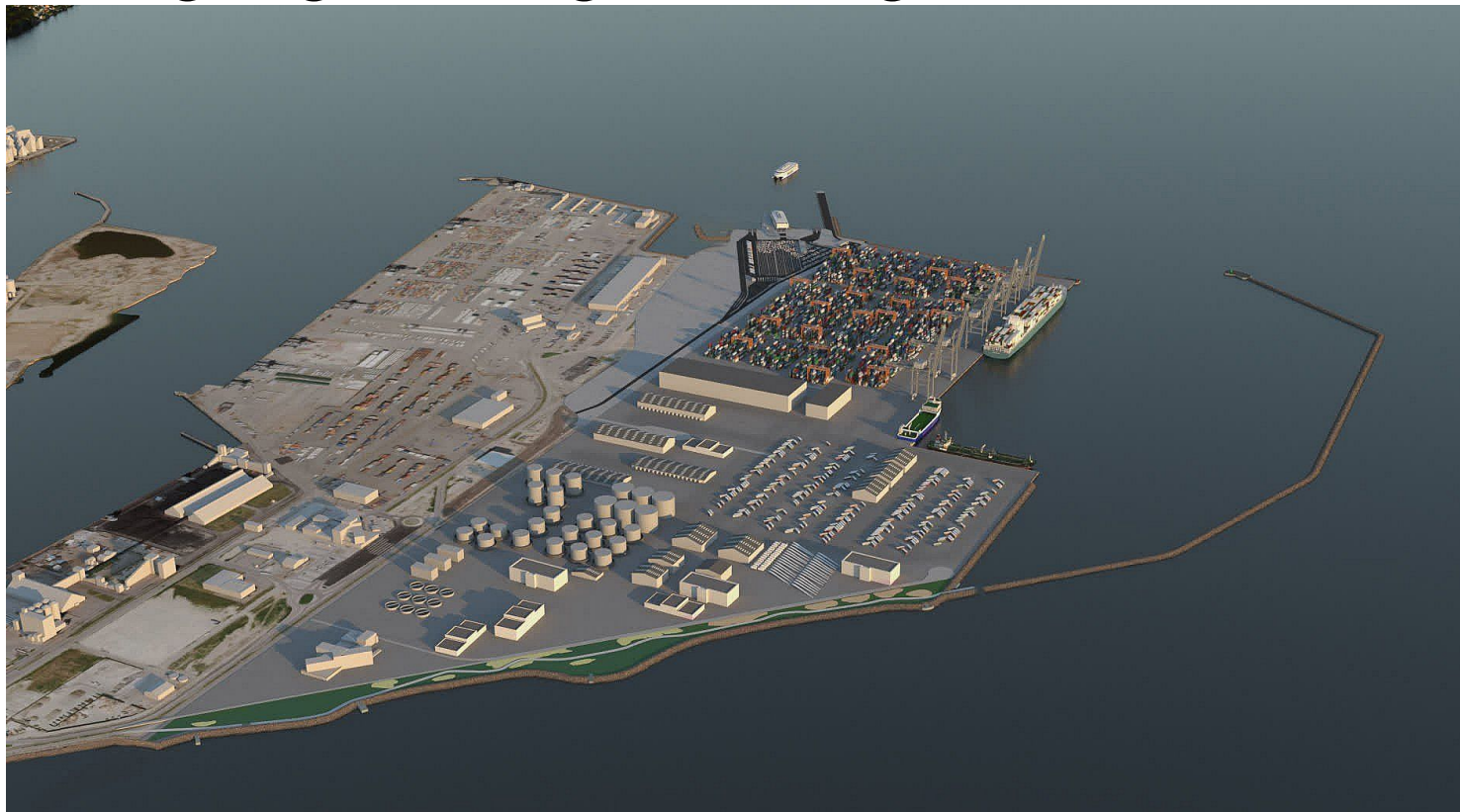


Havneudvidelsen

- iagttagelser og holdninger

Oplæg af fællesrådene
Aarhus Ø
Ø-gaderne
Holme-Højbjerg-Skåde
Frederiksbjerg og Langenæs



Aarhus By og Aarhus Havn er tæt forbundne naboer

Aarhus Havns kraner står med 110 m høje oprejste lastebomme, som en flot og stolt skyline med klar og tydelig signatur for en dynamisk og aktiv international havn, og byder velkommen til Danmarks største havneby.

Aarhus har de seneste 20 år arbejdet seriøst og målrettet med en flot og visionær masterplan for Havnefronten, og etableret en helt ny ikonisk bydel for 12.000 beboere og 6.000 arbejdspladser på Aarhus Ø.

Idéen med masterplanen og havnefronten, med Dokk1, Havnepladsen og Navitas, samt Aarhus Ø og Havnebadet, var at skabe udsyn og sammenhæng mellem Aarhus og Bugten, samt at skabe rekreative arealer på Havnefronten og Aarhus Ø for alle byens borgere.

Samtidig skabtes en flot ankomst til Aarhus fra bugten med udsigt til Domkirken, Toldboden, Rådhuset, Universitetet og andre markante bygningsværker og landmærker.

Masterplanen beskrev endvidere en grøn rekreativ forbindelse mellem Risskov og Tangkrogen, og tiden er nu moden til at der udarbejdes en helhedsplan for strækningen fra Dokk1/Sydhavnen til Tangkrogen.



Fra havneby til uddannelses- og vidensby



Aarhus Havn har via jernbanen, andelsbevægelsen og industrialiseringen fra 1860 og frem haft meget stor betydning for Aarhus udvikling, vækst og velstand. Aarhus Havn har således fra 1860 udviklet sig fra en lille havn ved å-udmunningen til i dag danmarks største og én af nordens største.

Aarhus Havn er over tid blevet udvidet adskillige gange ud i bugten med begrundelse i vækst og arbejdspladser, og har taget mange pladskrævende produktionsvirksomheder ind med begrundelse om havnerelians og transportbehov.

Aarhus har med uddannelsesinstitutioner, herunder i særdeleshed universitet fra 1900 og frem udviklet sig til uddannelses- og vidensby i verdensklasse, samt en aktiv og dynamisk kultur- og handelsby.

Aarhus Havn driver således ikke længere byens udvikling, men supporterer byens udvikling, som transportcenter for varer/containerer og personer til og fra Aarhus.

Havn og by burde således være i symbiose til det fælles bedste for hele byen, bugten og borgerne.

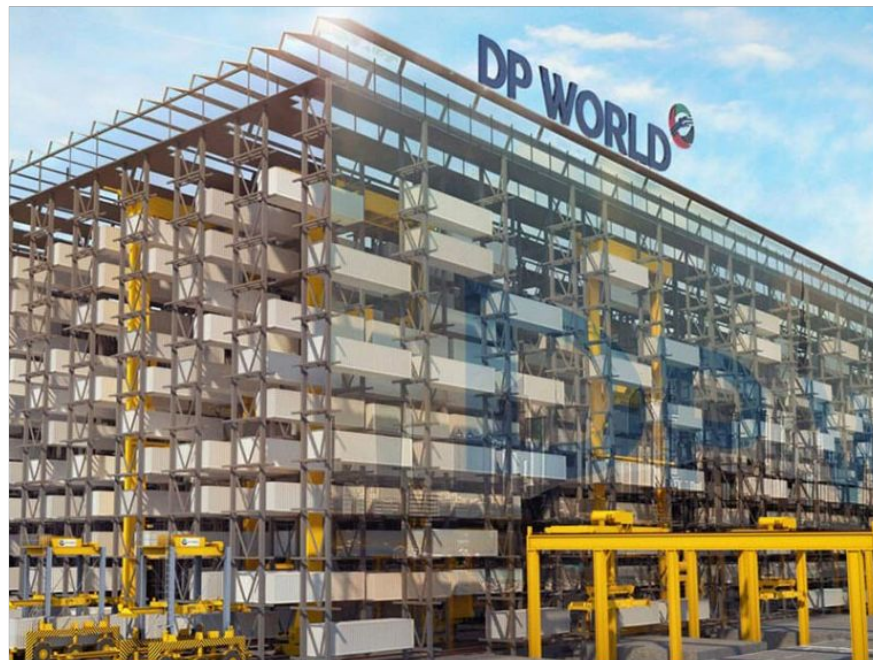
Aarhus Havn på ny kurs mod klog vækst

Aarhus Havn er dygtigt og professionelt drevet som en aktiv og dynamisk virksomhed i konstant vækst. Men tiden er kommet til at havnens kommunale bestyrelse erkender at der er grænser for fysisk vækst, og at plads er en knap ressource. Der må tænkes nye tanker og man må gå andre veje for at skabe klog og bæredygtig vækst.

Man må gå fra kvantitativ vækst til kvalitativ vækst ved optimere arealudnyttelsen, udvikle systemer og udnytte havnens fulde potentiale, i tæt samspil med en dryport i Aarhus landtransportcenter i Aarslev.

Man må prioritere og fokusere på sin kerneforretning som transportcenter for containere/varer og persontrafik til og fra Aarhus, og flytte bulk og foderstoffer til andre havne (f.eks. Grenå og Esbjerg) med kortere afstande til slutaftagerne, og dermed reducere landevejstrafikken, samt befri Aarhus by for betydelige støj-, støv og lugtgener, samt trafik ind og ud af byen. Således at man stopper med at fylde Aarhus Bugten op med jord til produktions- og industriarealer, som kan ligge mange andre steder.

Aarhus Havn opererer globalt, og bør samarbejde regionalt og nationalt.



Havnens behov



Virksomheder, der placerer sig på havnen, skal have såkaldt havne-relateret virksomhed. Tidligere ansås udelukkende shipping og spedition og lignende, som havne-relaterede virksomheder, hvis daglige og primære virke er direkte at servicere skibe der anløber Aarhus Havn. Men i dag har flere virksomheder kun indirekte forbindelse med skibstransport. Betingelserne for hvad der er havne-relateret, skal defineres langt mere konkret og præcist.

Der savnes...

- behovsanalyse der definerer og prioriterer nuværende og fremtidige pladsbehov.
- arbejdsplads-analyse over havnens omtalte mange arbejdspladser, som belyser hvilken type arbejdspladser, hvor og hvor mange, samt hvor de ansatte bor.
- transportanalyse der specificerer nuværende og fremtidige transport-mønstre, for at fastlægge fremtidens mest bæredygtige og mindst miljøbelastende transportform for Danmark samlet set.

Søtransport er den mest bæredygtige transport, men er det nødvendigt og bæredygtigt at Aarhus Havn modtager 70 % af Danmarks samlede containertransport, og så sender de ca. 50% der ikke bruges i den midtjyske region ud til resten af landet på lastbiler?

Byens arbejdspladser



Aarhus Kommune har en erhvervsstruktur præget af videnbaserede brancher.

Det er også inden for videntunge brancher, at der skabes flest nye virksomheder i Aarhus Kommune. Væksten i den private beskæftigelse er fordelt på mange brancher. Tele, it og information samt rådgivning, forskning og udvikling er de brancher, der har skabt flest jobs.

Aarhus Kommune har også oplevet vækst inden for flere serviceerhverv. Her er brancherne operationel service (rejsebureauer, rengøring, vikarbureauer, etc.), finansiering og forsikring samt reklame mv. nogle af de brancher, der har skabt mange jobs.

I forhold til de nationale klynger, er it og digitale teknologier den dominerende klynge i Aarhus Kommune. Herudover er Aarhus Kommune også specialiseret inden for byggeri og byggematerialer samt visuel industri (film, tv, reklame, animation, spil mv.).

Generelt har Aarhus Kommune haft en stærkt stigende beskæftigelse inden for de nationale klynger, og alle klynger har fodfæste i kommunen.

Byens behov og udvikling

Aarhus har behov for fortsat at være en attraktiv bosætningsby tæt ved skov, vand og bugt, for at kunne tiltrække og fastholde dygtige og kompetente borgere, som er forudsætningen for en uddannelses- og vidensby.

Aarhus har ikke brug for

- oplag af tør- og foderstoffer på havnen, samt støj-, støv- og lugtgener.
- at fylde bugten op med jord til produktions- og industrivirksomheder på havnen.
- brændstofoplag og risiko-virksomheder på havnen.
- øget tung trafik ud og ind af byen.

Aarhus har behov for

- en rekreativ forbindelse fra Risskov til Tangkrogen der markerer og definerer grænsefladen mellem by og havn, samt den oprindelige kystlinie.
- en bugt og maritim natur, samt sejl- og vandsports-områder.



