

TAL OG FAKTA
RANDERS HAVN



2022

74
72
70
68
66

TAL OG FAKTA

VELKOMMEN TIL RANDERS HAVN



70%

AF AL DANSK IMPORT
OG EKSPORT KOMMER
VIA SØVEJEN

INDHOLD

Hvad beskæftiger de sig med?	4
På den blå motorvej	6
Ejerforhold og økonomi	8
Havnens aktiviteter og specialer ..	10
Havnen nu og i fremtiden.....	12
Strategi for bæredygtighed	14
Mødet mellem by og havn.....	16
En tur i tidsmaskinen	18

**PÅ DE FØLGENDE SIDER
INVITERES DU MED PÅ
HAVNEN, UD PÅ DEN
BLÅ MOTORVEJ OG IND I
HAVNENS MOTORRUM.**

VI ØNSKER DIG EN GOD TUR.

Midt i Randers by ligger Randers Havn. Lidt endnu. For der er vedtaget en storstilet udflytningsplan for den gamle havn, så havnen får nye bassiner, kajer og, ikke mindst, et meget stort baglandsareal, hvor både de eksisterende virksomheder på havnen og de nye, der kommer til, får plads nok til at bygge og udvikle sig på.

Gods fra både ind- og udland kommer hver dag til Randers Havn ligeledes som gods hver dag lastes på skibe og sejles til andre havne. Gødning fra f.eks. Østeuropa og Norge kommer ind i store mængder, og byggematerialer som letbetonklinker skal den anden vej.

De danske havne står for ca. 70% af al dansk im- og eksport – så vandvejene og havnene er ikke bare hyggelige oaser for aftenslentreture og lystsejlad. Havnene udgør en vigtig og helt grundlæggende kritisk dansk infrastruktur.

De danske farvande er blandt de tættest besejlede i verden. Selv om Randers, og dermed havnen, ikke ligger ud til åbent hav men 30 km inde i landet, går det rigtig godt for Randers Havn. Omsætningen er stigende, og der er allerede nye virksomheder, der er ved at etablere sig i det nye havneområde, og med dette følger også nye arbejdspladser til byen.

30 KM

FRA RANDERS HAVN
TIL ÅBENT HAV

NY INFRASTRUKTURPLAN

En vigtig forudsætning for den fortsatte udvikling af Randers Havn er, at infrastrukturen til og fra havnen er optimal, således at godset nemt og hurtigt kan komme til og fra havnen. En infrastruktur der så vidt muligt hurtigt flytter den tunge lastbiltransport væk fra byen og ud på motorvejen. Med den nye infrastrukturplan ud af Sydhavnen er dette nu muligt.

SYV MINUTTER FRA RANDERS HAVN TIL/FRA E45



HVAD BESKÆFTIGER DE SIG MED

TÆTTE SAMARBEJDSPARTNERE

PÅ RANDERS HAVN
FINDES DER KOMPETENTE
LEVERANDØRER AF ALLE
FORMER FOR GODSHÅND-
TERING OG STEVEDORING.
OPGAVERNE LØSES PÅ
ALLE TIDER AF DØGNET
– MED KORT VARSEL.

Op til

1.000

ton kan mandskab og maskiner laste på 1 time

LODSER

Mange af de danske farvande er præget af tæt skibstrafik med store skibe, evt. med farlig last om bord. Sejlads skal foregå sikkert, og derfor er det ofte nødvendigt at tage lods om bord.

Så snart et skib bestiller lods, skal den vagthavende lods hurtigst muligt gå om bord på skibet. Når lodsens er kommet om bord, er den første opgave at sikre sig alle nødvendige oplysninger om skibets størrelse, dybgang, fart, manøvreringsevne og lignende. Lodsningen sker ved, at lodsens ud fra sit særlige kendskab til farvandet rådgiver skibsføreren. Når skibet har nået sit bestemmelsessted, ofte en havn eller en ankerplads, er opgaven slut.

For at kunne arbejde som lods skal man være i besiddelse af et lodscertifikat, der er udstedt af Lodstilsynet. For at opnå certifikatet skal man være uddannet som skibsfører og have flere års erfaring som skibsfører. Man skal desuden have et godt helbred og særlig indsigt og erfaring i det farvandsområde, hvor man vil udføre lodsning.

SKIBSMÆGLER

En skibsmæglerens primære opgave er at være bindeled mellem transportkøberen ("købmand") og transportøren – typisk et rederi. I processen indgår en lang række opgaver, som ofte starter allerede når der indgås en handel, og som regel fortsætter, indtil godset er sikkert på plads på den ønskede destination.

Trods navnet oplever man ofte, at skibsmægleren er involveret i hele transportforløbet med planlægning af lastning og losning, toldbehandling og dokumentation, opbevaring og transport til og fra havnene med lastbil eller tog, ligesom køb og salg af skibe også kan være en del af skibsmæglerens arbejde.

Helt op til årtusindskiftet ville det typiske skibsmæglerkontor dække flere områder af shippingarbejdet. Befragtning, skibsklarering, stevedoring, køb og salg af skibe osv. var en del af et mæglerkontor. Men stigende krav til kvalitet, effektivitet og ansvar har betydet at mange af disse funktioner nu om dage bliver udført af specialiserede virksomheder eller afdelinger.

Udover at være specialiseret indenfor de enkelte grene af shippingverdenen vil man også ofte se en specialisering indenfor skibstyper eller -størrelser eller indenfor geografiske områder.

KLARERINGSAGENT

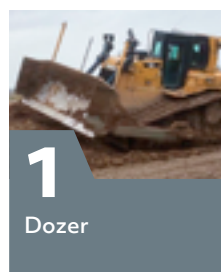
Netop den særlige viden om lokale forhold er en vigtig del af klareringsagentens arbejde. Agenten står for den mere praktiske del af shipping branchen – agenten går ombord i skibene og er i kontakt med besætningen og havnens medarbejdere for at koordinere skibsanløbene så de bliver så effektive som muligt.

Bestilling af kaj, lods, slæbebåd, proviant, reservedele og andre fornødenheder, toldklarering af gods og skib, rapportering til myndighederne og dokumentation er også nogle af opgaverne for en klareringsagent, der ydermere påtager sig en vigtig rådgivningsrolle overfor rederier og ladningsejere i forhold til at gøre opmærksom på lokale forhold som besejling og forventet liggetid i havnen.

STEVEDORING

Det gode danske ord stevedoring stammer fra engelsk Stevedore og igen fra spansk – estivor, som betyder løsarbejder og var dem, som oprindeligt blev indkaldt til at hjælpe med losning og lastning af skibene. Der findes i dag stort set ikke løsarbejdere i danske havne, da disse nu er fastansat i virksomhederne på havneområdet. På denne måde sikres stabile og veluddannede folk til opgaverne på havnen.

MASKINPARKEN PÅ RANDERS HAVN:



PÅ DEN BLÅ MOTORVEJ

GRØN OMSTILLING SKABER VÆKST OG ARBEJDSPLADSER PÅ HAVNEN

DEN BLÅ MOTORVEJ ER EN AF DE MEST KLIMAVENLIGE GODSTRANSPORTFORMER. EU'S MÅLSÆTNING ER DERFOR, AT 30% AF ALLE GODSTRANSPORTER OVER 300 KM SKAL FLYTTES FRA VEJ TIL SØ OG BANE I 2030 OG 50% I 2050.

NR. 5

De danske erhvervshavnes placering på World Economic Forums liste over de mest effektive havne i verden

Det nye procesanlæg, Recraft Energy, vil kunne levere varme, der svarer til en årlig opvarmning af over 4.000-4.500 husstande i Randers.



Den grønne omstilling til en bæredygtig fremtid er en enorm udfordring – formentlig den største vi mennesker nogensinde har stået over for. I Danmark er det vores mål at reducere drivhusgasudledningen med 70% i 2030. Transportsektoren står i dag for 28% af Danmarks samlede udledning af drivhusgasser. Men der er stor forskel på, hvor meget CO₂ de enkelte transportformer udleder. Den største udleder er persontransporten, og derefter kommer den tunge vejtransport. Længere nede på listen er skibstransport, og derfor er

Randers Havn på lige fod med andre danske erhvervshavne en nøgleaktør i den grønne omstilling.

Den blå motorvej er en af de mest klimavenlige godstransportformer, og derfor har EU sat som mål, at 30% af alle godstransporter over 300 km skal flyttes fra vej til sø og bane i 2030. I 2050 er målet 50%. Søtransporten er med andre ord i hastig udvikling, og det kan skabe vækst og nye grønne arbejdspladser i de kommuner, der prioriterer og udvikler deres erhvervshavne – ikke mindst lige her i Randers.

Randers Havn er vigtig for den grønne omstilling fordi vi understøtter virksomheder med stort transportbehov. I det nye havneområde er der således allerede nu indgået en lejeaftale med Recraft Energy, som ejes af det multinationale selskab Trafigura. Trafigura er i samarbejde med MAKEEN Energy godt i gang med at etablere et nyt procesanlæg på Randers Havn. Det er planen, at anlægget årligt skal genanvende 20.000 tons plastaffald fra både husholdninger og erhverv til udvinding af pyrolyseolie. Det forventes at pyrolysen af de 20.000 ton affaldsplast kommer til at spare 32.000 ton CO₂ ifht. afbrænding på et dansk forbrændingsanlæg. Virksomheden håber på at kunne eksportere teknologien globalt, og dermed bidrage til den grønne omstilling med et bæredygtige alternativ til kemiske industri, der med fordel kan bruge pyrolyseolie til ny plastproduktion. 75 % af de 20.000 ton plast bliver til pyrolyseolie af høj kvalitet, mens 15 % bliver til gas, som virksomheden vil sælge til fjernvarmeleverandører i området. De sidste 10 % bliver til carbon black, som indfanges og bindes til nyt plast.

Randers Havn støtter naturligvis op omkring Randers Kommunes ambitiøse Klimaplan 2050. For at accelerere den grønne omstilling på Randers Havn, og dermed reducere

havnens samlede udledning af CO₂, har Randers Havn modtaget 1.0 mio. kr. fra Havne- og fiskeripuljen til etablering af ultra energibesparende belysning på havnens arealer og veje.

Projektet indeholder 100 stk. energibesparende lyspunkter med indbyggede sensorer, der markant reducerer det overordnede energiforbrug til belysning, og dermed markant reducerer CO₂ forbruget. Projektet leveres af en lokal Randers virksomhed, og alle komponenter i projektet er "made in Denmark".

CO₂ besparelsen beregnes ved direkte at sammenligne CO₂ udledning ved den eksisterende belysning med den nye energibesparende lys/sensorløsning, og det forventes, at der sker en reduktion af CO₂ udledningen med over 70% eller ca. 8,5 tons CO₂ pr. år.

Randers Havns tilgang til projektet er, at vi først og fremmest fokuserer på, at vores egen drift er bæredygtig. Her vil vi være ambitiøse og orientere os mod bæredygtige løsninger. Vi vil ved indkøb af nyt materiel lægge vægt på, at vi investerer klima- og miljøvenligt. Randers Havn vil samtidig styrke grønne partnerskaber med andre aktører, som er med til at fremme en mere bæredygtig omstilling. Vi vil opbygge viden og kompetencer, således at vi kan finde frem til de bedste løsninger for både havnen og miljøet.

Da Randers Havn er en aktiv arbejdsplads, og sikkerheden altid er maksimalt prioriteret, er forudsætningen for den energibesparende belysning samtidig, at lys niveauet ikke må sænkes når der er aktivitet.

CA.
100.000

ARBEJDSPLADSER I DET BLÅ DANMARK

(Rederier, havne og maritime virksomheder)

28%

**AF DANMARKS SAMLEDE CO₂ UDLEDNING
KOMMER FRA TRANSPORT.**

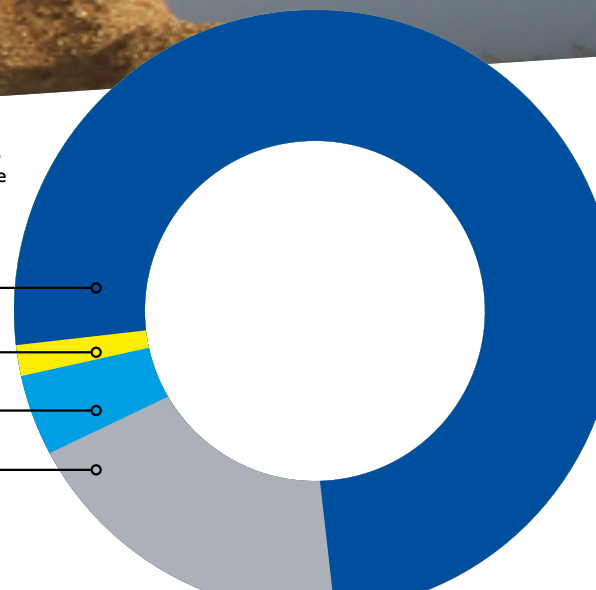
Der er stor forskel på, hvor meget de enkelte transportformer udleder.

Let vejtransport

Togdrift

Skibsfart

Tung vejtransport



HVEM BESTEMMER HVAD?

HAVNENS BESTYRELSE



5 politisk
udpegede
medlemmer



1 3F repræsentant



1 DI repræsentant

Randers Havn er en kommunal selvstyrehavn. Det betyder, at havnen er 100% ejet af Randers Kommune, men at havnen og kommunen er helt adskilte enheder både administrativt og økonomisk. Det er bestemt i og reguleret af Havneloven, der fastslår, at Randers Havn som selvstyrehavn skal drives som kommerciel virksomhed adskilt fra kommunen. Det er også Havneloven, der fastsætter de helt overordnede rammer for havnens forretningsområder og virke som kommerciel virksomhed.

I loven står der f.eks., at havnearealerne skal prioriteres til erhvervsmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport eller forudsætter havnenær beliggenhed. Som selvstyrehavn og kommerciel virksomhed har Randers Havn sin helt egen økonomi. Havnen er således ikke finansieret af skattekroner men af 3 selvstændige indtægtskilder: Skibsafgifter, vareafgifter og lejeindtægter. Samtidig er havnens økonomi lukket, hvilket vil sige, at der ikke kan eller må trækkes penge ud af havnen. Alle indtægter går derfor til drift, reinvestering og udvikling af anlæg og infrastruktur på havnen.

Selvom Randers Kommune som ejer ikke må blande sig i den daglige drift eller havnens økonomi, øver kommunen alligevel stor indflydelse på Randers Havn. Det sker dels gennem kommunens ejerstrategi for havnen og dels gennem udpegning af syv medlemmer til Randers Havns bestyrelse, hvoraf fem er byrådsmedlemmer. De resterende to er bestyrelsesmedlemmer, der hhv. er indstillet af DI og 3F.

Modsat en almindelig bestyrelse udpeges bestyrelsesmedlemmerne kun for en fireårig periode, der følger valgperioderne. Ejerstrategien fungerer som strategisk ramme for havnen. F.eks. har den nuværende ejerstrategi fokus på, at havnen fortsat skal være en væsentlig erhvervshavn og være en vigtig aktør i indsatsen for at have en offensiv miljøprofil i Randers Kommune. Havnen skal have optimale udviklingsbetingelser på de nye havnearealer, og byens centrum og de gamle havnearealer skal bindes sammen via ny planlægning: "Byen til vandet". Ejerstrategien sætter hermed retningen for havnens udvikling, og det er havnens opgave at realisere strategien.

SÅDAN TJENER RANDERS HAVN PENGE

Skibsafgifter:

Når et skib lægger til kaj, betales der en afgift på baggrund af skibets bruttoton, dvs. rumfanget af samtlige lukkede rum i skibet.

Vareafgifter:

Betales for alt gods, der losses, lastes eller på anden måde landsættes på havnen.

Lejeindtægter:

Randers Havn udlejer pakhuse samt arealer til kundernes bygninger, services og produkter.

VÆRD AT VIDE

Ifølge lovgivningen er et bestyrelsesmedlem forpligtet til at optræde loyalt over for virksomheden og varetage dens interesser. Når et medlem er politisk udpeget til en bestyrelse, bliver han eller hun en del af virksomhedens øverste ledelse og er derfor hverken byrådets repræsentant i virksomheden eller virksomhedens repræsentant i byrådet.

14%

STIGNING I HAVNENS
GODSOMSÆTNING I 2021

RANDERS HAVNS OMSÆTNING 2021
UDGJORDE CA. KR.

34.000.000

Øvrige indtægter 19%

Vareafgifter 34%

OMSÆTNING

Lejeindtægter 29%

Skibsafgifter 18%

DAGLIGDAG PÅ RANDERS HAVN

CA. **400**

**ARBEJDSPLADSER FYSISK
PLACERET PÅ HAVNEN**

Heraf 11 i Randers Havns egen organisation

Randers Havn er blandt de 15 største havne i Danmark målt på godsomsætning og den 9. største på omsætning af tørlast. Derfor er dagligdagen på havnen travl. Havnen er arbejdsplads for ca. 400 medarbejdere i 24 havnerelaterede virksomheder, der ligger eller har beskæftigelse på havnen. Randers Havn er særlig specialiseret i håndtering af følgende former for gods: Bulk og styk/projektgods:

BULK

Bulk er enten tørt eller flydende gods, der transporteres upakket. Tør bulk er f.eks. korn, gødning, cement, granit-skærver og sand. Flydende bulk kan eksempelvis være mæsse, bioolie eller glycering. Uanset om bulken er tør eller flydende, er det gods, der er livsnerve for en lang række jyske virksomheder inden for bl.a. industri, klima- og energisektoren, transport, bygge- og anlægsbranchen og landbrug. Drift og produktion er afhængig af de meget store mængder bulkgoods, der dagligt håndteres på havneområdet.

STYK-/PROJEKTGODS

Stykgods er eksempelvis jern/stål til Lemvig-Müller, der med sine 250 arbejdspladser er en vigtig virksomhed i vores by. Projektgods er så stort og vanskeligt gods, at det umuligt kan passe ind i en standardcontainer og derfor kræver særlig behandling at laste eller losse.

554

**SKIBE ANLØB I 2021
I RANDERS HAVN**

F.eks. har den lokale virksomhed Leca-værket indskibet to store skorstensfiltre via Randers Havn. Når projektgods eller andet specialgods skal transporteres, er det en stor fordel, at Randers Havn også har RO-RO. RO-RO står for "Roll On-Roll Off" og betyder, at lasten kan køres direkte til og fra borde på trailere eller lastbiler og derfor hverken skal lastes eller losses med kran. Det er en ofte benyttet fragtform, eksempelvis når transformatorer skal transporteres.

Begge godsformer kræver adgang til mange kajmeter, da godset typisk bliver losset eller lastet direkte via kajgaden. Derfor har Randers Havns mere end 3,0 km kajgader en afgørende rolle for havnens mulighed for at håndtere store mængder gods.



2.8 TONS

**GODS OVER KAJ I MINUTTET 24 TIMER
I DØGNET ÅRET RUNDT.**

(1.470.000 tons i 2021)

24

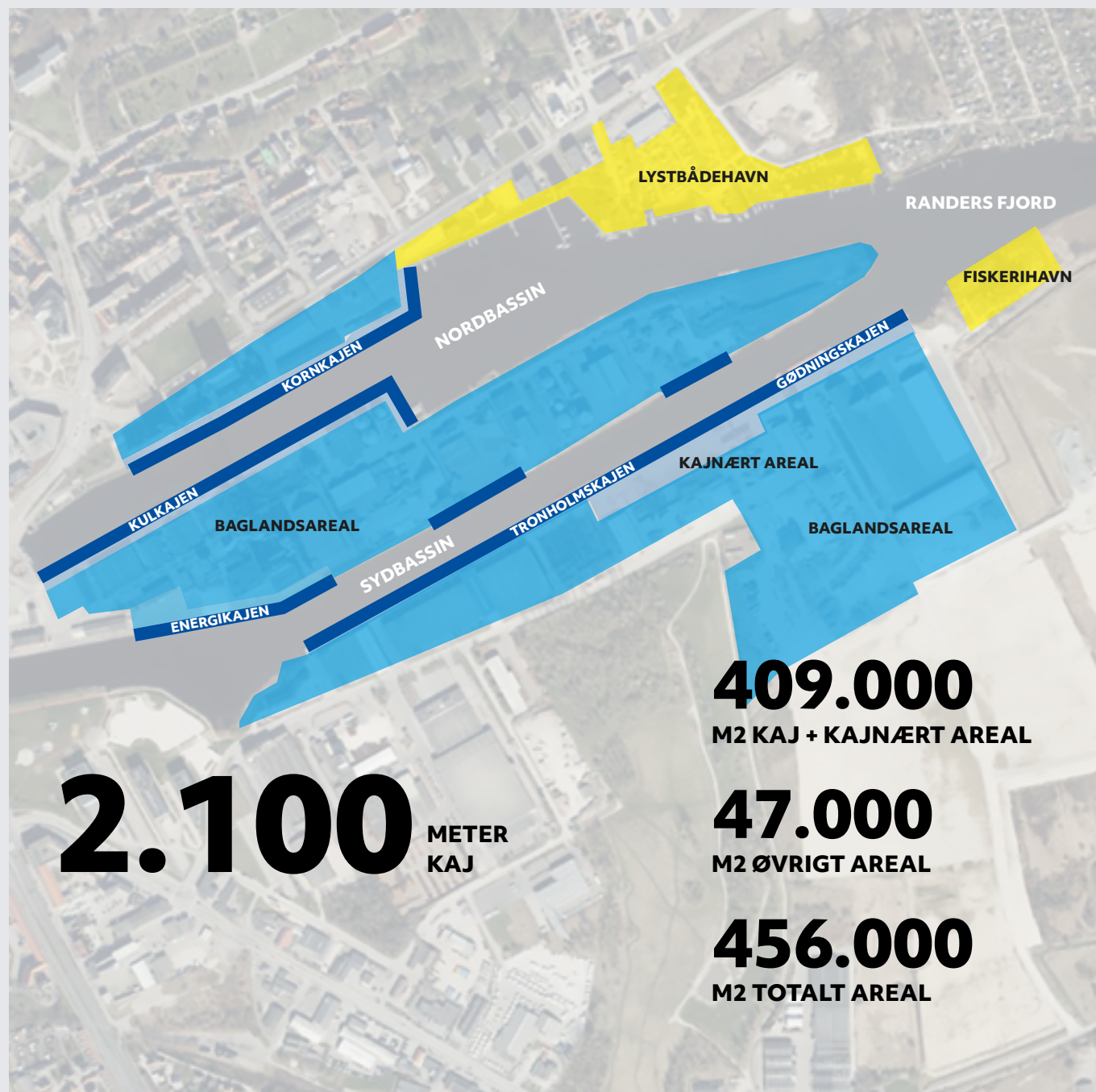
VIRKSOMHEDER

har adresse på havnens arealer. Blandt virksomhederne er f.eks.:
DLG, Verdo, Stena Recycling, Peab Asfalt, Lemvig-Müller,
Hj-Tanklager, Danish Stevedore, Zurface, Dansk Natursten,
Dk Cement, Yara Danmark Gødning, BG Beton og Makeen.
De 24 virksomheder arbejder på forskellig vis med det gods,
der hver dag ankommer til eller udskibes fra Randers Havn.

RANDERS HAVN I 2022

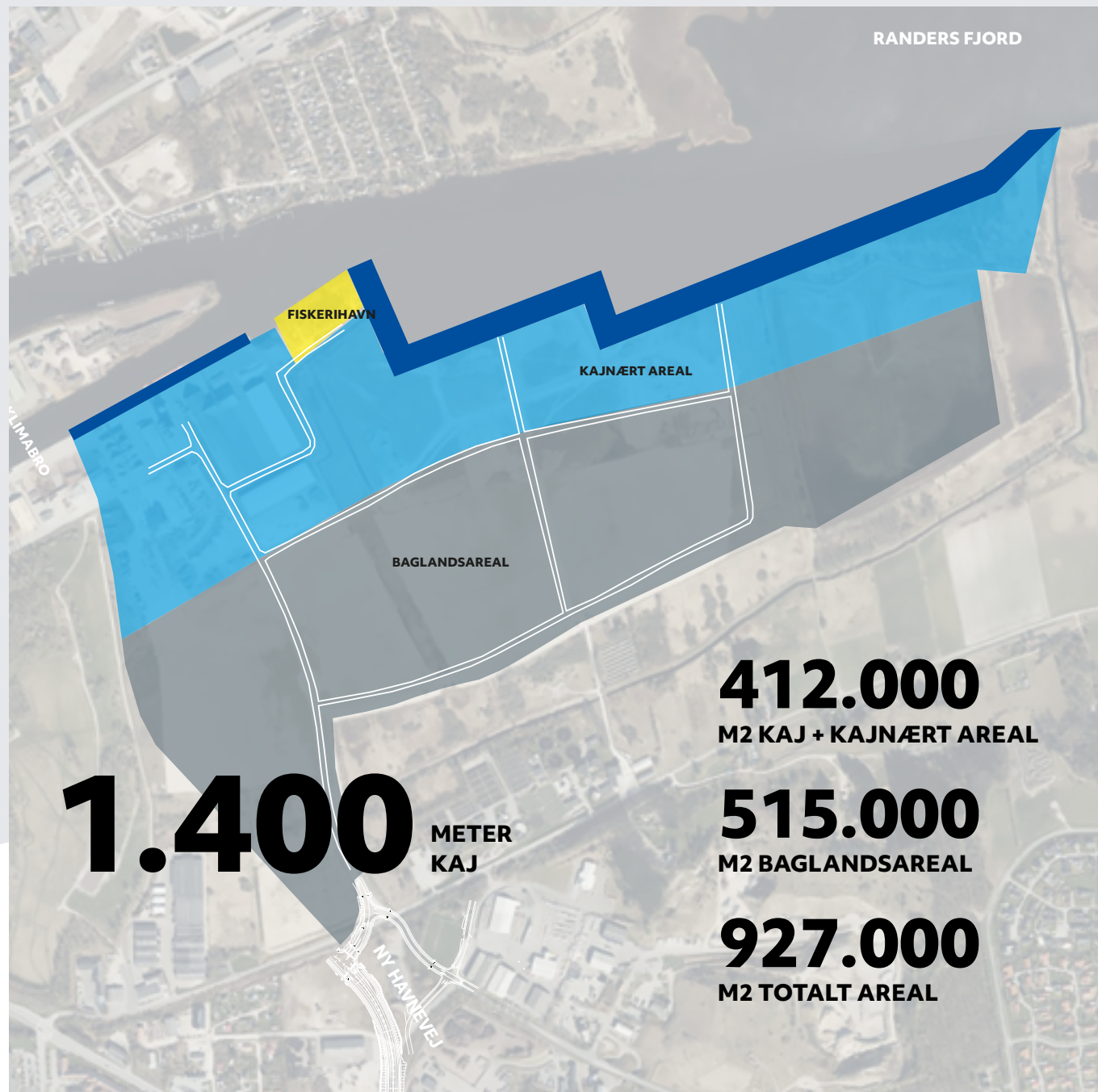
SÅDAN SER HAVNEN UD I DAG

Størstedelen af havnens areal er nødvendig for at kunne laste, losse, lagre eller forarbejde de mange tons gods, der hver dag går over kaj på Randers Havn, og som er en forudsætning for virksomhederne beliggende på havneområdet.



FREMTIDENS HAVN I RANDERS

Det nye havneområde får et langt større baglandsareal end i den nuværende havn, samt en betydelig bedre infrastruktur. Det gælder både inde på selve havneområdet, men også når godset skal videre fra Randers Havn. Med de nye havnearealer vil det være muligt at finde nye spændende virksomheder, der vil placere sig i Randers.



RANDERS HAVNS STRATEGI FOR BÆREDYGTIGHED

Randers Havn er en del af den grønne transportforbindelse mellem Jylland og resten af Europa. Med vores unikke beliggenhed langt inde i Østjylland, tilbyder vi et attraktivt knudepunkt, som minimerer det samlede klimaaftryk fra det transporterede gods. Vores vision er til stadighed at gøre denne forbindelse endnu mere bæredygtig i tæt dialog med vores samarbejdspartnere. Vores strategi for bæredygtighed tager udgangspunkt i tre overordnede indsatsområder:

RESSOURCEEFFEKTIVITET

Vores tilgang er, at vi skal (gen)bruge ressourcerne fornuftigt. Dette indebærer, at vi hele tiden skal arbejde på at finde kreative løsninger, der kan minimere vores ressourceforbrug. Vi vil selv gå forrest i forhold til at genanvende materialer, når det er muligt. Randers Havn er i gang med en række store projekter, hvor den cirkulære tankegang kommer til at være gennemgående, herunder blandt andet ved udflytningen af havnen.

Det kræver et tæt samarbejde med vores kunder på havnen, hvor vi sammen vil udveksle idéer og derigennem fremme en bæredygtig omstilling på Randers Havn. Vi vil hele tiden forsøge at finde nye og smartere løsninger, således at vi samtidig med at reducere vores klimaaftryk, fortsat understøtter virksomhederne på Randers Havn. Vi vil i forbindelse med udflytningen sikre, at vi fortsat bidrager til den grønne omstilling. Derfor kigger vi blandt andet ind i at etablere landstrøm, der skal være med til at mindske skibenes klimaaftryk. Alt belysningen på den nye havn bliver LED-lys, således vi sikrer en energieffektiv drift. Derudover kigger vi ind i at etablere separat kloakering, der tilgodeser vandmiljøet. Det er vigtigt for Randers Havn, at klima- og miljøvenlige løsninger bliver en integreret del af det nye havneområde fra starten.

SAMSPIL MED LOKALSAMFUNDET

Randers Havn ønsker fortsat at bidrage til byens udvikling. Vi vil være med til at understøtte, at endnu flere af byens borgere har mulighed for at gå på opdagelse ved vandet. Eksempelvis har vi sikret, at Kanaløen er tilgængelig for alle. Vi vil bidrage aktivt til at understøtte de rekreative aktiviteter i byen. Det gør vi ved at orientere os mod arrange-

menter, hvor vi kan være med til at berige kulturlivet i byen. Vi er meget bevidste om de potentielle gener, der kan være forbundet med havnens aktiviteter. Det være sig lude, lugte, støv og andet som virksomheder nu en gang bidrager med. Det er derfor vigtigt for os at have en åben dialog med byens borgere. Derudover vil vi fremme tiltag, der kan være med til at minimere generne fra aktiviteterne på Randers Havn. Vi ønsker fortsat at fremme, at flere får en uddannelse og kommer et skridt tættere på arbejdsmarkedet. Vi vil arbejde tæt sammen med de relevante organisationer og understøtte deres arbejde, således at Randers Havn kan udgøre en positiv medspiller i forhold til denne udvikling.

BÆREDYGTIG DRIFT

Vores tilgang er, at vi først og fremmest fokuserer på, at vores egen drift er bæredygtig. Her vil vi være ambitiøse og orientere os mod bæredygtige løsninger. Vi vil ved indkøb af nyt materiel lægge vægt på, at vi investerer klima- og miljøvenligt. Randers Havn vil styrke grønne partnerskaber med andre aktører, som er med til at fremme en mere bæredygtig omstilling. Vi vil opbygge viden og kompetencer, således at vi kan finde frem til de bedste løsninger for både havnen og miljøet.

Når vi taler om bæredygtighed, gør vi det altid med øje for tre områder: nemlig den økonomiske, den miljømæssige og den sociale bæredygtighed. Bæredygtighed for Randers Havn betyder, at vi finder den rette balance imellem disse tre forskellige områder. Vi har samtidig et stort fokus på FN's 17 mål for en bæredygtig udvikling i verden. Vi bakker op om alle målene og i vores arbejde med at formulere vores egen strategi for bæredygtighed, har vi forholdt os til hvilke mål, vi oplever, vi i særlig grad kan gøre en forskel ved at fokusere på. Dette betyder ikke, at vi har fravalgt nogle mål. Tværtimod betyder det, at vi giver en særlig opmærksomhed til nogle udvalgte.

Randers Havn og Vandmiljø Randers planlægger en ny, fælles administrationsbygning. Gennemgående for byggeriet er, at det skal være et energieffektivt byggeri baseret på bæredygtige, innovative løsninger. Den nye administrationsbygning skal være et eksempel på, at man ambitionerne og orienterer man sig mod innovative løsninger, så er det muligt at realisere et helt igennem bæredygtigt byggeri.

RANDERS HAVN VIL STYRKE GRØNNE PARTNERSKABER MED ANDRE AKTØRER, SOM ER MED TIL AT FREMME EN MERE BÆREDYGTIG OMSTILLING.

GRØN TANKEGANG



BÆREDYGTIGT NYBYGGERI

Det er vigtigt både for os og vores samarbejdspartner Vandmiljø Randers, at bæredygtighed tænkes ind i alle aspekter af byggeriet. Dette vil både komme til udtryk hvad angår administrationsbygningens energiforsyning, hvor denne i høj grad skal være selvforsynende. Det sikres bl.a. ved etablering af solceller og andre vedvarende energikilder.



Derudover skal byggeriet være baseret på bæredygtige materialer. Herunder vil vi fokusere på at genanvende materialer på alle mulige områder, hvilket vil være den dominerende tankegang for hele byggeriet. Den nye bæredygtige administrationsbygning er dermed med til at inspirere de fremtidige byggerier på havnen.

MØDET MELLEM BY OG HAVN

NÅR BY- OG HAVNEUDVIKLING GÅR HÅND I HÅND

SÅ MEGET STØJ
TILLADER LOVEN
KL. 07 – 18
PÅ HVERDAGE

Erhvervsområder:

60 dB

Boligområder:

45 dB

(40 dB kl. 18-22 /
35dB kl. 22-07)

Offentligt tilgængelige
rekreative områder:

40 dB

(35 dB kl. 18-07)



Udflytningen af Randers Havn er en del af det større projekt omkring Flodbyen Randers – Byen til Vandet. Et stort og ambitiøst byudviklingsprojekt i Randers Kommune, der er baseret på en vision om at forbinde den eksisterende midtby med vandet og den helt unikke natur, der løber fra Gudenåen gennem byen til Randers Fjord.

FLODBYEN RANDERS – BYEN TIL VANDET ER ET OMRÅDE PÅ CA. 56 HA, HVORAF LANDAREALERNE UDGØR CA. 36 HA.

Arealerne er ejet af Randers Havn og udlejes i dag til havne-relaterede virksomheder. Det er en forudsætning for at kunne inddrage arealerne i byudviklingen af Randers, at Randers Havn flytter vores aktiviteter fra de nuværende havnearealer til et område sydøst for det eksisterende område, og at Randers Havn overdrager arealerne til Randers Kommune. Udflytningen af Randers Havn indebærer således på den ene side, at de eksisterende havnearealer

kan indgå i byudviklingen af Randers midtby og på den anden side, at Randers Havn får mulighed for at kunne disponere over væsentligt større arealer med adgang til en væsentligt bedre omkringliggende infrastruktur. Det er en væsentlig forudsætning for at kunne udvikle og opretholde en attraktiv havnedrift i Randers.

Det er af stor betydning for Randers Havn, at den kommunale strategi er med til at sikre optimale forhold i det nye havneområde. Et enigt byråd har vedtaget langsigtede strategier, lokalplaner og partnerskaber, der sikrer nuværende og fremtidige virksomheder på havnen arbejdsro. Både nationale og globale investorer ønsker kun at investere eller placere sig, hvor fremtiden er sikker. I Randers er vi godt med, men vil vi fortsat ligge i front, kræver det, at vi fastholder enighed om både byens og erhvervshavnens rammer og udvikling. Vores havn er værdifuld og værd at værne om, så vi i Randers også i fremtiden har en af Danmarks mest attraktive erhvervshavne.

RANDERS HAVN LIGGER I

EN FLODBY

VÆRD AT VIDE

Som international havn skal Randers Havn leve op til ISPS-koden, som er den Internationale Maritime Organisations krav om sikring af havnefaciliteter. Lovgivningen er meget striks, fordi den har til formål at beskytte den internationale skibstrafik mod forsætlige, ulovlige handlinger som f.eks. terror. Det er derfor, du som gæst på havnen skal registreres, ligesom du vil bemærke bl.a. hegn, porte, videoovervågning og andre sikkerhedsforanstaltninger,

der skal sikre uvedkommende adgang til havnens faciliteter. Udgangspunktet er, at en facilitet skal være permanent lukket for uvedkommende. Men på trods af den høje sikkerhed og de mange restriktioner, er det alligevel lykkedes Randers Havn at holde fast i lokalbefolkningens mulighed for lystfiskeri fra dele af havnens areal i weekenderne. Vores havnearealer uden for de sikrede områder kan altid anvendes til spændende arrangementer.

RANDERS: HVOR Å BLIVER TIL HAV, HVOR DET FERSKE BLIVER SALT

NEDSLAG I HISTORIEN:

1302

Randers får
købstadsprivilegier.

1770

Den første muddermaskine
blev bygget til Randers Fjord.
Formålet var at kunne fast-
holde en sikker dybde i løbet.

1780

Randers Skipperlaug blev
stiftet med det gamle
ordsprog "Søen ernærer
og søen fortærer".

1840

Det første dampskib blev
indregistreret i Randers

1852

Randers Navigationsskole
blev oprettet og virkede
frem til 1883.

1856

To rutebåde fra Randers til
København blev startet op.
Det var damperne "Randers"
og "Cimbria". Denne rute fart
fortsatte helt frem til 1970
og spillede en vigtig rolle for
byens fortsatte udvikling.

1906

Randers Fjord blev rettet op,
og Kanalen blev etableret.

1930-32

Stor udvidelse af Randers
Havn med svajebassiner, ny
pier og større havneterræn.
Sejlrenden blev uddybet til
en dybde på 7 meter overalt.
Herved blev der for alvor
mulighed for værdifuldt
samspil mellem søvej
og landevej.

1930'ERNE

Randers fik sit landskendte
motto: "Byen hvor søvejen
møder de 13 landeveje".

1982

Byens nye kraftvarmewærk
på Randers Havn bliver indviet.
Værkets 127 m høje skorsten
skal vise sig at blive et
vartegn for Randers.

1980-2001

Over 1 km ny kajstrækning
etableres i denne periode.

2015

Randers Havns masterplan
godkendes af myndighederne,
og der igangsættes opfyldning
af et nyt havneareal på næsten
900.000 m². med plads til
1.8 km kajstrækning.

2020

Der underskrives en ramme-
aftale med Randers Kommune
om salg af arealerne i den
gamle havn, så området kan
byudvikles. Salget af arealerne
respekterer de nuværende
kontrakter med havnens
virksomheder og skal derfor
ske løbende frem til 2036.

2021

Lokalplan for den nye havn i syd
godkendes af Randers Kommune.
Den første virksomhed – Plastcon
One – etablerer fabrik i det nye hav-
neområde. Der klargøres endvidere
7.500 m². nyt areal til etablering af
nyt havnekontor i samarbejde med
VMR A/S.

1302

**RANDERS FÅR
KØBSTADSPRIVILEGIER**



Randers Havn i dag

For at forstå Randers bys opståen må vi helt tilbage til vikingetiden i perioden 800- til 1000-tallet. Allerede inden byen blev grundlagt, var forudsætningerne for et handelscentrum til stede med Gudenåens udløb i Randers Fjord. Vandet har i mange år været altafgørende for Randers – først og fremmest for byens etablering netop her, men også som transportvej for handel både via Gudenåen ind mod det centrale Jylland og ud mod det øvrige Danmark og resten af verden.

Randers fik købstadsprivilegier i 1302, og byen fik en betydelig handel. Oplandet var stort og frugtbart, og særligt i 1400-tallet og 1500-tallet blomstrede handelen med både ind- og udland. Randers Havn havde stor betydning for byens udvikling med en betydelig skibsfart og beskæftigelse.

I 1800-tallet var man henvist til at benytte sig af den billige søtransport i stedet for den kostbare landtransport med hestevogn. Gudenåen var i forbindelse med Nørreåen en god og billig transportvej fra Randers helt til Viborg og Silkeborg. Ved hjælp af omkring 80 pramme og 300 pramdragere var der en livlig transithandel mellem byerne langs de to åer, og Randers Havn virkede på den måde som en vigtig og betydelig omladshavn for store dele af Øst- og Midtjylland.

Fra havnen blev der eksporteret grovvarer som korn, smør og kvæg, mens importen kom til at bestå af tekstiler, bygningsartikler, kolonial- og isenkræmmervarer. Forfatteren Henrik Pontoppidan beskriver i sine erindringer den livlige aktivitet, der var på Randers Havn: "Nu søgte jeg ned til havnen, hvor der altid var så meget at se på og undre sig over, skibe, der lossede eller ladede, fiskerbåde, der kom ind fra fjorden med garnene glimtende af sølvskæl. Og der var Tørvebryggen, hvor de store flade 'kåge' lagde til med deres last af mursten, brænde og tørv, som førtes hertil med strømmen helt inde fra Silkeborgegnen."

To rutebåde fra Randers til København blev startet op. Det var damperne "Randers" og "Cimbria". Denne rutefart fortsatte helt frem til 1970 og spillede en vigtig rolle for byens fortsatte udvikling. Foruden skibsforbindelsen fra Randers til København var der også regelmæssig forbindelse til Hamborg, Norge, Sverige og England.

Ganske som havnen historisk set har været et naturligt omdrejningspunkt for vækst og udvikling i Randers, er der med de fremtidige udviklingsplaner for Randers Havn sikret, at vi også bliver det i fremtiden.



I DAG

1 TIME = 1 DAG

FOR 50 ÅR SIDEN

Udviklingen af både skibe og terminaludstyr har betydet, at udnyttelsesgraden af skibene er steget. Et skib tjener penge, når det sejler med gods. Derfor skal skibet ligge så kort tid som muligt i havn. Som tommelfingerregel siger man, at når man sammenligner skibsanløb i dag med skibsanløb for 40-50 år siden, svarer én time til én dag – tiden i havn er blevet markant kortere.

72

70

68

66

64

62

60

58



TZW

ZW

