



Svar på 10-dages forespørgsel fra Danmarksdemokraterne om etablering af ny containerterminal på Omniterminalen

30. januar 2025
Side 1 af 1

Borgmesterens Afdeling har den 17. januar 2025 modtaget en 10-dages forespørgsel om etablering af ny containerterminal på Omniterminalen fra Jakob Søgaard Clausen (Danmarksdemokraterne).

Borgmesterens Afdeling er ikke i besiddelse af svar på de stillede spørgsmål, og der er derfor indhentet svar fra Aarhus Havn.

Nedenfor følger Aarhus Havns svar på spørgsmålene.

Borgmesterens Afdeling
Økonomi og Digitalisering
Aarhus Kommune

Budget og Planlægning
Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8000 Aarhus C

Direkte telefon: 21 25 32 31

Sagsbehandler:
Frederikke Bjørn Hyldgaard
Lars Kloppenborg

Svar på spørgsmål fra Danmarksdemokraterne

Aarhus Havn har modtaget spørgsmål vedrørende etablering af ny containerterminal på Omniterminalen.

Aarhus Havn er omfattet af Havneloven og EU havneforordningen, som fastlægger bestemmelser, der sikrer frie og lige vilkår for de private operatører. Aarhus Havn etablerer og driver havneinfrastruktur, som stilles til rådighed for import og eksport af varer samt behandling og opbevaring af disse.

Det kan oplyses, at Aarhus Havn har indgået en aftale med Terminal Investment Limited (TiL), der er MSCs containeroperatør, som ønsker at etablere og drive en containerterminal på området.

Der er tale om en kommerciel lejeaftale, som er indgået på markedsvilkår. Derfor vil der også være en række kommercielle og fortrolige forhold omkring både dialogen, projektet og aftalen, som Aarhus Havn ikke kan kommentere på.

Aarhus Havns svar på spørgsmål fra Danmarksdemokraterne

1. Lokalplan og juridiske forhold:

- Hvordan forholder Aarhus Havn sig til, at lokalplan 934 angiver, at området kun må anvendes til havneformål med naturlig tilknytning til en containerhavn?

Aarhus Byråd vedtog i 1997 kommuneplanen for Omniterminalen, og i 2014 vedtog byrådet lokalplanen 901, der gælder for Omniterminalen. Det er den, som Aarhus Havn forholder sig til.

2. Sikkerhed og miljø:

- Er der foretaget sikkerhedsundersøgelser i forbindelse med etableringen af en ny containerterminal?
- Hvad siger Østjyllands Brandvæsen og beredskabet til risikoen forbundet med endnu en farlig virksomhed på Aarhus Havn?
- Er der lavet støjundersøgelser, der tager højde for de potentielle gener for beboerne i Aarhus Ø og for de kommende beboere på Pier 3?

Omniterminalen opføres i to etaper, hvor den første er færdiggjort og taget i brug. Anden etape er i øjeblikket i et tidligt stadie, men kan – efter indgåelse af en lejeaftale for området – nu påbegynde etablering. Det betyder også, at relevante og nødvendige undersøgelser kan igangsættes.

3. Økonomi og investeringer:

- Hvilke investeringer forventer Aarhus Havn at skulle foretage i Omniterminalen, og hvordan påvirker det havnens evne til at udbetale udbytte?

- Hvilke konkrete udgifter er der til klargøring af Omniterminalen for MSC's behov?

Aarhus Havn kan ikke kommentere på de økonomiske forhold samt investeringerne. Det kan dog oplyses, at TiL selv vil investere i udstyr og materiel samt drive den kommende terminal.

4. Strategi og kapacitet:

- Hvordan vurderer Aarhus Havn behovet for yderligere containerplads? Var det oprindeligt tanken, at Omniterminalen skulle bruges til dette?
- Det har i årevis lydt fra Aarhus Havn, at der er mangel på plads. Hvorfor inddrages Omniterminalen nu til containerterminal og ikke til anden brug, som der efter havnens eget udsagn er stort behov for?

Aarhus Havns grundlæggende opgave er at have den rette kapacitet til rådighed på det rette tidspunkt og til den rette pris. Aarhus Havn planlægger kapacitet så fleksibelt, som det er muligt, og arealerne indrettes så sent som muligt, da det skal passe til det specifikke forretningsområde.

Færdiggørelse af Omniterminalens sidste etape har været en del af Aarhus Havns strategi i flere år. Det er dog først nu, processen er kommet så langt, at der kunne vælges en lejer blandt de mange interesserede virksomheder. Ansøgningen om udvidelse af havnen – den såkaldte Yderhavn – er dermed uafhængig af arealerne på Omniterminalen.

Med indgåelse af en lejeaftale for området, har Aarhus Havn ikke længere yderligere arealer til at imødekomme efterspørgslen – uanset forretningsområde - på både kort og lang sigt. Manglen på areal er dermed et af de største kommercielle udfordringer for Aarhus Havn.

I forhold til valg af lejer, er det altid op til Aarhus Havns daglige ledelse og bestyrelse at vurdere, hvorvidt den pågældende lejer kan sikre økonomisk og bæredygtig udvikling for havnen og dermed også byen. Det er også tilfældet med denne aftale.

5. Rapport af professor i havneøkonomi dr. Theo Notteboom:

- Hvordan forholder Aarhus Havn sig til professor i havneøkonomi dr. Theo Notteboom's rapport, der konkluderer, at det ikke er økonomisk bæredygtigt at have to containeroperatører i Aarhus?
- Hvilke analyser og data har Aarhus Havn selv baseret beslutningen om en ny containerterminal på, og hvordan adskiller disse sig fra de vurderinger, der præsenteres i rapporten fra professor Notteboom?
- Er Aarhus Havn enig i rapportens vurdering om, at containertrafikken i Aarhus skal fordobles for at kunne understøtte to operatører økonomisk? Hvis ikke, hvordan begrundes det?

Aarhus Havn kommenterer ikke på en rapport, som Mærsk har fået udarbejdet. Aarhus Havn kan dog oplyse, at rapporten af naturlige grunde ikke medtager de planer, som MSC og TiL har med at etablere en ny containerterminal i Aarhus.

Beslutningen om at indgå aftale med TiL bygger på en række forskellige elementer, herunder analyser, vurderinger og input, som er blevet afvejet og tilsammen danner et solidt grundlag for Aarhus Havns daglige ledelse og bestyrelse.

Aarhus Havn forventer, at der med TiLs etablering af en ny containerterminal vil ske en betydelig stigning i antallet af skibe og containere i Aarhus. MSC har blandt offentligt annonceret, at de fra og med februar 2025 anløber Aarhus Havn med et af deres største containerskibe (en såkaldt mainliner) med en direkte rute mellem Aarhus og Asien.

6. Værdigrundlag og internationale forhold:

- Stiller Aarhus Havn krav til MSC's værdigrundlag, særligt i lyset af deres aktiviteter i Rusland?
- Kan Aarhus Havn garantere, at Aarhus Havn ikke bliver benyttet til videretransport af gods til Rusland?

Aarhus Havns grundlæggende opgave er at sikre effektiv infrastruktur til gods, der skal håndteres og flyttes. Derudover leveres maritime serviceydelser og udlejes arealer, bygninger og kraner. Aarhus Havn udfører således ikke gods- og containerhåndtering. Det er alene de private virksomheder. Det er myndigheder som Toldstyrelsen, der kontrollerer godset i forhold til gældende lovgivning og regler.

Aarhus Havn er således ikke myndighed i forhold til godsoperation eller har nogen viden om indhold i de enkelte containere.

I forhold til forbud mod russiske skibe har der fra den 16. april 2022 været forbudt for havne i EU at modtage fartøjer, der er registreret under russisk flag. Efter den 8. april 2023 er det forbudt for havne i EU at modtage fartøjer, der er certificeret af Russian Maritime Register of Shipping. Forbuddet gælder også for fartøjer, der forsøger at omgå sanktionerne ved at skifte deres russiske flag eller registrering til et andet lands, eller som foretager skib-til-skib-omladninger.

Sanktionerne er direkte gældende i Danmark og tilsidesætter således Aarhus Havns modtagepligt for de omhandlede fartøjer. Det vil sige, at Aarhus Havn er forpligtet til at afvise skibe, der bærer russisk flag eller andre skibe, der eksempelvis er lastet med russiske olieprodukter.

Aarhus Havn tjekker løbende en række forhold vedrørende skibene, inden der gives accept til at anløbe havnen. Trafikstyrelsen, som er myndighed på området, overvåger ligeledes skibene og meddeler Aarhus Havn, hvis der er mistanke om et specifikt skib.

- Hvordan sikrer Aarhus Havn, at de operatører, der får adgang til havnefaciliteterne, understøtter havnens og kommunens overordnede mål om bæredygtighed og ansvarlighed?

Aarhus Havns og Aarhus Kommunes mål om bæredygtighed og ansvarlighed er en central del af den dialog, som Aarhus Havn har med alle virksomheder på havneområdet, herunder også i det konkrete tilfælde med MSC og TiL. Det kan oplyses, at MSC i dag er verdens største containerrederi og har deres egne bæredygtighedsstandarder og indsatser.

