



MILJØGODKENDELSE OG REVURDERING

For:
APM Terminals – Cargo Service A/S
Østhavnsvej 43, 8000 Aarhus C

Matrikel nr.: Aarhus Bygrunde, matr. 2209
CVR-nummer: 32658393
P-nummer: Oceanvej 3: 1016505419
Oceanvej 17: 1017062979
Østhavnsvej 33: 1016226226
Østhavnsvej 41: 1016505338
Østhavnsvej 43: 1015724834

Listepunkt nummer: J 209 (hovedaktivitet) og A205 (biaktivitet)

Godkendelsen omfatter:

Hele virksomheden, dvs. drift af stevedorevirksomhed med tilknyttede aktiviteter, herunder håndtering af farligt gods

Revurderingen omfatter:

Godkendelse af 13. marts 2001 af maskinværksted på Østhavnsvej 41, 8000 Aarhus C

Dato: 19. december 2014

Godkendt: 

Annonceres den 19. december 2014
Klagefristen udløber den 16. januar 2015
Søgsmålsfristen udløber den 19. juni 2015

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INDLEDNING	4
2. AFGØRELSE OG VILKÅR	6
2.1 Vilkår for miljøgodkendelsen	6
Generelle forhold.....	6
Indretning og drift	7
Luftforurening	8
Lugt.....	9
Spildevand	12
Støj.....	12
Affald	14
Jord og grundvand	15
Indberetning/rapportering	15
Driftsforstyrrelser og uheld	17
Risiko/forebyggelse af større uheld	17
Ophør.....	19
3. VURDERING OG BEMÆRKNINGER.....	20
3.1 Begrundelse for afgørelse	20
3.2 Miljøteknisk vurdering	20
3.2.1 Planforhold og beliggenhed	20
3.2.2 Habitatområder og bilag IV-arter	22
3.2.3 Generelle forhold.....	23
3.2.4 Indretning og drift.....	24
3.2.5 Luftforurening	25
3.2.6 Lugt.....	30
3.2.7 Spildevand, overfladevand m.v.....	30
3.2.8 Støj	32
3.2.9 Affald	37
3.2.10 Overjordiske olietanke	38
3.2.11 Jord og grundvand	38
3.2.12 Til og frakørsel	39
3.2.13 Indberetning/rapportering	40
3.2.14 Driftsforstyrrelser og uheld	40
3.2.15 Risiko/forebyggelse af større uheld	41
3.2.16 Ophør.....	44
3.2.17 Bedst tilgængelige teknik.....	45
3.3 Udtalelser/høringssvar.....	46
3.3.1 Udtalelse fra andre myndigheder og borgere	46
3.3.2 Udtalelse fra grundejer.....	46
3.3.3 Udtalelse fra virksomheden.....	46
4. FORHOLDET TIL LOVEN	47
4.1 Lovgrundlag	47
4.1.1 Miljøgodkendelsen	47
4.1.2 Listepunkt	47
4.1.3 Revurdering	47
4.1.4 Risikobekendtgørelsen	47
4.1.5 VVM-bekendtgørelsen	48
4.1.6 Habitatdirektivet	49
4.2 Øvrige afgørelser	49
4.3 Tilsyn med virksomheden	49
4.4 Offentliggørelse og klagevejledning	49
Søgsmål.....	
4.5 Liste over modtagere af kopi af afgørelsen	51
5. BILAG.....	53

- Bilag A:** Ansøgning om miljøgodkendelse/miljøteknisk beskrivelse
- Bilag B:** Kort over virksomhedens beliggenhed
- Bilag C:** Kommuneplanrammer
- Bilag D:** Oversigt over revurdering af vilkår
- Bilag E:** Lovgrundlag - Referenceliste
- Bilag F:** Liste over sagens akter
- Bilag G:** Oversigt over eksisterende og fortsat gældende miljø- og spildevandsgodkendelser på virksomheden
- Bilag H:** Oversigt over anvendelse af standardvilkår på værksted.
- Bilag I:** Kort over aktuel virksomhedsafgrænsning

1. INDLEDNING

Virksomheden APM Terminals – Cargo Service A/S (herefter APMT-CS) er en eksisterende stevedorevirksomhed beliggende på et ca. 68 ha. stort område på Østhavnen i Aarhus.

Virksomhedens primære arbejdsområde er at laste og losse containerskibe og opbevare containere på terminalen, herunder containere med farligt gods. Derudover fungerer terminalen som et knudepunkt for omlastning af containere fra og til mindre havne (trans-shipment) samt omlastning af containere fra og til lastbiltrailere samt til og fra jernbanetog. Virksomheden udfører endvidere service og reparationer af containere og virksomhedens egne køretøjer i 3 værksteder, ligesom der udføres vask og service af kølecontainere i virksomhedens 3 PTI's.

Virksomheden er i 2005 blevet omfattet af risikobekendtgørelsen i forbindelse med, at risikobekendtgørelsen blev ændret til også at omfatte arealer, der jævnligt anvendes til midlertidig henstilling af farligt gods. Ændringen har samtidig medført krav om miljøgodkendelse og VVM-sagsbehandling. Nærværende miljøgodkendelse er udarbejdet sideløbende med sikkerhedsrapport efter risikobekendtgørelsen og kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for virksomheden og skal ses i sammenhæng hermed.

Miljøgodkendelsen omfatter både virksomhedens eksisterende aktiviteter med håndtering af ca. 287.000 containere (460.000 TEU) på årsbasis samt en ansøgt udvidelse med håndtering af op til ca. 433.000 containere (733.000 TEU) pr. år i 2020, heraf ca. 6.000 containere med farligt gods.

Virksomheden har ikke tidligere været omfattet af godkendelsesbekendtgørelsen, men har haft særskilte miljøgodkendelser af 2 af sine værksteder. Retsbeskyttelsen er udløbet for den ene af godkendelserne (Østhavnsvej 41), og der er foretaget revurdering og indarbejdelse af godkendelsen i nærværende afgørelse. Ved revurderingen er der i relevant omfang indsat standardvilkår i henhold til godkendelsesbekendtgørelsen. Den anden miljøgodkendelse (Oceanvej 17) er fortsat gældende og omfattet af retsbeskyttelse.

Der er foretaget støjberegninger, der viser, at den samlede virksomhed overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj med op til 4,3 dB(A) om natten i store dele af byudviklings- og omdannelsesområdet "De Bynære Havnearealer" og med op til 4,6 dB(A) i to mindre eksisterende boligområder tæt ved havnen. Støjgrænserne er lempet i overensstemmelse hermed i afgørelsen, ligesom dagperiodens start er udvidet med én time fra kl. 07 til 06, da det vurderes, at det på nuværende tidspunkt ikke er teknisk-økonomisk muligt for virksomheden at reducere støjudsendelsen yderligere.. Forudsætninger i de foretagne støjberegninger, der begrænser togtrafik, lastbilkørsel og intern transport om natten, er fastholdt i vilkår, ligesom der fremadrettet er stillet krav til indkøb af støjsvage køretøjer til håndtering af containere og fornyet redegørelse for mulighederne for støjreduktion senest 1. januar 2019.

Der er i afgørelsen endvidere fastsat vilkår, der begrænser virksomhedens mulige risikopåvirkning af omgivelserne til et acceptabelt niveau. Det vurderes på denne baggrund, at virksomheden vil kunne drives uden væsentlige gener for omgivelserne, selv efter gennemførelse af den ansøgte udvidelse frem mod år 2020.

2. AFGØRELSE OG VILKÅR

Denne afgørelse omfatter både miljøgodkendelse af den samlede virksomhed, dvs. drift af stevedorevirksomhed med tilknyttede aktiviteter, herunder farligt gods, og revurdering af miljøgodkendelse af 13. marts 2001 af værksted på Østhavnsvej 41.

Afgørelsen gives på grundlag af oplysningerne i bilag A, ansøgning om miljøgodkendelse/miljøteknisk beskrivelse, på de vilkår, der fremgår af afsnit 2.1 nedenfor.

Den miljøtekniske beskrivelse af værkstedet på Østhavnsvej 41 er indbygget i bilag A.

Miljøgodkendelsen

Miljøgodkendelsen meddeles i henhold til § 33, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven.

Vilkår for miljøgodkendelsen er umarkerede i afsnit 2.1 og er retsbeskyttede i 8 år fra afgørelsesdatoen. Hvis vilkåret er med kursiv er det fælles med værkstedet og dermed også et revurderingsvilkår.

Revurdering

Alle vilkår fra miljøgodkendelsen af 13. marts 2001 er sløjfet på nær ét, fordi de er enten er utidssvarende eller dækket af andre vilkår i nærværende afgørelse. Det tilbageværende vilkår er overført uændret til denne afgørelse.

Det enkelte overførte, uændrede vilkår er mærket med ○. Endvidere er der ved revurderingen tilføjet nye standardvilkår ved påbud efter lovens § 41, jf. § 41b, og § 72. De nye vilkår er mærket med ● eller med kursiv, jf. ovenfor under miljøgodkendelse. Vilkårene træder i kraft straks ved meddelelse af afgørelsen.

De nye vilkår og det overførte vilkår er ikke retsbeskyttede, da de enten er ændret ved påbud (nye vilkår), eller er overført fra en godkendelse, hvor retsbeskyttelsesperioden er udløbet.

Eksisterende godkendelser

Miljøgodkendelsen af 13. marts 2001 af værkstedet på Østhavnsvej 41 udgår med denne afgørelse.

Øvrige eksisterende og fortsat gældende miljø- og spildevandsgodkendelser på virksomheden fremgår af bilag G.

2.1 Vilkår for miljøgodkendelsen

Generelle forhold

A1 Godkendelsen bortfalder, hvis driften ikke er startet inden 2 år fra godkendelsens dato.

Godkendelse af planlagte udvidelser/ændringer, jf. miljøbeskyttelseslovens § 36, bortfalder, hvis det ansøgte ikke er påbegyndt etableret inden 5 år fra godkendelsens dato. De planlagte udvidelser og ændringer er beskrevet i bilag A, ansøgning om miljøgodkendelse/miljøteknisk beskrivelse.

- A2 Et eksemplar af godkendelsen skal til enhver tid være tilgængeligt på virksomheden. Driftspersonalet skal være orienteret om godkendelsens indhold.
- A3 Tilsynsmyndigheden skal straks orienteres om følgende forhold:
- Ejerskifte af virksomhed og/eller ejendom.
 - Hel eller delvis udskiftning af driftsherre.
 - Indstilling af driften for en længere periode.
 - Ændring af virksomhedens areal, herunder i afgrænsningen og omfanget af det areal, der tilbagelejes til Aarhus Havn, jf. bilag I.

Orienteringen skal være skriftlig og fremsendes, før ændringen indtræder. Ved ændringer i afgrænsningen og omfanget af det areal, der tilbagelejes til Aarhus Havn skal kortmaterialet i bilag I opdateres.

Indretning og drift

- B1 Gaten må maksimalt være åben for lastbiler i 4.100 timer om året alle ugens dage Driftstiden skal være placeret i følgende tidsrum:

Tidsrum	Maks. antal timer
Kl. 06-18	3075
Kl. 18-22	1025
<i>Total</i>	<i>4100</i>

Der kan dog ske henstilling af maksimalt 16 stk. chassis pr. dag i perioden kl. 22.00 – 06.00 i gate og grid.

- B2 Skibe kan anløbe og lastes/losses på alle døgnets timer året rundt.
- B3 Tog kan ankomme og bortkøre på alle døgnets timer året rundt, dog således at der maksimalt må ankomme/bortkøre 2 tog om natten (kl. 22-06).
- B4 Intern transport af containere, der ikke forgår i direkte forbindelse med lastning/losning af skibe, lastbiler og tog, skal foregå i perioden kl. 06–22.
- B5 Virksomheden må ikke foretage ændringer i indretning og drift i forhold til forudsætningerne i støjrapporten af 24.02.2014, f.eks. ændring af transportveje og kørselsmønster, der kan øge støjbelastningen af omgivelserne, uden dette er forelagt og accepteret af tilsynsmyndigheden.

- B6 Virksomheden skal kunne dokumentere, at der er ved indkøb af nye og udskiftning af eksisterende straddle carriers og reach stackers er inddraget overvejelser om indkøb af de mest støjsvage maskiner på markedet
- B7 *Alt affald skal opsamles, opbevares og transporteres uden gener for omgivelserne og uden, at der opstår risiko for forurening.*
- B8 *Under dunke og beholdere, der indeholder flydende hjælpestoffer og farligt affald skal der være et tæt opsamlingssted. Opsamlingsstedet skal være indendørs eller være overdækket. Opsamlingsstedet skal være uden afløb og skal kunne indeholde rumfanget af den største beholder.*
- B9 *Fyrings-, diesel- og spildolie kan opbevares i udendørs tanke uden overdækning. Under tankene skal der være etableret tankgård af tæt materiale, der skal kunne indeholde rumfanget af hele tanken. Tankgården skal være uden afløb, eller alternativt med lukket afløb, der skal åbnes manuelt. Pumpe til bortpumpning af regnvand fra tankgården skal tilsvarende startes manuelt. Det skal forinden sikres ved visuel kontrol af regnvandet, at der ikke ledes olie til afløbssystemet.*
- B10 Der skal senest 6 måneder efter ikrafttræden af denne afgørelse etableres en tankgård under den udendørs tank til fyringsolie ved PTI på Østhavnsvej 41, der lever op til kravene i vilkår B9.

Luftforurening

Støv

- C1 Virksomheden må ikke give anledning til væsentlige diffuse støvgener udenfor virksomhedens område. Tilsynsmyndigheden vurderer, om generne er væsentlige.

Svejsning og aktiviteter med små emissioner

- C2 Afkast fra udsugningsanlæg for svejserøg, båndpudser og rumudsugning skal føres min. 1 m over tag og være opadrettet, så der kan ske fri fortynding.
- C2-a: Før nye filtre på afkast fra svejse- og/eller skæreprocesser tages i brug, skal virksomheden fremskaffe nedenstående oplysninger fra leverandøren:
 - Dokumentation fra producenten af filtermaterialet om, at filtret er velegnet til den konkrete proces, samt at filtret kan tilbageholde mindst 99 % af svejse- og/eller skærerøgen ved at være testet til at overholde klasse W3 i standarden EN/ISO 15012-1:2004, Health and safety in welding and allied processes – Requirements testing and marking of equipment for air filtration
 - Part 1: Testing of the separation efficiency for welding fume
 - eller tilsvarende metode.
 - Leverandørens anvisninger om kontrol og vedligeholdelse af filtret.

Afkast fra båndpudser

- C2-b: I de to afkast fra båndpudser på Østhavnsvej 41 skal emissionsgrænseværdien på 5 mg/normal m³ for slibestøv målt som total støv overholdes.

Kontrol af luftforurening

- C2-c: Der skal indrettes målesteder i de to afkast fra båndpudser med indretning og placering som anført under punkterne 8.2.3.3 – 8.2.3.8 i Miljøstyrelsens vejledning nr. 2/2001 Luftvejledningen.
- C2-d Virksomheden skal senest 6 måneder efter afgørelsens dato foretage præstationskontrol i form af 3 enkeltmålinger hver af en varighed på 1 time i hvert afkast med henblik på at dokumentere, at emissionsgrænseværdien i vilkår C2-b er overholdt.

Emissionsgrænsen anses for overholdt, når det aritmetiske gennemsnit af de 3 målinger er mindre end eller lig med grænseværdien.

Kontrollen af luftforureningen skal gentages, når tilsynsmyndigheden finder det påkrævet. Der kan kun kræves én årlig dokumentation. Hvis resultatet af en præstationskontrol (det aritmetiske gennemsnit af samtlige enkelte målinger) er under 60 % af emissionsgrænseværdien, kan der dog kun kræves kontrol hvert andet år. Udgifterne hertil afholdes af virksomheden

Krav til luftmåling

Måling skal foretages, når båndpudserne og afkastet er i fuld drift eller efter anden aftale med tilsynsmyndigheden.

Målingerne skal foretages under repræsentative driftsforhold (maksimal normaldrift) og skal udføres af et firma/laboratorium, der er akkrediteret hertil af Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond eller af et tilsvarende akkrediteringsorgan, som er medunderskriver af EA's multilaterale aftale om gensidig anerkendelse.

Rapport over målingerne skal indsendes til tilsynsmyndigheden senest 2 måneder efter, at disse er foretaget.

Prøvetagning og analyse skal ske efter metodeblad MEL-02 eller efter internationale standarder af mindst samme analysepræcision og usikkerhedsniveau.

Oliefyr

- C3 Emissionen fra virksomhedens oliefyr må ikke overskride de anførte grænseværdier, målt som timemiddelværdier.

Afkast fra	Stof	Emissionsgrænse (enhed)
Oliefyr ved PTI	NO _x regnet som NO ₂	65 mg/normal m ³ tør røggas ved 10% O ₂
Oliefyr ved PTI	CO	75 mg/normal m ³ tør røggas ved 10% O ₂

En emissionsgrænse udtrykker det maksimalt tilladelige indhold af stoffet i den luft, virksomheden udsender gennem et afkast i en veldefineret kontrolperiode. Referencetilstand (0 °C, 101,3 kPa, tør gas).

C4 Kontrol af luftforurening

Tilsynsmyndigheden kan bestemme, at virksomheden skal dokumentere, at grænseværdierne i vilkår C3 er overholdt.

Dokumentationen skal senest 3 måneder efter, at kravet er fremsat, tilsendes tilsynsmyndigheden sammen med oplysninger om driftsforholdene under målingen. Dokumentationen skal efter forlangende fremsendes både i papirformat og digitalt.

Kontroltype og overholdelse af grænseværdi

Målingerne skal foretages som præstationsmålinger.

Der skal foretages 3 målinger af mindst 1 times varighed. Målingerne kan foretages samme dag.

Emissionsgrænsen anses for overholdt, når det aritmetiske gennemsnit af de 3 målinger er mindre end eller lig med grænseværdien.

Krav til luftmåling

Måling skal foretages, når oliefyret er i fuld drift eller efter anden aftale med tilsynsmyndigheden.

Målingerne skal udføres som akkrediteret teknisk prøvning, og målerapporterne skal udfærdiges som akkrediterede prøvningsrapporter. Målelaboratoriet skal være akkrediteret til bestemmelse af de aktuelle stoffer af Den Danske Akkreditering- og Metrologifond (DANAK) eller et tilsvarende akkrediteringsorgan, som er medunderskriver af EA's multilaterale aftale om gensidig anerkendelse.

Stof	Analysemetode
NO _x	DS/EN 14792
CO	DS/EN 14789

Dog kan andre analysemetoder benyttes, såfremt tilsynsmyndigheden har accepteret dette. Detektionsgrænserne for analyserne må højst være 10% af grænseværdierne.

Generelle krav til kvalitet i emissionsmålinger, jf. metodeblade MEL-22, skal være overholdt.

Kontrol af luftforurening fra virksomhedens oliefyr skal gentages, når tilsynsmyndigheden finder det påkrævet.

Hvis vilkåret/ne er overholdt, kan der kun kræves én årlig dokumentation. Udgifterne hertil afholdes af virksomheden.

Luftvejledningen

Ovenstående dokumentation af virksomhedens luftforurening skal ske ved måling og beregning i overensstemmelse med gældende vejledning fra Miljøstyrelsen, p.t. nr. 2/2001.

Lugt

Lugtgrænse

- D1 Virksomheden må ikke give anledning til et lugtbidrag på mere end 5 LE/m³ ved boliger, blandet bolig og erhverv, samt offentlige formål samt 10 LE/m³ ved erhvervsområder.
Midlingstiden er 1 minut ved beregning af lugtbidraget.

Kontrol af lugt

- D2 Tilsynsmyndigheden kan bestemme, at virksomheden ved målinger skal dokumentere, at grænseværdien i vilkår D1 for lugt er overholdt.

Dokumentationen skal senest 3 måneder efter, at kravet er fremsat, tilsendes tilsynsmyndigheden sammen med oplysninger om driftsforholdene under målingen.

Krav til lugtmåling og overholdelse af grænseværdi

Målingerne skal udføres som akkrediteret teknisk prøvning, og målerapporterne skal udfærdiges som akkrediterede prøvningsrapporter. Målelaboratoriet skal være akkrediteret til bestemmelse af de aktuelle stoffer af Den Danske Akkreditering- og Metrologifond (DANAK) eller et tilsvarende akkrediteringsorgan, som er medunderskriver af EA's multilaterale aftale om gensidig anerkendelse.

Måling og analyse skal udføres i overensstemmelse med principperne i Metodeblad MEL-13, Bestemmelse af koncentrationen af lugt i strømmende gas, fra Miljøstyrelsens referencelaboratorium.

Prøverne skal udtages, når virksomheden er i fuld drift eller efter anden aftale med tilsynsmyndigheden. Der skal udtages mindst 3 lugtprøver for hvert afkast. Det aftales med tilsynsmyndigheden, hvilke afkast, der indgår i målingerne.

Beregningerne af lugtbidraget i omgivelserne skal udføres med OML-metoden. Det skal forinden aftales med tilsynsmyndigheden, hvordan der korrigeres for midlingstid, og om beregningerne skal udføres for resultater, der er korrigeret/ikke er korrigeret for følsomhedsfaktor.

Er den relative standardafvigelse på måleresultaterne mindre end 50 %, skal beregninger på lugt foretages ved anvendelse af det aritmetiske gennemsnit af de 3 enkeltmålinger.

Lugtgrænsen anses for overholdt, når den højeste 99 % fraktil er mindre end eller lig med grænseværdien.

Kontrol af lugtkravet skal gentages, når tilsynsmyndigheden finder det påkrævet. Hvis grænseværdien for lugt er overholdt, kan der kun kræves én årlig måling og beregning. Udgifterne afholdes af virksomheden.

Spildevand

- E1 Spildevand skal håndteres i overensstemmelse med tilslutningstilladelser fastsat af Aarhus Kommune og udledningstilladelser fastsat af Århus Amt, jf. bilag G.
- E2 Virksomhedens skal inden 6 måneder efter ikrafttrædelse af denne afgørelse fremsende en teknisk-økonomisk redegørelse for muligheden for at reducere risikoen for udledning af miljøfremmede stoffer til vandmiljøet i forbindelse med uheld med containere på anlægget (spild af væsker og brandslukningsvand) med henblik på at udarbejde en procedure og/eller instruks. Herunder skal muligheden for at afprope afløbssystemet til havnebassinet belyses.

Støj

Støjgrænser

- F1 Driften af virksomheden må ikke medføre, at virksomhedens samlede bidrag til støjbelastningen i naboområderne overstiger nedenstående grænseværdier. De angivne værdier for støjbelastningen er de ækvivalente, korrigerede lyd niveauer i dB(A).
- I I erhvervsområder på Østhavnen, hvor virksomheden ligger, og i øvrige erhvervsområder på havnearealer øst og nordøst for Sydhavnsgade (050401ER, 050402ER, 050403ER, , 050405ER, 050406ER, 050407ER, 050408ER, 050301ER, 050302ER, 050303ER, 050304ER, 050305ER, 050306ER, 050308ER, 050202ER, 050203ER, 050204ER, 050205ER, 050208ER, 050209ER, 050210ER, 050212ER)
- II I erhvervsområder vest for Sydhavnsgade (060201ER, 060202ER, 060204ER) (se dog III nedenfor)
- III Ved eksisterende boliger i erhvervsområde vest for Sydhavnsgade (060202ER) og på Marselisborg Lystbådehavn (060503RE).
I områder udlagt blandet bolig og erhverv på Nordhavnen (060401BL, 060402BL, 060403BL, 060404BL, 060301BL, 060302BL) og sydvest for Tangkrogen (110706BL).
I områder udlagt til cityformål (060101CY, 060602CY)
- IV I etageboligområder vest for Strandvejen (020301BO, 020401BO, 110702BO) og det rekreative areal Skansen (020302RE).
- V Boligområder for åben og lav boligbebyggelse vest for Strandvejen (110703BO, 110807BO).

	Kl.	Reference-tidsrum (timer)	I dB(A)	II dB(A)	III dB(A)	IV dB(A)	V dB(A)
--	-----	---------------------------	---------	----------	-----------	----------	---------

Mandag-fredag	06-18	8	70	60	55	50	45
Lørdag	06-14	7	70	60	55	50	45
Lørdag	14-18	4	70	60	45	45	40
Søn- & helligdage	06-18	8	70	60	45	45	40
Alle dage	18-22	1	70	60	45	45	40
Alle dage	22-06	0,5	70	60	44,3	40	39,6
Maksimalværdi	22-06	-	-	-	55	55	50

Områderne fremgår af bilag C, kommuneplanrammer.

Støjgrænser ved boliger gælder i en terrænhøjde svarende til midtpunktet af vinduerne i enhver boligetage.

Kontrol af støj

- F2 Virksomheden skal senest den 1. januar 2019 fremsende dokumentation til tilsynsmyndigheden for, at støjgrænserne i vilkår F1 er overholdt.

Dokumentationen skal være baseret på nye kildestyrkemålinger af de mest betydende støjkloder, herunder straddle carriers, reach stackers og tog. Målinger og beregninger skal være udført som anført i vilkår F3.

Støjdokumentationen skal være ledsaget af en teknisk-økonomisk redegørelse for mulighederne for støjreduktion, så Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier kan overholdes i perioden kl. 22-06 i område III og V, jf. vilkår F1.

- F3 Tilsynsmyndigheden kan herudover bestemme, at virksomheden skal dokumentere, at støjgrænserne i vilkår F1 er overholdt.

Dokumentationen skal senest 3 måneder efter, at kravet er fremsat, tilsendes tilsynsmyndigheden sammen med oplysninger om driftsforholdene under målingen.

Krav til målinger

Virksomhedens støjbidrag skal dokumenteres ved måling og beregning efter gældende vejledninger fra Miljøstyrelsen, p.t. nr. 6/1984 om Måling af ekstern støj og nr. 5/1993 om Beregning af ekstern støj fra virksomheder samt orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997 om Lavfrekvent støj, infrazyd og vibrationer i eksternt miljø.

Måling skal foretages, når virksomheden er i fuld drift, med mindre der er truffet anden aftale med tilsynsmyndigheden.

Målingerne/beregningerne skal udføres og rapporteres som "Miljømåling – ekstern støj" af en enhed, som er optaget på Miljøstyrelsens liste over godkendte laboratorier.

Støjdokumentationen skal gentages, når tilsynsmyndigheden finder det påkrævet. Hvis støjgrænserne er overholdt, kan der højst kræves én årlig bestemmelse. Udgifterne hertil afholdes af virksomheden.

Definition på overholdte støjgrænser

F4 Grænseværdien for støj anses for overholdt, hvis målte eller beregnede værdier fratrukket ubestemtheden er mindre end eller lig med støjgrænserne. Målingernes og beregningernes samlede ubestemtthed fastsættes i overensstemmelse med Miljøstyrelsens anvisninger.

Affald

Bortskaffelse af affald

G1 Virksomhedens affald skal håndteres og bortskaffes i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativ/anvisninger.

G2 Hvis olieaffald og andet farligt affald ikke bortskaffes via kommunal indsamlings- eller afleveringsordning, skal kopi af dispensation fra kommunen indsendes til tilsynsmyndigheden på forlangende.

G3 Maksimale oplagsmængder

Virksomheden må maksimalt oplagre følgende mængder affald:

Almindeligt affald.

Affaldstype	Maks. oplagsmængde
Metal	60.000 kg
Kobber	10.000 kg
Pap	5.000 kg
Brændbart	70.000 kg
Træ	7.000 kg

Farligt affald

Affaldstype	EAK-kode	Maks. oplagsmængde
Elektronik	160215	2.500 kg
Spildolie	130205	20.000 l
Oliefiltre	160107	2.500 kg
Maling/lim	080112	1.000 kg
Batterier og akkumulatorer	160605	1.000 kg
Spraydåser	130899	500 kg
Olieholdigt kattegrus	130899	500 kg
Vaskevand fra komponentvaskemaskine	110113	500 kg

Jord og grundvand

- H1 *Arealer, hvor der tankes køretøjer, skal have en tæt belægning, som hælder mod et afløb, som enten afleder gennem sandfang og olieudskillere eller afleder til lukket afløbssystem.*

Ved tæt belægning menes en fast belægning, der i løbet af påvirkningstiden er uigennemtrængelig for de forurenende stoffer, der håndteres på arealet.

Den tætte belægning skal være i god vedligeholdelsestilstand. Kontrol skal foretages mindst 1 gang årligt. Kontrollen kan være visuel. Utætheder skal udbedres, så hurtigt som muligt efter at de er konstateret.

- H2 Påfyldningspistol for diesel skal være sikret, så påfyldning kun kan ske ved manuel aktivering af pumpe.
- H3 Nedgravede opsamlingsbrønde, olieudskillere, sandfang og rørledninger i spildevandssystemet skal til enhver tid være tætte, så der ikke kan ske udsivning.

Tæthedskontrol af spildevandssystemet

- H4 Tilsynsmyndigheden kan kræve, at virksomheden skal kontrollere, at nedgravede opsamlingsbrønde, olieudskillere, sandfang og rørledninger i spildevandssystemet er tætte. Kontrollen skal foretages senest 3 måneder efter, tilsynsmyndigheden har meddelt kravet.

Tæthedskontrollen skal udføres efter Dansk Ingeniørforenings "Norm for tæthed af afløbssystemer i jord", Dansk Standard DS 455, 1. udgave, januar 1985 med ændringer af 13. oktober 1990, normalt kontrolniveau. Kontrollen skal udføres efter "normal tæthedsklasse".

Tæthedskontrollen skal foretages af et uvildigt og dertil kvalificeret firma. Firmaets beskrivelse, af hvordan tæthedsprøvningen er foretaget og resultatet, skal sendes til tilsynsmyndigheden senest 1 måned efter, kontrollen har fundet sted. Konstateres der utætheder, skal dette dog straks meddeles til tilsynsmyndigheden, og lækagen skal udbedres snarest muligt. Tilsynsmyndigheden kan kræve yderligere tæthedskontrol.

Der kan maksimalt kræves tæthedskontrol én gang hvert år. Alle udgifter forbundet med kontrollen og evt. udbedringer betales af virksomheden.

Indberetning/rapportering

Eftersyn af anlæg

- K1 *Renseforanstaltninger/filtre i luftafkast skal underkastes regelmæssige eftersyn i henhold til leverandørens anvisninger.*

Der skal føres journal over de gennemførte eftersyn, med dato for eftersyn, resultat, reparationer og udskiftninger samt oplysninger om eventuelt forekommende driftsforstyrrelser. Renseforanstaltninger/filtre i afkast

- K2 Der skal føres journal over pejling af sandfang og tømning af olieudskillere og sandfang.

Forbrug af råvarer og hjælpestoffer

- K3 Der skal føres journal over anvendte mængder af råvarer og hjælpestoffer, inklusivt forbrug af olie/el og vand.
Der skal endvidere føres journal over producerede mængder affald.

Opbevaring af journaler

- K4 *Journalerne skal være tilgængelige for og på forlangende indberettes til tilsynsmyndigheden.
Journalerne skal opbevares på virksomheden i mindst 5 år.*

Årsindberetning

- K5 En gang om året skal virksomheden sende en opgørelse til tilsynsmyndigheden med følgende oplysninger om det forløbne kalenderår:

Terminalens drift

- Antal håndterede containere i alt, opdelt i 20 fods-, 40 fods-, tank-, reefer-, og øvrige containere
- Antal anløb af skibe
- Antal driftstimer/åbningstimer i gaten, fordelt på tidsrummet kl. 06-18 og kl. 18-22
- Antal lastbiler gennem gaten, fordelt på tidsrummet kl. 06-18 og kl. 18-22
- Antal scenarier med to skibe ved kaj samtidig, heraf ét stort containerskib, alternativt 3 mellemstore skibe ved kaj samtidig, i tidsrummet kl. 22-06
- Antal ekspeditioner med tog, fordelt på i tidsrummet 06-22 og 22-06.
- Forbrug af el og brændstof/dieselolie.
- Iværksatte og planlagte initiativer til reduktion af energiforbrug, emissioner til luften og støj

Værksteder og PTI's

Antal ekspederede containere
Forbrug af vand, råvarer og hjælpestoffer
Producerede mængder affald og bortskaffelsessted
Oplag af affald pr. 1. januar

Frist for indberetning

Rapportering skal ske pr. 1. januar og være tilsynsmyndigheden i hænde inden 1. marts.

Første afrapportering skal ske pr. 1. marts 2016

K6 To gange om året skal virksomheden sende en opgørelse til tilsynsmyndigheden med følgende oplysninger om de forløbne 6 måneder:

- Antal håndterede containere med farligt gods, fordelt på ikke-tankcontainere og tankcontainere, opgjort efter UN-numre, fareklasse og underklasse, samt med angivelse af vægt i netto, tara og brutto. Af opgørelsen skal det fremgå, hvor lang tid de pågældende containere opbevares på yarden.

Frist for indberetning

Rapportering skal ske pr. 1. januar og 1. juli, og være tilsynsmyndigheden i hænde inden hhv. 1. marts og 1. september.

Første afrapportering skal ske pr. 1. marts 2016

Driftsforstyrrelser og uheld

M1 Ved driftsuheld, væsentlige driftsforstyrrelser og uheld af miljø- og risikomæssig betydning skal tilsynsmyndigheden orienteres hurtigst muligt og senest den førstkomende hverdag. Senest 14 dage efter uheldet skal virksomheden indsende skriftlig redegørelse for hændelsen til tilsynsmyndigheden, der beskriver uheldets omfang og indsatsen mod miljømæssige skader, samt beskrivelse af forebyggende foranstaltninger, der begrænser risiko for nye uheld. Underretningspligten fritager ikke virksomheden for at afhjælpe akutte uheld.

Risiko/forebyggelse af større uheld

N1 Sikkerhedsledelsessystemets procedurer mv. skal være implementeret ved ikrafttrædelse af denne afgørelse med mindre andet er aftalt og accepteret af tilsynsmyndigheden.

N2 Virksomheden må maksimalt oplagre følgende mængder farligt gods:

Fareklassificering	Maks. oplagsmængder
Meget giftig	100 tons
Giftig	108 tons
Brandnærende	558 tons
Eksplosiver,	251 tons
Eksplosiver	203 tons (ud over 200 tons NEM fyrværkeri)
Antændelige	5.005 tons
a. Letantændelig	200 tons
7.b. Letantændelig	5.000 tons
8. Yderst letantændelige	197 tons
9i+9ii Miljøfarlige stoffer	Sammenlagt 1.340 tons
10i Enhver klassificering	200 tons
10ii Enhver klassificering	200 tons

- N3 Virksomheden skal senest 2 måneder efter ikrafttrædelse af denne afgørelse sende en redegørelse for, hvordan virksomheden vil sikre og kontrollere, at de maksimale oplagsmængder af farlige stoffer i vilkår N1 ikke overskrides.
- N4 Containerterminalen må ikke håndtere tankcontainere med gasser, der er klassificeret med UN-numre, der kan henføres under fareklasse 2, underklasse 2.3 (giftige gasser, herunder UN-nummer 1017 – chlor).
- N5 Virksomheden skal senest 2 måneder efter ikrafttrædelse af denne afgørelse sende en redegørelse for, hvordan virksomheden vil sikre og kontrollere, at der ikke modtages eller sker henstilling af tankcontainere med et stofindhold som nævnt i vilkår N4.
- N6 Virksomheden skal foretage straksmodtagelse og –afhentning af koncentreret chlor i øvrige containere end tankcontainere, og eksplosivstoffer klassificeret med UN-numre, der kan henføres under fareklasse 1,
- Underklasse 1.1 (eksplosiver og fyrværkeri)
 - Underklasse 1.2 (eksplosiver undtaget fyrværkeri)
 - Underklasse 1.3 (eksplosiver undtagen fyrværkeri)
 - Underklasse 1.4 (eksplosiver undtagen fyrværkeri og ammunition i klasse 1.4S)
 - Underklasse 1.5 (eksplosiver undtagen fyrværkeri)
 - Underklasse 1.6 (eksplosiver undtagen fyrværkeri)

Ved straksmodtagelse og –afhentning forstås, at containere håndteres direkte fra gate til skib og direkte fra skib til gate, dvs. containere stilles ikke til midlertidig opbevaring på yarden, inden de håndteres videre til skib/gate.

Maksimal konsekvensafstand

- N7 Den maksimale konsekvensafstand må ikke række ud over det område, der er afgrænset ved planlægningszonen (kurve for beregnede maksimale konsekvensafstande) angivet med hvid farve i figuren i retningslinje 2 i det kommuneplantillæg, der meddeles samtidig med denne afgørelse. Figuren er gengivet nedenfor. Der henvises til kommuneplantillægget for en nærmere definition af den maksimale konsekvensafstand.





Stedbunden individuel risiko

- N8 Virksomhedens bidrag til stedbunden individuel risiko må ikke overstige
- $1 \cdot 10^{-6}$ pr. år uden for det område, der er afgrænset ved sikkerhedszonen angivet med lyseblå farve i figuren i retningslinje 3 i det kommuneplantillæg, der meddeles samtidig med denne afgørelse
 - $1 \cdot 10^{-5}$ pr. år uden for det område, der er afgrænset ved sikkerhedszonen angivet med rød farve i figuren i retningslinje 3 i det kommuneplantillæg, der meddeles samtidig med denne afgørelse

Figuren er gengivet nedenfor. Der henvises til kommuneplantillægget for en nærmere definition af stedbunden individuel risiko



Ophør

- O1 Ved ophør af driften skal der træffes de nødvendige foranstaltninger for at imødegå fremtidig forurening af jord og grundvand og for at bringe stedet tilbage i en miljømæssig tilfredsstillende tilstand. En redegørelse for disse foranstaltninger skal fremsendes til tilsynsmyndigheden senest 3 måneder, før driften ophører helt eller delvist.

3. VURDERING OG BEMÆRKNINGER

3.1 Begrundelse for afgørelse

Miljøstyrelsen vurderer, at betingelserne i godkendelsesbekendtgørelsens § 19 for at meddele miljøgodkendelse af den eksisterende virksomhed og ansøgte udvidelse er opfyldt.

Det vurderes således, at APMT-CS kan drives på stedet uden, at driften giver anledning til forurening og gener, der er uforenelige med omgivelserne, når driften er i overensstemmelse med oplysningerne i bilag A, og de fastsatte vilkår i afsnit 2 overholdes.

Det skal i denne forbindelse dog bemærkes, at der i afgørelsen er givet lempelse af støjgrænserne om natten på hhv. 4,3 dB(A) i områder udlagt til blandet bolig og erhverv på Nordhavnen og 4,6 dB(A) i boligområder for åben og lav boligbebyggelse vest for Strandvejen. Lempelsen er givet, da det vurderes, at det ikke vil være teknisk og økonomisk muligt for virksomheden at foretage den nødvendige støjreduktion. Lempelsen er ledsaget af vilkår om, at virksomheden ved indkøb af nye og udskiftning af eksisterende straddle carriers og reach stackers, der er de væsentligste støjkluder, skal inddrage overvejelser om indkøb af de mest støjsvage maskiner på markedet.

Da virksomheden ikke er en produktionsvirksomhed men en virksomhed, der håndterer gods ved en omfatte intern transport, er luftforurening vurderet under hensyn hertil. Luftemissioner fra de transportkøretøjer, der anvendes på virksomheden, er omfattet af den konkrete regulering, der er rettet mod de respektive produkter i medfør af luftkvalitetsdirektivet¹. Emissionerne er derfor ikke vilkårsfastsat i nærværende miljøgodkendelse.

Det vurderes, at APMT-CS har truffet de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forureningen ved anvendelse af den bedste tilgængelige teknologi, jf. bl.a. ansøgningens afsnit 7 og afsnit 3.2.17 nedenfor.

3.2 Miljøteknisk vurdering

3.2.1 Planforhold og beliggenhed

APMT-CS er en virksomhed, der i forvejen ligger på det areal, for hvilket de ansøgte aktiviteter søges godkendt. Oplagsarealet til containere bliver udvidet frem til 2020, inden for de eksisterende arealer, som det fremgår af figur 3.2.1 nedenfor. Det faktiske areal kan blive reduceret under hensyn til kon-

¹ Bekendtgørelse om vurdering og styring af luftkvalitet, BEK. nr. 1326 af 21/12/2011.

Bekendtgørelse om begrænsning af luftforurening fra mobile ikke-vejgående maskiner m.v., BEK nr. 367 af 15/04/2011.

Bekendtgørelse om kvaliteten af benzin, dieselolie og gasolie til brug i motorkøretøjer m.v., BEK. nr. 366 af 15/04/2011.

Bekendtgørelse om svovlindholdet i faste og flydende brændstoffer, BEK. nr. 640 af 12/06/2014.

Bekendtgørelse om meddelelser fra Søfartsstyrelsen, Tekniske forskrifter for skibes bygning og udstyr m.v., BEK. nr. 377 af 04/05/2009.

jukturerne, idet enkelte dele kan blive tilbagelejet midlertidigt til Aarhus Havn. Det faktiske areal er derfor i perioder mindre end angivet på figuren 3.2.1. Figuren angiver derfor det maksimale omfang for containerdrift omfattet af nærværende miljøgodkendelse. Der er fastsat vilkår om, at virksomheden skal orientere tilsynsmyndigheden forud for hver ændring af det tilbagelejede areal.

APMT-CS er beliggende i et område, der er udlagt til havneformål. Der er udarbejdet lokalplan for området; Aarhus Kommune Lokalplan nr. 610: "Erhvervsområde på Aarhus Havn – Østhavnen I og II", juni 2000 - samt lokalplan 934 "Erhvervsområder ved Østhavnsvej, Aarhus Havn" fra august 2013, som erstatter lokalplan 757, der aflyses i sin helhed.

Aarhus Kommune har senest ved vedtagelse af kommuneplan 2009 sikret, at der er reserveret mulighed for lokalisering af virksomheder omfattet af risikobekendtgørelsen. Lokaliteten for APMT-CS er omfattet af dette udlæg. Aarhus Kommune har som led i gennemførelsen af masterplanen for Aarhus Havn fra 1997 iværksat byudvikling på de bynære havnearealer. Aarhus Kommune har i 2003 offentliggjort en helhedsplan for De Bynære Havnearealer. Helhedsplanen er fulgt op af en række lokalplaner:

APMT-CS er beliggende på et 68 ha stort areal i den østlige del af Aarhus Havn (Østhavnen). Placeringen af terminalen i forhold til omgivelserne er vist i figur 3.2.1.



Figur 3.2.1: Placering af terminalen i forhold til omgivelserne. Terminalens maksimale omfang.

3.2.2 Habitatområder og bilag IV-arter

APMT-CS har i VVM-redegørelsens kapitel 6.8 og bilag 6 redegjort for hvilke habitatområder, der har mulighed for at blive påvirket af emissioner fra virksomheden, ligesom det er vurderet om Bilag IV-arter kan blive påvirket af aktiviteten. En foreløbig vurdering efter habitatreglerne af de relevante Natura 2000 områder med bilag IV-arter fremgår af afsnit 6.1 i det kommuneplantillæg, der meddeles samtidig med denne afgørelse. Der er ikke konstateret bilag IV-arter udenfor de udpegede Natura 2000 områder eller indenfor virksomhedens område. Vurderingen af bilag IV-arter indgår derfor som del af vurderingen af Natura 2000-området.

Virksomheden ligger i et havneområde i Aarhus By. Der er ikke Natura 2000-områder indenfor virksomhedens areal. I fjernområdet til containerterminalen findes følgende internationale naturområder:

- Ca. 5 km syd for containerterminalen ligger Natura 2000 område nr. 234 ved Giber Å, der er udpeget som EU-Habitatområde "Giber Å, Enemærket og Skåde Havbakker"
- Ca. 7 km vest for containerterminalen mellem Aarhus By og terminalen ligger Natura 2000 område nr. 233, der er udpeget som EU Habitatområde "Brabrand sø"
- Ca. 14 km øst for containerterminalen ligger Natura 2000 område nr. 51, der er udpeget som EU Habitatområde nr.51 " Begtrup Vig og Kystområdet ved Helgenæs Fyr"
- Ca. 16 km syd-øst for containerterminalen ligger Natura 2000 område nr. 194, der er udpeget som EU-habitatområde nr. 170 " Mejl Flak". Udpegning er på søterritoriet og ligger umiddelbart op til sejlruten.

Der er foretaget beregninger af næringsstofbelastningen i forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelsen og kommuneplantillægget for containerterminalen.

Vurdering:

Der er foretaget en foreløbig vurdering af, jf. habitatbekendtgørelsens § 6 og 7, om den eksisterende containerterminal og den ansøgte udvidelse af denne kan påvirke et Natura 2000 område væsentligt. Det fremgår af de gennemførte næringsstoffberegninger, at bidraget fra virksomheden er så lille, at det ikke er muligt at påvise, at bidrag fra virksomheden vil skade Natura 2000 området. Dette skal sammenholdes med, at bidraget forventes at falde fra 2011 til 2020. Bidraget fra andre kilder, angivet ved den samlede baggrunds deposition for Aarhus Kommune på 15,00 kg N/ha/år, skal sammenholdes med, at det samlede bidrag fra containerterminalen til område 234 er ca. 0,40 kg/N/ha/år og til område 233 ca. 0,26 kg/N/ha/år, samt at det konkrete projekt medfører et fald i kvælstofdepositionen.

Det kan ud fra objektive kriterier udelukkes at det konkrete projekt vil have en af væsentlig negativ påvirkning af et habitatområde. Det kan ligeledes konkluderes på grundlag af den foreløbige vurdering, at projektet i sig selv og i sammenhæng med andre ikke vil påvirke de relevante habitatområder væsentligt, og dermed ikke vil bidrage til at påvirke de bilag IV-arter, der ligger indenfor områderne, væsentligt. På baggrund af den foreløbige vurdering kan det således afvises, at projektet i sig selv eller i forbindelse med andre kan påvirke Natura 2000 områder eller de relevante Bilag IV-arter.

Der er derfor ikke grundlag for udarbejdelse af konsekvensvurdering efter habitatreglerne, jf. § 6 i bkg. nr. 408 af 01. maj 2007.

3.2.3 Generelle forhold

APMT-CS er en stevedorevirksomhed, der opererer på Aarhus Havns containerterminal. Virksomhedens primære arbejdsområde er at laste og losse containerskibe og opbevare containere på terminalen. Derudover fungerer terminalen som et knudepunkt for omlastning af containere fra og til mindre havne (trans-shipment) samt omlastning af containere fra og til lastbiltrailere samt til og fra jernbanetog. Virksomheden udfører endvidere service og reparationer af containere og virksomhedens egne køretøjer i 3 værksteder, ligesom der udføres vask og service af kølecontainere i virksomhedens 3 PTI's.

Hele virksomheden er i dag omfattet af godkendelsesbekendtgørelsen under listepunkt J209, da virksomheden har arealer, der jævnligt anvendes til midlertidig henstilling af farligt gods, og henstillingen sker i en stofmængde, der betyder, at virksomheden er omfattet af risikobekendtgørelsens kolonne 3. Der er udarbejdet en sikkerhedsrapport, som omfatter virksomhedens sikkerhedsforhold og rutiner i forhold til reduktion af risiko for uheld og ulykker generelt. Der udlægges tillige et område på yarden til opbevaring af farligt gods, hvor der stilles særlige krav i forhold til sikkerhed og beredskab.

Virksomheden er en bestående virksomhed, der ikke tidligere har været omfattet af godkendelsesbekendtgørelsen, men som har haft særskilte godkendelser af 2 af sine værksteder (Østhavnsvej 41 og Oceanvej 17). Retsbeskyttelsen er udløbet for den ene af godkendelserne (Østhavnsvej 41), og der er foretaget revurdering og indarbejdelse af godkendelsen i nærværende afgørelse. Den anden miljøgodkendelse (Oceanvej 17) er fortsat gældende og omfattet af retsbeskyttelse. Alle øvrige aktiviteter er beskrevet i virksomhedens ansøgning om miljøgodkendelse/miljøtekniske beskrivelse, der er vedlagt som bilag A.

De arealer, som APMT-CS anvender til håndtering af containere, kan maksimalt udgøres af de arealer, som Cargo Service A/S og APM Terminals A/S anvendte til håndtering af containere, inden de to selvstændige virksomheder blev lagt sammen i 2011. Samtidig er antallet af containere, der håndteres på det fælles anlæg, blevet udvidet.

Frem til 2020 har virksomheden en vækststrategi, hvor antallet af håndterede containere fra skibe, lastbiler og tog forventes at stige markant fra ca. 287.000 (460.000 TEU) i 2011 til ca. 458.000 (733.000 TEU) i 2020. Denne afgørelse omfatter en aktivitet på virksomheden svarende til håndtering af 458.000 containere (733.000 TEU).

Virksomhedens vækstscenarie medfører nogle afledte effekter på forbruget af råvarer, vand, energi, affald mv. frem til 2020. I nærværende afgørelse beskrives situationen, som den er i nu-driften, og situationen, som den forventes at se ud i 2020, og der fastsættes vilkår i overensstemmelse hermed. Scenariet for 2020 er den ansøgte drift.

Vækstscenariet vil udelukkende medføre øgede terminalaktiviteter og afledte effekter heraf. APMT-CS har ikke planer om at udvide bygningsmassen eller terminalarealet, da det lejede område med tilhørende værksteder, kørende materiel mv. har en kapacitet, der kan håndtere de øgede aktiviteter i den ansøgte drift i 2020.

3.2.4 Indretning og drift

Virksomheden er i drift hele døgnet 365 dage om året, når der er skibsoperationer. Hovedparten af operationerne foregår mellem klokken 06-18 på mandage til fredage.

Nu-drift

Der foretages ind- og udskibning af containere hele døgnet fra kajen til terminalområdet. Aktiviteten foregår i takt med, at skibene anløber til kajen. I hele døgnet kan der ligeledes ankomme godstog, hvorfra der håndteres containere.

Straddle carriers, reach-stackers, terminaltraktorer og andet kørende materiel, som bruges til håndtering af containere, vil køre rundt på terminalen i dette tidsrum.

Gaten er åben for lastbiler fra mandag til fredag kl. 06-. Med jævne mellemrum har gaten dog åbent i længere tid, hvis der er travlhed i havnen, eller en kunde ønsker at betale for forlænget åbningstid.

Åbningstider i værksteder og PTI's og administration er mandag til fredag 06.00 til 17.00. Der er lukket lørdag og søndag.

Ansøgt drift

I 2020 vil ind- og udskibning af containere, som i dag foregå hele døgnet hele året rundt. På grund af den forventede stigning i containere, der anløber med skib, lastbil og tog er det APMT-CS' forventning, at gatens åbningstid vil blive udvidet fra ca. 2.800 timer årligt til ca. 4.100 timer årligt i tidsrummet kl. 06.00 – 22.00 alle ugens dage, så havnen konkurrencemæssigt kommer til at ligne andre store havne i Europa.

Administrationen, værkstederne og PTI's forventes at have samme åbningstider som i dag, dog med mulighed for forlængelse af åbningstider i visse travle perioder.

APMT-CS har herudover ansøgt om tilladelse til henstilling af maksimalt 16 stk. chassis pr. dag i perioden kl. 22.00 – 06.00 i gate og grid.

Vurdering:

Virksomheden har søgt om, at gatens åbningstid for lastbiler udvides fra ca. 2.800 timer pr. år i tidsrummet kl. 06-18 mandage til fredage til ca. 4100 timer pr. år i tidsrummet kl. 06-22 alle ugens dage. Samtidig ønsker virksomheden forsat at kunne håndtere skibe udenfor denne periode.

Øvrige driftsforudsætninger, herunder for tog, er ikke direkte angivet i ansøgningsmaterialet, men kan udledes af de beregningsforudsætninger, der er anvendt ved emissions- og støjberegninger.

Ved beregning af emissioner til luften fra virksomheden (jf. VVM-redegørelsen bilag 6 tabel 1.1.5.1) er der angivet driftstimer for skibe ved kaj samt kørsel med Straddle Carriers, Reach Stackers og lastbiler på havnen. Vurdering af miljøbelastningen fra virksomheden er foretaget ud fra disse driftsoplysninger for de respektive maskiner, biler og skibe forhold.

Beregning af støj fra virksomheden er foretaget ud fra driftstider for et fremtidig scenarie c og d, jf. bilag 5 i VVM-redegørelsen. De to driftsscenerier suppleres med støj fra tog, som beregnes selvstændigt. For lastbiler er der regnet dels med den nuværende maksimale driftssituation med en åbnings-tid kl. 6 – 18, dels med en fremtidig udvidet åbnings-tid kl. 6 – 22. I den frem-tidige lastbilsituation er trafiktallene øget med 23,8% og fordelt 75%/25% mellem kl. 6 – 18 og kl. 18 - 22. Endvidere er den ønskede henstilling af maksimalt 16 stk. chassis pr. dag i perioden kl. 22 – 06 vurderet.

Sammenfattende kan det udledes af ansøgningsmaterialet og de tilknyttede bilag:

- at der er søgt om åbnings-tid i gaten for lastbiler på 4100 timer pr. år alle ugens dage
- at ca. 75 % af driftstimerne, svarende til 3075 timer, ligger i perioden kl. 06-18, de resterende 1025 timer i perioden kl. 18-22
- at driftstimer i forhold til togtransport er ansøgt gældende for hver 4. time fordelt på døgnet
- at anløb af skibe er ansøgt muligt på et hvert tidspunkt af døgnet alle ugens dage.

Der fastsættes vilkår i overensstemmelse hermed og under hensyn til, at støjemissioner skal begrænses i det omfang, det er teknisk muligt. jf. vilkår B1-B6.

3.2.5 Luftforurening

Luftforurening i tilknytning til APMT-CS kan relateres til følgende hoved-emissionskilder:

- Emissioner fra containerskibe ved kaj
- Emissioner fra containerhåndteringsmaskiner
- Emissioner fra lastbiler, der kører mellem gate og grid
- Emissioner fra elforbrug ved drift (inklusive kølecontainere, værksted, lys og administration)
- Emissioner fra virksomhedens 3 værksteder (repairshop på Østhavns-vej 41 og på Oceanvej 3 samt SC værkstedet på Oceanvej 17), hvor der findes svejse- og slibesteder samt et olietryk.

I ansøgningen om miljøgodkendelse, jf. bilag A, er der udelukkende redegjort for emissionerne fra de tre værksteder, da øvrige luftemissioner stammer fra skibe ved kaj og kørende materiel på området. I VVM-redegørelsens bilag 6 er der redegjort for emissioner fra skibe og kørende materiel.

Der udledes endvidere begrænset diffus luftforurening fra de udendørs svejse- og slibeaktiviteter på Østhavnsvej 41 og Oceanvej 3.

Virksomheden har ikke nogen processer, der bidrager med yderligere forurening i forbindelse med opstart og nedlukning. Ved opstart af straddle carriers i vinterperioden forvarmes motorerne i ca. en time før opstart om morgenen, således at motorerne ikke udleder flere luftforurenende stoffer end ved normal drift.

Fra ikke-mobile kilder udledes luftforurenende stoffer fra virksomhedens værkstedsaktiviteter i repairshop på Østhavnsvej 41 og på Oceanvej 3 samt værkstedet på Oceanvej 17, hvor der foretages reparation af kørende materiel. APMT-CS har ikke planer om at ændre indretningen af værkstederne frem mod 2020. Der vil således ikke blive etableret flere svejsesteder eller flere afkast på bygningerne. Værkstedsaktiviteterne må dog forventes øget i forhold til 2011, eftersom der bliver håndteret flere containere i den ansøgte drift i 2020.

Der henvises til ansøgningen om miljøgodkendelse i bilag A, afsnit 8.1.4, for en nærmere beskrivelse af aktiviteterne og luftafkast i virksomhedens 3 værksteder. Luftafkast er generelt ført over tag. Enkelte afkast fra svejsesteder er forsynet med absolutfiltre, mens alle afkast fra slibning er forsynet med cyklonfiltre.

Transportkilder

Den gældende praksis for miljøgodkendelse af virksomheder er, at man ikke fortager luftemissionsberegninger fra intern transport. Men da APMT-CS ikke består af produktion, men alene af interne transport, er det valgt at inddrage dette forhold.

De kilder der knyttet til virksomhedens interne transport samt transport til og fra virksomheden er følgende:

- Ankomst og afgang af skibe
- Skibe ved kaj med hjælpemotorer i drift, herunder drift af køleanlæg
- Straddle carriers
- Reach stackers
- Til og fra kørsel af lastvogne

Det er en generel erfaring, at ankomst og afgang af skibe kun i yderst begrænset omfang bidrager til forureningen lokalt. Årsagen til dette er det meget korte tidsrum, hvor skibet opholder sig i nærheden af havnen. Ankomst og afgang af skibe indgår derfor ikke i beregningen, da bidraget herfra er væsentlig mindre end usikkerheden på beregningerne. Det samme gør sig gældende for tog, som heller ikke er medtaget i beregningerne.

Togtrafikken er meget begrænset i forhold til andre kilder fra kørende materiel. Dog vil der ske en væsentlig forøgelse af togtrafikken i 2020 scenariet men det tidsrum, hvor lokomotivet vil være i drift, vil dog være begrænset til 5-10 min under ind og udkørsel. Denne aktivitet vil forekomme ca. hver 4. time i 2020.

Alle kilder medtaget i beregningen omfatter drift af dieselmotorer. Udledningen består af mange forskellige forurenende stoffer, hvoraf de vigtigste er:

- NO_x (nitrogenoxider)
- SO₂ (svovldioxid)
- Partikler
- HC (hydrocarboner)
- CO (kulmonooxid)

Herudover udledes klimagassen CO₂.

Erfaringsmæssigt er NO_x den mest betydningsfulde (dimensionerende) forureningskomponent. NO_x giver anledning til luftvejslidelser, forsurening af vandmiljø, skader på bygninger og vegetation samt deposition af kvælstof (eutrofiering). Herudover reagerer NO_x (under indvirkning af sollys) med luftens indhold af VOC (Volatile Organic Compounds) og danner ozon og andre fotooxidanter. Ozon har sundhedsmæssige skadevirkninger på mennesker, ligesom den har skadevirkninger på vegetation og afgrøder.

Udledning af SO₂ sker primært fra skibsmotorer, som stadig anvender svovlholdig olie. Udledningen af SO₂ giver anledning til luftvejslidelser, forsurening af vandmiljø og skader på bygninger. Nye og fremtidige lovgivningskrav (IMO) medfører dog et meget kraftigt fald i udledningen.

Dieselolie, der bruges i straddle carriers, reach stackers og som ligeledes anvendes som brændstof i lastvogne og andre køretøjer, indeholder også svovl, dog i meget små mængder (omkring 0,005 %). I forhold til dagens bidrag fra skibe er bidraget så lille, at det beregningsmæssigt er sat til 0.

Alle dieselmotorer udleder partikler af forskellige størrelser. Sundhedsmæssigt betragtes normalt kun partikler under 10 µm. Der har gennem de senere år været meget fokus på de ultrafine partikler, PM 2,5 (partikler mindre end 2,5 µm). Det er generelt vanskeligt at få pålidelige data for partikel-emissionen, og der haves ikke data for partikelemissionen fra virksomhedens kilder.

I bekendtgørelse om begrænsning af luftforurening fra mobile ikke-vejgående maskiner (bkg. nr. 367 af 15/04/2011) er der listet emissionsgrænseværdier for primære forureningskomponenter for dieselmotorer. Det fremgår heraf, at emissionen af partikler er en størrelsesorden mindre end emissionen af NO_x. Foretager man her en beregning af spredningsfaktorerne baseret på B-værdier iht. Miljøstyrelsens Luftvejledning for at finde hvilken forureningskomponent, der er dimensionerende, bliver resultatet, at det er NO_x komponenten NO₂, som er mest betydende. Dersom grænseværdierne er overholdt for NO₂, vil de således også være overholdt for partikler. Det er derfor valgt ikke at medtage partikler i beregning og vurdering af luftforureningen fra kilderne på området.

De beregnede emissioner og immissioner fremgår af tabel 3.2.5.1 og 3.2.5.2 nedenfor.

Tabel 3.2.5.1: Emissioner af luftforurenende stoffer ved hhv. den eksisterende drift i 2011, den fremtidige udvidede drift i 2020, og udvidelsen isoleret set

Emissioner for eksisterende drift i 2011	NO _x	SO ₂	CO ₂
Straddle-carriers	44	0	4.400
Reach-stackers	23	0	2.300
Store skibe	154	80	12.000
Små skibe	31	16	2.400
Lastvogne	4	0	300
TOTAL	256	96	21.400
Emissioner for fremtidig drift frem til 2020			
Straddle-carriers	45	0	4.800
Reach-stackers	23	0	2.500
Store skibe	125	9	13.500
Små skibe	25	2	3.000
Lastvogne	3	0	300
TOTAL	221	11	24.000
Emissioner for udvidet drift i 2020*			
Straddle-carriers	8	0	873
Reach-stackers	4	0	455
Store skibe	25	1,8	2700
Små skibe	5	0,4	600
Lastvogne	0,8	0	75
TOTAL	43,1	2,2	4702
Ændring i emissioner			
Ændring fra 2011 til 2020, ton	-35	-85	2.500
Ændring fra 2011 til 2020, ca. %	-15	-89	12

* Den udvidede drift forudsætter, at den eksisterende vognpark er optimeret for så vidt angår miljøbelastningen. Derfor er data for den udvidede drift ikke det samme som forskellen i emissionen i 2020 og 2011

Tabel 3.2.5.2: Immissionskoncentrationsbidrag for NO₂ i 2011 og 2020

Kilder	NO ₂ 99 % fraktil µg/m ³			NO ₂ 19. højeste værdi µg/m ³			NO ₂ Årsmiddel µg/m ³		
	1000	1500	2000	1000	1500	2000	1000	1500	2000
2011									
Skibe	72	40	27	68	40	37	2	1	1
Øvrige kilder	117	74	51	114	72	51	5	3	2
TOTAL, ca.	120	77	56	118	78	56	7	4	3
2020									
Skibe	58	33	22	55	33	22	2	1	1
Øvrige kilder	95	60	42	95	59	42	4	2	2
TOTAL	98	63	46	96	63	46	6	3	2
Ændring af TOTAL									
Fra 2011 til 2020, µg/m ³	-22	-14	-10	-22	-15	-10	-1	-1	-1
Fra 2011 til 2020, ca. %	-18	-18	-18	-19	-19	-18	-14	-25	-30

Det skal til tabel 3.2.5.2 bemærkes, at fraktiler ikke kan lægges sammen. Summen af de enkelte kilders bidrag er derfor ikke lig det totale bidrag.

Det fremgår, at de beregnede værdier for 99 % fraktiler og 19. højeste værdi stort set er identiske. Der kan være flere årsager hertil, men det er i praksis uden betydning for vurderingen.

De højeste værdier er beregnet til 120 µg/m³ for nuværende forhold og ca. 100 µg/m³ for året 2020. Værdierne vurderes i praksis at være mindre, idet der både er regnet med konstant emission, hvilket ikke er tilfældet, og idet der er anvendt en konservativ betragtning om, at 50 % af NO_x er omdannet til NO₂. Det konkrete projekt bevirker, at immissionen vil falde knapt 20% i forhold til i 2011.

Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) har en målestation ved Århus Hovedbanegård. Af DMU's årsrapporter fremgår, at baggrundskoncentrationen for NO₂ er omkring 40 mikrogram/m³ (DMU, 2009).

De totale koncentrationer kan herefter beregnes til:

2011: 120 + 40 = ca. 160 µg/m³

2020: 100 + 40 = ca. 140 µg/m³.

EU's grænseværdi for luftkvalitet for NO₂ som 19. højeste værdi er på 200 µg/m³, og er således overholdt med god margen. Uddybende OML-beregninger, metodevalg mv. fremgår af VVM-redegørelsens bilag 6.

Vurdering

Kilderne til luftforurening er afkast fra virksomhedens værksteder og fra intern transport i forbindelse med håndtering af containere.

Der er ikke fastsat vilkår for luftafkast fra værkstederne ud over, at de skal føres min. 1 m over tag og være opadrettede, så der kan ske fri fortynding. Dette er i overensstemmelse med bekendtgørelsen om standardvilkår. Der henvises til bilag H for en nærmere uddybning.

Langt de fleste af afkastene er afkast fra svejseaktiviteter. Der er overvejende tale om reparations- og vedligeholdelsessvejsning, som ikke er omfattet af bekendtgørelsen om standardvilkår. De resterende afkast består af 2 slibeafkast, 1 afkast fra oliefyr og 1 afkast fra komfortventilation. Der er etableret filtre i slibeafkastene, der sammen med afkastet fra komfortventilation vurderes at være af miljømæssig underordnet betydning.

Virksomhedens oliefyr har en maksimal indfyret effekt på 180 kW. Der er fastsat vilkår for luftafkast fra oliefyret i overensstemmelse med luftvejledningens krav for oliefyr med en indfyret effekt på 120 kW og derover med mindre end 5 kW. De fastsatte emissionskrav svarer til dem, der skal fastsættes for nye anlæg, da emissionen ikke er kendt på nuværende tidspunkt. Der er fastsat krav om, at tilsynsmyndigheden kan kræve dokumentation af emissionen, hvis det vurderes relevant. Hvis en evt. måling viser, at emissionsgrænserne ikke kan overholdes, giver luftvejledningen mulighed for at lempe disse for eksisterende anlæg.

Virksomhedens bidrag af kvælstof til habitatområder er vurderet og beregnet med forudsætning om, at de maskiner, der anvendes, er optimeret af

hensyn til emissionen til luften og i overensstemmelse med bekendtgørelse om begrænsning af luftforurening fra mobile ikke-veggående maskiner m.v. (bkg. nr. 367 af 15/04/2011).

Det er ligeledes forudsat at den interne kørsel optimeres således af brug af brændstof bliver mindst muligt. Der fastsættes vilkår om, at virksomheden én gang om året skal indsende oplysninger om iværksatte og planlagte initiativer til reduktion af energiforbrug og emissioner til luften (vilkår K5).

3.2.6 Lugt

Der er ingen afkast med lugtemission på virksomheden. Der kan potentielt komme et lugtbidrag i forbindelse med håndtering af containere og fra containere indhold i forbindelse med uheld (containere åbnes ikke under daglig drift). Der er derfor fastsat lugtgrænse i overensstemmelse med Miljøstyrelsens lugtvejledning samt krav om, at tilsynsmyndigheden kan kræve lugtmåling, hvis det på et senere tidspunkt vurderes relevant (vilkår D1 og D2).

3.2.7 Spildevand, overfladevand m.v.

Ved etableringen af APM Terminals i 2001 blev containerterminalen kloakeret og spildevandsafledningen tilsluttet Marselisborg Renseanlæg, som via en havledning afleder rensset spildevand til Aarhus Bugten sydøst for Aarhus Havn, mens overfladevand fra yarden afledes til Østhavnsbassinet.

Spildevandsafledningen fra APMT-CS omfatter ikke spildevand fra egentlige produktionsprocesser, men består af processpildevand fra vaskepladsen til kørende materiel og de tre PTI's. Hertil kommer sanitært spildevand fra 230 ansatte, som i dagtimerne arbejder på terminalen, samt overfladevand.

Processpildevand og sanitært spildevand

Processpildevandet og sanitært spildevand afledes til Marselisborg Renseanlæg med udgangspunkt i en spildevandstilladelse fra 2000, der er udarbejdet forud for etableringen af APM Terminals i 2001.

Alt processpildevand, der afledes til Marselisborg Rensningsanlæg, passerer olieudskillere og/eller fedtudskillere med sandfang. Sanitært spildevand afledes direkte til kloak.

Kloaktegning og oversigt over delstrømme, olieudskillere og sandfang findes i ansøgningen om miljøgodkendelse i bilag A. Afledning af processpildevand og sanitært spildevand henhører under Aarhus Kommune, og er derfor ikke vurderet yderligere i denne afgørelse. Den eksisterende spildevandstilladelse fra kommunen kan findes under bilag A. Det fremgår heraf, at der er stillet vilkår vedrørende installation af olieudskillere med fedtudskilning og tømning, journalføring af vandforbrug, journalføring over art og mængde af forbrugte vaskemidler samt etablering af årlige analyseprogrammer for COD, fedt, olie, opløselige stoffer og pH, umiddelbart inden tilslutning til havnens kloaksystem.

Olieudskillere og fedtudskillere samt sandfang tømmes én gang årligt af Jysk Kloak. Ved alle 3 PTI's føres journal over pejlinger af udskillere og sandfang. Såfremt udskillere eller sandfang er fyldte, rekvireres yderligere tømninger efter behov. Der er stillet vilkår, der skal fastholde journalføring over pejling af sandfang og tømning af olieudskillere og sandfang (vilkår K2).

Overfladevand

Befæstede arealer på APMT-CS er separatkloakerede, og overfladevand afledes til den del af Østhavnsbassinet, der betegnes som Aarhus Bugten. Hele terminalområdet er omfattet af syv overfladevandsafløb. Regnvand afledes gennem en række cirkelformede huller i belægningen, som leder regnvandet ned i regnvandsledningerne under pladsen. I forbindelse med et evt. uheld kan virksomheden afproppe hullerne med mergelspir, således at udledningen af forurenende stoffer til havnen kan stoppes.

Den separatkloakerede belastning fra overfladevand kan opgøres med udgangspunkt i Miljøstyrelsens anvisninger, hvor enhedsbidrag pr. l er vist i tabel 3.2.7.1.

Tabel 3.2.7.1: Enhedsbidrag for separatkloakeret overfladevand.

Stof	Separatsystem
Organisk stof, COD	6,0 mg/l
Kvælstof, Tot-N	2 mg/l
Fosfor, Tot-P	0,5 mg/l

Med udgangspunkt i enhedsbidragene kan den samlede belastning af Østhavnsbassinet opgøres som vist i tabel 3.2.7.2.

Tabel 3.2.7.2. Beregning af belastningen fra overfladevand.

	Enhed	APMT-CS
Areal	ha	64,3
Befæstningsgrad	%	100
Netto nedbør*	mm/år	525
BOD	kg/år	2.024
Tot-N	kg/år	675
Tot-P	kg/år	169

* Nettonedbør er udledt spildevand fratrukket vand, der fordamper og afstrømmer.

Aarhus Amt har den 13. juni 2000 (1. etape) og den 30. maj 2006 (2. etape) meddelt tilladelse til en generel udledning af overfladevand fra havnearealerne i Aarhus Havn. Udledningstilladelserne kan findes under bilag A. Vilkårene for tilladelserne er givet under forudsætning af, at arealerne holdes effektivt rengjorte med henblik på at begrænse udledningen af forurenende stoffer, og hvor der kan risikere at forekomme oliespild, er der krav om anvendelsen af olieudskillere.

Vurdering:

Miljøstyrelsen har afholdt møde med Aarhus Kommune med henblik på at afklare, om det ansøgte projekt gav anledning til ændringer af de tilladelser,

der er givet. Der var på mødet enighed om, at dette ikke er tilfældet. De eksisterende tilladelser fortsætter derfor uændret.

APMT-CS har mergespil til at afproppe de cirkelformede huller i belægningen, der leder regnvandet ned i regnvandsledningerne under pladsen og herfra videre til havnebassinet. I tilfælde af uheld på terminalen med containere, der indeholder miljøskadelige stoffer og væsker, er der risiko for, at virksomheden ikke når at afproppe hullerne i nærheden af uheldsstedet, inden stofferne/væskerne ledes ned i regnvandsledningerne. Miljøstyrelsen ønsker at reducere risikoen for skader på havmiljøet mest muligt og har derfor drøftet med virksomheden, om der kan foretages afpropning af selve regnvandsledningerne, f.eks. tæt ved udløbsstedet til havnebassinet. Den optimale løsning er endnu ikke fundet. Der fastsættes derfor vilkår om, at virksomheden indenfor 6 måneder skal fremsende en teknisk-økonomisk redegørelse for muligheden for at reducere risikoen for udledning af miljøfremmede stoffer til vandmiljøet yderligere (vilkår E2).

3.2.8 Støj

APMT-CS har fremsendt støjberegninger sammen med ansøgningen om miljøgodkendelse. Støjrapporten kan ses i bilag A (og i bilag 5 til VVM-redegørelsen)

Støjpåvirkningerne fra terminaldriften i forbindelse med ekspedition af containere kan fordeles mellem tre partshavere. Det er:

- APMT-CS (modtagelse, opbevaring og afsendelse af container til og fra yarden)
- Aarhus Havn (læsning og losning af containere på skibe med kajkraner)
- Skibe (hjælpemaskineri for skibe ved kaj samt håndtering af skibsluger)

Der er efter anmodning fra Miljøstyrelsen i støjrapporten foretaget selvstændige beregninger af støjbidraget fra hver af de 3 partshavere, hvoraf de to sidstnævnte alene forekommer i perioder med skibe ved kaj. Skibsanløb og henligning ved kaj foregår i kortere perioder over ugen, men er muligt i alle døgnets timer.

Støjbidraget fra alle 3 partshavere er medtaget i VVM redegørelsen med henblik på vurdering af kumulation. Miljøstyrelsen vurderer, at det samlede støjbidrag fra APMT-CS, der kan reguleres af miljøgodkendelsen, er summen af bidraget fra APMT-CS "egenstøj" fra terminaldriften og bidraget fra Aarhus Havn i form af kranstøj. Det vurderes, at bidraget fra kranstøjen kan reguleres i miljøgodkendelsen, da APMT-CS har instruktionsret over kranerne ifm. læsning og losning af containere til/fra virksomheden. Støjbidraget fra skibene, der drives af 3. part, kan derimod ikke reguleres i miljøgodkendelsen.

De gennemførte støjberegninger tager udgangspunkt i to former for maksimal driftssituation – én uden skibe ved kaj og én med to skibe ved kaj, heraf et stort containerskib. Der er endvidere foretaget beregning for de to driftssituationer både ved den nuværende drift og ved den ansøgte udvidelse med øgede godsmængder i 2020.

Målinger og beregninger er alle foretaget i forhold til hele bystrækningen langs den oprindelige Aarhus-kystlinie, samt for Marselis Havneby og Pier 4 (Nordhavnen). På strækningen findes en række områdetyper, herunder "blandet bolig og erhverv" og "boligområder" (sidstnævnte i form af såvel "etageboliger" som "åben lav boligbebyggelse"). Der henvises til bilag C - kommuneplanrammer.

Beregningsresultaterne er holdt op mod støjbestemmelser i lokalplaner i havneområdet og vejledende støjgrænser for de pågældende områdetyper i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984: "Ekstern støj fra virksomheder".

Det skal i den forbindelse bemærkes, at Miljøstyrelsen vurderer, jf. vilkår F1, at der skal fastsættes særskilte støjgrænser for eksisterende boliger på hhv. Marselisborg Lystbådehavn (060503RE) og i erhvervsområde vest for Sydhavnsvej (060202ER) med henvisning til, at det er den faktiske anvendelse af området, der er retningsgivende. Støjgrænserne er fastsat svarende til blandet bolig og erhverv.

Der skal samtidig bemærkes, at der i vilkår F1 ikke er fastsat støjgrænser for område for tekniske anlæg/Marselisborg Renseanlæg (050307TA) og det rekreative områder ved Tangkrogen (060502RE) samt stiforbindelsen hertil langs Strandvejen (060501RE), da det vurderes, at dette ikke er relevant. Der kan således ikke etableres boliger i områderne, og områderne er ifølge den foreliggende støjberegninger ikke er betydende/dimensionerende i forhold APMT-CS' muligheder for overholdelse af støjgrænserne.

Samlet støjbidrag

Det kan på baggrund af støjrapporten beregnes, at det samlede støjbidrag fra APMT-CS - regnet som summen af bidraget fra APMT-CS "egenstøj" fra terminaldriften og bidraget fra Aarhus Havn i form af kranstøj - overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier væsentligt i natperioden (kl. 22.00 - 06.00) i de driftsscenarioer, hvor der ligger to skibe ved kaj (driftsscenario A og C i støjrapporten). Den beregnede overskridelse er identisk i de to driftsscenarioer, hvor driftsscenario A beskriver worst-case situationen ved nu-drift, og driftsscenario C beskriver den tilsvarende situation i 2020. Overskridelsen forventes dog at ske oftere i 2020.

Den beregnede overskridelse er på op til hhv. 4,6 dB(A) ved boliger vest for Strandvejen og 4,3 dB(A) ved boliger på Pier 4, jf. tabel 3.2.8.1. På de øvrige tidspunkter af døgnet er der ingen overskridelser.

Reference-punkt	Støjbidrag fra APMT-CS' areal dB (A)	Støjbidrag fra kraner dB (A)	Sum dB (A)	Grænseværdi dB (A)	Over-skridelse dB (A)
Strandvejen	39,0	30,9	39,6	35	4,6
Pier 4	43,1	38,2	44,3	40	4,3

Tabel 3.2.8.1 Samlet støjbidrag fra APMT-CS i natperioden (kl. 22-06) i driftsscenario A (nu-drift) og C (2020). Støjbelastningen er identisk i de to driftsscenarioer.

Den beregnede overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser om natten er ikke begrænset til et enkelt referencepunkt ved Strandvejen og Pier 4. Støjregningerne viser således, at store dele af byudviklings- og omdannelsesområdet "De Bynære Havnearealer", som Aarhus Kommune

er i gang med at omdanne fra erhvervsområde til blandet bolig og erhverv, vil blive påført støjbelastning fra APMT-CS over de vejledende grænseværdier for etageboliger på 40 dB(A) om natten, jf. figur 3.2.8.2. De Bynære Havnearealer vil fuldt udbygget have plads til 7.000 beboere og 12.000 arbejdspladser.



Figur 3.2.8.2. Placeringen af APMT-CS og de dele af De Bynære Havnearealer, der vil blive påført støjbelastning fra APMT-CS over de vejledende støjgrænser om natten.

Støjberegningerne viser tilsvarende, at op til ca. 20 huse i to mindre eksisterende boligområder for åben og lav boligbebyggelse vest for Strandvejen vil blive påført støjbelastning fra APMT-CS over de vejledende grænseværdier for etageboliger på 35 dB(A) om natten, jf. figur 3.2.8.3.



Figur 3.2.8.3.: Placeringen af APMT-CS og de to eksisterende boligområder, hvor der kan forekomme støjbelastning over de vejledende støjgrænser.

APMT-CS har på baggrund af de gennemførte støjberegninger ansøgt om at få lempet de vejledende støjgrænser med 5 dB(A) i natperioden samt om at få ændret dagperiodens start fra kl. 07 til kl. 06.

Vurdering

Miljøstyrelsen har som supplement til oplysningerne i støjrapporten anmodet APMT-CS om en teknisk-økonomisk redegørelse for mulighederne for at reducere støjbelastningen i natperioden, så de vejledende støjgrænser på hhv. 35 dB(A) vest for Strandvejen og 40 dB(A) ved Pier 4 mv. kan overholdes.

Det fremgår af det samlede materiale, at APMT-CS siden 2007 har foretaget en række tiltag, som har medført en reduktion af støjbelastningerne. Dels er kørselshastighederne for straddle carriers sænket, dels sker kontakten mellem containerne og løftegrejet mere "skånsomt".

Det fremgår endvidere, at det er urealistisk at øge støjafskærmningen med de store arealer, som APMT-CS terminalen dækker, og med de store afstande til boliger. Containere og skibe udgør allerede for øjeblikket støjskærme mod naboboliger, men højden kan ikke øges yderligere på grund af straddle carriers og reach stackers og kraners rækkevidde. Egentlige støjskærme placeret inde på arealerne vil ifølge virksamheden ikke være realistisk, da disse vil skulle være 20 – 30 meter høje, afhængigt af placering. Skærme i den højde vil kræve omfangsrige afstivninger, som vil være meget begrænsende for anvendelsen af terminalområdet. En reduktion af støjbelastningen vil således kræve enten støjdæmpning af støjklenderne eller begrænsning af natproduktionen (hvor overskridelserne forekommer).

Støjklenderne er i bilag D i støjrapporten rangordnet efter klendernes bidrag i natperioden i de to mest støjbelastede beregningspositioner ved Strandvejen 60 og på Pier 4. Det fremgår, at straddle carriers og tog er de mest betydende enkeltklender. APMT-CS har ingen indflydelse på støjmissionen fra tog (og lastbiler), og virksamheden er derfor underlagt den almindelige udvikling på området i forhold til støjmissionen fra disse klender.

APMT-CS oplyser i sin teknisk-økonomiske redegørelse, at virksamheden anvender de mest støjsvage straddle carriers og reach stackers, der findes på markedet i dag, og at leverandøren ikke kan tilbyde mere støjsvage modeller. På verdensplan har energiforbrug og ydelse langt større opmærksomhed end støjmissionen. Det kan derfor ikke forventes, at der fremkommer nye væsentligt mere støjsvage køretøjer på markedet i den nærmeste fremtid. En støjdæmpning af de nuværende køretøjer vil være overladt til APMT-CS' egen udvikling. Virksamheden har selv gennemført forsøg med montering af ekstraudstyr på en straddle carrier for at undersøge mulighederne for yderligere støjdæmpning af maskiner, men disse forsøg har ikke haft den ønskede effekt.

Det fremgår endvidere af den teknisk-økonomiske redegørelse, at APMT-CS løbende i samarbejde med Aarhus Havn og myndighederne vil arbejde på at nedbringe såvel støj som energiforbrug fra de mange containerhåndteringskøretøjer. APMT-CS vil afprøve mulighederne for støjdæmpning, når

teknologierne tillader det, men virksomheden vurderer ikke, at der kan forventes væsentlige støjreduktioner i den nærmeste årrække.

Der kan for nuværende dermed reelt kun opnås en støjreduktion om natten ved at begrænse virksomhedens driftsaktiviteter. En sådan begrænsning vil være teknisk mulig, men den vil ifølge APMT-CS have alvorlige økonomiske konsekvenser for virksomhedens eksistensberettigelse. Dette skyldes, at alle terminalens kunder er afhængige af straks at kunne blive ekspederet, når de ankommer til Aarhus, dvs. 24 timer i døgnet.

Hvis denne mulighed ikke eksisterer, vil det ikke være attraktivt for terminalens kunder at anløbe Aarhus. Således har f.eks. Maersk Line, der udgør 40 % af virksomhedens omsætning, meddelt, at containergodset – hvis der ikke er mulighed for fleksible anløbstidspunkter – i stedet vil blive fragtet via landevejen til tyske havne og blive afskibet herfra. I 2011 skete i 12,8 % af alle skibsanløb til APMT-CS i natperioden.

APMT-CS har understøttet sin redegørelse med en udtalelse fra Aarhus Havn, der fastslår, at en begrænsning af åbningstiden for containerterminalen anses for at være en meget alvorlig trussel mod containerhavnens eksistens på længere sigt, og dermed også en trussel mod virksomhedernes konkurrenceevne og udviklingsmuligheder i Danmark.

Miljøstyrelsen har på baggrund af APMT-CS' redegørelse lempet de vejledende støjgrænser i natperioden svarende til den beregnede overskridelse på hhv. 4,6 dB(A) i boligområder for åben og lav boligbebyggelse vest for Strandvejen og 4,3 dB(A) i områder for blandet bolig og erhverv på Pier 4 og de øvrige tilstødende Bynære Havnearealer (vilkår F1). Virksomhedens ønske om lempelse på 5 dB(A) er dermed ikke fuldt ud efterkommet, da Miljøstyrelsen vurderer, at der ikke bør lempes mere end der konkret er behov for.

Lempelsen sker med henvisning til:

- At det er urealistisk at øge støjafskærmningen
- At der pt. ikke er tekniske muligheder for at reducere støjemissionen fra virksomhedens containerhåndteringskøretøjer
- At en indskrænkning af aktiviteterne i natperioden vil have alvorlige økonomiske konsekvenser for virksomhedens fortsatte drift, og
- At overskridelsen ifølge APMT-CS kun sker i en begrænset periode.
- At virksomheden overholder de støjgrænser, der er gældende i natperioden for det pågældende lokalplanområde, hvori virksomheden er beliggende.
- At der ifølge Naturstyrelsen og Kystdirektoratet er en statslig interesse i, at containerhåndteringen på Aarhus Havn som minimum kan fortsætte på samme niveau som i dag²

I forhold til hvor hyppigt overskridelsen sker, kan det nævnes, at 12,8 % af alle skibsanløb til terminalen i 2011 skete i natperioden. Der foreligger ikke

² Der henvises til http://www.naturstyrelsen.dk/NR/rdonlyres/A266D1FD-52D8-435C-B71B-5C95307D943B/0/Havne_Principper_god_planlaegning.pdf og Kystdirektoratets skrivelse af 10. oktober 2012, dokument nr. 12/00674-2 om høring vedrørende transportinteresser på Aarhus Havn

en nærmere opgørelse af, hvor ofte i natperioden, der ligger to skibe ved kaj samtidigt, herunder et stort containerskib, svarende til det scenarie, der giver den beregnede overskridelse af de vejledende støjgrænser om natten, men APMT-CS vurderer, at det pt. kun er et begrænset antal dage, hvor der sker en overskridelse.

Lempelsen af de vejledende støjgrænser om natten er suppleret med vilkår om, at der maksimalt må ankomme 2 tog i natperioden, hvilket svarer til den frekvens, der er angivet i driftsscenario C for 2020, og som således indgår i støjberegningerne (vilkår B3). Der er endvidere fastsat supplerende vilkår om, at APMT-CS skal kunne dokumentere, at der er ved indkøb af nye og udskiftning af eksisterende straddle carriers og reach stackers er inddraget overvejelser om indkøb af de mest støjsvage maskiner på markedet (vilkår B6). Endelig er der stillet krav om, at virksomheden i forbindelse med den årlige indrapportering til tilsynsmyndigheden skal gøre rede for iværksatte og planlagte initiativer til reduktion af støjemissionen (vilkår K5).

Miljøstyrelsen skal bemærke, at APMT-CS ikke er en i-mærket virksomhed, og at denne afgørelse – og dermed også de lempede støjgrænser i vilkår F1 - derfor ikke er omfattet af kravet om regelmæssig revurdering. Der er på baggrund heraf fastsat vilkår om, at virksomheden senest den 1. januar 2019 fremsender fornyet støjdokumentation baseret på nye kildestyrkemålinger af de mest betydende støjkloder, herunder straddle carriers, reach stackers og tog. Der er endvidere stillet krav om at støjdokumentationen skal være ledsaget af en ny teknisk-økonomisk redegørelse for mulighederne for støjreduktion, så de vejledende støjgrænseværdier kan overholdes i de områder om natten, hvor grænseværdierne er lempet.

Den nye støjdokumentation og teknisk-økonomiske redegørelse kan herefter danne grundlag for en fornyet vurdering og evt. skærpelse af støjgrænserne, jf. miljøbeskyttelseslovens § 41a, stk. 2. pkt. 4.

Der er i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledninger for støj meddelt godkendelse til den ansøgte udvidelse af dagperioden med en time, således at driftstiden om dagen er kl. 06-18 på hverdage. Virksomheden har redegjort for, at udvidelsen er nødvendigt, da det er vigtigt for afviklingen af godstransporten, at der startes tidligt op.

Det skal endvidere bemærkes, at tilladelsen til henstilling af maksimalt 16 stk. chassis pr. dag i perioden kl. 22.00 – 06.00 i gate og grid (vilkår B1) ikke øger virksomhedens samlede støjbelastning i natperioden.

3.2.9 Affald

Der produceres kun affald i begrænset omfang på APMT-CS. Hovedparten af affaldet stammer fra terminalens 3 værksteder. Affald fra værkstederne er hovedsageligt metalskrot, blandet brændbart affald, pap, træ, spildolie og andet farligt affald. Herudover stammer affald fra området kontorfaciliteter.

Håndteringen og bortskaffelsen af affald på virksomheden sker i overensstemmelse med affaldsregulativerne for Aarhus Kommune. Kabysaffald fra

skibe bortskaffes via modtagefaciliteter for skibsassald, der administreres af Aarhus Havn.

Vurdering

Virksomhedens affald håndteres og bortskaffes i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativ/anvisninger. Der er fastsat vilkår om maksimal oplagsmængde (vilkår G2) og om, at affaldet skal opsamles, opbevares og transporteres uden gener for omgivelserne og uden, at der opstår risiko for forurening (vilkår B7).

3.2.10 Overjordiske olietanke

Terminalen råder over i alt 5 overjordiske tanke til hhv. påfyldning af dieselolie til kørende materiel, fyringsolie til oliefyr og opbevaring af spildolie. Tankenes placering og størrelse fremgår af ansøgningsmaterialet i bilag A.

Alle tanke vedligeholdes og inspiceres ifølge virksomheden i overensstemmelse med reglerne i olietankbekendtgørelsen.

Der er ikke planer om indkøb af nye olietanke, da de nuværende tanke vurderes at opfylde behovet i 2020. Samtlige olietanke er af nyere dato og kræver derfor ikke udskiftning i henhold til sløjfningsterminer.

Vurdering:

Tankene til opbevaring af diesel- og fyringsolie reguleres selvstændigt ved olietankbekendtgørelsen, der fastsættes derfor ikke særskilt reguleringsvilkår.

Tanke til opbevaring af spildolie er omfattet af vilkår B9.

Der er tankgårde/betonkummer/opsamlingsmulighed under alle 5 tanke, men tankgården/spildbakken under den ene af tankene (1.200 l tank til dieselolie ved Østhavnsvej 41) kan ikke indeholde hele tankens volumen. Der er derfor stillet vilkår om etablering af tilstrækkelig stor tankgård under denne tank senest 6 måneder efter ikrafttræden af denne afgørelse (vilkår B10).

3.2.11 Jord og grundvand

Området er anlagt på tidligere havbund som en kunstig tange skabt med det ene formål at anlægge containerterminalen. Der er ikke og har aldrig været knyttet grundvandsinteresser til området.

Containerterminalen er anlagt med en højde på 2,5 m over normal vandstandshøjde. Arealet er anlagt på en naturligt forekommende sandpudder overlejret med en grusblanding som fundament. Oven på dette er udlagt 70 cm cementhærdet stabilgrus overlejret med en belægning af sten eller asfalt.

Belægningen er først og fremmest rettet mod stabilisering i forbindelse med hensættelse af containere og kørsel med tunge maskiner til håndtering af containere. Overfladeafstrømning fra terminalområdet ledes til det separat-kloakerede regnvandssystem. Regnvand afledes gennem en række cirkel-

formede huller i belægningen, som leder regnvandet ned i regnvandsledningerne under pladsen. Hullerne kan afproppes med mergelspir som omtalt under afsnit 3.2.7 ovenfor.

Hvis der opstår en hændelse, hvor der går hul på en container, råder virksomheden over et 65.000 l stort spildkar, hvori der kan placeres en container på op til 45 fod. Karret har indtil nu kun været i brug ved mindre lækager, hvor den viste sig at være effektiv.

Der er etableret olieudskiller og sandfang på parkeringspladsen for straddle carriers ved marinebygningen i det nordlige hjørne af terminalen. Herudover er der en olieudskiller med sandfang ved den tidligere Cargo Service straddle carrier parkeringsplads i den sydøstlige ende af terminalen.

Vurdering

Der foregår ikke produktion på virksomheden men håndtering af containere. Risikoen for forurening af jord og grundvand er primært knyttet til arealer, hvor der tankes køretøjer, og utætheder i brønde og rørledninger i spildevandssystemet. Der er fastsat vilkår om, at belægningen på arealer, hvor der tankes køretøjer, og spildevandssystemet skal være tæt (vilkår H1 og H3). Der er endvidere fastsat vilkår om, at tilsynsmyndigheden kan kræve tæthedskontrol af spildevandssystemet (vilkår H4).

Der er ikke fastsat vilkår, der fastholder at virksomheden skal have mergelspir og spildkar til containere, da dette indgår som en del af sikkerhedsrapporten og dermed reguleres i forbindelse hermed. Der er dog fastsat vilkår om, virksomheden indenfor et år skal fremsende en teknisk-økonomisk redegørelse for muligheden for at reducere risikoen for udledning af miljøfremmede stoffer til vandmiljøet yderligere (vilkår E2).

3.2.12 Til og frakørsel

Fra landsiden er der adgang til virksomheden ad Østhavnsvej og fra Oceanvej. Fra vandsiden er der kun direkte adgang til området fra kajen, idet de to øvrige sider, der ligger ud til vandet, er afspærret af hegn.

Adgangsvejene i 2020 vil ikke adskille sig fra ovenstående, idet der kun er planer om at ændre den interne transport af containere for at minimere energiforbruget og mindske luftforureningen.

Vurdering

Med 195.000 lastbiltransporter årligt påfører trafikken uundgåeligt en støjgener for omgivelserne. I 2020 forventes lastbiltransporterne yderligere at stige til 260.000 stk. årligt.

Aarhus Byråd har vedtaget en fremtidssikret løsning til at afvikle den tunge trafik til havnen i projektet "Forbedret vejforbindelse til Aarhus Havn af Marselis Boulevard". Projektet indebærer anlæggelsen af en tunnel under Marselis Boulevard. Når projektet forventes færdigt, vil løsningen skabe en central adgangsvej direkte fra motorvejen til havnen og samtidig løse en vigtig logistikopgave og skabe bedre forhold for beboerne i området.

Støjbelastningen ved til og frafrakørsel er nærmere behandlet og vurderet i VVM-redegørelsen.

3.2.13 Indberetning/rapportering

Virksomheden har i ansøgningen om miljøgodkendelse forslået i alt 12 indberetnings- og rapporteringspunkter. Punkterne omhandler dels parametre, der beskriver terminalens drift (antal håndterede containere, antal skibsanløb, antal lastbiler og tog), og dels parametre, der beskriver driften af værkersteder og PTI's (resultat af filterkontroller, bortskaffede mængder affald, vandforbrug ved vask, tømning af olieudskillere mv.).

Vurdering

Miljøstyrelsen finder virksomhedens forslag til indberetningspunkter relevante og har fastsat vilkår i overensstemmelse hermed (vilkår K5).

Der er af hensyn til muligheden for at kontrollere virksomhedens håndtering af farligt gods fastsat supplerende vilkår om, at der hver 6 måned skal indsendes oplysninger om antal, type, vægt og stofindhold i håndterede containere med farligt gods

3.2.14 Driftsforstyrrelser og uheld

Der vurderes ikke at kunne forekomme uheld ved evt. driftsforstyrrelser. Virksomheden har aldrig oplevet alvorlige svigt i elforsyningen, og derfor har terminalen ikke haft behov for et nødstrømsanlæg. I forbindelse med den ansøgte drift vurderes der heller ikke at være behov for et nødstrømsanlæg. Der er ikke anlæg på virksomheden, som kan udgøre en risiko for uheld, i tilfælde af, at der sker svigt i strømforsyningen. Der foregår ikke produktion på terminalen i dag, og ej heller i den ansøgte drift, som involverer kemiske processer og reaktioner, der kan medføre uheld.

Da virksomheden håndterer farligt gods i større mængder, vil der altid være en risiko forbundet med oplaget og håndteringen af godset. Containerne forbliver imidlertid lukkede, og der sker ingen overflytning af gods mellem containere hos APMT-CS. Risikoen for uheld ved igangsætning af processer og kemiske reaktioner er således udelukkende knyttet til den fysiske håndtering af containere med kraner, straddle carriers og reach-stackers i forbindelse med losning, hensætning og lastning. Containerne og tankcontainere håndteres internt på anlægget i overensstemmelse med sikkerhedsrapporten og de dertil knyttede sikkerhedssystemer og beredskab.

Af sikkerhedshensyn og i relation til anvisninger omkring terrorbekæmpelse er den konkrete placering af arealerne til containere med farligt gods ikke beskrevet. De konkrete placeringer af containere med farligt gods indgår i sikkerhedsrapporten og er anvendt ved beregninger og vurderinger af risiko.

I forbindelse med udarbejdelse af sikkerhedsrapporten er håndtering af såvel "standardcontainere" og store tankcontainere undersøgt. Analyserne og vurderingerne, der ligger til grund for accepten af virksomhedens risikoforhold, har medført begrænsninger ift., hvilke stoffer der må modtages i tank-

containere, og ift. håndtering af eksplosivstoffer. Der henvises til afsnit 3.2.15 nedenfor for en uddybning.

Risikoen for større uheld anses for værende meget lille, da containerne er beskyttede og sandsynligheden for, at en maskine taber en container, eller at to maskiner kører sammen, er meget lille. APMT-CS har en intern beredskabsplan, som følges, hvis der opstår uheld på terminalen.

Beredskabsplanen beskriver, hvordan personalet skal reagere for at søge at hindre, at der sker skade på personer og skade på miljø. Risikomyndighederne fører løbende kontrol med virksomhedens sikkerheds- og kontrolsystem gennem risikoinspektioner. Forudsætningen er, at de barrierer og sikkerhedsrutiner, som virksomheden anvender, er tilstrækkelige til at hindre, at de værst mulige uheld opstår. Alarmeringen af befolkningen med krav om at søge inden døre, eventuelt evakuering osv., vil afhænge af uheldets art, koncentrationen, varigheden af udslippet og vinden. Beslutningen træffes af politimesteren.

Vurdering

Tilsynsmyndigheden skal i henhold til § 71 i miljøbeskyttelsesloven straks underrettes om driftsforstyrrelser og uheld, der medfører forurening af omgivelserne eller indebærer en risiko for det. Der er stillet vilkår, der fastholder indberetningspligten og beskriver omfanget og indholdet af indberetningen (vilkår M1).

3.2.15 Risiko/forebyggelse af større uheld

Som beskrevet i VVM-redegørelsen, der er rammen for denne miljøgodkendelse, kan det ikke udelukkes, at der kan ske uheld, hvor der kommer skade på en container med farligt gods, og at der efterfølgende sker lækage herfra. Det kan heller ikke udelukkes, at der sker kollision mellem to køretøjer, eller at et køretøj kolliderer med en container. Farligt gods oplagres på et dertil indrettet areal, men af sikkerhedshensyn og i relation til anvisninger omkring terrorbekæmpelse er den konkrete placering af arealerne ikke beskrevet i denne afgørelse. De konkrete placeringer af containere med farligt gods er beskrevet i sikkerhedsrapporten og er anvendt ved beregninger og vurderinger af risiko.

Der er tre områder, hvor risikoen for større uheld kan forekomme:

- Grid: Lastbiler losses og lastes med containere.
- Kajen: Skibe losses og lastes med containere.
- Yarden: Fyldte containere henstilles midlertidigt på yarden.

Mængden af farligt gods på terminalen afhænger af det gods, som terminalens kunder eksporterer/importerer i lukkede containere. I generelle vendinger gælder det, at en meget stor del af det fyrværkeri, som årligt importeres i containere til Danmark, passerer gennem terminalen. Endvidere håndterer APMT-CS kemikalier fra eksempelvis Cheminova og tilsvarende virksomheder, som eksporteres ud af Danmark. I forbindelse med udarbejdelsen af sikkerhedsrapporten er hele virksomheden blevet gennemgået for at identificere mulige uheld med farlige stoffer. Terminalen og transporten af containere er beskrevet grundigt. Der er identificeret hændelser, der kan medføre

større uheld, og det er beskrevet detaljeret, hvordan terminalen er indrettet, og hvordan transporten finder sted, så risikoen for uheld er minimal (de såkaldte barrierer).

Vurdering

På grundlag af den risikoanalyse, der er foretaget i forbindelse med udarbejdelse af sikkerhedsrapporten og VVM-redegørelsen, fastlægges der vilkår om håndtering af farligt gods, herunder en angivelse af maksimale oplagsmængder og hvilke godstyper der ikke må håndteres på anlægget.

Håndtering af farligt gods til og fra containerterminalen sker i overensstemmelse med de gældende regler for transport af farligt gods. Der vil derfor ikke være anledning til iværksættelse af yderligere afværgeforanstaltninger udenfor dette regelsæt.

Der er foretaget gennemgang af mulige afværgeforanstaltninger. Anlægget etableres i overensstemmelse med de tilladelser der gives af risikomyndighederne. De primære afværgeforanstaltninger er tiltag til reduktion af risiko for uheld samt håndtering af spild. Risikoanalysen har vist, at der skal sættes grænser for, hvilke typer og mængder af farlige stoffer der kan modtages for, at risikopåvirkningen reduceres til et acceptabelt niveau beregnet som individuel stedbunden risiko og samfundsmæssig risiko.

Det betyder, at risikomyndighederne i fællesskab fastsætter forbud mod modtagelse af tankcontainere med chlor og andre giftige gasser samt krav af straksmodtagelse og –afhentning af eksplosiver i containere (pånær UN-underklasse 1,4S). Det forudsættes tillige at offentligheden ikke har adgang til anlægget, samt at anlægget er sikret og overvåget. Vilkårsfastsættelsen er uddybet nedenfor.

Der henvises til VVM-redegørelsen, sikkerhedsrapporten og referater af møder mellem risikomyndigheder og APMT-CS for en nærmere uddybning af virksomhedens risikoforhold, herunder risikoanalyser, beregninger og vurderinger.

Maksimale oplagsmængder

Der er fastsat vilkår om maksimale oplagsmængder svarende til det ansøgte (vilkår N2). Da APMT-CS på risikoinspektioner ikke tydeligt har kunnet svare på, hvordan virksomheden vil sikre og kontrollere, at de maksimale oplagsmængder ikke overskrides, er der endvidere fastsat vilkår om, at virksomheden senest 2 måneder efter ikrafttrædelse af afgørelsen skal indsende en redegørelse herom (vilkår N3).

Forbud mod modtagelse af giftige gasser i tankcontainere

De foreliggende risikoanalyse og –vurderinger har vist, at håndtering af chlor i tankcontainere ikke er acceptabel i forhold til de anvendte acceptkriterier. Chlor er udvalgt som en repræsentant for klassen af giftige gasser i tankcontainere. Da der ikke foreligger risikoanalyse af øvrige giftige gasser, og APMT-CS ikke har kunnet oplyse, hvilke gasser der er tale om, er det ikke muligt på det foreliggende grundlag at tage stilling til, om risikopåvirkningen ved modtagelse af andre giftige gasser end chlor vil kunne accepteres. Der er derfor fastsat et generelt forbud mod modtagelse af giftige gas-

ser (svarende til UN numre, der kan henføres under fareklasse 2, underklasse 2.3) i tankcontainere (vilkår N4). Det bemærkes, at virksomheden kun modtager et meget begrænset antal tankcontainere med giftige gasser: En stikprøveanalyse for perioden 1. januar 2011 – 1. august 2011 har således vist, at der ikke blev modtaget tankcontainere med giftige gasser i den pågældende periode. Det er dog sket før.

Såfremt virksomheden på et senere tidspunkt ønsker at håndtere farligt gods omfattet af vilkår N4, vil det forudsætte en behandling efter VVM-regelsættet, herunder at der udarbejdes risikoanalyser og –vurderinger, der kan dokumentere, at grænseværdierne i vilkår N7-N8 fortsat kan overholdes.

Der er fastsat vilkår om, at virksomheden senest 2 måneder efter ikrafttræden af denne afgørelse skal indsende en redegørelse for, hvordan virksomheden vil sikre og kontrollere, at der ikke modtages eller sker henstilling af tankcontainere med giftige gasser (vilkår N5).

Krav om straksmodtagelse og –afhentning

De foreliggende risikoberegninger er udarbejdet under forudsætning af, at der foretages straksmodtagelse og –afhentning af eksplosivstoffer, da det ikke er alle risikomyndigheder, der vil kunne acceptere oplag på Yarden af denne stofgruppe. Der er derfor fastsat vilkår herom (vilkår N6).

Udlægning af den maksimale konsekvensafstand/planlægningszonen i vilkår N7 er sket på grundlag af risikoberegninger for modtagelse af chlor i øvrige containere end tankcontainere (hvor stofmængden er meget større). APMT-CS har på risikomøder foreslået, at virksomheden foretager straksmodtagelse og –afhentning af koncentreret chlor i øvrige containere end tankcontainere, hvorfor de er fastsat vilkår herom (vilkår N6).

Grænseværdier for samlet risikopåvirkning

Der er i som led i risikoanalysen af APMT-CS foretaget beregning af maksimale konsekvensafstand, den stedbundne individuelle risiko og den samfundsmæssige risiko. Der henvises til afsnit 6.9 og bilag 3 i VVM-redegørelsen for en nærmere beskrivelse af begreber, metodevalg og beregningsresultater.

Miljøstyrelsen har på baggrund af beregningsresultaterne fastsat vilkår N7-N8, der skal sikre, at den samlede risikopåvirkning fra APMT-CS ikke øges i forhold til det foreliggende niveau, der med de begrænsninger, der er stillet i vilkår N1-N6 vurderes at være miljø- og planlægningsmæssig acceptabel, jf. VVM-redegørelsen. Vilkårsfastsættelsen er sket med hjemmel i miljøbeskyttelsesloven (MBL), selv om beregningerne er baseret på uheldsscenerier med både brand, eksplosion og udslip af giftige gasser.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at MBL ifølge § 2, stk. 2 tillige omfatter virksomhed som vedrører risikobetonede processer, samt oplagring af stoffer med farlige egenskaber, således at driftsforstyrrelser, uheld eller forsætlige skadevoldende handlinger kan medføre nærliggende fare for forurening som nævnt i § 2, stk. 1.

I lovbemærkningerne til § 2, stk. 23 understreges det, at disse virksomheder, oplagringer mv. alene vil blive reguleret ved MBL i det omfang, der ikke gennem anden lovgivning er tilvejebragt fornøden sikkerhed mod de farlige egenskaber. Det skal bemærkes, at IED direktivet definerer forurening som "direkte eller indirekte udledning som følge af menneskelige aktiviteter af stoffer, rystelser, varme eller støj i luft-, vand- eller jordbundsmiljøet, der kan skade menneskers sundhed, miljøets kvalitet eller materielle værdier...." Direktiverne er implementeret i dansk lovgivning, hvorved forureningsbegrebet jf. MBL er udvidet med bl.a. varme.

Det betyder, at MBL omfatter al nærliggende fare for forurening fra risiko-virksomheder og risikooplag, herunder også den fare som er knyttet til brand og eksplosion, men at denne fare kun reguleres efter MBL i det omfang anden lovgivning ikke tilvejebringer den fornødne sikkerhed. Dette er i tråd med de organisatoriske specialitetsprincipper. Det betyder også at en fare som er knyttet til brand og eksplosion, hvor beredskabsloven ikke kan tilvejebringe den fornødne sikkerhed, skal reguleres efter MBL.

Det vurderes, at der ikke i medfør af anden lovgivning fastsættes kriterier for, hvilken samlet påvirkning (fra sum af brand, eksplosion og gift/miljøfare), det er acceptabelt, at omgivelser (naboer og miljø) til en virksomhed kan blive udsat for.

Beredskabslovgivningen fastsætter f.eks. alene regler for indsættelse af redningsberedskabet (kap. 4) og for forebyggende foranstaltninger (kap. 7), dvs. regler for placering, indretning og drift af virksomheden, samt foranstaltninger, der er nødvendige for at forebygge eller formindske brandfare, og til at sikre forsvarlige rednings- og slukningsmuligheder. Der er ikke bestemmelser, som kan regulere størrelsen af den risiko omgivelserne udsættes for. De hidtidige erfaringer viser, at ingen af de øvrige risikomyndigheder stiller vilkår herom.

For at sikre, at den risiko naboer udsættes for i det daglige liv ikke øges væsentligt som følge af naboskabet til risikovirksomheden, fastsættes derfor vilkår som begrænser den risiko, som virksomhedens aktiviteter påfører omgivelserne (jf. miljøprojekt 112/1989 og arbejdsrapport 8/2008).

Virksomheden har ingen særlig indflydelse på planlægning og arealanvendelse i naboområderne. Der bør derfor ske genberegning af den samfundsmæssige risiko, hvis omfang og art af farlige stoffer eller arealanvendelse omkring virksomheden ændres. Denne beregning forudsættes foretaget af planmyndigheden, Aarhus Kommune, og/eller den virksomhed, der foranlediger ændringen.

3.2.16 Ophør

Det fremgår af ansøgningsmaterialet, at APMT-CS ikke har planer om at ophøre driften på det lejede areal. Såfremt dette mod forventning skulle ske, eller at visse aktiviteter ophører, er det oplyst, at virksomheden vil foranledige, at arealet efterlades i en tilfredsstillende miljømæssig tilstand, og at der

³ FT. 1990/91, tillæg A, spalte 1532, jf. FT. 1972/73, tillæg A, spalte 3935f.

senest 1 måned efter beslutning om ophør vil blive tilsendt en nedluknings- og oprydningsplan til tilsynsmyndigheden. Virksomhedens oplysninger er fastholdt i vilkår O1.

3.2.17 Bedst tilgængelige teknik

Anvendelse af bedst tilgængelig teknologi – BAT-princippet – skal ligge til grund for behandling af alle sager efter miljøbeskyttelsesloven, for eksempel ved miljøgodkendelse.

Der forefindes på nuværende tidspunkt ikke et BREF-dokument for en type virksomhed som APMT-CS, men virksomheden har iværksat en række initiativer til optimering af driften, som mindsker forureningen fra bl.a. kørsel med straddle carriers og andet kørende materiel.

Håndteringen af containere

I juni 2009 påbegyndtes et optimeringsprojekt med henblik på at reducere dieselforbruget på køretøjer. Dette sker bl.a. ved hastighedsbegrænsning, efteruddannelse af maskinførere (såkaldt eco-driving), forsøg med additiver i brændstoffet, justering af PLC i maskiner, så de kører med lavere omdrejninger end normalt, og generel optimering af aktiviteterne til håndtering af containere. Uddannelsen gennemføres løbende, således at nye medarbejdere også får uddannelsen.

Hastigheden på terminalområdet er sænket fra 32 km/t til 22 km/t, uden at serviceniveauet er sænket. Det indebærer en 5 % reduktion i CO₂-udledningen. Endvidere afprøves additiver i brændstoffet til maskinerne. Det vurderes, at brændstofniveauet herved kan reduceres med 2 %. En mere optimal kørsel sammenholdt med en forbedring af terminalstyringssystemet og tekniske ændringer af maskinerne forventes at kunne sænke dieselforbruget og CO₂-udledningen med yderligere 10 %.

Terminalen har i 2011 indgået aftale om at indgå som aktiv partner i projektet "Beredskab for klimavenlig Transport" (BKT) i samarbejde med Trafikstyrelsen, Teknologisk Institut og en række virksomheder og kommuner. Projektet løber frem til 2014. Potentialet i projektet er samlet vurderet til en reduktion på over 3.000 tons CO₂ pr. år.

Placeringen af containere på yarden vil løbende blive vurderet, med henblik på at der anvendes mindst mulig energi på at flytte den enkelte container.

Vurdering

Det vurderes, at de iværksatte initiativer til optimering af driften, herunder reduktion af dieselforbrug og CO₂ udledning, lever op til kravet om, at virksomheden skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forureningen ved anvendelse af den bedste tilgængelige teknologi.

Det bemærkes, at det i forbindelse med vurdering af kvælstofdepositionen fra containerterminalens interne trafik er forudsat, at virksomheden optimerer den interne transport og valg af maskiner således, at kvælstofdepositionen fra virksomheden har en faldende tendens. Der er derfor fastsat vilkår

om at virksomheden skal redegøre for hvilke initiativer, der sættes i værk for at imødekomme denne forudsætning (vilkår K5).

3.3 Udtalelser/høringssvar

3.3.1 Udtalelse fra andre myndigheder og borgere

Der er gennemført partshøring af naboer ved brev af 7. marts 2014. Partshøringen har ikke givet anledning til udtalelser fra naboer.

Der er den 7. marts 2014 foretaget høring af øvrige myndigheder og dette har ikke givet anledning til udtalelser fra disse, på nær fra Aarhus Kommune.

Aarhus Kommune har i flere omgange været hørt i sagen. Kommunen har den 29. maj 2009 som høringssvar på det offentliggjorte debatoplæg den i den sideløbende VVM-proces meddelt, at virksomhedens lokalisering er i overensstemmelse med gældende lokalplaner for området.

Aarhus Kommune har endvidere ved høringssvar af 22. marts 2013 og 24. september 2014 meddelt, at kommunen ikke har indvendinger imod, at der læmpes i forhold til vejledende støjgrænser for natperioden, når der samtidig fastsættes vilkår for containerterminalens drift og valg af materiel med henblik på at benytte den mindst støjende teknologi.

3.3.2 Udtalelse fra grundejer (Aarhus Havn)

Grundejer er partshørt med høringsbrev af 7. marts 2014. Høringen har ikke givet anledning til, at grundejer har givet en udtalelse

3.3.3 Udtalelse fra virksomheden

Virksomheden har ingen bemærkninger haft til udkast til miljøgodkendelse.

4. FORHOLDET TIL LOVEN

4.1 Lovgrundlag

Oversigt over det anvendte lovgrundlag findes i bilag E.

4.1.1 Afgørelsen

Miljøgodkendelsen

Miljøgodkendelsen gives i henhold til § 33, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven og omfatter kun de miljømæssige forhold, der reguleres af denne lov.

Det er en forudsætning for udnyttelse af godkendelsen, at vilkårene, der er anført i godkendelsen, overholdes straks fra start af drift.

Godkendelsen bortfalder, hvis den ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf. miljøbeskyttelseslovens § 78a.

Revurdering

Nye vilkår som følge af revurderingen meddeles i henhold til § 41, stk. 1, jf. § 41b, og § 72.

Den samlede afgørelse omfatter kun de miljømæssige forhold, der reguleres af miljøbeskyttelsesloven.

4.1.2 Listepunkt

Hovedaktiviteten er omfattet af bilag 2 pkt. J209: "Virksomheder omfattet af § 5 (kolonne 3-virksomheder) i bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer, bortset fra virksomheder omfattet af punkterne C 201, C 204 og D 202. (s)"

Virksomhedens 3 værksteder er omfattet af bilag 2 pkt. A205: Virksomheder i øvrigt, der foretager forarbejdning af jern, stål eller metaller med et hertil indrettet produktionsareal på 1.000 m² eller derover.

Det fremgår af godkendelsesbekendtgørelsens § 5, stk. 2., at er én aktivitet s-mærket, overgår den samlede godkendelses- og tilsynskompetence for alle virksomhedens aktiviteter til Miljøstyrelsen.

4.1.3 Revurdering

Der er ikke krav om regelmæssig revurdering af miljøgodkendelsen, da APMT-CS ikke er en i-mærket virksomhed.

4.1.4 Risikobekendtgørelsen

Virksomheden er omfattet af § 5 i risikobekendtgørelsen. Der er foretaget en særskilt vurdering af risikoforholdene og de foranstaltninger, virksomheden har etableret for at forebygge større uheld og imødegå følgerne deraf. Vilkår, der regulerer risikobetonede forhold, er indarbejdet i godkendelsen (vilkår N1 – N8).

4.1.5 VVM-bekendtgørelsen

Virksomheden er omfattet af VVM-bekendtgørelsens bilag 1, pkt. 26.

Virksomheden blev omfattet af risikobekendtgørelsen ved ændring af bekendtgørelsen i november 2005, hvor arealer på havne, der jævnligt anvendes til midlertidig henstilling af farligt gods, blev omfattet af bekendtgørelsen. Den daværende APM Terminals fremsendte efterfølgende i 2006 anmeldelse i henhold til risikobekendtgørelsen samt ansøgning om miljøgodkendelse som kolonne 3 risikovirksomhed. Miljøansøgningen, der efterfølgende er blevet revideret flere gange, og forelå i endelig form i januar 2012, jf. bilag A.

Ved anmeldelsen og ansøgningen om miljøgodkendelse som kolonne 3 risikovirksomhed i 2006 blev APM Terminals samtidig omfattet af VVM-bekendtgørelsen. Daværende Århus Amt traf den 5. juli 2007 afgørelse om, at virksomheden er omfattet af bilag 1 i VVM-bekendtgørelsen, og at virksomheden er VVM-pligtig. Virksomheden var ikke enig og påklagede afgørelsen. Naturklagenævnet stadfæstede efterfølgende den 20. juni 2008 Århus Amts afgørelse (j.nr. NKN – 33-01693.). Der er efterfølgende udarbejdet et kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for virksomheden.

VVM-redegørelsen viser, at forsat drift af containerterminalen er mulig, og at driften kan foregå på et miljø- og risikomæssig acceptabelt niveau under forudsætning af, at der iværksættes en række afværgeforanstaltninger. De primære afværgeforanstaltninger er tiltag til reduktion af risikoen for uheld samt håndtering af spild. Risikoanalysen viser, at der skal sættes grænser for, hvilke typer og mængder af farlige stoffer der kan modtages for, at et acceptabelt risikoniveau kan nås. Det betyder bl.a. forbud mod modtagelse af tankcontainere med chlor og andre giftige gasser samt krav om straksafhentning og –modtagelse af eksplosiver. Det forudsættes tillige, at offentligheden ikke har adgang til anlægget, samt at anlægget er sikret og overvåget.

Håndtering af farligt gods til og fra containerterminalen sker i overensstemmelse med de gældende regler for transport af farligt gods. Der vil derfor ikke være anledning til iværksættelse af yderligere afværgeforanstaltninger udenfor dette regelsæt. Der vil være støj fra anlægget i forbindelse med lastning/losning af skibe, som det ikke er teknisk og økonomisk muligt at fjerne. Det er derfor nødvendigt at acceptere overskridelse af de vejledende støjgrænser om natten. Trafikale og støjmessige gener fra APMT-CS sammen med den samlede trafik fra Syd- og Østhaven forventes afhjulpet med etablering af den planlagte vejforbindelse til Århus Havn.

VVM-redegørelsen udmøntes konkret i en VVM-tilladelse i form af denne miljøgodkendelse. Miljøgodkendelsen fastsætter de relevante vilkår for miljømæssig forsvarlig drift.

4.1.6 Habitatdirektivet

Der er vurderet, om virksomheden er omfattet af reglerne i habitatbekendtgørelsen, jf. afsnit 3.2.2. En uddybende vurdering fremgår af kommuneplantillægget og VVM-redegørelsen, herunder bilag 6 til denne.

4.2 Øvrige afgørelser

Ud over denne godkendelse gælder en række miljø- og spildevandsgodkendelser fortsat. De øvrige gældende afgørelser er opsummeret i bilag G.

4.3 Tilsyn med virksomheden

Miljøstyrelsen er tilsynsmyndighed for virksomheden. Dog er Aarhus Kommune tilsynsmyndighed for så vidt angår bortskaffelse af affald samt afledning af spildevand til det kommunale spildevandsrensaneanlæg.

4.4 Offentliggørelse og klagevejledning

Denne afgørelse vil blive annonceret på www.mst.dk.

Følgende parter kan klage over afgørelsen til Natur- og Miljøklagenævnet

- Ansøgeren
- enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald
- kommunalbestyrelsen
- Sundhedsstyrelsen
- landsdækkende foreninger og organisationer i det omfang, de har klageret over den konkrete afgørelse, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 99 og 100
- lokale foreninger og organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø eller rekreative interesser som formål, og som har ønsket underretning om afgørelsen

Der kan klages over vilkår i miljøgodkendelsen (umarkerede vilkår eller vilkår med kursiv).

Der kan endvidere klages over følgende i forbindelse med revurdering af miljøgodkendelsen fra 13. marts 2001:

- Nye vilkår (vilkår mærket ● eller vilkår med kursiv),
- beslutningen om at overføre et vilkår uændret (vilkår mærket ○), og
- sløjfning af vilkår.

Der henvises til bilag D for en oversigt over revurderede vilkår.

En eventuel klage kan indgives via Natur- og Miljøklagenævnets Klageportal som tilgås via Borger.dk eller Virk.dk. Vejledning om hvordan borgere, virksomheder og organisationer logger på og anvender Klageportalen findes på www.nmkn.dk, www.borger.dk eller www.virk.dk. Klagen skal være modtaget senest den 16. januar 2015.

Alternativt kan en eventuel klage sendes skriftligt til Miljøstyrelsen Virksomheder, Lyseng 1, 8270 Højbjerg eller aar@mst.dk. Klagen skal være modtaget senest den 16. januar 2015 inden kl. 16.00. Miljøstyrelsen Virksomheder videresender klagen til Natur- og Miljøklagenævnet via Klageportalen.

Det er en betingelse for Natur- og Miljøklagenævnets behandling af Deres klage, at De indbetaler et gebyr til Natur- og Miljøklagenævnet. Klagegebyret er fastsat til 500 kr.

De modtager en opkrævning på gebyret fra Natur- og Miljøklagenævnet, når nævnet har modtaget klagen fra Miljøstyrelsen. De skal benytte denne opkrævning ved indbetaling af gebyret. Natur- og Miljøklagenævnet modtager ikke check eller kontanter. Natur- og Miljøklagenævnet på-begynder behandlingen af klagen, når gebyret er modtaget. Betales gebyret ikke på den anviste måde og inden for den fastsatte frist på 14 dage, afvises klagen fra behandling.

Gebyret bliver tilbagebetalt, hvis

- 1) klagesagen fører til, at den påklagede afgørelse ændres eller ophæves,
- 2) klageren får helt eller delvis medhold i klagen,
- 3) klagen afvises på grund af overskredet klagefrist, manglende klageberetigelse eller fordi klagen ikke er omfattet af Natur- og Miljøklagenævnets kompetence.

Man skal være opmærksom på, at gebyret ikke bliver tilbagebetalt, hvis den eneste ændring af den påklagede afgørelser er, at fristen for at efterkomme afgørelsen forlænges, som følge af den tid, der er gået til at behandle sagen i klagenævnet.

Vejledning om gebyrordningen kan findes på Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside.

Virksomheden vil få besked, hvis vi modtager en klage.

Betingelser, mens en klage behandles

Virksomheden vil kunne udnytte miljøgodkendelsen, mens Natur- og Miljøklagenævnet behandler en eventuel klage, medmindre nævnet bestemmer noget andet. Forudsætningen for det er, at virksomheden opfylder de vilkår, der er stillet i godkendelsen. Udnyttes miljøgodkendelsen indebærer dette dog ingen begrænsning for Natur- og Miljøklagenævnets mulighed for at ændre eller ophæve godkendelsen.

Søgsmål

Hvis man ønsker at anlægge et søgsmål om miljøgodkendelsen ved domstolene, skal det ske senest 6 måneder efter, at Miljøstyrelsen har offentliggjort afgørelsen.

Betingelser, mens en klage behandles

Miljøgodkendelse

Virksomheden vil kunne udnytte miljøgodkendelsen, mens Natur- og Miljøklagenævnet behandler en eventuel klage, medmindre nævnet bestemmer noget andet. Forudsætningen for det er, at virksomheden opfylder de vilkår,

der er stillet i godkendelsen. Udnyttes miljøgodkendelsen indebærer dette dog ingen begrænsning i Natur- og Miljøklagenævnets mulighed for at ændre eller ophæve godkendelsen.

Revurdering

En klage over revurderingen har opsættende virkning for de nye vilkår, med mindre Natur- og Miljøklagenævnet bestemmer andet.

Søgsmål

Hvis man ønsker at anlægge et søgsmål om miljøgodkendelsen ved domstolene, skal det ske senest 6 måneder efter, at Miljøstyrelsen har offentliggjort afgørelsen.

4.5 Liste over modtagere af kopi af afgørelsen

Grundejer: Aarhus Havn

- Aarhus Havn, Mindet 2, Postboks 130, DK-8100 Aarhus C, e-mail port@aarhus.dk

Naboer der er partshørt:

Nabo 1: Pakhus. Pakhuset og administrationsbygning bruges af:

- Cargo Service Holding A/S, Oceanvej 13, 2nd floor DK-8000 Aarhus, e-mail info@cargoservice.dk
- Samskip A/S, Oceanvej 13, 1. sal., 8000 Aarhus C

Nabo 2: Costums building (Told og Skat). Bygningen ejes af Told og Skat. -

- SKAT Told- og smuglerikontrollen i Midtjylland, Østhavnsvej 31, 8000 Aarhus C, e-mail told3.aarhus@skat.dk

Nabo 3: Dania værksted. Dania Trucking A/S driver herfra almindelig lastvognsbaseret speditørvirksomhed. En del af bygningen er fremlejet til enmandsvirksomhed, Havnens Bilsyn.

- Dania Trucking A/S, Aarhus Havn, Østhavnsvej 33, 8000 Aarhus C, e-mail danial@daniatrucking.dk
- Synshallen Aarhus Havn ApS, Østhavnsvej 35, 8000 Aarhus C

Nabo 4: Pakhus. Pakhuset og bygningen ejes af Essex Invest A/S og er beliggende uden for det indhegnede område lejet af APMT-CS. For tiden bor Damco og rederierne SafMarine, Container Ships og Eimskip A/S til leje i bygningen.

- Essex Invest A/S, Skovvejen 15, 8000 Aarhus C, e-mail essex@essex.dk
- DAMCO Pakhus, Østhavnsvej 37, DK-8000 Aarhus C, e-mail frank.kaisen@damco.com
- Eimskip Denmark A/S, Østhavnsvej 37, Postboks 92. DK-8100 Aarhus C, e-mail info@eimskip.dk
- Safmarine Container Lines, Hedeager 5, DK-8200 Aarhus N, e-mail dansclsalgen@safmarine.com
- Containerships Denmark Ltd. Oy, Balticgade 21A, DK-8000 Aarhus C, e-mail morten.jensen@containershipsgroup.com

Øvrige myndigheder:

- APM Terminals Aarhus, mette.linnemann@apmterminals.com
- Aarhus Kommune, post@aarhus.dk, brandvaesen@aarhus.dk
- Embedslægerne Midtjylland, midt@sst.dk
- Kystdirektoratet, kdi@kyst.dk
- Arbejdstilsynet, Tilsynscenter 4, at@at.dk
- Beredskabsstyrelsen, brs@brs.dk
- Danmarks Naturfredningsforening, dn@dn.dk; aarhus@dn.dk
- Friluftsrådet, obv@webspeed.dk
- DOF, natur@dof.dk
- Århus Miljøgruppe M97, agent.green@stofanet.dk, formand@m97.dk
- Danmarks Sportsfiskerforbund, post@sportsfiskerforbundet.dk
- Sikkerhedsstyrelsen, sik@sik.dk
- Østjyllands Politi, ojyl@politi.dk
- Naturstyrelsen, nst@nst.dk