

Til
Miljø- og Fødevareklagenævnet
Nævnenes Hus
Toldboden 2
8800 Viborg
Klagen er indgivet via klageportalen.

Dato:
07-09-2023

j.nr.:
13-32848-lf

Sekretær:
Mia Madsen/lf
Direkte tlf. 96318803
mi@96318800.dk

Klage angående VVM-tilladelse – Udvidelse af Aarhus Havn

Hermed indgives en klage på vegne af **Foreningen Beskyt havmiljøet i Danmark, Foreningen Det Fælles Bedste og Danmarks Sportsfiskerforbund** vedr. Aarhus Kommunes udkast til VVM-tilladelse for Aarhus Havn (Bilag 1). VVM-tilladelsen angår et projekt, der skal realiseres indenfor den samtidigt vedtaget lokalplan 1163 (bilag 2), der er afbilledet således:



Advokat (H) Tage Kragbak – Advokat (H) Julia Jensen – Advokat ph.d. (-jur.) Louise Faber
Advokat Malthe Mondrup – Advokat Christian Rye – EU-advokat Sigitas Šlakaitis
Gabels Torv 5, 9000 Aalborg ▪ Telefon 9631 8800 ▪ www.eurojuris-aalborg.dk

Eurojuris Aalborg Advokatfirma A/S – CVR-nr. 30568346

Klientkonto i Sparekassen Danmark: 9070 – 6752 258439

Klagen omfatter tillige den til projektet hørende **Miljøkonsekvensrapport** (Bilag 3). Miljøkonsekvensrapport omfatter miljøvurderinger vedr. et område, afbilledet således i miljørapporten:



Udkast til VVM-tilladelse med tilhørende Miljøkonsekvensrapport, var i offentlig høring i perioden 6. januar til den 11. marts 2022. I alt indkom 1.652 høringssvar. Kommunen har dertil afholdt otte temamøder efter den offentlige høring.

Udkast til VVM-tilladelse blev vedtaget af kommunalbestyrelsen den 21/6-2023 som punkt 23 (bilag 4). Det fremgår af vedtagelsen om "beslutningen":

"Tilbagesendes Magistratsafdelingen for Teknik og Miljø med bemærkning, at byrådet i sit møde den 21. juni 2023 har vedtaget Magistratens indstilling i overensstemmelse med erklæring fra Teknisk Udvalg af 14. juni 2023 med 21 stemmer for (Socialdemokratiets, Konservative Folkepartis, Socialistisk Folkepartis og Venstres byrådsgrupper) og 7 stemmer i mod (Radikale Venstres, Enhedslisten de Rød-Grønnes og Danmarksdemokraternes byrådsgrupper og Henrik Arens og Thure Hastrup). Sagen blev behandlet sammen med sagerne 22 og 24."

Af resumeet fremgår:

"Aarhus Havn ønsker at udvide den eksisterende havn, hvilket også indebærer etablering af nyt havnebassin. Der var oprindeligt søgt om en udvidelse på 100 ha., som miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet på baggrund af. Miljøkonsekvensrapporten har været fremlagt i 9 ugers offentlig høring sammen med lokalplansforslag og forslag til spildevandstillæg."

Planlægningen fastlægger de fremtidige rammer, mens miljøkonsekvensvurderingen er en tilladelse med vilkår for drift og anlæg, samt afvejning af de samlede miljøpåvirkninger.

Der er indgået politisk forlig om en etapeopdelt havne-udvidelse, etablering af Aarhus Blueline, samt en ny, reduceret ydermole. Med forliget stilles desuden krav om CO2- neutralitet i anlægsfasen, og der sættes stort fokus på havmiljø.

Samlet vurderes det reducerede projekt at have en reduceret miljøpåvirkning i forhold til den fremlagte miljøkonsekvensrapport. Det vurderes derfor, at der ikke er behov for en fornyet offentlig høring af ændringerne på kommunens myndighedsområde.”

Det fremgår af lokalplanens redegørelse

”Miljøvurderingen, høringssvarene, temamøderne, de supplerende analyser og rapporter samt den politiske aftale ”Marselisborg-Miljø” har afstedkommet at Teknik og Miljø foreslår følgende ændringer til lokalplanen og kommuneplantillægget”

Af ændringer i Lokalplan 1163, nævnes herefter følgende 7 punkter hvor lokalplanen er ændret:

- 1) Lokalplanområdet reduceres og afgrænses mod sydøst i overensstemmelse med sigtelinjen ”Carl Niensens Vej”, og indarbejdes i formålsparagraffen. Lokalplanområdet reduceres med ca. 21 ha. Arealreduktionen påvirker alene delområderne II og III.
- 2) I anvendelsesbestemmelsen § 3 er det præciseret, at det er lagerbygninger, der knytter sig til containerhavnsdrift, der kan etableres på containerhavnen.
- 3) I bestemmelserne vedr. trafikforhold (§ 5) er der for stien tilføjet materialevalg og en note omkring stiens landskabelige udformning. Der er ligeledes tilføjet en ny bestemmelse vedr. en midlertidig sti, der skal sikre adgang til molen indtil etape 2 er landvundet.
- 4) I terrænreguleringsbestemmelserne (§ 7) er der tilføjet en ny bestemmelse omkring terrænregulering af delområde III, Aarhus Blueline. Denne skal sikre, at området etableres som et naturligt skabt landskab med bakker og lavninger.
- 5) I bestemmelserne vedr. bebyggelsens udseende og skiltning (§ 9) er farvevalg erstattet med træ som materialevalg, for at sikre at byggeri i delområde III passer ind i naturområdet.
- 6) Der er tilføjet flere nye bestemmelser vedr. delområde III for ubebyggede arealer, hegn og beplantning (§ 10), der skal sikre naturområdet ”Aarhus Blueline” kvalitet. Blandt andet præciseres landskabstypers beliggenhed, beliggenhed af forskellige landskabselementer; lagune og terrænmæssigt højdepunkt, samt placering af et udsigtstårn.
- 7) Der tilføjet en ny bestemmelse (også under §10) som hindrer, at en mindre del af delområde III, som ligger indenfor sigtelinjen ”Carl Niensens Vej”, kan bebygges eller beplantes med høje træer.

Vedtagelsen af lokalplanerne blev offentliggjort på kommunens hjemmeside den 10/8-2023 (bilag 5). Af vedtagelsen fremgår følgende klagevejledning vedr. den samtidigt vedtagne VVM-tilladelse:

”Aarhus Byråd har godkendt §25/VVM tilladelse til landdelen af udvidelsen af Aarhus Havn. Formelt kan tilladelsen tidligst blive meddelt samtidig med at Trafikstyrelsen træffer afgørelse om projektet efter Havneloven. I forlængelse af byrådsbehandlingen, vil Teknik og Miljø derfor afvente færdiggørelsen af Trafikstyrelsens myndighedsbehandling. Referatet fra byrådsmødet den 21. juni 2023 kan ses her”

I henhold til miljøvurderingsbekendtgørelsen, bkg. 2023-06-14 nr. 809, følger det af miljøvurderingsbekendtgørelsens § 7, stk. 2, om fælles procedure og af § 8, stk. 2, om samordnet procedure, at den samlede vurdering af ansøgningen, skal gennemføres af den statslige myndighed, med indre andet aftales i den konkret sag.

Der ud over følger af miljøvurderingsbekendtgørelsen § 13, stk. 2, at det er VVM-myndigheden, der skal foretage offentliggørelse af oplysningerne eller høringen på myndighedens hjemmeside, og af stk. 2, at VVM-myndighedens afgørelser efter lovens § 21, også skal gøres tilgængelige for offentligheden på myndighedens hjemmeside.

Kommunalbestyrelsens afgørelse vedr. VVM-tilladelsen til landdelen efter miljøvurderingslovens § 25 blev truffet samtidigt med afgørelserne om vedtagelsen af lokalplanerne, men vedtagelsen er ikke offentliggjort på kommunens hjemmeside ligesom planvedtagelsen.

Dette må betragtes som en fejl, når VVM-tilladelsen i udkast har været offentliggjort på kommunens hjemmeside, og der er truffet vedtagelse herom under punkt 23 ved kommunalbestyrelsesmødet den 21/6-2023.

Kommunens vedtagelse om udstedelse af VVM-tilladelse med det indhold, denne havde i sit udkast, må udløse en klageadgang vedr. retlige mangler knyttet til kommunens vedtagelse vedr. landdelen, selvom vurderingen vedr. havområdet skal gennemføres af Trafikstyrelsen.

Det fremgår af miljøvurderingslovens § 51, at en klage efter § 48, stk. 3 og 4, og § 49, stk. 1, skal være indgivet skriftligt inden 4 uger efter offentliggørelsen af screeningsafgørelsen efter § 21 eller afgørelsen efter §§ 25 og 46, jf. dog stk. 3.

Fristen må regnes fra det tidspunkt, hvor klagefristen i forhold til den samtidige vedtagelse af plangrundlaget blev offentliggjort, da klager ikke kunne forudse, at kommunen ikke ville offentliggøre vedtagelsen af VVM-tilladelsen for så vidt angår landdelen.

Klagens overordnede anbringender

Det gøres af de klageberettigede foreninger gældende, at planvedtagelsen er behæftet med væsentlige retlige mangler, der bør medføre, at klagenævnet tilsidesætter vedtagelsen af VVM-tilladelsen for så vidt angår landdelen som ugyldig.

Helt overordnet gøres gældende,

at **vedtagelsen af VVM-tilladelsen er i strid med miljøvurderingslovens bestemmelser om VVM, habitatbekendtgørelsen og vandrammedirektivet.**

I øvrigt kan oplyses, at der samtidigt hermed er klaget over den vedtagne lokalplan med tilhørende miljørapport til Planklagenævnet. I den klage er det blandt andet gjort gældende, at kommunalbestyrelsens ændringer i forbindelse med den endelige vedtagelse af et tidligere offentliggjort planforslag, medførte, så omfattende ændringer, at der reelt foreligger et nyt planforslag, som skal offentliggøres m.v. jf. planloven § 27, stk. 2, sidste pkt.

Klagefristens iagttagelse

De vedtagne planer og klagevejledning er **offentliggjort torsdag den 10. august 2023** med klagefrist til nævnet på 4 uger (Bilag 5). Klagefristen udløber torsdag den 7/9-2023. Klagen er indgivet inden fristens udløb, og dermed rettidigt indleveret.

Klageberettigelse

Klagen indgives på vegne af

- 1) **Foreningen Beskyt havmiljøet i Danmark**, CVR 42797987
Strandvejen 126A, 8000 Aarhus C.
Foreningen har godt 200 betalende medlemmer og hertil 300 ikke betalende medlemmer.
Kontaktperson Svend Erik Kristensen, email sek@beskytaarhusbugten.nu,
Hjemmeside: beskythavmiljoet.dk.
- 2) **Foreningen Det Fælles Bedste**, CVR 4094 2009
Gammel Kirkevej 128, 8530 Hjortshøj.
Foreningen har 127 betalende medlemmer og 132 ikke betalende medlemmer.
Kontaktperson Niels Aagaard, email niels@detfaellesbedste.dk
Hjemmeside: detfaellesbedste.dk.
- 3) **Danmarks Sportsfiskerforbund**, CVR 37099015
Skyttevej 5, 7182 Bredsten.
Foreningen har mere end 18.800 betalende medlemmer.
Kontaktperson Arne bager, email: kabager@mail.dk.
Hjemmeside: sportsfiskeren.dk

Klagen er således indgivet af de tre foreninger i fællesskab.

Alle har landsdækkende formål og aktiviteter, og er klageberettigede i medfør af miljøvurderingslovens § 50, stk. 1. Foreningerne har dertil en væsentlig retlig interesse i det lområde, som projektet angår, jf. miljøvurderingslovens § 50, stk. 1, og har været aktivt deltagende i vedtagelsesprocessen for projektet både ved afgivelse af høringssvar, foretræde for kommunalbestyrelsen og i den offentlige debat.

Vedtægter medsendes som bilag 6-8. Dokumentation for betalende medlemmer medsendes i anonymiseret form for Foreningen Beskyt havmiljøet i Danmark og foreningen Det Fælles Bedste uden angivelse af bilagsnummer.

1. VVM-tilladelsen er udstedt uden forudgående afgrænsning

Det gøres gældende

At VVM-tilladelsen for så vidt angår landdelen er vedtaget uden forudgående proces om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, herunder uden forudgående høring af alle berørte myndigheder og offentligheden, jf. miljøvurderingslovens § 23, jf. § 35, stk. 3, nr. 2.

1.1. Høringen af en række berørte myndigheder er undladt

Det gøres gældende,

at der er berørte myndigheder, der ikke er hørt, men som burde have været hørt, jf. miljøvurderingslovens § 23. Kommunen mangler blandt andet at høre en række berørte styrelser, Region Midtjylland og Aarhus Politi.

Høringen af de berørte myndigheder er sket i december 2019 – januar 2020 og i medfør af miljøvurderingsloven. Det oplyses, at Aarhus Kommune har vurderet, at høringen og afgrænsningsudtalelsen, også kan anvendes for miljørapporten for planerne, og at denne skulle være indeholdt i det offentliggjorte materiale. På tidspunktet for klages indgivelse er det ikke lykkedes at lokalisere afgrænsningsudtalelsen.

Afgrænsningen af miljøkonsekvensrapporten angives som fremkommet på baggrund af høring af de berørte myndigheder. Som berørte myndigheder nævnes

”Arbejdstilsynet, Beredskabsstyrelsen, Sikkerhedsstyrelsen og Justitsministeriet, Søfartsstyrelsen, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen og Østjyllands Brandvæsen.”

Det fremgår videre, at bemærkninger skulle være indarbejdet i afgrænsningsnotatet og i miljøkonsekvensrapporten.

1.1.2 Diverse berørte styrelser

Det fremgår, at Kystdirektoratet er hørt, men ikke at **Naturstyrelsen** er hørt. Det er imidlertid naturstyrelsen, der varetager opgaverne indenfor naturforvaltning og kompetencerne efter naturbeskyttelsesloven, miljømålsloven og beredskabslovens regler. Der er tale om en berørt myndighed, der burde have været hørt.

Fiskeristyrelsen må anses som en berørt myndighed. Fiskeristyrelsen har dels myndighedskontrollen af det erhvervsmæssige fiskeri. Kontrollen foregår som fysisk kontrol af fartøjer til søs under fiskeri, kontrol i havn ved landing og transport samt kontrol af partier af fisk hos opkøbere. Ud over den fysiske kontrol foretager Fiskeristyrelsen administrativ kontrol af afregninger fra fartøjer og opkøbere. Styrelsen overvåger også fartøjernes aktivitet via et satellitbaseret system, hvor der fra fartøjet sendes oplysninger til Fiskeristyrelsen om position, kurs og fart.

Energistyrelsen forvalter energi, forsyning og klimatiltag i Danmark. Styrelsens ansvarsområder er blandt andet CO2-kvoter, el, energi og klimapolitik, transport, vand og affald. Det kan ikke afvises af Energistyrelsen, kan være en berørt myndighed.

Herunder over må **bolig- og planstyrelsen** kunne anses som en berørt myndighed, idet styrelsen varetager de kompetencer, der følger af planloven. Det indebærer blandt andet, at ministeriet har en central rolle i forhold til at styre den kommunale varetagelse af klimatilpasningsopgaver.

Derudover er Aarhus Havn en NATO-havn, hvorfra der foregår jo lufttransport med vandflyver. Luftfartsmyndighederne, forsvaret/Søværnet forekommer også at være berørt myndighed, ligesom Slots- og Kulturstyrelsen ift. Marselisborg slot

1.1.3. Region Midtjylland er en berørt myndighed

Region Midtjylland har blandt andet ansvar for jord, råstoffer, klima, infrastruktur. I forhold til råstoffer, behandler regionen ansøgninger om at indvinde og tilførelse af jord. Det er også region Midtjylland, der giver tilladelse til råstof indvinding af sand. Det fremgår af miljørapporten, at der påtænkes indvundet 4-.000.000 m³ sand, og at landindvindingen skal ske ved tilførelse af jord. Region Midtjylland er myndighed i forhold til jordtip. På tidspunktet for miljørapportens udarbejdelse forudsættes de nævnte 4.3 mio. m³ hentet på søterritoriet syd for Hjelm, hvor er staten myndighed, men det kan ikke udelukkes at der skal anvendes råstoffer, hvor Region Midtjylland er myndighed.

1.1.4. Aarhus Politi er en berørt myndighed

Aarhus Politi må også anses som en berørt myndighed omkring trafikafviklingen og trafikikkerheden. Det fremgår at projektet medfører øget trafik og en række trafikale beslutninger.

Det fremgår således at:

"Øgede havneaktiviteter vil betyde øget trafik. Både internt på havneområderne og i en radius på det øvrige vejnet. Øget trafik kan både påvirke den generelle fremkommelighed på vejnettet, men også forårsage øget trafikstøj, som kan påvirke boligerne langs vejene. Lokalplanen indeholder desuden mulighed for at etablere en jernbane til godstransport, som vil tilføje momentant støj." (Side 12)

I miljøkonsekvensrapporten for Yderhavnen er det vurderet, at trafikken til og fra Yderhavnen vil tegne sig for 20% af den samlede vækst i trafikken på Marselis Boulevard. Det er en stor vækst på en i forvejen meget trafikeret vej, men med sommerens udmelding om at staten overtager ansvaret for vejforbindelsen og at anlægsarbejdet startes i 2025, forventes det at den nye tunnel er etableret i god tid før de nye havnearealer skal anvendes til erhvervsformål. Etableringen af tunnelen vil betyde en forøgelse af kapaciteten og en reduktion i de langsigtede gener for naboerne til Marselisboulevard." (Side 13)

"De primære veje, som bærer trafikken til og fra Yderhavnen, er i forvejen stærkt trafikerede, så det i praksis kun er muligt at krydse disse veje i de signalregulerede kryds. Derfor vil det for oplevelsen af disse veje som en barriere for fodgængere ikke have nogen praktisk konsekvens, at trafikken øges." (Side 13)

"Gennem lokalplanen er der fastsat bestemmelser som sikrer, at bløde trafikanter færdes i eget tracé langs vejene og at krydsning mellem cykelsti og vej signalreguleres. Begge bestemmelser øger trafikikkerheden." (side 15 om et afværgetiltag)

1.2. Høringen af offentligheden er undladt

Det gøres gældende,

At afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold er sket uden forudgående høring af offentligheden, jf. miljøvurderingslovens § 23, jf. § 35, stk. 3, nr. 2.

Der skal som hovedregel foretages en afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold efter forudgående høring af berørte myndigheder og offentligheden, jf. miljøvurderingslovens § 23, jf. § 35, stk. 3, nr. 2.

VVM-tilladelsen er tilsyneladende udstedt uden forudgående høring af offentligheden vedr. afgrænsningen af miljøkonsekvensrapportens indhold.

2. Vurderingerne vedr. Natura 2000-områder

Det gøres gældende,

At den foretagne væsentlighedsvurdering af projektet, ikke kan anses som fyldestgørende, da det angår et andet projekt, end det som VVM-tilladelsen udstedes til.

At VVM-tilladelsen ikke opfylder begrundelseskravet i habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 4, jf. EU Domstolen fastslår i C-721/21 (Eco Advocacy) præmis 43.

At vurderingen vedr. Natura 2000-området N234, viser, at det ikke kan udelukkes, at projektet kan skade det internationale naturbeskyttelsesområdes integritet på grund af øget kvælstofdepositioner.

Der er derfor en væsentlig retlig mangel, at der ikke er lavet en habitatkonsekvensvurdering vedr. N234.

At væsentlighedsvurderingen vedr. bl.a. marsvin, flodlampret og spættet sæl er utilstrækkelig og indeholder afværgeforanstaltninger.

Der er derfor en væsentlig retlig mangel, at der ikke er lavet en habitatkonsekvensvurdering vedr. N194 og N51.

At vurderingen vedr. påvirkningen af marsvin i N194 og N51 ikke er med tilstrækkelig videnskabelig vished.

2.1. Væsentlighedsvurderingen angår et ændret projekt

VVM-tilladelsen indeholder følgende Natura 2000-vurdering:

*"Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, **at der ikke vil være negative påvirkninger af Natura2000 områder, levesteder for bilag IV arter eller en påvirkning af mulighederne for***

målopfyldelse i henhold til vandområdeplanerne. Aarhus kommune kan som myndighed for landdelen tilslutte sig vurderingerne.

Det er en politisk afvejning om man vil acceptere påvirkningen set i forhold til de fordele som udvidelsen giver for samfundet som sådan i form af bedre muligheder for at håndtere gods, herunder containere som flyttes via skibe. (min fremhævelse)

Det fremgår af resumeet af kommunalbestyrelsens vedtagelse, at

"Der er indgået politisk forlig om en etapeopdelt havne-udvidelse, etablering af Aarhus Blueline, samt en ny, reduceret ydermole. Med forliget stilles desuden krav om CO2- neutralitet i anlægsfasen, og der sættes stort fokus på havmiljø."

Væsentlighedsvurderingen angår et væsentligt ændret projekt end det endeligt vedtagne.

Det udgør ikke en fyldestgørende vurdering – blot at anføre i resumeet af kommunalbestyrelsens vedtagelse, at

"Samlet vurderes det reducerede projekt at have en reduceret miljøpåvirkning i forhold til den fremlagte miljøkonsekvensrapport. Det vurderes derfor, at der ikke er behov for en fornyet offentlig høring af ændringerne på kommunens myndighedsområde."

Det er en utilstrækkelig og ikke tilstrækkelig videnskabelig vurdering, blot at antage, at påvirkningerne på Natura 2000-områder, anses for uændret.

Til støtte herfor henvises til MAD 2017.139 hvor nævnet ophævede en konsekvensvurdering som mangelfuld på grund af et væsentligt ændret plan/projekt. Projektet var i afgørelsen udvidet. Det må i forhold til afgørelsens præjudikatværdi kunne anses for uden betydning, om der er tale om et reduceret projekt eller et udvidet projekt. Betingelsen om, at Natura 2000-vurderinger skal være med videnskabelig vished, og at forsigtighedsprincippet skal iagttages, må medføre, at vurderingen skal angå det konkrete projekt. Det er utilstrækkeligt at nøjes med gisninger om, at en ikke foretaget vurdering "nok" vil være uændret.

Det må derfor anses som en væsentlig fejl, at væsentlighedsvurderingerne angår et væsentligt andet projekt, end det, der kan realiseres indenfor vedtagelserne. Det må tillige udgøre en væsentlig fejl, at der ikke er foretaget en væsentlighedsvurdering af det konkrete projekt, som VVM-tilladelsen angår.

Det kan ikke afvises, at det konkrete projekt, der kan realiseres indenfor den vedtagne VVM-tilladelse, og dets påvirkning af ændringer af strøm- og bølgeforhold, som kan få afledte ændringer på kystmorfologien og dermed det nærmeste, kystnære Natura 2000-område.

Der er tale om et projekt, der er væsentligt ændret i forhold til udførelsen, sammenlignet med det, der vurderes i Miljøkonsekvensrapporten. Der mangler derfor den påkrævede vished om hvorvidt det konkrete projekt kan have væsentlige påvirkninger af udpegningsgrundlagene for de relevante Natura 2000-områder.

2.2. Begrundelseskravet er tilsidesat

EU Domstolen har den 15. juni 2023 afsagt dom i en præjudiciel forelæggelsessag, C-721/21 (Eco Advocacy), om fortolkningen af bl.a. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, hvor EU Domstolen forholdt sig til, om der gælder et begrundelseskrav i forhold til en væsentlighedsvurdering angående et Natura 2000-område.

EU Domstolen fastslår i C-721/21 (Eco Advocacy) præmis 43:

”Henset til ovenstående betragtninger skal det femte spørgsmål besvares med, at artikel 6, stk. 3, i direktiv 92/43 skal fortolkes således, at selv om en kompetent myndighed, når den beslutter at godkende en plan eller et projekt, der kan påvirke en i henhold til dette direktiv beskyttet lokalitet, uden i forbindelse hermed at kræve en vurdering som omhandlet i denne bestemmelse, ikke er forpligtet til i begrundelsen for sin afgørelse at besvare ethvert af de retlige og faktiske spørgsmål, som er rejst under den administrative procedure, skal den nævnte myndighed ikke desto mindre inden udstedelsen af en sådan tilladelse på tilfredsstillende vis angive de forhold, som gjorde, at den – til trods for eventuelle modstridende udtalelser og eventuel tvivl – opnåede vished for, at der ikke findes nogen rimelig videnskabelig tvivl for så vidt angår muligheden for, at det pågældende projekt kan påvirke lokaliteten væsentligt.” (min fremhævning)

Aarhus Kommune skal for at overholde begrundelseskravet i henhold til C-721/21

”angive de forhold, som gjorde, at den – til trods for eventuelle modstridende udtalelser og eventuel tvivl – opnåede vished for, at der ikke findes nogen rimelig videnskabelig tvivl for så vidt angår muligheden for, at det pågældende projekt kan påvirke lokaliteten væsentligt.”

Aarhus Kommune har ikke opfyldt det påkrævede begrundelseskrav, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, 1. pkt., idet det ikke af den begrundelse, der er indeholdt i VVM-tilladelsen, fremgår en angivelse af de forhold, som førte frem til kommunens opnåede vished. Tvært i mod angives ”*Det er en politisk afvejning*” Begrundelsen er i strid med habitatdirektivets og EU-rettens forsigtighedsprincip. En væsentlighedsvurdering er ikke en politisk afvejning.

Det fremgår tillige af Miljøkonsekvensrapporten at grunden til, at det ikke vurderes at kunne være en påvirkning af Natura 2000-områderne, udelukkende beror på områdernes afstand til projektområdet Yderhavnen.

Der er ingen væsentlighedsvurdering af Natura 2000-område nr. 59 – Kysing Fjord, som ligger ca. 12,7 km syd for Yderhavnen, Natura 2000-område nr. 230 - Kaløskovene og Kaløvig, der ligger ca. 18 km nordøst for Yderhavnen, Natura 2000-område nr. 50 - Tved Kær, der ligger ca. 13,5 km nordøst for Yderhavnen.

Det er en utilstrækkelig begrundelse, blot at henvise til områdernes afstand til projektområdet, uden angivelse af udpegningsgrundlag eller årsagen til den opnåede vished.

2.3. Væsentlighedsvurderingen er mangelfuld

Væsentlighedsvurderingen i Miljøkonsekvensrapporten omfatter kun N234, der *"ligger ca. 3,3 km syd for Yderhavnen"*, N233, der *"ligger ca. 4,5 km vest for Yderhavnen."*, og N51 *"ligger ca. 13,5 km øst for Yderhavnen"* og N194 *"ligger ca. 14 km sydøst for Yderhavnen."*

Marsvin ses på udpegningsgrundlaget for N194 og N51, der udgøres af to af de nærmeste marine Natura 2000-områder. I Danmark er Marsvin kun omfattet af beskyttelsen i tre Natura-2000 områder, hvorfor det naturligvis ikke er uden betydning, at der kan være påvirkninger af marsvin i to af de tre områder omfattet af Natura 2000-beskyttelsen.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapportens afsnit 11.8 om afværgetiltag, der navnlig vedr. marsvin og spættet sæl, at

"Der skal dog iværksættes foranstaltninger i forbindelse med nedramning og nedvibrering af spuns-vægge. For at forhindre, at der opstår høreskader hos marine pattedyr, skal den såkaldte soft-start og ramp-up metode anvendes. Denne metode består i, at de første hammerslag udføres med svag kraft (soft-start) som efterfølges af ramp-up fasen, hvor hammerslagkraften øges gradvist til fuld kraft. Denne metode giver dyrene mulighed for at svømme væk, inden undervandsstøjen når sit maksimum, så risikoen for høreskader minimeres. Der kan også anvendes akustiske "skræmmere" (pingere) og boblegardiner, der skrammer sæler væk fra området, hvor der spuses, og dermed udenfor risikozonen for fysiske høreskader som følge af ramning eller nedvibrering." (MKVR side 339)

Det gøres derfor gældende at væsentlighedsvurderingen vedr. bl.a. marsvin er utilstrækkelig, idet den indeholder afværgeforanstaltninger. Der burde der for have været lavet en habitatkonsekvensvurdering vedr. N194 og N51. Endvidere angives to mulige former for afværgeforanstaltninger: soft-start og ramp-up metode, uden at det vurderes, hvordan disse skal praktiseres, for at undgå væsentlig påvirkning af Marsvin og Spættet Sæl. Den vurdering udskydes – med urette - til senere. Vurderingen vedr. blandt andet marsvin og spættet sæl er dermed ikke med tilstrækkelig videnskabelig vished.

I vurderingen af konsekvenser af sedimentspredning og sedimentation er der dertil slet ikke taget højde for at marsvin og flodlampretters fødegrundlag, risikerer at blive forringet, og at dette kan have væsentlig indvirkning på bestanden i dens naturlige udbredelsesområde.

Miljøkonsekvensrapporten vurderer udelukkende, om sedimentet spreder sig fysisk til de udlagte Natura2000-områder, hvilket ikke er tilfældet ud fra de anvendte modeller i miljøvurderingen, men ikke hvordan fødegrundlaget påvirkes uden for de udpegede områder, og om dette kan have indvirkning for udpegningsgrundlagene.

I forhold til marsvin, er der tale om en meget mobil art, der flytter sig og søger føde i meget store områder. Det kan ikke afvises at have betydning, at der er risiko for påvirkning af de bundlevende dyr, der indgår i fødekæden for mange af de fisk, som marsvinene også lever af. Eksempelvis de pelagiske fisk som bl.a. brisling, sild og makrel, der er en meget væsentlig del af marsvins fødegrundlag. De pelagiske fisk må forventes at flygte ved algeopblomstring og uklart vand som følge af skibsfart i driftsfasen og i stor grad ved havneudvidelsens anlægsfase og heraf afledt sediment suspension. Dermed er der risiko for væsentlig påvirkning af marsvinene, som må søge ud af området for føde. Påvirkningen må anses som væsentlig navnlig i lyset af, at Aarhus Bugt ikke lever op til kravene om »god økologisk tilstand« på nuværende tidspunkt.

Tilsvarende fejl ses i forhold til andre arter på udpegningsgrundlagen, eks. edderfugl og deres fødegrundlag som f.eks. blåmuslinger og andre bundlevende organismer. Hertil kommer påvirkningen af den øgede næringsstofmængde, der kan bidrage med en indirekte negativ effekt på Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag, da Aarhus Bugt i forvejen er meget næringsstofpåvirket, og en yderligere forværring kan øge iltsvind og derved mindske fødegrundlaget for marsvin og edderfugl, der er nogle af de vigtige arter på Natura 2000-udpegningsgrundlaget.

Der mangler tillige vurderinger vedr. de aktuelle fiskebestande, muslingebanker, ålegræs, iltsvind og hummerbestand blandt andet ved Fløjstrup og Hjelm dyb

3. Vurderinger vedr. Habitatdirektivets Bilag IV-arter og habitatnatur

Det gøres gældende,

At habitatvurderingen vedr. Bilag IV-arter ikke er fyldestgørende og ikke med tilstrækkelig vished i forhold til om projektet kan medføre forstyrrelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder for Bilag IV-arter

At begrundelseskravet for en habitatvurdering i henhold til habitatbekendtgørelsens § 10, stk. 2, ikke er opfyldt.

VVM-tilladelsen indeholder følgende vurdering vedr. Bilag IV-arter:

*"Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at der ikke vil være negative påvirkninger af Natura2000 områder, **levesteder for bilag IV arter** eller en påvirkning af mulighederne for målopfyldelse i henhold til vandområdeplanerne. Aarhus kommune kan som myndighed for landdelen tilslutte sig vurderingerne.*

Det er en politisk afvejning om man vil acceptere påvirkningen set i forhold til de fordele som udvidelsen giver for samfundet som sådan i form af bedre muligheder for at håndtere gods, herunder containere som flyttes via skibe." (min fremhævelse)

Vurderingen er fejlbehæftet.

Både i og tæt ved det område, som projektet angår, findes store stenrev ved molen, der er levested, opvækstområde og fourageringsområde for en lang række arter og alger. Derudover er det havområde, der planlægges inddraget, et vigtigt opvækstområde for en lang række arter og naturtyper. Fx er området vigtigt for edderfugle og marsvin, der ofte ses i området. Begge arter er beskyttede efter habitatdirektivet bilag IV.

Tilladelsen angår realiseringen af så stort et projekt, at selv yngle- og rasteområder uden for projektområdet på grund af forøget skibstrafik og ikke mindst inddragelse af de knap 100 ha hav-areal, sedimentsuspension og øget kvælstofudledning kan medføre en påvirkning af Bilag IV-arter og habitatnatur.

4. Miljøvurderingsprocessen

Det gøres gældende,

- At miljøvurderingslovens § 35 ikke er iagttaget i forhold til høring af offentligheden i forhold til 6 nye rapporter og 5 underbilag
- At miljøvurderingslovens § 35 ikke er iagttaget i forhold til høring af offentligheden i forhold til miljøoplysningerne knyttet til projektområdets væsentlige ændrede afgrænsning, herunder at miljøoplysningerne ikke er opdateret i lyset af det ændrede projekt.
- At miljøkonsekvensrapporten ikke i sig selv indeholdt en tilstrækkelig beskrivelse af de forhold, som det var nødvendigt for beslutningstagerne at indhente yderligere vurderinger af – heller ikke på et overordnet niveau.
- At Miljøkonsekvensrapporten ikke overholder miljøvurderingslovens § 20, idet dens oplysninger ikke er fyldestgørende og tilstrækkelige præcise efter indgåelse af forlig ”Marselisborg-Mols Modellen - Aftale om en CO2-neutral udvidelse af Aarhus Havn”, de udgør et væsentligt ændret projekt.
- At bygherre ikke har undersøgt det under høringsfasen indkomne rimelige alternativ, og dermed ikke givet offentligheden og politikerne et grundlag for at vurdere det ønskede projekt i forhold til andre realistiske alternativer, som krævet i miljøvurderingslovens § 20, stk. 2, nr. 4
- At VVM-tilladelsen ikke overholder miljøvurderingslovens § 27's krav om at indeholde alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til afgørelsen en beskrivelse af alle projektets særkender og foranstaltninger, idet tilladelsen angår et væsentligt ændret projekt

4.1. Tilsidesættelse af MVL § 35 om offentlighøring

Miljøoplysninger skal i offentlig høring, når de indgår i det grundlag, som kommunen har truffet afgørelsen på baggrund af, jf. miljøvurderingslovens § 35. Aarhus Kommune har imidlertid anvendt en procedure, hvor kommunen har betragtet den udarbejdede miljøkonsekvensrapport som ”endelig. Således anføres ved vedtagelsen den 14/6-2023 i resumeet:

”Aarhus Havn ønsker at udvide den eksisterende havn, hvilket også indebærer etablering af nyt havnebassin. Der var oprindeligt søgt om en udvidelse på 100 ha., som miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet på baggrund af. Miljøkonsekvensrapporten har været fremlagt i 9 ugers offentlig høring sammen med lokalplansforslag og forslag til spildevandstillæg.

Planlægningen fastlægger de fremtidige rammer, mens miljøkonsekvensvurderingen er en tilladelse med vilkår for drift og anlæg, samt afvejning af de samlede miljøpåvirkninger.

Der er indgået politisk forlig om en etapeopdelt havne-udvidelse, etablering af Aarhus Blueline, samt en ny, reduceret ydermole. Med forliget stilles desuden krav om CO2-neutralitet i anlægsfasen, og der sættes stort fokus på havmiljø.

Samlet vurderes det reducerede projekt at have en reduceret miljøpåvirkning i forhold til den fremlagte miljøkonsekvensrapport. Det vurderes derfor, at der ikke er behov for en fornyet offentlig høring af ændringerne på kommunens myndighedsområde.” (min fremhævelse)

I resumeet henvises til et forlig, der blev indgået i høringsfasen, om en etapeopdelte havne-udvidelse, etablering af Aarhus Blueline, samt en ny, reduceret ydermole. Med forliget stilles desuden krav om CO2-neutralitet i anlægsfasen, og der sættes stort fokus på havmiljø.

Forliget er fremkommet efter at kommunen i høringsfasen anmodede Aarhus Havn om at udarbejde flere supplerende rapporter og analyser, som skulle uddybe eller verificere nogle af de emner, som blev taget op på temamøderne. Rapporterne behandler emnerne ”havnens behov”, ”alternativer” og ”CO2-aftryk”. Det fremgår videre, at rapporterne er indgået i de politiske drøftelser af sagen. Det fremgår heraf, at den oprindelige miljørapport ikke i sig indeholdt en tilstrækkelig beskrivelse af de forhold, som det var nødvendigt for beslutningstagerne at indhente yderligere oplysninger om.

Aarhus Byråd modtog onsdag d. 25. januar 2023 supplerende materiale til brug som baggrund for de politiske drøftelser om den ansøgte udvidelse af Aarhus Havn (Se Bilag 9). Materialet som indgik i de supplerende drøftelser, men som ikke blev sendt i borgerhøring. Materialet omfatter:

- 1) **Beskæftigelsesanalyse, maj 2022 - udarbejdet af Incentive.** Formålet med analysen er at belyse, hvordan aktiviteterne i Aarhus Havn påvirker beskæftigelse og værditilvækst lokalt og nationalt. Analysen viser, at virksomheder med tilknytning til Aarhus havn beskæftiger 17.255 (årsværk), hvoraf 8.850 er beskæftiget indenfor Aarhus Kommunes grænser. Havnens samlede aktiviteter generer skatteindtægter i omegnen af 3 mia. kr. i hele Danmark - 0,7mia. kr. af disse tilfalder Aarhus Kommune. Beskæftigelsesanalysen medsendes som Bilag 10.
- 2) **Beskrivelse af distribution, januar 2023 - udarbejdet af Aarhus Havn,** der viser, hvordan fragten der kommer til Aarhus distribueres videre. Beskrivelsen medsendes som Bilag 11.
- 3) **Analyse af behovet for en havneudvidelse, august 2022 – udarbejdet af Rambøll.** I rapporten beskrives tre scenarier. Et basisscenarie, som vurderes mest sandsynligt, samt et højvækst-, og lavvækst scenarie. I alle tre vækst scenarier konkluderes, at der vil være behov for en udvidelse af Aarhus havn. Analysen af behovet for en havneudvidelse medsendes som Bilag 12.
- 4) **Arealbehovsanalyse, august 2022 - udarbejdet af Rambøll.** På baggrund analysen af behovet for en havneudvidelse, vurderer Rambøll det konkrete arealbehov for hver af scenarierne. Analysen om arealbehov medsendes som Bilag 13.
- 5) **Analyse om Potentialer og konsekvenser ved alternativer til Yderhavnen, januar 2023 udarbejdet af HBS Economics,** der udgør en analyse af potentialer og konsekvenser ved fire politisk besluttede alternativer til Yderhavnen: 1) Bedre udnyttelse af eksisterende arealer, 2) Etablering af tørhavn ved Framlev, 3) Samarbejde med Grenaa Havn og 4) Udvidelse af havnen mod nord. Analysen peger på, at hvis alternativ 1, 2 og 3 gennemføres,

kan det betyde en mindre reduktion i arealbehov for den fremlagte havneudvidelse. Analysen om potentialer og konsekvenser medsendes som Bilag 14.

- 6) **Analyse om CO2 i anlægsfasen og ved godstransport med og uden Yderhavn, januar 2023 - teknisk baggrundsnotat udarbejdet af Aarhus Kommune og COWI.** Analysen omfatter en række beregninger af de CO2-mæssige konsekvenser ved anlæggelsen af Yderhavnen. Beregningerne fokuserer på udledningen af CO2 ved etableringen af Yderhavnen og på CO2-udledningen ved transport af gods med og uden Yderhavnen. Det tekniske baggrundsnotat for beregningerne af CO2-mæssige konsekvenser medsendes som Bilag 15,
- 7) **Analyse om CO2 i anlægsfasen og ved godstransport med og uden Yderhavn** fem underbilag om CO2-beregninger:

Underbilag 1 om CO2 i anlægsfasen og ved godstransport med og uden yderhavn, udarbejdet af COWI, januar 2023, medsendes som bilag 16.

Underbilag 2: CO2 i anlægsfasen - med og uden grøn omstilling, udarbejdet af COWI, januar 2023, medsendes som bilag 17.

Underbilag 3: Transportveje for godstransport med og uden Yderhavn, udarbejdet af COWI, januar 2023, medsendes som bilag 18.

Underbilag 4: CO2-estimat for containertransport til Spanien, udarbejdet af COWI, januar 2023, medsendes som bilag 19.

Underbilag 5: CO2-estimat for Boxbay - udarbejdet af COWI, januar 2023, medsendes som bilag 20.

Ingen af de nævnte rapporter har været i fornyet borgerhøring, men har alle indgået i de politiske drøftelser, der førte til indgåelse af et forlig om et væsentligt ændret projekt.

Heraf antages at miljøoplysningerne "Analyse om Potentialer og konsekvenser ved alternativer til Yderhavnen, januar 2023 udarbejdet af HBS Economics (Bilag 14), navnlig at have haft afgørende betydning i forhold til beslutningen om vedtagelsen af den endelige lokalplan 1163 med den væsentligt mindre afgrænsning.

Cowis analyser om CO2 i bilag 15-20, må tillige anses for at have haft afgørende betydning for lokalplanens vedtagelse med ændringen om en etape-opdelt havneudvidelse og til en udvidelse i etape 1 på 43 hektar samt naturområdet "Aarhus Blueline" og en ny, men reduceret ydermole. Således fremgår af redegørelsen i lokalplanen, under "politisk aftale", at beslutningen herom blev truffet af et flertal i Aarhus Byråd bestående af Socialdemokratiet, Konservative, SF og Venstre i februar måned 2023 som "*Marselisborg-Mols Modellen. Aftale om en CO2-neutral udvidelse af Aarhus Havn*".

Forligets konsekvenser ses også afspejlet i det ændrede billede på lokalplanens forside (se Bilag 2 og Bilag 5)

Det fremgår, at aftalepartierne lagde vægt på, at aftalen "*Marselisborg-Mols Modellen. Aftale om en CO2-neutral udvidelse af Aarhus Havn*", i vidt omfang imødekommer den rejste kritik vedrørende især klapning, havmiljø, klimabelastning og visuel påvirkning. Kritikken er angiveligt fremkommet i høringsvar og på de otte temamøder.

De 6 nye rapporter og de 5 underbilag, udgør en supplerende miljøvurdering af miljøkonsekvenserne vedr. beskæftigelse, værditilvækst, fragt, vækstscenarier, arealbehov, potentialer og konsekvenser og CO2 i anlægsfasen, der burde have været i høring inden VVM-tilladelsens endelige vedtagelse.

Offentligheden skal have mulighed for at vurdere om miljøoplysningerne i rapporterne er dækkende og valide. I den henseende bemærkes, at især kvaliteten af rapporterne nævnt som nr. 5, 6 og 7 er kritiseret offentligt i debatten. Det er anført, at rapporterne er både fejlbehæftede og indeholder misforståelser af den rolle som Aarhus Havn spiller i forhold til konkurrerende havne, importerende og eksporterende virksomheder, som har medført fejlbehæftede beregninger af CO2 effekterne ved udvidelsen.

Det kan ikke anses for tilstrækkeligt, at "væsentlige emner, der er blevet taget op i høringsfasen, er blevet behandlet i en sammenfattende redegørelse i den vedtagne lokalplan, således som det anføres side 165 i lokalplanen. De skal tillige i høringen inden planerne kan vedtages – og navnlig inden VVM-tilladelsen kan vedtages om et væsentligt ændret projekt.

Det udgør således en væsentlig retlig mangel, at de 6 nye rapporter og de 5 underbilag, ikke har været i offentlig høring inden udstedelse af VVM-tilladelse vedr. det væsentligt ændrede projekt som følge af aftalen om "*Marselisborg-Mols Modellen. Aftale om en CO2-neutral udvidelse af Aarhus Havn*".

Til støtte herfor henvises til Planklagenævnets afgørelse den 22/2-2023 i sag nr. 22/09335 og 22/09336 om ophævelse af planen vedr. et nyt vindmølleområde mellem Ilbro og Høgsted i Hjørring Kommune, fordi der indkom en supplerende miljøvurdering inden den endelige vedtagelse, uden fornyet høring. De krav til offentlig høring, der følger af miljøvurderingslovens § 32 for planer, gælder parrallet i forhold til projekter, jf. miljøvurderingslovens § 35. Afgørelsens har derfor præjudikatværdi for den tilsvarende situation om en miljøvurderingsproces vedr. en VVM-tilladelse.

4.2. Manglende miljøvurdering og høring vedr. projektet efter forlig "*Marselisborg-Mols Modellen. Aftale om en CO2-neutral udvidelse af Aarhus Havn*".

Aftalen "*Marselisborg-Mols Modellen. Aftale om en CO2-neutral udvidelse af Aarhus Havn*" medfører angiveligt en lang række ændringer af lokalplanen – og må også medføre en lang række ændringer af det konkrete projekt.

I den samtidigt hermed indgivne klage til planklagenævnet gøres gældende, at ændringerne er så omfattende, at der burde have været igangsat en ny planproces med en ny offentlig høring, forinden vedtagelsen af det endelige planforslag. Tilsvarende må gælde i forhold til miljøvurderingslovens § 20. Det fremgår således af miljøvurderingslovens § 20, stk. 1, in fine at

MVL § 20, stk. 1, in fine: De oplysninger, som bygherren efter stk. 2 fremlægger i miljøkonsekvensrapporten, **skal være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet** (min fremhævelse)

Og af miljøvurderingslovens § 20, stk. 4,

MVL § 20, stk. 4, De oplysninger, som bygherren skal give **om det ansøgte projekt** i miljøkonsekvensrapporten, jf. stk. 2, skal på en passende måde påvise, beskrive og vurdere **projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger** på følgende faktorer (...)

Den til planen tilhørende miljøkonsekvensrapport angår som følge af Aftalen *"Marselisborg-Mols Modellen - Aftale om en CO2-neutral udvidelse af Aarhus Havn"* et projektområde med et væsentligt andet geografisk anvendelsesområde, end det område den udarbejdede miljøkonsekvensrapport angår. Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og angå det ansøgte projekt. Det gør den miljøkonsekvensrapport, som VVM-tilladelsen er vedtaget på baggrund af, ikke.

Efter indgåelse af forliget, og den heraf medførte ændring af planområdet, står det klart, at bygherre har indgivet ansøgning om et projekt, der ikke kan udføres indenfor planområdet. VVM-tilladelsen angår det oprindelige projekt, der altså heller ikke kan udføres indenfor planområdet. Der kan ikke udstedes en VVM-tilladelse inden der foreligger et gyldigt planområde. Den aktuelle VVM-tilladelse, som kommunalbestyrelsen vedtog samtidigt med de ændrede planer, er således udstedt uden det krævede gyldige planområde.

Miljøkonsekvensvurderingens formål kan ikke anses for opfyldt med en miljøkonsekvensrapport, der fastlægger, beskriver og evaluerer et projekt med et helt anden geografisk anvendelsesområde end det, der kan realiseres indenfor den samtidigt vedtagne plan.

Det kan ikke tillægges betydning, at den vedtagne plan angår et mindre område eller et mindre projekt end det miljøkonsekvensrapporten angår, og at det heraf (måske) kan udledes at miljøkonsekvenserne er mindre. Ingen – hverken beslutningstager eller offentligheden, kan uden en fuldstændig miljøkonsekvensrapport, der vurderer det konkrete projekt, vurdere den sandsynlige væsentlige indvirkning, ved at "gætte" sig til dem, ud fra en miljøkonsekvensvurdering, af et fravalgt større projekt.

4.3. Manglende miljøvurdering af rimeligt og relevant alternativ, jf. § 20, stk. 2, nr. 4

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der er beskrevet 6 fravalgte alternativer i rapportens afsnit 30.

Det fremgår af høringssvar, blandt andet fra de klageberettigede foreninger, at der er andre havne i Nordeuropa, der kan håndtere meget mere gods og containere på et forholdsvis mindre areal end man pt. gør på Aarhus Havn. I høringssvarene påvises, at der mangler en undersøgelse af om havnens problemer med at imødekomme efterspørgslen kan løses på anden vis end en arealmæssig udvidelse.

Kritikken drejer sig derfor om, om der er andre alternativer, der er mere miljørigtige end det miljøkonsekvensrapporten vurderer.

Høringssvar gør derfor opmærksom på, at der forefindes velafprøvede og implementerede løsninger til håndtering og stakning af containere på havne, blandt andet i Nordtyskland. Det viser, at det er muligt at forøge kapaciteten på Aarhus Havn betragteligt uden en fysisk udvidelse af havnen.

Firmaet Hamburg Port Consulting har gennem de seneste 46 år bistået internationale havne i mere end 1700 optimeringsprojekter. Firmaet har sendt en udførlig dokumentation for, hvorledes man med stor sandsynlighed kan ny-designe den eksisterende containerterminal i Aarhus til sagtens at kunne håndtere de næste 30 års vækst i henhold til Rambølls fremskrivning, dvs. en vækst fra 758.000 tyve fods containere/år til 1,25 mio. containere/år.

Firmaet peger på Container Terminal Tollerort i Hamborg som værende en terminal, der kan sammenlignes med Aarhus. Tollerort har en kapacitet på 2,2 mio. containere/år på et opbevaringsareal på 70 ha og en kajlængde på 1450 m. Omregnes dette til Aarhus eksisterende areal og kajlængde får vi en kapacitet på 1,57 mio. containere/år.

Kritikken drejer sig derfor om, om der er andre alternativer, der er mere miljørigtige end det miljørapporten vurderer, og som opnår den efterspurgte kapacitetsudvidelse langt billigere.

Klager gør således gældende, at formålet med lokalplanen om at udvide af kapaciteten for Aarhus Havn, kan løses med et mere miljørigtigt alternativ, uden at påvirke naturen, vandmiljøet, klimaet og uden at bruge samfundets ressourcer på havbunden. Samtidig kan der ske en tiltrængt udskiftning af forældede, dieseldrevne maskiner på Aarhus Havn. Omkostningerne til denne løsning til kapacitetsudvidelse er mange gange mindre end alternativer som en traditionel udvidelse af havnens areal ud i bugten.

Forslaget blev grebet af 5 byrådsmedlemmer, der fremsatte lignede forslag i forbindelse med lokalplanens vedtagelse. Forslaget, der fremsættes som punkt 27 på dagsordenen for lokalplanens vedtagelse, medsendes som Bilag 21. I forslaget anføres:

"Bedre udnyttelse af eksisterende arealer

I rapporten *Potentialer og konsekvenser ved alternativer til Yderhavnen* udarbejdet af HBS Economics peges der på en mulighed for at effektivisere den eksisterende containerterminal med 10 procent. Containerterminalen dækker dog kun over 100 hektar inkl. infrastruktur.

Aarhus Havns samlede nuværende areal er imidlertid hele 280 hektar. Dermed er potentialet for effektivisering af de eksisterende havnearealer langt større end blot 10 % af 100 hektar. De 10 % er i rapporten desuden blot en antagelse lavet på baggrund af forventninger til effektiviseringer på den ønskede nye containerterminal på Yderhavnen.

På denne baggrund ønsker byrådsmedlemmerne bag denne aftale derfor en mere grundig analyse af mulighederne for at effektivisere *alle* havnens nuværende 280 hektar. Dette kan fx ske gennem automatisering eller implementering af ny teknologi.

Herudover ønsker byrådsmedlemmerne bag denne aftale, at der bliver set på de mange virksomheder, som har adresse på havnen, men som bør opsiges for at frigive plads til vigtige havneaktiviteter.

Aarhus Havn skal ikke være depot for containere - hverken tomme eller fyldte

Ca. 40 pct. af de containere, der kommer sejlene til Aarhus, er tomme. Og ca. 20 pct. af de containere, der sejler væk herfra, er også tomme. Tallene fremgår af Danmarks Statistik. Hvis prisen på opbevaring af containere i Aarhus hæves til markedsniveau, vil rederierne hente deres containere hurtigere. Det vil frigøre plads på terminalen og bidrage til at eliminere behovet for nyt areal.

Byrådsmedlemmerne bag denne aftale ønsker derfor, at Aarhus Havn iværksætter tiltag, som reducerer antallet af containere - tomme som fyldte - som tager plads på havnen fra vigtige havneaktiviteter.

(...)

Masser af muligheder inden for de eksisterende havnearealer

På baggrund af ovenstående tiltag vurderer byrådsmedlemmerne bag denne aftale, at der er rig mulighed for at Aarhus Havn kan videreudvikle sine aktiviteter og fortsat være en international havn, som kan levere på forsyningssikkerheden i Danmark. De mange skitserede alternativer og nye tiltag vil således resultere i, at der intet behov er for en havneudvidelse for nuværende."

Forslaget underbygges i to bilag, der medsendes som henholdsvis Bilag 22 og Bilag 23. Flertallet i Byrådet afviser imidlertid at anmode om at få undersøgt det foreslåede alternativ om bedre udnyttelse af de eksisterende arealer, eller vedtage 0-alternativet, der vil kunne sikre, at Aarhus Havn selv optimere sine aktiviteter indenfor det areal, som havnen har rådighed over. Byrådets debat om punkt 27 som klagens bilag 24.

Der er tale om et indkommet (realistisk) alternativt forslag fra offentligheden, som Aarhus Kommune derfor havde pligt til at få vurderet, hvad enten dette betragtes om en 0-alternativ eller en anden alternativ løsning. Alternativet er realistisk, forstået som teknisk, praktisk og økonomisk muligt, og det falder ind under Aarhus Kommunes retlige og geografiske kompetence, at sikre, at det foreslåede 0-alternativ beskrives og vurderes mere grundigt – end blot uden yderligere undersøgelser at konkludere, at 0-alternativet *"med stor sandsynlighed få konsekvenser for erhvervslivet i Business Region Aarhus, at f.eks. godstransporten ikke vil kunne udvides fra Aarhus Havn, og på sigt kan det have konsekvenser for regionens konkurrenceevne."*

Havnens nuværende anvendelse har hjemmel i havnelovens § 6, stk. 2, hvorefter havnearealer skal prioriteres anvendt til erhvervsmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport, eller til andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed, inden for rammerne af den valgte organisationsform. Såfremt arealerne ikke kan udlejes til disse aktiviteter, kan havnen udleje arealerne til andre formål.

Havnen har således på et tidspunkt haft plads til overs, og derefter lejet ud til andet. Det er havnens dispositioner, der har medført at der er pladsmangel, og opstået et "behov" for at udvide. Det må tillige være en nødvendig del af en miljørapport, at gennemgå havnen for aktiviteter, som slet ikke burde være der, som eksempelvis "opbevaring af tomme containere" (APM Terminals), langtidsopbevaring (alt over 3-5 dage) af fyldte containere (APM Terminals), Reparation af containere (APM Terminals), visse cross-docking aktiviteter (forskellige shipping selskaber), handel med byggematerialer (Stark), langtidsopbevaring (alt over 3-5 dage) af grus og sten, "corporate offices" og kontorbygninger (f.eks. Chora A/S, Connovate ApS). På havnearealer er endvidere et jordbehandlingsanlæg, der er en tankstation, der er en synshal, der er fx Hummel, som handler med sportsartikler.

Til støtte herfor henvises til, at miljørapporten i høringsfasen blev suppleret med en rapport om "arealbehov", der dog ikke forholder sig til kritikken, men alene fremskriver den nuværende arealanvendelse.

4.4. Kumulative effekter er ikke tilstrækkeligt belyst

Det gøres gældende,

at de kumulative effekter ikke er tilstrækkeligt belyst

Miljørapporten forholder sig slet ikke, til de kumulative effekter af, at der skal udvides havn, bygges rensningsanlægget "Rewater", bygges Marselistunnel og bygges nyt stadion i samme tidsrum og indenfor 2-3 km radius. I forhold til påvirkningerne vedr. vand og søterritoriet er der kumulative effekter vedr. planerne om Rewater, der også inddrager søterritorium.

Klagepunktet uddybes efter klagens indgivelse.

4.5. VVM-tilladelsen er udstedt før alle forhold er afklaret

Det gøres gældende,

at VVM-tilladelsen er udstedt for tidligt, og før alle forhold er afklaret

Det fremgår af VVM-tilladelsen, at

"Der er med denne §25-tilladelse ikke taget stilling til andre nødvendige tilladelser og dispensationer efter anden lovgivning eller til bygherrens adkomst til de nødvendige arealer. Tilladelsen kan således først udnyttes i takt med, at bygherren har indhentet andre tilladelser og dispensationer."

Processen er i strid med VVM-direktivet, som er implementeret i miljøvurderingsloven, idet VVM-tilladelsen skal udgøre den sidste og endelige myndighedsgodkendelse. Alle miljøforhold, herunder nødvendige vilkår i forbindelse med projektet, skal være afklaret på tidspunktet for tilladelsens udstedelse, jf. principperne i EU-dom C463.20 Namur Est Environment. VVM-tilladelsen giver tilladelse til at gennemføre projektet og udgør som udgangspunkt slut-tilladelsen.

WM-direktivet hindrer ikke, at et projekt kræver tilladelse fra flere myndigheder, men hvis dette er tilfældet, skal disse tilladelser fra andre myndigheder være meddelt, inden den kompetente WM-myndighed meddeler WM-tilladelsen (C463.20, præmis 59). Klagepunktet uddybes efter klagens indgivelse.

4.6. VVM-tilladelsens vilkår om overvågning er utilstrækkelig

Det gøres gældende,

at **VVM-tilladelsen vilkår om overvågning er utilstrækkelige**

Klagepunktet uddybes efter klagens indgivelse.

Med venlig hilsen



Louise Faber

Advokat, Ph.d.

Mail: faber@96318800.dk,

Tlf: 22799535

Medsendte bilag

- Bilag 1** Udkast §25 tilladelse
- Bilag 2** 2023-08-10 Lokalplan nr. 1163, offentliggjort som side 1-198
- Bilag 3** 2021-10 Miljøkonsekvensrapport
- Bilag 4** 2023-06-21 Aarhus Kommunes vedtagelse af VVM-tilladelse for_udvidelse_af_Aarhus_Havn
- Bilag 5** 2023-08-10 Offentliggørelse af Lokalplan nr. 1163
- Bilag 6** 2022-10-07 Vedtægter for Danmarks Sportsfiskerforbund
- Bilag 7** 2023-08-15 Vedtægter Foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark
- Bilag 8** 2019-11-16 Vedtægter Det Fælles Bedste
- Bilag 9** 2023-01-25 aarhus.dk - Supplerende materiale til byrådet
- Bilag 10** 2022-05-19 NY - Incentive, Beskæftigelsesanalyse
- Bilag 11** 2023-01-xx NY - Aarhus Havn, Distributionscases
- Bilag 12** 2022-08-31 NY, Rambølls, Analyse behov for havneudvidelse
- Bilag 13** 2022-08-31 NY - Rambølls, Arealbehovsanalyse
- Bilag 14** 2023-01-26 NY - HBS Economic, analyse alternativer til Yderhavnen
- Bilag 15** 2023-01-26 NY, COWI CO2 i anlægsfasen og ved godstransport med og uden Yderhavn
- Bilag 16** 2023-01-26 NY, COWI Underbilag 1 co2-i-anlægsfasen
- Bilag 17** 2023-01-26 NY, COWI Underbilag 2, co2-i-anlægsfasen, med og uden grøn omst
- Bilag 18** 2023-01-26 NY, COWI Underbilag 3, transportveje-for-godstransport-med-og-uden-yderhavn-jan-2023
- Bilag 19** 2023-01-26 NY, COWI Underbilag 4 co2-estimat-for-containertransport-til-spanien
- Bilag 20** 2023-01-26 Ny, COWI Underbilag 5 co2-estimat-for-boxbay
- Bilag 21** 0-alternativ, Ændringsforslag fra 5 byrådsmedlemmer
- Bilag 22** 0-alternativ, Bilag 1 til ændringsforslag
- Bilag 23** 0-alternativ, Bilag 2 til ændringsforslag
- Bilag 24** 2023-04-26 Aarhus Byråd, debat om 0-alternativ