



Inter Terminals AOT

Virksomheder
J.nr. MST-1274-00064
Ref. kigni
Den 17. december 2015

Udstedelse af kommuneplantillæg og meddelelse af miljøgodkendelse til oplagring af lette klasse III produkter hos Inter Terminals AOT i Kalundborg

Kommuneplantillæg

Hermed udstedes kommuneplantillæg for Inter Terminals til oplagring m.m. af lette klasse III produkter som angivet i kommuneplantillæg til Kalundborg Kommunes kommuneplan med tilhørende VVM-redegørelse "VVM for AOT Kalundborg" udstedt den 18. december 2015. Udstedelsen sker i henhold til § 2, stk. 4 nr. 2 og § 11, stk. 2 i Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010¹ om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning.

Baggrund

Miljøstyrelsen har den 17. december 2016 udstedt et kommuneplantillæg, der muliggør oplagring af lette klasse III produkter m.m. hos Inter Terminals AOT i Kalundborg. Kommuneplantillægget er udstedt til Kalundborg Kommunes kommuneplan og er gældende fra udstedelsesdagen. Retningslinjen for oplagring af lette klasse III produkter kan kun ændres af Miljøstyrelsen.

Beskrivelse af projektet

Tillægget betyder at der fremover også kan oplagres, modtages og ind- og udskibes lette klasse III produkter i 3 (K7, K8 og K9) af de nuværende 10 tanke. Endvidere suppleres tanklageret for tunge olieprodukter med en mindre tank (tank N121), da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank.

Begrundelse for afgørelsen

Miljøstyrelsen har vurderet, at oplagringen m.m. af lette klasse III produkter kan ske miljømæssigt forsvarligt.

¹ Denne VVM kører efter bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af Lov om planlægning, da projektet er anmeldt før 1. januar 2014, jf. § 17, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 1184 af 6. november 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af Lov om planlægning.

Der er ikke i forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelsen eller i den efterfølgende høring fremkommet oplysninger, som betyder, at projektet ikke kan gennemføres.

Samlet vurderes det, at gennemførelse af driftsændringerne på AOT ikke medfører en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget for det nærmeste Natura 2000-område. Det vurderes således, at der ikke er grundlag for at gennemføre en naturkonsekvensvurdering i henhold til habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2.

Miljøgodkendelse

Miljøstyrelsen har givet Inter Terminals AOT, Kalundborg miljøgodkendelse til oplagring af lette klasse III produkter.

Miljøstyrelsen har vurderet, at oplagringen m.m. af lette klasse III produkter kan ske på en måde, der sikrer en miljømæssigt forsvarlig drift af AOT. Desuden har Miljøstyrelsen vurderet, at der med de vilkår, der er anført i miljøgodkendelsen under "Driftsforstyrrelser og uheld", så kan niveauet for risikoen for større uheld accepteres.

Offentliggørelse

Afgørelser, kommuneplantillæg og den sammenfattende redegørelse offentliggøres udelukkende på www.mst.dk.

Alle har til enhver tid adgang til aktindsigt i sagen. Det gælder også de resultater af virksomhedens egenkontrol, som Miljøstyrelsen er i besiddelse af. Retten til at se sagens akter sker med de begrænsninger, der fremgår af offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om aktindsigt i miljøoplysninger.

Klagevejledning

En VVM-tilladelse bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden for 3 år, efter at den er meddelt, jf. planlovens § 56, stk. 1.

I henhold til godkendelsesbekendtgørelsens § 33, stk. 1 fastsættes en frist for udnyttelse af godkendelsen. Der anbefales 2 år, dog kan der jf. § 33, stk. 2 fastsættes en frist på op til 5 år, når der er tale om at gennemføre planlagte udvidelser eller ændringer. Efter ønske fra AOT er der fastsat en frist på 5 år, da det ikke med sikkerhed kan siges, hvornår det bliver aktuelt at håndtere lette klasse III produkter.

Tilladelsen omfatter kun forholdet til planlovens VVM-regler og miljølovens regler om miljøgodkendelse. Der er ikke taget stilling til om anlægget forudsætter tilladelse efter anden lovgivning.

Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der som hovedformål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen jf. planlovens §§ 58 og 59.

Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der som hovedformål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen jf. planlovens §§ 58 og 59.

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Natur- og Miljøklagenævnet. Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af www.nmkn.dk. Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på kr. 500. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Natur- og Miljøklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Natur- og Miljøklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagen skal være modtaget senest den 15. januar 2015.

Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside (<http://nmkn.dk/klage/>).

Afgørelse kan indbringes for domstolene inden 6 måneder fra afgørelsens offentlige bekendtgørelse.

En klage har som udgangspunkt ikke opsættende virkning, men Natur- og Miljøklagenævnet kan i medfør af planlovens § 60, stk. 3 beslutte, at tilladelsen ikke må udnyttes. Endvidere kan nævnet påbyde, at eventuelt igangsatte bygge- og anlægsarbejder standses.

Med venlig hilsen

Kirsten Grahn Nielsen
72 54 43 57
kigni@mst.dk

Kopi til:

Kalundborg Kommune, kalundborg@kalundborg.dk
Danmarks Naturfredningsforening, dn@dn.dk
Danmarks Sportsfiskerforbund, post@sportsfiskerforbundet.dk
Friluftsrådet, fr@friluftsradet.dk
Danmarks Fiskeriforening, mail@dkfisk.dk
Dansk Ornitologisk Forening, natur@dof.dk
Arbejdstilsynet, at@at.dk



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

VVM for AOT, Kalundborg

Del 1 Kommuneplantillæg

Del 2 Ikke-teknisk resumé

Del 3 VVM redegørelse

December 2015

Udgiver:

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K
www.mst.dk

Kun internetudgave

ISBN: 978-87-93178-68-7

Baggrundskort:

Hvis ikke andet er angivet:
Vektor- og rastekort Copyright: KMS
DDO Copyright: Cowi

Ansvarsfraskrivelse:

Må citeres med kildeangivelse.

Indholdsfortegnelse

1. Forslag til kommuneplantillæg	4
1.1 Kommuneplantillæg med kommuneplanretningslinjer.....	4
1.2 Hvad er VVM?	4
2. Kommuneplantillæg for AOT, Kalundborg.....	5
2.1 Retningslinje	5
3. Redegørelse for Kommuneplantillæg med retningslinjer	5
3.1 Baggrund og formål	5
3.2 Projektet er VVM pligtigt i medfør af lov om planlægning	6
3.3 Miljøgodkendelse og sammenfattende redegørelse	7
4. Forhold til øvrig planlægning.....	7
4.1 Regional udviklingsstrategi	7
4.2 Statens vand- og Natura 2000 planer	8
5. Kommuneplan 2013.....	9
6. Lokalplan	10
7. Øvrige bindinger.....	11
7.1 Natura 2000 og bilag IV-arter:	11
7.2 Kystnærhedszonen.....	12
7.3 § 3-områder	12
7.4 Kommunens handleplaner for vand og Natura 2000 områder	13

1. Forslag til kommuneplantillæg

1.1 Kommuneplantillæg med kommuneplanretningslinjer

Helt indledningsvist skal det bemærkes, at denne VVM kører efter bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af Lov om planlægning, da projektet er anmeldt før 1. januar 2014, jf. § 17, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 764 af 23. juni 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af Lov om planlægning

Et kommuneplantillæg er et supplement til den eksisterende kommuneplan. Et kommuneplantillæg kan justere og ændre bestemmelser i kommuneplanen, når det er nødvendigt i forhold til realiseringen af en lokalplan. Kommunalbestyrelsen har ansvaret for den sammenfattende kommuneplanlægning, som blandt andet udmøntes i en kommuneplan..

Dette kommuneplantillæg, der har Miljøstyrelsen som myndighed jf. § 11, stk. 2 i VVM-bekendtgørelsen, BEK. 1510 af 15. dec. 2010¹ indeholder alene kommuneplanretningslinjer, og udarbejdes indenfor de kommuneplanrammer som Kalundborg Kommune har fastlagt i den kommunale planlægning.

1.2 Hvad er VVM?

VVM står for Vurdering af Virkninger på Miljøet. VVM-reglerne for anlæg på land fremgår af Miljøministeriets *bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning, bekendtgørelse nr. 1510 af 15/12/2010*.²

Formålet med en VVM-redegørelse er at sikre, at der gennemføres en vurdering af virkningerne på miljøet af anlægsarbejder, andre installationer eller arbejder, samt andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskabet, herunder også indgreb der tager sigte på udnyttelsen af ressourcer i undergrunden, når disse må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt, og sikre at offentligheden inddrages som en vigtig del af beslutningsprocessen. På den måde sikres det, at planmyndigheden har det bedst mulige grundlag for at træffe beslutning om hvorvidt det anmeldte projekt kan realiseres.

VVM-redegørelsen påviser, beskriver og vurderer anlæggets direkte og indirekte virkninger på:

- Mennesker, fauna og flora
- Jordbund, vand, luft, klima og landskab
- Materielle goder og kulturarv
- Samspillet mellem disse faktorer

Redegørelsen giver en samlet beskrivelse af projektet og dets miljøkonsekvenser, som kan danne grundlag for såvel en offentlig debat som den endelige beslutning om projektets gennemførelse. VVM-redegørelsen offentliggøres sammen med nærværende tillæg til kommuneplanen.

¹ Denne VVM kører efter bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af Lov om planlægning, da projektet er anmeldt før 1. januar 2014, jf. § 17, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 764 af 23. juni 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af Lov om planlægning.

² Se fodnote 1.

Kommuneplantillæg og VVM-redegørelse udarbejdes i de fleste tilfælde af kommunalbestyrelsen. I dette tilfælde varetager Miljøstyrelsen kommunalbestyrelsens opgaver og beføjelser, jf. VVM-bekendtgørelsens § 11, stk. 1 da staten er godkendelsesmyndighed efter miljøbeskyttelsesloven for de anlæg der indgår i det anmeldte projekt. Det betyder, at VVM- og plankompetencen overgår til staten (Miljøstyrelsen). Miljøstyrelsen varetager således planlægningen for modtagelse og oplagring af lette klasse III produkter hos Inter Terminals AOT ApS. En eventuel senere ændring af kommuneplantillægget forudsætter derfor Miljøstyrelsens accept.

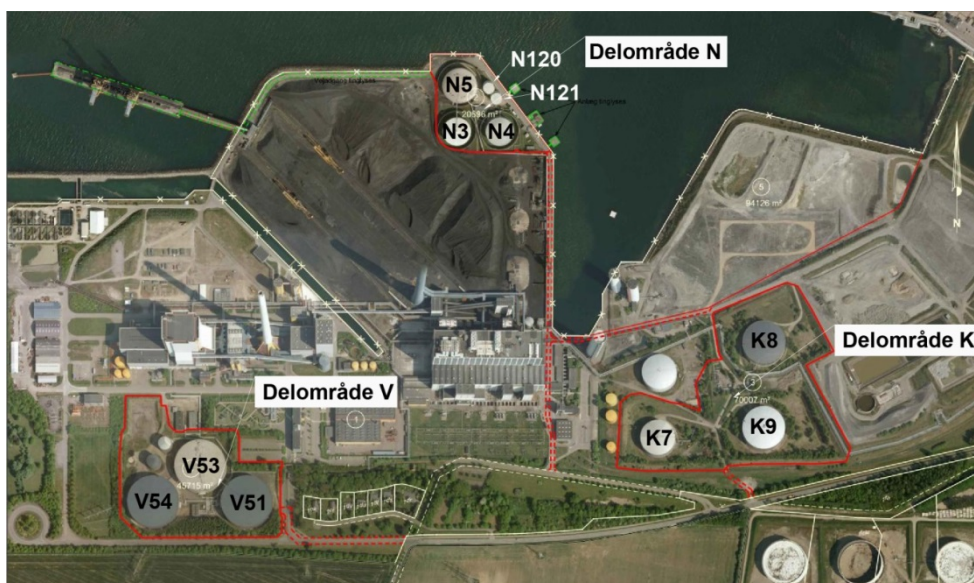
2. Kommuneplantillæg for AOT, Kalundborg

Fremtidige planforhold fastlægges med nedenstående retningslinje.

2.1 Retningslinje

Med udstedelsen af kommuneplantillægget for AOT, Kalundborg tilføjes nedenstående retningslinje 8.10.15 til Kalundborg Kommunes Kommuneplan 2013 - 2024 jf. planlovens § 11 g om VVM-pligtige anlæg.

"Retningslinje 8.10.15: Udvidelse og ændringer af Inter Terminals AOT ApS i Kalundborg skal ske i overensstemmelse med den VVM-redegørelse, der ligger som bilag til kommuneplantillægget "VVM for AOT, Kalundborg og indenfor de på kortet markerede områder", udstedt af Miljøstyrelsen december 2015."



Figur 4 Retningslinjen er gældende for Asnæs Olieterminals 3 delområder og de rørforbindelser, der forbinder tankområderne og pieren (med rødt og grønt markerede områder).

3. Redegørelse for Kommuneplantillæg med retningslinjer

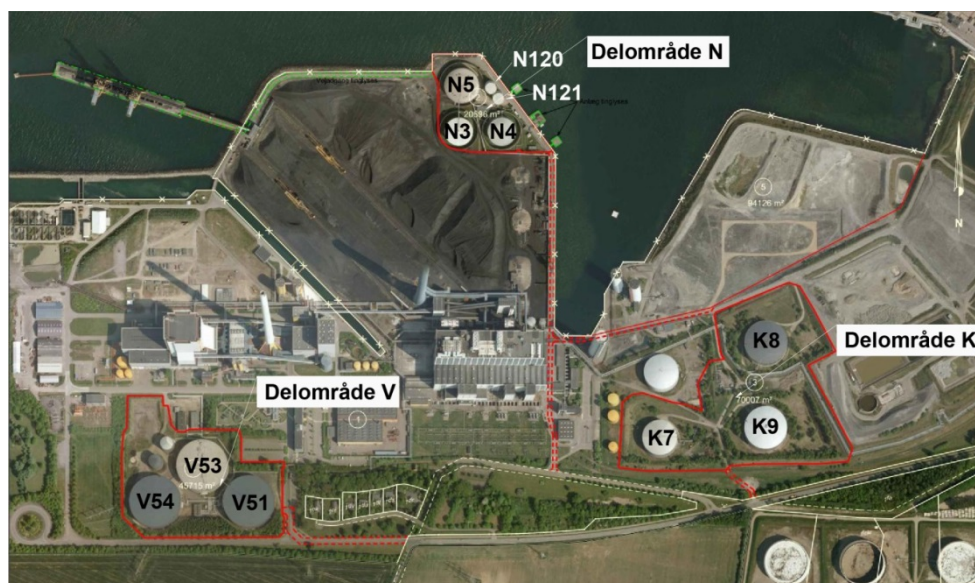
3.1 Baggrund og formål

Asnæs Olieterminal (AOT) ejes af Inter Terminals AOT ApS og anvendes i dag til oplagring og ind- og udskibning af tunge klasse III produkter som fuelolie og vakuum gasolie samt modtagelse af produkter via olierør fra det nærliggende Statoil raffinaderi.

Olieterminalen består af to anlægspladser for skibe (oliekajen og DONG Energy's kulpier) og et overjordisk tankanlæg med tilhørende overjordisk rørsystem. Tankanlægget er placeret i lukkede tankgårde og omfatter 10 overjordiske tanke med en samlet opbevaringskapacitet på 503.000 m³.

Olien transporteres til olieterminalen ad søvejen, hvor olien losses fra skib til olietanke via et rørsystem. På samme måde lastes olie fra lagertanke til skib, ligesom der foretages across pier aktiviteter, hvor olie lastes/losses direkte fra et skib til et andet skib via terminalens rørsystem, men uden at olien oplagres på anlægget. Olieterminalen modtager desuden produkter via olierør fra det nærliggende raffinaderi.

Olieterminalens tanke er placeret i tre tankområder, som vist på nedenstående Figur 1.



Figur 1 Olieterminalens tre tankområder. Det vil være i tankene **K7, K8 og K9**, at de lette olier vil blive opbevaret. Tank V 55 og V52 tilhører Asnæsværket og indgår ikke i AOT.

Olieterminalen ønsker, at der fremover også kan oplagres, modtages og ind- og udskibes lette klasse III produkter i 3 (K7, K8 og K9) af de nuværende 10 tanke. Endvidere ønskes tanklageret for tunge olieprodukter suppleret med en mindre tank (tank N121), da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank.

Projektet er beliggende på matr.nr. 1fc, 1fe, 1fd Lerchenborg HGD, Årby, Asnæs, Kalundborg Kommune.

3.2 Projektet er VVM pligtigt i medfør af lov om planlægning

Miljøstyrelsen har 12. juli 2013 (og den 1. august 2013 via Kalundborg kommune) modtaget Inter Terminals VVM-anmeldelse vedrørende modtagelse og oplagring af lette klasse III produkter hos Inter Terminals AOT ApS. Anmeldelsen er indgivet i henhold til VVM-bekendtgørelsens § 2.

Det anmeldte projekt er omfattet af bekendtgørelsens bilag 1 punkt 26 (kolonne 3 virksomhed jf. risikobekendtgørelsen³) og er dermed VVM-pligtigt.

Der har i perioden 26. februar 2014 til 26. marts 2014 været gennemført en idéfase, hvor offentligheden har haft mulighed for at bidrage med en række forhold, der bør undersøges, inden projektet realiseres. Der var ikke indkommet forslag og idéer til projektet ved idéfasens ophør. På baggrund af Miljøstyrelsens gennemgang af projektet, er Inter Terminals ApS blevet anmodet om at redegøre for de miljømæssige konsekvenser i forbindelse med projektet, både i anlægs- og driftsfasen.

³ Bekendtgørelse nr. 1666 af 14. december 2006 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.

De miljømæssige påvirkninger, der behandles i VVM-redegørelsen, vurderes at være knyttet til de mulige påvirkninger i forbindelse med spild og større uheld ved håndteringen af de lette olier. Herudover behandles alle miljøforhold, der kan forventes at blive påvirket væsentligt af anlægget ligesom VVM-redegørelsen forholder sig til nul-alternativet til bygherres projekt.

3.3 Miljøgodkendelse og sammenfattende redegørelse

Såfremt Miljøstyrelsen efter endt høring og ud fra en samlet afvejning af projektets formål og miljøpåvirkninger vurderer, at projektet skal fremmes, vil MST give Inter Terminals AOT ApS miljøgodkendelse til at gennemføre projektet på nærmere angivne vilkår.

På baggrund af konklusionerne i VVM-redegørelsen og resultatet af høringen vil Miljøstyrelsen udarbejde en sammenfattende redegørelse, som blandt andet indeholder en beskrivelse af, hvordan VVM-redegørelsen, udtalelser og bemærkninger, der er indkommet under høringen, er taget i betragtning.

På grundlag heraf og kommunens eventuelle kommentarer til den sammenfattende redegørelse beslutter Miljøstyrelsen, om kommuneplantillægget skal udstedes og fastsætter i givet fald vilkår for projektet. Vilkårene meddeles bygherre i forbindelse med miljøgodkendelsen og skal sikre, at de miljømæssige påvirkninger af projektet minimeres.

Udkast til miljøgodkendelsen offentliggøres sammen med dette forslag til kommuneplantillæg og VVM-redegørelse. Hvis Miljøstyrelsen vælger at udstede endeligt kommuneplantillæg for modtagelse og oplagring af lette klasse III produkter hos Inter Terminals AOT ApS, forventes miljøgodkendelsen udstedt til bygherre umiddelbart herefter.

Det endelige kommuneplantillæg, miljøgodkendelsen samt en sammenfattende redegørelse vil samtidig blive offentliggjort med angivelse af mulighed for klage.

4. Forhold til øvrig planlægning

4.1 Regional udviklingsstrategi

Den regionale udviklingsstrategi 2012 til 2015 for Region Sjælland:

”Den regionale udviklingsstrategi er Regionsrådets strategi for, hvad der skal til for at skabe fremtidens Region Sjælland. Med strategien vil vi gerne vise, hvilke veje vi skal gå, og hvilke muligheder vi har for at opnå den udvikling, vi ønsker.

Den regionale udviklingsstrategi beskæftiger sig særligt med infrastruktur, kultur, uddannelse og beskæftigelse. Herudover lægges særlig vægt på samspillet og udviklingsmulighederne med både danske og udenlandske naboregioner. Men vi starter ikke forfra. Vi bygger videre på de gode samarbejdsrelationer, som allerede eksisterer. Ønskerne til vores region er blevet til i dialog med kommunerne og mange andre centrale aktører i regionen og med vores danske, tyske og svenske naboregioner.

Der er særligt fire temaer, som vi sammen kan og skal gøre noget ved – temaer som rummer både muligheder og potentialer. De fire temaer er:

1. Talent, ildhu og nytænkning
2. Byg på regionens styrker – Region Sjælland går foran
3. Kompetenceløft på alle niveauer
4. Region Sjælland som bindeled

Temaerne tager udgangspunkt i regionens styrker og i de områder, hvor der er særlig brug for, at vi arbejder sammen. Strategien skal ses i sammenhæng med både de toårige handlingsplaner og det »Regionale billede«, hvor aktiviteter, statistik og analyser om den regionale udvikling bliver beskrevet.”

To af strategiens 10 målsætninger vedrører erhvervslivet:

”Balanceret udvikling i regionen. Byer og landdistrikter i Region Sjælland skal fortsat byde på gode muligheder for at bo, arbejde og drive virksomhed. Regionen skal tiltrække virksomheder fra ind- og udland og styrke mulighederne for vækst i det lokale erhvervsliv. *I perioden 2012-2015 forventes udviklingen i indkomstniveau og beskæftigelsesandel at være uændret eller stigende i samtlige kommuner i regionen.*

Regionen skal udnytte **den stærke offentlige sektor, som drivkraft til udvikling af nye ideer og iværksætteri.** Der skal sikres udvidet udbytte af anlægsinvesteringer. Der skal arbejdes for et styrket offentligt - privat samarbejde. *I 2014 skal andelen af vækstiværksættere i regionen svare til landsgennemsnittet på 10,5%.”*

Ændringerne i produktsammensætningen hos AOT er ikke i modstrid med eller til hinder for gennemførelsen af den regionale udviklingsstrategi.

4.2 Statens vand- og Natura 2000 planer

Naturstyrelsen har udarbejdet Natura-2000 planer, som der er udarbejdet lokale naturplaner på baggrund af.

Naturstyrelsen har udarbejdet forslag til statslige vandplaner, som har været i høring til den 23. december 2013 og de indkomne bemærkninger er nu under behandling. Indtil vandplanerne er endeligt vedtaget, er det retningslinjerne i de gamle regionplaner, der fortsat er gældende. Dog er retningslinje 40 og 41 i vandplansudkastene nu indeholdt i bekendtgørelse 1265 af 16. oktober 2013 om udpegning og administration mv. af drikkevandsressourcer.

For projektområdet ligger der følgende udkast til planer:

- Forslag til vandplan - Hovedvandopland 2.1 Kalundborg, juni 2013

For projektområdet ligger der følgende planer:

- Naturplan 166 Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord, 2011
- Regionplan 2005 for Vestsjællands Amt

Kommuneplaner og kommuneplantillæg skal være i overensstemmelse med de nye planer. Vandplanen indeholder bl.a. mål for kvaliteten af det kystnære farvand i Kalundborg Fjord. Indtil videre er det som nævnt ovenfor regionplanen for Vestsjællands Amt, der fortsat er gældende. I den står der følgende 3 retningslinjer om Kalundborg Fjord:

- 11.3.19: I Kalundborg Fjord må kvælstofbidraget fra industri og saltvandsdambrug maksimalt være 13 tons i sommerhalvåret og 20 tons i vinterhalvåret.
- 11.3.20: Det samlede fosforbidrag fra industri og saltvandsdambrug må maksimalt være 2,5 tons/år.
- 11.3.21: Der stilles ikke skærpede krav til eksisterende kommunale renseanlæg. Ved nyetablering af kommunale renseanlæg i Kalundborg Fjord vil der blive stillet krav om mindre end 8 mg kvælstof/l.

Der er udledes ikke kvælstofholdigt spildevand fra AOT til Kalundborg fjord, hvorfor projektet ikke er i modstrid med regionplanens retningslinjer eller bekendtgørelsen, ligesom det heller ikke vil kunne hindre opfyldelse af målene i udkastet til vandplan eller den vedtagne naturplan.

5. Kommuneplan 2013

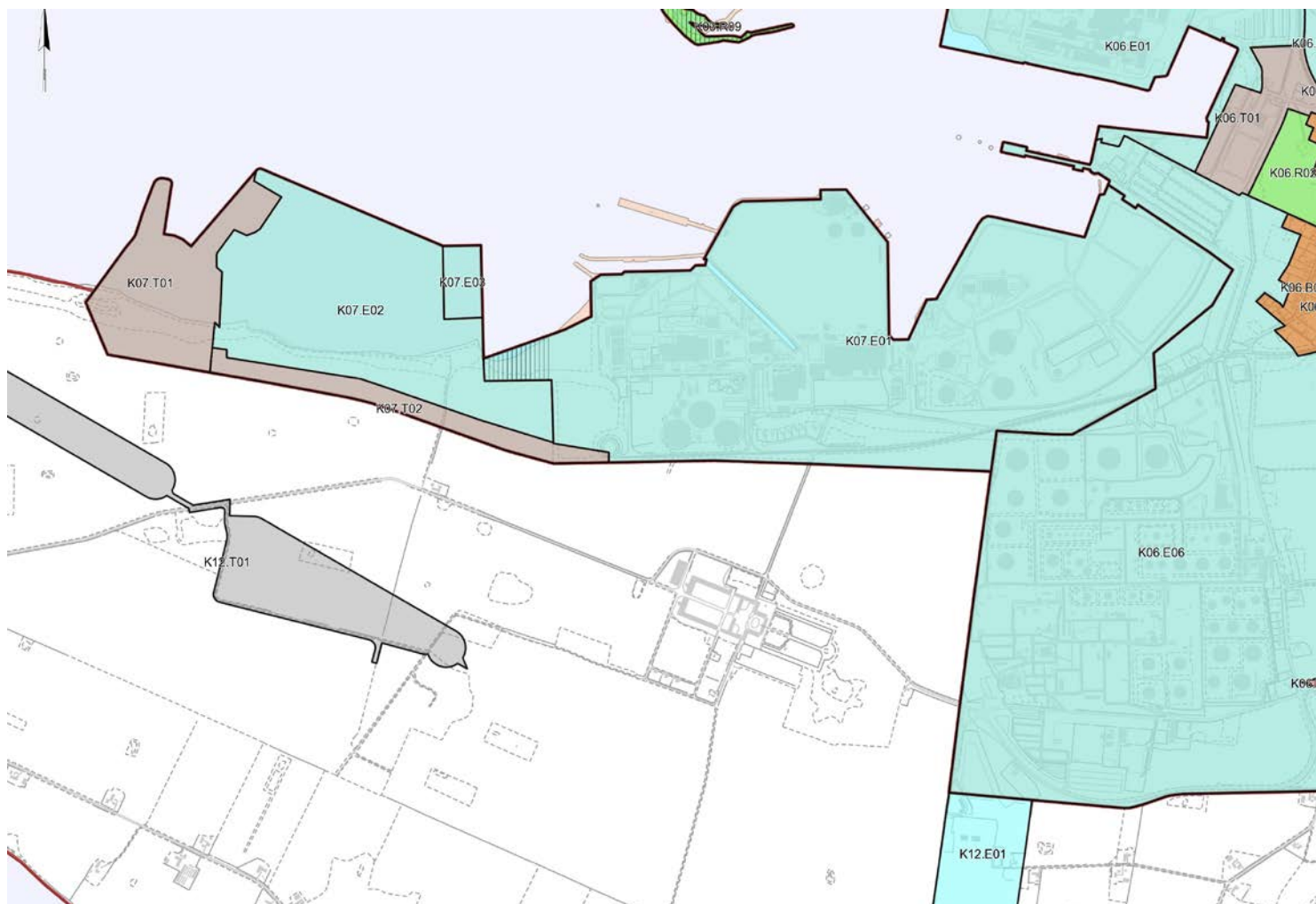
Den gældende Kommuneplan 2013-2024 for Kalundborg Kommune indeholder redegørelse, retningslinjer og rammer, der har betydning for modtagelse og oplagring af lette klasse III produkter hos Inter Terminals AOT ApS.

Inter Terminals AOT ApS er omfattet af rammerne gældende for planområde K07.E01, hvor der er følgende rammer for lokalplanlægning:

Rammeomr.	K07.E01
Gl. rammenr.	
Distrikt	K07 Kalundborg, Kalundborg by
Anvendelse generelt	Erhvervsområde
Områdets anvendelse	Tungere erhverv til industri- og produktionsvirksomhed med bl.a. havneanlæg, test- og demonstrationsanlæg, energiproduktion og energiformål herunder anlæg til produktion af biogas og bioethanol mv., herunder tilhørende faciliteter. Desuden tankanlæg, transport- og servicevirksomhed og lign.
Zoneforhold	Byzone og landzone
Fremtidige zoneforhold	Byzone
Maks. bebyggelsesprocent	50
Maks. bygningsrumfang i forhold til grundareal	3
Maks. etager	
Maks. bygningshøjde (m)	8.5
Bebyggelsesforhold i øvrigt	Ny bebyggelse og anlæg, hvis placering og omfang er fastlagt gennem lokalplan, skal reguleres ved udlæg af byggefelter under hensyn til funktionskrav og kystlandskabelig indpasning, herunder det visuelle samspil med de bestående anlæg/bygninger. Der fastlægges ikke maks. bebyggelsesprocent. Mulighed for større bygningshøjde jf. de generelle rammebestemmelser.
Miljøforhold	Virksomheder i miljøklasse 6 - 7. Ved Statoil raffinaderi er der fastlagt en sikkerhedszone på 300 m fra produktionsanlæg og tankvolde, jf. kort 8.10.a (VVM pligtige anlæg). Inden for denne zone må der ikke etableres beboelse, institutioner eller erhvervsvirksomhed uden tilladelse fra Beredskabsstyrelsen. Der kan ikke forventes tilladelse til nogen form for byggeri inden for en zone på 50-100 m fra produktionsanlæg og tankvolde. Øst for Statoil raffinaderiet samt øst og syd for Forenede Danske Olieberedskabslagre udlægges en konsekvenszone på 500 m, jf. kort 8.10.a (VVM pligtige anlæg). Inden for denne zone må der ikke etableres beboelse eller institutioner uden tilladelse fra rette myndighed.
Infrastruktur (veje, stier og trafikforhold)	
Friarealer og beplantning	Der skal være plantebælter langs veje og naboskel. Det grønne park- og kysttilgrænsende strandareal i den vestlige del af området skal bevares som rekreativt område.
Andet	En del af området er omfattet af værdifuldt kulturmiljø nr. 323-6, Lerchenborg-området. En del af området er omfattet af strandbeskyttelseslinje. En del af området er udpeget som § 3-områder.

Det gælder generelt i Kommuneplan 2013 for områdetype "Tungere Erhverv", at områderne skal anvendes til erhverv i form af industri- og produktionsvirksomheder samt transportvirksomheder, som hovedregel inden for miljøklasse 5-7. Der tillades ikke

bestyrer- eller portnerbolig. Der kan indrettes et mindre salgslokale i tilknytning til den enkelte virksomhed, når der udelukkende sælges produkter fra egen produktion.



Figur 2 Kommuneplanområderne ved AOT.

Med dette kommuneplantillæg suppleres kommuneplanens bestående retningslinjer.

Som det fremgår af ovenstående, så kan området bl.a. anvendes til tankanlæg og den ønskede mulighed for oplagring af lette olier i tankanlægget ændrer ikke ved, at der fortsat er tale om et tankanlæg.

6. Lokalplan

Projektområdet er omfattet af Lokalplan nr. 52 - For Asnæsværket, vedtaget 25. september 1980, der fastlægger anvendelsen til tungere erhverv i form af anlæg til produktion af elektricitet og dermed afledte anlæg jf. nedenstående uddrag:

Afsnit 3 Områdets anvendelse

- 3.1. Indenfor området må kun opføres eller indrettes bebyggelse, som tjener til produktion af elektricitet og dermed afledte anlæg, eksempelvis flyveaske-behandlingsanlæg. Byrådet kan tillade, at der opføres eller indrettes enkelte boliger for nogle til virksomheden knyttede funktionærer, hvis funktion i produktionen gør det uomgængeligt nødvendigt, at de bor indenfor lokalplanområdet.
- 3.2. Der må i området ikke placeres virksomhed, som kan virke generende i forhold til omgivelserne, ud over hvad der normalt må forventes fra et område af denne art.

Kalundborg Kommune har i forbindelse med revurderingen i 2011 udtalt, at etableringen af et selvstændigt olieoplag ligger indenfor lokalplanens formåls- og anvendelsesbestemmelser, forudsat at der er tale om fortsættelse af den hidtidige benyttelse af de omhandlede faciliteter. At 3 af tankene fremover ønskes anvendt til oplagring af lette olier ændrer ikke ved benyttelsen, hvorfor det ansøgte ikke er i strid med lokalplanen.

7. Øvrige bindinger

7.1 Natura 2000 og bilag IV-arter:

Nærmeste Natura 2000-område er beliggende i Kalundborg Fjord, ca. 1,8 km nordvest for olieterminalen: EF-habitatområde H 195 "Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord". Udpegningsgrundlaget for EF-habitatområde H 195 omfatter bilag IV-arterne stor vandsalamander, klokkefrø og marsvin.

I forhold til de miljømæssige effekter ved driften af AOT eller konsekvenserne ved større uheld med udslip af olieprodukter er følgende udpegningsgrundlag for naturbeskyttelsesinteresserne af særlig interesse:

Naturtyper: Bugt, rev, strandvold med flerårige planter samt strandeng.
Arter: Marsvin og spættet sæl.

Miljøstyrelsen har som opfølgning på virksomhedens indsendte redegørelse for risikoen for rørbrud med spild til recipient meddelt påbud den 2. maj 2014 om reduktion af maksimal udslipmængde fra max. 6.428 m³ til 165 m³ ved brud på rør langs pier og indløbskanal. Med gennemførelse af disse tiltag samt under hensyn til, at sandsynligheden for, at et udslip kan nå at drive ud til Natura 2000-området inden for en time, som er den nødvendige tid for at beredskabet kan nå at agere, er meget lav, vurderes risikoen for en væsentlig negativ påvirkning af Natura 2000-området som værende ubetydelig. Samme vurdering vil også gøre sig gældende for de lette klasse III produkter, da sandsynligheden for udslip vil være lav, uanset hvilke produkter der håndteres på olieterminalen.

Konklusionen er derfor, at der ikke skal foretages en nærmere konsekvensvurdering af projektets virkninger på EF-habitatområde H 195 "Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord", jf. bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter. Det skyldes, at projektet ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vurderes at kunne påvirke Natura 2000-området.

Nærmeste registrering af bilag IV-arter er fra VVM-redegørelsen til den ny Kalundborg Vesthavn, hvor der i april 2007 blev registreret markfirben ca. 500 m vest for tankområde V og stor vandsalamander i en gammel mergelgrav ca. 1,5 km vest for tankområde V. Desuden vil der formentlig forekomme flagermus, der fouragerer i området eller som har yngle-

og/eller rastepladser i industri- og forvalterboliger nær Asnæsværket eller i større træer i parkanlægget vest for værket eller i herregårdsparken mod syd.
Risikoen for en påvirkning af de marine bilag IV arter vurderes som ubetydelig med de afværgetiltag, som Miljøstyrelsen har påbudt gennemført for at begrænse konsekvenserne ved oliespild.

Da der ikke sker anlægsmæssige ændringer, der berører de terrestriske bilag IV arters levesteder eller fourageringsområder, vurderes risikoen for at påvirke arterne meget lille.

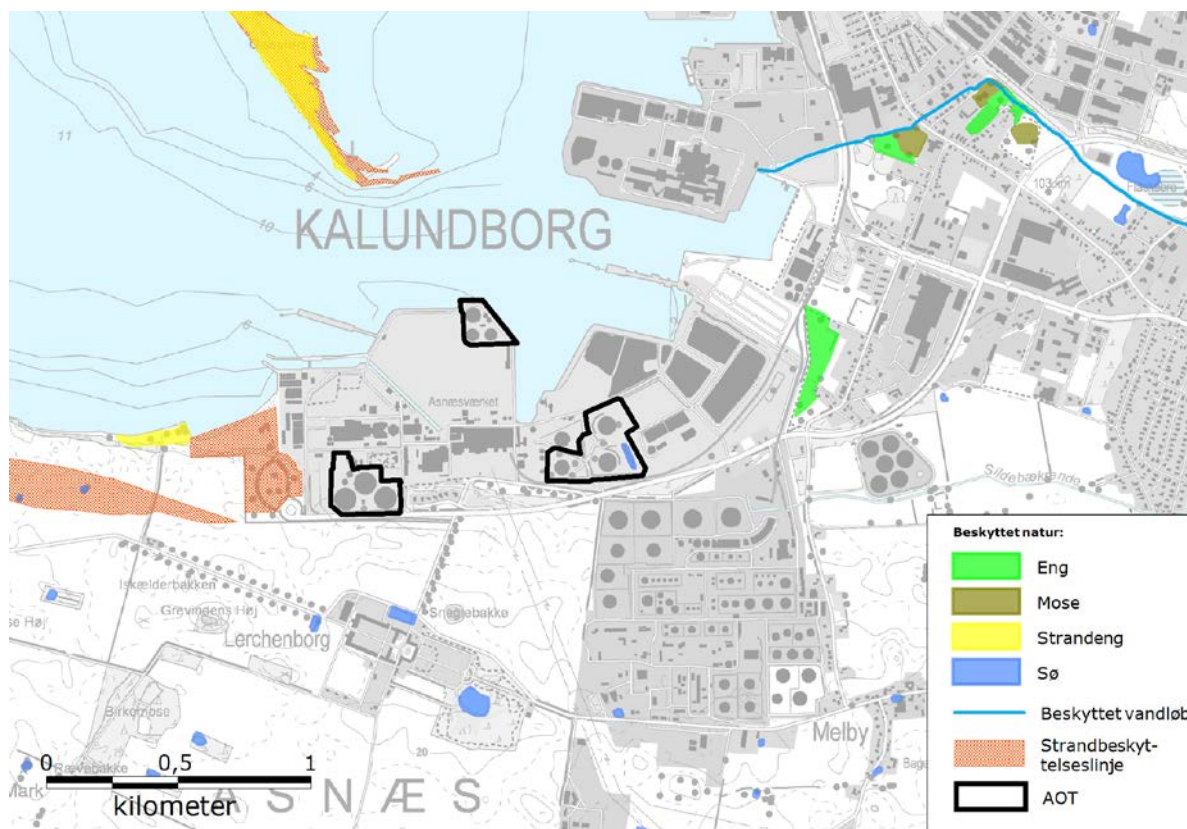
Samlet vurderes det, at de planlagte driftsændringer ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af bilag IV-arter.

7.2 Kystnærhedszonen

Projektområdet ligger indenfor kystnærhedszonen. AOT er beliggende i eksisterende byzone og der foretages ikke fysiske ændringer på virksomheden. I VVM-redegørelsen vurderes det, at projektet ikke vil have nogen betydning for bevarelsen af kyststrækningen.

7.3 § 3-områder

De nærmeste områder med øvrig beskyttet natur, jf. naturbeskyttelseslovens § 3, er en strandeng, som ligger ca. 650 m vest for tankanlægget, og et antal mindre vandhuller hvor den nærmeste ligger ca. 400 m syd for tankanlægget. De beskyttede naturtyper fremgår af figur 3.



Figur 3 Beskyttet natur ved AOT.

På AOT – i den tankgård, som hører til tank K9 – findes endvidere et vandhul, som tidligere har været registreret som § 3 beskyttet. Søen er tørlagt i sommerperioder og Kalundborg kommune har derfor i marts 2014 besluttet at ophæve § 3 beskyttelsen.

I VVM-redegørelsen vurderes det, at da tankene på AOT er placeret i tankgårde vil eventuelle uheld ikke kunne medføre en påvirkning af § 3-områder.

7.4 Kommunens handleplaner for vand og Natura 2000 områder

Der er udarbejdet Natura 2000 handleplan for Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord, der har følgende målsætning for Kalundborg Fjord:

- Der sikres levesteder for spættet sæl med individuel hensyntagen til artens sårbarhed overfor forstyrrelser.

Miljøstyrelsen har ved udarbejdelsen af nærværende kommuneplantillæg søgt at tage højde for vand- og Natura 2000-planerne. Det er vurderet, at det ansøgte projekt ikke er i strid med planforslagernes mål og retningslinjer.



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Inter terminals AOT ApS
att: HSE chef Peter Havsager
Holtengårdsvej 25, Holten
4230 Skælskør

Virksomheder
J.nr. MST-1270-01032
Ref. Kigni/Kalar
Den 16.12.2015

MILJØGODKENDELSE

Tillæg til miljøgodkendelse (revurdering) af 29/9 2011 med efterfølgende tillægsgodkendelse

For:
Inter Terminals AOT ApS

Asnæsvej 16A, 16C og 16D, 4400 Kalundborg
Matrikel nr.: 1fc, 1fe, 1fd Lerchenborg HGD, Årby
CVR-nummer: 31080207
P-nummer: 1013826257
Listepunkt nummer: C 201

Godkendelsen omfatter:

Tank N121, som AOT overtager fra DONG, oplagring, modtagelse samt ind- og udskibning af lette klasse III produkter i 3 tanke.

Desuden er godkendelsen en accept af niveauet for risikoen for større uheld (risikoaccept).

Dato:

Godkendt: Kirsten Grahn Nielsen/Karin Larsen

Annonceres den 18. december 2015
Klagefristen udløber den 15. januar 2016
Søgsmålsfristen udløber den 18. juni 2016

1. INDLEDNING

I den gældende miljøgodkendelse (revurdering) med tilhørende tillægsgodkendelser er der fastsat vilkår (B1) om, at der på AOT må oplagres modtages og afskibes fuelolie og vakuum gasolie.

AOT ønsker, at der udover fuelolie og vakuumgasolie også på sigt kan oplagres, modtages og ind- og udskibes lette klasse III produkter i 3 af de nuværende 10 tanke, som ønskes konverteret til både at kunne opbevare tunge og lette klasse III produkter. Desuden ønskes tank N121 (3.800 m³) inddraget i AOT til oplagring af tunge olieprodukter, da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank. Herefter vil virksomhedens tankanlæg samlet bestå af 11 tanke.

Ønsket om opbevaring af lette klasse III produkter i tankene er bl.a. foranlediget af, at der fra 2015 kommer reducerende krav til svovlindhold i skibes drivmidler. De nye krav indebærer, at det praktisk talt ikke længere er muligt at bruge fuelolie som drivmiddel i skibe indenfor visse geografiske områder, herunder Østersøen, Nordsøen og amerikanske farvande. Efterspørgslen på lokaliteter, hvor lette klasse III produkter kan opbevares, forventes derfor at stige i takt med, at efterspørgslen efter fuelolie som drivmiddel til skibe og dermed oplagringsfaciliteter for fuelolie forventes at falde.

Der søges derfor om et tillæg til den eksisterende miljøgodkendelse, således at det på sigt også bliver muligt at oplagre, modtage og ind- og udskibe lette klasse III produkter i 3 af de nuværende 10 tanke, og så det bliver muligt at anvende tank N121 i driften af olieterminalen.

Virksomheden er i 2014 blevet omfattet af risikobekendtgørelsen, da olien nu klassificeres som miljøfarlig. Virksomheden har derfor afleveret en sikkerhedsrapport, som er vurderet af Arbejdstilsynet, Miljøstyrelsen og beredskabet i Kalundborg. Denne afgørelse er samtidig en accept af det opnåede sikkerhedsniveau i omgivelserne.

2. AFGØRELSE OG VILKÅR

På grundlag af oplysningerne i bilag A (miljøansøgning om tillæg til miljøgodkendelse til Inter Terminals AOT ApS med tilhørende udfyldt BAT-referenceliste) samt fra risikosagsbehandlingen og VVM-sagsbehandlingen godkender Miljøstyrelsen hermed, at 3 af de 10 eksisterende tanke på AOT fremover også kan anvendes til oplagring af lette klasse III produkter, at olien kan modtages samt ind- og udskibes.

Endvidere godkender Miljøstyrelsen at tank N121 (3.800 m³) inddrages af AOT til oplagring af tunge olieprodukter.

Bemærk at vilkår B1 i dette tillæg til miljøgodkendelse erstatter det eksisterende vilkår B1 i revurdering af 29. september 2011 som ændret ved tillægsgodkendelsen af 26. juni 2014 til øgning af antal skibsanløb.

Miljøgodkendelsen meddeles i henhold til § 33, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven¹.

Afgørelsen gives på følgende vilkår:

2.1 Vilkår

Generelle forhold

Der tilføjes to nye vilkår, som benævnes A3 og A4:

- A3 Tillægsgodkendelsen bortfalder, hvis ikke den udnyttes inden 5 år fra godkendelsens dato.
- A4 Et eksemplar af godkendelsen skal til enhver tid være tilgængeligt på virksomheden. Driftspersonalet skal være orienteret om godkendelsens indhold.

Indretning og drift

Nyt vilkår B1 i dette tillæg til miljøgodkendelse erstatter eksisterende vilkår B1 i revurdering af 29. september 2011, som ændret ved tillægsgodkendelse af

- B1 Godkendelsen omfatter tilladelse til
 - At modtage og afskibe fuelolie og vakuum gasolie samt lette klasse III produkter i transshipment samt være udskibningshavn for produkter der, via tanke på AOT, overpumpes fra Statoils raffinaderi.
 - At foretage across pier lastning/losning af lette klasse III produkter samt fuelolie og vakuum gasolie.
 - At oplagre fuelolie og vakuum gasolie i tanke, benævnt N3, N4, N5, K7, K8, K9, V51, V53, V54, og N120 i miljøteknisk beskrivelse, bilag A

¹ Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse, lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010.

til revurderingen samt tank N121 i miljøansøgningen, bilag A til denne tillægsgodkendelse.

- At oplagre lette klasse III produkter i de 3 tanke i tankområde K (K7, K8 og K9), jf. bilag A til denne tillægsgodkendelse.
- At der anløber op til 730 olieskibe pr. år.

Det eksisterende vilkår B3 benævnes fremover B3a, men ændres i øvrigt ikke.

Der tilføjes et nyt vilkår B3b, som fastsætter vilkår for indretning af tankgårde, hvor der oplagres lette klasse III produkter.

B3b Tankgård K skal, inden tankanlægget anvendes til lette klasse III produkter, forsynes med en barriere for at forhindre nedsivning af lette klasse III olieprodukter ved spild eller uheld.

Barrieren skal som minimum have samme tæthed som en HDPE membran og skal udlægges i henhold til DS/Info 466, hvor der ved tilslutning til fundamenter mv. og betonbefæstelse etableres sprøjtemembran for at sikre tæt tilslutning til f.eks. fundamenter og betonbefæstelse.

Der skal senest 6 uger, inden påbegyndelse af anlægsarbejder vedrørende barriere i tankgården, fremsendes et projekt, der dokumenterer en tilstrækkelig sikring af jord og grundvand.

Der tilføjes endvidere et nyt vilkår B17:

B17 Inspektion af rør skal følge API Standard 2611 for rørinspektioner eller eventuelle senere opdaterede versioner af standarden.

Luftforurening

Der er ingen nye eller ændrede vilkår.

Regnvand/Spildevand

Nyt vilkår D1 i dette tillæg til miljøgodkendelse erstatter eksisterende vilkår D1 i revurdering af 29. september 2011.

D1 Så længe der kun opbevares fuelolie og vakuum gasolie kan overfladevand fra tankgårde nedsives, alternativt ledes til Asnæsværkets regnvandssystem. Der må ikke foregå direkte udledning af regnvand fra tankgårde.

Der tilføjes nye vilkår D3 og D4, som fastsætter vilkår for tankområde K og dette områdes anvendelse til lette klasse III produkter.

D3 Der skal udarbejdes projekt for afledning af overfladevand og regnvand fra tankområde K.

Der skal senest 3 måneder, inden påbegyndelse af anlægsarbejder vedrørende nyt afløbssystem i tankgård K, fremsendes anmeldelse af afløbsprojektet til Miljøstyrelsen samt dokumentation for, at det er godkendt af Kalundborg Kommune og i overensstemmelse med kommunens spildevandsplan.

Afløbsprojektet skal indeholde en implementeringsplan.

- D4 Lette klasse III produkter må ikke modtages eller oplagres i tankene. før projekterne, nævnt i vilkår B3b og D3 er gennemførte og afsluttede samt accepteret af godkendelsesmyndigheden.

Der er ingen nye eller ændrede vilkår i forhold til revurderingens støjvilkår som ændret med tillægsgodkendelsen af 26. juni 2014.

Affald

Der er ingen nye eller ændrede vilkår.

Jord og grundvand

Der indsættes nyt afsnit med nyt vilkår G1, som fastsætter vilkår for kontrol af kulpier, oliekaej samt tankgård K, hvor der oplagres lette klasse III produkter.

- G1 Efter indførelse af lette produkter skal virksomheden mindst en gang årligt kontrollere, at kulpier, oliekaej og tankgård K er i god vedligeholdelsesstand, dvs. at befæstelsen fremstår uden revner eller skader, og at fugerne er hele og vedhæftende.

Rapport over resultatet af eftersynet fremvises på anmodning for tilsynsmyndigheden ved tilsyn.

Tilsynsmyndigheden kan kræve, at virksomheden lader en uvildig sagkyndig foretage eftersyn af befæstede arealer og tankgård, dog højst en gang årligt.

Indberetning/rapportering

H2 ændres, således at der efter indførelse af lette produkter også skal føres journal over kontrol af de befæstede arealer i tankgård K, på oliekaej og på kulpieren og tilpasses i øvrigt til, at der nu ligger en sikkerhedsrapport:

H2 Der skal føres driftsjournal over:

- Antal skibe (lastning og losning) jf. vilkår B1
- Affaldsmængder og håndtering af disse, herunder mængder til hhv. genanvendelse, deponering og modtagestation jf. vilkår F1 og H1.
- Der skal efter indførelse af lette produkter føres driftsjournaler for kontrol af de befæstede arealer i tankgård K, på oliekaej og på kulpieren.

Dette medfører notering af:

- dato og hovedresultater for eftersyn
- vedligeholdelse og reparation

Oplysningerne skal ved anmodning sendes til tilsynsmyndigheden.

Driftsforstyrrelser og uheld

Der tilføjes et nyt vilkår I7 om brandslukningsvand:

- I7 Brandslukningsvand**
Virksomheden skal, inden der modtages lette klasse III produkter sikre, at der til enhver tid, via tilstedeværelse af en fornøden opsamlingskapacitet samt afhjælpende procedurer og/eller instrukser kunne håndtere de vandmængder, som kan opstå fra egne eller beredskabets sikkerhedsforanstaltninger (brandsluknings-, køle- og overrislingsvand) i forbindelse med et uheld, så forurenede vand ikke ledes til recipient/havet.

Ophør

Der er ingen nye eller ændrede vilkår.

2.2 Øvrige forhold

I denne afgørelse er vilkår til virksomheden angivet i afsnit 2.1, Vilkår for miljøgodkendelsen. Virksomheden er omfattet andre krav end dem, som er givet i miljøgodkendelsen. For at vejlede virksomheden er nogle af kravene er angivet i dette afsnit.

Eksempelvis indeholder virksomhedens sikkerhedsrapports procedure en række oplysninger om, hvorledes virksomheden skal drives og hvilke forholdsregler, der skal iagttages. Virksomheden er forpligtet til at gennemføre de foranstaltninger, som fremgår af virksomhedens sikkerhedsrapport, jf. Risikobekendtgørelsens § 7. Det betyder, at virksomheden - helt på niveau med afgørelsens vilkår – er bundet af de forebyggende og afhjælpende foranstaltninger, som er angivet i sikkerhedsrapporten og af de procedure og beskrivelser, som virksomheden har oplyst til risikomyndighederne.

Alle ændringer på virksomheden ud over 1:1 skal, som viser sig at have betydning for risikoniveauet skal meddeles til tilsynsmyndigheden, så myndigheden kan vurdere om ændringen gør, at sandsynligheden for at der sker større uheld stiger. Betyder ændringen at sikkerheden falder, skal der fremsendes en ansøgning om miljøgodkendelse sammen med en ny anmeldelse og en revideret sikkerhedsrapport, jf. risikobekendtgørelsen.

Virksomheden skal til enhver tid have den fornødne kapacitet til at kunne håndtere den vandmængde, der skal anvendes ved brandslukning af pølbrand, så forurenede vand ikke ledes til recipient/havet. Det fremgår af virksomhedens sikkerhedsrapport

Procedurer og/eller instrukser brandslukning på virksomheden skal indgå i øvelsen af den interne beredskabsplan mindst hver 3. år. Det fremgår af risikobekendtgørelsens § 7 stk. 4.

Det fremgår af Jordforureningslovens § 41, at en forurening skal fjernes og der skal ryddes op til den hidtidige tilstand. Det betyder at alle miljøfremmede stoffer herunder olie uanset mængde skal fjernes ved spild.

3. VURDERING OG BEMÆRKNINGER

3.1 Baggrund for afgørelsen

AOT ønsker, at der udover fuelolie og vakuumgasolie også på sigt kan oplagres, modtages og ind- og udskibes lette klasse III produkter i 3 af de nuværende 10 tanke, som ønskes konverteret til både at kunne opbevare tunge og lette klasse III produkter. Desuden ønskes tank N121 (3.800m³) inddraget i AOT til oplagring af tunge olieprodukter, da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank. Herefter vil virksomhedens tankanlæg samlet bestå af 11 tanke.

Ønsket om opbevaring af lette klasse III produkter i tankene er bl.a. foranlediget af, at der fra 2015 kommer reducerende krav til svovlindhold i skibes drivmidler. De nye krav indebærer, at det praktisk talt ikke længere er muligt at bruge fuelolie som drivmiddel i skibe indenfor visse geografiske områder, herunder Østersøen, Nordsøen og amerikanske farvande. Efterspørgslen på lokaliteter, hvor lette klasse III produkter kan opbevares, forventes derfor at stige i takt med, at efterspørgslen efter fuelolie som drivmiddel til skibe, og dermed oplagringsfaciliteter for fuelolie, forventes at falde.

Der søges derfor om et tillæg til den eksisterende miljøgodkendelse, således at det på sigt også bliver muligt at oplagre, modtage samt ind- og udskibe lette klasse III produkter i 3 af de nuværende 10 tanke, og så det bliver muligt at anvende tank N121 i driften af olieterminalen.

Virksomheden er i 2014 blevet omfattet af risikobekendtgørelsen, da olien nu klassificeres som miljøfarlig. Virksomheden har derfor afleveret en sikkerhedsrapport, som er vurderet af Arbejdstilsynet, Miljøstyrelsen og beredskabet i Kalundborg.

Miljøstyrelsen har vurderet, at der kan meddeles en tillægsgodkendelse til lette klasse III produkter, der sikrer en miljømæssigt forsvarlig drift af AOT. Desuden har Miljøstyrelsen vurderet, at der med de vilkår, der er anført under "Driftsforstyrrelser og uheld" så kan niveauet for risikoen for større uheld accepteres.

Miljøgodkendelsens vilkår er vurderet primært på grundlag af Miljøstyrelsens vejledning om miljøkrav til store olielagre (Vejledning nr. 2, 2011), BREF'en for "emissioner fra oplagring" og Miljøstyrelsens revurdering fra 29. september 2011 vedr. revurderingen af miljøgodkendelse for Asnæs Olieterminal og virksomhedens sikkerhedsrapport fra september 2015.

Det lovgivningsmæssige grundlag for miljøgodkendelsen fremgår af afsnit 4.

Der må i henhold til godkendelsesbekendtgørelsen ikke meddeles miljøgodkendelse med mindre:

1. virksomheden har truffet de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forureningen ved anvendelse af den bedst tilgængelige teknik, og
2. virksomheden i øvrigt kan drives på stedet uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforenelig med hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet.

Miljøstyrelsen har vurderet at ovenstående, under hensyntagen til vilkårene i denne tillægsgodkendelse i sammenhæng med vilkårene i den gældende miljøgodkendelse (revurderingen) og senere tillæg til denne, er opfyldt. Dette er begrundet nærmere i afsnittene herunder.

3.1.1 Generelle forhold

I henhold til godkendelsesbekendtgørelsens § 33, stk. 1 fastsættes en frist for udnyttelse af godkendelsen. Der anbefales 2 år, dog kan der jf. § 33, stk. 2 fastsættes en frist på op til 5 år, når der er tale om at gennemføre planlagte udvidelser eller ændringer. Efter ønske fra AOT er der fastsat en frist på 5 år, da det ikke med sikkerhed kan siges, hvornår det bliver aktuelt at håndtere lette klasse III produkter.

Desuden skal godkendelsen være tilgængelig på virksomheden og driftspersonalet orienteret om indholdet for at sikre, at driften sker i overensstemmelse med godkendelsen og anlægget dermed drives uden væsentlige gener for omgivelserne.

3.1.2 Virksomhedens indretning og drift

Der sker som udgangspunkt ingen væsentlige ændringer i virksomhedens indretning i forbindelse med udvidelsen af produktsortimentet.

Da det af vilkår B1 i revurderingen fra 2011 fremgår, at AOT kun må modtage og afskibe fuelolie og vakuum gasolie i transshipment samt være udskibningshavn for produkter, der overpumpes fra Statoils raffinaderi, er vilkåret blevet ændret, så der også kan håndteres lette klasse III produkter. Endvidere er den nye tank N121 indarbejdet.

Der er endvidere føjet ind, at AOT må foretage across-pier lastning/losning. Dette for at præcisere, at denne aktivitet også er omfattet af miljøgodkendelsen. Ved across-pier aktivitet forstås pumpning af olie fra et skib til et andet, uden at der sker mellemoplagring i AOT's tanke. Risikoen for oliespild er ikke anderledes ved across-pier aktivitet, end ved lastning og losning af olie til oplagring i tanke. Mængden af olie, der kan spildes til recipient i tilfælde af uheld, er analog til de nuværende aktiviteter (losning hhv. lastning). Across-pier aktiviteten er alene en anden måde, at benytte det nuværende anlæg på, hvorfor vilkårene i revurderingen af 29. september 2011 er dækkende for across-pier aktiviteten.

Der er ligeledes stillet vilkår (B3b) om indretning af tankgård K med barriere mod nedsivning af lette klasse III olieprodukter ved spild eller uheld. Med vilkåret er det ikke angivet præcis, hvordan barrieren skal udformes men blot angivet, at den som minimum have samme tæthed som en HDPE membran, udlagt i henhold til DS/Info 466 og hvor der ved tilslutning til fundamenter mv. og betonbefæstelse etableres sprøjtemembran for at sikre tæt tilslutning. Der er derfor i samme vilkår stillet krav om, at projekt for indretning af tankgård med barriere mod nedsivning skal fremsendes til tilsynsmyndigheden inden etablering. Se også afsnit 3.1.4.

Virksomheden har i procedure til sikkerhedsrapport af september 2015 oplyst at Vurdering af tanken, inspektion mv. følger EEMUA 159 standarden. I bilag til sikkerhedsrapporten er der procedure (0062), som beskriver hvorledes rør skal inspiceres og hvorledes det skal dokumenteres. Miljøstyrelsen mener at virksomheden skal følge API standard ved kontrol af rør og har sat det som vilkår i godkendelsen (vilkår B17).

Der er i sikkerhedsrapporten en procedure for trykprøvning af slanger, pumper, sikkerhedsventiler. Vedligeholdelse og tjek af de enheder er betydende ift. at undgå et større uheld på miljøområdet – her i form af udledning af større mængde olie til Kalundborg Fjord.

Det fremgår af virksomhedens procedure at egenkontrollen af tanke, rør, slanger, pumper, mv. vil blive optegnet i virksomhedens Manitoool. Det vil Miljøstyrelsen gennemgå ved de årlige inspektioner – som stikprøvekontrol.

3.1.3 Luftforurening

Der er ikke behov for at tilføje eller ændre eksisterende vilkår som følge af det nye produktmix.

3.1.4 Regnvand/Spildevand

Indretning af tankgård K med tilhørende afløbssystem skal ændres, inden der kan opbevares lette klasse III produkter i de 3 tanke i område K på AOT. Der er derfor stillet vilkår om, at plan for afløbssystem og relevant tegningsmateriale fremsendes til tilsynsmyndigheden, når det er fastlagt, hvordan den fremtidige indretning af tankgård K og det tilknyttede afløbssystem bliver. Planen for afløbssystemet bør indeholde forslag til implementeringsplan.

3.1.5 Støj

Det ændrede produktmix ændrer ikke ved støjbilledet, hvorfor der ikke er behov for nye eller ændrede vilkår.

3.1.6 Affald

De ansøgte ændringer i produktmix'et indebærer ikke frembringelse af nye affaldstyper eller ændringer i AOTs affaldsmængder. Inddragelsen af tank N121 i AOT's drift kan give anledning til yderst marginalt øget affaldsfrembringelse.

Der er i virksomhedens nuværende miljøgodkendelse vilkår om procedurer og instrukser for affaldshåndtering og -bortskaffelse. De nuværende vilkår vurderes at være tilstrækkelige også efter at de planlagte driftsændringer er realiseret.

3.1.7 Jord og grundvand

Der er stillet vilkår om, at AOT – når lette klasse III produkter tages i brug - mindst 1 gang om året skal kontrollere, at tankgård K er i god vedligeholdelsesstand, så en eventuel skade opdages tidligt og ikke udvikler sig. Vilkåret er stillet for at sikre, at anlægget til enhver tid er i god vedligeholdelsesstand, så lette klasse III produkter eller andre stoffer ved et eventuelt uheld ikke kan sive ned til jord og grundvand gennem de befæstede arealer eller tankgård.

Et årligt tilsyn af faste og tætte belægninger er anbefalet i miljøstyrelsens rapport "Forebyggelse af jord og grundvandsforurening på industrivirksomheder ved udvalgte aktiviteter" nr. 6 2008.

Der vil endvidere blive foretaget rundering hver time på kulpier/oliekajen i laste- og lossesituationer i henhold til virksomhedens risikorapport.

3.1.8 Indberetning/rapportering

Vilkår H2 er blevet præciseret, så det sikres, at der sker en registrering af kontrollen af de befæstede arealer i tankgård K, på oliekaen og på kulpieren, når lette klasse III produkter tages i brug.

Dette for mindske risikoen for uheld og for at øge sikkerheden.

3.1.9 Driftsforstyrrelser og uheld

Risiko/ forebyggelse af større uheld

Inter Terminals AOT er omfattet af Risikobekendtgørelsen², § 1 stk. 2, nr. 1 som kolonne 3 virksomhed. Der oplagres olieprodukter (lette og tunge klasse III produkter) i en mængde større end 25.000 tons, og anlægget er dermed omfattet af bekendtgørelsens bilag 1, del 1.

Inter Terminals AOT har derfor udarbejdet en sikkerhedsrapport for de nuværende aktiviteter på virksomheden samt den ansøgte udvidelse af produktsortimentet.

Med sikkerhedsrapporten har Inter Terminals AOT dokumenteret:

at faren for større uheld med farlige stoffer omfattet af Risikobekendtgørelsen er klarlagt.

at der er truffet nødvendige og effektive forholdsregler til at forebygge og bedst muligt begrænse følgerne af sådanne uheld.

at der er en plan for forebyggelse af større uheld samt et sikkerhedsledelsessystem til gennemførelse af planen.

at tilstrækkelig sikkerhed og pålidelighed er en integreret del af konstruktionen, opførelsen, driften og vedligeholdelsen af virksomheden.

at konsekvenserne er begrænsede, hvis uheld alligevel skulle ske.

Behandlingen af sikkerhedsrapporten sker i et samarbejde mellem risikomyndighederne, og jævnfør risikobekendtgørelsens bestemmelser herfor, træffer myndighederne afgørelse i forhold hertil på samme tid.

Miljøstyrelsen har sammen med de øvrige risikomyndigheder Arbejdstilsynet og Kalundborg Kommunes Beredskab vurderet, at Inter Terminals AOT med den udarbejdede sikkerhedsrapport har klarlagt risikoen for større uheld samt godtgjort, at der findes et system på virksomheden til kontrol af denne risiko.

Virksomheden skal i henhold til Risikobekendtgørelsen gennemføre de foranstaltninger, der fremgår af virksomhedens sikkerhedsrapport.

Der skal foreligge en beredskabsplan, som skal anvendes i tilfælde af, at der sker større uheld på virksomheden. Beredskabsplanen indeholder instrukser til sikring af hurtig og korrekt indsats ved uheld, der kan medføre risiko for brand, forurening af jord- og grundvand samt overfladevand. Driftspersonalet skal være orienteret om instruksernes indhold.

² P.t. bekendtgørelse nr. 1666 af 14/12/2006 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.

Sikkerhedsledelsessystemet skal til stadighed vedligeholdes, og der skal løbende følges op på afvigelser.

Virksomheden har ligeledes i henhold til Risikobekendtgørelsen pligt til snarest efter et større uheld eller tilløb til større uheld (nærved uheld) at indberette de oplysninger, som fremgår af Risikobekendtgørelsens bilag 7. Pligten til indberetning gælder, når stoffer er omfattet af Risikobekendtgørelsen.

Det er fastsat ved vilkår, at instruks/-er til sikring af hurtig og korrekt indsats ved uheld løbende vedligeholdes, samt at driftspersonalet er orienteret om instruksernes indhold.

Med henblik på læring og opbygning af viden i virksomhedens organisation, skal alle uheld og tilløb til uheld registreres og undersøges nærmere. Herunder hvilke barrierer/forebyggende foranstaltninger der har svigtet. Læring fra uheld og tilløb til uheld er en vigtig del af virksomhedens arbejde med at forebygge lignende hændelser.

Ved eventuelle uheld på virksomheden, vil vand (sluknings-, køle- og overrislingsvand) fra egen sikkerhedsforanstaltninger og/eller fra det eksterne beredskabs indsats kunne indeholde olie. Det skal inden tankanlægget anvendes til lette klasse III produkter derfor sikres, at dette vand ikke kan ledes til havet.

Miljøstyrelsen vurderer, at dette forhold er så væsentligt, at det fastholdes med vilkår. Vilkåret omfatter tillige krav om at forholdet skal indgå ved øvelsen af den interne beredskabsplan.

Udslip af olieprodukter

Et større uheld med udslip af olieprodukter til Kalundborg Fjord kan være en potentiel momentan trussel mod bevaringsstatus for de marine naturtyper og arter, som er omfattet af Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag, og et uheld kan indebære en potentiel samlet påvirkning af de marine naturområder. Områderne er beskrevet nærmere i afsnit 4.1 ved gennemgang af revurderingen.

Konsekvenserne af brud på rørføringer er for de eksisterende driftsforhold på olieterminalen (tunge klasse III olier) undersøgt og afrapporteret til Miljøstyrelsen juni 2012 og supplerende oplysninger er fremsendt oktober 2012 og april 2013/29/. I redegørelsen er der foretaget opgørelser af, at der i worst case kan ske udslip af op til 6.428 m³ olie til Kalundborg Fjord. Et stort udslip af olie vil i værste fald kunne løbe til havet og herfra spredes over et stort areal afhængig af vindretning og vindhastighed. Olien vil herfra ved visse vindretninger kunne spredes ud mod Natura 2000 området, beliggende 1200 – 2500 meter fra henholdsvis kulpier og oliekaej.

Miljøstyrelsen har som opfølgning på redegørelsen meddelt påbud den 2. maj 2014 om reduktion af maksimal udslipmængde fra max. 6.428 m³ til 165 m³ ved brud på rør langs pier og indløbskanal.

Virksomheden har i oktober 2014 fremsendt endnu en redegørelse indeholdende estimater for sandsynligheden for hændelsen. Der mangler i dette notat angivelse af svigtsandsynligheder for nogle af barriererne – bl.a. lækagedetektionen og det tilhørende elektroniske udstyr pålidelighed.

Der er varslet påbud med afsæt i opfølgningen på revurderingen af 28. september 2011, om at virksomheden skal genvurdere scenarier hvor de elektroniske komponenters pålidelighed indgår og, som kan forårsage miljøuheld.

Det skal fremgå hvad svigtsandsynlighederne er for de enkelte enheder. Det skal være gennemskueligt, hvilken enhed, der har den højeste svigtsandsynlighed. Oplysningerne om svigtsandsynlighederne skal Miljøstyrelsen bruge til at forhøre sig i Naturstyrelsen, om den svigtsandsynlighed, som bliver den betydende for scenariet, er acceptabel. Konsekvensen, hvis lækagedetektionen ikke virker, er at der løber af størrelsesordenen 6000 m³ olie ud i Kalundborg Fjord. Det det fastlægges hvad acceptkriterierne skal være for et sådant område som Kalundborg Fjord.

Der er en tæt dialog med virksomheden om, hvad der er af teknologiske muligheder, som vil kunne opfylde de krav, som Miljøstyrelsen vil give påbud om.

Virksomheden har ikke for nuværende et beredskab til opsamling af olie. Kalundborg beredskab mener, at kunne stille med flydespærre mv. ved udslip af olie til Kalundborg Havn.

3.1.10 Ophør

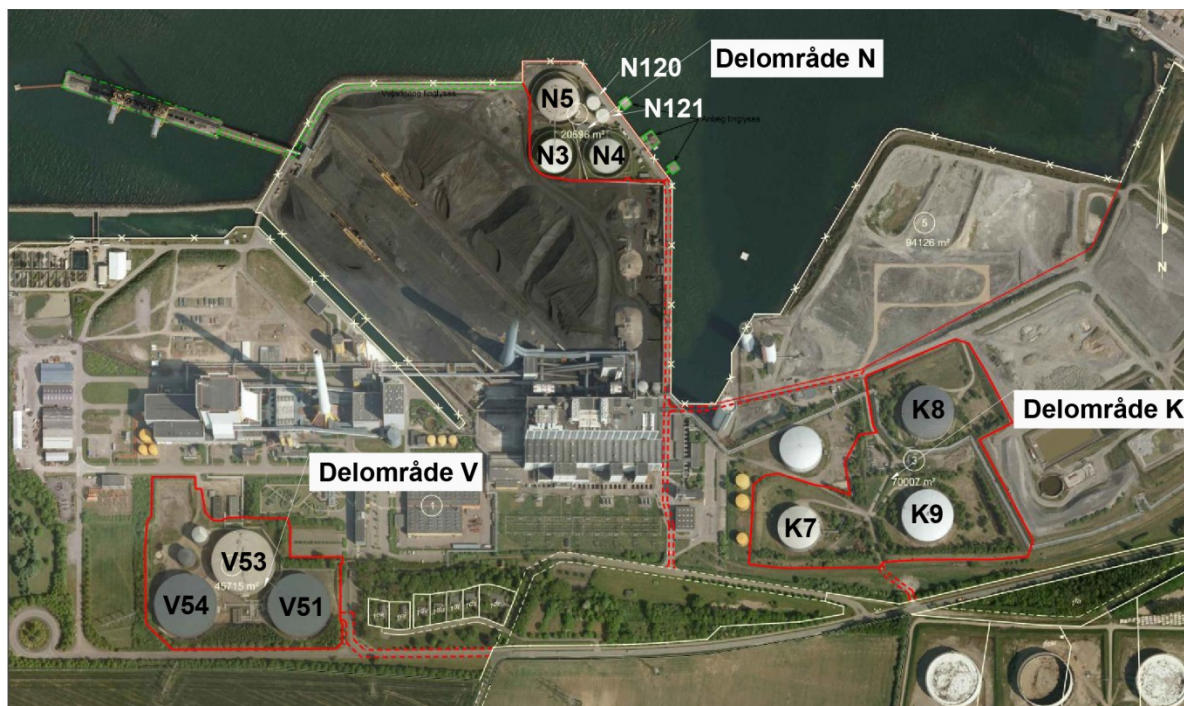
Der er ingen nye eller ændrede vilkår.

3.1.11 Øvrige forhold

Der er ingen ændringer.

3.2 Sagens oplysninger

Inter Terminals AOT ApS har fremsendt miljøansøgning i marts 2014, hvor der er søgt om lov til at anvende 3 af de eksisterende tanke til oplagring af lette klasse III produkter samt lastning og losning af sådanne. Der er tale om tankene K7, K8 og K9. Desuden ønskes tank N121 inddraget under AOT's miljøgodkendelse, da AOT har indgået aftale med DONG om at overtage denne.



Inter Terminals AOT ApS (AOT) er omfattet af følgende punkt på godkendelsesbekendtgørelsens³ bilag 1:

C 201: "Oplag af mineralolieprodukter på mere end eller lig med 2.500 t."

Miljøstyrelsen Roskilde har meddelt virksomheden en revurderet miljøgodkendelse den 29. september 2011. Hertil der er lavet tillæg siden.

Olieterminal AOT anvendes i dag til oplagring og ind og udskibning af olie. Det samlede anlæg består af to anlægspladser (en kulpier (lejeaftale med DONG Energy) og en olieka), overjordiske tankanlæg samt lukkede overjordiske rørsystemer. Olien transporteres til AOT ad søvejen, hvor olien losses fra skibe til olietankene via et rørsystem ved oliekaen eller Asnæsværkets kulpier. Desuden sker der på samme måde lastning af olie fra lagertankene til skibe. Olieterminalen modtager desuden produkter via olierør fra Statoil Raffinaderiet.

Tankanlægget består af 10 overjordiske tanke med en samlet opbevaringskapacitet på 503.800 m³, der er miljøgodkendt til opbevaring af klasse III produkter i form af fuelolie (FO) og vakuum gasolie (VGO). Alle ibrugværende (tank N3 og N5 er ikke i brug p.t.) tanke er placeret i tankgårde, som sikrer, at et eventuelt spild fra tanke kan tilbageholdes i tankgårdene.

Virksomhedens indretning og drift er beskrevet i den revurderede miljøgodkendelse af 29. september 2011 med efterfølgende tillæg. Denne vil fortsat være gældende.

Udvidelse af aktiviteten

AOT har søgt om et tillæg til den eksisterende miljøgodkendelse, således at det også bliver muligt at oplagre, modtage samt ind- og udskibe lette klasse III produkter i 3 af de nuværende 10 tanke (K-området), og så det bliver muligt at anvende tank N121 i driften af olieterminalen.

³ Bekendtgørelse nr. 1454 af 20/12/2012 om godkendelse af listevirksomhed

4. FORHOLDET TIL LOVEN

4.1 Lovgrundlag

Revurdering

Asnæs Olieterminal (AOT) er omfattet af den revurdering, som Miljøstyrelsen Roskilde meddelte den 29. september 2011 med efterfølgende tillæg.

Revurderingen og tillægsgodkendelserne vil fortsat være gældende. Dvs.:

- Revurdering meddelt 29/9 2011.
- Tillæg til revurderingen om godkendelse af flere skibsanløb meddelt 30. juni 2014 (dateret 26. juni 2014).

Risikobekendtgørelsen

Der pågår en risikobehandling af virksomhedens aktiviteter bl.a. som følge af, at Inter Terminals har søgt om lov til også at behandle lette olieprodukter. Risikosagsbehandlingen er så langt, at omfanget af et uheld er kendt og indgår derfor i vurderingerne i VVM-redegørelsen. Alle myndigheder forventer at kunne acceptere risikoniveauet evt. med vilkår.

VVM-bekendtgørelsen

Asnæs Olieterminal er opført på bilag 1 i VVM-bekendtgørelsens⁴ bilag 1, punkt 21 "Oplag af olieprodukter med en kapacitet på over 200.000 tons".

De planlagte ændringer for så vidt angår inddragelse af en eksisterende tank i driften vurderes at være omfattet af VVM-bekendtgørelsens bilag 2, punkt 14: "Ændringer eller udvidelser af anlæg i bilag 1 eller 2, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan være til skade for miljøet (ændring eller udvidelse som ikke er omfattet af bilag 1)", da der er tale om ændring af et allerede miljøgodkendt anlæg, som er omfattet af bilag 1.

AOT bliver med ændringen endvidere omfattet af risikobekendtgørelsen⁵ som kolonne 3 virksomhed og vil dermed også være omfattet af VVM bekendtgørelsens bilag 1, punkt 26: "Anmeldelsespligtige virksomheder efter § 5 i Miljøministeriets bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer."

Parallelt med ansøgning og sagsbehandling vedr. miljøgodkendelse udarbejdes VVM-redegørelse og færdigbehandling af risikodokumentet.

Habitatdirektivet

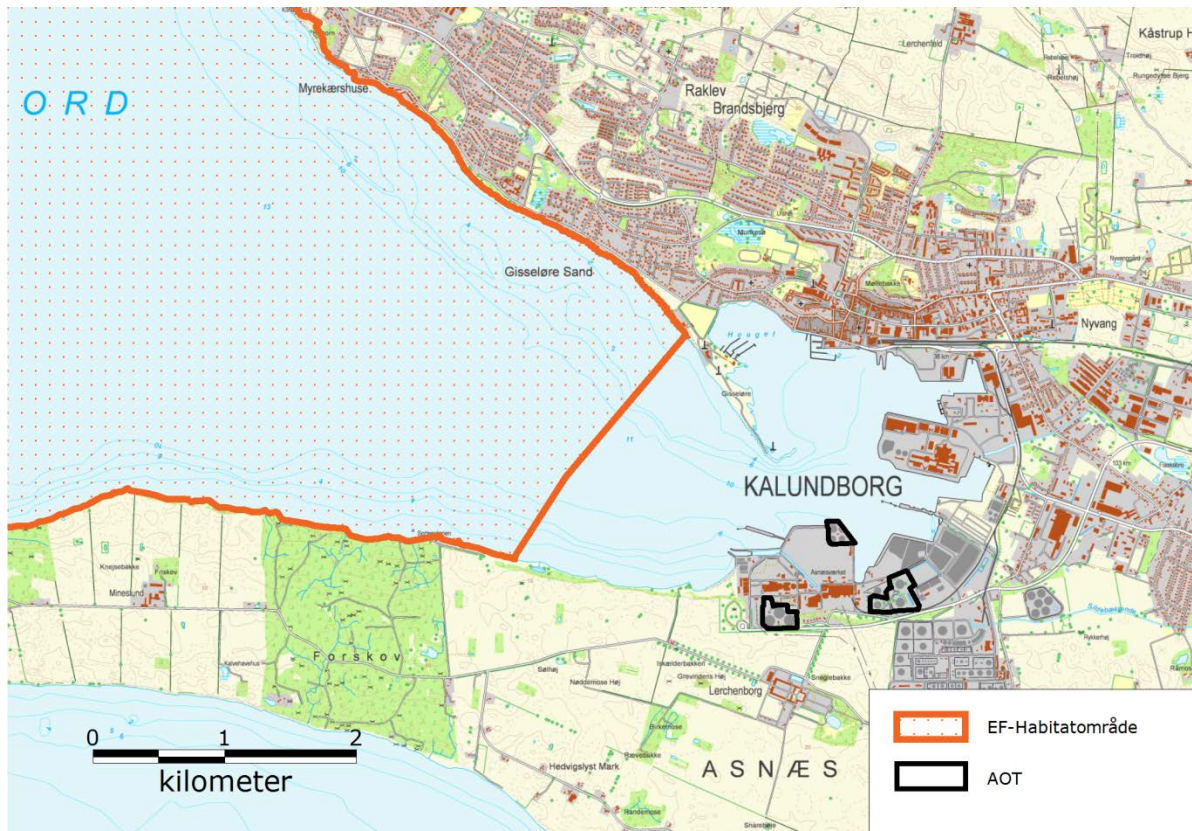
Projektområdet er beliggende i den sydvestlige del af Kalundborg by i bunden af Kalundborg Fjord. I det efterfølgende beskrives de eksisterende naturforhold i olieterminalens nær- og fjernmiljø.

Natura 2000-områder

På figuren herunder ses det Natura 2000-område, der findes nærmest olieterminalen.

⁴ Bekendtgørelse nr. 1654 af 27. december 2013 (tidligere nr. 1510 af 15. december 2010) om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning.

⁵ Bekendtgørelse nr. 1666 af 14/12/2006 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer



Natura 2000-område (N166) omkring olieterminalen.

Området er primært udpeget for at beskytte et sammenhængende bælte af overdrevstyper på Røsnæs kystskrænter, klokkefrø samt de marine naturtyper og arter omkring Røsnæs. På grund af de dårlige jorde og stejle skrænter er jorden hovedsagelig blevet brugt til græsning på disse skrænter. Det har betinget og bevaret en karakteristisk og artsrig overdrevsvegetationen. Klimaet på Røsnæshalvøen er mere tørt og solrigt end det meste af det øvrige Danmark, og derfor huser området en del varmeelskende (steppe-)arter, som har deres hovedudbredelse sydøst for Danmark.

Udpegningsgrundlaget for området ses i tabellen herunder.

Udpegningsgrundlag for Natura 2000-område N166, Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord.

Natura 2000	Udpegningsgrundlag	
Nr. 166		
EF-Habitatområde H195	Arter – ikke fugle	
	1014	Skæv vindelsnegl
	1166	Stor vandsalamander (<i>Triturus cristatus cristatus</i>)
	1188	Klokkefrø
	1351	Marsvin
	1365	Spættet sæl
	Naturtyper	
	1160	Bugt
	1170	Rev
	1220	Strandvolde med flerårige planter
	1230	Kystklint/klippe
	1330	Strandeng
	3130	Søbred med urter
	3140	Kransnålalge-sø
	3150	Næringsrig sø

Natura 2000	Udpegningsgrundlag	
	6120	Tørt Kalksandsoverdrev
	6210	Kalkoverdrev
	6230	Surt overdrev
	7220	Kildevæld
	9130	Bøg på muld

Marsvin og spættet sæl er begge marine udpegningsarter for Natura 2000-område 166. Fjorden anses som et af de 6 kerneområder for marsvin i de indre danske farvande. Af de tre bestande af marsvin i danske farvande - én i Østersøen, én i indre danske farvande inklusive Kattegat samt én i Nordsøen/Skagerrak - tilhører marsvin i Kalundborg Fjord bestanden i de indre danske farvande.

Marsvin er sårbare overfor sejlads med hurtiggående motorbåde eller andre former for højhastighedsfartøjer. De skibe der anløber AOT tilhører ikke denne kategori.

Marsvin kan desuden blive påvirket af undervandstøj. Marsvin anvender lyde til kommunikation og orientering, til at finde bytte, partnere og opdage fjender samt aktivt i forbindelse med fangst af byttedyr (ekkolokalisering). Marsvin er generelt følsomme overfor støj. Skibsstøj på ca. 0,25 kHz vil blive opfanget af marsvin på en afstand af ca. 1 km, og skibsstøj på ca. 2 kHz vil kunne høres på en afstand af ca. 15 km. Det delvise skifte til modtagelse og oplagring af lette olier vil ikke medføre en ændring i antallet af skibe, der kan anløbe AOT.

Potentielle påvirkninger af Natura 2000-områder i forbindelse med de pågældende driftsændringer behandles emneopdelt i det efterfølgende.

Emissioner fra oplagring

Oplagring af lette klasse III produkter på Asnæs Olieterminal kan, analog til opbevaring af de nuværende produkter, medføre emission af flygtige stoffer fra olieprodukterne. Stofferne kaldes VOC'er⁶ (Volatile Organic Compounds) og findes blandt andet i raffinerede olieprodukter. Der er ikke kendskab til, at luftemission af VOC'er medfører negative effekter på naturværdier, og det vurderes således, at den ændrede oplagring på AOT's tanklager ikke vil medføre en negativ påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med emissioner.

Udslip af olieprodukter

Et større uheld med udslip af olieprodukter til Kalundborg Fjord kan være en potentiel momentan trussel mod bevaringsstatus for de marine naturtyper og arter, som er omfattet af Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag, og et uheld kan indebære en potentiel samlet påvirkning af de marine naturområder.

Konsekvenserne af brud på rørføringer er for de eksisterende driftsforhold på olieterminalen (tunge klasse III olier) undersøgt og afrapporteret til Miljøstyrelsen juni 2012 og supplerende oplysninger er fremsendt oktober 2012 og april 2013/29/. I redegørelsen er der foretaget opgørelser af, at der i worst case kan ske udslip af op til 6.428 m³ olie til Kalundborg Fjord. Et stort udslip af olie vil i værste fald kunne løbe til havet og herfra spredes over et stort areal afhængig af vindretning og vindhastighed. Olien vil herfra ved visse vindretninger kunne spredes ud mod Natura 2000 området, beliggende 1200 – 2500 meter fra henholdsvis kulpier og oliekaej.

⁶ Volatile organic compounds. Dansk: Flygtige organiske stoffer. Nm VOC: Non-methane VOC, dvs. flygtige organiske forbindelser, fraregnet methan.

I rørbrudsredegørelsen peges på, at udslips mængderne vil kunne reduceres væsentligt ved etablering af lækagedetektion på olierør langs kølevandsudløbskanalen, kulpier og olieka, samt installation af automatiske ventiler, der sikrer fuld afspærring af rør ved rørbrud ved tankgårde.

Miljøstyrelsen har som opfølgning på redegørelsen meddelt påbud den 2. maj 2014 om reduktion af maksimal udslipmængde fra max. 6.428 m³ til 165 m³ ved brud på rør langs pier og indløbskanal. Med gennemførelse af disse tiltag samt under hensyn til, at sandsynligheden for at et udslip kan nå at drive ud til Natura 2000-området inden for en time, som er den nødvendige tid for at beredskabet kan nå at agere, er meget lav, vurderes risikoen for en væsentlig negativ påvirkning af Natura 2000-området som værende ubetydelig.

Samme vurdering vil også gøre sig gældende for de lette klasse III produkter, da sandsynligheden for udslip vil være lav, uanset hvilke produkter der håndteres på olieterminalen.

Konklusionen er derfor, at der ikke skal foretages en nærmere konsekvensvurdering af projektets virkninger på EF-habitatområde H 195 "Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord", jf. bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter. Det skyldes, at projektet ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vurderes at kunne påvirke Natura 2000-området.

Bilag IV-arter

I området omkring olieterminalen er registreret en række forskellige bilag IV-arter. På landsiden tæller disse flere forskellige arter af flagermus og padder. I havet er det marsvin og spættet sæl, der nyder særlig beskyttelse som bilag IV art. De enkelte medlemslande har forpligtiget sig til at gøre en særlig indsats for arterne på bilag IV, hvilket betyder, at deres levesteder, raste- eller fourageringssteder ikke ved direkte eller indirekte påvirkning må ødelægges eller ændres væsentligt. Den strenge beskyttelse omfatter arterne og deres levesteder, både inden for og uden for Natura 2000-områder.

Nærmeste registrering af bilag IV-arter er fra VVM-redegørelsen til den ny Kalundborg Vesthavn, hvor der i april 2007 blev registreret markfirben ca. 500 m vest for tankområde V og stor vandsalamander i en gammel mergelgrav ca. 1,5 km vest for tankområde V. Desuden vil der formentlig forekomme flagermus, der fouragerer i området eller som har yngle- og/eller rastepladser i industri- og forvalterboliger nær Asnæsværket eller i større træer i parkanlægget vest for værket eller i herregårdsparken mod syd. Risikoen for en påvirkning af de marine bilag IV arter vurderes som ubetydelig med de afværgetiltag, som Miljøstyrelsen har påbudt gennemført for at begrænse konsekvenserne ved oliespild.

Samlet vurderes det, at de planlagte driftsændringer ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af bilag IV-arter.

4.2 Udtalelser fra andre myndigheder

Kalundborg Kommune har i mail af 8. november 2013 udtalt følgende:

Hele AOT-anlægget er opført på opfyldte arealer, hvor der indtil midten af 1950'erne var lavt vand og strandenge. Opførelsen af tankanlæggene ses at være påbegyndt samtidig med bygningen af Asnæsværket på luftfoto fra 1959, og med yderligere opfyldning af arealerne ses tankgårdene at være fuldt udbygget på foto

fra 1979. Den langstrakte § 3-registrerede sø beliggende østligst i tankgård nr. 3 ses dog først udgravet i 1985.

Søen i tankgård 3 er vejledende registreret af Vestsjællands Amt i 1993/1994, men tilsyneladende aldrig besøgt af amtet eller sidenhen. På seneste luftfoto fremstår søen med en randbevoksning, formentlig af tagrør, desuden ses spredte træer langs bredden, i hovedsagen birketræer. Dette tyder umiddelbart på at den vejledende registrering kan være i orden, selvom søen indgår i det tekniske anlæg som del af opsamlingssumpen i tilfælde af tanklækager. Kalundborg Kommune har i marts 2014 på baggrund af en besigtigelse og gennemgang af ældre luftfotos besluttet at ophæve § 3 beskyttelsen, da søen er tørlagt i sommerperioden.

Der er i kraft af fraværet af besigtigelser ingen oplysninger om padder i søen, heller ikke om Bilag IV-arter. Nærmeste registreringer af Bilag IV-arter er fra VVM-rapporten til den ny Kalundborg Vesthavn, hvor der i april 2007 blev iagttaget markfirben ca. 500 m vest for tankgård nr. 4 og stor vandsalamander i en sø (gl. mergelgrav) ca. 1,5 km vest for tankgård nr. 4. Disse forekomster vil være upåvirkede af det ansøgte.

Flagermus vil formentlig passere området eller benytte det til fouragering, og kan have yngle- og rasteplasser i industri- og forvalterboliger nær Asnæsværket eller i større træer i parkanlægget vest for værket eller i herregårdsparken mod syd. Denne funktion vil ikke blive påvirket af det ansøgte.

Nærmeste Natura 2000-område findes i Kalundborg Fjord lige vest for Gisseløre og den projekterede vesthavn, dvs. ca. 1,8 km vest for tankgård nr. 2. På udpegningsgrundlaget er foruden diverse marine naturtyper arterne spættet sæl og marsvin, hvoraf sidstnævnte færdes i de indre dele af fjorden, men muligvis ikke helt ind i havnebassinet. Havpattedyrenes aktiviteter vil ikke være påvirket af den ansøgte, daglige aktivitet, men vil selvsagt være påvirket i tilfælde af havari, olieudslip eller andre ulykker i forbindelse med skibsfart og tung industri i havneområdet.

Det noteres at ansøgningsmaterialet ikke indebærer nogen udvidelse af antallet af anløb til havnen, og at risikoen for forlis derfor ikke kan siges at blive forøget med det ansøgte. Nyeste tal som undertegnede har kendskab til er ca. 3000 anløb til havnen i 2011, det være sig skibstransport, færgefart og krydstogtskibe, men eksklusive de skibe med midlertidig opankring i fjorden uden havneanløb.

4.3 Andre godkendelser

Denne afgørelse er et tillæg til den revurderede miljøgodkendelse fra september 2011 med efterfølgende tillæg.

4.4 Tilsyn med virksomheden

Miljøstyrelsen Virksomheder er tilsynsmyndighed for virksomhedens miljøgodkendelser.

4.5 Offentliggørelse og klagevejledning

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

Følgende parter kan klage over miljøgodkendelsen 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

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Natur- og Miljøklagenævnet. Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af www.nmkn.dk. Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på kr. 500. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Natur- og Miljøklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Natur- og Miljøklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagen skal være modtaget senest den 15. januar 2016.

Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside (<http://nmkn.dk/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.

4.6 Liste over modtagere af kopi af afgørelsen

- Kalundborg Kommune, kalundborg@kalundborg.dk
- Danmarks Naturfredningsforening, dn@dn.dk
- Danmarks Sportsfiskerforbund post@sportsfiskerforbundet.dk
- Friluftsrådet; fr@friluftsradet.dk
- Danmarks Fiskeriforening, mail@dkfisk.dk

5. BILAGSOVERSIGT

Bilag A: Miljøansøgning fra marts 2014 med tilhørende udfyldt BAT-tjekliste

Til
Miljøstyrelsen

Dokumenttype
Ansøgning om tillæg til miljøgodkendelse

Dato
Marts 2014

ANSØGNING OM TILLÆG TIL MILJØGODKENDELSE INTER TERMINALS AOT APS



Revision **3**
Dato **2015-12-16**
Udarbejdet af **HTS, SMB, LIR**
Kontrolleret af **SSA**
Godkendt af **LIR**

Ref. 1100006936

INDHOLD

1.	A. Ansøger og ejerforhold	3
2.	B. Oplysninger om virksomhedens art	4
2.1	Virksomhedens listebetegnelse	4
2.2	Kort beskrivelse af de ansøgte udvidelser	4
2.2.1	Fysiske ændringer	4
2.2.2	Driftsmæssige ændringer	5
2.3	Forhold til VVM-og risikobekendtgørelserne	5
3.	C. Oplysninger om etablering	5
4.	D. Oplysninger om virksomhedens placering og driftstid	5
4.1	Virksomhedens daglige driftstid	7
4.2	Til- og frakørselsforhold	7
5.	E. Tegninger over virksomhedens indretning	7
6.	F. Beskrivelse af den ansøgte udvidelse	8
6.1	Modtagelse, oplagring og afskibning af lette klasse III produkter	8
6.2	Inddragelse af tank N121	8
7.	G. Oplysninger om valg af bedste tilgængelige teknik (BAT)	9
8.	H. Oplysninger om forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger	9
8.1	Støj	9
8.2	Luftforurening	10
8.3	Jord og grundvand	11
8.4	Spildevand	12
8.5	Affald	13
8.6	Beskyttelse af det marine miljø ved driftsforstyrrelser og uheld	13
9.	Forslag til vilkår og egenkontrol	14
10.	J Oplysninger om driftsforstyrrelser og uheld	15

1. A. ANSØGER OG EJERFORHOLD

Ansøger

*Inter Terminals AOT ApS
Holtengårdsvej 25
Holten
4230 Skælskør*

Virksomhedens navn, adresse, matrikelnummer og CVR- og P-nummer.

Virksomheden er beliggende på adressen:

*Asnæsvej 16A, 16C og 16D
4400 Kalundborg*

Matrikelnummer: *1fc, 1fe og 1 fd Lerchenborg Hgd., Årby*

CVR-nummer: *31080207*

P-nummer: *1013826257*

Navn, adresse og telefonnummer på ejeren af ejendommen, hvor virksomheden er beliggende eller ønskes opført, hvis ejeren ikke er identisk med ansøgeren.

Ejer af ejendommen er identisk med virksomhedsejer.

Virksomhedens kontaktperson

Virksomhedens kontaktpersoner er:

*HSE chef Peter Havsager
Inter Terminals
Holtengårdsvej 25
Holten
4230 Skælskør
Tlf.: 2466 4387*

*Terminalchef AOT ApS
Dan T. Hansen
Tlf.: 2466 4329*

2. B. OPLYSNINGER OM VIRKSOMHEDENS ART

2.1 Virksomhedens listebetegnelse

Inter Terminals AOT ApS (AOT) er omfattet af miljøgodkendelsesbekendtgørelsens¹ bilag 2, listepunkt:

C 201. Oplag af mineralolieprodukter på mere end 2.500 ton.

AOT anvendes til oplagring, modtagelse og ind- og udskibning af fuelolie og vakuum gasolie. Olieterminalen består af to anlægspladser for skibe og et overjordisk tankanlæg med tilhørende overjordisk rørsystem. Tankanlægget er placeret i lukkede tankgårde og omfatter 10 overjordiske tanke med en samlet opbevaringskapacitet på 503.000 m³.

Olien transporteres til olieterminalen ad søvejen, hvor olien losses fra skib til olietanke via et rørsystem. På samme måde lastes olie fra lagertanke til skib, ligesom der foretages across pier aktiviteter, hvor olie lastes/losses direkte fra et skib til et andet skib via terminalens rørsystem, men uden at olien oplagres på anlægget. Olieterminalen modtager desuden produkter via olierør fra det nærliggende raffinaderi.

AOT har miljøgodkendelse af 29. september 2011 til oplagring og ind- og udskibning af tunge olieprodukter samt modtagelse af produkter via olierør fra det nærliggende Statoil raffinaderi, herunder tilladelse til 290 årlige skibsanløb. Miljøgodkendelsen er en revurdering af en tidligere udstedt miljøgodkendelse til Asnæsværket, der både omfattede drift af Asnæsværket og af olieterminalen. Revurdering er foranlediget af DONG Energy A/S i forbindelse med Inter Terminals overtagelse af olieterminalen pr. 11. januar 2012. Derudover har AOT en midlertidig godkendelse til 450 skibsanløb om året, som udløber 1. juli 2014, heraf tilladelse til 225 skibsanløb i første halvdel af 2014. AOT har ansøgt om miljøgodkendelse til at modtage op til 730 skibe om året og afventer pt. Miljøstyrelsens afgørelse af denne ansøgning.

2.2 Kort beskrivelse af de ansøgte udvidelser

AOT ønsker, at der udover fuelolie og vakuumgasolie også kan oplagres, modtages og ind- og udskibes lette klasse III produkter i 3 af de nuværende 10 tanke, som ønskes konverteret til både at kunne opbevare tunge og lette klasse III produkter. Desuden ønskes tank N121 (3.800m³) inddraget i AOT til oplagring af tunge olieprodukter, da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank. Herefter vil virksomhedens tankanlæg samlet bestå af 11 tanke.

Ønsket om opbevaring af lette klasse III produkter i tankene er bl.a. foranlediget af, at der fra 2015 kommer reducerende krav til svovlindhold i skibes drivmidler. De nye krav indebærer, at det praktisk talt ikke længere er muligt at bruge fuelolie som drivmiddel i skibe indenfor visse geografiske områder, herunder Østersøen, Nordsøen og amerikanske farvande. Efterspørgslen på lokaliteter, hvor lette klasse III produkter kan opbevares, forventes derfor at stige i takt med, at efterspørgslen efter fuelolie som drivmiddel til skibe, og dermed oplagingsfaciliteter for fuelolie, forventes at falde.

Der søges derfor om et tillæg til den eksisterende miljøgodkendelse, således at det også bliver muligt at oplagre, modtage og ind- og udskibe lette klasse III produkter i 3 af de nuværende 10 tanke, og så det bliver muligt at anvende tank N121 i driften af olieterminalen.

2.2.1 Fysiske ændringer

De ansøgte driftsændringer indebærer ikke bygnings- eller anlægsmæssige ændringer af den eksisterende olieterminal. Losning, lastning og modtagelse af lette klasse III produkter vil blive håndteret via det eksisterende anlægs kulpier/oliekaj samt eksisterende rørføringer, pumper og produkttanke. Indretning af tankområde K, som ønskes anvendt til lette klasse III produkter,

¹ Bekendtgørelse nr. 1454 af 20/12/2012 om godkendelse af listevirksomhed

ændres dog, idet der etableres en inpermeabel barriere og ny afledning af overfladevand, når lette klasse III produkter introduceres.

2.2.2 Driftsmæssige ændringer

Det nuværende miljøgodkendte produktsortiment ønskes udvidet til at omfatte lette klasse III produkter, og den eksisterende tank N121 ønskes inkluderet i AOT's miljøgodkendelse.

Det ansøgte projekt er permanent.

2.3 Forhold til VVM-og risikobekendtgørelserne

AOT er omfattet af VVM-bekendtgørelsens² bilag 1, punkt 21: *"Anlæg til oplagring af olieprodukter samt petrokemiske eller kemiske produkter med en kapacitet på 200.000 tons eller derover"*.

De planlagte ændringer for så vidt angår inddragelse af en eksisterende tank i driften vurderes at være omfattet af VVM-bekendtgørelsens bilag 2, punkt 14: *Ændringer eller udvidelser af anlæg i bilag 1 eller 2, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan være til skade for miljøet (ændring eller udvidelse som ikke er omfattet af bilag 1), da der er tale om ændring af et allerede miljøgodkendt anlæg, som er omfattet af bilag 1.*

AOT vil med realiseringen af det udvidede produktsortiment (lette klasse III produkter) endvidere blive omfattet af risikobekendtgørelsen³ som kolonne 3 virksomhed og vil dermed også være omfattet af VVM bekendtgørelsens bilag 1, punkt 26: *Anmeldelsespligtige virksomheder efter § 5 i Miljøministeriets bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.*

Parallelt med ansøgning og sagsbehandling vedr. miljøgodkendelse udarbejdes VVM-redegørelse og risikodokumentation.

3. C. OPLYSNINGER OM ETABLERING

Der er tale om en eksisterende miljøgodkendt virksomhed. Der etableres ingen nye bygninger eller anlæg i forbindelse med ændringen til også at kunne håndtere lette klasse III produkter. Hvad angår tank N121 er der alene tale om ændring af et ejerforhold, idet tanken overdrages fra DONG Energy til AOT. Der er altså tale om udnyttelse af eksisterende kapaciteter og anlæg, der allerede findes på olieterminalen.

Indretning af tankområde K, som ønskes anvendt til lette klasse III produkter, ændres dog, idet der etableres en inpermeabel barriere og ny afledning af overfladevand, når lette klasse III produkter introduceres.

Muligheden for at oplagre, modtage samt ind- og udskibe lette klasse III produkter forventes realiseret umiddelbart efter, at miljøgodkendelse hertil foreligger.

4. D. OPLYSNINGER OM VIRKSOMHEDENS PLACERING OG DRIFTSTID

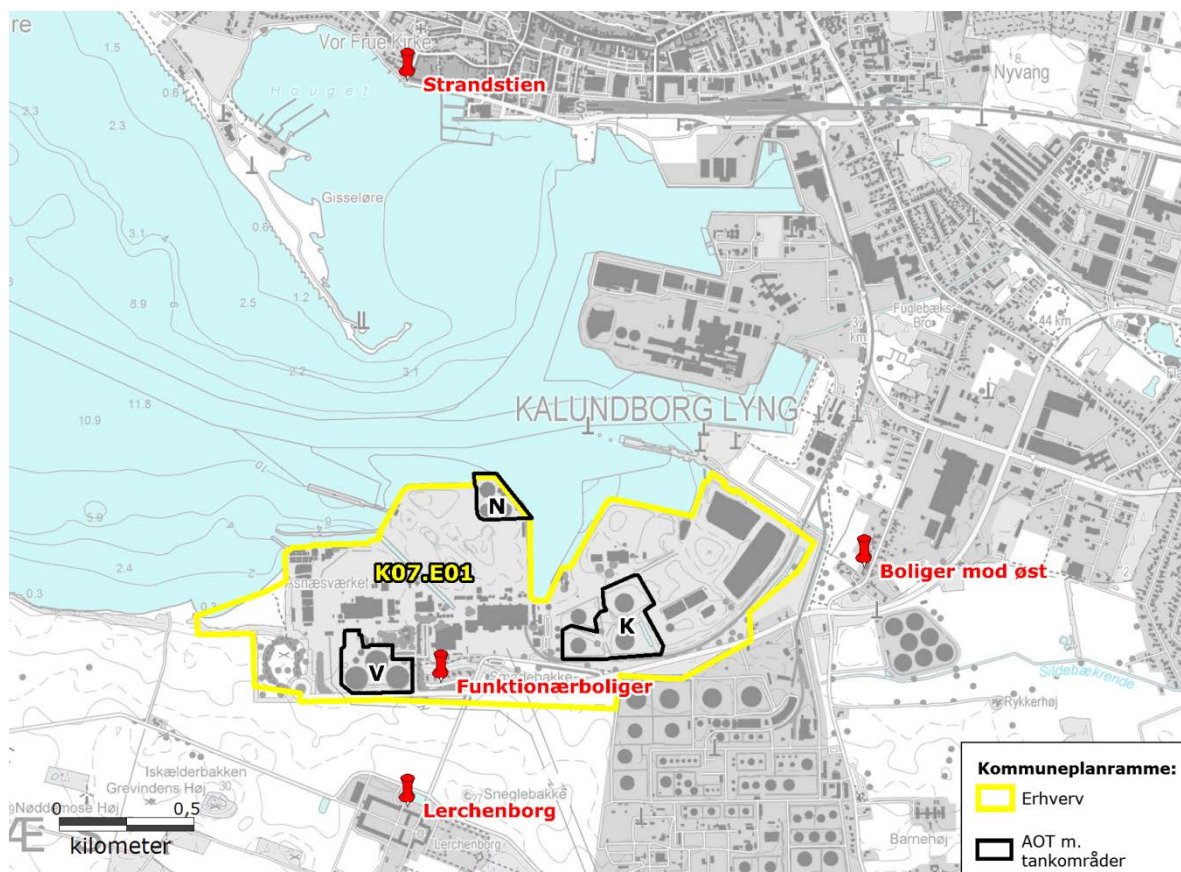
AOT er beliggende i byzone i rammeområde K07.E01, jf. Kalundborg Kommuneplan 2013-2024. Den generelle anvendelse af dette rammeområde er erhverv, nærmere bestemt havneområde, tungere erhverv med bl.a. havneanlæg, energiproduktion, energiformål, transport- og service-

² Bekendtgørelse nr. 1654 af 27/12/2013 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning

³ Bekendtgørelse nr. 1666 af 14/12/2006 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer

virksomhed, tankanlæg og lign. Inden for rammeområdet kan der etableres anlæg/virksomheder i miljøklasse 6-7.

Derudover er olieterminalen omfattet af Kalundborg Kommunes lokalplan nr. 52 for Asnæsværket, 25. september 1980, der fastlægger anvendelsen til tungere erhverv i form af anlæg til produktion af elektricitet og dermed afledte anlæg. Kalundborg Kommune har ved email af 4. februar 2011 bekræftet, at etableringen af et selvstændigt olieoplag ligger indenfor lokalplanens formåls- og anvendelsesbestemmelser, forudsat at der er tale om fortsættelse af den hidtidige benyttelse af de omhandlede faciliteter.



Figur 1 Rammer for Lokalplanlægning.

Den samlede olieterminal med tankanlæg grænser op til Asnæsværket. Tankområde N, jf. figur 1, er beliggende ud til Kalundborg Havn. Syd for tankområde K ligger Statoil Raffinaderiet, øst herfor ligger FDOs tanklager, og nord for ligger virksomheden Inbicon. Syd for tankområde V findes åbne marker tilhørende Lerchenborg Gods. Såvel Asnæsværket som Inbicon er ligeledes omfattet af kommuneplanramme K07.E01.

Nærmeste beboelse til olieterminalen er funktionærboliger til Asnæsværket, der ligger ca. 230 m øst for tankområde V, og Lerchenborg Gods, der ligger ca. 500 m fra tankområde V. Nærmeste større sammenhængende boligområde er beliggende på Lerchenborgvej, som ligger ca. 1.000 m øst for tankområde K.

Kalundborg Kommune har i udtalelse af 2. maj 2012 til VVM-anmeldelse om udvidet antal skibs-anløb samt fremtidig håndtering af lette klasse III produkter vurderet, "at Inter Terminals AOT ApS's fortsatte anvendelse af de eksisterende olietanke på AOT med mulighed for import og oplagring af olieprodukter, herunder lettere klasse III produkter er i overensstemmelse med Kalundborg Kommuneplan 2009-2021 rammeområde K07.E01, der udlægger området til havneområde med mulighed for tungere erhverv". Denne vurdering er ifølge Kalundborg Kommune også i overensstemmelse med den nye Kommuneplan 2013 – 2024, idet området fortsat udlægges til

tungere erhverv miljøklasse 7 iht. håndbog om miljø og Planlægning. Vejledende afstandskrav fra en miljøklasse 7 aktivitet til forureningsfølsom anvendelse er min. 500 meter. De tre eksisterende områder med olietanke har min. 500 meter til nærmeste boligområde eller område med anden forureningsfølsom anvendelse.

Mht. lokalplanens anvendelsesbestemmelser vurderer Kalundborg Kommune, at det ansøgte kan rummes indenfor planlovens definition af "fortsættelse af eksisterende lovlig anvendelse".

4.1 Virksomhedens daglige driftstid

Virksomheden vil i overensstemmelse med gældende miljøgodkendelse fortsat være i drift året rundt og på alle tidspunkter af døgnet, dog er terminalen lukket ned 2 døgn i julen og 1 døgn i nytår. Udvidelsen af produktsortimentet og inddragelse af tank N121 indebærer ikke ændringer af virksomhedens driftstid.

4.2 Til- og frakørselsforhold

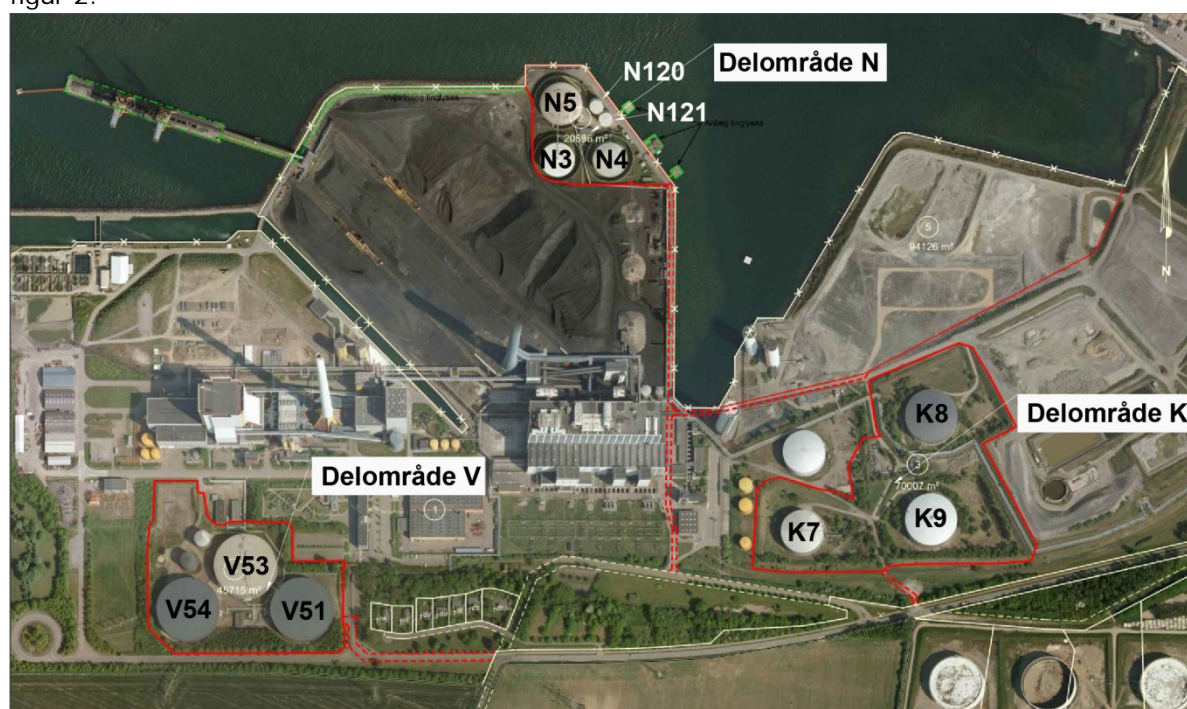
Der vil fortsat ikke ske nogen form for lastbiltransport af olie. Trafikbelastningen vil således fortsat kun være transport af medarbejdere og håndværkere mv. Der vil ikke være ændring af trafikbelastningen som følge af udvidelsen af produktsortimentet til også at omfatte lette klasse III produkter og inddragelse af en yderligere tank, og der sker ingen ændringer i til- og frakørselsforhold.

Til- og frakørsel vil fortsat ske gennem de fælles porte til Asnæs Olieterminal og Asnæsværket.

5. E. TEGNINGER OVER VIRKSOMHEDENS INDRETNING

Der sker ingen anlægs- eller bygningsmæssige ændringer af virksomheden i forbindelse med udvidelsen af produktsortimentet og inddragelse af tank N121.

De lette klasse III produkter vil blive opbevaret i de tre eksisterende tanke i tankområde K (tank K7, K8 og K9), mens øvrige tanke inklusive tank N121 fortsat vil blive anvendt til oplagring af tunge klasse III produkter. Tank N121, der ønskes inddraget i AOT's drift, ligger i delområde N jf. figur 2.



Figur 2 Luftfoto af AOT med kulpier, oliekaj og tre tankområder med de 10 overjordiske tanke samt ny tank N121.

Indretning af tankområde K, som ønskes anvendt til lette klasse III produkter, ændres dog, idet der etableres en inpermeabel barriere og ny afledning af overfladevand, når lette klasse III produkter introduceres. Relevant tegningsmateriale fremsendes, når det er fastlagt, hvordan den fremtidige indretning af tankgårde i delområde K og afløbssystem vil være.

Der henvises i øvrigt til tegninger i den revurderede miljøgodkendelse af 29. september 2011.

6. F. BESKRIVELSE AF DEN ANSØGTE UDVIDELSE

Virksomhedens indretning og drift er beskrevet i den revurderede miljøgodkendelse af 29. september 2011. Der sker ingen ændringer i forhold hertil, bortset fra udvidelsen af produktsortimentet og at den eksisterende tank N121 overgår til AOT.

I den gældende miljøgodkendelse er der fastsat vilkår (B1) om, at der må modtages og afskibes tunge klasse III produkter (fuelolie og vakuum gasolie), og at der må oplagres olieprodukter i tankene benævnt N3, N4, N5, K7, K8, K9, V51, V53, V54 og N120.

Herunder beskrives de planlagte driftsændringer i form af udvidelser i produktsortimentet og inddragelse af tank N121.

6.1 Modtagelse, oplagring og afskibning af lette klasse III produkter

Den nuværende begrænsning i produktsortimentet ønsker Inter Terminals AOT ApS ændret med henblik på at drive en mere fleksibel olieterminal, hvor også lette klasse III produkter kan modtages, oplagres og afskibes. Produktsortimentet, som olieterminalen må håndtere, ønskes derfor ændret til, at der udover fuelolie og vakuum gasolie også må modtages, oplagres og ind- og udskibes lette klasse III produkter.

De lette klasse III produkter er omfattet af risikobekendtgørelsen (BEK nr. 1666 af 14/12/2006) og er klassificeret som miljøfarlige med risikosætningerne R51/53 og R50/53 i henhold til den gældende Risikobekendtgørelse og Seveso III direktivet. De ansøgte produkter er alene risikostoffer på grund af deres klassificering som miljøfarlige produkter.

Sammenlignet med de nuværende tunge klasse III produkter vil de lette klasse III produkter være karakteriseret ved lavere viskositet, højere damptryk og højere vandopløselighed. Det vil således ikke være nødvendigt at varmholde de lette produkter for at holde dem flydende. Produkternes egenskaber medfører ligeledes, at de potentielt vil spredes hurtigere til det omgivende miljø (havmiljø, jord/grundvand, luft mv.) ved eventuelle spild.

Det udvidede produktsortiment indebærer ikke bygnings- eller anlægsmæssige ændringer af den eksisterende olieterminal, og de lette produkter vil blive håndteret i de eksisterende tanke og rørforbindelser på AOT.

Inden ibrugtagning af anlægget til modtagelse, oplagring og ind- og udskibning af lette produkter vil der blive foretaget en teknisk gennemgang af anlægskomponenter og – hvis der afdækkes behov – tilpasning af anlægskomponenter, således at disse kan fungere optimalt med de nye lette produkter. Den tekniske gennemgang vil ikke indebære ændringer i selve tankanlægget, som får betydning for projektets miljøpåvirkninger. Der vil herudover blive foretaget en opgradering af anlæggets sikkerhedsforanstaltninger i overensstemmelse med myndighedernes vilkår og forudsætninger ved miljø- og risikogodkendelsen af anlægget samt krav i tekniske forskrifter for brandfarlige væsker.

6.2 Inddragelse af tank N121

Tanken på 3.800 m³ er pt. ikke omfattet af AOT's miljøgodkendelse. Efter overdragelsen til AOT vil tanken blive anvendt til opbevaring af tunge klasse III produkter. Inden tank N121 tages i an-

vendelse vil der blive udført tankinspektion af akkrediteret firma med henblik på at sikre, at tanken lever op til vilkårene vedrørende olietankenes indretning og drift jf. den revurderede miljøgodkendelse af 29. september 2011.

7. G. OPLYSNINGER OM VALG AF BEDSTE TILGÆNGELIGE TEKNIK (BAT)

For den nuværende drift er der som led i revurderingen fremsendt en opdateret BAT-tjekliste for AOT til Miljøstyrelsen (fremsendt 1. maj 2012). I forbindelse med udarbejdelse af denne ansøgning er BAT-tjeklisten atter gennemgået ift. ønsket om oplagring af lette klasse III produkter. BAT-tjeklisten er vedlagt som bilag 1.

AOT er omfattet af bilag 2 i godkendelsesbekendtgørelsen og skal derfor jf. godkendelsesbekendtgørelsens § 31 redegøre for anvendelse af BAT, som defineret i godkendelsesbekendtgørelsens bilag 5. Til belysning heraf er der taget udgangspunkt i det tværgående BREF-dokument "Emissioner fra oplagring", 2006, der vurderes at dække tilsvarende kriterier for fastlæggelse af BAT, som defineret i godkendelsesbekendtgørelsens bilag 5. BREF-dokumentet er dog alene benyttet som vejledende om BAT-principper, da AOT ikke er en virksomhedstype, der hverken nu eller fremover skal leve op til de bindende krav i de kommende BAT-konklusioner, idet dette krav kun omfatter bilag 1 virksomheder.

På baggrund af gennemgang i vedlagte BAT tjekliste vurderes, at virksomheden lever op til BAT.

8. H. OPLYSNINGER OM FORURENING OG FORURENINGS-BEGRÆNSENDE FORANSTALTNINGER

8.1 Støj

Den nuværende støjbelastning fra olieterminalen er kortlagt af støjrådgiveren DELTA, december 2011, og redegørelse herom (DANAK 100/1487) er fremsendt til Miljøstyrelsen den 31. december 2011. Denne støjrapport er en opdatering af en tidligere støjrapport (DANAK 100/1421), hvor kildestyrken for den mobile kompressor er ændret, idet AOT har indkøbt en ny støjdæmpet luftkompressor til erstatning for den oprindelige, som indgik i den tidligere støjrapport.

DELTA har i rapporten beregnet støjbidraget i fire referencepunkter rundt om virksomheden og har herunder forudsat, at alle kilder relateret til olieterminalen, inklusive den transportable luftkompressor, kan være i drift døgnet rundt. De beregnede støjbidrag gælder således for alle referenceperioder og dermed også for natperioden (worst case). Resultaterne af beregningerne samt AOTs støjgrænseværdier i miljøgodkendelsen er opsummeret i nedenstående tabel. Referencepunkternes beliggenhed er vist på figur 1.

Tabel 1: Støjbidrag fra AOT samt grænseværdier fra miljøgodkendelsen. Støjbidrag er opgjort med transportabel kompressor med kildestyrke på 97 dB(A). AOT kompressor har kildestyrke på 94 dB(A).

	Støjbidrag fra AOT, dB(A)	Grænseværdi jf. vilkår E1 i miljøgodkendelsen		
		Dag	Aften	Nat
Referencepunkt 1 Funktionærboliger ved Asnæsværket	16,1 - 27,4	60	60	60
Referencepunkt 2 Strandstien 2	14,0 - 20,0	45	40	35
Referencepunkt 3 Bologområde Lerchenborgvej	17,8 - 24,9	45	40	35
Referencepunkt 4 Lerchenborg Gods	31,7 - 33,0	55	45	40

Beregningerne viser, at AOTs støjbidrag til omgivelserne er på 14 – 33 dB(A) hele døgnet rundt, heraf 14 - 25 dB(A) i nærliggende boligområder. AOT overholder således med stor margin grænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og -tidsrum.

Dette vil også være tilfældet ved de ansøgte driftsændringer (nye produkter og én ekstra mindre tank), da alle kilder relateret til olieterminalen ved støjberegninger er forudsat at være i drift døgnet rundt (worst case), og håndteringen af de lette produkter og ekstra tank sker via det eksisterende anlæg og ikke medfører nye støjkluder til virksomheden. De ansøgte driftsændringer indebærer ikke øgede skibsaktiviteter og dermed heller ikke ændret bidrag i relation til støj fra skibe under operation.

8.2 Luftforurening

De væsentligste kilder til luftforurening fra driften af olieterminalen er emissioner af flygtige stoffer fra produkterne i olietankene.

Der vil generelt forekomme afdampning af flygtige stoffer fra alle typer olieprodukter. Omfanget af afdampningen afhænger blandt andet af produkternes sammensætning samt de fysiske forhold under hvilke produkterne opbevares (fx temperatur og tryk), antal tankfyldninger og eventuel rensning af fortrængningsluft fra tankene.

Lette klasse III olieprodukter har et højere indhold af flygtige stoffer end tunge klasse III olieprodukter, hvilket medfører en større fordampning. De tunge olieprodukter, der i dag opbevares i tankene (fuelolie og vakuum gasolie), holdes imidlertid opvarmede til 50-55 °C, hvilket er med til at øge afdampningen af flygtige stoffer.

Emissionen af flygtige stoffer fra olieprodukter, der opbevares i tankene på olieterminalen, forekommer som følge af tankånding (pga. tryk- og temperaturvariationer) og ved påfyldning af olieprodukter til tankene. I disse situationer fortrænges/ventileres luft indeholdende flygtige stoffer til omgivelserne.

For at reducere emissionen af flygtige stoffer til omgivelserne er de største tanke på AOT, herunder de tre tanke, der ønskes anvendt til opbevaring af lette klasse III produkter, udstyret med trykvakuumentiler og kulfiltre på tankenes udluftningsrør, også kaldet "ånderør". Kulfilter/trykvakuumentil medfører, at trykket i tankene kan variere en smule uden "ånding", og samtidig sikres, at tankenes tolerancer overfor tryk overholdes. Kulfiltrene renses den luft, der ventileres til omgivelserne. Kulfiltrene vedligeholdes og udskiftes i overensstemmelse med leverandørinstruktioner for at sikre en optimal luftrensning. Tankene på olieterminalen er i øvrigt alle etableret med fast tag.

I Luftvejledningen⁴ anbefales, at produkter med et damptryk, der er mindre end 1,3 kPa (dieselolie, fyringsolie mv.) bør opbevares i tanke med fast tag forsynet med tryk/vakuumentil. Damptrykket for de nye produkter er under 1,3 kPa ved den aktuelle opbevaringstemperatur, og tankene på olieterminalen opfylder således allerede anbefalingerne i Luftvejledningen. Andre centrale og nyere vejledninger om miljøkrav til olieoplag, findes i det tværgående BREF-dokument om emissioner fra oplagring⁵ og Vejledning om Miljøkrav til store olielagre⁶.

Indretning og drift af AOT's tanke vurderes at være i overensstemmelse med de anbefalinger, som findes i BREF-dokumentet og dermed at leve op til BAT krav jf. bilag 1.

I olieterminalens revurderede miljøgodkendelse fra september 2011 har Miljøstyrelsen endvidere vurderet, at nedenstående vilkår/tiltag, der har til formål at minimere emissioner af flygtige stoffer til luften fra tankene, er tilstrækkelige til at imødegå uacceptabel luftforurening:

⁴ Luftvejledningen. Begrænsning af luftforurening fra virksomheder. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 2, 2001

⁵ Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage. Europakommissionen, juli 2006

⁶ Vejledning om miljøkrav til store olielagre. Oplag af olieprodukter. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 2, 2011

- Udluftningsrør (ånderør) på de seks største tanke skal være forsynet med trykvakuumentiler og kulfilter.
- Kulfiltrene skal serviceres eller evt. udskiftes, så normal renseseffekt er opretholdt løbende.
- Der skal udføres effektive eftersyn og vedligehold af udstyr som pumper, flanger, dræn og ventiler.
- Der skal forefindes planer for systematisk eftersyn og vedligehold og udbedring af lækager.
- AOT må ikke give anledning til lugtgener uden for virksomhedens skel, der efter tilsynsmyndighedens vurdering er væsentlige.

Forinden ibrugtagning af tank N121 vil AOT via en gennemgang og tankinspektion af akkrediteret firma sikre, at tanken er indrettet og kan drives i overensstemmelse med vilkårene i revurderingen af 29. september 2011.

På baggrund heraf anses de nuværende indretnings- og driftsvilkår i miljøgodkendelsen, herunder instrukser for eftersyn og vedligehold, og krav om trykvakuumentiler og kulfiltre bl.a. på de tre tanke, der ønskes anvendt til opbevaring af lette klasse III produkter, for tilstrækkelige til at imødegå uacceptabel luftforurening ved udvidelsen af olieterminalens produktsortiment.

Som nævnt ovenfor er der i den revurderede miljøgodkendelse fra september 2011 stillet vilkår om, at virksomheden ikke må give anledning til lugtgener uden for virksomhedens skel, der efter tilsynsmyndighedens vurdering er væsentlige. Dette vilkår vil fortsat være gældende ved udvidelse af produktsortimentet. Med vilkåret sikres det, at Miljøstyrelsen kan give påbud om, at AOT skal nedbringe lugtemissionerne fx i forbindelse med klager over lugtgener, der vurderes som væsentlige.

AOT har ingen registrerede klager og har ikke kendskab til personer, der har været generet af lugtemissioner fra tankene.

8.3 Jord og grundvand

AOT er beliggende i område med begrænsede drikkevandsinteresser (OBD). Tankområde K har været kortlagt som forurenede område (affaldsdepot) siden 1991 og som jordforurenede område på vidensniveau 2 i henhold til jordforureningsloven siden 2001. Tankområde N og V er ikke kortlagte som forurenede områder.

Den nuværende drift af olieterminalen indebærer begrænset risiko for forurening af grundvand, da fuelolie og vakuum gasolie størkner eller bliver tykflydende ved normale udetemperaturer. Olieprodukternes egenskaber betyder, at nedsivning vil være meget begrænset, jf. "Baggrundsrapport om miljøkrav til store olielagre. Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen nr. 12 2008".

Introduktion af nye lette produkter vil betyde en større risiko for nedsivning ved udslip, da de lette produkter ikke størkner eller bliver tykflydende ved normale udetemperaturer. Det vurderes derfor, at den nuværende indretning af tankgårde i delområde K ikke er tilstrækkelig til at sikre mod jord- og grundvandsforurening ved eventuelt uheld eller spild, idet tankgårdene i delområde K er uden lerlag, barriere eller tæt belægning, som sikrer mod nedsivning af de lette olieprodukter.

Tankgårdene i delområde K har tilstrækkelig opsamlingskapacitet, så eventuelt spild ved uheld kan tilbageholdes inden for tankgårdens vold/passiv barriere.

Tankgårdene i delområde K vil, inden introduktionen af lette klasse III produkter, blive forsynet med en barriere, for at forebygge nedsivning af lette klasse III olieprodukter ved spild eller uheld. Typen af barriere er p.t. under overvejelse, idet barrierer bestående af enten en HDPE membran, betonbefæstelse og/eller bentonit membran undersøges. Karakteristika for disse er kort gennemgået.

HDPE membranen udlægges så den opfylder kravene i DS/Info 466. Membrankant fastgøres til tankvold og –væg i låserender og til tankfundamenter med klemlister og fuges for at sikre fornøden tæthed. For at beskytte membranen dækkes den af et lag stabilgrus.

HDPE membranen kan ifølge baggrundsrapport for store olielagre anvendes som barrierer i tankgårde. Olie vil ikke kunne sive gennem membranen, og den vil kunne tilbageholde olieprodukterne i tankgården, hvis der sker et spild.

Vandtæt betonbelægning kan også anvendes som barrierer i tankgårde. Bestandigheden overfor olieprodukter af vandtæt betonbelægning i områder, hvor der kan forekomme mindre operative spild, er angivet i "Forebyggelse af jord og grundvandsforurening på industrivirksomheder ved udvalgte aktiviteter". Det fremgår heraf, at ved et oliespild på vandtæt beton, som ligger a) højst 1 time, vil der hverken ske gennemsvivning eller nedbrydning af betonen, b) højst 1 døgn, vil medføre langsom gennemsvivning og ingen/svag nedbrydning, mens c) en oliepåvirkning over flere uger vil medføre middel gennemsvivning og ingen/svag nedbrydning.

Oliespild i tankgården forekommer sjældent og i så tilfælde i forbindelse med udførelse af vedligehold/udskiftning af anlægskomponenter. I disse situationer vil eventuelt oliespild blive opsamlet umiddelbart efter spildet og dermed give anledning til en påvirkning af betonbelægningen på højst 1 time, hvorved der hverken sker gennemsvivning eller nedbrydning af betonbelægningen.

Ved store spild (tankkollaps) vil der kunne forekomme store mængder af olie i tankgården (op til 60.000 m³ ved brud på helt fyldt tank). I en sådan situation kan det tage flere uger at få borttransporteret olien i tankgården. Olien vil ikke indebære nedbrydning af betonbefæstelsen, men olien vil kunne sive gennem betonbelægningen i middel grad (ikke hurtigt). Denne hændelse vil imidlertid forekomme yderst sjældent (analog til opgørelse i sikkerhedsrapport til en hændelse, der kan forekomme med en returperiode på 325.023 år). Der er derfor samlet en meget lille risiko for, at denne hændelse opstår.

Lerbarriere i form af en bentonit membran, der er en plastisk lerart, kan ligeledes anvendes som barriere i tankgårde ifølge baggrundrapport for store olielagre. Bentonit membran er også nævnt som eksempel på impermeable barrierer i EU's tværgående BREF-dokument om oplagring af olieprodukter.

Alle tre barrieretyper vurderes derfor at være egnede til forebyggelse af nedsivning ved spild eller uheld.

Til forebyggelse af jord- og grundvandsforureninger er der i virksomhedens nuværende miljøgodkendelse stillet krav om, at tanke og rørsystemer indrettes, drives og inspiceres med henblik på at opretholde et højt sikkerhedsniveau mod risikoen for forurening af jord og grundvand. Der er stillet vilkår om, hvordan spild og hændelser skal håndteres samt forebyggende tiltag mv. Endvidere gennemfører AOT løbende rundringer under enhver olie håndtering samt ugentlige rundringer, der har til formål at kontrollere, at der ikke er utætheder, og at der ikke sker udsivning fra tanke eller rørsystemer. Udførte kontroller dokumenteres i selskabets certificerede ledelsessystemer.

Udover vilkårene i nuværende miljøgodkendelse bør der tilføjes nyt vilkår om, at tankgårde i delområde K skal være forsynet med barrierer, der dokumenterer tilstrækkelig beskyttelse af jord og grundvand.

8.4 Spildevand

Der afledes ikke processpildevand fra AOT. Regnvand og overfladevand, der falder på tankområde K nedsiver i dag.

Inden introduktionen af lette klasse III produkter i tankene i tankområde K vil tankområdet blive udstyret med barriere for at forebygge nedsivning af produkter ved spild. Som konsekvens heraf vil de nuværende afledningsforhold for regnvand og overfladevand, der falder på tankområde K også blive ændret, idet "naturlig" nedsivning hermed ikke længere er mulig.

Projekt for afledning af overfladevand og regnvand fra tankområde K er p.t. ikke endeligt fastlagt, men er under drøftelse med Kalundborg Kommune. Afledningen af regnvand fra området forventes afledt til en ventilbrønd via et regnvandsdræn i tankgården. Fra ventilbrønden ledes overfladevandet gennem sandfang og olieudskiller, inden det afledes til Kalundborg Fjord.

Afledningsrør fra ventilbrønden udstyres med en afspærringsventil, som lukkes automatisk i tilfælde af, at der registreres olie i afløbet.

Der foreligger ikke data for udledning af overfladevand fra tankområde K. Der er ikke noget der begrundes, at overfladevand fra tankområdet skulle indeholde forurenende stoffer ud over, hvad der renses i henholdsvis olieudskiller og/eller sandfang inden udledning.

Afløbsforhold vil blive etableret efter godkendelse af Kalundborg Kommune og i overensstemmelse med Kommunens spildevandsplan. Ifølge Kalundborg Kommunes gældende spildevandsplan 2010-2015 er AOT beliggende inden for et område, der ikke er kloakeret. Området er planlagt separatkloakeret.

I de øvrige tankområder vil der fortsat kun opbevares tunge produkter, hvorfor afledningen af overfladevand fra disse områder ikke vil blive påvirket af driftsændringerne på AOT.

Sanitært spildevand på AOT ledes til Asnæsværkets sanitære spildevandssystem i henhold til aftale med DONG Energy.

8.5 Affald

Den nuværende drift af olieterminalen medfører begrænset affaldsfrembringelse, primært i form af skibsassald (blandet affald fra skibe) samt olieholdigt slam, der fremkommer i forbindelse med tankrensninger, der typisk udføres ved periodiske eftersyn af tanke. Desuden er AOT forpligtet til at modtage slopolie og blandet affald fra anløbende skibe. Slopolien pumpes direkte til tankbil og bortskaffes til godkendt modtager uden opbevaring på olieterminalen.

Al affald håndteres og bortskaffes i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativer.

De ansøgte ændringer indebærer ikke frembringelse af nye affaldstyper eller ændringer i AOTs affaldsmængder. Ønsket om inddragelse af yderligere en tank, tank N121, i AOT's drift kan dog give anledning til yderst marginalt øget affaldsfrembringelse (olieslam) i forbindelse med tankrensninger. Affaldet vil fortsat blive håndteret i overensstemmelse med Kalundborg Kommunes affaldsregulativer.

Mængden af opbrugt kul fra kulfiltre udgør pt. ca. 4 tons pr. år. Opbrugt kul bortskaffes til godkendt affaldshåndtering. Driftsændringerne giver ikke i sig selv anledning til hyppigere udskiftning af kul.

Der er i virksomhedens nuværende miljøgodkendelse vilkår om procedurer og instrukser for affaldshåndtering og -bortskaffelse (H1). De nuværende vilkår vurderes at være tilstrækkelige også efter at de planlagte driftsændringer er realiseret.

8.6 Beskyttelse af det marine miljø ved driftsforstyrrelser og uheld

Driften af AOT tager udgangspunkt i en række foranstaltninger, der har til formål at sikre, at det omgivende miljø, herunder havmiljøet, beskyttes mest muligt. Disse foranstaltninger omfatter såvel tekniske tiltag i relation til fx tank- og rørdesign, samt krav til driftstilsyn, inspektioner og vedligehold af anlægget.

Der foretages således tankinspektioner af et uvildigt firma med ekspertise i tankinspektioner. Tankinspektioner (og øvrige vedligeholdelsesplaner) genereres af AOT's vedligeholdelsesstyringsystem, som sikrer, at inspektioner sker rettidigt. Inspektionerne foretages med fastlagte intervaller, og der udarbejdes inspektions- og prøvningsattester for hver tank, som dokumenterer tankens tilstand. Inspektionerne foretages i overensstemmelse med vejledninger fra den europæ-

iske brancheforening for en række større internationale engineerings-, energi- og olieselskaber (EEMUA) og udføres af certificeret tankinspektør.

AOT gennemfører desuden løbende runderinger under enhver oliehandling samt ugentlige runderinger, der har til formål at kontrollere, at der ikke er utætheder, og at der ikke sker udsivning fra tanke eller rørsystemer.

Tank- og rørbrud på olieterminalen med potentielle større oliespild til det marine miljø anses for meget usandsynlige uheld og forventes kun at kunne forekomme som følge af en udefra kommende påvirkning som f.eks. jordskælv, påkørsel, eksplosion, brand. Ved et tankbrud er der tilstrækkelig opsamlingsvolumen til at sikre, at olie ikke kan løbe til recipient.

Konsekvenserne af brud på rørføringer er for de eksisterende driftsforhold på olieterminalen (tunge klasse III olier) undersøgt og afrapporteret til Miljøstyrelsen juni 2012 og supplerende oplysninger er fremsendt oktober 2012 og april 2013. I redegørelsen er der foretaget opgørelser af, at der i worst case kan ske udslip af op til 6.428 m³ olie til Kalundborg Fjord. Et stort udslip af olie vil i værste fald kunne løbe til havet og herfra spredes over et stort areal afhængig af vindretning og vindhastighed. Olien vil herfra ved visse vindretninger kunne spredes ud mod Natura 2000 området, beliggende 1200 – 2500 meter fra henholdsvis oliekaej og kulpier.

I rørbrudsredegørelsen peges på, at udslipsmængderne vil kunne reduceres væsentligt ved etablering af lækagedetektion på olierør langs kølevandsudløbskanalen, kulpier og oliekaej, samt installation af automatiske ventiler ved tankgårde, der sikrer fuld afspærring af rør ved rørbrud.

Miljøstyrelsen har som opfølgning på redegørelsen meddelt påbud af 2. maj 2014 om reduktion af maksimal udslipmængde fra max. 6.428 m³ til 165 m³ ved brud på rør langs pier og indløbskanal. Med gennemførelse af disse tiltag samt under hensyn til, at sandsynligheden for et udslip kan nå at drive ud til Natura 2000-området inden for en time, som er den nødvendige tid for at beredskabet kan nå at agere, er meget lav, vurderer Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen, at risikoen for en væsentlig negativ påvirkning af Natura 2000-området er ubetydelig.

Samme vurdering vil også gøre sig gældende for de lette klasse III produkter, da sandsynligheden for udslip vil være den samme, uanset hvilke produkter der håndteres på olieterminalen.

9. FORSLAG TIL VILKÅR OG EGENKONTROL

Følgende afsnit indeholder forslag til ændring af gældende vilkår i miljøgodkendelsen af 29. september 2011 samt forslag til nye vilkår. Der foreslås ingen ændringer af egenkontrol i forhold til gældende miljøgodkendelse.

Formuleringerne i vilkår B1 i den revurderede miljøgodkendelse af 29. september 2011 foreslås ændret til følgende (ændringer er markeret med rødt):

- B1 Godkendelsen omfatter tilladelse til:
- At modtage og afskibe klasse III produkter i transshipment samt være udskepningshavn for produkter der, via de tanke Statoil lejer overpumpes fra Statoil raffinaderi.
 - At oplagre tunge klasse III produkter i tanke, benævnt N3, N4, N5, K7, K8, K9, V51, V53, V54, N120 og N121
 - At oplagre lette klasse III produkter i tanke, benævnt K7, K8 og K9

Der foreslås følgende nye vilkår i tillæg til miljøgodkendelse, relateret til fremtidig oplagring af lette klasse III produkter i tank K7, K8 og K9:

- B17 Der skal senest 1 måned inden påbegyndelse af anlægsarbejder vedrørende barrierer i tankområde K fremsendes et projekt, der dokumenterer en tilstrækkelig sikring af jord og grundvand.
- D3 Der skal senest 1 måned inden påbegyndelse af anlægsarbejder vedrørende nyt afløbssystem i tankområde K fremsendes kopi af afløbsprojektet samt dokumentation for, at afledningsforhold er godkendt af Kalundborg Kommune.
- NYT Lette klasse III produkter må ikke modtages eller oplagres i tankene, før projekterne nævnt i vilkår B17 og D3 er gennemførte og afsluttede.

Vedrørende forslag til vilkår, relateret til miljøgodkendelse af risikoforhold henvises til sikkerhedsrapporten for AOT.

10. J OPLYSNINGER OM DRIFTSFORSTYRRELSER OG UHELD

Driftsforstyrrelser og tiltag til beskyttelse af det marine miljø er omtalt i afsnit 8.6. Der henvises endvidere til den udarbejdede sikkerhedsrapport for AOT.

BAT-tjekliste for emissioner fra oplag på AOT

BREF-dokument AOT er omfattet af bilag 2 på godkendelsesbekendtgørelsen (BEK nr. 1454 af 20/12/2012) og er derfor ikke omfattet af BREF-dokumenter. Det tværgående BREF-dokument "Emissioner fra oplagring", 2006 kan derfor kun benyttes som vejledende BAT-princip.

Tjeklisten er et resume af BREF-dokumentet. Man skal derfor under alle omstændigheder kontrollere BREF-dokumentet for uddybende forklaringer.

Denne tjekliste er opdateret med ændringer i medfør af ønsket om opbevaring af lette klasse III produkter ift. BAT-tjeklisten for tunge klasse III produkter, der blev indsendt til Miljøstyrelsen jf. vilkår A2 i revurderingen af miljøgodkendelsen for AOT af 29. september 2011.

BAT-referencenr. (BREF-dokument, kap. 5.)	BAT-definition	BAT-referencenr. (BREF-dokument, kap. nr.)	BAT-status: Virksomhedens nuværende status med hensyn til at opfylde BAT-kravet	BAT-handlingsplan: Virksomhedens planlagte aktiviteter for at opfylde BAT-kravet
5.1 Oplag af væsker og flydende gas				
5.1.1 Tanke				
5.1.1.1 Generelle principper for forebyggelse og reduktion af emissioner				
Tankdesign		8.19		
	Tage stoffets fysisk-kemiske egenskaber i betragtning		AOT følger ny brancheviden og europæiske standarder/anbefalinger, som bl.a. tager højde for korrosion: Miljøstyrelsens Vejledning om Miljøkrav til store olieoplag, EN14015, API 650, API 653, EEMUA 159. Tankene er designet til olieindustrien og til opbevaring af olieprodukter under hensyntagen til materialevalg, bestandighed, korrosion mv. AOT's systemer sikrer, at produkterne kommer i de rigtige tanke, og opbevaringen sker derfor i tanke dedikerede til de(t) pågældende produkt(er). Hvis der introduceres nye produkter foretages en risikovurdering, hvor stoffernes fysisk-kemiske egenskaber tages i betragtning, og der ansøges om tilladelse hos Miljøstyrelsen.	
	Tage driften af oplagringen, instrumenteringsbehov, personalebehov og -belastning i betragtning		Tanke og rørsystemer er underlagt løbende vedligehold og der foretages de nødvendige opgraderinger, herunder ved introduktion af nye produkter. AOT drives med anvendelse af et sikkerhedsledelsessystem. Der er løbende introduceret f.eks.: - Kontrolanlæg - Fjernstyring/ fjernbetjening af alle essentielle komponenter - Alarmering/overvågning	
	Beskytte mod devier fra normale procesforhold (alarmer, sikkerhedsinstrukser, aflåsning, trykudligning, lækagedetektion og -tilbageholdelse m.v.)		AOT er omfattet af risikobekendtgørelsen som en kolonne 3 virksomhed. Der udarbejdes i den forbindelse en sikkerhedsrapport, der bl.a. beskriver organisationen der skal forebygge uheld og personalets uddannelsesbehov samt overvågning af validiteten af sikkerhedsledelsessystemet, herunder sikkerhedsinstrukser mv. Der er desuden alarmer mod overfyldning af tanke og alarm ved for høj temperatur.	

	Udvælge udstyr og materialer på basis af erfaringer m.v.		<p>Da tankene blev designet og opført i perioden 1959-1980 var der ikke krav til BAT, men tankene er designet og opført i henhold til daværende erfaringer, standarder og normer. Drift og overvågning lever dog op til BAT-kravene, ligesom BAT inddrages når der introduceres nyt udstyr. Erfaringer fra egne og andre anlæg, herunder uheldserfaringer, bruges i forbindelse med omdesign af installationer, f.eks. ved at følge opdaterede normer og vejledninger samt ved deltagelse i kurser og efteruddannelse, hvor der erhverves ny viden. AOT vurderes at have et sikkerhedsmæssigt niveau, der lever op til BAT.</p> <p>Eksempler på udstyr, der løbende er implementeret:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alarmer - Elektronisk instrumentering - Kontrolanlæg <p>Der er gennemført ændringer i indretningen af sumpen som følge af tæring der er konstateret ved inspektioner. På grund af et tidligere uheld med en tank på Kyndby-værket (i 2006) er inspektionerne ændret: Ved stort eftersyn scannes tankbunden 100 % med MFL-scanning, hvor der undersøges for både ud- og indvendige korrosioner. Endelig er tankenes isolering forbedret.</p>	
	Vedligeholdelses- og kontrolsystemer		Eksisterende anlæg. VH planer og diverse inspektioner genereres af vedligeholdelsessystemet ("MAINTOOL"). EEMUA-standarden følges ved tankinspektioner, som udføres af akkrediteret firma.	
	Håndtering af nødsituationer (afstand til andre tanke, driftsanlæg og skel, brandbeskyttelse, adgang for beredskabstjeneste m.v.)		De tekniske forskrifter for oplag af brandfarlige stoffer er overholdt.	
Kontrol og vedligeholdelse				
	Fastlægge proaktivt vedligeholdelsessystem og udvikle riskikobaserede kontrolplaner	4.1.2.2.1 og 4.1.2.2.2	Vedligeholdelsesplaner og diverse inspektioner, herunder styring af planer over forebyggende vedligehold, genereres af vedligeholdelsessystemet ("MAINTOOL"). EEMUA-standarden følges ved tankinspektion, som udføres af akkrediteret firma.	
Tankfarve				
	Anvende tankfarve med en refleksion af termisk eller lysstråling på mindst 70 % eller solskærmning på overjordisk tank med flygtige stoffer	4.1.3.6 og 4.1.3.7	<p>Tankene er malet med maling der overholder refleksionskravene jf. anvisning for tankfarver.</p> <p>Hvis tankene i forbindelse med det regelmæssige vedligehold skal males, vil de blive genmalet i farver, der overholder standardens krav til refleksion jvf. Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 94/63/EF af 20. december 1994 om forebyggelse af emissioner af flygtige organiske forbindelser (VOC) ved benzinoplagring og benzindistribution fra terminaler til servicestationer.</p>	
Princip for reduktion af emissioner				

	Reducere emissioner fra tanke, transport og håndtering, som vil være miljømæssigt betydelige	4.1.3.1	Tankene er bestykket med kulfiltre. Håndtering af produkter foregår efter nøje planlagte procedurer, hvorved risiko for spild og uheld minimeres. Transport til og fra AOT forekommer med skib, ligesom der kan modtages produkter via olierør fra Statoil raffinaderiet. Pumpning af produkter mellem tanke sker i lukkede rørsystemer.	
Monitering af VOC				
	Beregne VOC-emissioner jævnlige, hvor betydelige VOC-emissioner er forventelige. Beregningsmodellen kan af og til valideres med målinger	4.1.2.2.3	Lette og tunge klasse III produkter indeholder VOC'er i varierende indhold. Produkterne er dog ikke meget flygtige (som f.eks. benzin). På AOT er de seks største tanke udstyret med tryk/vakuumentiler og kulfiltre, som reducerer emissionerne. Kulfiltrene sikrer en effektiv rensning af fortrængningsluften og der forventes derfor ikke betydelige emissioner til omgivelserne.	
Dedikeret system				
	Indføre "dedikerede systemer"	4.1.4.4	Tankene og tilhørende systemer er dedikeret til olieopbevaring. Forinden introduktion af lette klasse III produkter på AOT, vil en teknisk gennemgang og eventuel tilpasning af anlægskomponenter sikre, at anlægget fungerer optimalt med de nye lette klasse III produkter.	
5.1.1.2 Tankspecifikke overvejelser				
Tank, fast tag				
		3.1.3		
(Brandbare og andre væsker, såsom olieprodukter og kemikalier)	Anvende luftrensning for flygtige stoffer, som er giftige (T), meget giftige (T+) eller kræftfremkaldende, mutagene og reproduktionstoksiske (CMR) kategori 1 og 2		Alle tanke på AOT er fasttagstanke. Produkterne indeholder VOC'er, der er flygtige og kan afdampe. BREF'en definerer ikke, hvornår stoffer er flygtige. Damptrykket fra såvel lette som tunge klasse III produkter er lavt sammenlignet med f.eks. benzin. I de seneste opdaterede sikkerhedsdatablade for produkterne er produkternes fareidentifikation oplyst som både DPD/DSD klassificering og CLP klassificering. Ifølge DPD klassificeringen er nogle af produkterne giftige, og flere af dem er ifølge begge ordninger klassificeret som sundhedsfarlige på grund af carcinogene og/eller reproduktionstoksiske egenskaber. De seks største tanke med størst aktivitet er jf. BAT anbefaling udstyret med kulfiltre og tryk/vakuumentiler, der vil medvirke til at reducere emissioner af VOC'er.	
	Anvende luftrensning eller indvendig flydende overdækning for andre stoffer	4.1.3.15 og 4.1.3.10	4.1.3.10 ikke relevant, da det gælder for flydetag. 4.1.3.15 retter sig mod benzin - og den tyske anbefaling om emissionsbegrænsende tiltag for damptryk større end 1,3 kPa v. 20 grader C, er opfyldt for fuelolie olie og vacuum gas olie (damptryk er hhv. ca. 0,5 kPa og 0,8 kPa v. 20 grader C) og for gasolie og diesel (damptryk hhv. < 0,3 kPa og ca. 0,4 kPa v. 20 grader C).	
	Direkte kontakt flydende overdækning og ikke-direkte flydende overdækning		Tanke med flydetag anvendes for at reducere emissioner til atmosfæren og anvendes i reglen for oplag af benzin og råolie (jf. Baggrundsrapport om miljøkrav til store olielagre). Jf. BREF giver flydetage betydelige emissionsreduktioner for produkter med flygtighed > 1 kPa ved driftstemperatur. Produkterne på AOT har relativt lav flygtighed og er tankene forsynet med fast tag og udstyret med tryk/vakuumentiler samt kulfiltre, hvorved fortrængningsluften renses effektivt.	

	For tanke >50 m ³ : Anvende trykdigningsventiler, som sættes til højest mulige værdi i overensstemmelse med tankdesignkriterier		Der findes trykdigningsventiler på alle større tanke.	
	BAT-relateret emissionsreduktionsniveau er mindst 98 % (sammenlignet med fast overdækning uden foranstaltninger)	4.1.3.15	Produkterne indeholder VOC, men punkt 4.1.3.15 retter sig mod benzin, som er langt mere flygtigt og punktet er derfor ikke relevant.	
	For væsker indeholdende højt antal af partikler (fx råolie): Foretage omrøring	4.1.5.1	Indholdet af partikler er ikke ret højt i de produkter der opbevares på AOT, og meget lavere end i f.eks. råolie. Den smule slam der dannes på bunden af tankene fjernes ved inspektioner/tanksrensning.	
5.1.1.3 Forebygge uheld og (større) ulykker				
Sikkerheds- og risikostyring				
	Foretage en risikokortlægning og implementere de nødvendige forebyggende sikkerhedsforanstaltninger. Anvende et sikkerhedsstyringssystem	4.1.6.1	I afsnit 4.1.6.1 henvises til Seveso II direktivet. AOT har hidtil været underlagt et sikkerhedsledelsessystem, som lever op til kravene i Seveso II direktivet, men FO/VGO var ikke omfattet af risikobekendtgørelsen. AOT er omfattet af risikobekendtgørelsen som en kolonne 3 virksomhed. Der udarbejdes i den forbindelse en sikkerhedsrapport, der bl.a. beskriver organisationen der skal forebygge uheld og personalets uddannelsesbehov samt overvågning af validiteten af sikkerhedsledelsessystemet.	
Driftsprocedurer og træning				
	Implementere og følge præcise organisatoriske foranstaltninger og iværksætte træning og instruktion af ansatte for sikker og ansvarlig drift af installationer	4.1.6.1.1	AOT har hidtil haft organisatoriske foranstaltninger til iværksættelse af træning og instruktion, for sikker og ansvarlig drift. Disse foranstaltninger vil fortsat være relevante efter introduktion af lette klasse III produkter, og vil blive gennemgået og beskrevet i sikkerhedsrapporten der udarbejdes.	
Lækage pga. korrosion og/eller erosion				
	Forebygge korrosion:	4.1.6.1.4		

	- Udvælge konstruktionsmateriale, som er resistent over for det oplagerede produkt		<p>Tankene er konstrueret til opbevaring af olieprodukter. AOT's systemer sikrer, at de rette produkter kommer i de rette tanke. Produkterne kan indeholde vand, der virker korroderende over for materialerne, mens olien ikke virker korroderende.</p> <p>Bunden af tankene bliver inspiceret regelmæssigt, og ved stort eftersyn scannes tankbunden 100 % med MFL-scanning, hvor der undersøges for både ud- og indvendige korrosioner. Hvis det ved tanksinpektioner konstateres - eller ved skift til potentielt mere aggressivt olieprodukt vurderes - at korrosionsraten er/kan blive for høj ift. den ønskede standtid på tanken, iværksættes tiltag for at imødegå korrosionen.</p> <p>Designgrundlaget for tanke i tankområde V, da de blev opført, er API 650 Welded Steel Tanks for Oil Storage. Alle andre tanke er bygget i henhold til DS 417, Dansk Ingeniørforenings norm for svejste lagertanke af stål til brandfarlige væsker.</p> <p>Nye tankes designgrundlag er DS/EN 14015:2004 Specifikation for konstruktion og fremstilling af vertikale, cylindriske, fladbundede, svejste ståltanke over jorden bygget på stedet til opbevaring af flydende væsker ved omgivende temperatur og derover.</p>	
	- Anvende passende konstruktionsmetoder		Ved ændringer bruges de opdaterede vejledninger og standarder: Miljøstyrelsens Vejledning om Miljøkrav til store olieoplag, EN14015, API 650, API 653, EEMUA 159. Ændringer er f.eks. ny tankbund, nye studse, etablering af mandehuller eller miksere.	
	- Forhindre indløb af regnvand eller grundvand i tanken. Hvis nødvendigt fjerne vand, som er inden i tanken		<p>På AOT er der i dag et system for kontinuerlig nedsivning af regnvand via sivedræn. I forbindelse med introduktion af lette klasse III produkter vil tankområde K blive forsynet med en barriere, der forebygger nedsivning af lette olieprodukter ved spild eller uheld. I forbindelse med etablering af barrieren indrettes tankgården, så der er fald væk fra tankene.</p> <p>Indvendigt i tankene: Bunden er konisk og der er fald mod sump, hvorfra vandet løbende kan suges.</p>	
	- Nedsive regnvand via drænsystem		Vandet bliver i dag ledt væk vha. nedsivning (K- og N-tankeområder) og ved hjælp af både drænrør og nedsivning (V-tankområde). Denne bortledning er effektiv, og der henstår ikke vand i tankgårdene efter regn.	
	- Anvende forebyggende vedligehold		Tankene vedligeholdes og efterses iht. dansk lovgivning og EEMUA.	
	- Tilføje korrosionshæmmere, hvor muligt, eller anvende katodisk beskyttelse på tankens inderside		Anvendes ikke. I stedet foretages stikprøvekontrol udvendigt af svøb/udragende bundkant ved lille inspektion.	
	For en underjordisk tank: Korrosionsresistente overflader, galvanisering og/eller katodisk beskyttelsessystem på tankens yderside		Ikke relevant.	
	Forebygge spændingskorrosionsrevnedannelse (SCC):		Udvendig kantsøm mellem bund og svøb undergår kontrol ved stor inspektion. Desuden foretages der visuel kontrol af svejsesøm og udragende annularplade ved regelmæssige udvendige eftersyn.	
	- Spændinger aflastes ved varmebehandling (eftersvejsning)	4.1.6.1.4	Der svejses normalt ikke på tankene. Ved evt. svejsning bliver gældende svejseprocedurer fulgt. Ved større ændringer vil der blive udført kontrol efter EEMUA anbefalinger.	

	- Risikobaserede inspektioner	4.1.2.2.1	Risikobaseret inspektion er inkluderet i EEMUA nr. 159 rev. 3 og udføres løbende i henhold til AOT's tankinspektionsplan. Inspektionsprogrammerne er fleksible, idet der anvendes en risikovurdering/risiko-beregning baseret på drift, design, materialer og miljøhensyn. På AOT foretages proaktive risiko- og pålidelighedsbaserede inspektioner af certificerede inspektører. Inspektionerne omfatter bl.a. NDT målinger med ultralyd af restgodstykkelse på tanksvøb og tankbunde og dokumenteres i en tilstandsrapport for den enkelte tank. Inspektioner som beskrevet ovenfor er indledt på AOT i 2009.	
Driftsprocedurer og instrumentering til forhindring af overfyldning				
	Implementere og vedligeholde driftsrutiner, som sikrer:	4.1.6.1.5 og 4.1.6.1.6		
	- Installation af instrumenter for højt niveau eller højt tryk med alarmer og/eller automatisk lukning af ventiler		Tankene er bestykket med høj alarm og høj høj alarm og automatisk overvågningssystem, der registrerer tankniveauer, niveauændringer og temperaturer i alle tanke.	
	- Passende driftsrutiner under opfyldningen		Der er driftsinstruktioner for lastning og losning. Driftstruktionerne omfatter bl.a. - Vurdering af fri tankvolumen inden opfyldning starter; - Kontrol af overførte mængder under opfyldning; - Overvågning og regelmæssig opsyn med rørinstallationer og tanke under opfyldning.	
	- Tilstrækkeligt frivolumen		Der er vurderet på pumperater, tankvolumener, reaktionstid og niveauer for alarmering, Pumpetiden mellem høj og høj høj alarm er ca. 5 min. ved højeste pumperate. Pumpetiden fra høj høj alarm til svøbkant er ca. 5 min. ved højeste pumperate.	
Instrumentering og automatition til at detektere lækage				
	Anvende lækagedetektion	4.1.6.1.7	I revurderingen af 29. april 2012 er der bl.a. stillet vilkår om dette: "Automatisk overvågningssystem, der registrerer væskestand, niveauændringer og temperatur i tankene. Med hensyn til niveauændringer skal dette være idriftsat inden 1. juli 2012." Tankene er udstyret med radar der registrerer niveauet.	
Risikobaseret metode til emissioner til jord under tanke				

	Opnå "ubetydeligt risiko-niveau" for jordforurening fra bund- og bundvægttilslutninger af overjordiske tanke	4.1.6.1.8	Beregningen er gennemført for eksisterende produkter (FO/VGO), og alle ibrugværende tanke blev klassificeret i "ubetydelig risiko". Den nuværende indretning af tankområde K er ikke tilstrækkelig til at sikre mod nedsivning af spild af lette klasse III produkter. Øvrige emner i risikoberegningen vil være uændrede. Ved introduktion af lette klasse III produkter vil tankområde K derfor blive opgraderet ved etablering af en barriere mod nedsivning for de pågældende produkter. På den baggrund vurderes, at risikoberegningen for tankene efter ovenstående ændringer fortsat vil føre til en klassificering i "ubetydelig risiko".	
Jordbeskyttelse rundt om tanke - inddæmning				
	For overjordiske tanke: At etablere sekundær inddæmning, som volde rundt om enkeltvægstanke, dobbeltvægstanke, cup-tanke (tank i tank) og dobbeltvægstanke med monitoreret bundudledning	4.1.6.1.11, 4.1.6.1.13, 4.1.6.1.14 og 4.1.6.1.15	Der er etableret sekundær inddæmning rundt om K-tankene, svarende til en opsamlingskapacitet på ca. 89-107 %. Der er forbindelse mellem tankgård for tank K7 og K9, hvilket medfører en opsamlingskapacitet på min. 100 % for hver tank. Tankområde K vil endvidere blive udstyret med barriere, inden introduktionen af lette klasse III produkter. Endvidere er fælles tankgård for tank N121, N120 samt N5.	
	For nye enkeltvægstanke: At anvende en fuldt uigennemtrængelig barriere i bunden	4.1.6.1.10	Ikke relevant da der er tale om eksisterende tankanlæg	
	For eksisterende tanke inden for en sikringsvold: At anvende en risikobaseret vurderingsmetode	4.1.6.1.8 og 4.1.6.1.11	Beregningen er i 2012 gennemført for eksisterende produkter (FO/VGO), og alle ibrugværende tanke på nær V51 blev klassificeret i "ubetydelig risiko". Idet der anvendes risikobaseret inspektion og et tilpasset ledelsessystem blev det vurderet, at risikoniveauet var acceptabelt. Tank V51 blev inspiceret i december 2012 hvor tankbundtykkelsen blev verificeret > 3,6 mm. Dermed klassificeres denne tank også i "ubetydelig risiko". Den nuværende indretning af tankområde K er ikke tilstrækkelig til at sikre mod nedsivning af spild af lette klasse III produkter. Øvrige emner i risikoberegningen vil være uændrede. Ved introduktion af lette klasse III produkter vil tankområde K derfor blive opgraderet ved etablering af en barriere mod nedsivning over for de pågældende produkter. På den baggrund vurderes, at risikoberegningen for tankene efter ovenstående ændringer fortsat vil føre til en klassificering i "ubetydelig risiko". Forinden indbrugtagning af tank N121 vil der gennemføres en EEMUA inspektion af akkrediteret firma og sikring af, at den tilsvarende de øvrige tanke kan klassificeres "ubetydelig risiko". Tankgårdenes opsamlingskapacitet er tilstrækkelig, også efter introduktion af lette klasse III produkter og indlemmelse af tank N121 i driften.	
	For chlorerede kulbrinte opløsningsmidler (CHC) i enkeltvægstanke: At anvende CHC-tæt laminat som konkret barriere, baseret på phenol- eller furan resiner.	4.1.6.1.12	Ikke relevant.	

	For underjordiske og inddæmpede tanke: At anvende dobbeltvægstanke med lækagedetektion eller enkeltvægstank med sekundær inddæmning og lækagedetektion	4.1.6.1.16 og 4.1.6.1.17	Ikke relevant.	
Brandfarlige områder og antændingskilder				
	Brandbeskyttelse og ATEX-direktivet (1999/92/EC)	4.1.6.2.1	Anlæggene er gennemgået og vurderet iht. ATEX-direktivet og iht. Brandtekniske Forskrifter (Beredskabsstyrelsens).	
	Brandsikring	4.1.6.2.2	Der er ikke installeret vandbrandslukningssystem i tankgårdene. I nærheden af alle tankgårde er der tilgængelige brandhydranter, som forsynes med vand fra Asnæsværkets brandvandssystemer. Der er placeret håndslukkere alle relevante steder, dvs. på olieka, på kulpier, i pumpebygninger og i køretøjer. Disse efterses af Falck.	
	Brandslukningsudstyr	4.1.6.2.3	Der er ikke installeret vandbrandslukningssystem i tankgårdene. I nærheden af alle tankgårde er der tilgængelige brandhydranter, som forsynes med vand fra Asnæsværkets brandvandssystemer. Der er placeret håndslukkere alle relevante steder, dvs. på olieka, på kulpier, i pumpebygninger og i køretøjer. Disse efterses af Falck.	
	Tilbageholdelse af slukningsmiddel - for giftige, kræftfremkaldende eller andre farlige stoffer: At anvende fuld inddæmning	4.1.6.2.4	I tilfælde af brandslukning med vand og/eller køling af tanke vil vandet blive udbragt fra brandhydrant og/eller fra det tilkaldte beredskabs køretøjer. Ved oplagring af lette klasse III produkter i tankområde K vil tankområdet blive forsynet med barrierer mod nedsvivning, hvilket betyder, at brandslukningsvand (og regnvand) vil blive tilbageholdt i tankgården.	
5.2 Transport og håndtering af væsker og flydende gasser				
5.2.1 Generelle principper til forebyggelse og reduktion af emissioner				
Kontrol og vedligeholdelse				
	Fastlægge proaktivt vedligeholdelsessystem og udvikle riskikobaserede kontrolplaner	4.1.2.2.1	Risikobaseret inspektion er inkluderet i EEMUA nr., 159 rev. 3 og udføres løbende i henhold til AOT's tankinspektionsplan. Inspektionsprogrammerne er fleksible, idet der anvendes en risikovurdering/risiko-beregning baseret på drift, design, materialer og miljøhensyn. På AOT foretages de risiko- og pålidelighedsbaserede inspektioner af certificerede inspektører (indført i 2009). Inspektionerne omfatter bl.a. NDT målinger med ultralyd af restgodstykkelse på tanksvøb og tankbunde og dokumenteres i en tilstandsrapport for den enkelte tank.	
Lækagedetektion og reparationsprogrammer				
	For store lagerfaciliteter: At etablere lækagedetektion og reparationsprogrammer	4.2.1.3	Der udføres daglig visuel inspektion af rørsystemer for at imødekomme evt. fejl og mangler med henblik på at iværksætte tidlig reparation. Ved skibs anløb overvåges rørsystemer og indpumpning af olie fra skib løbende af to mand. Vedligeholdelsesprogrammer m.m. genereres automatisk i Maintool, og følger EEMUA og dansk lovgivning. Tankgårde vil endvidere blive udstyret med ventiler, der sikrer fuld afspærring af rør ved rørbrud, ligesom rørsystemer langs kølevandskanal, kulpier og olieka vil blive forsynet med lækagedetektion eller lignende tiltag.	
Principper for reduktion af emissioner fra tankoplagring				

	Reducere emissioner fra tankoplagring, transport og håndtering, som vil være miljømæssigt betydelige	4.1.3.1	Der er kulfilter på tankene, se MTB.	
Sikkerheds- og risikostyring				
	Implementere et sikkerhedsstyringssystem	4.1.6.1	AOT har et forankret og certificeret miljø- og sikkerhedsledelsessystem, se MTB.	
Driftsprocedurer og træning				
	Implementere og følge præcise organisatoriske foranstaltninger og iværksætte træning og instruktion af ansatte for sikker og ansvarlig drift af installationer	4.1.6.1.1	Følger af sikkerhedsledelsessystemet.	
5.2.2 Overvejelser angående transport- og håndteringsteknikker				
5.2.2.1 Rørledninger				
	For nye forhold: At anvende overjordiske, lukkede rørsystemer	4.2.4.1	Ikke relevant.	
	For eksisterende underjordiske rørsystemer: At anvende en risiko- og driftsikkerhedsmæssig tilgang til vedligeholdelse	4.1.2.2.1	Der er ingen underjordiske rørsystemer.	
	Minimere antallet af samlinger (flanger m.v.) med svejsede samlinger	4.2.2.1	Ved ændringer i systemet vil det indgå i overvejelserne.	
	For boltede flangesamlinger:	4.2.2.2		
	- Montere blindflanger til ikke-hyppigt anvendt armatur		Ja.	
	- Anvende slutmuffer eller propper på åbne ledninger og ikke ventiler		Ja.	
	- Sikre at pakninger passer til procesudstyret, og at de er monteret korrekt		Ja.	
	- Sikre at flangesamlinger er samlet og isat korrekt		Ja.	
	- Hvor giftige kræftfremkaldende og andre farlige stoffer overføres at montere højpålidelige pakninger som spiralviklede, kammprofilis eller ringsamlinger		Ja.	
	For at beskytte mod indvendig korrosion:	4.2.3.1		
	- Udvælge konstruktionsmateriale, som er resistent mod det oplagerede produkt		Rørledningerne er konstrueret til overførsel af olieprodukter. AOT følger ny brancheviden og europæiske standarder/anbefalinger, hvori indgår ny viden, som bl.a. tager højde for korrosion.	
	- Anvende passende konstruktionsmetoder		Ja.	
	- Anvende forebyggende vedligehold		Vedligeholdelsesplaner og diverse inspektioner genereres af Maintool. EEMUA-standarder følges ved tankinspektioner, som udføres af akkrediteret firma. Der er udarbejdet plan for tank- og røreftersyn, som følger anbefalingerne i "vejledning om miljøkrav til store olieoplag, NR 2, 2011". Planen er sendt til Miljøstyrelsen. Interval for røreftersyn er 10 år for rør, der <u>ikke</u> vil medføre spild til maritimt miljø og 5 år for de rør, hvor olien vil ende i vandet.	

	- Tilføje invending coating eller korrosionshæmmere, hvor muligt		Rørene er ikke indvendigt coatede. Der er ved rørinspektioner ikke konstateret indvendige korrosioner. Punktet vurderes som led i de regelmæssige rørinspektioner.	
	For at beskytte mod udvendig korrosion: Tilføje 1-3 lag coatingssystem afhængig af lokale forhold	4.2.3.2	Ikke isolerede områder er fuldcoatede.	
5.2.2.2 Luftbehandling				
	Anvende trykudligning eller luftrensning på betydelige emissioner fra læsning/aflæsning af flygtige stoffer til/fra trucks, pramme og skibe	4.2.8	Det er principielt muligt at udstyre pierer med vapour recovery system, der anvendes ved lastning af skib. Inter Terminals har dog ikke indflydelse på tekniske forhold på skibene og det kan derfor ikke garanteres, at alle skibe vil kunne tilkøbes et sådant system. Inter Terminals vurderer desuden, at effekten på terminalens samlede VOC-emission vil være lille, da emissioner fra overførsel til skib vurderes at være begrænset. Såvel tunge som lette klasse III produkter har en relativt lav flygtighed og i lyset af de betydelige investeringer, systemet kræver, vurderes omkostningerne ikke at stå mål med effekten. Jvf. BREF-noten er vapour recovery et tiltag med høje investerings- og driftsomkostninger. Desuden er energiforbruget og dermed CO2-emissioner høje (sektion 4.2.8.2).	
5.2.2.3 Ventiler				
	Korrekt valg af pakningsmateriale og konstruktion for processen	3.2.2.6 og 4.2.9	Vurderes ved udskiftning af ventiler og det sikres, at ventilerne ved udskiftning lever op til gældende standarder og normer.	
	Fokusere på ventiler med størst risiko ved monitorering		Vurderes ved udskiftning af ventiler.	
	Anvende rotationskontrolventiler eller hastighedsvariable pumper i stedet for ventilspindel		Pumperne ved lastepumpestation 1 og 3 (K- og V-tankområde) er udstyret med frekvensomformer, dvs. pumperne er hastighedsvariable. Ved lastepumpestation 2 (N-tankområde) styres flowet med drøvling.	
	Hvor giftige kræftfremkaldende og andre farlige stoffer anvendes membran-, blæse- eller dobbeltvæggede ventiler		Anvendes ikke.	
5.2.2.4 Pumper og kompressorer				
Installation og vedligeholdelse				
	Design, installation og drift af pumper og kompressorer har stor betydning for potentialet og driftsikkerheden af tætningssystemet:			
	Fx. Korrekt anvendelse af pumper eller kompressorenheder til basispladen eller -rammen, korrekt design af sugningsledningssystem for at minimere hydraulisk ubalance, m.v. - Se BREF-dok. Side 272.		Iht. anbefalinger s. 272 i BREF-dokumentet lever alle lokationerne op til BAT.	
Tætningssystem i pumper				
	Foretage korrekt valg af pumper og tætningstyper for processen	3.2.2.2, 3.2.4.1 og 4.2.9	Leverandørens anbefalinger følges. Via samarbejde med leverandører sikres, at ny og bedre teknologi, der kommer på markedet, f.eks. bedre typer pakninger, bliver vurderet og evt. implementeret.	

Tætningssystem i kompressorer		3.2.3 og 4.2.9.13	
	For transport af ikke-giftige gasser: At anvende automatiske gassmørende tætninger (gas lubricated mechanical seals)		Ikke relevant.
	For transport af giftige gasser: At anvende dobbelttætning med en væske eller gasbarriere og rense/udlufts processiden af samlingstætningen med en inert buffergas		Ikke relevant.
	For meget højt tryk: At anvende trippel tandem tætningssystem		Ikke relevant.
5.2.2.5 Prøveudtagningssteder		4.2.9.14	
	For prøveudtagningssteder for flygtige produkter: At anvende stempelprøveudtagningsventil, nåleventil eller afspærringsventil		Prøver udtages fra tag gennem inspektionslem og på rørledninger ved oliekanaler og kulpier.
	Hvor prøveudtagningen kræver udluftning: At anvende et lukket kredsløb prøveudtagningslinie		I forbindelse med prøvetagning er det alene luften i prøveudtagningsrøret, som ventileres ud. Denne luftmængde er ikke væsentlig.



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

VVM for AOT, Kalundborg

Sammenfattende redegørelse

November 2014

Udgiver:

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K
www.mst.dk

Baggrundskort:

Hvis ikke andet er angivet:
Vektor- og rastekort Copyright: KMS
DDO Copyright: Cowi

Ansvarsfraskrivelse:

Må citeres med kildeangivelse.

INDHOLD

1. Den sammenfattende redegørelse	4
1.1 Indhold	4
1.2 Den videre proces	4
2. Forventet afgørelse	4
2.1 Afgørelsen	4
2.2 Vilkår	5
3. Offentlig Høring.....	5
4. Afværgeforanstaltninger	5
5. Grundlaget for afgørelsen	5
5.1 Forudsætninger.....	5
5.2 Miljøhensyn i afgørelsen.....	6
5.3 Miljøgodkendelsen.....	7
6. Overvågning.....	7
7. Alternativer	7

1. Den sammenfattende redegørelse

1.1 Indhold

Indholdet af den sammenfattende redegørelse, skal ifølge VVM-bekendtgørelsens¹ § 12, stk. 2 omfatte:

- Indholdet af den forventede afgørelse og de vilkår, der eventuelt er knyttet til den.
- De vigtigste begrundelser og betragtninger, der ligger til grund for den forventede afgørelse, herunder hvordan miljøhensynene er integreret i afgørelsen, og hvordan miljøvurderingen er taget i betragtning.
- Hvordan udtalelser og bemærkninger, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning.
- Om fornødent en beskrivelse af de vigtigste foranstaltninger for at undgå, nedbringe og om muligt neutralisere de væsentligste skadelige virkninger.
- Oplysning om hvordan og i hvilket omfang virkningerne på miljøet som følge af anlæggets etablering og tilstedeværelse forventes overvåget.

1.2 Den videre proces

Miljøstyrelsen Virksomheder sender den sammenfattende redegørelse til Kalundborg Kommune, hvor kommunalbestyrelsen har mulighed for at afgive en udtalelse.

Herefter vil Miljøstyrelsen Virksomheder tage stilling til, om der skal træffes afgørelse om udstedelse af et kommuneplantillæg, der muliggør at der fremover også kan oplagres, modtages samt ind- og udskibes lette klasse III produkter i 3 (K7, K8 og K9) af de nuværende 10 tanke. Endvidere hvorvidt tanklageret for tunge olieprodukter kan suppleres med en mindre tank (tank N121).

2. Forventet afgørelse

2.1 Afgørelsen

Miljøstyrelsen Virksomheder træffer afgørelse i sagen på baggrund af

- det offentliggjorte forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse,
- udtalelse fra Kalundborg Kommune vedrørende den sammenfattende redegørelse.

Der er ikke i forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelsen eller i den efterfølgende høring fremkommet oplysninger, som betyder, at projektet ikke kan gennemføres.

Der er ændret lidt på formuleringen af retningslinjen, da der var sket en fejl i høringsudkastet og endvidere præciseres det, at AOT selvfølgelig er

¹ Denne VVM kører efter bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af Lov om planlægning, da projektet er anmeldt før 1. januar 2014, jf. § 17, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 764 af 23. juni 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af Lov om planlægning.

omfattet af alle relevante generelle retningslinjer og rammer i kommuneplanen, som eksempelvis rammen for afstand til risikovirksomheder.

http://www.kp2013.kalundborg.dk/Rammer_for_lokalplanlægning/Generelle_rammebestemmelser/Tværgående_emner/Afstand_til_risikovirksomheder.aspx

Den endelige version af kommuneplantillægget er vedlagt som bilag til denne redegørelse.

På baggrund af ovenstående forventer Miljøstyrelsen Virksomheder at træffe afgørelse om, at projektet kan gennemføres.

Afgørelsen vil omfatte udstedelse af et tillæg til kommuneplan for Kalundborg Kommune og meddelelse af miljøgodkendelse til fremover også kan oplagres, modtages samt ind- og udskibes lette klasse III produkter i 3 (K7, K8 og K9) af de nuværende 10 tanke. Endvidere hvorvidt tanklageret for tunge olieprodukter kan suppleres med en mindre tank (tank N121).

2.2 Vilkår

På baggrund af VVM-redegørelsen er der ikke behov for at stille vilkår udover de vilkår, der vil blive stillet i miljøgodkendelsen. Udkast til miljøgodkendelse var vedlagt som bilag til kommuneplantillægget i den 8 ugers offentlighedsperiode.

3. Offentlig Høring

Miljøstyrelsen Virksomheder har haft offentliggjort forslag til kommuneplantillæg inkl. miljørapport, VVM-redegørelse og ikke teknisk resume samt udkast til miljøgodkendelse for AOT, Kalundborg.

Materialet var i offentlig høring fra den 3. juli 2014 til den 29. august 2014 og annonceret på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Der indkom en bemærkning fra Kalundborg Kommune.

4. Afværgeforanstaltninger

Der har ikke været behov for at kræve afværgeforanstaltninger ud over, hvad der er stillet vilkår om i udkastet til miljøgodkendelse, der ligeledes har været offentliggjort fra den 3. juli 2014 til den 29. august 2014.

5. Grundlaget for afgørelsen

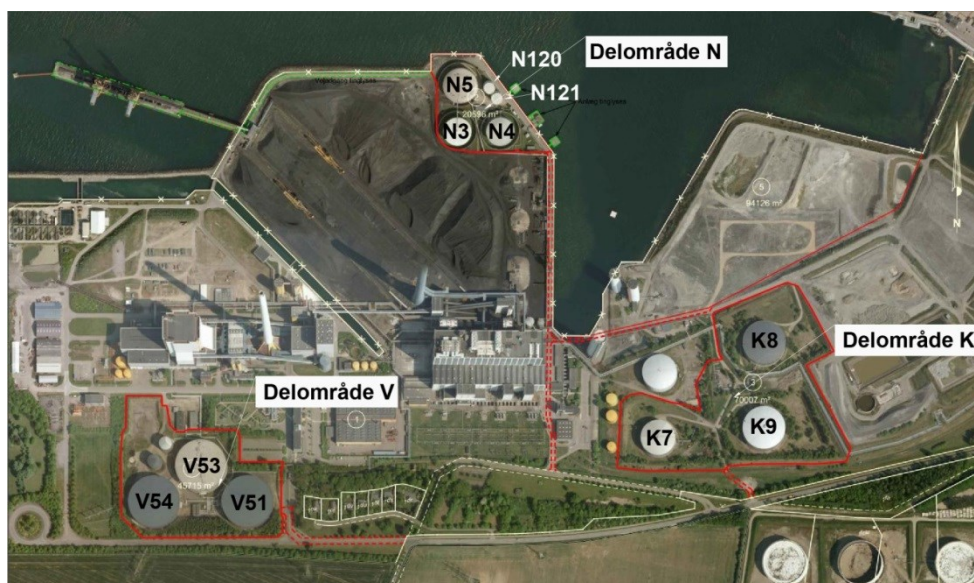
5.1 Forudsætninger

Asnæs Olieterminal (AOT) ejes af Inter Terminals AOT ApS og anvendes i dag til oplagring og ind- og udskibning af tunge klasse III produkter som fuelolie og vakuum gasolie samt modtagelse af produkter via olierør fra det nærliggende Statoil raffinaderi.

Olieterminalen består af to anlægspladser for skibe (oliekajen og DONG Energy's kulpier) og et overjordisk tankanlæg med tilhørende overjordisk rørsystem. Tankanlægget er placeret i lukkede tankgårde og omfatter 10 overjordiske tanke med en samlet opbevaringskapacitet på 503.000 m³.

Olien transporteres til olieterminalen ad søvejen, hvor olien losses fra skib til olietanke via et rørsystem. På samme måde lastes olie fra lagertanke til skib, ligesom der foretages across pier aktiviteter, hvor olie lastes/losses direkte fra et skib til et andet skib via terminalens rørsystem, men uden at olien oplagres på anlægget. Olieterminalen modtager desuden produkter via olierør fra det nærliggende raffinaderi.

Olieterminalens tanke er placeret i tre tankområder, som vist på nedenstående Figur 1.



Figur 1 Olieterminalens tre tankområder. Det vil være i tankene **K7, K8 og K9**, at de lette olier vil blive opbevaret. Tank V 55 og V52 tilhører Asnæsværket og indgår ikke i AOT.

Olieterminalen ønsker, at der fremover også kan oplagres, modtages og ind- og udskibes lette klasse III produkter i 3 (K7, K8 og K9) af de nuværende 10 tanke. Endvidere ønskes tanklageret for tunge olieprodukter suppleret med en mindre tank (tank N121), da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank.

Projektet er beliggende på matr.nr. 1fc, 1fe, 1fd Lerchenborg HGD, Årby, Asnæs, Kalundborg Kommune.

5.2 Miljøhensyn i afgørelsen

I VVM-redegørelsens afsnit 6 er der redegjort for miljøpåvirkningerne. Der er i kommuneplantillægget, VVM-redegørelsen og miljøgodkendelsen redegjort for mulige miljøpåvirkninger, og der er ikke i forbindelse med offentlighedsfasen fremkommet oplysninger eller bemærkninger, som der ikke i forvejen er redegjort for. De miljøforhold, der gør sig gældende med projektet, reguleres i miljøgodkendelsen.

5.3 Miljøgodkendelsen

Projektet er omfattet af *bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse, lovbekendtgørelse nr. 879 af 26/06/2009*, og kræver en ny miljøgodkendelse jf. bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed, bekendtgørelse nr. 669 af 18/06/2014.

I miljøgodkendelsen fastsættes de nærmere krav til, hvordan anlægget skal drives, og hvilke emissioner anlægget må give anledning til. I forhold til de konkrete emissioner – altså udsendelse af stoffer til luften, støjpåvirkninger og andre miljøpåvirkninger, vil vilkårene i miljøgodkendelsen regulere driften af anlægget.

Udkastet til miljøgodkendelse har været vedlagt som bilag til kommuneplantillæg og VVM-redegørelsen og indgik i den 8 ugers offentlige høring. Der indkom ikke bemærkninger til udkastet, der ændrer på de opstillede vilkår, og Miljøstyrelsen vil derfor endeligt meddele miljøgodkendelsen som forelagt.

6. Overvågning

Der vurderes ikke at være behov for ekstra overvågning af miljøtilstanden som følge af driftsændringerne på AOT, og det vurderes at den overvågning, som myndighederne allerede udfører i forlængelse af de vilkår AOT har i henhold til virksomhedens nuværende miljøgodkendelse, samt det forslag, der er udarbejdet i forbindelse med ansøgning om miljøgodkendelse af projektet, vil være tilstrækkeligt.

7. Alternativer

Erstatningskapacitet til modtagelse af lette klasse III produkter, som i dag ikke kan modtages på terminalen, kan teoretisk etableres ved at øge kapaciteten på andre af Inter Terminals' terminaler (EOT ved Aabenraa og SGOT ved Stignæs). Inter Terminals har imidlertid også ønske om at opnå tilladelse til håndtering af lette klasse III produkter på EOT, hvorfor denne løsning ikke kan betragtes som en erstatningskapacitet. Der er på EOT givet tilladelse til det maksimale antal skibe, der kan modtages.

Etablering af et nyt anlæg med tilsvarende kapacitet på SGOT er vurderet meget bekosteligt – i størrelsesordenen 400 mio. kr. og er derfor ikke et økonomisk realistisk alternativ for udvidelsen på AOT.

Endvidere og væsentligst er dette alternativ fravalgt, da denne løsning ikke tilgodeser den etablerede symbiose mellem Statoil's raffinaderi og AOT.

Eventuel alternativ opførelse af et nyt olielager på "bar mark" indebærer, udover ganske betydelige investeringer, formentlig vanskeligheder, hvad

angår lokalisering. Ved nyopførelse af tanke med tilhørende anlæg andre steder skal der bl.a. investeres i arealer, tanke, pumper, manifold, rørsystemer, pier og mandskabsfaciliteter, men den største udfordring vurderes at være forbundet med at finde et egnet sted med tilstrækkelig plads, gode adgangsforhold for olieskibe, som forudsætter stor vanddybde, og en god placering i forhold til de øvrige olieterminaler, tilstrækkelig afstand til naturområder, rummelige planforhold mv.

Endvidere og væsentligst er sådanne alternativer ikke realistiske, da disse ikke tilgodeser den omtalte, etablerede symbiose mellem Statoil's raffinaderi og AOT.

Bilag 1

Oversigt over skriftlige bemærkninger fra den offentlige høring i perioden 3. juli – 29. august 2014

Indgivet af	Kort resume af indsigelse	Miljøstyrelsens bemærkninger
Kalundborg Kommune	<p>Det kunne være hensigtsmæssigt at angive retningslinjens nummer som overskrift på teksten til retningslinjen og derudover er der et par slåfejl i teksten.</p> <p>Vi er stadig af samme opfattelse som tidligere udmeldt i forhold til retningslinjens ordlyd, se nedenstående</p> <p><i>Vi finder afsnittet uklart, og vi undrer os over retningslinjens ordlyd. Vi må stille spørgsmålstegn ved, om indholdet giver mening? Det fremgår, at udvidelser og ændringer af AOT skal ske i overensstemmelse med kommuneplantillægget. Hvordan skal dette nærmere forstås? Kommuneplantillægget i øvrigt indeholder således udelukkende redegørelsestekst.</i></p> <p>Derudover har kommunen ingen væsentlige bemærkninger</p>	<p>Den kommer med som en del af overskriften til afsnittet.</p> <p>Det er korrekt, at der er sket en fejl, der skulle stå:</p> <p><i>”Udvidelse og ændringer af Inter Terminals AOT ApS i Kalundborg skal ske i overensstemmelse med den VVM-redegørelse, der ligger som bilag til kommuneplantillægget ”VVM for AOT, Kalundborg og indenfor de på kortet markerede områder”, udstedt af Miljøstyrelsen xxxx 2014.”</i></p> <p>Det rettes i den endelige version.</p>

Bilag 2

Kopi af de indsigelser, der helt eller delvist er behandlet af Miljøstyrelsen, fra:

Dennis Ravn <Dennis.Ravn@kalundborg.dk> 29. august 2014 13:02 Kirsten Grahn Nielsen AOT - hørings svar Kalundborg Kommune

Hej Kirsten Hermed fremsendes Team Plan og Bygs bemærkninger til forslag til kommuneplantillæg til Kalundborg Kommuneplan 2013-2024. Det fremgår af udkastet at kommunens tidligere bemærkninger til dels er indarbejdet. Det kunne være hensigtsmæssigt at angive retningslinjens nummer som overskrift på teksten til retningslinjen og derudover er der et par slåfejl i teksten. Vi er stadig af samme opfattelse som tidligere udmeldt i forhold til retningslinjens ordlyd, se nedenstående *Vi finder afsnittet uklart, og vi undrer os over retningslinjens ordlyd. Vi må stille spørgsmålstegn ved, om indholdet giver mening? Det fremgår, at udvidelser og ændringer af AOT skal ske i overensstemmelse med kommuneplantillægget. Hvordan skal dette nærmere forstås? Kommuneplantillægget i øvrigt indeholder således udelukkende redegørelsestekst.*

Bilag 3

Den endelige version af kommuneplantillægget. Er vedlagt som selvstændigt dokument.



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Virksomheder
J.nr. MST-1274-00064
Den **XXX**

VVM for Asnæs Olieterminal

Driftsændringer til Asnæs Olieterminal på
Asnæsvej 16A, 16C og 16D, 4400 Kalund-
borg

Del 1 Forslag til kommuneplantillæg
Del 2 Ikke-teknisk resumé
Del 3 VVM redegørelse

Juli 2014



Udgiver:

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
DK - 1401 København K
www.mst.dk

Kun internetudgave

ISBN nr.: 978-87-93178-68-7

Baggrundskort:

Hvis ikke andet er angivet:
Vektor- og rastekort Copyright: KMS
DDO Copyright: Cowi

Må citeres med kildeangivelse.

Indholdsfortegnelse

	Side
1. Planlagte driftsændringer	4
2. Sikkerhedsforhold	5
3. Miljøpåvirkninger	6
3.1 Skibstrafik	6
3.2 Støj	6
3.3 Luftemissioner	6
3.4 Spildevand og overfladevand	6
3.5 Jord og grundvand	7
3.6 Affald	7
3.7 Naturforhold	7
3.8 Landskab og visuelle forhold	9
3.9 Kulturhistoriske interesser	9
3.10 Friluftliv	9
3.11 Klima	9
3.12 Befolkning og socioøkonomi	10

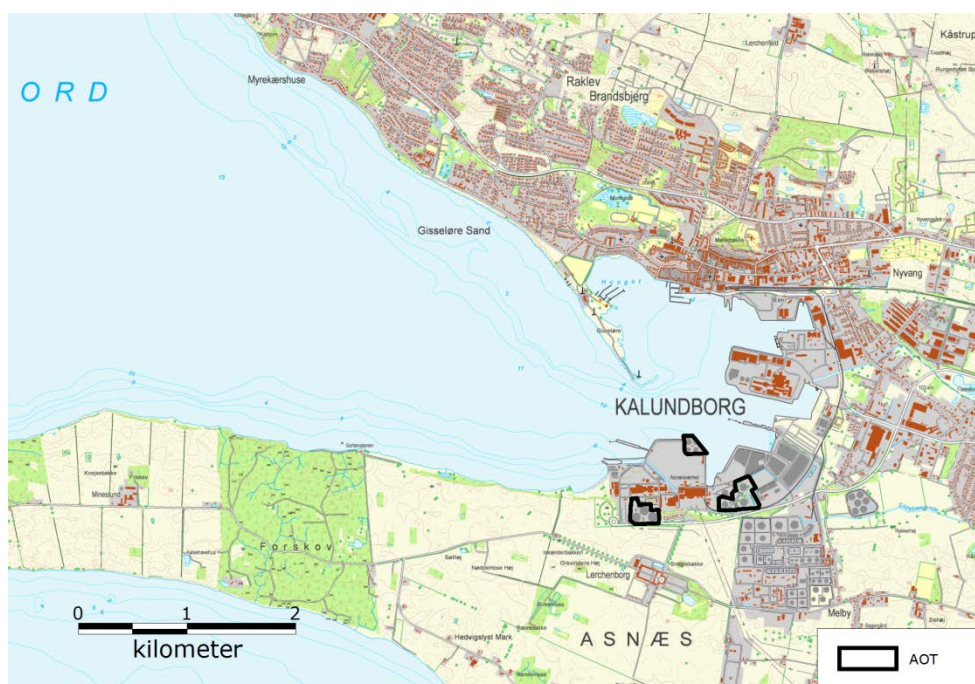
Ikke – teknisk resumé

1. Planlagte driftsændringer

Inter Terminals Danmark A/S har pr. 11. januar 2012 overtaget DONG Energy's olieterminaler i Asnæs, Ensted, Stignæs og Gulfhavn ved Stignæs. Denne VVM-redegørelse vedrører planlagte driftsændringer på Asnæs Olieterminal i Kalundborg. Inter Terminals AOT ApS, herefter blot AOT.

AOT anvendes til oplagring, modtagelse og ind- og udskibning af fuelolie og vakuum gasolie. Olieterminalen består af to anlægspladser for skibe og et overjordisk tankanlæg med tilhørende overjordisk rørsystem. Tankanlægget er placeret i lukkede tankgårde og omfatter 10 overjordiske tanke med en samlet opbevaringskapacitet på 503.000 m³.

Olien transporteres til olieterminalen ad søvejen, hvor olien losses fra skib til olietanke via et rørsystem. På samme måde lastes olie fra lagertanke til skib, ligesom der foretages across pier aktiviteter, hvor olie lastes/losses direkte fra et skib til et andet skib via terminalens rørsystem, men uden at olien oplagres på anlægget. Olieterminalen modtager desuden produkter via olierør fra det nærliggende raffinaderi.



Asnæs Olieterminals beliggenhed ved Kalundborg

De ønskede driftsændringer på AOT vedrører mulighed for oplagring, modtagelse og ind- og udskibning af lette klasse III produkter¹ i visse af de overjordiske tanke – i alt 3 af de nuværende 10 tanke ønskes konverteret til både at kunne opbevare tunge og lette klasse III produkter, ligesom tank N121 på 3.800 m³ ønskes inddraget i AOT til oplagring af tunge klasse III produkter, da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank.

¹ Klasse III produkter omfatter brandfarlige væsker med et flammepunkt over 55 °C. Lette klasse III produkter omfatter væsker, der er flydende ved omgivelsestemperatur, mens tunge klasse III produkter skal være opvarmet for at være flydende.

Ønsket om opbevaring af lette klasse III produkter i tankene er bl.a. foranlediget af, at der fra 2015 kommer reducerende krav til svovlindhold i skibes drivmidler. De nye krav indebærer, at det praktisk talt ikke længere er muligt at bruge fuelolie som drivmiddel i skibe indenfor visse geografiske områder, herunder Østersøen, Nordsøen og amerikanske farvande. Efterspørgslen på lokaliteter, hvor lette klasse III produkter kan opbevares, forventes derfor at stige i takt med, at efterspørgslen efter fuelolie som drivmiddel til skibe, og dermed oplagringsfaciliteter for fuelolie, forventes at falde.

Alternativer

Erstatningskapacitet til modtagelse af lette klasse III produkter, som i dag ikke kan modtages på terminalen, kan teoretisk etableres ved at øge kapaciteten på andre af Inter Terminals' terminaler (EOT ved Aabenraa og SGOT ved Stigsnæs). Inter Terminals har imidlertid også ønske om at opnå tilladelse til håndtering af lette klasse III produkter på EOT, hvorfor denne løsning ikke kan betragtes som en erstatningskapacitet.

Etablering af et nyt anlæg med tilsvarende kapacitet på SGOT er vurderet meget bekosteligt – i størrelsesordenen 400 mio. kr. og er derfor ikke et økonomisk realistisk alternativ for udvidelsen på AOT.

De tre terminalers geografiske lokalisering sikrer i øvrigt selskabet en god geografisk dækning og fleksibilitet i driften.

Eventuel alternativ opførelse af et nyt olielager på "bar mark" indebærer, udover ganske betydelige investeringer, formentlig vanskeligheder, hvad angår lokalisering. Ved nyopførelse af tanke med tilhørende anlæg andre steder skal der bl.a. investeres i arealer, tanke, pumper, manifold, rørsystemer, pier og mandskabsfaciliteter, men den største udfordring vurderes at være forbundet med at finde et egnet sted med tilstrækkelig plads, gode adgangsforhold for olieskibe, som forudsætter stor vanddybde, og en god placering i forhold til de øvrige olieterminaler, tilstrækkelig afstand til naturområder, rummelige planforhold mv.

Endvidere og væsentligst er sådanne alternativer ikke realistiske, da disse ikke tilgodeser den omtalte, etablerede symbiose mellem Statoil's raffinaderi og AOT.

2. Sikkerhedsforhold

Udvidelsen af produktsortimentet på olieterminalen er omfattet af risikobekendtgørelsen som kolonne III virksomhed. Der er derfor en sikkerhedsrapport under udarbejdelse, som godkendes særskilt af risikomyndighederne: Miljøstyrelsen, Arbejdstilsynet, Politi og Beredskabet i Kalundborg.

Som led heri er der etableret sikkerhedsprocedurer, der forebygger væsentlige uheld samt foretaget en risikoanalyse med det formål at vurdere risikoen for store uheld med olieudslip.

De største farer for uheld er relateret til udslip af olie ved tanke, slanger og rørledninger. Som led i Miljøstyrelsens revurdering af miljøgodkendelsen for olieterminalen (dateret d. 29. september 2011) har Miljøstyrelsen i vilkår B15 stillet krav om, at der skal udarbejdes en redegørelse, der belyser uheld, hvor der kan løbe produkter til havet og vurderer muligheder for at afværge udslip uden varige skader på miljøet. Redegørelsen viser, at der på AOT i alt findes ca. 4700 meter rørstrækninger. Der er identificeret ca. 1025 m rørstrækninger, som ved brud vil kunne føre til spild til Kalundborg Fjord. Rørbrud med oliespild fra disse rørstrækninger kan kun finde sted under skibsoperationer og tankoverførsler – som kun foregår på tidspunkter, hvor olieterminalen er bemanded.

Ved udslip til havet vil virksomheden og beredskabet forsøge at minimere udbredelsen af olien med flydespærre. Beredskabet i Kalundborg har i den sammenhæng oplyst, at en indsats med inddæmning af olie ved udlægning af flydespærre vil kunne forventes at være påbegyndt ca. ½ time efter, at beredskabet er alarmeret. Når olien er inddæmnet vil det være muligt at suge en stor del op fra havet, og derved mindske forureningen.

Ansvar for det statslige danske beredskab ved udslip af olie til havet er delegeret til Søværnets Operative Kommando, men vil oftest ske i samarbejde med Beredskabsstyrelsen, politiet og kommunale beredskaber. Opsamling af olie, der er spildt til havmiljøet, varetages primært af miljøskibene, mens det først og fremmest er de lokale beredskabers opgave at forhindre olie i at sprede sig til de omkringliggende kyster. Ved en indsats i tilfælde af større uheld vil en indsatsleder fra det kommunale beredskab være leder på land, på vand vil SOK være indsatsleder, og koordinerende indsatsleder er politiet.

3. Miljøpåvirkninger

3.1 Skibstrafik

Olien transporteres til og fra AOT via skib. AOT har i dag miljøgodkendelse til at modtage 730 skibe årligt. Antallet af skibe, der anløber AOT, ændres ikke på baggrund af dette projekt, og der er således ikke påvirkninger af miljøet, som konsekvens af et øget antal sejladsere.

3.2 Støj

Der er udført akkrediterede støjmålinger af støjbidraget i omgivelserne. Målingerne viser, at AOT overholder støjgrænseværdierne (der er lempet lidt i miljøgodkendelsen i forhold til vejledende grænseværdier om natten) i den gældende miljøgodkendelse i alle referencepunkter, hele døgnet. Beregningerne viser, at AOTs støjbidrag til omgivelserne er på 14 – 33 dB(A) det meste af døgnet, heraf 14 - 25 dB(A) i nærliggende boligområder. Virksomhedens støjemission ændres ikke med ændringen af produkttypen.

3.3 Luftemissioner

Luftemissioner fra AOT kommer primært fra diffus emission fra tankene. For at minimere denne diffuse emission er tankenes udluftningsrør forsynet med trykvakuventil og kulfiltre, der renser den luft, der afdamper fra tankene.

Med introduktion af lette klasse III produkter vil den diffuse afdampning fra tankene blive ændret. Lette klasse III produkter har højere flygtighed end tunge klasse III produkter, hvilket vil øge afdampningen fra tankene. Flygtigheden og dermed fordampningen af lette klasse III produkter er dog fortsat lav, sammenlignet med eks. benzin. Til gengæld vil de lette produkter ikke være opvarmet, som det er tilfældet med de nuværende tunge olier, hvilket vil reducere afdampningen fra tankene. Samlet vurderes de nye produkttyper ikke at indebære væsentlig øget luftforurening, da den fortrængte luft fra tankene udledes via tryk/vakuventiler og kulfiltre, der renser den luft, der afdamper fra tankene.

De planlagte ændringer har ingen indflydelse på antallet af skibe der anløber, hvorfor luftemission fra skibe ikke ændres i forhold til eksisterende forhold.

3.4 Spildevand og overfladevand

Asnæs Olieterminal nedsiver med den nuværende driftsform størstedelen af det overfladevand, som dannes på virksomhedens tankområder, herunder overfladevand i tankområde K. Oplagring af lette klasse III produkter i tankene i delområde K vil indebære risiko for nedsivning af produkter ved uheld eller store spild. Da tankområde K, inden introduktionen af lette klasse III produkter, vil blive forsynet med barriere, vil der også som

led heri indgå en ændring af afledningsforhold for nedbør, der falder på tankområde K. Overfladevandet forventes afledt til en ventilbrønd via et regnvandsdræn i tankgården. Fra ventilbrønden ledes overfladevandet gennem sandfang og olieudskiller, inden det afledes til Kalundborg Fjord. Afledningsrør fra ventilbrønden udstyres med en afspærringsventil, som lukkes automatisk i tilfælde af, at der registreres olie i afløbet. Den ændrede afledning af spildevand vurderes med de foreslåede afværgetiltag (sandfang og olieudskiller) ikke at ville kunne påvirke vandkvaliteten i fjorden.

Afløbsforhold vil blive etableret efter godkendelse af Kalundborg Kommune og i overensstemmelse med kommunens spildevandsplan. Ifølge Kalundborg Kommunes gældende spildevandsplan 2010-2015 er AOT beliggende inden for et område, der ikke er kloakeret. Området er planlagt separatkloakeret.

I de øvrige tankområder vil der fortsat kun opbevares tunge produkter, hvorfor afledningen af overfladevand fra disse områder ikke vil blive påvirket af driftsændringerne på AOT.

3.5 Jord og grundvand

Inden introduktionen af nye produkter vil tankgård K blive forsynet med en barriere for at forebygge nedsivning af olieprodukter ved spild eller større uheld. Barrieren vil bestå af en membran, der udlægges på de store flader i tankgården samt på tankvold og –væg. På områder, hvor der kan forekomme spild (pumper, ventiler m.v.), etableres en bund af beton.

Membranen kan ifølge baggrundsrapport for store olielagre anvendes som barriere i tankgårde. Olie vil ikke kunne sive gennem membranen, og den vil kunne tilbageholde olieprodukterne i tankgården, hvis der sker et spild. Tilsvarende vil betonbelægning under ventiler m.v. sikre, at eventuelt oliespild i forbindelse med udførelse af vedligehold/udskiftning af anlægskomponenter bliver opsamlet.

3.6 Affald

Introduktion af lette klasse III produkter indebærer ikke nye affaldstyper eller mængder. Affaldet vil fortsat blive håndteret og bortskaffet i henhold til Kalundborg Kommunes affaldsregulativer.

3.7 Naturforhold

De planlagte driftsændringer kan på kort og langt sigt potentielt påvirke naturværdier direkte og indirekte i forbindelse med følgende aktiviteter:

Direkte potentielle påvirkninger fra olieterminalen

- Luftemission fra oplagring af lette klasse III produkter på Asnæs Olieterminal
- Udslip af olieprodukter ved uheld

Natura 2000

I VVM-redegørelsen er de potentielle påvirkninger af Natura 2000-områder i forbindelse med de pågældende driftsændringer behandlet og det er vurderet, hvorvidt realisering af driftsændringerne påvirker mulighederne for at opfylde retningslinjerne i Natura 2000-planerne med henblik på at opnå en gunstig bevaringsstatus. Endvidere er i henhold til habitatbekendtgørelsen foretaget en vurdering af, om de planlagte driftsændringer kan påvirke arter og naturtyper på udpegningsgrundlagene for Natura 2000-områder væsentligt.

Luftemissioner

Det vurderes, at de nye produkttyper ikke indebærer væsentlig øget luftforurening, da den fortrængte luft fra tankene udledes via tryk/vakuumentiler og kulfiltre, der renses den luft,

der afdamper fra tankene. Der er ikke kendskab til, at luftemission af VOC'er² medfører negative effekter på naturværdier, og det vurderes således, at den ændrede oplagring på Asnæs Olieterminals tanklager ikke vil medføre en negativ påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med emissioner. Det nærmeste Natura 2000-område (N166) vurderes således ikke at blive påvirket af driftsændringerne.

Samlet vurderes det, at luftemissioner fra ændret drift på olieterminalen ikke medfører en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlagene for Natura 2000-områder.

Udslip af olieprodukter

Et større uheld med udslip af olieprodukter til Kalundborg Fjord kan være en potentiel momentan trussel mod bevaringsstatus for de marine naturtyper og arter, som er omfattet af Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag, og et uheld kan indebære en potentiel samlet påvirkning af de marine naturområder.

Konsekvenserne af brud på rørføringer er for de eksisterende driftsforhold på olieterminalen (tunge klasse III olier) tidligere undersøgt. Der er foretaget opgørelser af, at der i worst case kan ske udslip af op til 6.428 m³ olie til Kalundborg Fjord. Et stort udslip af olie vil i værste fald kunne løbe til havet og herfra spredes over et stort areal afhængig af vindretning og vindhastighed. Olien vil herfra ved visse vindretninger kunne spredes ud mod Natura 2000 området, beliggende 1200 – 2500 meter fra henholdsvis kulpier og oliekaej.

Miljøstyrelsen har derfor meddelt påbud af 2. maj 2014 om reduktion af maksimal udslipmængde fra 6.428 m³ til 165 m³ ved brud på rør. Med gennemførelse af disse tiltag samt under hensyn til, at sandsynligheden for et udslip kan nå at drive ud til Natura 2000-området inden for en time, som er den nødvendige tid for at beredskabet kan nå at agere, er meget lav, vurderer Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen, at risikoen for en væsentlig negativ påvirkning af Natura 2000-området er ubetydelig.

Samme vurdering vil også gøre sig gældende for de lette klasse III produkter, da sandsynligheden for udslip vil være uændret og dermed stadig lav, uanset hvilke produkter der håndteres på olieterminalen.

Samlet vurdering i henhold til habitatbekendtgørelsen

Samlet vurderes det, at gennemførelse af driftsændringerne på AOT ikke medfører en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget for det nærmeste Natura 2000-område. Det vurderes således, at der skal gennemføres en naturkonsekvensvurdering i henhold til habitatbekendtgørelsen.

Bilag IV

I området omkring olieterminalen er registreret en række forskellige bilag IV-arter. På land-siden tæller disse flere forskellige arter af flagermus og padder. I havet er det marsvin, der nyder særlig beskyttelse som bilag IV-art.

Marsvin er desuden en del af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N166. Marsvin og spættet sæl forekommer i Kalundborg Fjord og kan således også blive påvirket uden for Natura 2000-området. I tilfælde af oliespild til det marine miljø kan bilag IV-arter i fjordområdet potentielt blive udsat for påvirkning. De individer af marsvin og spættet sæl, der opholder sig i Kalundborg Fjord, kan således potentielt blive påvirket ved et uheld. Risikoen for en påvirkning af bilag IV arter vurderes dog, analog til ovennævnte påvirkning

² Volatile organic compounds. Dansk: Flygtige organiske stoffer.

af Natura 2000 områder, som ubetydelige med de afværgetiltag, som Miljøstyrelsen har påbudt gennemført for at begrænse konsekvenserne ved oliespild.

De ønskede driftsændringer på AOT medfører ingen fysiske ændringer af anlægget udenfor tankgård K. Det vurderes således ikke, at driftsændringerne på AOT medfører ændringer, der kan resultere i en øget påvirkning af padder og flagermus, som er kendt fra området omkring AOT.

Samlet vurderes det, at de planlagte driftsændringer ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af bilag IV-arter.

§ 3 områder

På AOT – i den tankgård, som hører til tank K9 – findes et vandhul, som tidligere har været registreret som § 3 beskyttet. Tank K9 med tilhørende tankgård er etableret i 1972 med det formål at kunne opsamle oliespild ved uheld og dermed beskytte miljøet uden for tankgårdene mod forurening ved evt. uheld og olieudslip fra tankene. Søen er tørlagt i sommerperioder og Kalundborg kommune har derfor i marts 2014 besluttet at ophæve § 3 beskyttelsen.

Øvrige § 3 beskyttede naturtyper ligger minimum 400 m fra virksomheden. På baggrund af ophævelse af § 3 beskyttelsen af den aktuelle sø i tankgården for tank K9, og distancen til de øvrige § 3 beskyttede områder, vurderes det, at eventuelle uheld ikke vil kunne medføre en påvirkning af § 3-områder.

3.8 Landskab og visuelle forhold

Udvidelse af produktsortimentet vil ikke ændre det bygningsmæssige visuelle udtryk af olieterminalen i landskabet ved Kalundborg Fjord, da der ikke foretages anlægs- eller bygningsmæssige ændringer på olieterminalen. Driftsændringen medfører derfor ingen påvirkning af de landskabelige og visuelle forhold.

3.9 Kulturhistoriske interesser

Der påvirkes ingen kulturhistoriske interesser ved udvidelse af produktsortimentet. Eftersom der ikke foretages anlægs- eller bygningsmæssige ændringer, påvirkes ingen fund i jorden, som er omfattet af museumsloven.

3.10 Friluftliv

Udvidelse af produktsortimentet inden for olieterminalens område vurderes ikke at have nogen betydning for de rekreative interesser i olieterminalens nærmiljø eller i det marine miljø.

3.11 Klima

Hvad angår VOC'er vurderes der ikke at være væsentlige klimapåvirkninger på grund af emissioner fra tankene, idet tankenes indretning og drift med trykvakuumentiler og kulfiltre også for de nye produkter vil sikre optimal rensning af afdampningsluften. Idet de lette klasse III produkter ikke skal holdes opvarmede, vil energiforbruget til varmholdning af tanke blive mindre, når de nye produkter introduceres.

Samlet vurderes introduktion af lette klasse III produkter i visse af tankene samt supplerende med mindre tank N121 til tunge klasse III produkter ikke at medføre væsentlige ændringer af AOT's klimapåvirkning. Det forventes, at der i forbindelse med introduktionen af lette klasse III produkter skal foretages ændringer af afledningen af overfladevand fra tankgården, og dimensioneringen af afløbssystemet vil tage hensyn til øgede fremtidige nedbørsmængder.

3.12 Befolkning og socioøkonomi

Projektet forventes ikke at påvirke områdets erhvervsliv på land i negativ grad, da de planlagte driftsændringer ikke medfører arealinddragelser, forøget landtrafik af betydning eller lignende, som kan begrænse områdets andre erhvervsvirksomheder.

Erhvervslivet, som er knyttet til fjorden og nærliggende farvand, forventes ikke at blive påvirket af de planlagte driftsændringer, da de planlagte produktændringer ikke medfører miljømæssige konsekvenser, som kan påvirke eller begrænse det marine erhvervsliv væsentligt.



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

VVM for AOT, Kalundborg

Del 1 Forslag til Kommuneplantillæg Del
2 Ikke-teknisk resumé
Del 3 VVM redegørelse

Juli 2014



Udgiver:

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K
www.mst.dk

Kun internetudgave

ISBN: 978-87-93178-68-7

Baggrundskort:

Hvis ikke andet er angivet:
Vektor- og rastekort Copyright: KMS
DDO Copyright: Cowi

Ansvarsfraskrivelse:

Må citeres med kildeangivelse.

INDHOLD

1.	Introduktion til VVM-redegørelsen	3
1.1	Hvad er VVM?	3
1.2	Indkaldelse af idéer og forslag	3
1.3	Den videre proces	3
1.4	Læsevejledning	3
2.	Baggrund	4
2.1	Driftsændringer til Asnæs Olieterminal	4
2.2	Projektafgrænsning	5
2.3	Lovgrundlag	5
3.	Projektbeskrivelse	6
3.1	Beliggenhed	6
3.2	Beskrivelse af olieterminalen	7
3.3	Driftsændringer	10
4.	Alternativer	12
4.1	0-alternativ	12
4.2	Andre fravalgte alternativer	12
5.	Sikkerhedsforhold	13
5.1	Generelt	13
5.2	Sikkerhedsledelse	13
5.3	Forebyggelse	13
5.4	Uheldsrisici	13
5.5	Risikoanalyse	14
5.6	Planlægning omkring risikovirkksomheder	15
6.	Miljøpåvirkninger	16
6.1	Lovgrundlag til vurdering af miljøpåvirkninger	16
6.2	Planforhold	18
6.3	Støj fra AOT	20
6.4	Luftemissioner og lugt	23
6.5	Jord og grundvand	27
6.6	Spildevand og overfladevand	30
6.7	Affald	31
6.8	Naturforhold	31
6.9	Landskab og visuelle forhold	38
6.10	Kulturhistoriske interesser	38
6.11	Friluftsliv – på land og vand	40
6.12	Klimatiske forhold	40
6.13	Socioøkonomi – befolkning og samfund	42
7.	Mangler og begrænsninger	43
8.	Ordliste	43
9.	Referencer	45

BILAG

Bilag 9.1: Udkast til miljøgodkendelse til håndtering af lette klasse III produkter

1. INTRODUKTION TIL VVM-REDEGØRELSEN

Asnæs Olieterminal (AOT) ejes af Inter Terminals AOT ApS og anvendes i dag til oplagring og ind- og udskibning af tunge klasse III produkter som fuelolie og vakuum gasolie samt modtagelse af produkter via olierør fra det nærliggende Statoil raffinaderi.

Olieterminalen ønsker, at der fremover også kan oplagres, modtages og ind- og udskibes lette klasse III produkter i 3 af nuværende 10 tanke og har som konsekvens heraf igangsat denne VVM redegørelse. Endvidere ønskes tanklageret for tunge olieprodukter suppleret med en mindre tank, da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank.

VVM-redegørelsen er udarbejdet af Inter Terminals AOT ApS, Miljøstyrelsen og Rambøll i fællesskab.

1.1 Hvad er VVM?

VVM står for **V**urdering af **V**irkninger på **M**iljøet. VVM-reglerne for anlæg på land fremgår af Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 764 af 23. juni 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning. Formålet med udarbejdelse af VVM-redegørelsen er at tilvejebringe det bedst mulige grundlag for både offentlig debat og for den endelige beslutning om projektets udførelse.

VVM-redegørelsen påviser, beskriver og vurderer projektets direkte og indirekte virkninger på det omgivende miljø:

- Mennesker, fauna og flora
- Jordbund, vand, luft, klima og landskab
- Materielle goder og kulturarv, samt
- Samspejlet mellem disse faktorer

Redegørelsen giver en samlet beskrivelse af projektet og dets miljøkonsekvenser, som kan danne grundlag for såvel en offentlig debat som den endelige beslutning om projektets gennemførelse.

VVM-redegørelsen offentliggøres af Miljøstyrelsen sammen med et forslag til kommuneplantillæg, samt et udkast til miljøgodkendelse. Forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse og udkast til miljøgodkendelse udarbejdes af Miljøstyrelsen, der er godkendende myndighed for dette projekt.

1.2 Indkaldelse af idéer og forslag

Forud for udarbejdelsen af denne VVM-redegørelse har Miljøstyrelsen gennemført en idéfase, hvor offentligheden har haft mulighed for at bidrage med forhold, der ønskes belyst som led i VVM redegørelsen. Resultatet af denne idéfase beskrives i Afsnit 2.2 om projektafgrænsning.

1.3 Den videre proces

Forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse og udkast til miljøgodkendelse skal være i offentlig høring i 8 uger. Efter afslutningen af den offentlige høring vil indkomne høringssvar blive behandlet af Miljøstyrelsen og indgå i Miljøstyrelsens endelige beslutning om eventuel udstedelse af kommuneplantillæg med tilhørende VVM.

Såfremt Miljøstyrelsen beslutter sig for at udstede kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse, vil Miljøstyrelsen umiddelbart herefter meddele Inter Terminals AOT ApS miljøgodkendelse til at gennemføre projektet i nærmere angivne vilkår.

1.4 Læsevejledning

Denne VVM-redegørelse skal læses i sammenhæng med forslag til kommuneplantillæg og udkast til miljøgodkendelse. Miljøstyrelsens forslag til kommuneplantillæg fastlægger retningslinjer for de planlagte driftsændringer og muliggør projektets planlægningsmæssige realisering. Den tilhørende VVM-redegørelse beskriver de planlagte driftsmæssige ændringer og deres alternativer samt vurderer projektets miljømæssige konsekvenser. Som led i VVM-redegørelsen er der endvi-

dere udarbejdet en sikkerhedsrapport /34/ for anvendelse af lette klasse III produkter samt et udkast til miljøgodkendelse. Udkast til miljøgodkendelse omfatter den egentlige godkendelse af de planlagte driftsændringer. Heri stilles vilkår til virksomhedens indretning og drift, som skal sikre, at virksomheden kan drives på stedet uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforeneligt med hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet. Udkast til miljøgodkendelse indgår som bilag til VVM-redegørelsen.

2. BAGGRUND

2.1 Driftsændringer til Asnæs Olieterminal

Inter Terminals Danmark A/S har pr. 11. januar 2012 overtaget DONG Energy's olieterminaler i Asnæs, Ensted, Stignæs og Gulfhavn ved Stignæs. Denne VVM-redegørelse vedrører planlagte driftsændringer på Asnæs Olieterminal i Kalundborg, Inter Terminals AOT ApS, herefter blot AOT.

AOT anvendes til oplagring, modtagelse og ind- og udskibning af fuelolie og vakuum gasolie. Olieterminalen består af to anlægspladser for skibe og et overjordisk tankanlæg med tilhørende overjordisk rørsystem. Tankanlægget er placeret i lukkede tankgårde og omfatter 10 overjordiske tanke med en samlet opbevaringskapacitet på 503.000 m³.

Olien transporteres til olieterminalen ad søvejen, hvor olien losses fra skib til olietanke via et rørsystem. På samme måde lastes olie fra lagertanke til skib, ligesom der foretages across pier aktiviteter, hvor olie lastes/losses direkte fra et skib til et andet skib via terminalens rørsystem, men uden at olien oplagres på anlægget. Olieterminalen modtager desuden produkter via olierør fra det nærliggende raffinaderi.

AOT har miljøgodkendelse af 29. september 2011 til oplagring og ind- og udskibning af tunge olieprodukter samt modtagelse af produkter via olierør fra det nærliggende Statoil raffinaderi, herunder tilladelse til 290 årlige skibsanløb. Miljøgodkendelsen er en revurdering af en tidligere udstedt miljøgodkendelse til Asnæsværket, der både omfattede drift af Asnæsværket og af olieterminalen. Revurdering er foranlediget af DONG Energy A/S i forbindelse med Inter Terminals overtagelse af olieterminalen. Derudover har AOT en midlertidig godkendelse til 450 skibsanløb om året, som udløber 1. juli 2014, heraf tilladelse til 225 skibsanløb i første halvdel af 2014. AOT har ansøgt om miljøgodkendelse til at modtage op til 730 skibe om året og afventer pt. Miljøstyrelsens afgørelse af denne ansøgning.

De ønskede driftsændringer på AOT vedrører mulighed for oplagring og ind- og udskibning af lette klasse III produkter¹ i visse af de overjordiske tanke – i alt 3 af de nuværende 10 tanke ønskes konverteret til både at kunne opbevare tunge og lette klasse III produkter, ligesom tank N121 på 3.800 m³ ønskes inddraget i AOT til oplagring af tunge klasse III produkter, da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank.

Ønsket om opbevaring af lette klasse III produkter i tankene er bl.a. foranlediget af, at der fra 2015 kommer reducerende krav til svovlindhold i skibes drivmidler. De nye krav indebærer, at det praktisk talt ikke længere er muligt at bruge fuelolie som drivmiddel i skibe indenfor visse geografiske områder, herunder Østersøen, Nordsøen og amerikanske farvande. Efterspørgslen på lokaliteter, hvor lette klasse III produkter kan opbevares, forventes derfor at stige i takt med, at efterspørgslen efter fuelolie som drivmiddel til skibe, og dermed oplagringsfaciliteter for fuelolie, forventes at falde.

¹ Klasse III produkter omfatter brandfarlige væsker med et flammepunkt over 55 °C. Lette klasse III produkter omfatter væsker, der er flydende ved omgivelsestemperatur, mens tunge klasse III produkter skal være opvarmet for at være flydende.

AOT vil med realiseringen af det udvidede produktsortiment (lette klasse III produkter) blive omfattet af risikobekendtgørelsen nr. 1666 af 14. 12. 2006 som kolonne 3 virksomhed /2/, og vil dermed også være omfattet af VVM-bekendtgørelsens bilag 1, punkt 26 /1/, /4/: *Anmeldelsespligtige virksomheder efter § 5 i Miljøministeriets bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.*

Udvidelse af produktsortimentet er også godkendelsespligtig efter miljøbeskyttelseslovens kap. 5. Realiseringen af driftsændringerne forudsætter derfor, at Miljøstyrelsen meddeler miljøgodkendelse til oplag af lette klasse III produkter i de ansøgte tanke, samt at risikomyndighederne (Miljøstyrelsen, Arbejdstilsynet, Politi og Beredskabet i Kalundborg) meddeler godkendelse hertil.

2.2 Projektafgrænsning

Denne VVM-redegørelse belyser konsekvenserne af, at der på AOT kan modtages, oplagres og ind- og udskibes lette klasse III produkter samt af, at det godkendte tankanlæg med en oplagingskapacitet på 503.000 m³ suppleres med en mindre eksisterende tank på 3.800 m³.

Forud for udarbejdelsen af denne VVM-redegørelse har Miljøstyrelsen fra den 26. februar 2014 til den 26. marts 2014 gennemført en idéfase, hvor offentligheden har haft mulighed for at bidrage med forhold, der ønskes belyst som led i VVM redegørelsen. Miljøstyrelsen har under idéfasen ikke modtaget nogen bemærkninger.

På baggrund heraf har Miljøstyrelsen fastlagt, at VVM-redegørelsen blot skal leve op til kravene i bilag 3 i VVM-bekendtgørelsen.

2.3 Lovgrundlag

De planlagte driftsændringer af AOT sker i henhold til gældende national og international lovgivning, der omhandler planlægning, risiko, naturbeskyttelse og miljøbeskyttelse generelt. I dette afsnit gennemgås derfor det overordnede planlægningsmæssige lovgrundlag for driftsændringerne, mens de mere fagrelaterede love og bekendtgørelser, som danner grundlag for vurderingerne af miljøpåvirkninger, beskrives særskilt i Afsnit 6.1.

2.3.1 Planloven

VVM-reglerne for anlæg på land er omfattet af planloven /15/. Når et projekt er omfattet af planlovens krav om gennemførelse af en VVM, skal der vedtages kommuneplanretningslinjer som forudsætning for realisering af anlægget. Proceduren for udarbejdelse og vedtagelse af et kommuneplantillæg følger planlovens bestemmelser for tilvejebringelse af planer.

Kommuneplantillægget skal ikke miljøvurderes i henhold til bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer /16/, da Kommuneplantillægget ikke ændrer på rammerne i Kommuneplanen.

2.3.2 VVM-bekendtgørelsen

AOT vil med realiseringen af de planlagte driftsændringer blive omfattet af risikobekendtgørelsen som kolonne 3 virksomhed /2/ og vil dermed være omfattet af VVM-bekendtgørelsens bilag 1, punkt 26: *"Anmeldelsespligtige virksomheder efter § 5 i Miljøministeriets bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer" /1/.*

Inter Terminals AOT ApS har den 10. juli 2013 indgivet en skriftlig VVM-anmeldelse til miljømyndigheden om de planlagte driftsændringer og Miljøstyrelsen har ved afgørelse af 21. november 2013 truffet afgørelse om, at muligheden for oplagring og ind- og udskibning af lette klasse III produkter er VVM pligtige. Der er derfor udarbejdet denne VVM-redegørelse om konsekvenser af de påtænkte driftsændringer.

2.3.3 Godkendelsesbekendtgørelsen

Godkendelsesbekendtgørelsen /12/ medfører, at Miljøstyrelsen skal meddele miljøgodkendelse til driftsændringerne, inden ændringerne kan realiseres. Udkast til miljøgodkendelse er vedlagt som bilag til denne VVM-redegørelse.

2.3.4 Risikobekendtgørelsen

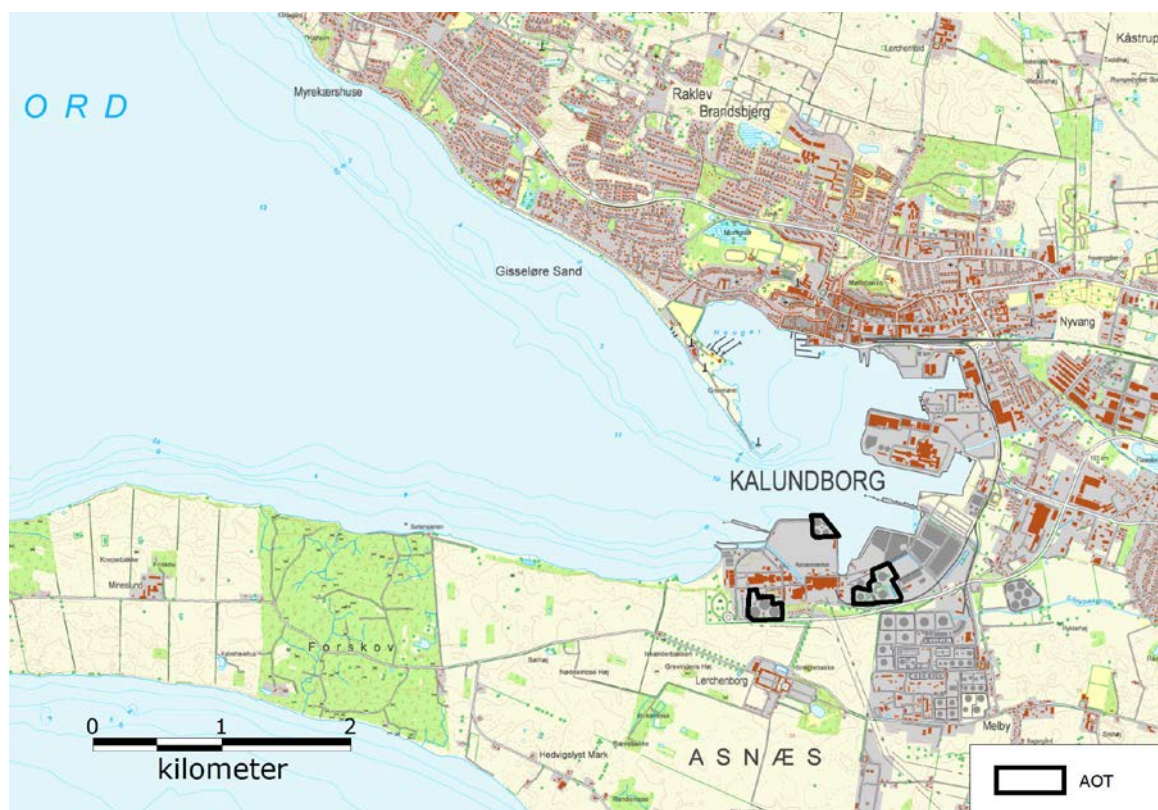
Risikobekendtgørelsen beskriver virksomheders generelle forpligtelser med henblik på at forebygge større uheld samt angiver myndighedernes opgaver og omfanget af samarbejdet mellem myndighederne og virksomheden /2/.

Udvidelse af produktsortimentet til også at omfatte lette klasse III produkter er omfattet af risikobekendtgørelsen som kolonne 3 virksomhed, da der er tale om oplagring af produkter over 25.000 tons. Der er derfor udarbejdet en sikkerhedsrapport /34/, som danner grundlag for plan- og risikomyndighedernes vurdering af, om planlægningen kan foretages som ønsket. Sikkerhedsrapporten /34/ er udarbejdet i henhold til reglerne i risikobekendtgørelsen. Sikkerhedsrapportens /34/ hovedkonklusioner er sammenfattet i Afsnit 5 og vilkår, relateret til miljøforhold, indgår i udkast til miljøgodkendelsen.

3. PROJEKTBEKRIELSE

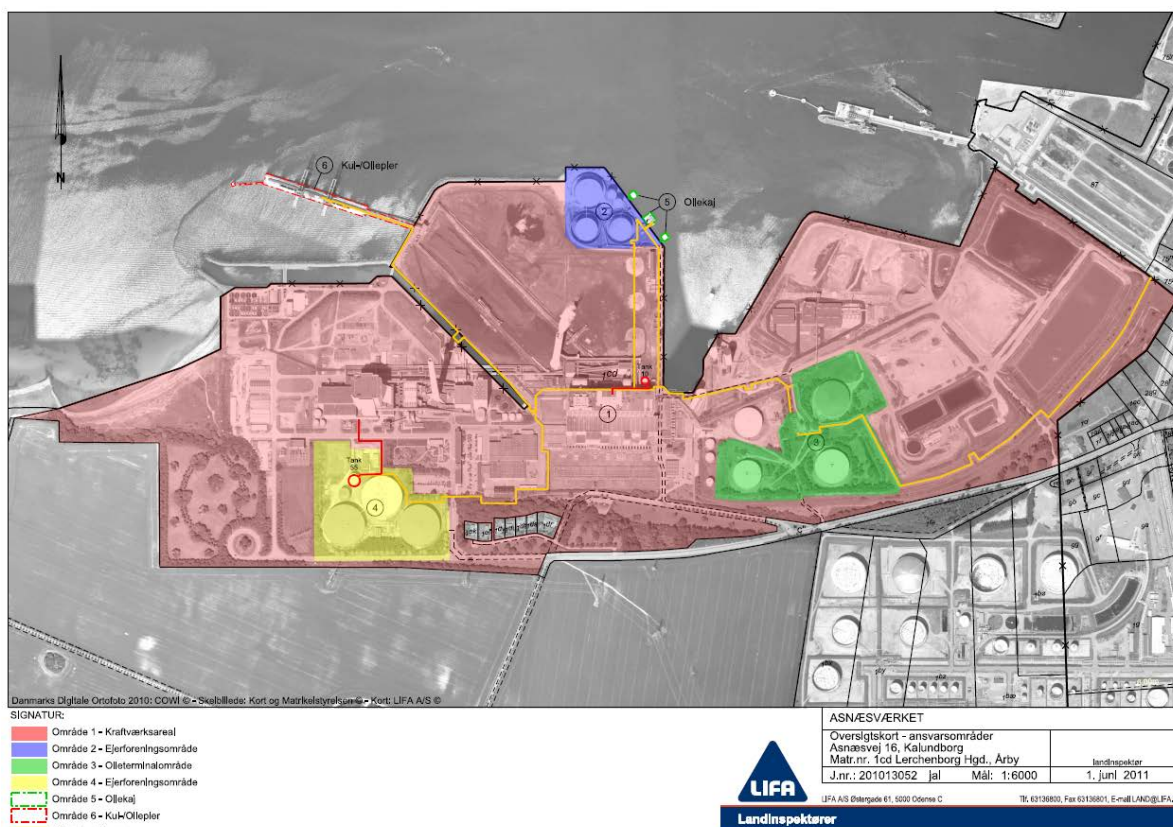
3.1 Beliggenhed

Asnæs Olieterminal, AOT, er beliggende i den sydvestlige del af Kalundborg by. Adressen er Asnæsvej 16A, 16C og 16D, 4400 Kalundborg. Olieterminalen er beliggende på matrikel nr. 1fc, 1fd og 1fe, Lerchenborg Hgd., Årby. AOT grænser op til Asnæsværket og har frem til Inter Terminals overtagelse af olieterminalen pr. 11.1. 2012 indgået som en del af Asnæsværket.



Figur 3-1 Asnæs olieterminals beliggenhed i Kalundborg.

I forbindelse med Inter Terminals overtagelse af olieterminalen er der udarbejdet et notat om område- og ansvarsfordelingen /5/, hvori indgår nedenstående Figur 3-2. Område 1 (rød) ejes af DONG Energy. Område 2 og 4 (lilla og gul) ejes i fællesskab af AOT og DONG Energy igennem en ejerforening. Område 3 (grøn) ejes af AOT.



Figur 3-2 Ansvarsfordeling af områder. Område 1 (rød) ejes af DONG Energy. Område 2 (lilla) ejes i fællesskab af AOT og DONG Energy igennem en ejerforening. Område 3 (grøn) ejes af AOT. Område 4 (gul) ejes ligesom område 2 i fællesskab af AOT og DONG Energy igennem en ejerforening.

3.2 Beskrivelse af olieterminalen

AOT anvendes i dag til oplagring og ind- og udskibning af olie.

3.2.1 Olieterminalen

Det samlede miljøgodkendte anlæg består af to anlægspladser for skibe (oliekajen og DONG Energy's kulpier), overjordiske tankanlæg og et overjordisk lukket rørsystem. Herudover findes et kontrolrum samt havnekontor.

Olien transporteres til AOT ad søvejen gennem Kalundborg Fjord. Tankskibene (max. 2 ad gangen) lægger til ved anlægspladserne, hvor der er vanddybder på hhv. 9,5 og 13,5 m. Olien losses fra tankskibe ved brug af skibenes pumper og ledes til olietankene via det lukkede overjordiske rørsystem. Lastning af tankskibe med olie fra lagertankene sker ved hjælp af pumper installeret på AOT. Endvidere foregår såkaldte "across pier" aktiviteter, hvorved der via skibets pumper samt pierens rørsystem og tømpepumper sker direkte overførsel af olieprodukter fra skib til skib – uden at disse produkter oplagres i tankene /42/. Olieterminalen modtager desuden produkter via olierør fra Statoils nærliggende raffinaderi.

Tankanlægget på AOT består af 10 overjordiske tanke, opført i perioden 1956 til 1980, med en samlet opbevaringskapacitet på 503.000 m³. Tankene er placeret i tre lukkede tankområder:

- Tankområde N, der omfatter oliekajen, 4 overjordiske tanke (N3, N4, N5 og N120), pumpestation samt havnekontor og administration
- Tankområde K, der omfatter 3 overjordiske tanke (K7, K8 og K9) samt pumpestation
- Tankområde V, der omfatter 3 overjordiske tanke (V51, V53 og V54) samt pumpestation

Tankspecifikationer fremgår af Tabel 3-1 og tankenes placering på olieterminalen af Figur 3-3. Tank N121 er en supplerende eksisterende tank, som fremover ønskes inddraget i AOT's miljøgodkendelse, da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank. Herefter

vil virksomhedens tankanlæg bestå af 11 tanke, med en samlet opbevaringskapacitet på ~507.000 m³.



Figur 3-3 Luftfoto af AOT med kulpier, oliekaej og tre tankområder med de 10 overjordiske tanke samt ny tank N121.

Tankene benyttes alene til opbevaring af tunge klasse III produkter i form af henholdsvis fuelolie FO og/eller vakuum gasolie VGO. Produkterne holdes opvarmede til normalt ca. 50-55 °C for ikke at størkne. Energi til varmholdelse leveres fra Asnæsværket.

Alle tankene har fast tag og de seks største tanke (V51, V53, V54, K7, K8 og K9) er isoleret på sider og tag og forsynet med kulfiltre og trykvakuumentiler.

Tabel 3-1 Tankspecifikationer, oplyst på baggrund af opmålinger, udført af landinspektør

Tank-område	Tank	Byggeår	Tank størrelse (m ³)	Opsamlingskap. (m ³)	Nuværende produkt	Fremtidigt produkt
Område N	N3	1959	20.000	23.400 ~ 117 %	p.t. ikke i brug	Tunge klasse III
	N4	1960	20.000	23.400 ~ 117 %	Tunge, klasse III	
	N5	1970	30.000	23.800 ~ 79 %	p.t. ikke i brug	
	N120	1956	3.800	2.900 ~ 76 % *	Tunge, klasse III	
	N121	1956	3.800		p.t. ikke miljøgodkendt	
Område K	K7	1970	40.000	35.700 ~ 89 %	Tunge, klasse III	Tunge og lette klasse III
	K8	1972	60.000	59.200 ~ 99 %		
	K9	1972	60.000	64.000 ~ 107 %		
Område V	V51	1980	90.000	90.530 ~ 100 %	Tunge, klasse III	Tunge, klasse III
	V53	1980	90.000	90.530 ~ 100 %		
	V54	1980	90.000	90.530 ~ 100 %		

*: Der er fælles tankgård for tank N120 og N121. Tankgården er endvidere med åbning til tankgård for tank N5, hvorved opsamlingskapaciteten p.t. udgør 4.250 m³.

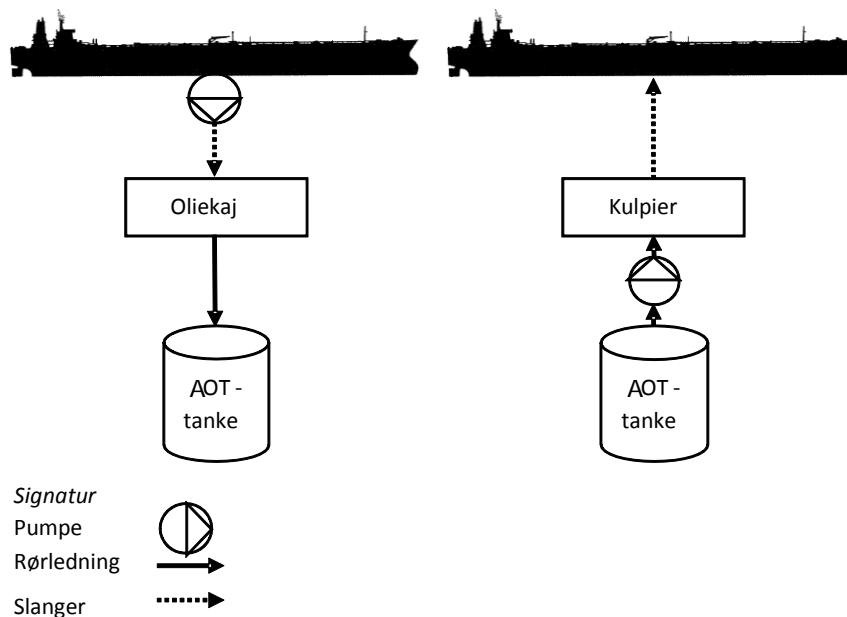
Tankene er placeret i tankgårde, der er uden barriere mod nedsivning og fast belægning. Dette er tilstrækkeligt ved den nuværende oplagring af tunge olier i tankene, da disse størkner eller bliver tyktflydende ved almindelige udendørstemperaturer. I tankområde K og V består tankgårdene af en jordvold, mens tankgårde i tankområde N består af betolvægge.

Opsamlingskapaciteter for hver af de 10 tanke fremgår af Tabel 3-1. I forhold til tankenes størrelser varierer tankgårdens opsamlingskapaciteter fra 76 % til 117 % af den største tank. Tankgårde i tankområde K og V samt tank N4 har tilstrækkelig kapacitet til, at et eventuelt spild kan tilbageholdes inden for tankgårdens vold/barrierer, idet der er forbindelse mellem tankgård for tank K7 og K9. Tank N120 og N5 har fælles tankgård og dermed også tilstrækkelig tilbageholdelskapacitet, så længe tank N5 ikke er i drift.

Ud over tanke og kulpier/oliekaj består olieterminalen også af nødvendigt bygningsanlæg og udstyr for håndteringen, fx pumper, varmesystem, tømmesystemer, styrings- og overvågningssystem m.v. Olieterminalen har et minimalt forbrug af kemikalier og hjælpestoffer, alene til dagligt drift og vedligehold. Alle større opgaver såsom renovering og rensning af tanke mm. foretages af eksterne leverandører, som medbringer materialer til arbejdet.

3.2.2 Oliestrømme

Olieprodukter losses fra tankskibe ved brug af skibenes pumper og slanger på oliekaej eller kulpier og føres gennem lukkede fastinstallerede rør på land til den udvalgte tank på AOT. Lastning sker ved hjælp af lastepumper installeret i tankgårdene og styres fra havnekontor/pierkontrolrum, hvorfra også overvågning af den samlede installation foregår. Når skibsoperationer er afsluttet blæses slanger og rørstrækninger fri for olierester eller rørene tømmes ved, at der trykkes en "gris" gennem rørsystemerne. Ved overførsel af produkt fra en tank til en anden tank anvendes terminalens pumper. Et forenklet flowdiagram af tankanlægget ved losning og lastning fremgår af nedenstående figur.



Figur 3-4 Principskitse for losning (venstre) og lastning (højre) af olieprodukter.

3.2.3 Olieprodukter

På olieterminalen oplagres og transporteres alene tunge klasse III produkter i form af henholdsvis fuelolie (FO) og/eller vakuum gasolie (VGO). Produkterne var på revurderingstidspunktet (september 2011) ikke omfattet af den gældende risikobekendtgørelse, da de jf. bekendtgørelsens bilag 1 del 1 og 2 hverken var klassificeret som antændelige, giftige eller miljøfarlige stoffer /2/. De tunge klasse III produkter - FO og VGO - er imidlertid efter en opdatering af sikkerhedsdatabladene nu risikostoffer, da de er klassificerede som miljøfarlig med risikosætning R51/R53 og/eller R50/R53 og/eller R50. De tunge fuelolieprodukter er også omfattet af Seveso III direktivet (svær fuelolie) /35/, der implementeres i dansk lovgivning i 2015, og produkterne vil også herefter være omfattet af risikobekendtgørelsen.

De tunge olieprodukter (FO og VGO) er bl.a. karakteriseret ved høj viskositet/højt flydepunkt, lavt damptryk og lav vandopløselighed. Dette medfører, at produkterne skal holdes opvarmede

(ca. 50-55 °C) for at være flydende, og at de ved normale udendørs temperaturer vil størkne eller blive tyktflydende og kun i ringe grad fordampe eller opløses i vand.

3.2.4 Drift og vedligehold

AOT er i drift 24 timer i døgnet alle ugens dage og er kontinuerligt bemandedt, dog er terminalen lukket ned 2 døgn i julen og 1 døgn i nytår.

AOT drives og vedligeholdes under en række foranstaltninger, der har til formål at forebygge og reducere risikoen for, at det omgivende miljø, herunder havmiljøet, bliver påvirket, hvis der sker uheld. Disse foranstaltninger er såvel tekniske tiltag som krav til driftstilsyn, inspektioner og vedligehold af anlægget.

Umiddelbart inden tankskibes ankomst gennemgås ledningsstrækningen fra skib til tank. Det kontrolleres, at alle tank- og ledningsdræn samt udluftningsventiler er lukkede. Det kontrolleres, at der er afspærret til andre tanke, pumper og rørledninger.

Før olieoverførsel iværksættes, tjekker terminalmandskabet bl.a. niveau og temperatur i tanken, og det kontrolleres, at der er tilstrækkelig fri volumen. Derudover pejles og beregnes indholdet i både landtanke og skibstanke af en uafhængig inspektør forud (og efter) enhver oliehandling. Under pumpning overvåges pumperate, tryk/temperatur og væskniveau i tankene. Både skib og AOT har vagtmandskab under pumpning, som er i kontakt med hinanden, således at der hurtigt kan gribes ind ved eventuelt uheld.

Der foretages tjek for lækage af rørledninger umiddelbart efter, at pumpning er igangsat. Der foretages yderligere et tjek af hele strækningen mellem skib og tank ved den fulde pumperate, samt mindst en gang i timen under hele operationen. Olieniveauet på alle tanke i operationsområdet/områderne noteres ligeledes mindst en gang i timen. Når skibet er færdiglosset/-lastet, og pumperne er stoppet, drænes ledningstrækningen.

Kontrolanlæggets kontinuerlige automatiske overvågning af væskestand og temperaturer er med til at sikre, at utætheder eller ændring af oliemængden i en tank registreres. Under overførsel af olie fra skib til tank eller fra tank til tank er der første (høj alarm) og anden (høj høj alarm) for højt niveau i tankene, hvilket sikrer mod overfyldning.

Alle tankene inspiceres iht. reglerne fra den europæiske brancheforening for en række større internationale olieselskaber, EEMUA, og AOTs procedure for tankinspektion. Tank- og rørintspektionerne udføres af et akkrediteret firma, der som hovedregel hvert 8. år forestår en udvendig detaljeret inspektion og hvert 16. år en indvendig detaljeret inspektion.

Alle rørsystemer inspiceres af eksternt akkrediteret firma i overensstemmelse med Arbejdstilsynets bekendtgørelser for dette arbejde. Laste- og losseslanger testes desuden for elektronisk modstand og trykprøves en gang halvårligt, og dermed hyppigere end den anbefalede (af f.eks. ISGOTT) frekvens på 1 gang årligt. Endvidere gennemfører AOT løbende rundringer under enhver oliehandling samt ugentlige rundringer, der har til formål at kontrollere, at der ikke er utætheder, og at der ikke sker udsivning fra oliepumpestationer, rørsystemer m.v. Disse regelmæssige gennemgange understøtter en sikker drift og forebygger og reducerer risikoen for rørbrud.

Tankgårde vil endvidere blive udstyret med ventiler, der sikrer fuld afspærring af rør ved rørbrud, ligesom rørsystemer langs kølevandsudløbskanal, kulpier og oliekanaler vil blive forsynet med lækagedetektion eller lignede tiltag, som sikrer, at den maksimale udslips mængde til det marine miljø ved rørbrud nedsættes til 165 m³ jf. påbud fra Miljøstyrelsen /43/. Dette er planlagt etableret senest 1. november 2014.

3.3 Driftsændringer

I den gældende miljøgodkendelse er der fastsat vilkår (B1) om, at der kun må modtages, afskibes og oplagres tunge klasse III produkter (fuelolie og vakuum gasolie).

Denne produktbegrænsning ønsker Inter Terminals AOT ApS ændret til, at der udover fuelolie og vakuum gasolie også må modtages, oplagres og afskibes lette klasse III produkter, ligesom tank N121 på 3.800 m³ ønskes inddraget i AOT, da der er indgået aftale med DONG Energy om overtagelse af denne tank. De lette klasse III produkter er klassificeret som miljøfarlige med risikosætningerne R51/53 og R50/53 i forhold til den gældende Risikobekendtgørelsen og Seveso III direktivet.

Der ønskes mulighed for oplagring af lette klasse III produkter i 3 af de nuværende 10 tanke: Tank K7, K8 og K9 (tankområde K, svarende til 32 % af den samlede oplagringskapacitet) ønskes godkendt til opbevaring af både lette og tunge klasse III produkter, mens de øvrige tanke, inkl. ny tank N121, fortsat skal benyttes alene til oplag af tunge klasse III produkter. Oversigt over fremtidige ønskede oplagringsprodukter fremgår af Tabel 3-1.

Sammenlignet med de nuværende tunge klasse III produkter vil de lette klasse III produkter være karakteriseret ved lavere viskositet, højere damptryk og højere vandopløselighed. Det vil således ikke være nødvendigt at varmholde de lette produkter for at holde dem flydende. De lette klasse III produkter er således flydende ved omgivelsestemperatur. Produkternes egenskaber medfører således, at de potentielt vil spredes hurtigere til det omgivende miljø (havmiljø, jord/grundvand, luft mv.) ved eventuelle spild.

Det udvidede produktsortiment indebærer ikke bygnings- eller anlægsmæssige ændringer af den eksisterende olieterminal. De lette produkter vil blive håndteret i de eksisterende tanke og rørforbindelser på AOT.

Tankgårde, knyttet til de 3 K-tanke, vil dog inden introduktionen af lette klasse III produkter, blive forsynet med en barriere, for at forebygge nedsivning af lette klasse III olieprodukter ved spild eller uheld. Dette er nærmere omtalt i afsnit 6.5. Endvidere vil afledning af overfladevand fra tankgårdsområdet blive ændret jf. nærmere omtale i afsnit 6.6.

Endvidere vil der inden ibrugtagning af anlægget til modtagelse, oplagring og afskibning af lette produkter blive foretaget en teknisk gennemgang og evt. tilpasning af anlægskomponenter, således at disse kan fungere optimalt med de nye lette produkter. Den tekniske gennemgang vil ifølge AOT ikke indebære ændringer i anlægget, som får betydning for projektets miljøpåvirkninger. Anlæggets sikkerhedsforanstaltninger vil desuden blive opgraderet i overensstemmelse med vilkår og forudsætninger ved miljø- og risikogodkendelsen af anlægget samt krav i tekniske forskrifter for brandfarlige væsker.

4. ALTERNATIVER

VVM-redegørelsen skal, udover en præsentation af selve projektet, også indeholde alternativer til projektet. Som minimum skal det såkaldte 0-alternativ vurderes, dvs. vurderinger af miljøkonsekvenserne, hvis projektet ikke bliver gennemført. Derudover præsenteres herunder andre alternativer til det ansøgte projekt, som Inter Terminals har undersøgt.

4.1 0-alternativ

Ved 0-alternativet forstås den situation, hvor der ikke sker ændringer i de nuværende forhold, dvs. hvor anlæggene på AOT bibeholdes med de i dag godkendte aktiviteter. 0-alternativet indebærer således, at der ikke introduceres nye produkter, hvorved der ikke vil være nye miljømæssige påvirkninger. Referencerammen for vurderingerne af miljøkonsekvenserne i denne VVM-redegørelse tager netop udgangspunkt i 0-alternativet.

Miljøvurderinger af 0-alternativet er beskrevet under de afsnit i denne VVM-redegørelse, som indeholder beskrivelser af de eksisterende forhold, og dermed af den miljøpåvirkning der er i dag med AOT's nuværende godkendte indretning og drift.

4.2 Andre fravalgte alternativer

Erstatningskapacitet til modtagelse af lette klasse III produkter, som i dag ikke kan modtages på terminalen, kan teoretisk etableres ved at øge kapaciteten på andre af Inter Terminals' terminaler (EOT ved Aabenraa og SGOT ved Stigsnæs). Inter Terminals har imidlertid også ønske om at opnå tilladelse til håndtering af lette klasse III produkter på EOT, hvorfor denne løsning ikke kan betragtes som en erstatningskapacitet.

Etablering af et nyt anlæg med tilsvarende kapacitet på SGOT er vurderet meget bekosteligt – i størrelsesordenen 400 mio. kr. og er derfor ikke et økonomisk realistisk alternativ for udvidelsen på AOT.

Endvidere og væsentligst er dette alternativ fravalgt, da denne løsning ikke tilgodeser den etablerede symbiose mellem Statoil's raffinaderi og AOT.

De tre terminalers geografiske lokalisering sikrer i øvrigt selskabet en god geografisk dækning og fleksibilitet i driften.

Eventuel alternativ opførelse af et nyt olielager på "bar mark" indebærer, udover ganske betydelige investeringer, formentlig vanskeligheder, hvad angår lokalisering. Ved nyopførelse af tanke med tilhørende anlæg andre steder skal der bl.a. investeres i arealer, tanke, pumper, manifold, rørsystemer, pier og mandskabsfaciliteter, men den største udfordring vurderes at være forbundet med at finde et egnet sted med tilstrækkelig plads, gode adgangsforhold for olieskibe, som forudsætter stor vanddybde, og en god placering i forhold til de øvrige olieterminaler, tilstrækkelig afstand til naturområder, rummelige planforhold mv.

Endvidere og væsentligst er sådanne alternativer ikke realistiske, da disse ikke tilgodeser den omtalte, etablerede symbiose mellem Statoil's raffinaderi og AOT.

5. SIKKERHEDSFORHOLD

5.1 Generelt

Med udvidelsen af produktsortimentet på olieterminalen vil oplaget ifølge den gældende risikobekendtgørelse blive underlagt reglerne for en kolonne III virksomhed og dermed et krav om udarbejdelse af en sikkerhedsrapport /2/.

Formålet med sikkerhedsrapporten /34/ er at dokumentere, at AOT har et højt beskyttelsesniveau for mennesker og miljø på og uden for virksomheden, hvorledes denne beskyttelse fungerer i praksis, samt at sikkerhedssystemerne er indrettet således, at den høje grad af sikkerhed vil blive opretholdt i fremtiden. Sikkerhedsrapporten /34/ er udarbejdet som et selvstændigt dokument sideløbende med denne VVM-redegørelse, og rapportens hovedkonklusioner er refereret i de følgende afsnit.

5.2 Sikkerhedsledelse

Ledelsen i Inter Terminals Danmark A/S, har det overordnede ansvar for, at aktiviteter hos Inter Terminals udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Det er ledelsen, som sikrer, at der stilles de nødvendige midler til rådighed for sikkerheds- og sundhedsarbejdet.

Sikkerhedsledelsen på olieterminalen omfatter et HSE-sikkerhedsledelsessystem med en række procedurer for driften af anlægget, herunder driftskontrol, beredskabsplanlægning, uddannelses- og kompetencekrav for driftspersonel mv.

Ledere på alle niveauer i Inter Terminals er endvidere ansvarlige for at stille de nødvendige ressourcer til rådighed, så alle aktiviteter inden for eget ansvarsområde udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Herunder skal det sikres, at alle ansatte får den nødvendige uddannelse og instruktion, og at der føres det nødvendige tilsyn.

Inter Terminals er i oktober 2012 miljøcertificeret efter ISO 14001 og arbejdsmiljøcertificeret efter OHSAS 18001. Indtil da var terminalerne certificeret under den tidligere ejer DONG Energy.

5.3 Forebyggelse

Driften af AOT tager udgangspunkt i en række foranstaltninger, der har til formål at sikre, at det omgivne miljø, herunder havmiljøet, påvirkes mindst muligt. Disse foranstaltninger omfatter såvel tekniske tiltag i relation til fx tank- og rørdesign, jf. Afsnit 3.2 - 3.3, samt krav til driftstilsyn, inspektioner og vedligehold af anlægget, jf. Afsnit 3.2.4.

Som beskrevet i Afsnit 3.2.4, foretages tankinspektioner af et uvildigt firma med ekspertise heri. Inspektionerne foretages med fastlagte intervaller, og der udarbejdes efterfølgende inspektions- og prøvningsattester for hver tank, som dokumenterer tankens tilstand. Inspektionerne foretages i overensstemmelse med reglerne fra den europæiske brancheforening for en række større internationale ingeniør- energi- og olieselskaber (*EEMUA The Engineering Equipment & Materials Users' Association*) og udføres af tankinspektør, der er akkrediteret af EEMUA.

AOT gennemfører desuden løbende runderinger under enhver olie håndtering, jf. Afsnit 3.2.4, samt ugentlige runderinger, der har til formål at kontrollere, at der ikke er utætheder, og at der ikke sker udsivning fra tanke eller rørsystemer. Udførte kontroller dokumenteres i selskabets certificerede ledelsessystemer.

5.4 Uheldsrisici

Som led i udarbejdelsen af sikkerhedsrapporten /34/ er der foretaget en risikoidentifikation (HAZID) med henblik på at identificere potentielle uheldsscenerier ved driften på olieterminalen. Risikoidentifikationen er foretaget ved en systematisk gennemgang og inspektion af anlægget, herunder ved inddragelse af erfaringer fra tidligere uheld, samt suppleret med uheldstyper fra en checkliste for olieterminaler.

Risikoidentifikationen er afrapporteret som bilag 5 til sikkerhedsrapporten og omfatter både større eller mindre lækager og spild af olie ved fx brud på tanke og rør eller ved overfyldning.

5.5 Risikoanalyse

Som led i udarbejdelsen af sikkerhedsrapporten /34/ og med udgangspunkt i risikoidentificeringen er der endvidere foretaget en risikoanalyse med det formål at vurdere risikoen for store uheld med olieudslip på AOT /34/. Risikoanalysen er foretaget med fokus på lagertanke og rørstrækninger på land og over vand samt slanger på kulpieren og oliekanalen.

De største farer for uheld er relateret til udslip af olie ved tanke, slanger og rørledninger. Som led i Miljøstyrelsens revurdering af miljøgodkendelsen for olieterminalen (dateret d. 29. september 2011) har Miljøstyrelsen i vilkår B15 stillet krav om, at der skal udarbejdes en redegørelse, der belyser uheld, hvor der kan løbe produkter til havet og vurdere muligheder for at afværge udslip uden varige skader på miljøet. Redegørelsen viser, at der på AOT i alt findes ca. 4700 meter rørstrækninger. Der er identificeret ca. 1025 m rørstrækninger, som ved brud vil kunne føre til spild til Kalundborg Fjord. Rørbrud med oliespild fra disse rørstrækninger kan kun finde sted under skibsoperationer og tankoverførsler – som kun foregår på tidspunkter hvor olieterminalen er bemannet.

Der er foretaget opgørelser som viser, at der i worst case kan ske udslip af op til 6.428 m³ olie til Kalundborg Fjord. Et stort udslip af olie vil i værste fald kunne løbe til havet og herfra spredes over et stort areal afhængig af vindretning og vindhastighed. Olien vil herfra ved visse vindretninger kunne spredes ud mod Natura 2000 området, beliggende 1200 – 2500 meter fra henholdsvis kulpier og oliekanal.

I rørbrudsredegørelsen, der er fremsendt til Miljøstyrelsen den 4. juni 2012 og 5. april 2013 (supplerende redegørelse) peges på, at udslipsmængderne vil kunne reduceres væsentligt ved etablering af lækagedetektion på olierør langs kølevandsudløbskanalen, kulpier og oliekanal, samt installation af automatiske ventiler, der sikrer fuld afspærring af rør ved rørbrud ved tankgårde.

Miljøstyrelsen har som opfølgning på redegørelsen meddelt påbud af 2. maj 2014 om reduktion af maksimal udslipsmængde fra max. 6.428 m³ til 165 m³ ved brud på rør langs pier og indløbskanal /43/. Med gennemførelse af disse tiltag samt under hensyntagen til, at sandsynligheden for at et udslip kan nå at drive ud til Natura 2000-området inden for en time, som er den nødvendige tid for at beredskabet kan nå at agere, er meget lav, vurderer Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen, at risikoen for en væsentlig negativ påvirkning af Natura 2000-området er ubetydelig.

Ved udslip til havet vil virksomheden og beredskabet forsøge at minimere udbredelsen af olien med flydespærrer. Beredskabet i Kalundborg har i den sammenhæng oplyst, at en indsats med inddæmning af olie ved udlægning af flydespærrer vil kunne forventes at være påbegyndt ca. ½ time efter, at beredskabet er alarmeret. Når olien er inddæmmet vil det være muligt at suge en stor del op fra havet, og derved mindske forureningen.

Ansvar for det statslige danske beredskab ved udslip af olie til havet er delegeret til Søværnets Operative kommando, men vil oftest ske i samarbejde med Beredskabsstyrelsen, politiet og det kommunale beredskab. Opsamling af olie, der er spildt til havmiljøet, varetages primært af miljøskibene, mens det først og fremmest er de lokale beredskabers opgave at forhindre olie i at sprede sig til de omkringliggende kyster. Ved en indsats i tilfælde af større uheld vil indsatslederen fra det kommunale beredskab være leder på land, på vand vil SOK være indsatsleder, og koordinerende indsatsleder er politiet.

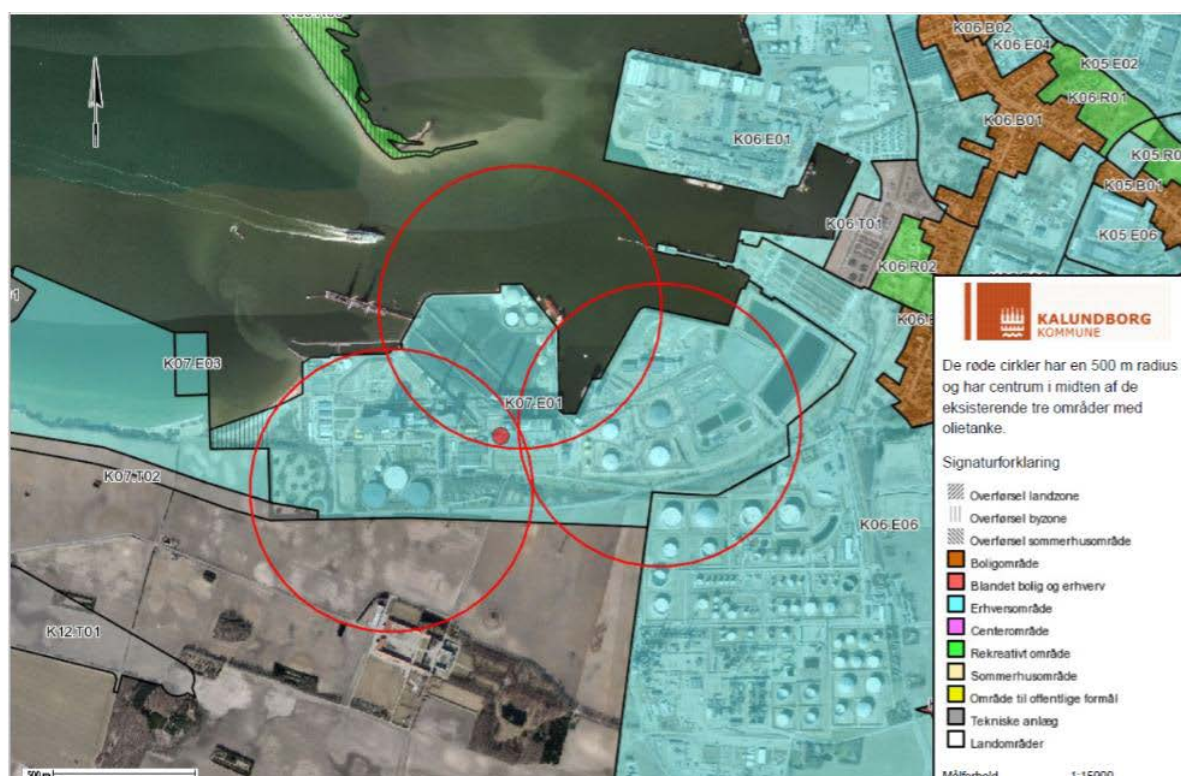
Med sikkerhedsrapporten er det således sammenfattende dokumenteret:

- At faren for større uheld med farlige stoffer, som er omfattet af risikobekendtgørelsen, er klarlagt.
- At der er truffet nødvendige forholdsregler til effektivt at forebygge og begrænse følgerne af sådanne uheld.
- At konsekvenserne er begrænsede, hvis uheld alligevel skulle ske.

5.6 Planlægning omkring risikovirksomheder

Olieterminalen er omfattet af kommuneplanens retningslinjer om henholdsvis risikovirksomhed og teknisk anlæg. I Miljøministeriets cirkulære nr. 37 /49/ udlægges generelt en planlægningszone omkring alle virksomheder omfattet af risikobekendtgørelsen på 500 meter. Inden for denne zone er kommunalbestyrelsen (planmyndigheden) forpligtet til at inddrage hensynet til risikoen for større uheld i planlægningen forud for fastsættelse af bestemmelser for arealanvendelsen i en kommune- eller lokalplan.

De tre områder på AOT med olietanke har min. 500 meter til nærmeste boligområde eller område med anden forureningsfølsom anvendelse. Dette fremgår af Figur 5-1, som fremsendt af Kalundborg Kommune som led i udtalelse 2. maj 2012 n vedr. projektet.



Figur 5-1 Kortudsnit af AOT. De røde cirkler viser 500 m zoner omkring AOTs tankområder.

6. MILJØPÅVIRKNINGER

I dette kapitel beskrives og vurderes de påvirkninger, som de planlagte driftsændringer har på det omgivende miljø. Indledningsvis redegøres kort for de fagrelaterede love og bekendtgørelser, som er anvendt i forbindelse med vurdering af miljøpåvirkninger.

Påvirkningerne er beskrevet og vurderet emnevist. For de enkelte emner er der en beskrivelse af de eksisterende forhold og en vurdering af driftsændringernes påvirkning af omgivelserne i driftsfasen. Påvirkning af omgivelserne i anlægsfasen beskrives ikke, da de planlagte driftsændringer ikke medfører anlægsarbejde. Derudover er der under de enkelte emner en beskrivelse af de kumulative effekter og afværgeforanstaltninger relateret til det pågældende emne. Endvidere er der kort redegjort for den anvendte metodiske tilgang til disse beskrivelser og vurderinger.

6.1 Lovgrundlag til vurdering af miljøpåvirkninger

I de nedenstående afsnit omtales de fagrelaterede love og bekendtgørelser, som er anvendt til vurdering af miljøpåvirkninger til denne VVM-redegørelse.

6.1.1 Habitatbekendtgørelsen

Natura 2000 er en fælles betegnelse for EF-habitatområder, EF-fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder. Natura 2000-områder er omfattet EU's habitatdirektiv og fuglebeskyttelsesdirektiv, som er implementeret i dansk lovgivning i bl.a. habitatbekendtgørelsen /6/.

Habitatdirektivets og habitatbekendtgørelsens formål er at beskytte arter og naturtyper, der er karakteristiske, truede, sårbare eller sjældne i EU. Habitatdirektivet udpeger bl.a. områder, der kan være med til at opretholde og sikre levestederne. Fuglebeskyttelsesdirektivet har bl.a. til formål at beskytte levestederne for fuglearter, som er sjældne, truede eller følsomme over for ændringer af levesteder i EU. Det gælder både for områder, hvor disse fugle yngler, og for områder, som fuglene regelmæssigt gæster for at fælde fjer, raste under trækket eller overvintre.

Natura 2000-områderne danner tilsammen et økologisk netværk af beskyttede naturområder gennem hele EU. Et hovedelement i beskyttelsen af Natura 2000-områder er, at myndighederne i deres administration og planlægning ikke må vedtage planer, projekter eller lignende, der skader de arter og naturtyper, som områderne er udpeget for at bevare.

Habitatbekendtgørelsen rummer ud over udpegningen af habitatområder endvidere en mere generel beskyttelse af en række arter opført på habitatdirektivets bilag IV, som også gælder uden for Natura 2000-områdets grænser. Bekendtgørelsens ordlyd er som udgangspunkt meget restriktiv og betyder, at "der ikke må gives tilladelser eller vedtages planer mv., der kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteplasser for de dyrearter eller ødelægge de plantearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV" /7/.

De eksisterende forhold og driftsændringernes påvirkning af relevante Natura 2000-områder og bilag IV-arter beskrives og vurderes i Afsnit 6.8.

Natura 2000-områderne er omfattet af statslige naturplaner og kommunale handleplaner, hvis formål er at prioritere den nødvendige indsats på naturområdet med henblik på at stoppe tilbagegangen og sikre fremgang i den sårbare danske natur, der er omfattet af EU's Natura 2000-direktiver. I området omkring olieterminalen findes ét Natura 2000-område. De statslige naturplaner og kommunale handleplaner behandles i relevant omfang for Natura 2000-området i Afsnit 6.8

6.1.2 Naturbeskyttelsesloven

Naturbeskyttelsesloven beskytter bl.a. naturen med dens bestand af vilde dyr og planter samt deres levesteder samt de landskabelige, kulturhistoriske, naturvidenskabelige og undervisningsmæssige værdier. Herunder beskytter loven bl.a. mod ændringer i naturtypernes tilstand /8/.

Naturtyperne, der er omfattet af lovens § 3, udgøres af:

- Søer og vandhuller der er mindst 100 m².
- Moser, enge, heder, overdrev, strandenge og strand-sumpe der hver for sig eller i sammenhæng har et areal på mindst 2.500 m². Moser under 2.500 m² er også beskyttede, hvis de ligger ved beskyttede vandløb eller søer.
- De fleste vandløb er også beskyttede via en særskilt § 3-udpegning.

De beskyttede naturtyper ved olieterminalen behandles i Afsnit 6.8. Der skal søges dispensation efter naturbeskyttelsesloven hos Kalundborg Kommune for at ændre tilstanden af § 3-beskyttede områder.

Naturbeskyttelsesloven omfatter ligeledes bestemmelser for bygge- og beskyttelseslinjer omkring landskabselementerne strande, søer, åer, skove, fortidsminder og kirker, jf. lovens §§ 15-19. Der er strandbeskyttelseslinje langs kysten ved Kalundborg Fjord jf. naturbeskyttelseslovens § 15, men selve olieterminalen er ikke inden for beskyttelseslinjen. De planlagte driftsændringer medfører ikke en ændring af tilstanden inden for strandbeskyttelseslinjen, og denne forbudsbestemmelse behandles derfor ikke yderligere.

Derudover grænser en fortidsmindebeskyttelseslinje omkring en fredet rundhøj fra oldtiden (Fredningsnr. 322063) op til den vestlige del af Asnæsværket, jf. naturbeskyttelseslovens § 18. Fortidsmindebeskyttelseslinjen krydser ikke AOT, og denne forbudsbestemmelse behandles ikke yderligere.

6.1.3 Miljømålsloven

Formålet med miljømålsloven er at fastlægge rammerne for beskyttelsen af overfladevand og grundvand samt for planlægning inden for de internationale naturbeskyttelsesområder /10/.

Miljømålsloven implementerer EU's Vandrammedirektiv og dele af Habitatdirektivet i den danske lovgivning. På den baggrund er der ved at blive gennemført en statslig vand- og naturplanlægning, som udmøntes i naturplaner for Natura 2000-områderne og vandplaner for hovedvandoplande. Naturplanerne er endeligt vedtaget, mens vandplanerne foreligger som forslag. Indtil vandplaner er endeligt vedtaget, er det regionplanernes retningslinjer og målsætninger, der er bindende.

De naturplaner og forslag til vandplaner, som omfatter området omkring Asnæs Olieterminal og som ligger til grund for vurderingerne i Afsnit 6.8 om naturforhold, er omtalt i Afsnit 6.2.3. Der er herunder taget udgangspunkt i både regionplanens retningslinjer og målsætninger og de fremlagte forslag til vandplaner, således at projektet vurderes både i forhold til disse kommende planer og i forhold til regionplanens retningslinjer og målsætninger for vandområder.

6.1.4 Miljøbeskyttelsesloven

Formålet med miljøbeskyttelsesloven er at forebygge og begrænse forurening bl.a. gennem forudgående miljøgodkendelser samt påbud/forbud til forurenende virksomheder og aktiviteter /11/.

Kommunerne og Miljøstyrelsen træffer afgørelse om godkendelse/tilladelse, påbud og forbud efter miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven. Til afgørelser og vurderinger findes nogle centrale vejledninger såsom luftvejledningen, støjvejledningen, spildevandsvejledningen og lugtvejledningen.

6.1.5 Godkendelsesbekendtgørelsen

Godkendelsesbekendtgørelsen medfører, at Miljøstyrelsen skal meddele miljøgodkendelse til driftsændringerne på AOT, inden ændringerne kan realiseres. Udkast til miljøgodkendelse er vedlagt som bilag til denne VVM-redegørelse /12/. Som grundlag for vurderinger findes endvidere Miljøstyrelsens vejledning om miljøkrav til store olielagre, herunder oplag af olieprodukter /31/.

6.1.6 Affaldsbekendtgørelsen

I henhold til affaldsbekendtgørelsen /13/ fører Miljøstyrelsen tilsyn med virksomheders produktion, håndtering og opbevaring af affald, mens det er Kalundborg Kommune, som anviser bortskaf-

felse af affald fra virksomheden. Asnæs Olieterminal er forpligtet til at følge kommunes affaldsregulativer og anvisninger om affald. Dette behandles i Afsnit 6.7.

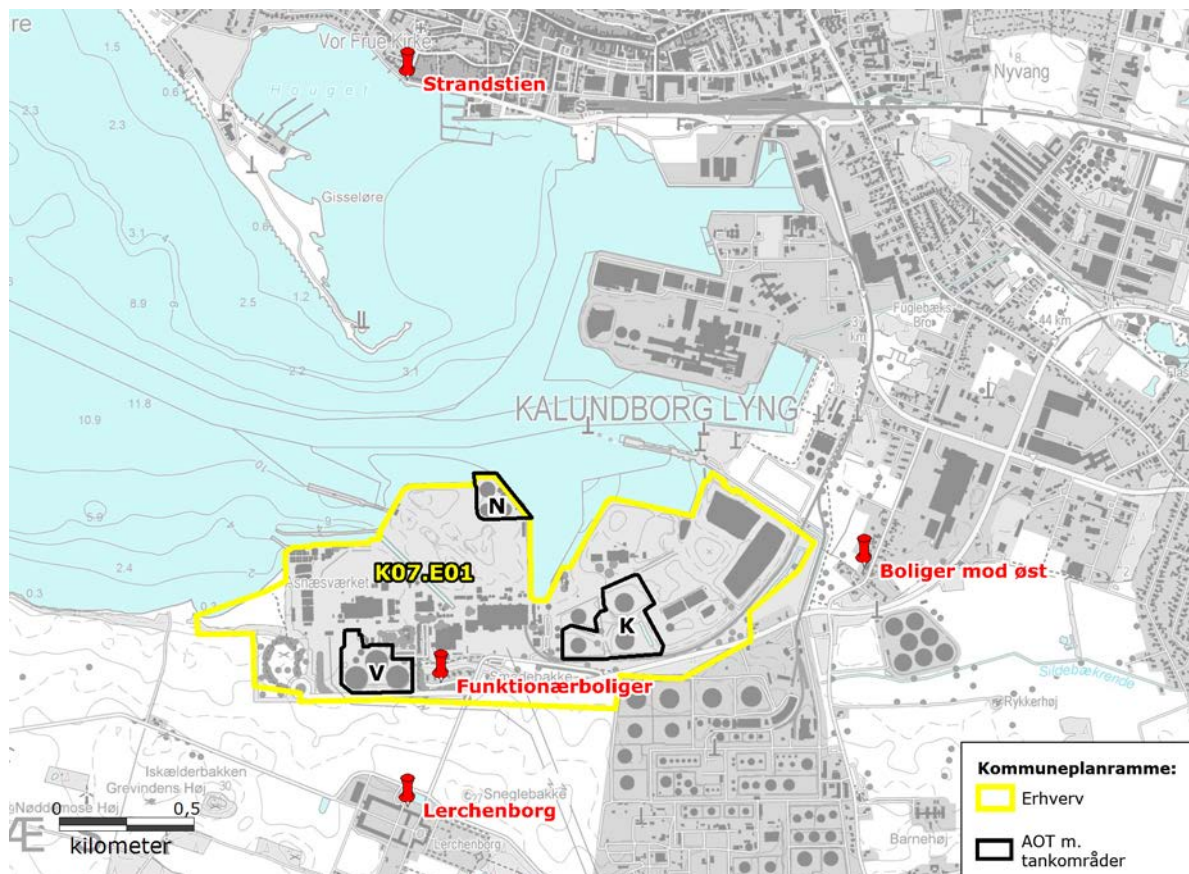
6.2 Planforhold

Planforholdene for olieterminalen og dens næromgivelser er beskrevet nedenfor med udgangspunkt i den fysiske planlægning for områderne. Generelt skal fysisk planlægning sikre bevarelsen af byers kvaliteter, hensynet til miljøet samt beskyttelse og bevaring af natur, landskaber, kyster mv., der alle vægtes højt i planlægningen.

6.2.1 Kommuneplan

Rammer for lokalplanlægning

AOT er beliggende i byzone i rammeområde K07.E01, jf. Kalundborg Kommuneplan 2013-2024 /19/. Den generelle anvendelse af dette rammeområde er erhverv, nærmere bestemt havneområde, tungere erhverv med bl.a. havneanlæg, energiproduktion, energiformål, transport- og servicevirksomhed, tankanlæg og lign. Inden for rammeområdet kan der etableres anlæg/virksomheder i miljøklasse 6-7.



Figur 6-1 Rammer for lokalplanlægning omkring olieterminalen.

Den samlede olieterminal med tankanlæg grænser op til Asnæsværket. Tankområde N er beliggende ud til Kalundborg Havn. Syd for tankområde K ligger Statoil Raffinaderiet, øst for ligger FDOs tanklager, og nord for ligger virksomheden Inbicon. Syd for tankområde V findes åbne marker tilhørende Lerchenborg Gods. Såvel Asnæsværket som Inbicon er ligeledes omfattet af kommuneplanramme K07.E01.

Nærmeste beboelse til olieterminalen er funktionærboliger til Asnæsværket, der ligger ca. 230 m øst for tankområde V, og Lerchenborg Gods, der ligger ca. 500 m syd for tankområde V. Nærmeste større sammenhængende boligområde er beliggende på Lerchenborgvej, som ligger ca. 1.000 m øst for tankområde K.

Kalundborg Kommune har i brev af 2. maj 2012 vurderet, at AOT's "fortsatte anvendelse af de eksisterende olietanke på AOT med mulighed for import og oplagring af olieprodukter herunder lette klasse III produkter er i overensstemmelse med Kalundborg Kommuneplan 2009-2021 rammeområde K07.E01. Denne vurdering er ifølge Kalundborg Kommune også i overensstemmelse med den nye Kommuneplan 2013 – 2024, idet området fortsat udlægges til tungere erhverv miljøklasse 7.

Det vurderes, at den eksisterende arealanvendelse på AOT, herunder de eksisterende olietanke, er miljøklasse 7 iht. håndbog om miljø og Planlægning /21/. Vejledende afstandskrav fra en miljøklasse 7 aktivitet til forureningsfølsom anvendelse er min. 500 meter. De tre eksisterende områder med olietanke har min. 500 meter til nærmeste boligområde eller område med anden forureningsfølsom anvendelse.

Der er som led i VVM-processen udarbejdet et kommuneplantillæg for dette projekt, som fastsætter retningslinjer for den ændrede drift.

Retningslinjer

Olieterminalen er omfattet af kommuneplanens retningslinjer om henholdsvis risikovirksomhed (Asnæsværket) og teknisk anlæg. De planlagte driftsændringer vurderes at være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer jf. vurderinger i afsnit 5.6.

Olieterminalen er beliggende inden for kystnærhedszonen, som er en planlægningszone på 3 km, hvortil der i kommuneplanen er fastlagt retningslinjer for henholdsvis kystnærhedszone A, B og kystnær byzone. Inden for kystnærhedszonen skal kystområderne friholdes for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængige af en placering tæt på kysten. Kystnærhedszonen udgøres af arealer i landzone og planlagte sommerhusområder, og dermed er arealer i byzone ikke omfattet af kystnærhedszonen.

AOT er beliggende i kystnær byzone og er dermed ikke omfattet af planlovens bestemmelser for kystnærhedszonen. Derimod er AOT omfattet af kommuneplanens retningslinjer 6.2.6-6.2.8 for kystnær byzone, som er gengivet herunder:

- *6.2.6 Ny bebyggelse skal indpasses i den kystlandskabelige helhed, og der skal tages hensyn til bevaringsværdige helheder i bystrukturen og til naturinteresser på de omgivende arealer samt tages hensyn til nødvendige infrastruktur anlæg, herunder havne.*
- *6.2.7 Nye udlæg til beboelse i byzone skal fastholdes til helårsbeboelse.*
- *6.2.8 Offentligheden skal sikres adgang til kysten.*

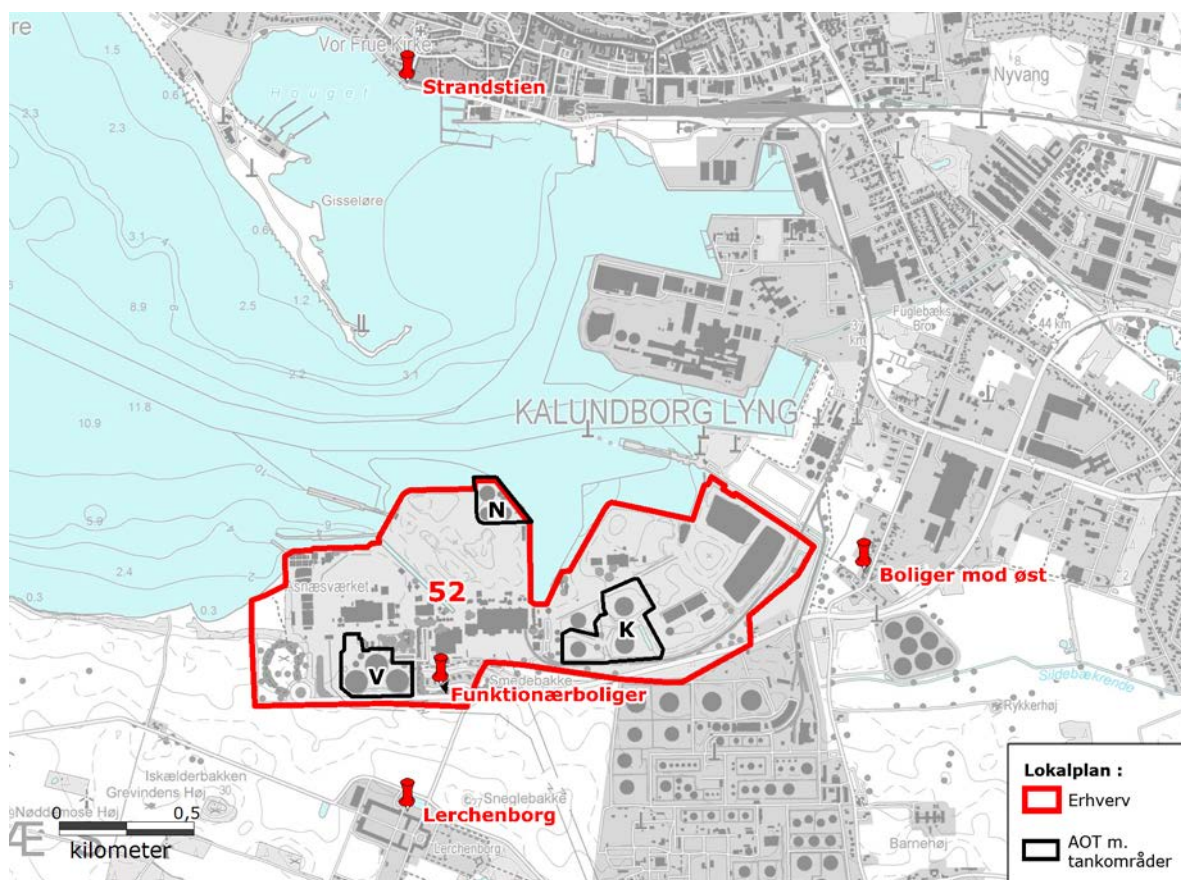
De planlagte driftsændringer medfører ikke ændringer, herunder ny bebyggelse eller anlæg, som er i strid med kommuneplanens retningslinjer for kystnærhedszonen /15/. Derudover er selve olieterminalen ikke omfattet af udpegninger af landskabelige, naturmæssige eller kulturhistoriske værdier.

Olieterminalen grænser op til udpeget værdifuldt kulturmiljø, særdeles værdifulde landbrugsområder og bevaringsværdige landskaber samt udpegede VVM-pligtige anlæg. De planlagte driftsændringer medfører ikke en påvirkning af arealer uden for olieterminalen og er dermed i overensstemmelse med de nævnte udpegninger.

6.2.2 Lokalplaner

Olieterminalen er omfattet af Kalundborg Kommunes lokalplan nr. 52 for Asnæsværket af 25. september 1980, der bl.a. har til formål at udlægge arealer til elektricitetsproduktion og dermed afledte anlæg /19/.

Kalundborg Kommune har med hensyn til lokalplanens anvendelsesbestemmelser vurderet /20/, at det ansøgte kan rummes indenfor planlovens definition af "fortsættelse af eksisterende lovlig anvendelse".



Figur 6-2 Lokalplan omkring olieterminalen.

6.2.3 Natur- og vandplaner

Omkring olieterminalen findes områder, der er omfattet af statslige naturplaner, kommunale naturhandleplaner og forslag til vandplaner:

Statslige naturplaner og kommunale naturhandleplaner

Nærmeste Natura 2000-område nr. 166 (*EF-habitatområde H195 Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord*) er beliggende i Kalundborg Fjord, ca. 1,8 km nordvest for olieterminalen og er omfattet af:

- Natura 2000-plan 2009-2015, Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord
- Natura 2000-handleplan Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord

Den statslige naturplan og kommunale handleplan for Natura 2000-området er anvendt som grundlag for vurderinger i Afsnit 6.8 om naturforhold.

Vandplaner

Olieterminalen er beliggende inden for hovedvandopland 2.1 og er omfattet af:

- Forslag til vandplan 2010-2015. Kalundborg. Hovedvandopland 2.1, Vanddistrikt Sjælland

Vandplanerne er ikke endeligt vedtaget ved denne VVM-redegørelses vedtagelse. Indtil vandplaner er endeligt vedtaget, er det regionplanens retningslinjer og målsætninger, der er bindende. Forslag til vandplan og regionplanens retningslinjer er anvendt som grundlag for vurderinger i Afsnit 6.8 om naturforhold.

6.3 Støj fra AOT

I dette afsnit beskrives og vurderes de støjpåvirkninger, som de planlagte driftsændringer har på det omgivende miljø.

6.3.1 Metode

På AOT er der udført akkrediterede målinger af virksomhedens støjkluder, og på baggrund af disse er støjbidraget i 4 referencepunkter i omgivelserne beregnet. Støjbidraget herfra (0-alternativet) er beskrevet og sammenholdt med støjkrav i AOTs miljøgodkendelse. Endvidere er vurderet, om de ansøgte driftsændringer (nye produkter) vil indebære øget støjbidrag fra AOT.

Støj fra skibe, der anløber AOT for at laste og losse, er behandlet i et særskilt delafsnit. Støjbidrag fra AOT og fra olieskibe under operation er baseret på støjregninger udført og afrapporteret af DELTA. Støjbidrag fra skibe under lastning og losning er udført for 24 forskellige scenarier, der repræsenterer dels enkeltoperationer, hvor ét skib foretager losning eller lastning ved hhv. Oliekaj og Kulpier og dels dobbeltoperationer, hvor to skibe samtidigt foretager losning og/eller lastning ved hhv. Oliekaj og Kulpier. Beregningerne tager under losseoperationer udgangspunkt i 7 udførte målinger af kildestyrker fra olieskibe (kildestyrkeinterval fra min. 108 til max. 117 dB(A)). Miljøstyrelsen har på baggrund heraf anmodet om, jf. brev af 23. maj 2013, at få udført støjregninger for losseoperationer med kildestyrker på hhv. 106, 112 og 118 dB(A), som antages at svare til 5 %, 50 % og 95 % fraktillerne ved en normalfordeling af kildestyrker omkring middelværdien på 112 dB(A). Støjbidrag fra skibe under lasteoperation er baseret på Miljøstyrelsens angivelser af kildestyrke for hjælpemaskineri jf. Miljøstyrelsens brev, Regulering af støj fra skibe i havn, J.nr. MST-5103-00012, af 31. maj 2010?. Miljøstyrelsen har ved brev af 23. maj 2013 anmodet om at få udført støjregninger for lastesituationen ved kildestyrker på hhv. 100, 107 og 115 dB(A), svarende til 5 %, 50 % og 95 % fraktillerne ved en normalfordeling af kildestyrker omkring middelværdien på 107,5 dB(A).

Støjredegørelsen /48/ er endvidere efter anmodning fra Miljøstyrelsen suppleret med sandsynligheder for, hvor ofte de 24 forskellige scenarier vil optræde jf. statistisk notat fra Rambøll af 19. august 2013.

6.3.2 Eksisterende forhold

Støjrapport fra december 2011 /46/ redegør for AOT's støjforhold og overholdelse af støjgrænseværdierne i AOT's miljøgodkendelse. DELTA har i rapporten beregnet støjbidraget i fire referencepunkter rundt om virksomheden og har herunder forudsat, at alle kilder relateret til olieterminalen, inklusive den transportable luftkompressor, kan være i drift døgnet rundt. De beregnede støjbidrag gælder således for alle referenceperioder og dermed også for natperioden (worst case).

Resultaterne af beregningerne er opsummeret i Tabel 6-1. I tabellen er til sammenligning vist grænseværdierne for støj jf. vilkår E1 i AOTs miljøgodkendelse. Referencepunkternes beliggenhed er vist på Figur 6-2.

Tabel 6-1: Støjbidrag fra AOT samt grænseværdier fra miljøgodkendelsen. Støjbidrag er opgjort med transportabel kompressor med kildestyrke på 97 dB(A). AOT kompressor har kildestyrke på 94 dB(A).

	Støjbidrag fra AOT, dB(A)	Grænseværdi jf. vilkår E1 i miljøgodkendelsen		
		Dag	Aften	Nat
Referencepunkt 1 Funktionærboliger ved Asnæsværket	16,1 - 27,4*	60	60	60
Referencepunkt 2 Strandstien 2	14,0 - 20,0*	45	40	35
Referencepunkt 3 Boligområde Lerchenborgvej	17,8 - 24,9*	45	40	35
Referencepunkt 4 Lerchenborg Gods	31,7 - 33,0*	55	45	40

*: Interval angiver variation i støjbidrag, når transportabel luftkompressor er placeret ved hhv. N-, V- eller K-tanke

Beregningerne viser, at AOTs støjbidrag til omgivelserne er på 14 – 33 dB(A) hele døgnet rundt, heraf 14 - 25 dB(A) i nærliggende boligområder. AOT overholder således med stor margin grænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og -tidsrum.

Støjbidrag fra skibe under lastning og losning

Lastning og losning af olieprodukter til og fra skibe ved kulpier og oliekaier er basis for AOTs forretning. Skibene, som anløber AOT, ejes ikke af AOT, men er chartret på verdensmarkedet af Inter Terminals kunder. Skibene anløber terminalen på vilkårlige tidspunkter. En gennemsnitlig lastning eller losning varer omkring 16 timer, hvilket indebærer, at ca. 70 % af operationerne omfatter dele af eller hele natten.

Der findes i dag ikke internationale standarder eller krav til skibes støjbidrag, når de ligger ved kaj, hvilket indebærer, at støjbidraget fra skibe kan variere meget afhængig af bl.a. skibets opbygning, placering af afkast, hjælpeanlæg m.v.

Inter Terminals har som led i ansøgning om miljøgodkendelse til at måtte modtage op til 730 skibe om året undersøgt det forventede støjbidrag fra skibe, der anløber terminalen for at losse eller laste olie. Støjbidraget i losse- og lastesituationer er forskelligt, idet der til losning af olie anvendes skibets pumper, mens der til lastning anvendes terminalens pumper, som er placeret på land i tilknytning til tankene. Støjbidraget fra skibe der losses, er pga. drift af oliepumperne og tilknyttede installationer, f.eks. hydraulikstation, typisk højere end i forbindelse med lastning. Ved lastning er kun skibets hjælpemotor og evt. maskinrumsventilation i drift.

I støjredegørelsen /48/ belyses støjbidrag fra AOT samt fra skibe under lastning og losning ved 24 forskellige scenarier. Støjbelastningen i referencepunkterne er uafhængigt af antallet af skibsanløb, men hyppigheden for hvor ofte situationen forekommer, ændres med et større antal anløb.

Resultaterne af støjregningerne og fordelingen mellem enkelt- og dobbeltoperationer ved 730 årlige skibsanløb er opsummeret i Tabel 6-2. Det anførte støjinterval viser de beregnede støjbidrag ved kildestyrker fra skibe, svarende til hhv. 5 % fraktil, gennemsnit og 95 % fraktil. Støjintervallet ved de gennemsnitlige scenarier (kildestyrker fra skibe på hhv. 107 dB(A) ved lastning og 112 dB(A) ved losning) er i tabellen markeret med fed skrift.

Tabel 6-2 Støjbidrag fra AOT, tillagt bidrag fra skibe under lastning og losning.

Type af operation	Grænseværdier for AOT, fastsat uden bidrag fra skibe			730 årlige skibsanløb	
				53 enkeltoperationer, nat	236 dobbeltoperation, nat
Antal operationer pr. år i natperioden ved max. støjbelastning i ref. 2				0,3	0,035
Referencepunkter	Dag	Aften	Nat	Interval for støjbelastning i referencepunkt 1, 2, 3 og 4, dB(A)	
Referencepunkt 1 Funktionærboliger ved Asnæsværket	60	60	60	24 – 31/39 – 45	30 – 36/41 – 47
Referencepunkt 2 Strandstien 2	45	40	35	22 27/32 – 38	24 – 30/34 – 40
Referencepunkt 3 Boligområde Lerchenborgvej	45	40	35	22 – 25/32 – 38	25 – 29/33 – 39
Referencepunkt 4 Lerchenborg Gods	55	45	40	11 – 16/32 – 34	22 – 28/33 – 36

Beregningerne viser, at summen af støjbidrag fra AOT og fra skibe under lastning/losning for alle de gennemsnitlige scenarier ligger under AOT's grænseværdier, som ikke inkluderer skibsstøj. Det samme gælder også for støjbelastningen hele døgnet i referencepunkterne 1 og 4 ved samtlige scenarier (både max., min. og gns. kildestyrker fra skibe) og for referencepunkterne 2 og 3 i dag- og aftenperioden.

Beregningerne viser også, at summen af støjbidrag fra AOT og fra skibe ved samtidig losning ved begge anløbspladser i referencepunkterne 2 og 3 kan ligge op til 5 dB(A) over AOTs natgrænseværdi, som ikke inkluderer skibsstøj. Disse situationer forekommer imidlertid kun ved de mest

støjende og ikke hyppigt forekommende scenarier med høje kildestyrker fra skibe. Statistiske opgørelser viser, at scenarier med en samlet støjbelastning på 5 dB(A) over AOTs natgrænseværdi forekommer yderst sjældent - 0,035 gange årligt i natperioden ved 730 årlige skibsanløb dvs. 3,5 gange pr. 100 år.

Der er i vurderingerne af den samlede støjbelastning incl. støjbidrag fra skibe ikke taget hensyn til usikkerheden på beregningerne, som støjrådgiveren DELTA har beregnet til at være 8 dB samt til eventuel støjreduktion som følge af retningsbestemt støjudbredelse, da støjkildernes placering kan varierer fra skib til skib.

Miljøstyrelsen har på baggrund af ovenstående samt under hensyntagen til de statistisk meget sjældne situationer med høj støjbelastning og ingen brugbare muligheder for støjreducerende tiltag, meddelt miljøgodkendelse af 26. juni 2014 til, at der til AOT må anløbe op til 730 årlige skibe.

6.3.3 Vurdering af driftsændringer

Udførte støjberegninger viser, at AOT med stor margin overholder støjgrænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og -tidsrum, for så vidt angår nuværende forhold. Dette vil også være tilfældet ved de ansøgte driftsændringer (nye produkter og én ekstra mindre tank), da alle kilder relateret til olieterminalen ved støjberegninger er forudsat at være i drift døgnet rundt (worst case), og håndteringen af de lette produkter og ekstra tank sker via det eksisterende anlæg og ikke medfører nye støjkilder til virksomheden.

Tilsvarende gælder også for støjbidrag fra skibe, der foretager losning og lastning, da håndteringen af lette klasse III produkter og den ekstra mindre tank, ikke indebærer øgede skibsaktiviteter.

Håndteringen af lette klasse III produkter og suppleret af anlægget med én ekstra mindre tank vil dermed kunne ske under fortsat overholdelse af grænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og -tidsrum, jf. vilkår E1.

6.3.4 Kumulative effekter

Da driftsændringerne ikke påvirker støjbelastningen fra AOT, vil disse heller ikke bidrage til ændrede kumulative effekter, hvad angår støjpåvirkning af omgivelserne.

6.3.5 Afværgeforanstaltninger

Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige, da udvidelse af produktsortimentet og den ekstra mindre tank ikke medfører øget støjbelastning af omgivelserne.

6.4 Luftemissioner og lugt

6.4.1 Metode

Luftemissioner fra AOTs aktiviteter og fra de planlagte driftsændringer er beskrevet og vurderet på baggrund af de opbevarede produkters egenskaber, emissionsbegrænsende foranstaltninger, eksisterende viden om emissionerne samt vurderinger af luftemissioner og lugt i olieterminalens gældende miljøgodkendelse.

Det vurderes, at der herved foreligger tilstrækkelig viden til at vurdere miljøpåvirkningen på luft- og lugtområdet.

6.4.2 Eksisterende forhold

Fra alle olieprodukter er der en vedvarende afdampning af flygtige stoffer. Omfanget af denne afdampning afhænger blandt andet af produkternes sammensætning, de fysiske forhold under opbevaring (fx temperatur og tryk) og vindpåvirkning/luftsifte omkring beholderen/tanken. Sandsynligheden for luftforurening fra et tankoplag er størst for olieprodukter med stort damptryk, som for eksempel benzin, mens udsendelse af dampe er mindre for gas- og fuelolie /31/, som opbevares eller planlægges opbevaret på AOT.

Afdampningen af stoffer fra tankene på AOT er den væsentligste kilde til luft- og lugtemissioner fra olieterminalen. De flygtige stoffer fra olieprodukterne er de såkaldte VOC'er², som findes i blandt andet råolie og i raffinerede olieprodukter. Disse stoffer kan være sundhedsskadelige og medføre lugtgener ved beboelser i nærheden af virksomheden, hvis vindretningen bærer emissionerne i retning af beboelser. Lette klasse III olieprodukter har et højere indhold af VOC'er og højere damptryk end tunge klasse III produkter, hvilket medfører en større afdampning af VOC'er end for tunge klasse III produkter. Under opbevaring i tanke medfører variationer i lufttrykket, at tankene "ånder", hvorved dampe fra det opbevarede produkt ventileres til omgivelserne.

Produkterne, der i dag opbevares i AOTs tanke (fuelolie og vakuum gasolie), holdes opvarmede til 50-55 °C. Opvarmning af tankene er med til at forcere afdampningen fra produkterne. For at reducere emissionerne til omgivelserne er tankene udstyret med emissionsbegrænsende foranstaltninger, som beskrevet herunder.

På AOT er de 6 største tanke (V51, V53, V54, K7, K8 og K9) udstyret med fast tag og forsynet med trykvakuumentil og kulfiltre på tankenes udluftningsrør, også kaldet "ånderør". Tankene er konstrueret til at kunne tåle et vist over- og undertryk, og kulfilter/trykvakuumentil konceptet medfører, at trykket i tankene kan variere en smule uden "ånding", og samtidigt sikres, at tankenes tolerancer over for tryk kan overholdes. Kulfiltret på ånderørene renses den udstrømmende luft, der kommer fra tankene, for VOC'er. Kulfilteret skal vedligeholdes og det aktive kul skiftes med mellemrum for at sikre en optimal luftrensning i overensstemmelse med BAT principper.

Emissioner fra en virksomhed med veldefinerede fysiske dimensioner, der har en kontrolleret volumenstrøm, via f.eks. en skorsten, betegnes som *punktkilder*, mens emissioner fra fx et tankoplag, som på AOT, betegnes som *diffuse udslip*. Virksomheder og myndigheder følger for punktkilder normalt kravene i Luftvejledningen /32/, som indeholder et afsnit, der omhandler indretning og drift af tanke og siloer. Siden offentliggørelse af Luftvejledningen i 2001 er der udkommet andre retningslinjer, som uddyber kravene til indretning, drift og regulering af sådanne oplag. De centrale udgivelser er BREF-dokumentet om emissioner fra oplagring /33/ og Vejledning om Miljøkrav til store olielagre /31/. Diffuse udslip skal jf. Luftvejledningen reguleres ved krav til virksomhedens drift og indretning. Dette sker via virksomhedens miljøgodkendelse. I AOTs revurderede miljøgodkendelse fra september 2011 /3/ er der således fastsat en række vilkår, der har til hensigt at minimere emissioner til luften fra tankene:

- Udluftningsrør (ånderør) på de 6 største tanke skal være forsynet med trykvakuumentiler og kulfilter
- Kulfiltrene skal serviceres eller evt. udskiftes, så normal renseseffekt er opretholdt
- Der skal udføres effektive eftersyn og vedligehold af udstyr som pumper, flanger, dræn og ventiler
- Der skal forefindes planer for systematisk eftersyn og vedligehold og udbedring af lækker
- AOT må ikke give anledning til lugtgener uden for virksomhedens skel, der efter tilsynsmyndighedens vurdering er væsentlige

Miljøstyrelsen har som grundlag for den revurderede miljøgodkendelse vurderet, at ovenstående fastsatte driftsvilkår er tilstrækkelige til at imødegå uacceptabel luftforurening. AOT har heller ingen registrerede klager eller kendskab til personer, der har været generet af lugtemissioner fra tankene.

² Volatile organic compounds. Dansk: Flygtige organiske stoffer. nmVOC: Non-methane VOC, dvs. flygtige organiske forbindelser, fratregnet methan.

6.4.3 Vurdering af påvirkninger af driftsændringer

De nye produkter på olieterminalen (lette klasse III produkter) har et relativt lavt damptryk, sammenlignet med benzin. De nye lette klasse III produkter vil blive oplagret i tankene K7, K8 og K9, som er forsynet med trykvakuumentiler og kulfiltre på ånderør. På grund af de nye produkters relativt begrænsede flygtighed og tankenes emissionsreducerende indretning vurderes, at tankene på AOT er indrettet og drives i overensstemmelse med anbefalingerne om emissionsreduktion i de relevante vejledninger jf. krav i Miljøstyrelsens Vejledning om Miljøkrav til store olielagre /31/, og at driftsændringerne ikke vil føre til uacceptable lugtpåvirkninger i omgivelserne. VOC-dampe, der ikke tilbageholdes i tanken eller i kulfilteret, vil blive fortyndet hurtigt og ført bort af vinden.

Som grundlag for vurdering af muligheder for tiltag, der kan begrænse og forebygge luftemissioner er endvidere hentet inspiration i EU's tværgående BREF-dokument om oplagring, som også omfatter oplagring af olieprodukter /33/. Anbefalingerne skal dog i denne sammenhæng betragtes som vejledende /31/, da AOT ikke er omfattet af godkendelsesbekendtgørelsens bilag 1, og dermed ikke er omfattet af bindende emissionsgrænseværdier til luft jf. krav til bilag 1 virksomheder i EU's kommende BAT-konklusioner.

I BREF-dokumentet for oplag omtales en række generelle principper for at hindre og reducere emissioner. Tabellen herunder lister og gennemgår de generelle BAT-principper fra BREF-dokumentet ift. introduktionen af de nye lette klasse III produkter på AOT, og det vurderes for hvert emne, hvordan AOT i forbindelse med de ønskede driftsændringer vil sikre, at indretning og drift lever op til BAT-principperne i BREF dokumentet (selvom disse principper ikke er påkrævet for AOT).

Det vurderes på baggrund heraf, at AOTs tanke hvad angår indretning og drift er i overensstemmelse med de anbefalinger, som findes i BREF-dokumentet.

Tabel 6-3 Generelle BAT-principper i BREF dokumentet/33/.

Generelt princip	Ift. ønskede driftsændringer på AOT
<i>Tankdesign</i> , herunder de opbevarede stoffers fysisk-kemiske egenskaber, drift, mandskabsbehov- og belastning, afvigelser (alarmering, instrukser, aflåsning, trykudligning mv.), udstyr og materialer udvalgt på baggrund af erfaringer med produkterne, vedligeholdelses- og kontrolsystemer og håndtering af nødsituationer.	Tankene er designet til brug for olieindustrien og til opbevaring af olieprodukter under hensyntagen til materialevelg, bestandighed, korrosion mv. AOTs systemer sikrer, at produkterne kommer i de rigtige tanke, og opbevaringen sker derfor i tanke dedikeret til de(t) pågældende produkt(er).
<i>Inspektion og vedligehold</i> , dvs. proaktive vedligeholdelsesplaner og risikobaseret inspektion.	Vedligeholdelsesplaner og inspektioner håndteres og styres i AOT's EDB-system, hvorved rettidigheden af inspektionerne sikres. Risikobaseret inspektion er inkluderet i EEMUA's vejledning nr. 159 rev. 3 som følges i de løbende inspektioner i henhold til AOT's tankinspektionsplan. På AOT foretages proaktive risiko- og pålidelighedsbaserede inspektioner af certificerede inspektører. AOT foretager eftersyn og vedligehold af udstyr som pumper, flanger, dræn og ventiler, hvorved diffuse udslip af flygtige kulbrinter minimeres. Lækager stoppes så hurtigt som praktisk muligt. Samme tiltag vil også blive udført efter introduktion af nye produkter, ligesom tank N121, der inkluderes i AOT's drift, vil blive underlagt samme eftersyn, vedligehold og inspektioner som de nuværende 10 tanke.
<i>Placering og indretning</i> .	Er relevant ved opførelse af nye tanke.
<i>Tankfarve</i> , dvs. tankfarve der reflekterer termisk stråling eller varmestråling.	Tankene er malet med maling der overholder refleksionskravene jf. anvisning for tankfarver. Hvis tankene i forbindelse med det regelmæssige vedligehold skal males, vil de blive genmalet i farver, der overholder standardens krav til refleksion jvf. Europa-

Generelt princip	I ft. ønskede driftsændringer på AOT
	Parlamentet og Rådets direktiv 94/63/EF af 20. december 1994 om forebyggelse af emissioner af flygtige organiske forbindelser (VOC) ved benzinoplagring og benzin-distribution fra terminaler til servicestationer.
<i>Princip for reduktion af emissioner</i> , dvs. reducere emissioner fra tanke, transport og håndtering.	Emissioner fra tanke reduceres ved, at de 6 største tanke, som inkluderer tank K7, K8 og K9 er udstyret med tryk/vakuumentiler og kulfiltre. Transporten af olieprodukter til og fra AOT vil også fremadrettet alene ske via skib eller via lukkede olierør fra Statoil Raffinaderiet, som det er tilfældet i dag.
<i>Monitorering af VOC</i> , dvs. beregning af VOC-emissioner jævnlige hvor betydelige emissioner er forventelige. Beregningen kan af og til valideres med målinger.	Lette og tunge klasse III produkter indeholder VOC'er i varierende indhold. Produkterne er dog ikke meget flygtige (som f.eks. benzin). På AOT er tankene, der skal indeholde lette klasse III produkter, udstyret med tryk/vakuumentiler og kulfiltre, som reducerer emissionerne. Kulfiltrene sikrer en effektiv rensning af fortrængningsluften, og der forventes derfor ikke betydelige emissioner til omgivelserne, hvorfor det vurderes, at monitorering ikke er nødvendig.
<i>Dedikerede systemer</i> , dvs. tanke og udstyr er dedikeret til en produktgruppe.	Tankene og tilhørende systemer er dedikerede til olieopbevaring og anvendes i dag til opbevaring af tunge olier. Førinden introduktion af lette klasse III produkter på AOT, vil en teknisk gennemgang og eventuel efterfølgende tilpasning af anlægskomponenter i overensstemmelse hermed sikre, at anlægget kan håndtere de nye produkter.

Som omtalt tidligere skal de diffuse emissioner fra tankene reguleres via krav til virksomhedens indretning og drift. I Luftvejledningen anbefales, at produkter med et damptryk, der er mindre end 1,3 kPa (dieselolie, fyringsolie og andre stoffer med lignende damptryk) bør opbevares i tanke med fast tag forsynet med tryk/vakuumentil. Damptrykket for de nye lette klasse III produkter er under 1,3 kPa ved den aktuelle opbevaringstemperatur, og tanke i tankområde K, som skal bruges til opbevaring af de nye produkter, opfylder således allerede anbefalingerne i Luftvejledningen, da de er forsynet med fast tag og udstyret med tryk/vakuumentiler samt kulfiltre.

Det vurderes på baggrund heraf, at produkternes egenskaber samt tankenes indretning og drift sikrer, at der sker effektiv rensning af den fortrængte luft fra tankene via udledning gennem tryk/vakuumentiler og kulfiltre, og at der dermed ikke vil være væsentlige påvirkninger på grund af emissioner fra tankene. I miljøgodkendelsen for AOT, der skal meddeles som følge af introduktion af de nye produkter, vil der endvidere fortsat blive stillet vilkår om, at virksomheden ikke må give anledning til lugtgener, der af tilsynsmyndigheden vurderes som væsentlige. Herved sikres, at Miljøstyrelsen f.eks. i forbindelse med klager over lugtgener, der vurderes som væsentlige, kan give påbud om, at AOT skal nedbringe lugtemissionerne.

Det er muligt at udstyre pieren med et *vapour recovery system* til begrænsning af VOC-emissioner ved lastning. Teknologien er omtalt i BREF dokumentet /33/ som et tiltag med høje investerings- og driftsomkostninger og et højt energiforbrug og dermed CO₂-emission. Det vurderes, at etablering af et *vapour recovery system* kan være relevant ved lastning af produkter med stort damptryk (f.eks. benzin), men da såvel tunge som lette klasse III produkter har en lav flygtighed vurderes effekten på AOT's samlede VOC-emission at være meget begrænset. AOT er da heller ikke en virksomhedstype, der vil blive omfattet af EU's kommende BAT-konklusioner.

6.4.4 Kumulative effekter

Da driftsændringerne ikke vurderes at indebære væsentlige øgede luftemissioner, vil disse heller ikke bidrage til ændrede kumulative effekter, hvad angår påvirkning af luftemissioner i omgivelserne.

6.4.5 Afværgeforanstaltninger

Der vurderes ikke behov for supplerende afværgetiltag, relateret til begrænsning af luftemissioner, udover de særlige indretnings- og driftsforhold, som allerede indgår i projektet.

6.5 Jord og grundvand

6.5.1 Metode

Der er indhentet oplysninger fra Danmarks Miljøportal om områdeklassificerede arealer, potentielt forurenede grunde (Vidensniveau 1 kortlagte grunde – V1) og forurenede grunde (Vidensniveau 2 kortlagte grunde – V2) samt drikkevandsinteresser inden for projektområdet.

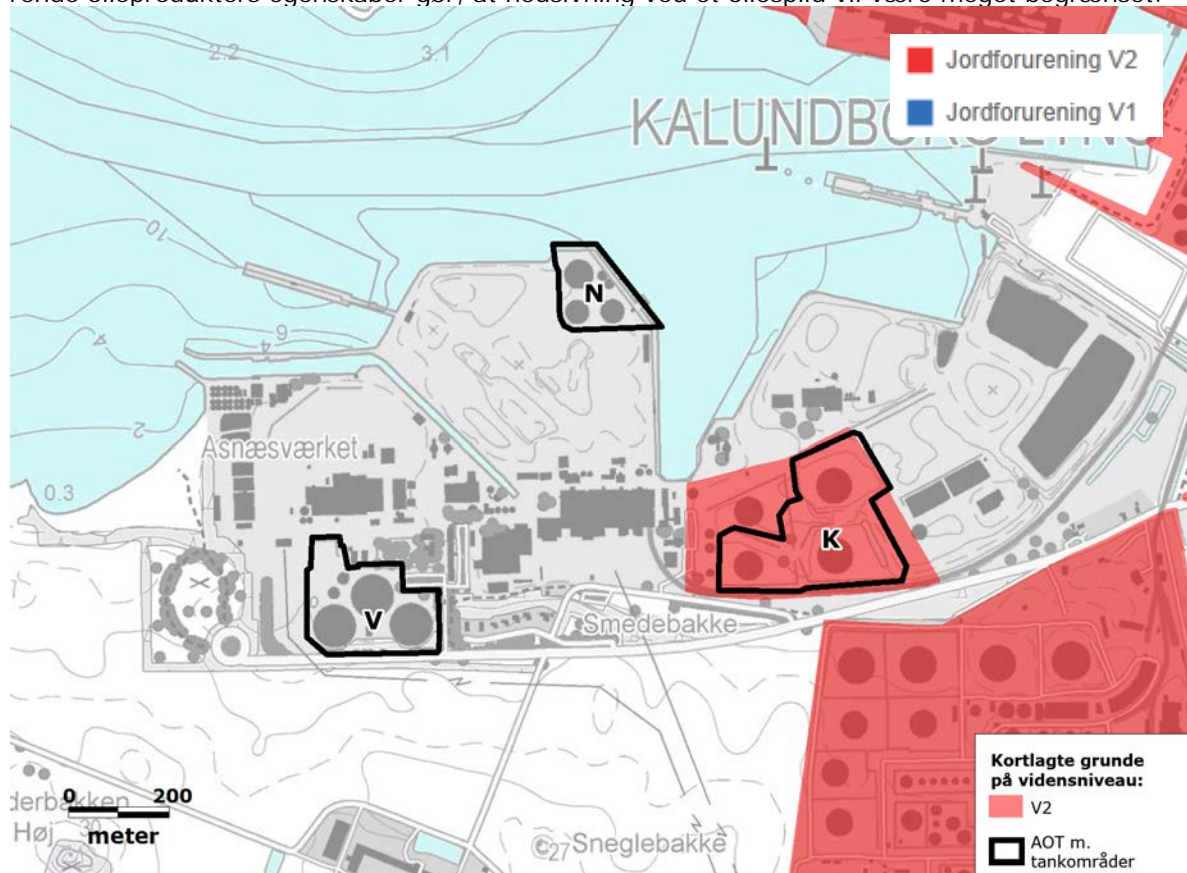
Områdeklassificerede arealer er områder, som er klassificeret som potentielt lettere forurenede. Som udgangspunkt er alle byzoner administrativt områdeklassificerede og er dermed klassificeret som potentielt lettere forurenede.

V1 arealer, omfatter arealer, hvor miljømyndighederne har viden om, at der har været aktiviteter, som kan have medført forurening af jorden og/eller grundvandet. V2 arealer omfatter arealer, hvor der er påvist jord- eller grundvandsforurening i forbindelse med gennemførelse af forureningsundersøgelser.

Vurdering af mulige afværgetiltag for at forebygge nedsivning af lette klasse III olieprodukter ved spild eller større uheld er baseret på oplysninger i Miljøstyrelsens vejledning om "Miljøkrav til store olielagre"/31/ med tilhørende baggrundsrapport /44/samt Orientering fra Miljøstyrelsen om forebyggelse af jord og grundvandsforurening /45/. Med dette grundlag vurderes, at der foreligger tilstrækkelig viden til at vurdere miljøpåvirkningen af jord- og grundvandforhold.

6.5.2 Eksisterende forhold

Virksomheden er beliggende i område med begrænsede drikkevandsinteresser (OBD). De nuværende olieprodukters egenskaber gør, at nedsivning ved et oliespild vil være meget begrænset.



Figur 6-3 Områder kortlagt i henhold til jordforureningsloven.

Delområde K er kortlagt på vidensniveau 2 i henhold til jordforureningsloven, jf. Figur 6-3.

Som det fremgår af Figur 6-3, er tankområde K registreret på vidensniveau 2 i henhold til jordforureningsloven. Kalundborg Kommune har i mail af 3. februar 2011 oplyst, at kortlægningen skyldes fund af bly, arsen, kobber, kviksølv og nikkel. Kortlægningen skyldes således ikke olieforurening.

Alle AOTs arealer er områdeklassificerede, og der er således krav om analyser ved bortskaffelse af jord fra området.

Forurening af jord og grundvand kan ske, hvis der opstår betydende uheld under operationer på AOT, dvs. når der finder pumpning af olie sted, enten til/fra skib eller imellem tankene på terminalen, samt hvis der indtræffer betydende uheld/skader under oplagring i tanke. Der bliver gennemført periodiske, risikobaserede inspektioner af bl.a. tankbund og svøb, hvor man scanner hele bunden for tæring. Det er i overensstemmelse med EEMUA-anbefalinger, og giver en god sikkerhed mod udslip på grund af tæring.

Tankene er placeret i tankgårde, der er uden barriere og fast belægning som sikrer mod nedsivning af de lette klasse III olieprodukter. Dette er tilstrækkeligt ved den nuværende oplagring af tunge olier i tankene, da disse størkner eller bliver tyktflydende ved almindelige udendørstemperaturer. I tankområde K og V består tankgårdene af en jordvold, mens tankgårde i tankområde N består af betonvægge.

Opsamlingskapaciteter for hver af de 11 tanke fremgår af Tabel 3-1. I forhold til tankenes størrelser varierer tankgårdenes opsamlingskapaciteter fra 76 % til 117 % af den største tank. Tankgårde i tankområde K og V samt tank N4 har tilstrækkelig kapacitet til, at et eventuelt spild kan tilbageholdes inden for tankgårdens vold/barrierer, idet der er forbindelse mellem tankgård for tank K7 og K9. Tank N120, N121 og N5 har fælles tankgård og dermed også tilstrækkelig tilbageholdelseskapacitet, så længe tank N5 ikke er i drift.

Den nuværende drift af olieterminalen indebærer begrænset risiko for forurening af grundvand, da fuelolie og vakuum gasolie størkner eller bliver tyktflydende ved normale udetemperaturer. Olieprodukternes egenskaber betyder, at nedsivning vil være meget begrænset, jf. Vejledning om Miljøkrav til store olielagre /31/.

Til forebyggelse af jord- og grundvandsforureninger er der i virksomhedens nuværende miljøgodkendelse stillet krav om, at tanke og rørsystemer indrettes, drives og inspiceres med henblik på at opretholde et højt sikkerhedsniveau mod risikoen for forurening af jord og grundvand. Der er stillet vilkår om, hvordan spild og hændelser skal håndteres samt forebyggende tiltag mv.

I forbindelse med DONG Energys udskillelse af AOT i en selvstændig juridisk enhed er der i februar 2011 foretaget en orienterende undersøgelse af jord og grundvand på AOT /40/. Rambøll har gennemført en orienterende miljøundersøgelse ved Asnæs Olie Terminal (AOT). Der er udført 15 boringer til 4-5 m under terræn. Der er generelt ikke truffet forurening i koncentrationer over Miljøstyrelsens grænseværdier. Der er således ikke indikationer på, at der skulle forekomme omfattende jord- og grundvandsforurening ved AOT. Undtaget er dog 3 af de 30 analyserede jordprøver, hvor der er konstateret overfladenær jordforurening. De 3 jordprøver er udtaget 0,5 m under terræn. I jordprøver udtaget 1,5 m under terræn i de samme boringer er der ikke påvist jordforurening. De konstaterede overfladenære forureninger består af tungere kulbrinter uden væsentligt indhold af flygtige komponenter. Disse forureninger spredes ikke mod dybden.

Miljøuheld ved AOT registreres i hændelsesrapporter. For så vidt angår 2 af de 3 boringer, hvor der er påvist jordforurening, er boringerne placeret i områder med kendte overfladespild i hhv. tankområder N og K. Der er i forbindelse med de 2 spild bortgravet forurenede jord. Denne undersøgelse viser, at ikke alt forurenede overjord er blevet bortgravet, idet de øverste jordlag er forurenede med tunge kulbrinter med et meget lavt indhold af BTEXN. Da den vertikale udbredelse af forureningerne er begrænset til øverste jordlag, blev det valgt ikke at udtage grundvandsprøver fra boringerne. Der er efterfølgende i maj 2012 gennemført en orienterende undersøgelse af

grundvand på olieterminalen /41/. Der blev ikke konstateret indhold af olie eller oliekomponenter i grundvandet i denne undersøgelse.

6.5.3 Vurdering af påvirkninger af driftsændringer

Introduktion af nye lette produkter vil betyde en større risiko for nedsivning ved udslip/uheld, da de lette produkter ikke størkner eller bliver tyktflydende ved normale udetemperaturer.

Det vurderes derfor, at den nuværende indretning af tankgårde ved delområde K ikke er tilstrækkelig til at sikre mod jord- og grundvandsforurening ved eventuelt uheld eller spild, idet tankgården er uden barriere eller tæt belægning, som sikrer mod nedsivning af de lette olieprodukter. Etablering af barrierer mod nedsivning i tankgården indgår derfor som et afværgetiltag. Der er indenfor tankområde K kapacitet til opsamling af min. 100 % af tankenes volumen, idet der er forbindelse mellem tankgård for tank K7 og K9.

Ibrugtagen af tank N121 vurderes ikke at indebære øget risiko for forurening af jord og grundvand, da tanken vil blive benyttet til oplagring af tunge olier, som størkner eller bliver tyktflydende ved almindelige udendørstemperaturer.

6.5.4 Kumulative effekter

Der vurderes ikke at være væsentlige kumulative effekter med andre virksomheder eller anlæg.

6.5.5 Afværgeforanstaltninger

Tankområde K vil, inden introduktionen af lette klasse III produkter, blive forsynet med en barriere for at forebygge nedsivning af lette klasse III olieprodukter ved spild eller større uheld. Typen af barriere er p.t under overvejelse, idet barrierer bestående af enten en HDPE membran, betonbefæstelse og/eller bentonit membran undersøges. Karakteristika for disse er kort gennemgået.

HDPE membran udlægges så den opfylder kravene i DS/Info 466. Membrankant fastgøres til tankvold og -væg i låserender og til tankfundamenter med klemlister og fuges for at sikre fornøden tæthed. For at beskytte membranen dækkes den af et lag stabilgrus. HDPE membraner kan ifølge baggrundrapport for store olielagre /44/ anvendes som barrierer i tankgårde. Olie vil ikke kunne sive gennem membranen, og membranen vil kunne tilbageholde olieprodukterne i tankgården, hvis der sker et spild.

Vandtæt betonbelægning kan også anvendes som barrierer i tankgårde. Bestandigheden overfor olieprodukter af vandtæt betonbelægning i områder, hvor der kan forekomme operative spild, er angivet i "Forebyggelse af jord og grundvandsforurening på industrivirksomheder ved udvalgte aktiviteter" /45/. Det fremgår heraf, at ved et oliespild på vandtæt beton, som ligger a) højst 1 time, vil der hverken ske gennemsivning eller nedbrydning af betonen, b) højst 1 døgn, vil medføre langsom gennemsivning og ingen/svag nedbrydning, mens c) en oliepåvirkning over flere uger vil medføre middel gennemsivning og ingen/svag nedbrydning.

Oliespild i tankgårde forekommer sjældent og i så tilfælde i forbindelse med udførelse af vedligehold/udskiftning af anlægskomponenter. I disse situationer vil eventuelt oliespild blive opsamlet umiddelbart efter spildet og dermed give anledning til en påvirkning af betonbelægningen på højst 1 time, hvorved der hverken sker gennemsivning eller nedbrydning af betonbelægningen.

Ved store spild (tankkollaps) vil der kunne forekomme store mængder af olie i tankgården (op til 60.000 m³ ved brud på helt fyldt tank). I en sådan situation kan det tage flere uger at få borttransporteret olien i tankgården. Oliens vil ikke indebære nedbrydning af betonbefæstelsen jf. /45/, men olien vil kunne sive gennem betonbelægningen i middel grad (ikke hurtigt). Denne hændelse vil imidlertid forekomme yderst sjældent (analog til opgørelse i sikkerhedsrapport for EOT til en hændelse, der kan forekomme med en returperiode på 325.032 år pr. tank). Der er derfor en meget lille risiko for, at denne hændelse opstår.

Lerbarriere i form af en bentonit membran, der er en plastisk lerart, kan ligeledes anvendes som barriere i tankgårde ifølge baggrundrapport for store olielagre /44/. Bentonit membran er også

nævnt som eksempel på impermeable barrierer i EU's tværgående BREF-dokument om oplagring af olieprodukter/33/.

Alle tre barrieretyper vurderes derfor at være egnede til forebyggelse af nedsivning ved spild eller uheld.

For at minimere risikoen for uheld gennemfører AOT desuden løbende rundringer under enhver olie håndtering, jf. Afsnit 3.2.4, samt ugentlige rundringer, der har til formål at kontrollere, at der ikke er utætheder, og at der ikke sker udsivning fra tanke eller rørsystemer. Udførte kontroller dokumenteres i virksomhedens certificerede ledelsessystemer.

6.6 Spildevand og overfladevand

6.6.1 Metode

Oplysninger om nuværende forhold om afledning af spildevand og overfladevand er baseret på virksomhedens gældende miljøgodkendelse.

6.6.2 Eksisterende forhold

Der afledes ikke processpildevand fra AOT.

Asnæs Olieterminal nedsiver med den nuværende driftsform størstedelen af det overfladevand, som dannes på virksomhedens tankområder, herunder overfladevand i tankområde K. I tankområde V, som ikke berøres af dette projekt, er der dog etableret dræn omkring tanke, hvor overfladevand ledes til Asnæsværkets regnvandsledning via olieudskiller med alarm og herfra til Kalundborg Fjord. For tankområde N er der udført en supplerende undersøgelse af afstrømningsforhold for overfladevand. Den udførte kameraundersøgelse og frigravning af eksisterende drænrør viste, at det eksisterende drænrør var afblændet med stålplade ved udløbsstedet, og at der derfor ikke afledes overfladevand fra dette område direkte til Kalundborg Fjord. Drænrøret er i dårlig stand og med revner, hvilket indebærer, at dette fungerer som sivedræn. Undersøgelsen er fremsendt til Miljøstyrelsen via mail den 1. januar 2012.

Nedsivning af overfladevand fra tankgårde er i overensstemmende med oplysninger i "Vejledning om miljøkrav til store olielagre med tilhørende baggrundsrapport nr. 12/2008" /31/, hvoraf fremgår, at "afvanding af tankgårde ved fuelolielagre kan ske ved nedsivning", da fuelolie stivner ved almindelige udendørs temperaturer. Vakuums gasolie har samme egenskab.

Regnvand på kajområder ledes via spygats (afløbsåbninger i opkant, der omkranser kajområdet) til Kalundborg Fjord. Der er i virksomhedens miljøgodkendelse vilkår om, at kajområdet skal være indrettet med minimum 15 cm opkant, og at spygats skal være lukkede under lastning og losning af produkter. Således kan mindre spild opsamles. Regnvand på kajområdet ledes normalt direkte til Kalundborg Fjord. For at sikre, at der kan ske hurtig indsats ved oliespild i pier- og kajområderne, er der stillet vilkår om, at områderne skal være indrettet med udstyr til bekæmpelse af oliespild.

Sanitært spildevand på AOT ledes til Asnæsværkets sanitære spildevandssystem i henhold til aftale med DONG Energy.

6.6.3 Vurdering af påvirkninger af driftsændringer

Oplagring af lette klasse III produkter i tankene i delområde K vil indebære risiko for nedsivning af produkter ved uheld eller store spild. Da tankområde K, inden introduktionen af lette klasse III produkter, vil blive forsynet med barriere, vil der også som led heri indgå en ændring af afledningsforhold for regnvand og overfladevand, der falder på tankområde K. Denne ændring indgår derfor som et afværgetiltag.

I de øvrige tankområder vil der fortsat kun opbevares tunge produkter, hvorfor afledningen af overfladevand fra disse områder ikke vil blive påvirket af driftsændringerne på AOT.

6.6.4 Kumulative effekter

Overfladevand fra AOT vil blive rensed inden udledning til Kalundborg Fjord og vurderes med de foreslåede afværgetiltag (sandfang og olieudskiller) ikke at påvirke vandkvaliteten i fjorden væsentligt.

Afledningen vurderes derfor heller ikke at bidrage til kumulative effekter, hvad angår vandkvaliteten i fjorden.

6.6.5 Afværgeforanstaltninger

Projekt for afledning af overfladevand og regnvand fra tankområde K er under drøftelse med Kalundborg Kommune. Afledningen af regnvand og overfladevand fra området forventes afledt til en ventilbrønd via et regnvandsdræn i tankgården. Fra ventilbrønden ledes overfladevandet gennem sandfang og olieudskiller inden det afledes til Kalundborg Fjord.

Afledningsrør fra ventilbrønden udstyres med en afspærringsventil, som lukkes automatisk i tilfælde af, at der registreres olie i afløbet.

Afløbsforhold vil blive etableret efter godkendelse af Kalundborg Kommune og i overensstemmelse med Kommunens spildevandsplan. Ifølge Kalundborg Kommunes gældende spildevandsplan 2010-2015 er AOT beliggende inden for et område, der ikke er kloakeret. Området er planlagt separatkloakeret /51/.

6.7 Affald

6.7.1 Metode

Oplysninger om virksomhedens nuværende affaldsproduktion og -håndtering er indhentet fra den nuværende miljøgodkendelse /3/ med supplerende oplysninger fra virksomheden. Det vurderes, at der herved foreligger tilstrækkelig viden til at vurdere miljøpåvirkningen på affaldsområdet.

6.7.2 Eksisterende forhold

Den nuværende drift af olieterminalen medfører begrænset affaldsfrembringelse, primært i form af skibsassald (blandet affald fra skibe) samt olieholdigt slam, der fremkommer i forbindelse med tankrensninger, der typisk udføres ved periodiske eftersyn af tanke. Desuden er AOT forpligtet til at modtage slopolie og blandet affald fra anløbende skibe. Slopolien pumpes direkte til tankbil og bortskaffes til godkendt modtager uden opbevaring på olieterminalen.

Al affald håndteres og bortskaffes i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativer.

Der er i virksomhedens miljøgodkendelse vilkår om, at data om affaldet hvert år skal indberettes til tilsynsmyndigheden.

6.7.3 Vurdering af påvirkninger af driftsændringer

De ansøgte ændringer indebærer ikke frembringelse af nye affaldstyper.

Der vil eventuelt ske en yderst marginal øgning af affaldsmængder, med inddragelse af tank N121. Dette vurderes ikke at medføre væsentlig indvirkning på miljøet, da alt affald fortsat vil blive håndteret og bortskaffet i henhold til Kalundborg Kommunes affaldsregulativer.

6.7.4 Kumulative effekter

Der vurderes ikke at være væsentlige kumulative effekter med andre virksomheder eller anlæg.

6.7.5 Afværgeforanstaltninger

Der vurderes ikke at være behov for supplerende afværgetiltag vedrørende affald, udover dem som allerede er fastsat i AOT gældende miljøgodkendelse.

6.8 Naturforhold

I det efterfølgende beskrives eksisterende naturforhold i næromgivelser til AOT, herunder det marine miljø, Natura 2000-områder og beskyttede naturtyper. Derefter er foretaget en vurdering af, om de planlagte driftsændringer kan påvirke naturforholdene i området væsentligt.

6.8.1 Metode

De eksisterende naturforhold er beskrevet på baggrund af eksisterende viden fra bl.a. Danmarks Arealinformation, de statslige natur- og vandplaner og Naturstyrelsens hjemmeside. Der er i forbindelse med denne VVM-redegørelse ikke gennemført feltundersøgelser.

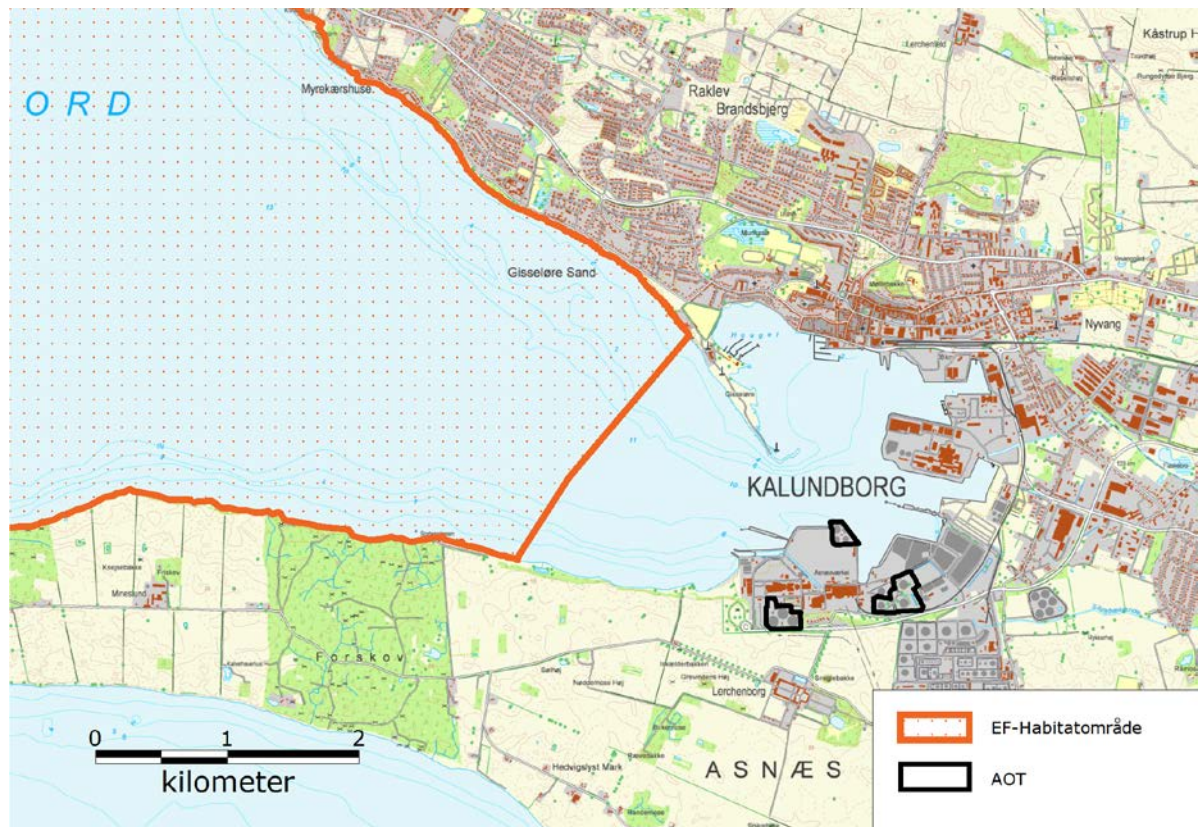
Det vurderes, at der herved foreligger tilstrækkelig viden til at vurdere miljøpåvirkningen af naturforhold.

6.8.2 Eksisterende forhold

Projektområdet er beliggende i den sydvestlige del af Kalundborg by i bunden af Kalundborg Fjord. Fjorden og omkringliggende natur fremstår som et smukt og sammenhængende landskab. Især fjordens afgrænsning med randmorænerne skrænter på halvøerne Røsnæs og Asnæs er karakteristiske. I det efterfølgende beskrives de eksisterende naturforhold i olieterminalens nær- og fjernmiljø.

Natura 2000-områder

På Figur 6-4 ses det Natura 2000-område, der findes nærmest olieterminalen.



Figur 6-4 Natura 2000-område (N166) omkring olieterminalen.

Natura 2000-område N166, Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord

Natura 2000-område N166 ligger ca. 1,8 km nordvest for olieterminalen og består af en enkelt udpegning:

- EF-Habitatområde H195

Området er primært udpeget for at beskytte et sammenhængende bælte af overdrevstyper på Røsnæs kystskrænter, klokkefrø samt de marine naturtyper og arter omkring Røsnæs. På grund af de dårlige jorde og stejle skrænter er jorden hovedsagelig blevet brugt til græsning på disse skrænter. Det har betinget og bevaret en karakteristisk og artsrig overdrevsvegetationen. Klimaet på Røsnæshalvøen er mere tørt og solrigt end det meste af det øvrige Danmark, og derfor hu-

ser området en del varmeelskende (steppe-)arter, som har deres hovedudbredelse sydøst for Danmark /22/.

På spidsen af Røsnæs findes en bestand af klokkefrø. Bestanden skyldes en genudsætning i år 2000 baseret på dyr fra Nekselø /22/.

Udpegningsgrundlaget for området ses i Tabel 6-4.

Tabel 6-4 Udpegningsgrundlag for Natura 2000-område N166, Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord.

Natura 2000	Udpegningsgrundlag	
Nr. 166		
<i>EF-Habitatområde H195</i>	<i>Arter – ikke fugle</i>	
/22/	1014	Skæv vindelsnegl
	1166	Stor vandsalamander (<i>Triturus cristatus cristatus</i>)
	1188	Klokkefrø
	1351	Marsvin
	1365	Spættet sæl
	<i>Naturtyper</i>	
	1160	Bugt
	1170	Rev
	1220	Strandvolde med flerårige planter
	1230	Kystklint/klippe
	1330	Strandeng
	3130	Søbred med urter
	3140	Kransnålalge-sø
	3150	Næringsrig sø
	6120	Tørt Kalksandsoverdrev
	6210	Kalkoverdrev
	6230	Surt overdrev
	7220	Kildevæld
	9130	Bøg på muld

Marsvin og spættet sæl er begge marine udpegningsarter for Natura 2000-område 166. Fjorden anses som et af de 6 kerneområder for marsvin i de indre danske farvande /23/. Af de tre bestande af marsvin i danske farvande - én i Østersøen, én i indre danske farvande inklusive Kattegat samt én i Nordsøen/Skagerrak - tilhører marsvin i Kalundborg Fjord bestanden i de indre danske farvande.

Der er ikke lavet specifikke bestandsopgørelser af marsvin i Kalundborg Fjord, men ved en akustisk optælling i de indre danske farvande i 2012 fandt man en generel tæthed i Natura 2000-områderne på 0,17 marsvin pr km, mens tætheden uden for Natura 2000-områderne lå på 0,13 marsvin pr. km. /24/. Den samlede bestand af marsvin i de indre danske farvande blev ved samme lejlighed opgjort til 18.500 individer, hvilket var en stigning i forhold til den forrige bestandsestimering på 10.600 individer i 2005. Selv om disse bestandsestimater er forbundet med en betydelig usikkerhed, er der stadig et stykke til opgørelsen i 1994 på 28.000 individer.

Marsvin, med en høj frekvens af hunner, benytter området omkring Storebælt året rundt. Overvågninger viser ca. 30 % flere positive marsvineminutter (minutter med registrerede marsvinelyde) i Store bælt end i Kalundborg Fjord. I Storebælt forekommer marsvin, herunder voksne hunner året rundt, dog med den største hyppighed i årets første halvdel (januar til juni). I Kalundborg Fjord optræder marsvin især uden for drægtighedssæsonen i vinterhalvåret (oktober til januar).

Marsvin er sårbare overfor sejlads med hurtiggående motorbåde eller andre former for højhastighedsfartøjer. Disse fysiske forstyrrelser er dog ikke nævnt som del af truslen over for marsvin i Kalundborg Fjord eller ud for Røsnæs /24/. Derimod er fiskeri vurderet som en trussel mod mar-

svin, idet dyrene kan blive fanget og drukne i garnene. Garnfiskeri anses sædvanligvis som den største trussel for marsvin i danske havområder i form af bifangst /25/.

Marsvin kan desuden blive påvirket af undervandstøj. Marsvin anvender lyde til kommunikation og orientering, til at finde bytte, partnere og opdage fjender samt aktivt i forbindelse med fangst af byttedyr (ekkolokalisering). Marsvin er generelt følsomme overfor støj. Skibsstøj på ca. 0,25 kHz vil blive opfanget af marsvin på en afstand af ca. 1 km, og skibsstøj på ca. 2 kHz vil kunne høres på en afstand af ca. 15 km /26/. Undersøgelser af marsvins reaktioner på øget skibstrafik i forbindelse med etablering af en havvindmøllepark har vist, at støj kan influere på artens forekomst i påvirkede områder. Undersøgelserne viser, at marsvin reagerer afvigende på skibsstøj i en radius af 200-300 m /26/. Idet forekomsten af arten er stor i dele af de indre danske farvande, hvor skibstrafikken i forvejen er intensiv, vurderes det, at marsvin i en vis udstrækning er i stand til at tilvænne sig lyden fra skibstrafik. Marsvin er særlig sårbare i den tid, hvor ungerne fødes (juni-juli) og tiden umiddelbart efter/25/. Marsvin benytter tilsyneladende ikke Kalundborg Fjord på den tid af året, hvorfor den almindelige øst-vest gående skibstrafik vurderes til ikke at være til skade for marsvin i fjorden.

Miljøstyrelsen har som led i miljøgodkendelsen til 730 årlige skibsanløb til AOT vurderet, at den relativt begrænsede forøgelse af skibstrafikken i Kalundborg Fjord på 1-2 flere skibe dagligt ikke vil være væsentlig for marsvins levevilkår i fjorden.

Spættet sæl er den almindeligste sælart i Danmark. Den forekommer især i de kystnære farvande, hvor der er gode fødeforhold, og hvor der findes uforstyrrede yngle-/hvilepladser på sandbanker, rev, holme og øer. Den danske bestand blev i 2011 opgjort til 15.500 dyr (N2000 16-21).

Spættet sæl er følsom over for menneskelige forstyrrelser som for eksempel sejlads, især i yngleperioden i juni-juli og under pelsfældningen i august-september. Selv om spættet sæl ofte ses i havområdet omkring Røsnæs, findes der ingen oplagte landgangspladser for spættet sæl i dette område. Da det især er på sådanne lokaliteter, at sælerne vil kunne forstyrres af færdsel og menneskelig færden, vurderes de eksisterende aktiviteter til søs i Kalundborg Fjord ikke at betyde noget for sælbestanden her.

Vandplaner og Regionplan retningslinjer & målsætninger

Projektet vedrører områder, der er omfattet af forslag til statslige vandplaner 2010-2015 for hovedvandopland Kalundborg. Forslaget til vandplanen fastsætter retningslinjer bl.a. for regulering af tilførslen af næringsstoffer og miljøfremmede stoffer til det marine miljø /28/ ved at:

- Udledninger af miljøfarlige forurenende stoffer skal reguleres i henhold til bekendtgørelse om miljøkvalitetskrav
- Tilslutninger af spildevand fra virksomheder til offentlige spildevandsanlæg i henhold til miljøbeskyttelsesloven skal reguleres med tilslutningstilladelser

Regionplan 2005-2016 /50/, hvis retningslinjer og målsætninger er gældende indtil vandplanerne er endeligt vedtaget, har en miljøkvalitetsmålsætning for kystvande, herunder Kalundborg Fjord, svarende til basismålsætningen. Basismålsætning svarer til et upåvirket eller kun svagt påvirket plante- og dyreliv. For at opnå basismålsætningen er det nødvendigt at reducere tilførslen af kvælstof og fosfor til havet.

Bilag IV-arter

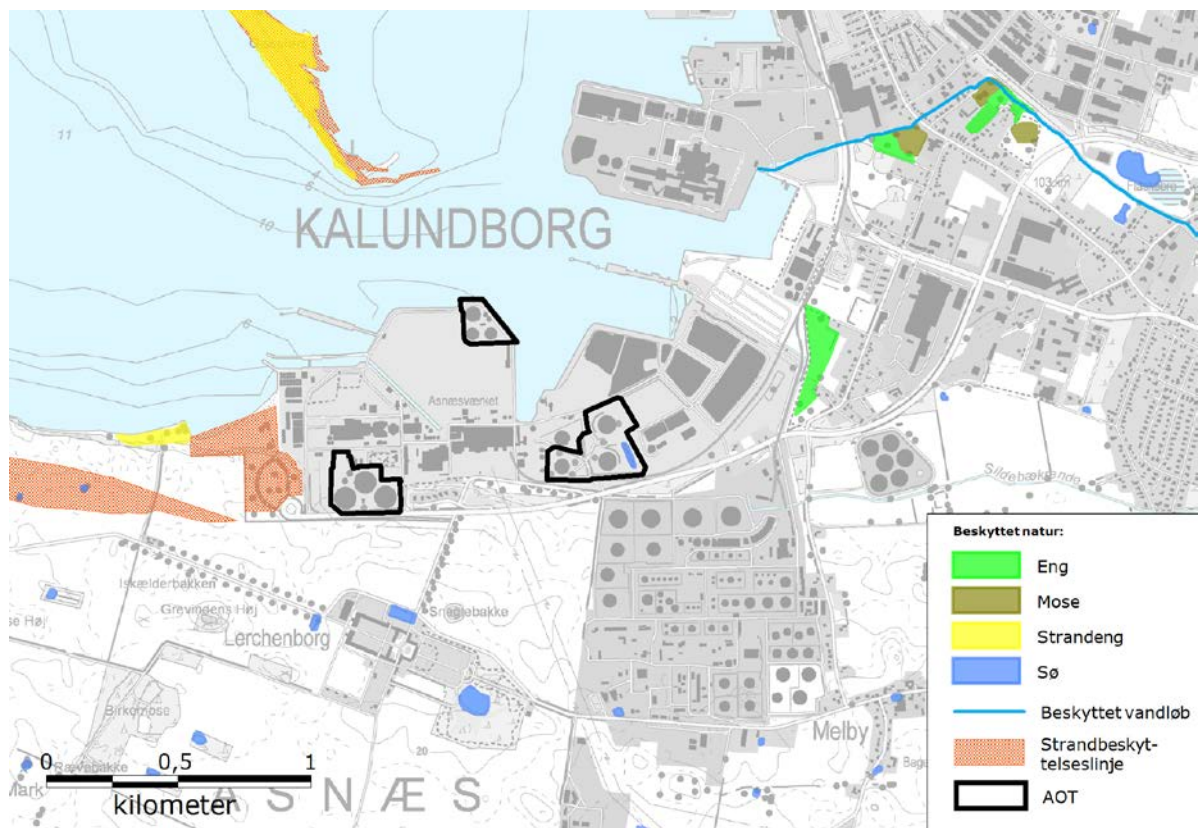
En række dyr og planter er så sjældne eller er gået så meget tilbage i EU, at de kræver en særlig beskyttelse. EF-Habitatdirektivets bilag IV er en fortegnelse over disse dyre- og plantearter. De enkelte medlemslande har forpligtiget sig til at gøre en særlig indsats for arterne på bilag IV, hvilket for dyrearterne betyder, at deres levesteder, raste- eller fourageringssteder ikke ved direkte eller indirekte påvirkning må ødelægges eller ændres væsentligt. Den strenge beskyttelse omfatter arterne og deres levesteder, både inden for og uden for Natura 2000-områder.

Nærmeste registrering af bilag IV-arter er fra VVM-redegørelsen til den ny Kalundborg Vesthavn, hvor der i april 2007 blev registreret markfirben ca. 500 m vest for tankområde V og stor vandsalamander i en gammel mergelgrav ca. 1,5 km vest for tankområde V. Desuden vil der formentlig forekomme flagermus, der fouragerer i området eller som har yngle- og/eller rastepladser i industri- og forvalterboliger nær Asnæsværket eller i større træer i parkanlægget vest for værket eller i herregårdsparken mod syd /22/.

Marsvin er også bilag IV art og nyder derfor også beskyttelse uden for Natura 2000-området N166.

Beskyttet natur

De nærmeste områder med øvrig beskyttet natur, jf. naturbeskyttelseslovens § 3, er en strandeng, som ligger ca. 650 m vest for delområde V, og et antal mindre vandhuller hvor den nærmeste ligger ca. 400 m syd for delområde V. De beskyttede naturtyper fremgår af Figur 6-5.



Figur 6-5 Beskyttede naturtyper og strandbeskyttelseslinje omkring olieterminalen.

På AOT – i den tankgård, som hører til tank K9 – findes endvidere et vandhul, som tidligere har været registreret som § 3 beskyttet. Tank K9 med tilhørende tankgård er etableret i 1972 med det formål at kunne opsamle oliespild ved uheld og dermed beskytte miljøet uden for tankgården mod forurening ved evt. uheld og olieudslip fra tankene. Der er derfor en konflikt i og med, at den beskyttede sø ligger indenfor det område, som også fungerer som tankgård for tank K9. Søen er tørlagt i sommerperioder og Kalundborg kommune har derfor marts 2014 besluttet at ophæve § 3 beskyttelsen.

6.8.3 Vurdering af påvirkninger af driftsændringer

I det efterfølgende vurderes om driftsændringerne kan påvirke de eksisterende naturforhold i området omkring olieterminalen væsentligt.

De planlagte driftsændringer omfatter mulighed for modtagelse, oplagring samt afskibning af lette klasse III produkter. Det udvidede produktsortiment indebærer ikke bygnings- eller anlægsmæssige ændringer af den eksisterende olieterminal. De lette produkter vil blive håndteret i de

eksisterende tanke og rørforbindelser på AOT. Der vil desuden ikke ske nogen ændring i antallet af skibe, der anløber olieterminalen.

Olieterminalens nære beliggenhed til Kalundborg Fjord og laste- og losseaktiviteterne, der sker via skib, betyder, at en del af driften er knyttet til det marine miljø. De planlagte driftsændringer kan på kort og langt sigt potentielt påvirke naturværdier i forbindelse med følgende aktiviteter:

- Luftemission fra oplagring af lette klasse III produkter på AOT
- Udslip af olieprodukter ved uheld

Vurdering i henhold til habitatbekendtgørelsen

I henhold til § 7, stk. 1, i habitatbekendtgørelsen /6/ skal der som led i miljøgodkendelsen til de ønskede driftsændringer foretages en vurdering af, om de planlagte driftsændringer kan påvirke arter og naturtyper på udpegningsgrundlagene for Natura 2000-områder væsentligt. Vurderes det, at projektet kan medføre en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne, skal der gennemføres en naturkonsekvensvurdering, jf. § 7, stk. 2.

Potentielle påvirkninger af Natura 2000-områder i forbindelse med de pågældende driftsændringer behandles emneopdelt i det efterfølgende.

Emissioner fra oplagring

Oplagring af lette klasse III produkter på Asnæs Olieterminal kan, analog til opbevaring af de nuværende produkter, medføre emission af flygtige stoffer fra olieprodukterne. Stofferne kaldes VOC'er³ (Volatile Organic Compounds) og findes blandt andet i raffinerede olieprodukter. Disse stoffer kan være sundhedsskadelige og medføre lugtgener ved beboelser (jf. Afsnit 6.4). Der er dog ikke kendskab til, at luftemission af VOC'er medfører negative effekter på naturværdier, og det vurderes således, at den ændrede oplagring på AOT's tanklager ikke vil medføre en negativ påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med emissioner.

Driftsændringerne på AOT's tanklager vurderes ikke at omfatte andre potentielle risici for terrestriske naturværdier i Natura 2000-områderne end VOC emissioner, og de terrestriske dele af det nærmeste Natura 2000-område (N166) behandles således ikke yderligere i det efterfølgende.

Samlet vurderes det, at emissioner i forbindelse med ændret drift på AOT ikke medfører en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlagene for Natura 2000-områder.

Udslip af olieprodukter

Et større uheld med udslip af olieprodukter til Kalundborg Fjord kan være en potentiel momentan trussel mod bevaringsstatus for de marine naturtyper og arter, som er omfattet af Natura 2000-området udpegningsgrundlag, og et uheld kan indebære en potentiel samlet påvirkning af de marine naturområder.

Konsekvenserne af brud på rørføringer er for de eksisterende driftsforhold på olieterminalen (tunge klasse III olier) undersøgt og afrapporteret til Miljøstyrelsen juni 2012 og supplerende oplysninger er fremsendt oktober 2012 og april 2013/29/. I redegørelsen er der foretaget opgørelser af, at der i worst case kan ske udslip af op til 6.428 m³ olie til Kalundborg Fjord. Et stort udslip af olie vil i værste fald kunne løbe til havet og herfra spredes over et stort areal afhængig af vindretning og vindhastighed. Olien vil herfra ved visse vindretninger kunne spredes ud mod Natura 2000 området, beliggende 1200 – 2500 meter fra henholdsvis kulpier og oliekaej.

³ Volatile organic compounds. Dansk: Flygtige organiske stoffer. nmVOC: Non-methane VOC, dvs. flygtige organiske forbindelser, fratregnet metan.

I rørbrudsredegørelsen peges på, at udslips mængderne vil kunne reduceres væsentligt ved etablering af lækagedetektion på olierør langs kølevandsudløbskanalen, kulpier og oliekaj, samt installation af automatiske ventiler, der sikrer fuld afspærring af rør ved rørbrud ved tankgårde.

Miljøstyrelsen har som opfølgning på redegørelsen meddelt påbud af 2. maj 2014 om reduktion af maksimal udslipmængde fra max. 6.428 m³ til 165 m³ ved brud på rør langs pier og indløbskanal /43/. Med gennemførelse af disse tiltag samt under hensyn til, at sandsynligheden for et udslip kan nå at drive ud til Natura 2000-området inden for en time, som er den nødvendige tid for at beredskabet kan nå at agere, er meget lav, vurderer Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen, at risikoen for en væsentlig negativ påvirkning af Natura 2000-området er ubetydelig.

Samme vurdering vil også gøre sig gældende for de lette klasse III produkter, da sandsynligheden for udslip vil være lav, uanset hvilke produkter der håndteres på olieterminalen.

Samlet vurdering i henhold til habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 1

Samlet vurderes det, at gennemførelse af driftsændringerne på AOT ikke medfører en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget for det nærmeste Natura 2000-område. Det vurderes således, at der ikke er grundlag for at gennemføre en naturkonsekvensvurdering i henhold til habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2.

Bilag IV-arter

I området omkring olieterminalen er registreret en række forskellige bilag IV-arter. På landsiden tæller disse flere forskellige arter af flagermus og padder. I havet er det marsvin, der nyder særlig beskyttelse som bilag IV-art /6/.

Marsvin er desuden en del af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N166. Marsvin og spættet sæl forekommer i Kalundborg Fjord og kan således også blive påvirket uden for Natura 2000-området. I tilfælde af oliespild til det marine miljø kan bilag IV-arter i fjordområdet potentielt blive udsat for påvirkning. De individer af marsvin og spættet sæl, der opholder sig i Kalundborg Fjord, kan således potentielt blive påvirket ved et uheld. Risikoen for en påvirkning af bilag IV arter vurderes dog, analog til Naturstyrelsens ovennævnte påvirkning af Natura 2000 områder, som ubetydelige med de afværgetiltag, som Miljøstyrelsen har påbudt gennemført for at begrænse konsekvenserne ved oliespild.

De ønskede driftsændringer på AOT vedrører primært det marine miljø, herunder potentielle uheld. Det vurderes således ikke, at driftsændringerne på AOT medfører ændringer, der kan resultere i en øget påvirkning af padder og flagermus, som er kendt fra området omkring AOT.

Samlet vurderes det, at de planlagte driftsændringer ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af bilag IV-arter.

Beskyttet natur

Tanke på AOT er placeret i tankgårde og det vurderes derfor, at eventuelle uheld ikke vil kunne medføre en påvirkning af § 3-områder.

Vandplaner og Regionplanens retningslinjer og målsætninger

Både Regionsplan og forslag til vandplan foreskriver krav til udledningen af miljøfremmede stoffer og næringsstoffer til havmiljøet.

Som tidligere beskrevet vurderes emissionen som følge af ændrede olieprodukter på AOT ikke at øve nogen indflydelse på havmiljøet, hvorimod et olieudslip vil kunne medføre alvorlige miljøproblemer. Dette er behandlet i tidligere afsnit om udslip af olieprodukter.

Samlet vurderes de planlagte driftsændringer således ikke at påvirke opfyldelsen af regionplanens målsætninger eller retningslinjer i forslag til vandplan.

6.8.4 Kumulative effekter

Da driftsændringerne ikke vurderes at påvirke naturmæssige forhold, vil disse heller ikke bidrage til ændrede kumulative effekter, hvad angår naturmæssig påvirkning.

6.8.5 Afværgeforanstaltninger

Miljøstyrelsen har som opfølgning på rørbrudsredegørelsen pålagt AOT at etablere lækagedetektion på rør over vand og har herved vurderet, at risikoen for, at en olieforurening fra AOT vil nå frem til natura 2000-områder og skade udpegningsgrundlagene, er ubetydelig. Analog til Naturstyrelsens vurdering af påvirkning af Natura 2000-området, vurderes risikoen for en påvirkning af bilag IV arter, herunder marsvin, som ubetydelige.

Der vurderes som følge af dette projekt (lette klasse III produkter) ikke behov for yderligere afværgetiltag udover disse.

6.9 Landskab og visuelle forhold

6.9.1 Metode

Landskabet omkring olieterminalen er beskrevet på baggrund af Per Smed landskabskort, luftfotos og Kalundborg Kommuneplan 2013-2024. Det vurderes, at der herved foreligger tilstrækkelig viden til at vurdere de visuelle forhold og påvirkningen af landskabelige forhold.

6.9.2 Eksisterende forhold

Olieterminalen er beliggende kystnært i ca. kote 2,5-5 m inden for et landskab, som er et kunstigt opfyldt og tørlagt kystareal. Landskabet er lokalt karakteriseret af en meget markant industriel bebyggelse nær Kalundborg by. Mod sydøst findes ligeledes et område med meget markant industriel bebyggelse. Mod syd findes herregårdslandskabet omkring Lerchenborg, og mod vest findes Asnæs halvøen med landbrugslandskab og skove. Begge områder mod syd og vest er et morænelandskab fra sidste istid på overvejende lerbund.

Olieterminalen ligger ved Kalundborg Fjord og grænser direkte op til Asnæsværket, der udgør et markant industrianlæg, som mod vest grænser op til åbent kystlandskab. Påvirkningen forstærkes af Statoil og FDO lageret, der ligger som store tekniske anlæg umiddelbart sydøst for olieterminalen.

Olieterminalen grænser op til udpegede bevaringsværdige landskaber. De planlagte driftsændringer medfører ikke en påvirkning af arealer uden for olieterminalen og er dermed i overensstemmelse med den nævnte udpegning.

6.9.3 Vurdering af påvirkninger af driftsændringer

Udvidelse af produktsortimentet vil ikke ændre det bygningsmæssige visuelle udtryk af olieterminalen i landskabet ved Kalundborg Fjord, da der ikke foretages anlægs- eller bygningsmæssige ændringer på olieterminalen. Driftsændringen medfører derfor ingen påvirkning af de landskabelige og visuelle forhold. Det samme gælder også i relation til inddragelse af tank N121 til olieoplag, da denne er en eksisterende tank, som tidligere har tilhørt Asnæsværket.

6.9.4 Kumulative effekter

Da driftsændringerne ikke påvirker de landskabelige og visuelle forhold, vil disse heller ikke bidrage til ændrede kumulative effekter, hvad angår landskabelig påvirkning.

6.9.5 Afværgeforanstaltninger

Ingen yderligere afværgeforanstaltninger er nødvendige, da udvidelse af produktsortimentet og inddragelse af den supplerende eksisterende tank ikke medfører en ændret påvirkning af landskab og visuelle forhold.

6.10 Kulturhistoriske interesser

6.10.1 Metode

De kulturhistoriske interesser omkring olieterminalen er undersøgt og beskrevet på baggrund af Kalundborg Kommuneplan 2013-2024 og Kulturstyrelsens databaser. Det vurderes, at der herved foreligger tilstrækkelig viden til at vurdere projektets virkning på de kulturhistoriske interesser.

6.10.2 Eksisterende forhold

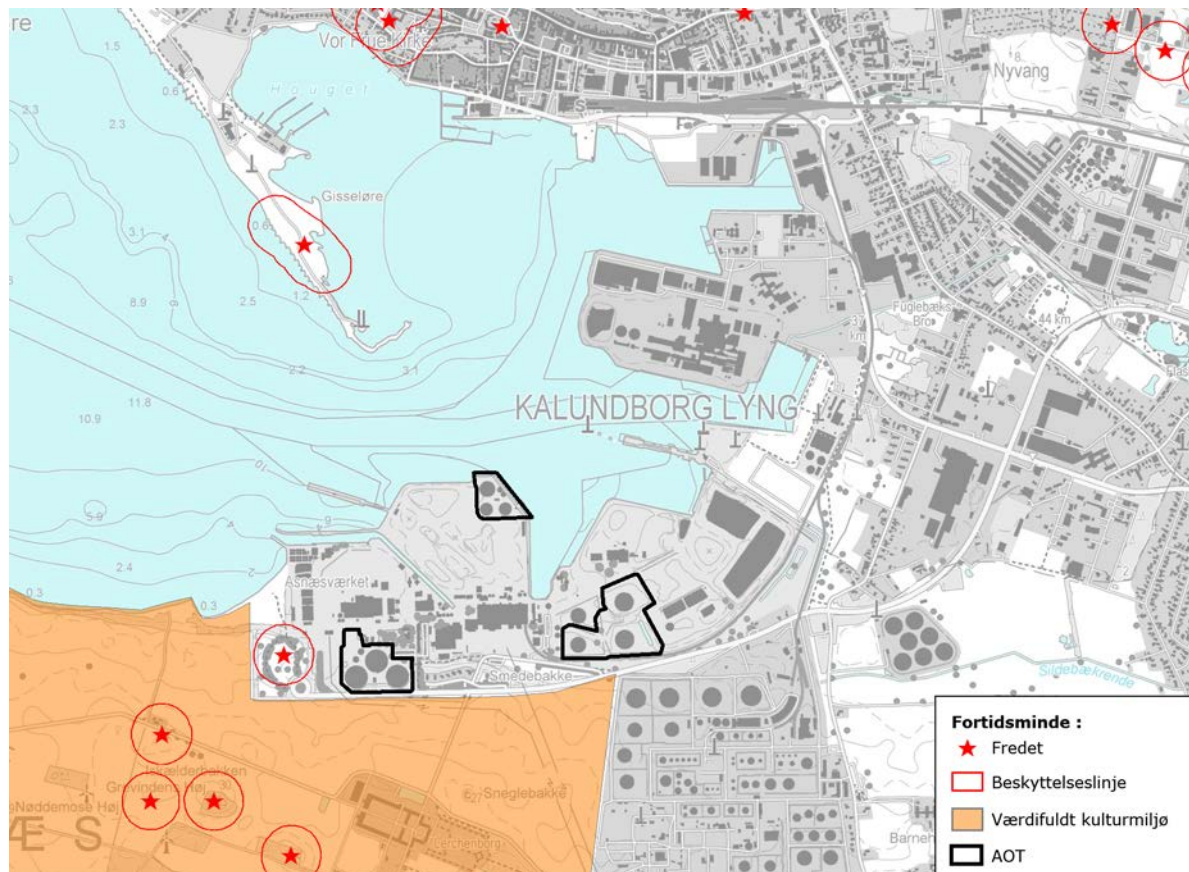
Inden for olieterminalens område findes ingen registrerede, beskyttede eller udpegede kulturhistoriske interesser, herunder diger, fortidsminder, kulturmiljøer, kirkeomgivelser, mv.

I nærområdet findes en fredet rundhøj fra oldtiden (Fredningsnr. 322063), hvis fortidsmindebeskyttelseslinje grænser op til den vestlige del af Asnæsværket, jf. naturbeskyttelseslovens § 18. Fortidsmindebeskyttelseslinjen krydser ikke olieterminalen, og denne forbudsbestemmelse behandles ikke yderligere.

Derudover grænser olieterminalen op til et udpeget værdifuldt kulturmiljø, jf. Kalundborg Kommuneplan 2013-2024 /19/. De planlagte driftsændringer medfører ikke en påvirkning af arealer uden for olieterminalen og er dermed i overensstemmelse med den nævnte udpegning.

6.10.3 Vurdering af påvirkninger af driftsændringer

Der påvirkes ingen kulturhistoriske interesser ved udvidelse af produktsortimentet. Eftersom der ikke foretages anlægs- eller bygningsmæssige ændringer, påvirkes ingen fund i jorden, som er omfattet af museumsloven. Det samme gælder også i relation til inddragelse af tank N121 til olieoplag, da denne er en eksisterende tank, som tidligere har tilhørt Asnæsværket.



Figur 6-6 Det fredede fortidsminde og et udpeget værdifuldt kulturmiljø vest og syd for olieterminalen.

6.10.4 Kumulative effekter

Da driftsændringerne ikke påvirker kulturhistoriske interesser, vil disse heller ikke bidrage til ændrede kumulative effekter, hvad angår kulturhistorisk påvirkning.

6.10.5 Afværgeforanstaltninger

Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige, da udvidelse af produktsortimentet ikke medfører påvirkning af kulturhistoriske interesser.

6.11 Friluftsliv – på land og vand

6.11.1 Metode

De rekreative interesser omkring olieterminalen er undersøgt og beskrevet på baggrund af Kalundborg Kommuneplan 2013-2024 og lokale friluftsforeningers hjemmesider. Det vurderes, at der herved foreligger tilstrækkelig viden til at vurdere påvirkningen af friluftslivet.

6.11.2 Eksisterende forhold

Inden for olieterminalens område findes ingen rekreative interesser, som har betydning for friluftslivet i nærområdet.

Syd og vest for olieterminalen og Asnæsværket findes et udpeget besøgsområde, jf. Kalundborg Kommuneplan 2013-2024, som rummer herregårdslandskabet ved Lerchenborg og hele Asnæshalvøen. I besøgsområder skal landskabet i så høj grad som muligt gøres tilgængeligt for eksten-sivt, ikke særligt anlægskrævende friluftsliv, uden at de bevaringsværdige værdier tilsidesættes /19/. Derudover forløber en planlagt rekreativ sti langs Asnæsvej, jf. Kalundborg Kommuneplan 2013-2024 /19/.

I tilknytning til Kalundborg Fjord findes marine friluftslivsaktiviteter såsom badning, sejlads, dykning, vandsport og lystfiskeri. Der findes to lystbådshavne ved Kalundborg by, hhv. Kalundborg Lystbådehavn og Gisseløre Lystbådehavn med Kalundborg Sejlklub, hvor førstnævnte er planlagt udvidet med 60 bådpladser, jf. Kalundborg Kommuneplan 2013-2024 /19/.

6.11.3 Vurdering af påvirkninger af driftsændringer

Udvidelse af produktsortimentet inden for olieterminalens område vurderes ikke at have nogen betydning for de rekreative interesser i olieterminalens nærmiljø eller i det marine miljø. Det samme gælder også i relation til inddragelse af tank N121 til olieoplag, da denne er en eksisterende tank, som tidligere har tilhørt Asnæsværket.

6.11.4 Kumulative effekter

Da driftsændringerne ikke påvirker friluftslivet til lands og vands, vil disse heller ikke bidrage til ændrede kumulative effekter, hvad angår påvirkning af friluftsliv.

6.11.5 Afværgeforanstaltninger

Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige, da udvidelse af produktsortimentet ikke medfører påvirkning af de rekreative interesser for friluftslivet omkring olieterminalen.

6.12 Klimatiske forhold

6.12.1 Metode

De klimatiske forhold er vurderet på baggrund af olieterminalens indretning og drift og egenskaberne for de oplagrede produkter, både nuværende (tunge klasse III) og kommende (lette klasse III).

6.12.2 Eksisterende forhold

Driften af AOT medfører direkte og indirekte emissioner af klimagasser. Til belysning, pumper, eltracing osv. anvendes elektricitet, ligesom der er et energiforbrug forbundet med fremstilling af damp og varmt vand til varmholdelse af tanke. Dette energiforbrug er nedbragt ved svøb- og tagisolering af de 6 største af tankene, ligesom dele af rørføringerne er isolerede.

AOT's elforbrug i 2013 var ca. 2.470.000 kWh. Langt størstedelen af elforbruget er knyttet til drift af pumper (skønsmæssigt 50 %) og eltracing (skønsmæssigt 30-40 %), mens en mindre del går til belysning, arbejdsstrøm m.v. (skønsmæssigt 10-20 %). Dette svarer jf. miljødeklarationer fra energinet.dk /36/ til en samlet CO₂-emission fra produktion af el til af forbruget på AOT ved de nuværende aktiviteter på 930 ton og dermed til ca. 118 personers årlige CO₂-udledning fra energiforbrug /37/. Heraf udgør CO₂-emission, knyttet til elforbrug til pumper, ca. 465 ton.

Til varmholdelse af tanke blev der i 2013 anvendt ca. 33.659 GJ. Opvarmningen sker via varmt vand og damp produceret på Asnæsværket. Asnæsværkets CO₂-emission på grund af tankopvarmningen er ikke opgjort.

Driften af olietankene medfører endvidere emissioner til atmosfæren i form af flygtige organiske forbindelser (VOC'er).

Emissionerne fra tankene vil være størst i forbindelse med indpumpning af olieprodukter, hvorved der fortrænges luft iblandet VOC fra tankene. Desuden medfører tankånding (se afsnit 6.4.2), at der ventileres dampe til omgivelserne. De 6 største tankes indretning med trykvakuumentil og kulfiltre samt produkternes lave flygtighed betyder, at emissionen er væsentligt lavere end for tanke uden dette udstyr, eller for tanke der indeholder meget flygtige produkter som f.eks. benzin. Den nuværende indretning og drift af AOT betyder, at VOC emissionen er begrænset og lever op til BAT.

Det forventes, at klimaændringer bl.a. kan indebære klimabetingede hændelser som vandstandsstigninger, øget nedbør og kraftigere storme. Området omkring Kalundborg er ikke omfattet af den endelige udpegning af risikoområder for oversvømmelse fra vandløb, søer, havet og fjorde, som Naturstyrelsen og Kystdirektoratet har udgivet i december 2012 i henhold til oversvømmelsesdirektivet /38/.

Kalundborg Kommune har udarbejdet en klimatilpasningsplan, som bl.a. vurderer konsekvenserne af højere vandstand og stormflod. AOTs tankområde K, som omfatter tankene K7, K8 og K9, som i fremtiden vil indeholde lette klasse III produkter, er ikke omfattet af de forskellige oversvømmelsesscenarier, der er beregnet for Kalundborg By /39/.

Tankområde K er omkranset af en jordvold, som vil udgøre en væsentlig foranstaltning mod indtrængende havvand, såvel under midlertidige vandstandsstigninger i fjorden (stormflod) som den langsomme havvandsstigning, som forventes på grund af ændringerne i klimaet. Tankgården er indrettet med fald, så vand ledes væk fra tankene. Tankene er designet til at kunne modstå kraftige storme, og det vurderes, at vindstyrker med tilstrækkelig kraft til at beskadige tankene ikke er sandsynlige. De løbende undersøgelser og inspektioner af tankene sikrer endvidere, at der ikke er uopdagede korrosionsskader, der kan føre til strukturelle svækkelser, som ved kraftig vindpåvirkning kan skade tankene.

6.12.3 Vurdering af påvirkninger af driftsændringer

Hvad angår VOC'er vurderes der ikke at være væsentlige klimapåvirkninger på grund af emissioner fra tankene, idet tankenes indretning og drift med trykvakuumentiler og kulfiltre også for de nye produkter vil sikre optimal rensning af afdampningsluften.

Idet de lette klasse III produkter ikke skal holdes opvarmede vil energiforbruget til varmholdning af tanke blive mindre, når de nye produkter introduceres. Det fremtidige energiforbrug til varmholdelse af tanke vil afhænge af driftsmønstre, udetemperaturen og hvilke produkter, der opbevares. Således vil opbevaring af tunge klasse III produkter i de eksisterende tanke samt ekstra mindre tank N121 medføre, at varmebehovet stort set er uændret ift. den nuværende godkendte drift, idet tank N121 udgør mindre end 1 % af AOTs oplagingskapacitet, mens opbevaring af lette klasse III produkter i tankene K7, K8 og K9 vil betyde, at der er et reduceret behov for damp. AOT forventer samlet, at energiforbruget til varmholdelse af tanke vil falde, når der helt eller delvis opbevares lette klasse III produkter i tre af de store tanke. Elforbruget til pumper, eltracing, belysning mv. vil ift. den nuværende godkendte opbevaring af tunge klasse III produkter være uændret ved opbevaring af lette klasse III produkter.

Samlet vurderes introduktion af lette klasse III produkter i visse af tankene samt supplering med mindre tank N121 til tunge klasse III produkter ikke at medføre væsentlige ændringer af AOT's klimapåvirkning. Det forventes, at der i forbindelse med introduktionen af lette klasse III produkter skal foretages ændringer af afledningen af overfladevand fra tankgården, og dimensioneringen af afløbssystemet vil tage hensyn til øgede fremtidige nedbørsmængder. Introduktionen af

lette klasse III produkter medfører heller ikke forringelser af anlæggets sikring mod klimabetingede hændelser som havvandsstigning og kraftigere storme.

6.12.4 Kumulative effekter

Mulighed for håndtering af lette klasse III produkter på AOT samt supplerende med den ekstra mindre tank N121 vurderes ikke at medføre væsentlige ændringer af AOTs klimapåvirkning og derfor vil AOT med de ansøgte driftsændringer heller ikke bidrage til ændrede kumulative effekter på klimaområdet.

6.12.5 Afværgeforanstaltninger

Der vil ikke være behov for supplerende afværgeforanstaltninger, da introduktionen af lette klasse III produkter i visse af tankene ikke vurderes at medføre væsentlige ændringer af AOT's klimapåvirkning.

6.13 Socioøkonomi – befolkning og samfund

6.13.1 Metode

VVM-bekendtgørelsen fastlægger krav om, at det skal beskrives og vurderes, om projektets miljøpåvirkninger har afledte effekter på områdets socioøkonomi, dvs. påvirker områdets sociale struktur og erhvervsliv, herunder indtægtsgrundlaget for tredjemand. Erhvervsliv omfatter både større og mindre erhvervsdrivende, turisme og landbrug, herunder erhvervsfiskere og erhvervs-transport på fjorden.

Det vurderes, at der foreligger tilstrækkelig viden til at vurdere projektets socioøkonomiske forhold.

6.13.2 Eksisterende forhold

Miljøpåvirkningernes afledte effekter på erhvervsliv er nærmere beskrevet og vurderet i det følgende, mens socioøkonomi, relateret til rekreative interesser, turisme og landbrug ikke er behandlet, da projektet/driftsændringer ikke påvirker disse forhold.

Erhvervsliv

Industri og detailhandel er primært koncentreret omkring Kalundborg By, som er beliggende umiddelbart øst for olieterminalen.

I næromgivelserne til olieterminalen findes Asnæsværket, og andre tekniske anlæg såsom Statoil og erhvervsliv knyttet til det marine miljø. I fjorden forekommer skibstrafik til/fra Kalundborg Havn, Statoil, AOT, m.v. Der foregår ikke erhvervsmæssigt fiskeri af betydning i tilknytning til Kalundborg Fjord.

6.13.3 Vurdering af påvirkninger af driftsændringer

Erhvervsliv

Projektet forventes ikke at påvirke områdets erhvervsliv på land i negativ grad, da de planlagte driftsændringer ikke medfører arealinddragelser, forøget landtrafik af betydning eller lignende, som kan begrænse områdets andre erhvervsvirksomheder.

Erhvervslivet, som er knyttet til fjorden og nærliggende farvand, forventes ikke at blive påvirket af de planlagte driftsændringer, da de planlagte produktændringer ikke medfører miljømæssige konsekvenser, som kan påvirke eller begrænse det marine erhvervsliv væsentligt.

6.13.4 Kumulative effekter

Da miljøpåvirkninger af driftsændringerne ikke indebærer afledte effekter på områdets socioøkonomi vil disse heller ikke bidrage til ændrede kumulative socioøkonomiske effekter.

6.13.5 Afværgeforanstaltninger

Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige, da udvidelse af produktsortimentet ikke medfører påvirkning af de erhvervsmæssige interesser.

7. MANGLER OG BEGRÆNSNINGER

Formålet med VVM redegørelsen er at sikre et godt beslutningsgrundlag og derved at håndtere og vurdere de miljømæssige påvirkninger, inden der gives tilladelse til projektet.

I de enkelte kapitler er grundlaget for vurderingerne beskrevet. Der har været et godt grundlag for at vurdere de miljømæssige konsekvenser af projektet, og det vurderes generelt, at der ikke er væsentlige mangler i oplysningerne.

VVM anmeldelsen og -redegørelsen omfatter to ændringer af det nuværende miljøgodkendte anlæg: Dels redegørelse for miljøkonsekvenser ved supplerende håndtering af lette klasse III produkter i 3 af de i alt 11 overjordiske tanke og dels udvidelse af tankårdskapaciteten med en ekstra eksisterende tank på 3.800 m³, hvorved olieterminalens opbevaringskapacitet udvides til ~507.000 m³.

Projekt for afledning af overfladevand og regnvand fra tankområde K er under drøftelse med Kalundborg Kommune. Afledningen af overfladevand fra området forventes afledt til en ventilbrønd via et regnvandsdræn i tankgården. Fra ventilbrønden ledes overfladevandet gennem sandfang og olieudskiller inden det afledes til Kalundborg Fjord. Afledningsrør fra ventilbrønden udstyres med en afspærringsventil, som lukkes automatisk i tilfælde af, at der registreres olie i afløbet.

Afløbsforhold vil blive etableret efter godkendelse af Kalundborg Kommune og i overensstemmelse med Kommunens spildevandsplan. Ifølge Kalundborg Kommunes gældende spildevandsplan 2010-2015 er AOT beliggende inden for et område, der ikke er kloakeret. Området er planlagt separatkloakeret /51/.

Inden introduktionen af nye produkter vil tankgård K blive forsynet med en barriere, for at forebygge nedsivning af olieprodukter ved spild eller større uheld. Barrieren forventes at bestå af en HDPE membran, betonbefæstelse og/eller en lermembran (bentonit). Alle tre barrierertyper vurderes at være egnede til forebyggelse af nedsivning ved spild eller uheld.

Med disse vurderinger i VVM redegørelsen vurderes der at foreligge tilstrækkeligt grundlag for at sikre, at der etableres afledningsforhold og beskyttelse af jord- og grundvand mod forurening.

8. ORDLISTE

Ord	Forklaring
Afværgeforanstaltninger	Tiltag der skal undgå eller mindske miljøpåvirkninger fra et projekt
Bilag IV-arter	Arter, som er beskyttet efter EU's naturbeskyttelsesdirektiver. Reglerne indebærer blandt andet, at myndighederne skal sikre sig, at de ikke tillader eller planlægger aktiviteter, der kan skade dyrenes yngle- eller rasteområder
EEMUA	The Engineering Equipment and Materials Users' Association. EEMUA er en europæisk non-profit medlemsorganisation som hjælper virksomheder, der ejer eller driver industrielle anlæg, herunder tankanlæg.
EF-habitatområde	Et EU-habitatområde er ét af tre typer af internationale naturbeskyttelsesområder, der samlet betegnes Natura 2000. Natura 2000 omfatter: EU-fuglebeskyttelsesområder, EU-habitatområder samt Ramsar-områder
EOT	Ensted Olieterminal ApS. Olieterminal beliggende ved Aabenraa, som ejes af Inter Terminals Danmark A/S
Fuelolie (FO)	Svær brændselsolie der anvendes som brændsel i større industrielle anlæg og større dieselmotorer
"Gris" (til rørsystemer)	Objekt der sendes gennem olierør for derved at rense rørene for olierester
Habitat	Et veldefineret levested for en levende organisme eller for et samfund af organismer
HAZID	HAZard IDentification. Granskning af design i forhold til "hvad-nu-hvis"-scenarier. En HAZID kan give anledning til designændringer og ligger typisk i projektførelsen, hvor designet ikke ligger fast

Ord	Forklaring
HDPE membran	High Density PolyEthylene. Termoplastisk materiale (polymer), en hård plast som er bestandigt mod olie
HSE-sikkerhedsledelsessystem	Health, Security, Environment. Organisering og systemer der er etableret for at opnår en sikker ledelse af virksomhedens aktiviteter
ISGOTT	The International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals. Udgives af ICS, OCIMF og IAPH og indeholder anbefalinger til personale på tankskibe og terminaler vedr. sikker transport af råolie og olieprodukter
ISO 14001	Den internationale standard for miljøledelse. Et miljøledelsessystem efter ISO 14001 har udgangspunkt i virksomheden, dens processer og aktiviteter og fordeler her ansvar og kompetence samt beskriver miljøopgaver i hverdagen
Kolonne III virksomhed	Virksomheder omfattet af risikobekendtgørelsens § 5 med meget store oplag af farlige stoffer. Skal bl.a. udarbejde sikkerhedsrapport og intern beredskabsplan
Kumulative effekter	Kumulative effekter omfatter påvirkninger fra det aktuelle projekt set i forbindelse med påvirkninger fra andre anlæg, aktiviteter, projekter eller planer (realiserede eller ikke realiserede)
Lette klasse III produkter	F.eks. diesel. Omfatter brandfarlige væsker med et flammepunkt over 55 °C, der er flydende ved omgivelsestemperatur
Miljøkvalitetskrav	Omhandler udledning af forurenende stoffer til vandløb, søer eller havet, reguleres i bekendtgørelse om miljøkvalitetskrav
Natura 2000-område	Habitatområder og fuglebeskyttelsesområder udpeget på grundlag af EU's naturdirektiver, som tilsammen udgør et økologisk netværk af beskyttede områder i hele EU
OHSAS 18001	Arbejdsmiljøledelsessystem. Formålet er at styre risici og forbedre virksomhedens arbejdsmiljøpræstation
Seveso III direktivet	Revideret Sevesodirektiv, som tilpasser de eksisterende regler til Århus-konferencen implementeres i dansk lovgivning i 2015, og produkterne vil også herefter være omfattet af risikobekendtgørelsen
SGOT	Stignæs Gulfhavn Olieterminal ApS. Olieterminal beliggende ved Stignæs i nærheden af Skælskør. SGOT ejes af Inter Terminals Danmark A/S
Tunge klasse III produkter	F.eks. fueolie (FO) og vakuum gasolie (VGO). Omfatter brandfarlige væsker med et flammepunkt over 55 °C som skal være opvarmet for at være flydende
Udpegningsgrundlag	Natura 2000-områderne består af habitatområder og fuglebeskyttelsesområder - herunder ramsarområder. Hvert område er udpeget for at beskytte bestemte arter og naturtyper, der er sjældne, truede eller karakteristiske for EU-landene. Det står opført på områdets udpegningsgrundlag, hvilke arter og naturtyper, der er beskyttet i netop dette område
Vakuumbeskyttet gasolie (VGO)	Tung olie, der er et destillat der frembringes i forbindelse med destillering af råolie. Kan anvendes som brændsel eller ved f.eks. krakning anvendes til fremstilling af brændstoffer
VOC	Flygtige organiske forbindelser

9. REFERENCER

- /1/Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning (VVM-bekendtgørelsen), BEK nr. 764 af 23/6/2014, Miljøministeriet
- /2/Bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer (risikobekendtgørelsen), nr. 1666 af 14/12/2006, Miljøministeriet
- /3/Revurdering af miljøgodkendelse for Asnæs Olieterminal ApS, Miljøstyrelsen, J.nr. MST-1271-00491, 29. september 2011
- /4/ Miljøstyrelsen afgørelse om VVM pligt for AOT, Kalundborg af 21. november 2013
- /5/ Notat om ansvarsområder, relateret til AOT og Asnæsværket, 2011
- /6/Bekendtgørelse om udpegnings og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, BEK nr. 408 af 01/05/2007, Miljøministeriet
- /7/By- og Landskabsstyrelsen, Vejledning til bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om udpegnings og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter. Ekstern høringssudgave 2008.
- /8/Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse, LBK nr. 951 af 03/07/2013, Miljøministeriet
- /9/Bekendtgørelse af museumsloven, LBK nr. 1505 af 14/12/2006, Kulturministeriet
- /10/Bekendtgørelse af lov om miljømål m.v. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder (Miljømålsloven), LBK nr. 932 af 24/09/2009, Miljøministeriet
- /11/Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse, LBK nr. 879 af 26/06/2010, Miljøministeriet
- /12/Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed, BEK nr. 1454 af 20/12/2012, Miljøministeriet
- /13/Bekendtgørelse om affald, BEK nr. 1309 af 18/12/2012, Miljøministeriet
- /14/Bekendtgørelse om kvalitetskrav til miljømålinger, BEK nr. 900 af 17/08/2011, Miljøministeriet
- /15/Bekendtgørelse af lov om planlægning, LBK nr. 587 af 27/05/2013, Miljøministeriet
- /16/Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer, LBK nr. 939 af 03/07/2013, Miljøministeriet
- /17/Bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 41, BEK nr. 1448 af 11/12/2007, Miljøministeriet
- /18/Indkaldelse af ideer og forslag vedrørende oplagring af lette olier på Asnæs Oil Terminal, Kalundborg, 24. februar 2014, Miljøministeriet, Miljøstyrelsen,
- /19/Kalundborg Kommuneplan 2013-2024, <http://www.kp2013.kalundborg.dk/>
- /19/Lokalplan nr. 52 for
ket, http://soap.plansystem.dk/pdfarchive/20_1113631_DRAFT_1226564897943.pdf
- /20/ Kalundborg Kommune, Vurdering af planforhold i forbindelse med VVM-anmodning for Asnæs Olieterminal af 2. maj 2012
- /21/Skov- og Naturstyrelsen, Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne, november 2004, <http://www2.sns.dk/udgivelser/2004/87-7279-588-3/pdf/87-7279-588-3.pdf>
- /22/Naturstyrelsen, Natura 2000-plan 2010 – 2015 for Røsnæs og Røsnæs Rev. <http://www2.blst.dk/download/nyk/plan2011/166plan.pdf>
- /23/National Environmental Research Institute (NERI), University of Aarhus. Denmark. Technical Report No. 657, 2008. High density areas for harbor porpoises in Danish waters.
- /24/Natura 2000-basisanalyse 2015-2021 for Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord Natura 2000-område nr. 166 Habitatområde H195, Naturstyrelsen 2013.
- /25/ DCE Vurdering af forstyrrelsestrusler i Natura 2000-områdene nr. 52, 2013. Videnskabelig rapport nr 5 fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Aarhus Universitet 2013
- /26/ENERGI E2, 2006, "EIA Report - Marine mammals. Horns Rev 2, offshore wind farm"
- /27/ Miljøministeriet, Miljøstyrelsen 2013. Afgørelse om VVM pligt for AOT, Kalundborg

/28/ Naturstyrelsen, Vandplan 2010-2015 for Hovedvandopland 2.1 Kalundborg. http://www.naturstyrelsen.dk/NR/rdonlyres/1FCDE21E-B8A0-4AC8-B36C-9B47DE49F760/114197/21_Kalundborg_Forslag_til_Vandplan_1oktober.pdf

/29/Rambøll, Redegørelse: Konsekvenser for havmiljøet ved rørbrud, juni 2012, oktober 2012 og maj 2013

/30/Danmarks Miljøportal, Arealinformation, Data om miljøet i Danmark. <http://kort.arealinfo.dk/>

/31/Miljøstyrelsen. Vejledning om Miljøkrav til store olielagre. Oplag af olieprodukter. Vejledning fra Miljøstyrelsen 2, 2011

/32/Miljøstyrelsen. Luftvejledningen. Begrænsning af luftforurening fra virksomheder. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 2, 2001

/33/ Europakommissionen. Integrated Pollution Prevention and Control. Ref. Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage. Juli 2006

/34/Rambøll, Sikkerhedsrapport for Inter Terminals AOT ApS (AOT), juli 2014

/35/Seveso III-direktiv, Europakommissionen, 2012

/36/ Miljødeklaration, Energinet.dk, 2013 <http://www.energinet.dk/DA/KLIMA-OG-MILJOE/Miljoedeklarationer/Sider/Miljoedeklarering-af-1-kWh-el.aspx>

/37/ Energistyrelsen. Årlig energistatistik med opdaterede oplysninger om energiforsyning, konvertering og endeligt forbrug 2012, <http://www.ens.dk/info/tal-kort/statistik-nogleletal/nogleletal/danske-nogleletal>

/38/ Miljøministeriet, Naturstyrelsen og Transportministeriet, Kystdirektoratet. Endelig udpegning af risikoområder for oversvømmelse fra vandløb, søer og havet. ISBN nr. 978-87-7279-298-9. December 2011

/39/ Kalundborg Kommune. Forslag til klimatilpasningsplan i offentlig høring fra d. 15. januar til d. 12. marts 2014. http://www.kalundborg.dk/Borger/Veje-_teknik_og_miljoe/Klima/Klimatilpasning.aspx

/40/ Rambøll, rapport: Jord og grundvand. Project Golf Asnæs Olie Terminal, forurenede jord og grundvand, marts 2011

/41/ Grontmij, rapport: Orienterende undersøgelse af evt. grundvandsforurening på terminalerne i Asnæs, Asnæs og Stigsnæs, maj 2012

/42/ Miljøstyrelsen, Afgørelse om ikke godkendelsespligt for across-pier aktivitet på EOT, 27. maj 2013

/43/ Miljøstyrelsen, påbud om reduktion af maksimal udslipmængde ved brud på rør, 2. maj 2014

/44/ Miljøstyrelsen, Baggrundsrapport om miljøkrav til store olielagre. Oplag af olieprodukter. Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen nr. 12, 2008

/45/ Miljøstyrelsen, Forebyggelse af jord og grundvandsforurening på industrivirksomheder ved udvalgte aktiviteter. Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 6, 2008

/46/ DELTA DANAK 100/1487, Rev 1: "Miljømåling – ekstern støj, Støj fra olieterminal på Asnæsværket, december 2011.

/47/ DELTA Teknisk notat TC 100464: "Støj fra Asnæs Olieterminal – Driftsscenario med støjbidrag fra olieskibe", 16. oktober 2013.

/48/ Inter Terminals: Støjredgørelse af oktober 2013 med tilhørende bilag

/49/ Cirkulære nr. 37 af 20. april 2006 om planlægning af arealanvendelsen indenfor enafstand af 500 meter fra risikovirksomhed

/50/ Vestsjællands Amt (2005). Regionplan 2005 – 2016. http://www2.sns.dk/download/regionplaner/vestsjaelland/RP2005_endelig_plan.pdf

/51/ Kalundborg Kommune. Spildevandsplan 2010-2015. http://www.kalundborg.dk/Borger/Veje-_teknik_og_miljoe/C3%B8/Vand/Spildevand/Spildevandsplan.aspx

BILAG 9.1: UDKAST TIL MILJØGODKENDELSE TIL HÅNDTERING AF LETTE KLASSE III PRODUKTER



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Strandgade 29
1401 København K
Tlf.: (+45) 72 54 40 00

www.mst.dk