



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Inter Terminals EOT

Miljøgodkendelser til øgning af antal
skibe og opbevaring af lette klasse III
produkter i tankanlægget

21. oktober 2014



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Inter Terminals EOT ApS
att: HSE chef Peter Havsager
Holtengårdsvej 25, Holten
4230 Skælskør

Virksomheder
J.nr. MST-1270-01075
Ref. Johje/Hecla
Den 21. oktober 2014

MILJØGODKENDELSE

For:
Inter Terminals EOT ApS - øgning af antal skibsanløb og opbevaring af lette klasse III produkter i tankanlægget.

Varnæsvej 9, 6230 Aabenraa

Matrikel nr.:

385c Stubbæk, Ensted

CVR-nummer:

31080266

P-nummer:

1013826303


Listepunkt nummer:

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

Godkendelsen omfatter:

Øgning af antal skibsanløb og opbevaring af lette klasse III¹ produkter i forbindelse med eksisterende olieterminalen og overjordisk tankanlæg med en samlet opbevaringskapacitet på 320.000 m³.

Dato: 21. oktober 2014

Godkendt: 
Jørn Hesselund Jeppesen
Civilingeniør

Annonceres den 21. oktober 2014

Klagefristen udløber den 18. november 2014

Søgsmålsfristen udløber den 21. april 2015

Revurdering påbegyndes senest i 2022.

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.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	INDLEDNING	4
2.	AFGØRELSE OG VILKÅR	6
	2.1 Vilkår for miljøgodkendelsen.....	6
	Generelle forhold	6
	Indretning og drift	6
	Luftforurening	7
	Lugt	7
	Spildevand	7
	Støj	8
	Jord og grundvand	9
	Indberetning/rapportering	10
	Driftsforstyrrelser og uheld	10
	Risiko/forebyggelse af større uheld	10
	Ophør	11
3.	VURDERING OG BEMÆRKNINGER	12
	3.1 Begrundelse for afgørelse	12
	3.2 Miljøteknisk vurdering.....	12
	3.2.1 Planforhold og beliggenhed	12
	Kommuneplaner	12
	Kystnærhedszonen	13
	Lokalplaner	13
	Natur- og vandplaner	14
	3.2.2 Generelle forhold	15
	3.2.3 Indretning og drift	16
	3.2.4 Luftforurening	16
	3.2.5 Lugt	17
	3.2.6 Spildevand, overfladevand m.v.	18
	3.2.7 Støj	18
	3.2.8 Affald	24
	3.2.9 Jord og grundvand	24
	3.2.10 Indberetning/rapportering	24
	3.2.11 Driftsforstyrrelser og uheld	24
	3.2.12 Risiko/forebyggelse af større uheld	24
	Baggrund for de stillede vilkår.....	26
	3.2.13 Ophør	27
	3.2.14 Bedst tilgængelige teknik	27
	3.3 Udtalelser/høringssvar	27
	3.3.1 Udtalelse fra andre myndigheder	27
	3.3.2 Udtalelse fra borgere mv.	27
	3.3.3 Udtalelse fra virksomheden.....	28
4.	FORHOLDET TIL LOVEN.....	29
	4.1 Lovgrundlag	29
	4.1.1 Miljøgodkendelsen	29
	4.1.2 Listepunkt	29
	4.1.3 BREF	29
	4.1.4 Risikobekendtgørelsen	29
	4.1.5 VVM-bekendtgørelsen	29
	4.1.6 Habitatdirektivet	29
	4.2 Øvrige gældende godkendelser og påbud	30
	4.3 Tilsyn med virksomheden.....	30
	4.4 Offentliggørelse og klagevejledning.....	30
	Søgsmål	31
	4.5 Liste over modtagere af kopi af afgørelsen	31
5.	BILAG	32
	Bilag A: Kort over virksomhedens beliggenhed	33
	Bilag B: Virksomhedens omgivelser - lokalplaner	34

Bilag C: Virksomhedens omgivelser – Kommuneplan	35
Bilag D: Virksomhedens omgivelser - Natur	36
Bilag E: Lovgrundlag - Referenceliste	37
Bilag F: Ansøgning om miljøgodkendelse/miljøteknisk beskrivelse	38

1. INDLEDNING

Inter Terminals Danmark A/S (EOT) har pr. 11. januar 2012 overtaget DONG Energy's olieterminal ved Enstedværket i Styrtom ved Aabenraa, se bilag A.

Virksomheden er indrettet og drevet i henhold til revurderet miljøgodkendelse for olieterminalen, dateret 29. september 2011. I forbindelse med revurderingen er der bl.a. fastsat en øvre grænse for antal olieskibe, der må anløbe pr. år.

EOT ønsker mulighed for at øge antallet af skibsanløb fra nuværende godkendte 125 skibsanløb pr. år til fremtidig op til 590 pr. år. Herudover ønsker EOT mulighed for på sigt at oplagre og ind- og udskibe lette klasse III produkter, som olieterminalen ikke er godkendt til i dag.

Der søges derfor om et tillæg til den eksisterende miljøgodkendelse, således at den nuværende begrænsning i miljøgodkendelsen i antal skibsanløb pr. år hæves fra 125 til 590 skibsanløb pr. år, og således at det også bliver muligt at oplagre og ind- og udskibe lette klasse III produkter.

Grænsen for antal årlige skibsanløb ønskes hævet, så det svarer til udnyttelse af kapaciteten på anlægget, idet det nuværende tilladte antal skibsanløb begrænser Inter Terminals' kommercielle anvendelse af olieterminalen.

Ønsket om opbevaring af lette klasse III produkter i tankene er bl.a. foranlediget af, at der fra 2015 kommer krav til svovlindhold i skibes drivmidler. De nye krav indebærer, at det 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.

Ændringen af anlægget er VVM-pligtigt og der skal derfor udarbejdes en VVM-redegørelse, udkast til miljøgodkendelse og forslag til kommuneplantillæg inden miljøgodkendelsen kan meddeles. Miljøgodkendelsen erstatter i fuldt omfang en VVM-tilladelse, da miljøgodkendelsen regulerer alle de forhold, der ellers ville have været reguleret ved en særskilt VVM-tilladelse.

Da ansøgningen er indsendt før 7. januar 2014 skal der ikke tages stilling til om der skal udarbejdes basistilstandsrapport, jf. § 56, stk. 3 i godkendelsesbekendtgørelsen.

Olieterminalen består af oliepier med to anlægspladser, overjordisk tankanlæg og lukket overjordisk rørsystem samt kontrolrum på oliepiere og driftskontor samt lagerhaller i den sydlige del af terminalområdet. Olien ankommer til virksomheden ad søvejen, hvor olien losses til olietankene via et rørsystem fra skibe, der lægger til ved oliepier. Desuden sker der på samme måde lastning af olie fra lagertankene til skibe.

I tankene opbevares p.t. klasse III produkter i form af henholdsvis fuelolie og/eller vakuum gasolie. Tankanlægget består af fire overjordiske tanke med en samlet opbevaringskapacitet på 320.000 m³.

Tankene er placeret i en tankgård, der delvist er omgivet af en jordvold, delvist af en betonvæg. Tankene er oprindeligt etableret i 1976 og 1978 med henblik på at forsyne Enstedværket med fuelolie.

Olieterminalen er i drift hele døgnet og på alle årets dage.

Ansøgningsmaterialet kan ses i bilag F.

Godkendelsens vilkår ligger indenfor rammerne af bekendtgørelser, vejledninger o. lign. udgivet af Miljøministeriet og indenfor rammerne af Miljøstyrelsens praksis.

Hovedhensynene i godkendelsen har været beskyttelse af omgivelserne mod støj- og lugtforurening. Miljøstyrelsen har vurderet at øgning af antal skibsanløb og opbevaring af lette klasse III produkter, vil kunne ske uden væsentlige gener for omgivelserne, når driften sker i overensstemmelse med miljøgodkendelsen.

Miljøgodkendelsen er primært givet på grundlag af Miljøstyrelsens vejledning om miljøkrav til store olielagre (Vejledning nr. 2, 2011), BREF'en for emissioner fra oplagring og Miljøstyrelsens afgørelse fra 29. september 2011 vedr. revurderingen af Ensted Olieterminal.

2. AFGØRELSE OG VILKÅR

På grundlag af oplysningerne i afsnit 3 / bilag F, ansøgning om miljøgodkendelse, godkender Miljøstyrelsen hermed øgning af antal skibsanløb og opbevaring af lette klasse III produkter i forbindelse med eksisterende olieterminalen.

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

Godkendelsen gives på følgende vilkår, der som udgangspunkt er retsbeskyttede i en periode på 8 år fra godkendelsens dato. Godkendelsen tages dog op til revurdering i overensstemmelse med reglerne i miljøbeskyttelseslovens § 41a, stk. 2 og stk. 3.

Sidste del af vilkår B1 i Revurdering af miljøgodkendelse for Ensted Olieterminal af 29. september 2011 vedr. antal skibsanløb pr. år ophæves med denne godkendelse.

Første del af vilkår E1 i Revurdering af miljøgodkendelse for Ensted Olieterminal af 29. september 2011 vedr. støj ophæves med denne godkendelse.

2.1 Vilkår for miljøgodkendelsen

Generelle forhold

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

Den del af godkendelsen, som omhandler opbevaring af lette klasse III produkter bortfalder, hvis udnyttelsen heraf ikke er startet inden 5 år fra godkendelsens dato.

A2 Et eksemplar af godkendelsen skal til enhver tid være tilgængeligt på virksomheden. Driftspersonalet skal være orienteret om godkendelsens indhold.

A3 Tilsynsmyndigheden skal straks orienteres om følgende forhold:

- Ejerskifte af virksomhed og/eller ejendom.
- Hel eller delvis udskiftning af driftsherre.
- Indstilling af driften for en længere periode.

Orienteringen skal være skriftlig og fremsendes, før ændringen indtræder.

Indretning og drift

B1 Revurdering af 29. september 2011 suppleres med følgende:

- At modtage og afskibe klasse III produkter med et flammepunkt over 55 °C.
- At oplagre klasse III produkter med et flammepunkt over 55 °C i tanke, benævnt M8, M9, M10 og M11 i ansøgning om miljøgodkendelse.

- B2 Tankgården skal, inden tankanlægget anvendes til lette klasse III produkter, blive forsynet 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. Ved tilslutning til fundamenter mv. og betonbefæstelse skal der være etableret sprøjtemembran for at sikre tæt tilslutning til f.eks. fundamenter og betonbefæstelse.

- B3 Der skal senest 1 måned, inden påbegyndelse af anlægsarbejder vedrørende barrierer i tankgården, fremsendes et projekt, der dokumenterer en tilstrækkelig sikring af jord og grundvand.

- B4 Den anførte tankgård skal være dimensioneret således, at den mindst kan rumme volumen af den største tank der er i tankgården.

Tankgården skal, ved oplagring af lette klasse III produkter, etableres med en hældning der er >20 promille mod pumpeump.

Tankgården skal holdes ren og ryddelig.

Luftforurening

- C1 EOT skal efterse virksomhedens kulfiltre efter leverandørens anvisning.

EOT skal mindst 1 gang om året ved prøvetagning og måling, kontrollere vægtfylden af det anvendte aktive kul.

EOT skal mindst en gang ugentligt ved rundering, kontrollere at der ikke er udsædvandlig lugt fra virksomhedens tanke.

EOT skal registrerer resultaterne af eftersyn, prøvetagning og ugentlig rundering i en driftsjournal.

Lugt

- D1 Vilkår C1 – C3 i revurderingen af miljøgodkendelse for Ensted olieterminal, dateret 29. september 2011 og påbud om kontrol med fortrængningsluft fra skibes tanke, dateret 18. november 2011 regulerer EOTs udsendelse af lugt til omgivelserne.

Spildevand

- E1 Overfladevand fra tankgårde kan nedsives, så længe der kun opbevares fuelolie og vakuum gasolie i tankene M8, M9, M10 og M11.

- E2 Der skal senest 1 måned, inden påbegyndelse af anlægsarbejder vedrørende nyt afløbssystem i tankgården, fremsendes kopi af afløbsprojektet til Miljøstyrelsen samt dokumentation for, at afledning til kommunalt renseanlæg er godkendt af Aabenraa Kommune. Afløbsprojektet skal indeholde en implementeringsplan.

- E3 Lette klasse III produkter må ikke modtages eller oplagres i tankene. før projekterne, nævnt i vilkår B2 og E2 er gennemførte og afsluttede.

Støj

Støjgrænser

F1 Driften af virksomhedens anlæg på land må ikke bidrage til støjbelastningen i naboområderne ud over nedenstående grænseværdier. De angivne værdier for støjbelastningen er de ækvivalente, korrigerede lyd niveauer i dB(A).

1. På nabovirksomheds område, ref. D.
2. Boliger i åbent land sydøst for olieterminalen, ref. A.
3. Boligområder mod sydøst (åben og lav boligbebyggelse), ref. B.
4. Boligområder mod sydvest (åben og lav boligbebyggelse), ref. C.

	Mandag – fredag kl. 7-18 Lørdag kl. 7-14	Mandag – fredag kl.18-22 lørdag kl. 14-22 søn- og helligdage kl. 7-22	Alle dage kl. 22-7
1.	70	70	70
2.	52	42	37
3.	42	37	35
4.	45	40	35

Områderne fremgår af bilag C, kommuneplanrammer.

Støjgrænsen gælder ved det mest støjbelastede punkt i enhver højde af vinduer og altaner på bygningsfacaden.

F2 Skibe der ligger ved kaj må ikke medføre, at virksomhedens samlede bidrag til støjbelastningen i naboområderne overstiger nedenstående grænseværdier. De angivne værdier for støjbelastningen er de ækvivalente, korrigerede lyd niveauer i dB(A).

1. På nabovirksomheds område, ref. D.
2. Boliger i åbent land sydøst for olieterminalen, ref. A.
3. Boligområder mod sydøst (åben og lav boligbebyggelse), ref. B.
4. Boligområder mod sydvest (åben og lav boligbebyggelse), ref. C

	Mandag – fredag kl. 7-18 Lørdag kl. 7-14	Mandag – fredag kl. 18-22 lørdag kl. 14-22 søn- og helligdage kl. 7-22	Alle dage kl. 22-7
1.	70	70	70
2.	52	47,7	47,7
3.	46,4	46,4	46,4
4.	47,7	47,7	47,7

Områderne fremgår af bilag C, kommuneplanrammer.
Støjgrænsen gælder ved det mest støjbelastede punkt i enhver højde af vinduer og altaner på bygningsfacaden.

Kontrol af støj

- F3 Tilsynsmyndigheden kan bestemme, at virksomheden skal dokumentere, at støjvilkåret for støj, jf. vilkår F1, er overholdt.

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

Tilsynsmyndigheden kan bestemme, at virksomheden skal dokumentere, at støjvilkåret for skibsstøj, jf. vilkår F2, er overholdt.

Dokumentation skal ske ved hjælp af nye målinger af kildestyrker og efterfølgende beregninger med brug af oplysninger fra logbog over skibsanløb.

Krav til målinger

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

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

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

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

Definition på overholdte støjgrænser

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

Bestilling

- F5 Dokumentation for bestilling af målinger skal senest 1 måned efter fremsendelse af anmodning sendes til tilsynsmyndigheden.

Jord og grundvand

- G1 Virksomheden skal mindst en gang årligt kontrollere at pier og tankgård ved M8, M9, M10 og M11 og pieren 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 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

Eftersyn af anlæg efter modtagelse af lette klasse III produkter

H1 Der skal føres driftsjournaler for kontrol af de befæstede arealer i tankgård og pier.

Dette medfører notering af:

- dato og hovedresultater for eftersyn.
- vedligeholdelse og reparation.

Oplysningerne skal ved anmodning sendes til tilsynsmyndigheden.

H2 Der skal føres journal over kontrol af gennemslag af kulfilter, med dato for eftersyn, reparationer og udskiftninger samt oplysninger om eventuelt forekommende driftsforstyrrelser.

Opbevaring af journaler

H3 Journalerne skal være tilgængelige for og på forlangende indberettes til tilsynsmyndigheden.

Journalerne skal opbevares på virksomheden i mindst 3 år.

Driftsforstyrrelser og uheld

I1 Ved uheld med konsekvenser for det eksterne miljø, herunder jord og grundvand, underrettes tilsynsmyndigheden straks.

Risiko/forebyggelse af større uheld

Beredskabsplan

J1 Der skal udarbejdes og løbende vedligeholdes instruks/-er 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.

Registrering af uheld og nærved uheld

J2 Alle uheld og tilløb til uheld, hvor et stof med en klassificering omfattes af risikobekendtgørelsen indgår eller kunne have indgået, skal registreres og vurderes i forhold til udløsende årsager, hændelsens forløb – herunder svigt af barrierer, samt hændelsens konsekvens i forhold til mennesker og miljø.

Vurderingen skal endvidere forholde sig til hændelsens potentielle konsekvens – herunder barrierer, der standsede eller begrænsede hændelsen. Endelig skal vurderingen indeholde mulige tiltag for at hændelsen ikke skal gentage sig.

Behandlingen af disse hændelser skal kunne dokumenteres og dokumentationen skal forevises tilsynsmyndigheden på forlangende.

Brandslukningsvand

J3 Virksomheden skal, efter modtagelse af lettere klasse III produkter 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.

Procedurer og/eller instrukser skal indgå i øvelsen af den interne beredskabsplan.

Ophør

K1 Ved ophør af driften skal der træffes de nødvendige foranstaltninger for at imødegå fremtidig forurening af jord og grundvand og for at bringe stedet tilbage i en miljømæssig tilfredsstillende tilstand.

En redegørelse for disse foranstaltninger skal fremsendes til tilsynsmyndigheden senest 3 måneder, før driften ophører helt eller delvist.

3. VURDERING OG BEMÆRKNINGER

3.1 Begrundelse for afgørelse

Inter Terminals Danmark A/S har pr. 11. januar 2012 overtaget DONG Energy's olieterminal ved Enstedværket i Aabenraa Kommune.

Som led i overtagelsen har DONG Energy foranlediget, at Miljøstyrelsen har meddelt ny revurderet miljøgodkendelse selvstændigt for olieterminalen, dateret 29. september 2011. Virksomheden er indrettet og drevet i henhold til denne godkendelse.

I forbindelse med revurderingen er der bl.a. fastsat en øvre grænse for antal olieskibe, der må anløbe pr. år. EOT ønsker mulighed for at øge antallet af skibsanløb fra nuværende godkendte 125 skibsanløb pr. år til fremtidig op til 590 pr. år. Herudover ønsker EOT mulighed for at oplagre og ind- og udskibe lette klasse III produkter, som olieterminalen ikke er godkendt til i dag.

Miljøstyrelsen har vurderet, at der kan meddeles en delgodkendelse til flere skibsanløb og lette klasse III produkter, der sikrer en miljømæssig regulering af EOT.

Miljøgodkendelses 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 Ensted Olieterminal.

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 ved revurderingen af miljøgodkendelsen, er opfyldt. Dette er begrundet nærmere i afsnittene herunder.

3.2 Miljøteknisk vurdering

3.2.1 Planforhold og beliggenhed

Kommuneplaner

EOT er omfattet af kommuneplanens retningslinje 6.5.1.2 for den vejledende konsekvenszone V1. V1 konsekvenszonen omfatter en 500 m bred miljøkonsekvenszone omkring Enstedværket. Retningslinjen betyder, at der i landzone ikke må ske udlæg af arealer eller ændres arealanvendelse til miljøfølsom anvendelse, herunder etablering af spredt bebyggelse, inden for den vejledende konsekvenszone, medmindre det af planmyndigheden eller bygherren sandsynliggøres, at det kan ske uden at give anledning til miljøkonflikter.

Ensted Transithavn er ifølge kommuneplanen en erhvervshavn. Erhvervshavnen er omfattet af retningslinje 6.2.2, som bl.a. angiver, at erhvervshavnene skal sikres

mulighed for nødvendige udvidelser og moderniseringer til opretholdelse af havneformålet.

EOT grænser mod vest og delvis mod syd op til Enstedværket, som er beliggende i samme kommuneplanlagte erhvervsområde. Mod syd afgrænses olieterminalens område af kølevandskanalen fra Enstedværket. Syd for erhvervsområdet findes ligeledes rammeområde 1.1.222 E for Ensted erhvervsområde, som er et ubebygget landbrugsareal, der kan anvendes til oplagring mv. knyttet til Enstedværkets drift. Se endvidere bilag B.

Syd for kanalen findes også åbne marker samt enkelte boliger i et ikke planlagt område. Nærmeste beboelse til EOT er "Laksmølle" på Varnæsvej 35, beliggende lige syd for kølevandskanalens udløb til Aabenraa Fjord. Nærmeste boligområde er Møllevænget (kommuneplanramme nr. 1.1.223.B), der ligger ca. 500 m sydøst for EOT.

Derudover er EOT omfattet af kommuneplanens udpegninger og retningslinjer for kystnærhedszonen, turistområde og særligt værdifulde landbrugsområder, hvilke behandles i relevant omfang under fagkapitlerne. EOT er ikke omfattet af udpegninger for landskabelige, naturmæssige eller kulturhistoriske værdier.

De planlagte driftsændringer medfører ingen ændringer i bebyggelse, områdets indretning eller generelle anvendelse. På den baggrund vurderes det, at de planlagte driftsændringer analog til de nuværende forhold er i overensstemmelse med kommuneplanens rammer nr. 1.1.221.E.

Kystnærhedszonen

EOT er beliggende inden for kystnærhedszonen, som er en planlægningszone på 3 km, hvortil der i kommuneplanen er fastlagt retningslinjer. 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 således ikke omfattet af kystnærhedszonen.

EOT er beliggende i byzone og er ikke omfattet af planlovens bestemmelser for kystnærhedszonen. Derudover medfører de planlagte driftsændringer ikke nye forhold, herunder ny bebyggelse eller anlæg, som er i strid med kommuneplanens retningslinje for kystnærhedszonen.

Lokalplaner

Olieterminalens tankgård med tankanlæg er omfattet af lokalplan S 16 af den 28. september 1993 for et område omkring Enstedværket i Styrtom. Lokalplanens anvendelsesbestemmelse § 3.1 fastlægger, at lokalplanområdet kan anvendes til offentlige formål, herunder til kraftværk med dertil hørende faciliteter som administrationsbygninger, kullager, olielagre, kølevandskanaler samt kajanlæg med udstyr til håndtering af kul o.l. I lokalplanen findes ligeledes bestemmelser for bl.a. bebyggelsens omfang og placering, herunder bebyggelsens vandrette højdegrænseplan fra kote 2,5. Se endvidere bilag C.

Aabenraa Kommune har ved brev af 10. november 2010 vurderet, at etableringen af et selvstændigt olieoplag ligger indenfor formåls- og anvendelsesbestemmelser for lokalplan nr. S 16, uanset om oplaget sker til brug for Enstedværket eller som oplag for tredjemand. I forbindelse med VVM-anmeldelsen har Aabenraa Kommune den 8. august 2012 videresendt anmeldelsen til Miljøstyrelsen med oplysninger om, at projektet er inden for de lokalplanlagte rammer.

De sydlige dele af EOT's område (områder syd for tankgård med tankanlæg) er ikke omfattet af lokalplan S 16, men af Kommuneplanens rammeområde 1.1.221.E,

idet den tidligere gældende lokalplan nr. S 14 af den 30. april 1991 for dette område er ophævet af Aabenraa Kommune jf. beslutning af 4. april 2013.

Øst og nord for olieterminalen og grænsende op til Aabenraa Fjord ligger en smal grøn bræmme, der ifølge Kommuneplanen er udlagt til rekreativt område.

De planlagte driftsændringer er vurderet at være i overensstemmelse med formåls- og anvendelsesbestemmelserne for lokalplan nr. S 16.

Natur- og vandplaner

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

Statslige naturplaner og kommunale naturhandleplaner

- Natura 2000-plan 2010-2015, Hostrup Sø, Assenholm Mose og Felsted Vestermark
- Natura 2000-plan 2010-2015, Bolderslev Skov og Uge Skov
- Natura 2000-plan 2010-2015, Maden på Helnæs og havet vest for
- Natura 2000-plan 2010-2015, Lillebælt

Vandplaner

- Forslag til Vandplan 2010-2015, Lillebælt/Jylland, Hovedvandopland 1.11, Vanddistrikt Jylland og Fyn

Vandplanerne er ikke endeligt vedtaget ved denne VVM-redegørelses vedtagelse. Indtil vandplaner er endeligt vedtaget er det Regionplanens retningslinjer og målsætninger, der er bindende.

De relevante statslige naturplaner og forslag til vandplaner/Regionplan retningslinjer for henholdsvis Natura 2000-områderne og hovedvandoplandene er anvendt som grundlag for vurderingerne om naturforhold. Det ansøgte projekt er således vurderet både i forhold til de kommende vandplaner og i forhold til Regionplanens retningslinjer og målsætninger for vandområdet.

Kommunerne skal udarbejde handleplaner for, hvordan de vil nå målene i Natura 2000-planerne. Aabenraa Kommune har i november 2012 vedtaget handleplaner for Natura 2000-områderne inden for kommunen.

Naturbeskyttelsesinteresser og Natura 2000 områder

Med hensyn til nærmere gennemgang af eksisterende naturforhold i nær- og fjernomgivelserne til EOT skal der henvises til af snit 6.9 i VVM-redegørelsen. I det følgende ses overordnet på eksisterende naturforhold i nærheden af EOT.

Der er ingen naturbeskyttelsesinteresser knyttet til matriklen, hvor EOT ligger. Nærmeste Natura 2000-område er beliggende ca. 4,8 km syd for olieterminalen, se bilag D:

- EF-habitatområde H 84 og fuglebeskyttelsesområde F58 "Hostrup Sø, Assenholm Mose og Felsted Vestermark"

Der skal ved etablering af nye virksomheder eller ændring af eksisterende virksomheder i området tages hensyn til Natura 2000-området.

I forhold til de miljømæssige effekter ved driften af EOT eller konsekvenserne ved at større uheld med udslip af olieprodukter er udpegningsgrundlaget for naturbeskyttelsesinteresserne af særlig interesse.

Udpegningsgrundlaget er følgende naturtyper: Søbred med smårter, næringsrig

sø, brunvandet sø, surt overdrev, højmose, nedbrudt højmose, bøg på mor med kristtorn, Ege-blandskov, skovbevokset tørvemose, elle- og askeskov samt følgende arter: Stor vandsalamander og odder.

Fuglebeskyttelsesområdet er udpeget på grundlag af: Rørdrum, havørn, rørhøg, trane, tinksmid, stor hornugle og mosehornugle.

I Natura 2000-plan 2009-2015 for området er prognosen for stor hornugle og rørdrum og brunvandede søer vurderet gunstigt, mens bevaringsstatus for øvrige arter og naturtyper er vurderet ugunstig eller ukendt.

Trusler for området er b.la. tilgroning, fragmentering af beskyttede områder, eutrofiering fra tilstødende landbrugsarealer, dræning, uhensigtsmæssig skovdrift, invasive arter, lystfiskeri.

Der er i området registreret en række bilag IV-arter fx forskellige flagermustyper, frøer, odder og marsvin.

Recipenter

Nærmeste områder med naturbeskyttelse jf. naturbeskyttelseslovens § 3 er et sø- og engområde, der ligger ca. 100 m sydøst for olieterminalen. Igennem dette område løber desuden et § 3-vandløb, der har udløb til Aabenraa Fjord.

Vurdering

Miljøstyrelsen vurderer, at den fortsatte drift af EOT ikke vil være til skade for de beskyttede naturområder og dyr, der er i nærheden af virksomheden.

Grundvand og drikkevandsinteresser

Virksomheden er beliggende i område med begrænsede drikkevandsinteresser (OBD), se bilag D.

Der er ingen kortlagte jordforureninger på EOTs område. Der er pt. en forureningssag i gang vedrørende olieforurening fra Tank 10. Regionen Syddanmark har oplyst, at den vil kortlægge forureningen.

Introduktion af nye lette produkter på EOT vil betyde en større risiko for nedsivning ved udslip, da de lette produkter ikke størkner eller bliver tyktflydende ved normale udetemperaturer. Det vurderes derfor, at den nuværende indretning af tankgården ikke er tilstrækkelig til at sikre mod jord- og grundvandsforurening ved eventuelt uheld eller spild, idet tankgården er uden membran eller tæt belægning, som sikrer mod nedsivning af de lette olieprodukter.

Tankgården 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. Barrieren planlægges bestående primært af en HDPE membran, der udlægges så den opfylder kravene i DS/Info 466, en sprøjtemembran for at sikre tæt tilslutning til fundamenter mv. og betonbefæstelse på udvalgte steder.

Miljøstyrelsen vurderer, at miljøgodkendelsen ikke indebærer ændrede forhold eller lempede vilkår, der kan indebære påvirkning af jord- og grundvandsforhold.

3.2.2 Generelle forhold

Der er stillet vilkår om, at delgodkendelsen bortfalder hvis driften ikke er startet inden 2 år, da dette er et lovkrav.

Ansøgningen om miljøgodkendelse indeholder planlagte ændringer vedr. tankanlæggets anvendelse til opbevaring af lette klasse III produkter. Miljøstyrelsen kan derfor acceptere at, fristen til at udnytte denne del af godkendelsen ikke overstige fem år fra godkendelsens meddelelse, jf. § 33, stk. 2 i godkendelsesbekendtgørelsen.

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.

3.2.3 Indretning og drift

Der sker som udgangspunkt ingen ændringer i virksomhedens indretning i forbindelse med udvidelsen af antallet af årlige skibsanløb og udvidelsen af produktsortimentet.

Skibsanløb vil fortsat ske ved de to eksisterende anlægspladser og de lette klasse III produkter vil blive opbevaret i de eksisterende tanke på olieterminalen.

Indretning af tankgård med tilhørende afløbssystem ændres dog, når lette klasse III produkter introduceres på EOT. Plan for afløbssystem og relevant tegningsmateriale fremsendes, når det er fastlagt, hvordan den fremtidige indretning af tankgård og afløbssystem vil være. Plan for afløbssystem bør indeholde forslag til implementeringsplan.

Det er derfor stillet vilkår om indretning af tankgård med barriere mod nedsivning af lette klasse III olieprodukter ved spild eller uheld.

Der er desuden stillet vilkår om at projekt til hindring af nedsivning fremsendes til tilsynsmyndigheden inden etablering til orientering.

Den anførte tankgård bør endvidere være dimensioneret således, at de mindst kan rumme volumen af den største tank der er i tankgården.

Tankgårdene og tømme- og rensepladsen bør etableres med en hældning der er >20 promille mod pumpeump af hensyn til bortskaffelsen af regnvand.

Tankgårdene bør endvidere - for at sikre at regnvandet kan forblive uforurenet - holdes rene og ryddelige.

3.2.4 Luftforurening

De væsentligste kilder til luftforurening fra driften af EOT 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 relativt 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 tankene udstyret med trykvakuumentiler og kulfiltre på tankenes udluftningsrør, også kaldet "ånderør".

Kulfiltrene renses den luft, der ventileres til omgivelserne. Kulfiltrene vedligeholdes og udskiftes i overensstemmelse med leverandøranvisninger for at sikre en optimal luftrensning. Tankene på olieterminalen er i øvrigt alle etableret med fast tag.

EOT bør mindst 1 gang om året ved prøvetagning og måling, kontrollere vægtfylden af det anvendte aktive kul.

EOT bør desuden mindst en gang ugentligt ved rundering, kontrollere at der ikke er udsædvandlig lugt fra virksomhedens tanke.

EOT skal registrere resultaterne af eftersyn, prøvetagning og ugentlig rundering i en driftsjournal.

I Luftvejledningen² 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.

Lette klasse III olieprodukter med et damptryk under 1,3 kPa ved den aktuelle opbevaringstemperatur medfører desuden ikke BAT krav om etablering af anlæg til genindvinding af dampe (VRU-anlæg).

Håndtering og opbevaring af lette klasse III olieprodukter vil efter Miljøstyrelsens vurdering, medføre en øget belastning af de eksisterende kulfiltre. De gældende vilkår B1 – B14 i revurdering af miljøgodkendelse for Ensted Olieterminal, dateret 29. september 2011, bør derfor suppleres med vilkår om regelmæssig kontrol mod gennemslag af de installerede kulfiltre.

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

Emissioner fra selve skibenes motorer reguleres ikke i denne miljøgodkendelse. Regulering af luftforurening fra skibe sker i internationale fora, især IMO (International Maritime Organization). I IMO, der er FN's organisation for søfart, aftaler Danmark og de øvrige medlemslande fælles regler for begrænsning af skibsfartens luftforurening.

3.2.5 Lugt

I den revurderede miljøgodkendelse fra 29. september 2011 er der 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 og ved udvidelsen af antallet af skibsanløb. Med vilkåret sikres det, at Miljøstyrelsen kan give påbud om, at EOT skal nedbringe lugtemissionerne fx i forbindelse med klager over lugtgener, der vurderes som væsentlige.

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

Generende lugt fra terminalen forekommer yderst sjældent og har i EOT's historie kun forekommet én gang. Årsagen til lugtgenerne foråret 2013 skyldes ikke emissioner fra EOT's tanke, men fortrængning af mercaptanholdig luft fra skibets tanke under lastning. Mercaptan i lugtgenerende koncentrationer anses ikke for sundhedsskadelige. EOT har som opfølgning herpå udarbejdet procedure for stikprøvemåling af mercaptan i skibstanke, når der skønnes risiko for lugtgener, samt indført bestemmelser i havneregulativet (*Port Information & Safety Regulations*), hvorved ankommende skibe instrueres om, at tanke skal være ventilerede og indholdet af mercaptan under 0,5 ppm. Miljøstyrelsen har endvidere som opfølgning på denne hændelse meddelt påbud af 18. november 2013 til EOT om gennemførelse af denne procedure.

3.2.6 Spildevand, overfladevand m.v.

Miljøstyrelsen vurderer ikke at der er behov for ændringer af de nuværende afledningsforhold for regn- og overfladevand som led i udvidelse af antal skibsanløb, herunder af indretning af tankgårde eller kajareal, så længe det er tunge klasse III produkter, der oplagres.

Ved oplagring af lette klasse III produkter i tankene vurderer Miljøstyrelsen, at den nuværende indretning af tankgården med nedsivning af regnvand og overfladevand fra tankgårdsarealer ikke i tilstrækkelig grad - sikrer mod forurening af jord og grundvand, da disse produkter - i modsætning til de tunge klasse III produkter - ikke størkner eller bliver tykflydende ved normale udetemperaturer.

Tankgården bør således, inden introduktionen af lette klasse III produkter, blive forsynet med barrierer for at forebygge nedsivning af produkter ved spild, ligesom nuværende nedsivning af regnvand og overfladevand fra tankgården vil blive ændret.

EOT har ikke på nuværende tidspunkt endeligt fastlagt, hvorledes afledning af overfladevand i tankgården vil ske, når produktsortimentet udvides. Afløb til nyt afledningssystem vil blive etableret efter godkendelse af Aabenraa Kommune og i overensstemmelse med Kommunens spildevandsplan. Ifølge Aabenraa Kommunes gældende spildevandsplan er EOT beliggende inden for spildevandsplanens oplandsgrænse. Området er kloakeret for spildevand, hvilket indebærer, at sanitært spildevand og processpildevand skal afledes til kommunens kloaker, mens EOT selv skal forestå afledning og evt. behandling af overfladevand.

EOT forventer, hvis muligt at det nye afledningssystem fra tankgården etableret som et to strenget system, hvorved a) afledning af overfladevand fra områder, hvor spild kan forekomme, ledes til kloak/reuseanlæg via sandfang og olieudskiller i overensstemmelse med Kommunens spildevandsplan, mens b) regnvand/overfladevand fra områder, hvor der ikke forekommer spild ledes til eksisterende regnvandssystem via olieudskiller og sandfang. Afledningsrørene forventes forsynet med en afspærringsventil udenfor tankgården, som lukkes automatisk i tilfælde af olie i afløbsrøret.

3.2.7 Støj

Støjredegørelsen fra juli 2012 redegør for EOT's støjforhold og overholdelse af støjgrænseværdierne i EOT's miljøgodkendelse. Konklusionen er, at de af Grontmij udførte støjregninger viser, at grænseværdierne i miljøgodkendelsen overholdes i alle referencepunkter og -tidsrum.

Grontmij har i rapporten beregnet støjbidraget i fire referencepunkter rundt om virksomheden. Resultaterne af beregningerne er opsummeret i nedenstående tabel. I tabellen er til sammenligning vist grænseværdierne for støj jf. vilkår E1 i den samlede revurdering fra 29. september 2011. Referencepunkternes beliggenhed er vist på Bilag C.

Støjbidrag fra EOT med tilhørende grænseværdier i miljøgodkendelsen.

	Støjbidrag fra EOT, dB(A)	Grænseværdi jf. vilkår E1 i miljøgodkendelsen		
		Dag	Aften	Nat
Referencepunkt A Bolig i åbent land	35,2	52*	42*	37*
Referencepunkt B Boligområde mod sydøst	32,3	42*	37*	35
Referencepunkt C Boligområde mod sydvest	23,3	45	40	35
Referencepunkt D I skel til nabovirksomhed	59,0	70	70	70

**Skærpet med 3 dB(A) i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier*

Beregningerne viser, at EOT's støjbidrag til omgivelserne er på 23,3 – 59 dB(A) hele døgnet rundt, heraf 23,3 – 35,2 dB(A) i nærliggende boligområder/enkeltholiger, og dermed overholder grænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og -tidsrum.

Ovennævnte støjrapport inkluderer ikke støjbidrag fra den varmecentral, som er etableret på EOT efteråret 2013. Grontmij har derfor suppleret denne støjrapport med beregninger af støjbidrag fra EOTs nye varmecentral. Grontmij's supplerende støjregninger viser, at varmecentralen ikke bidrager til et væsentlig ændret støjbidrag i referencepunkterne.

Støjbidraget fra olieterminalen vil ikke øges som følge af flere skibsanløb, idet det ved støjregningerne er forudsat, at alle kilder relateret til olieterminalen kan være i drift døgnet rundt (worst case). Flere årlige skibsanløb vil dermed kunne ske under fortsat overholdelse af grænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og –tidsrum, jf. vilkår E1 i den samlede revurdering fra 29. september 2011.

Tilsvarende gælder også for håndtering af lette klasse III produkter. De lette klasse III produkter vil blive håndteret med det eksisterende anlæg og vil ikke indebære ændringer i støjbidraget fra EOT. Håndtering af lette klasse III produkter vil dermed kunne ske under fortsat overholdelse af grænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og –tidsrum, jf. vilkår E1 i den samlede revurdering fra 29. september 2011.

Lastning og losning af olieprodukter til og fra skibe ved pier indgår som en afgørende del af EOTs forretningsområde. Skibene, som anløber EOT, ejes ikke af EOT, men er chartret på verdensmarkedet af Inter Terminals kunder. Skibene anløber terminalen på vilkårlige tidspunkter. En gennemsnitlig lastning og losning varer omkring 18 timer, hvilket indebærer, at 69 % 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.

I støjredegørelsen redegøres for støjbidrag fra EOT samt fra skibe under lastning og losning ved 24 forskellige scenarier. De 24 scenarier repræsenterer dels enkeltoperationer, hvor ét skib foretager losning eller lastning ved nordlig og sydlig pier, dels dobbeltoperationer, hvor to skibe samtidigt foretager losning og/eller lastning ved nordlig og sydlig pier. Støjbidraget ved losning er beregnet for kildestyrker på hhv. 106, 112 og 118 dB(A) samt ved lastning for kildestyrker på hhv. 100, 107 og 115 dB(A), svarende til 5 %, 50 % og 95 % fraktilerne ved en normalfordeling af kildestyrkerne.

Resultaterne af støjberegningerne og fordelingen mellem enkelt- og dobbeltoperationer ved nuværende godkendte 125 årlige skibsoperationer er opsummeret i nedenstående tabel. Ved 125 årlige skibsanløb vil der statistisk forekomme 106 enkeltoperationer og 9,5 dobbeltoperationer. Det anførte støjinterval viser de beregnede støjbidrag ved kildestyrker, svarende til hhv. 5 % fraktil, gennemsnit og 95 % fraktil. Støjintervallet ved de gennemsnitlige scenarier (kildestyrker på hhv. 107 dB(A) ved lastning og 112 dB(A) ved losning) er i tabellen markeret med fed skrift.

Støjbidrag fra EOT, tillagt bidrag fra skibe under lastning og losning.

Type af operation	Grænseværdier for EOT, fastsat uden bidrag fra skibe			125 årlige skibsanløb	
				106 enkeltoperation	9,5 dobbeltoperation
Referencepunkter	Dag	Aften	Nat	Interval for støjbelastning i referencepunkt A, B, C og D, dB(A)	
ref A, Boliger åbent land	52*	42*	37*	32 – 37/39 – 45	36 - 39/42 – 47,7
ref B, Boliger sydøst	42*	37*	35	31 - 35/38 – 44	34 - 37/41 – 46
ref C, boliger sydvest	45	40	35	28 – 34/39 – 45	30 - 37/42 – 47,7
ref D, skel til Enstedværket	70	70	70	26 – 32/59 – 59	32 - 39/59 – 59

*Skærpet med 3 dB(A) i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier

Som det ses af tabellen forekommer der situationer, hvor summen af støjbidrag fra EOT og fra skibe under lastning/losning er højere end støjgrænseværdierne for EOT, da der i EOT's støjgrænseværdier ikke indgår støjbidrag fra skibe.

Den største forskel mellem EOT's grænseværdi, der ikke medtager støjbidrag fra skibe, og summen af støjbidrag fra både EOT og skibe, forekommer i referencepunkt C. Forskellen på 12 dB(A) vil kunne forekomme ved dobbeltanløb med samtidig losning fra både sydlig og nordlig pier, hvis begge skibe samtidig er meget støjende (118 dB(A) i kildestyrke). De statistiske opgørelser viser, at samtidig losning af skibe med en kildestyrke på 118 dB(A) vil forekomme yderst sjældent: 0,006 gange årligt om natten ~ 1 nat for hvert 175. år. Disse statistiske opgørelser af hyppigheder tager udgangspunkt i, at 118 dB(A) svarer til 95 % fraktilen for kildestyrker ved losning, samt nuværende fordeling af laste- og losseoperationer m.v. Beregninger og forudsætninger er uddybet i VVM redegørelsen. En kildestyrke på 118 dB(A) ved losning er dog ikke konstateret ved de faktiske målinger på skibe, der losses, hvor højest kildestyrke er målt til 117 dB(A).

Ved en gennemsnitlig støjbelastning fra skibe ved samtidig losning (kildestyrke på 112 dB(A)) vil der i referencepunkt C maksimalt være en forskel på 7 dB(A) (42

dB(A)) i forhold til EOT's natgrænseværdi på 35 dB(A), som ikke medtager støj fra skibe. Denne hændelse (50 % fraktil) vil statistisk ske 1,1 nætter om året.

I støjredøgørelsen har EOT endvidere vurderet tekniske løsninger for nedbringelse af støjbidrag fra skibe, herunder pumpestationer på land, støjskærm samt ekstern strømforsyning til skibene, men disse løsninger kan af tekniske, økonomiske og/eller sikkerhedsmæssige årsager ikke anvendes. Konklusionen er, at der ikke er brugbare muligheder for støjreduktion.

Miljøstyrelsen har på baggrund af ovenstående samt under hensyntagen til beregningsusikkerheden, de statistisk relativt sjældne situationer med stor støjbelastning og ingen brugbare muligheder for støjreducerende tiltag, vurderet, at der ikke skal fastsættes særskilte vilkår om støj fra skibe i den revurderede miljøgodkendelse af 29. september 2011, udover påbud om årlige indberetninger af skibsanløb til terminalen.

Støjbelastningen fra EOT og fra skibe ved kaj vil ikke øges som følge af flere skibsanløb, men hyppigheden af, hvor ofte situationen forekommer, ændres med et større antal skibsanløb. De tidligere oplyste støjintervaller i ovenstående tabel er derfor også gældende for flere årlige skibsanløb.

Til vurdering af forholdene ved et større antal skibsanløb end de nuværende 125 årlige godkendte anløb er der med udgangspunkt i den nuværende fordeling af laste- og losseoperationer, anvendelsen af nordlige og sydlige pier, samt øvrige forudsætninger, der fremgår af Rambølls notat af 15. april 2013 om skibsstatistik, foretaget en fremskrivning af antal årlige anløb til hhv. 250, 450 og 590. Resultaterne heraf er opsummeret i nedenstående tabel.

Sammenhæng mellem antal årlige skibsanløb (hhv. enkelt og dobbeltoperationer), herunder operationer i hele eller dele af natperioden og interval for støjbidrag i referencepunkterne.

Type af operation	Grænseværdier			Enkeltoperation				Dobbeltoperation			
Årlige skibsanløb				125	250	450	590	125	250	450	590
Antal operationer i alt				106	173	203	170	9,5	38	124	210
Antal operationer, nat				73	120	140	117	7	26	85	145
Antal dobbelte løsninger, nat								2	9	30	51
Summen af støjbidrag fra EOT og skibe ved kaj jf. ovenstående tabel											
Referencepunkter	Dag	Aften	Nat	Interval for støjbidrag i referencepunkt A, B, C og D							
ref A, Boliger åbent land	52*	42*	37*	32 – 37/39 – 45				36 – 39/42 – 47,7			
ref B, Boliger sydøst	42*	37*	35	31 – 35/38 – 44				34 – 37/41 – 46			
ref C, boliger sydvest	45	40	35	28 – 34/39 – 45				30 – 37/42 – 47,7			
ref D, skel til Enstedværket	70	70	70	26 – 32/59 – 59				32 – 39/59 – 59			

*Skærpet med 3 dB(A) i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier

Analog til de nuværende forhold kan der forekomme situationer, hvor støjbidrag fra EOT, tillagt støjbidrag fra skibe er højere end støjgrænseværdierne for EOT, hvori ikke indgår støjbidrag fra skibe.

De højeste støjbidrag i forhold til EOTs grænseværdi forekommer, analog til de nuværende forhold, i referencepunkt C ved dobbeltanløb med samtidig losning fra både sydlig og nordlig pier, hvis begge skibe samtidig er meget støjende (118 dB(A) i kildestyrke). Hyppigheden heraf varierer med antal årlige skibsanløb og er opsummeret i nedenstående tabel for hhv. 125, 250, 450 og 590 årlige anløb.

Sammenhæng mellem antal årlige skibsanløb og antal årlige operationer om natten ved maksimal støjbidrag.

Årlige skibsanløb	125		250		450		590	
Type af operation	Enkelt	dobbelt	enkelt	dobbelt	enkelt	dobbelt	enkelt	dobbelt
Beregnet max. støjbidrag, Forekommer i ref. A og C	45	47,7	45	47,7	45	47,7	45	47,7
Antal operationer pr. år i natperioden ved max. støjbidrag	1,7	0,006	2,8	0,023	3,3	0,074	2,7	0,126

Tabellen viser, at hyppigheden af operationer i natperioden ved maksimal støjbidrag er yderst begrænset. Således vil et støjbidrag på 45 dB(A) i referencepunkt A og C ved enkeltoperationer i natperioden forekomme 1,7 – 3,3 gange årligt ved 125 – 590 årlige skibsanløb. Tilsvarende vil operationer i natperioden, som giver anledning til et støjbidrag på 47,7 dB(A) i referencepunkt A og C forekomme 0,006 – 0,126 gange årligt ved 125 – 590 årlige skibsanløb d.v.s. 0,6 – 12,6 nætter for hver 100 år. Disse statistiske opgørelser af hyppigheder tager udgangspunkt i, at 118 dB(A) svarer til 95 % fraktilen for kildestyrker ved losning, samt nuværende fordeling af laste- og losseoperationer m.v. En kildestyrke på 118 dB(A) ved losning er dog ikke konstateret ved de faktiske målinger på skibe, der losses, hvor højst kildestyrke er målt til 117 dB(A).

Sammenfattende viser de udførte støjberegninger og statistiske opgørelser således, at der ved 590 årlige skibsanløb vil forekomme 170 enkeltoperationer og 210 dobbeltoperationer, heraf 145 dobbeltoperationer i eller indenfor dele af natperioden. 51 af disse 145 dobbeltoperationer i natperioden vil omfatte samtidig losning ved begge pier og heraf vil 0,126 af disse samtidige losninger ~ 1,3 nat for hvert 10. år statistisk foretages af skibe med en kildestyrke på 118 dB(A) og dermed kan give anledning til et støjbidrag på 47,7 dB(A) i referencepunkt A og C.

Ved en gennemsnitlig støjbelastning fra skibe ved samtidig losning (kildestyrke på 112 dB(A)) vil der i referencepunkt C maksimalt være en forskel på 7 dB(A) (42 dB(A)) i forhold til EOT's natgrænseværdi på 35 dB(A), som ikke medtager støj fra skibe. Denne hændelse (50% fraktilen) vil statistisk ske 5 nætter om året ved 250, 15 nætter om året ved 450 og 25 nætter om året ved 590 skibsanløb pr år.

Den aktivitet som statistisk hyppigst vil finde sted, er losning på den sydlige pier. I referencepunkt C vil det give en støjbelastning på ca. 39 dB(A), som ved en gennemsnitligt kildestyrke på 112 dB(A) statistisk vil optræde 28 gange om natten ved 250 skibsanløb, 33 gange om natten ved 450 skibsanløb og 27 gange om natten ved 590 skibsanløb. Grunden til at losning ved sydlig pier falder fra 450 til 590 årlige skibsanløb er, at der ved 590 årlige skibsanløb, vil optræde flere dobbeltanløb end ved 450 årlige skibsanløb.

Sammenfattende konklusion

Støj fra EOT

Udførte støjberegninger viser, at EOT 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 (flere skibe og nye produkter), da alle kilder relateret til olieterminalen ved støjberegninger er forudsat at være i drift døgnet rundt (worst case). Flere årlige skibsanløb og håndteringen af lette klasse III produkter vil dermed kunne ske under fortsat overholdelse af grænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og –tidsrum, jf. vilkår E1 i den samlede revurdering fra 29. september 2011.

Kumulativt bidrager EOT også kun yderst marginalt til den samlede støjpåvirkning af omkringliggende boligområder, da støjbidrag fra EOT ligger mindst 10 dB(A) under støjbidrag fra Enstedværket (ENV)/Ensted Transit Havn (ETH).

Støj fra skibe

Der er redegjort for støjbidrag fra EOT, tillagt støjbidrag fra skibe, der anløber EOT for at laste og losse samt hyppigheden heraf ved forskellige scenarier. Ved de nuværende forhold med 125 godkendte årlige skibsanløb vil maksimalt støjbidrag ved boliger på 47,7 dB(A) forekomme ved dobbeltanløb med samtidig losning fra sydlig og nordlig pier, hvis begge skibe samtidig er meget støjende (118 dB(A) i kildestyrke). Denne hændelse vil imidlertid forekomme så yderst sjældent, statistisk opgjort til 1 nat for hvert 175. år, at sådanne hændelser ikke kan betragtes som væsentlige.

Støjbelastningen fra EOT, tillagt støjbidrag fra skibe vil ikke øges som følge af flere skibsanløb, men hyppigheden af, hvor ofte situationen forekommer, ændres med et større antal skibsanløb. Statistiske opgørelser af disse hyppigheder viser, at der ved 590 årlige skibsanløb vil forekomme 170 enkeltoperationer og 210 dobbeltoperationer, heraf 145 dobbeltoperationer i eller indenfor dele af natperioden. 51 af disse 145 dobbeltoperationer i natperioden vil omfatte samtidig losning ved begge pier og heraf vil 0,126 af disse samtidige losninger ~ 1,3 nat for hvert 10. år statistisk foretages af skibe med en kildestyrke på 118 dB(A), der kan give anledning til et støjbidrag på 47,7 dB(A) ved boliger. Sådanne maksimale hændelser vil således forekomme så yderst sjældent, at disse ikke kan betragtes som væsentlige.

Ved en gennemsnitlig støjbelastning fra skibe ved samtidig losning (kildestyrke på 112 dB(A)) vil der i referencepunkt C maksimalt være en forskel på 7 dB(A) (42 dB(A)) i forhold til EOT's natgrænseværdi på 35 dB(A), som ikke medtager støj fra skibe. Denne hændelse (50 % fraktilen) vil statistisk ske 5 nætter om året ved 250, 15 nætter om året ved 450 og 25 nætter om året ved 590 skibsanløb pr år.

Den aktivitet som statistisk hyppigst vil finde sted, er losning på den sydlige pier. I referencepunkt C vil det give en støjbelastning på ca. 39 dB(A), som ved en gennemsnitlig kildestyrke på 112 dB(A) (50 % fraktilen) statistisk vil optræde 28 gange om natten ved 250 skibsanløb, 33 gange om natten ved 450 skibsanløb og 27 gange om natten ved 590 skibsanløb. Grunden til at losning ved sydlig pier falder fra 450 til 590 årlige skibsanløb er, at der ved 590 årlige skibsanløb, vil optræde flere dobbeltanløb end ved 450 årlige skibsanløb.

Kumulativt bidrager EOT, selv med tillæg af støjbidrag fra skibe, begrænset til den samlede støjpåvirkning af omkringliggende boligområder, da støjbidraget fra EOT, tillagt støjbidrag fra skibe som gennemsnit ligger 2 – 12 dB(A) under støjbidrag fra Enstedværket (ENV)/Ensted Transit Havn (ETH), tillagt støjbidrag fra kulskibe. Ved maksimalt støjbidrag fra skibe ved EOT og kulskibe ved ETH kan EOT bidrage til øget støjpåvirkning af omgivelserne, men sådanne maksimale hændelser vil forekomme så yderst sjældent (væsentligt sjældnere end 1,3 nætter for hvert 10. år), at disse ikke kan betragtes som væsentlige.

EOT har endvidere vurderet tekniske løsninger for nedbringelse af støjbidrag fra skibe, herunder pumpestationer på land, støjskærm samt ekstern strømforsyning til skibene, men disse løsninger kan af tekniske, økonomiske og/eller sikkerhedsmæssige årsager ikke anvendes. Konklusionen er, at der ikke er brugbare muligheder for støjreduktion.

Miljøstyrelsen finder det derfor hensigtsmæssigt at fastsætte et støjvilkår for virksomhedens samlede støjbelastning gældende for landaktiviteterne (som kan håndhæves på normal vis) samt et selvstændigt vilkår for skibsstøjen, som kan tjekkes ved hjælp af en støjberegning og logbog over skibsanløb. Støjgrænserne fastsættes med udgangspunkt i de vejledende grænseværdier, således at landstøjen minimeres mest muligt for at "give plads" til skibsstøjen. Skibsstøjen får så til gengæld nogle lempede vilkår.

Såfremt der opstår klager over støjbidraget fra losning og lastning af skibe, bør der stilles vilkår om nye målinger af kildestyrker og efterfølgende beregninger til eftervisning af støjvilkår, herunder dokumentation for at forudsætninger om kildestyrker og hyppigheder for skibsoperationerne fortsat er gældende.

3.2.8 Affald

Virksomhedens ikke genanvendelige affald skal håndteres og bortskaffes i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativ/anvisninger. Der er derfor ikke stillet vilkår herom i denne miljøgodkendelse.

3.2.9 Jord og grundvand

Der er stillet vilkår om, at EOT mindst 1 gang om året skal kontrollere, at tankgården er i god vedligeholdelsesstand, så en eventuel skade opdages tidligt og ikke udvikler sig. Disse vilkår er stillet for at sikre, at anlægget til enhver tid er i god vedligeholdelsesstand, hvilket sikrer, at 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.

Se endvidere afsnit 3.2.3 om indretning og drift.

3.2.10 Indberetning/rapportering

Der skal føres driftsjournal over kontrol med de befæstede arealer i tankgården og på pieren. Dermed mindskes risikoen for uheld og sikkerheden øges.

Derudover skal der også føres journal over kontrol med gennemslag på kulfiltrene, for at sikre at de fungerer optimalt hele tiden, og der hermed sikres mindst mulig udsendelse af uønskede stoffer.

Alle journaler skal opbevares i minimum 3 år og være tilgængelige for tilsynsmyndigheden. Dette sikrer at såfremt der skulle ske et uheld vil der være større mulighed for at bestemme den bagvedliggende årsag og forhindre fremtidige uheld.

3.2.11 Driftsforstyrrelser og uheld

Der er stillet vilkår om at tilsynsmyndigheden kontaktes ved uheld for at sikre at tilsynsmyndigheden bliver informeret om et eventuelt problem, og dermed kan stille krav til udbedring, således at skader på det eksterne miljø forebygges.

3.2.12 Risiko/forebyggelse af større uheld

Inter Terminals EOT er omfattet af Risikobekendtgørelsen, §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. Olieprodukterne oplagres i 4 tanke med tilhørende laste- og losseanlæg. Hver tank er på ca. 80.000 m³.

Inter Terminals EOT modtager, oplagrere og afskiber i dag kun tunge klasse III olieprodukter (fuelolie og vakuum gasolie). Denne type olieprodukter har frem til 15. februar 2014 ikke været omfattet af risikobekendtgørelsen, men vil være det fremadrettet. Det betyder at virksomheden med de nuværende aktiviteter er blevet omfattet af risikobekendtgørelsen.

Inter Terminals EOT ønsker at udvide produktsortimentet til også at omfatte lette klasse III olieprodukter (f.eks. gasolie, mineralolie, destillat og diesel). Inter Terminals EOT har derfor udarbejdet en sikkerhedsrapport for de nuværende aktiviteter på virksomheden samt den ansøgte udvidelse af produktsortimentet. Den endelige sikkerhedsrapport er fremsendt februar 2014.

Med sikkerhedsrapporten har Inter Terminals EOT 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 Aabenraa Brandvæsen vurderet, at Inter Terminals EOT med den udarbejdede sikkerhedsrapport har klarlagt risikoen for større uheld samt godtgjort, at der findes et system på virksomheden til kontrol af denne risiko. Der er udarbejdet et fælles myndighedsnotat med bemærkninger til sikkerhedsrapporten.

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

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.

Virksomheden har i henhold til Risikobekendtgørelsen pligt til regelmæssigt at gennemgå sikkerhedsrapporten. Virksomheden fremsender ajourført sikkerhedsrapport til kommunalbestyrelsen, når forholdene begrundes det, dog mindst hvert femte år.

Virksomheden skal straks underrette miljømyndigheden, såfremt der sker væsentlige ændringer i de tilstedeværende stoffers karakter eller fysiske tilstand eller ændringer i de processer, hvor de anvendes.

Tilsvarende skal miljømyndigheden underrettes, hvis virksomheden lukkes, eller de aktiviteter, der medfører, at virksomheden er omfattet af Risikobekendtgørelsen, ophører.

Den interne beredskabsplan skal afprøves mindst hvert 3. år, eller efter aftale med tilsynsmyndighederne og den lokale politidirektør, jf. Risikobekendtgørelsens §7 stk. 4 og §13 stk. 4.

Formålet med sikkerhedsrapporten er, at Inter Terminals EOT, skal dokumentere, at virksomheden har et højt beskyttelsesniveau for mennesker og miljø i og uden for anlægget i Aabenraa.

Inter Terminals EOT har i sikkerhedsrapporten beskrevet virksomhedens ledelsessystem og organisation med henblik på forebyggelse af større uheld. Desuden identificerer virksomheden farer for større uheld og disses forebyggelse i en risikoanalyse.

Risikovurderingen/-analysen viser at større uheld er relateret til udslip af olie ved tanke, lossebomme og rørledninger. Et stort udslip af olie (maksimalt 55 m³) vil i værste fald kunne løbe i havet. Olieudslip til havet vil kunne sprede sig over et stort areal afhængig af vindretning og vindhastighed. Dette forhold har virksomheden redegjort nærmere for i en rørbrudsredegørelse der indgår som en del af sikkerhedsrapporten (bilag 8). Ved en maksimal udslips mængde på 55 m³ ved brud på rør langs pier og indløbskanal samt at sandsynligheden for rørbrud er i størrelsesordenen $2,35 \times 10^{-4}$, vurderer Miljøstyrelsen, at de i sikkerhedsrapporten beskrevne forhold er i overensstemmelse med, at udledning af olie til Aabenraa Fjord er uønsket.

Produkterne som oplagres på virksomheden er klassificeret som miljøfarlige med risikosætning R51/R53, R50/R53 eller R50. Ingen af produkterne er klassificeret som antændelige eller giftigt overfor mennesker. Scenerierne er derfor udelukkende knyttet til produkternes miljøfarlige egenskaber, og derfor er der heller ikke udarbejdet spredningsberegninger for risikoscenerierne.

Risikoen for større udslip til det marine miljø vurderes at være så lav som praktisk mulig, når de i sikkerhedsrapporten opstillede anbefalinger implementeres.

Sikkerhedsrapporten viser tillige, at skulle de større uheld alligevel indtræffe, så vil de etablerede afhjælpende foranstaltninger kunne begrænse uheldet betydeligt, således af skader på mennesker og/eller miljø begrænses.

Baggrund for de stillede vilkår

I sikkerhedsrapporten er der redegjort for de forebyggende foranstaltninger som skal forebygge at et uheld ikke finder sted. På tilsvarende vis, er der en række afhjælpende foranstaltninger som skal sikre hurtig og korrekt indsats i tilfælde af at de forebyggende foranstaltninger svigter, og et uheld finder sted.

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. Det fremgår af sikkerhedsrapporten at virksomheden kan håndtere denne situation, og har rådighed over denne fornødne opsamlingskapacitet.

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.

3.2.13 Ophør

Der er stillet vilkår om, at tilsynsmyndigheden kontaktes i forbindelse med at produktionen indstilles, og foranstaltningerne for ophøret drøftes med og accepteres af tilsynsmyndigheden, for at sikre, at en eventuel lukning foregår korrekt.

3.2.14 Bedst tilgængelige teknik

EOT har i forbindelse med revurderingen i 2011 fremsendt en opdateret BAT-tjekliste for EOT til Miljøstyrelsen (fremsendt 1. maj 2012). I forbindelse med udarbejdelse af ansøgning nærværende tillæg til miljøgodkendelsen er BAT-tjeklisten atter gennemgået ift. ønsket om oplagring af lette klasse III produkter.

EOT 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 har EOT 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 BAT-princip, da EOT ikke er en virksomhedstype, der lovgivningsmæssigt skal leve op til BREF krav, idet BREF krav kun omfatter bilag 1 virksomheder.

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

3.3 Udtalelser/høringssvar

VVM-redegørelse og forslag til kommuneplantillæg har været i 8 ugers offentlig høring fra den 30. april 2014. Et udkast til miljøgodkendelse har været vedlagt VVM-redegørelsen som bilag.

3.3.1 Udtalelse fra andre myndigheder

I forbindelse med den 8 ugers offentlige høring har Aabenraa Kommune ved brev af 22. september 2014, meddelt at kommunen ikke har yderligere bemærkninger til den fremsendte sammenfattende redegørelse for driftsændringer på Ensted Olieterminal på Varnæsvej 9, 6200 Aabenraa.

21. oktober 2014 har Arbejdstilsynet fremsendt særskilt afgørelse på risikoområdet.

21. oktober 2014 har Aabenraa Kommune, Beredskabet meddelt tilladelse efter beredskabsloven og accept efter risikobekendtgørelsen til ændringen af EOT.

3.3.2 Udtalelse fra borgere mv.

Miljøstyrelsen har udarbejdet et idéoplæg og indkaldt idéer og forslag i september 2012.

Der er ikke modtaget henvendelser vedrørende ansøgningen.

3.3.3 Udtalelse fra virksomheden

Udkast til miljøgodkendelse har været fremsendt til Inter Terminals, EOT.

Ved e-mail af 25. april 2014 har EOT fremsendt bemærkninger til udkastet som er indarbejdet i afgørelsen.

4. FORHOLDET TIL LOVEN

4.1 Lovgrundlag

Oversigt over det anvendte lovgrundlag findes i bilag nr. E.

4.1.1 Miljøgodkendelsen

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

Godkendelsen gives som et tillæg til virksomhedens miljøgodkendelse af 29. september 2011 om revurdering af miljøgodkendelse for Ensted Olieterminal og gives under forudsætning af, at såvel de vilkår, der er anført i denne godkendelse som vilkår i førnævnte godkendelse overholdes.

Efter ibrugtagning vil godkendelsen bortfalde, hvis den ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf. miljøbeskyttelseslovens § 78a.

4.1.2 Listepunkt

Inter Terminals EOT er omfattet af listepunkt C 201: Oplag af mineralolieprodukter på mere end 2.500 ton.

4.1.3 BREF

EOT er omfattet af bilag 2 i godkendelsesbekendtgørelsen og skal derfor jf. godkendelsesbekendtgørelsens § 31 redegøre for anvendelse af BAT, som defineret i godkendelsesbekendtgørelsens bilag 5.

EOT har anvendt 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 BAT-princip, da EOT ikke er en virksomhedstype, der lovgivningsmæssigt skal leve op til BREF krav, idet BREF krav kun omfatter bilag 1 virksomheder.

4.1.4 Risikobekendtgørelsen

Virksomheden er omfattet af § 5 i risikobekendtgørelsen. Der er foretaget en særskilt vurdering af risikoforholdene og de foranstaltninger, virksomheden etablerer for at forebygge større uheld og imødegå følgerne deraf. Vilkår, der regulerer risikobetonede forhold, er indarbejdet i godkendelsen.

4.1.5 VVM-bekendtgørelsen

Virksomheden er opført på bilag 1 i VVM-bekendtgørelsen. Miljøstyrelsen har den 4. september 2012 truffet afgørelse om, at oplagring af lettere klasse III produkter er VVM-pligtig, og der er efterfølgende gennemført en særskilt VVM af anlæggets virkning på miljøet. Denne godkendelse erstatter VVM-tilladelsen jf. § 9, stk. 4 i VVM-bekendtgørelsen³.

4.1.6 Habitatdirektivet

Virksomheden ligger i nærheden af EF-habitatområde H 84 og fuglebeskyttelsesområde F58 "Hostrup Sø, Assenholm Mose og Felsted Vestermark" og er derfor omfattet af reglerne i habitatbekendtgørelsen. Der henvises til afsnit 3.2.1 i nærværende miljøgodkendelse og tilhørende VVM-redegørelse.

³ 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

4.2 Øvrige gældende godkendelser og påbud

Ud over denne godkendelse gælder følgende godkendelse fortsat: Revurdering af Miljøgodkendelse for Ensted Olieterminal, dateret 29. september 2011. Følgende påbud er fortsat aktuel: Påbud om kontrol med fortrængningsluft fra skibes tanke, dateret 18. november 2013. Påbud om at forøge tankgårdskapaciteten med henblik på at kunne rumme indholdet af største tank samt reduktion af maksimal udslips mængde ved brud på rør langs pier og indløbskanal af 12. juli 2013.

4.3 Tilsyn med virksomheden

Miljøstyrelsen er tilsynsmyndighed for virksomheden. Dog er Aabenraa Kommune tilsynsmyndighed for så vidt angår bortskaffelse af affald samt afledningen af spildvandet til det kommunale spildevandsrensaneanlæg.

4.4 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

En eventuel klage skal være skriftlig og skal sendes til Miljøstyrelsen Virksomheder, Strandgade 29, 1401 København K eller mst@mst.dk. Klagen skal være modtaget senest den 18. november 2014 inden kl. 16.00. Miljøstyrelsen Virksomheder videresender klagen til Natur- og Miljøklagenævnet.

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

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

Gebyret bliver tilbagebetalt, hvis

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

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

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

Virksomheden vil få besked, hvis vi modtager en klage.

Betingelser, mens en klage behandles

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

Søgsmål

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

4.5 Liste over modtagere af kopi af afgørelsen

Aabenraa Kommune, Skelbækvej 2, 6000 Aabenraa, post@aabenraa.dk.

Embedslægeinstitutionen Syddanmark, Sorsigvej 35, 6760 Ribe, syd@sst.dk.

Danmarks Naturfredningsforening, Masnedøgade20, 2110 København Ø, dn@dn.dk.

Danmarks Sportsfiskerforbund, Skyttevej 4, 7182 Bredsten, post@sportsfikerforbundet.dk.

Greenpeace, Bredgade 20, baghuset 4. sal, 1260 København K, info@nordic.greenpeace.org.

Friluftsrådet, Scandiagade 13, 2450 København SV, kreds@friluftsradet.dk.

Naturstyrelsen Sønderjylland, Felstedvej 14, 6300 Gråsten, sdj@nst.dk.

5. **BILAG**

Bilag A: Kort over virksomhedens beliggenhed

Oversigt



Inter terminals EOT ApS
Varneæsvej 9
6230 Aabenraa



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Dato: 19.03.2014

Mål: se målstok

UTM32 Euref89

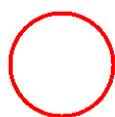
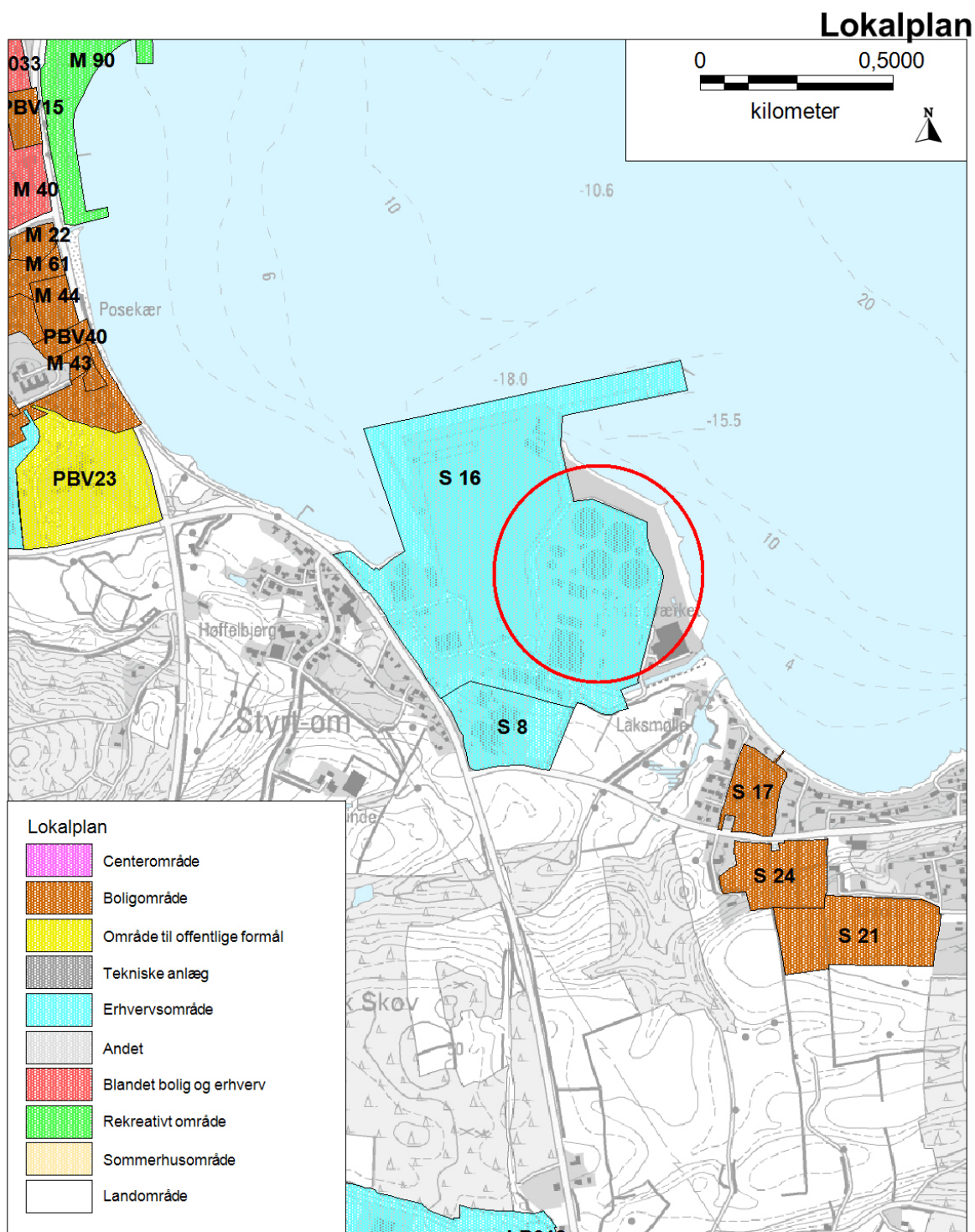
C.F. Tielgens Boulevard 40
DK - 5220 Odense SØ
Tlf: (+45) 7254 4000
www.mst.dk

J.nr.: MST-1270-01075

Matrikelkort: KMS copyright

Sagsbehandler: johje / kabni

Bilag B: Virksomhedens omgivelser - lokalplaner



Inter terminals EOT ApS
Varneæsvej 9
6230 Aabenraa



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Dato: 19.03.2014

Mål: se målstok

UTM32 Euref89

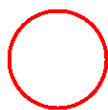
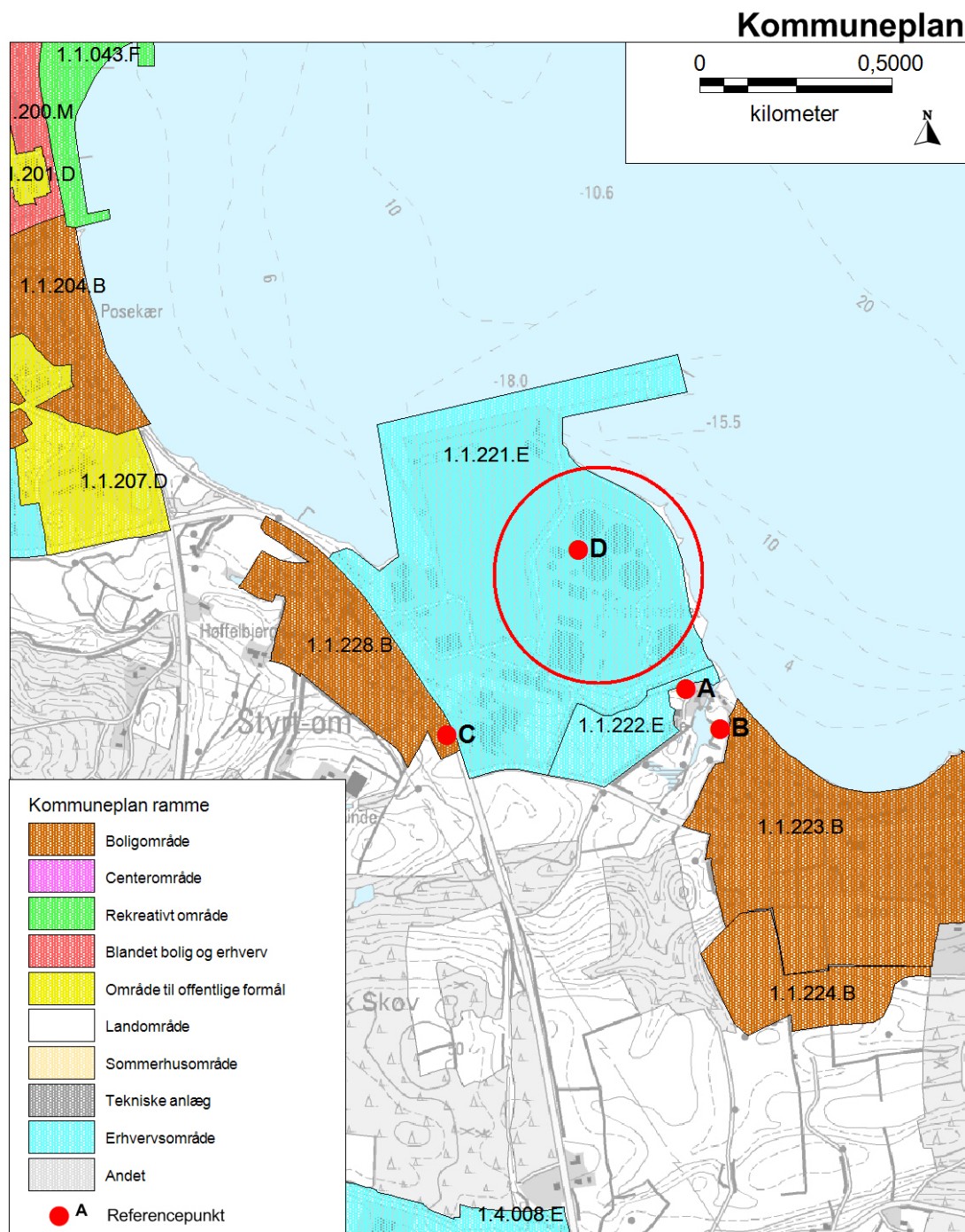
J.nr.: MST-1270-01075

Matrikelkort: KMS copyright

Sagsbehandler: johje / kabni

C.F. Tietgens Boulevard 40
DK - 5220 Odense SØ
Tlf.: (+45) 7254 4000
www.mst.dk

Bilag C: Virksomhedens omgivelser – Kommuneplan



Inter terminals EOT ApS
Varneæsvej 9
6230 Aabenraa



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Dato: 19.03.2014

Mål: se målstok

UTM32 Euref89

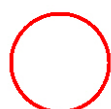
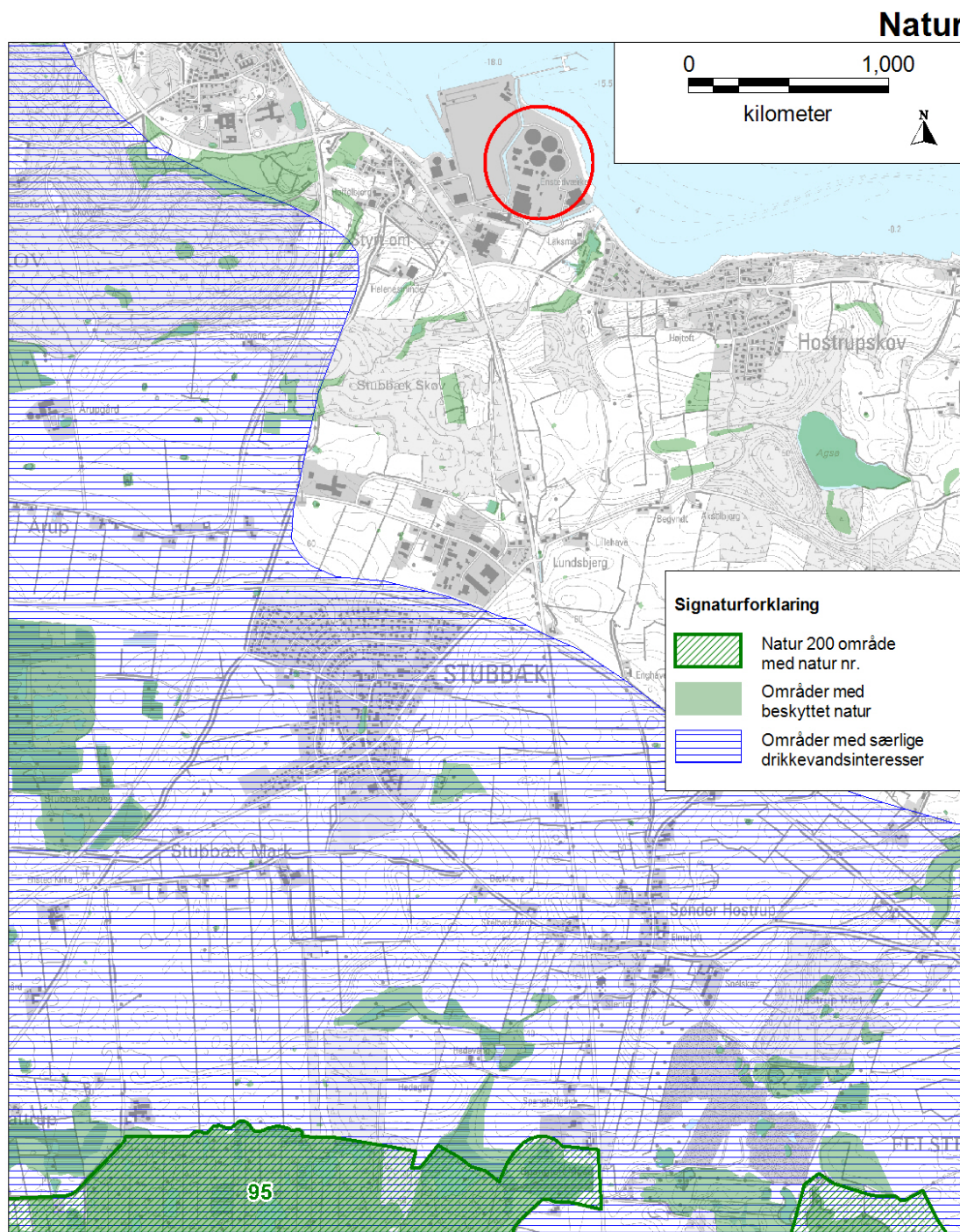
J.nr.: MST-1270-01075

Matrikelkort: KMS copyright

Sagsbehandler: johje / kabni

C.F. Tietgens Boulevard 40
DK - 5220 Odense SØ
Tlf.: (+45) 7254 4000
www.mst.dk

Bilag D: Virksomhedens omgivelser - Natur



Inter terminals EOT ApS
 Varneæsvej 9
 6230 Aabenraa



Miljøministeriet
 Miljøstyrelsen

Dato: 28.03.2014

Mål: se målstok

UTM32 Euref89

C.F. Tietgens Boulevard 40
 DK - 5220 Odense SØ
 Tlf.: (+45) 7254 4000
 www.mst.dk

J.nr.: MST-1270-01075

Matrikelkort: KMS copyright

Sagsbehandler: johje / kabni

Bilag E: Lovgrundlag - Referenceliste

Love

Lov om miljøbeskyttelse, lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010.

Lov om planlægning, lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009.

EU forordning nr. 1005/2009 af 16. september 2009 om stoffer, der nedbryder ozonlaget.

Bekendtgørelser

Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomheder (godkendelsesbekendtgørelsen), nr. 1454 af 20. december 2012 med senere ændringer.

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

Bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer (risikobekendtgørelsen), nr. 1666 af 14. december 2006 med senere ændringer.

Bekendtgørelse om kvalitetskrav til miljømålinger, nr. 900 af 17. august 2011.

Bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines (olietankbekendtgørelsen), nr. 1321 af 21. december 2011.

Begrænsning af udslip af dampe ved oplagring og distribution af benzin (benzindampsbekendtgørelsen), nr. 1670 af 14. december 2006 med senere ændringer.

Bekendtgørelse om begrænsning af emissionen af flygtige organiske forbindelser fra anvendelse af organiske opløsningsmidler i visse aktiviteter og anlæg, nr. 1452 af 20. december 2012 med senere ændringer.

Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, nr. 408 af 1. maj 2007 med senere ændringer.

Bekendtgørelse om miljøkvalitetskrav for vandområder og krav til udledning af forurenende stoffer til vandløb, søer eller havet, nr. 1022 af 25. august 2010 med senere ændringer.

Vejledninger fra Miljøstyrelsen

Nr. 2/2011 om miljøkrav til store olieoplag

Nr. 2/2001 om begrænsning af luftforurening fra virksomheder (luftvejledningen)

Nr. 5/1999 om spildevandstilladelser

Nr. 3/1996 om supplement til vejledning om ekstern støj fra virksomheder.

Nr. 9580/2004 om klassificering m.v. af kemiske stoffer og produkter (klassificeringsvejledningen).

Nr. 5/1993 om beregning af ekstern støj fra virksomheder.

Nr. 4/1985 om begrænsning af lugtgener fra virksomheder.

Nr. 6/1984 om måling af ekstern støj fra virksomheder.

Nr. 5/1984 om ekstern støj fra virksomheder.

Nr. 2/2011 om miljøkrav til store olielagre.

Orienteringer, miljøprojekter og arbejdsrapporter fra Miljøstyrelsen

Miljøprojekt nr. 1252/2008 om supplement til B-værdivejledningen

Miljøstyrelsens rapport nr. 6 2008 om "Forebyggelse af jord og grundvandsforurening på industrivirksomheder ved udvalgte aktiviteter".

BREF-noter

Reference Document on Best Available Techniques on "Emissions from Storage", July 2006.

**Bilag F: Ansøgning om miljøgodkendelse/miljøteknisk
beskrivelse**

nTil
Miljøstyrelsen Odense

Dokumenttype
Ansøgning om tillæg til miljøgodkendelse

Dato
December 2013

ANSØGNING OM TILLÆG TIL MILJØGODKENDELSE INTER TERMINALS EOT APS



Revision **9**
Dato **2014-03-27**
Udarbejdet af **HTS, JCXS**
Kontrolleret af **SMB, JAKK**
Godkendt af **LIR**

Ref. 12671037

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	5
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	6
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	Udvidelser i antal skibsanløb	8
6.2	Modtagelse, oplagring og afskibning af lette klasse III produkter	9
7.	G. Oplysninger om valg af bedste tilgængelige teknik (BAT)	9
8.	H. Oplysninger om forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger	10
8.1	Luftforurening	10
8.2	Spildevand	11
8.3	Støj	12
8.4	Affald	16
8.5	Jord og grundvand	16
8.6	Beskyttelse af det marine miljø ved driftsforstyrrelser og uheld	19
9.	Forslag til vilkår og egenkontrol	19
10.	J Oplysninger om driftsforstyrrelser og uheld	20

1. A. ANSØGER OG EJERFORHOLD

Ansøger

*Inter Terminals EOT ApS
Holtengårdsvej 25
Holten
4230 Skælskør*

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

Virksomheden er beliggende på adressen:

*Varnæsvej 9
6230 Aabenraa*

Matrikelnummer: *385c Stubbæk, Ensted*

CVR-nummer: *31080266*

P-nummer: *1013826303*

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 EOT ApS
Hans Peder Mortensen
Tlf.: 2466 4354*

2. B. OPLYSNINGER OM VIRKSOMHEDENS ART

2.1 Virksomhedens listebetegnelse

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

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

Miljøstyrelsen Odense har meddelt virksomheden en revurderet miljøgodkendelse den 29. september 2011.

EOT anvendes i dag til oplagring og ind- og udskibning af tunge klasse III produkter - fuelolie (FO) og vakuum gasolie (VGO). Olieterminalen består af en oliepier med to anlægspladser og et overjordisk tankanlæg med tilhørende overjordisk rørsystem. Olien transporteres til og fra olieterminalen ad søvejen, og olien losses og lastes mellem skibe og olietankene via et rørsystem, ligesom der foretages across pier aktiviteter, hvor olie lastes/losses direkte fra et skib til et andet skib.

Tankanlæggene består af fire overjordiske tanke, der er placeret i en lukket tankgård. Tankene har en samlet opbevaringskapacitet på 320.000 m³ og er miljøgodkendt til opbevaring af tunge klasse III² produkter i form af FO og VGO. En af de fire tanke har frem til udgangen af 2012 været anvendt af Enstedværket til opbevaring af driftsolie, men indgår i dag i EOT's miljøgodkendte tankanlæg.

2.2 Kort beskrivelse af de ansøgte udvidelser

Inter Terminals Danmark A/S har pr. 11. januar 2012 overtaget DONG Energy's olieterminal ved Enstedværket i Styrtom.

Som led i overtagelsen har DONG Energy foranlediget, at Miljøstyrelsen har meddelt ny revurderet miljøgodkendelse selvstændigt for olieterminalen, dateret 29. september 2011. Virksomheden er indrettet og drevet i henhold til denne godkendelse.

I forbindelse med revurderingen er der bl.a. fastsat en øvre grænse for antal olieskibe, der må anløbe pr. år. Inter Terminals ønsker at få miljøgodkendelsen bragt i overensstemmelse med den tidligere miljøgodkendelse af 22. juni 200 til Enstedværket, hvor der ikke var vilkår om begrænsninger i antallet af årlige skibsanløb. EOT ønsker derfor mulighed for at øge antallet af skibsanløb fra nuværende godkendte 125 skibsanløb pr. år til fremtidig op til 590 pr. år. Herudover ønsker EOT mulighed for at oplagre og ind- og udskibe lette klasse III produkter, som olieterminalen ikke er godkendt til i dag.

Der søges derfor om et tillæg til den eksisterende miljøgodkendelse, således at den nuværende begrænsning i miljøgodkendelsen i antal skibsanløb pr. år hæves fra 125 til 590 skibsanløb pr. år, og således at det også bliver muligt at oplagre og ind- og udskibe lette klasse III produkter.

Grænsen for antal årlige skibsanløb ønskes hævet, så det svarer til udnyttelse af kapaciteten på anlægget, idet det nuværende tilladte antal skibsanløb begrænser Inter Terminals' kommercielle anvendelse af olieterminalen.

Ønsket om opbevaring af lette klasse III produkter i tankene er bl.a. foranlediget af, at der fra 2015 kommer krav til svovlindhold i skibes drivmidler. De nye krav indebærer, at det 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 Bekendtgørelse nr. 1454 af 20/12/2012 om godkendelse af listevirksomhed

² 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.

2.2.1 Fysiske ændringer

De ansøgte driftsændringer indebærer ikke bygnings- eller anlægsmæssige ændringer af den eksisterende olieterminal. Flere skibsanløb samt losning og lastning vil blive håndteret via det eksisterende anlægs oliepier samt eksisterende rørføringer, pumper og produkttanke. Indretning af tankgård samt afløbssystem ændres dog, når lette klasse III produkter introduceres med henblik på at efterkomme miljøkrav i miljøgodkendelsen.

2.2.2 Driftsmæssige ændringer

Det godkendte antal skibsanløb pr. år ønskes hævet fra 125 til 590.

Den nuværende produktbegrænsning ønskes udvidet til at omfatte lette klasse III produkter.

Det ansøgte projekt er permanent.

2.3 Forhold til VVM-og risikobekendtgørelserne

EOT er omfattet af VVM-bekendtgørelsens³ 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 ændringen i antallet af skibsanløb 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.*

EOT vil med realiseringen af det udvidede produktsortiment (lette klasse III produkter) endvidere blive omfattet af risikobekendtgørelsen⁴ 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 som udgangspunkt ingen nye bygninger eller anlæg i forbindelse med udvidelsen af antallet af skibsanløb og omlægningen til oplagring af lette klasse III produkter. Der er alene tale om udnyttelse af de eksisterende kapaciteter på olieterminalen.

Indretning af tankgård samt afløbssystem ændres dog, når lette klasse III produkter introduceres med henblik på at efterkomme miljøkrav i miljøgodkendelsen.

Antallet af skibsanløb ønskes udvidet fra 01.01.2014.

Muligheden for at oplagre og ind- og udskibe lette klasse III produkter forventes realiseret inden for 5 år.

³ Bekendtgørelse nr. 1510 af 15/12/2010 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning

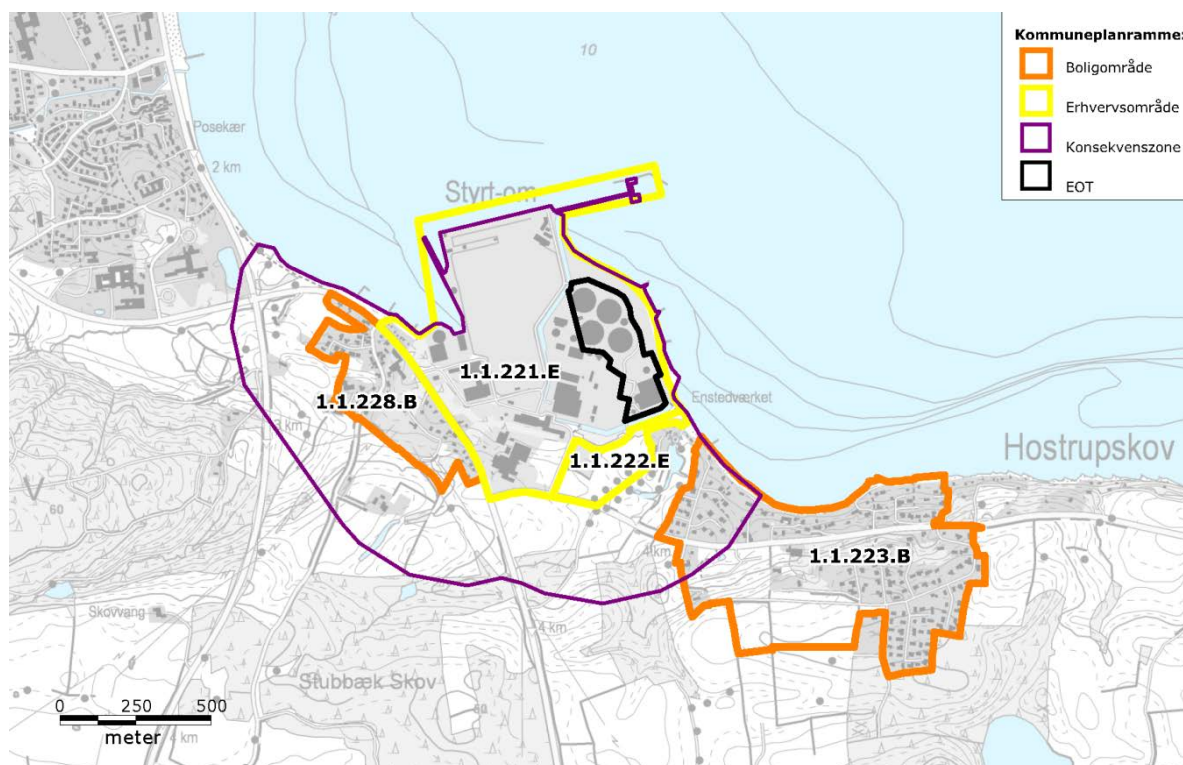
⁴ Bekendtgørelse nr. 1666 af 14/12/2006 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer

4. D. OPLYSNINGER OM VIRKSOMHEDENS PLACERING OG DRIFTSTID

Ensted Olieterminal er beliggende i byzone inden for rammeområde 1.1.221.E, jf. Aabenraa Kommunes Kommuneplan 2009-2021. Den generelle anvendelse af dette rammeområde er erhverv, nærmere bestemt kraftvarmeværk med tilhørende havneanlæg, kullager, olietanke og rekreativt strandområde. Inden for rammeområdet kan der etableres anlæg/virksomheder i miljøklasse 4 – 7. Olieterminalen er beliggende inden for den del af erhvervsområdet, hvor der kan placeres klasse 7 virksomheder, som bl.a. er kraftværker.

Olieterminalen er omfattet af kommuneplanens retningslinje 6.5.1.2 for den vejledende konsekvenszone V1. V1 konsekvenszonen omfatter en 500 m bred miljøkonsekvenszone omkring Enstedværket. Jf. figur 1. Den udlagte planlægningszone dækker også EOT, da zonen er udlagt fra Enstedværkets skel, mens EOT indgik som del af Enstedværket. Retningslinjen betyder, at der i landzone ikke må ske udlæg af arealer eller ændres arealanvendelse til miljøfølsom anvendelse, herunder etablering af spredt bebyggelse, inden for den vejledende konsekvenszone, medmindre det af planmyndigheden eller bygherren sandsynliggøres, at det kan ske uden at give anledning til miljøkonflikter.

Ensted Transithavn er endvidere omfattet af retningslinje 6.2.2, som bl.a. angiver, at erhvervs-havnene skal sikres mulighed for nødvendige udvidelser og moderniseringer til opretholdelse af havneformålet.



Figur 1 Rammer for Lokalplanlægning og konsekvenszone omkring olieterminalen.

Olieterminalen er desuden omfattet af lokalplan S 16 for et område omkring Enstedværket i Styrtoom, 28. september 1993, der bl.a. jf. § 3.1 fastlægger, at lokalplanområdet kan anvendes til offentlige formål, herunder til kraftværk med dertil hørende faciliteter som administrationsbygninger, kullager, olielagre, kølevandskanaler samt kajanlæg med udstyr til håndtering af kul o.l. Aabenraa Kommune har ved brev af 10. november 2010 bekræftet, at etableringen af et selvstændigt olieoplag ligger indenfor lokalplanens formåls- og anvendelsesbestemmelser, uanset om oplaget sker til brug for Enstedværket eller som oplag for tredjemand.

De sydlige dele af EOT's område (områder syd for tankgård med tankanlæg) er ikke omfattet af lokalplan S 16, men af Kommuneplanens rammeområde 1.1.221.E, idet den tidligere gældende lokalplan nr. S 14 af den 30. april 1991 for dette område er ophævet af Aabenraa Kommune jf. beslutning af 4. april 2013.

Olieterminalen grænser mod vest og delvis mod syd op til Enstedværket, som er beliggende i samme kommuneplanlagte erhvervsområde. Mod syd afgrænses olieterminalens område af kølevandskanalen fra Enstedværket. Syd for erhvervsområdet findes ligeledes rammeområde 1.1.222E for Ensted erhvervsområde, som er et ubebygget landbrugsareal, der kan anvendes til oplagring mv. knyttet til Enstedværkets drift.

Syd for kanalen er der åbne marker samt enkelte boliger i et ikke planlagt område og i lidt større afstand mod syd findes et større boligområde (kommuneplanramme 1.1.223.B). Nærmeste beboelse til olieterminalen er "Laksmølle" på Varnæsvej 35, beliggende lige syd for kølevandskanalens udløb til Aabenraa Fjord. Nærmeste boligområde er Møllevænget, der ligger ca. 500 m syd-øst for olieterminalen.

Øst og nord for olieterminalen og grænsende op til Aabenraa Fjord ligger en smal grøn bræmme, der ifølge Kommuneplanen er udlagt til rekreativt område.

Aabenraa Kommune har i forbindelse med VVM anmeldelsen jf. udtalelse af 15. juni 2012 vurderet, at den nuværende anvendelse af EOT er i overensstemmelse med lokalplanbestemmelser. Med hensyn til anmeldelse af flere årlige skibsanløb har Aabenraa Kommune bemærket, at dette ikke er reguleret via lokalplanlægningen. Kommunen henstiller til, at rette myndighed tager stilling til det stigende antal skibsanløb. Kommunen anfører, at effekten af den øgede trafik kan være konsekvenser i form af støj og lys for beboelser langs Aabenraa Fjord, indflydelse på fjordområdets dyre- og planteliv, rekreative værdi samt uheldsrisikovurdering. Disse forhold er nærmere belyst i VVM redegørelsen for projektet.

4.1 Virksomhedens daglige driftstid

Virksomheden vil i overensstemmelse med gældende miljøgodkendelse fortsat være i drift året rundt og på alle tidspunkter af døgnet. Udvidelsen af antal årlige skibsanløb og udvidelsen af produktsortimentet indebærer ikke ændringer af virksomhedens driftstid.

4.2 Til- og frakørselsforhold

Der vil fortsat ikke ske nogen form for lastbiltransport af olie. EOTs trafikbelastning vil således fortsat kun være transport af medarbejdere og håndværkere mv. Der forventes ingen mærkbar ændring af trafikbelastningen som følge af de ansøgte driftsændringer, udover en lidt hyppigere afhentning af affald fra skibene.

Til- og frakørsel sker via EOT's egen port fra Varnæsvej.

5. E. TEGNINGER OVER VIRKSOMHEDENS INDRETNING

Der sker som udgangspunkt ingen ændringer i virksomhedens indretning i forbindelse med udvidelsen af antallet af årlige skibsanløb og udvidelsen af produktsortimentet.

Skibsanløb vil fortsat ske ved de to eksisterende anlægspladser og de lette klasse III produkter vil blive opbevaret i de eksisterende tanke på olieterminalen.

Indretning af tankgård med tilhørende afløbssystem ændres dog, når lette klasse III produkter introduceres med henblik på at efterkomme miljøkrav i miljøgodkendelse. Relevant tegningsmateriale fremsendes, når det er fastlagt, hvordan den fremtidige indretning af tankgård og afløbssystem vil være.

De fire olietanke på olieterminalen, som er placeret tæt på hinanden i en lukket tankgård, og oliepieren fremgår af figur 2.

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



Figur 2 Oliepier og de fire opbevaringstanke på olieterminalen Ensted.

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 antal årlige skibsanløb og udvidelsen af produktsortimentet.

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 anløbe op til 125 skibe til olieterminalen pr. år.

Herunder beskrives de planlagte driftsændringer i form af udvidelse i antallet af skibsanløb og udvidelser i produktsortimentet.

6.1 Udvidelser i antal skibsanløb

Aktivitetsgrænsen i den revurderede miljøgodkendelses vilkår B1, som fastsætter en max. grænse på 125 skibsanløb årligt, ønskes hævet, idet den begrænser Inter Terminals EOT ApS' kommercielle anvendelse af olieterminalen. I forbindelse med partshøring ved revurderingen gjorde Inter Terminals Danmark A/S opmærksom på, at aktivitetsgrænsen udgør en væsentlig begrænsning for virksomhedens forretningsmæssige grundlag.

Den revurderede miljøgodkendelse udstedt til EOT den 29. september 2011 fastsætter aktivitetsbegrænsningen således, at der ikke er mulighed for flere skibsanløb end svarende til niveauet for det faktiske antal skibsanløb i de seneste år. Desuden er tank nr. M10 pr. 1. januar 2013 overgået til EOT's ejerskab og benyttelse, hvilket øger EOT's aktivitetsbehov og opbevaringskapacitet og dermed også nødvendigheden af et forøget antal skibsanløb.

Modtagelse og afskibning af olieprodukter er grundlaget for EOT's forretning. Inter Terminals Danmark A/S forventer, at markedet fremadrettet vil efterspørge denne ydelse i større omfang. Forøgelse af antal skibsanløb er nødvendig for, at virksomheden kan imødekomme dette behov og sikre fleksibilitet og fortsat udvikling af forretningen. Den nuværende begrænsning i antal skibsanløb ønskes på den baggrund hævet fra de nuværende godkendte 125 skibsanløb pr. år til fremtidigt 590 skibsanløb pr. år. Den ønskede udvidelse svarer til fuld udnyttelse af de to anlægspladser og to ledninger til landanlæg, som EOT råder over. EOT har med den nuværende indretning mulighed for, at der i visse kombinationer dagligt kan køres to samtidige operationer. Dette vil resultere i et maksimalt antal skibsoperationer på 590 skibsanløb pr. år., idet der herved er taget hensyn til, at der til nordkajen primært anløber skibe på over ca. 60.000 tdw og til sydkajen primært skibe på op til ca. 60.000 tdw.

Ændringen af det maksimale antal skibsanløb indebærer ingen bygnings- eller anlægsmæssige ændringer. Der er alene tale om udnyttelse af de eksisterende kapaciteter på EOT.

6.2 Modtagelse, oplagring og afskibning af lette klasse III produkter

Den nuværende begrænsning i produktsortimentet ønsker Inter Terminals EOT ApS på længere sigt 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 oplagres og ind- og udskibes lette klasse III produkter.

De lette klasse III produkter er omfattet af den gældende risikobekendtgørelse (BEK nr. 1666 af 14/12/2006) og er klassificeret som miljøfarlige med risikosætningerne R51/53 og R50/53. 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 som udgangspunkt ikke bygnings- eller anlægsmæssige ændringer af den eksisterende olieterminal, og de lette produkter vil blive håndteret i de eksisterende tanke og rørforbindelser på EOT.

Inden ibrugtagning af anlægget til modtagelse, oplagring og afskibning 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 anlægget, 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.

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 EOT 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.

EOT 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 BAT-princip, da EOT ikke er en virksomhedstype, der lovgivningsmæssigt skal leve op til BREF krav, idet BREF krav kun omfatter bilag 1 virksomheder.

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

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

8.1 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 relativt 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 tankene 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 leverandøranvisninger for at sikre en optimal luftrensning. Tankene på olieterminalen er i øvrigt alle etableret med fast tag.

I Luftvejledningen⁵ 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 oplagring⁶ og Vejledning om Miljøkrav til store olielagre⁷.

Indretning og drift af EOT'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.

⁵ Luftvejledningen. Begrænsning af luftforurening fra virksomheder. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 2, 2001

⁶ Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage. Europakommissionen, juli 2006

⁷ Vejledning om miljøkrav til store olielagre. Oplag af olieprodukter. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 2, 2011

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:

- Udluftningsrør (ånderør) skal være forsynet med trykvakuumentiler og kulfilter.
- Kulfiltrene skal serviceres eller evt. udskiftes, så normal renseeffekt 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.
- EOT må ikke give anledning til lugtgener uden for virksomhedens skel, der efter tilsynsmyndighedens vurdering er væsentlige.

På baggrund heraf anses de nuværende indretnings- og driftsvilkår i miljøgodkendelsen, herunder instrukser for eftersyn og vedligehold 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 og ved udvidelsen af antallet af skibsanløb. Med vilkåret sikres det, at Miljøstyrelsen kan give påbud om, at EOT skal nedbringe lugtemissionerne fx i forbindelse med klager over lugtgener, der vurderes som væsentlige.

Generende lugt fra terminalen forekommer yderst sjældent og har i EOT's historie kun forekommet én gang. Årsagen til lugtgenerne foråret 2013 skyldes ikke emissioner fra EOT's tanke, men fortrængning af mercaptanholdig luft fra skibets tanke under lastning. Mercaptan i lugtgenerende koncentrationer anses ikke for sundhedsskadelige. EOT har som opfølgning herpå udarbejdet procedure for stikprøvemåling af mercaptan i skibstanke, når der skønnes risiko for lugtgener, samt indført bestemmelser i havneregulativet (*Port Information & Safety Regulations*), hvorved ankommende skibe instrueres om, at tanke skal være ventilerede og indholdet af Mercaptans under 0,5 ppm. Miljøstyrelsen har endvidere som opfølgning på denne hændelse meddelt påbud af 18. november 2013 til EOT om gennemførelse af denne procedure.

Emissioner fra selve skibenes motorer reguleres ikke i denne miljøgodkendelse. Regulering af luftforurening fra skibe sker i internationale fora, især IMO (International Maritime Organization). I IMO, der er FNs organisation for søfart, aftaler Danmark og de øvrige medlemslande fælles regler for begrænsning af skibsfartens luftforurening.

8.2 Spildevand

Ensted Olieterminal nedsiver med den nuværende driftsform det overfladevand, som dannes på virksomhedens tankområde. Regnvand, der falder i tankgården, nedsives via faskiner. Nedsivning af overfladevand fra tankgårde er i overensstemmelse med oplysninger i Vejledning om Miljøkrav til store olieoplag, hvoraf det fremgår at "Ved fuelolieoplag kan afvanding af tankgårde ske ved nedsivning fra tankgården". Dette skyldes, at fuelolie størkner eller bliver tyktflydende ved almindelige udendørs temperaturer. Vakuumpgasolie har samme egenskab.

Regnvand fra befæstede arealer uden for tankgården ledes via vejafløb til Enstedværkets og Ensted Transit Havns regnvandssystem, som afleder til Aabenraa Fjord. Regnvandssystemet er tilkoblet sandfang og olieudskiller, som er beliggende på Enstedværkets matrikel. Tagvand fra lagerhallerne i den sydlige del af olieterminalområdet ledes direkte til Enstedværkets kølevandskanal og dermed videre til Aabenraa Fjord.

Regnvand på pierområdet ledes via spygats (afløbsåbninger i opkanten, der omkranser pierens kant) til Aabenraa Fjord. Der er i virksomhedens nuværende miljøgodkendelse stillet vilkår om, at området skal være indrettet med minimum 10 cm opkant, og at spygats skal være lukkede under lastning og losning af produkter. Således kan mindre spild opsamles uden at løbe til Aabenraa

Fjord. For at sikre, at der kan ske hurtig indsats ved oliespild ved pieren, er der stillet vilkår om, at pieren skal være indrettet med udstyr til bekæmpelse af oliespild.

Der vurderes ikke behov for ændringer af de nuværende afledningsforhold for regn- og overfladevand som led i udvidelse af antal skibsanløb, herunder af indretning af tankgårde eller kajareal, så længe det er tunge klasse III produkter (FO og VGO), der oplagres.

Ved oplagring af lette klasse III produkter i tankene vurderes den nuværende indretning af tankgården med nedsivning af regnvand og overfladevand fra tankgårdsarealer ikke i tilstrækkelig grad at sikre mod forurening af jord og grundvand, da disse produkter - i modsætning til de tunge klasse III produkter - ikke størkner eller bliver tyktflydende ved normale udetemperaturer.

Tankgården vil således, inden introduktionen af lette klasse III produkter, blive forsynet med barrierer for at forebygge nedsivning af produkter ved spild, ligesom nuværende nedsivning af regnvand og overfladevand fra tankgården vil blive ændret.

Det er ikke på nuværende tidspunkt endeligt fastlagt, hvorledes afledning af overfladevand i tankgården vil ske, når produktsortimentet udvides. Afløb til nyt afledningssystem vil blive etableret efter godkendelse af Aabenraa Kommune og i overensstemmelse med Kommunens spildevandsplan. Ifølge Aabenraa Kommunes gældende spildevandsplan er EOT beliggende inden for spildevandsplanens oplandsgrænse. Området er kloakeret for spildevand, hvilket indebærer, at sanitært spildevand og processpildevand skal afledes til kommunens kloaker, mens EOT selv skal forestå afledning og evt. behandling af overfladevand.

Hvis muligt påtænkes det nye afledningssystem fra tankgården etableret som et to strenget system, hvorved a) afledning af overfladevand fra områder, hvor spild kan forekomme, ledes til kloak/reuseanlæg via sandfang og olieudskiller i overensstemmelse med Kommunens spildevandsplan, mens b) regnvand/overfladevand fra områder, hvor der ikke forekommer spild ledes til eksisterende regnvandssystem via olieudskiller og sandfang. Afledningsrørene forventes forsynet med en afspærringsventil udenfor tankgården, som lukkes automatisk i tilfælde af olie i afløbsrøret.

8.3 Støj

Inter Terminals har i støjredegørelsen fra juli 2012 redegjort for støjforholdene for terminalens landanlæg og overholdelse af støjgrænseværdierne i EOT's miljøgodkendelse. Konklusionen er, at de af Grontmijl udførte støjregninger viser, at grænseværdierne i miljøgodkendelsen overholdes i alle referencepunkter og -tidsrum.

Grontmijl har i rapporten beregnet støjbidraget i fire referencepunkter rundt om virksomheden. Resultaterne af beregningerne er opsummeret i nedenstående tabel. I tabellen er til sammenligning vist grænseværdierne for støj jf. vilkår E1 i miljøgodkendelsen.

Tabel 8-1: Støjbidrag fra EOT's landbaserede anlæg med tilhørende grænseværdier i miljøgodkendelsen.

	Støjbidrag fra EOT, dB(A)	Grænseværdi jf. vilkår E1 i miljøgodkendelsen		
		Dag	Aften	Nat
Referencepunkt A Bolig i åbent land	35,2	52*	42*	37*
Referencepunkt B Boligområde mod sydøst	32,3	42*	37*	35
Referencepunkt C Boligområde mod sydvest	23,3	45	40	35
Referencepunkt D I skel til nabovirksomhed	59,0	70	70	70

*Skærpet med 3 dB(A) i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier

Beregningerne viser, at olieterminalen bidrager med en støjmission til omgivelserne på 23,3 – 59 dB(A) hele døgnet rundt, heraf 23,3 – 35,2 dB(A) i nærliggende boligområder, og dermed overholder grænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og -tidsrum.

De gældende grænseværdier er fastsat af Miljøstyrelsen i forbindelse med meddelelse af revurderet miljøgodkendelse for EOT. Grænseværdierne for referencepunkt A (hele døgnet) og referencepunkt B (dag og aften) er skærpet med 3 dB(A) i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier, mens grænseværdierne for referencepunkter C og D følger Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier. Skærpelsen af grænseværdierne er fastsat med henblik på at sikre, at den fremtidige samlede støj fra EOT og Enstedværket ikke øges

Støjmissionen fra olieterminalens landanlæg vil ikke øges som følge af flere skibsanløb, idet Grontmij ved støjregningerne har forudsat, at alle kilder relateret til olieterminalen kan være i drift døgnet rundt (worst case). Flere årlige skibsanløb vil dermed kunne ske under fortsat overholdelse af grænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og -tidsrum, jf. vilkår E1.

Tilsvarende gælder også for håndtering af lette klasse III produkter. De lette klasse III produkter vil blive håndteret med det eksisterende anlæg og vil ikke indebære ændringer i støjmissionen fra EOT's landanlæg. Håndtering af lette klasse III produkter vil dermed kunne ske under fortsat overholdelse af grænseværdierne i miljøgodkendelsen i alle referencepunkter og -tidsrum, jf. vilkår E1.

Der vurderes derfor ikke behov for supplerende afværgetiltag, relateret til støjbidrag fra EOTs landanlæg, da anlægget både nu og med de planlagte ændringer med stor margin overholder støjgrænseværdierne i miljøgodkendelsen.

Det skal nævnes, at Enstedværket med virkning fra 1. november 2013 stopper al produktion af el og varme, og der er så vidt vides pt. ikke planer om at genstarte anlægget. Dermed indeholder EOTs eksisterende miljøgodkendelse skærpede vilkår til støjbidrag i omgivelserne, som tager hensyn til den kumulerede effekt fra en nabovirksomhed, som pt. ikke er i drift.

Støjbidrag fra skibe ved pier under lastning og losning

Lastning og losning af olieprodukter til og fra anløbende skibe indgår som en afgørende del af EOTs forretningsområde. Skibene, som anløber EOT, ejes ikke af EOT, men er chartret på verdensmarkedet af terminalernes kunder. Skibene anløber terminalen på vilkårlige tidspunkter. En gennemsnitlig lastning og losning varer omkring 18 timer, hvilket indebærer, at 69 % af operationerne omfatter dele af eller hele natten.

Der findes i dag ikke internationale standarder eller krav til skibes støjmission, 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 undersøgt det forventede støjbidrag fra skibe, der anløber terminalen for at losse eller laste olie jf. støjreggørelse af juli 2013. 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 typisk højere end ved lastning pga. drift af oliepumperne og tilknyttede installationer f.eks. hydraulikstation. Ved lastning er kun skibets hjælpemotor og visse servicesystemer i drift.

I støjreggørelsen redegøres for støjbidraget fra EOT's landanlæg samt fra skibe under lastning og losning ved 24 forskellige scenarier. De 24 scenarier repræsenterer dels enkeltoperationer, hvor ét skib foretager losning eller lastning ved hhv. nordlig og sydlig pier og dels dobbeltoperationer, hvor to skibe samtidigt foretager losning og/eller lastning ved hhv. nordlig og sydlig pier.

Til vurdering af forholdene ved et større antal skibsanløb end de nuværende 125 årlige godkendte anløb er der med udgangspunkt i den nuværende fordeling af laste- og losseoperationer, anvendelsen af nordlige og sydlige pier, samt øvrige forudsætninger, der fremgår af Rambølls notat af 15. april 2013 om skibsstatistik, bilag 1 til støjredegørelsen, foretaget en fremskrivning af antallet af årlige anløb til hhv. 250, 450 og 590. Støjbidraget i referencepunkterne A - D jf. Tabel 8-1 er i den enkelte driftssituation uafhængigt af antallet af skibsanløb, men hyppigheden for hvor ofte situationen forekommer, ændres med et større antal anløb.

Resultaterne af støjberegningerne er for hhv. 125, 250, 450 og 590 årlige skibsoperationer opsummeret i nedenstående Tabel 8-2. I tabellen er for referencepunkterne A - D vist sammenhængen mellem antal skibsoperationer (hhv. enkelt- og dobbeltoperationer) og medianintervallet for støjbidrag i referencepunktet. Det oplyste medianinterval refererer for enkeltoperationer til støjbidrag ved lastning med mediankildestyrke på 107 dB(A) (gennemsnit) og ved losning med mediankildestyrke på 112 d(A) (gennemsnit), foretaget fra hhv. nordlig eller sydlig pier. Tilsvarende refererer medianintervallet for dobbeltoperationer til støjbidrag ved samtidig lastning med mediankildestyrke på 107 dB(A) og/eller losning med mediankildestyrke på 112 dB(A) ved hhv. nordlig og sydlig pier. Antal operationer refererer til natværdier i tabel 11 i støjredegørelse af juli 2013, idet natgrænseværdien er den mest restriktive, og støj fra olieterminalen kan forekomme hele døgnet. Støjbidrag i referencepunkterne A – D refererer til tabel 7, 8, 9 og 10 i støjredegørelsen af juli 2013.

Tabel 8-2 Sammenhæng mellem antal årlige skibsanløb (hhv. enkelt og dobbeltoperationer), herunder operationer i hele eller dele af natperioden og medianinterval for støjbidrag i referencepunkterne. Data er oplyst for hhv. 125, 250, 450 og 590 årlige skibsanløb. Tabellen er et uddrag af tabel 7, 8, 9, 10 og 11 i støjredegørelse af juli 2013.

Type af operation	Grænseværdier			Enkeltoperation				Dobbeltoperation			
	Dag	Aften	Nat	125	250	450	590	125	250	450	590
Årlige skibsanløb				125	250	450	590	125	250	450	590
Antal operationer, nat				73	120	140	117	7	26	85	145
Referencepunkter	Dag	Aften	Nat	Medianinterval for støjbidrag i referencepunkt A, B, C og D							
ref A, Boliger åbent land	52*	42*	37*	37-39				39-42			
ref B, Boliger sydøst	42*	37*	35	35-38				37-41			
ref C, boliger sydvest	45	40	35	34-39				37-42			
ref D, skel til Enstedværket	70	70	70	32-59				39-59			

*Skærpet med 3 dB(A) i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier

For referencepunkt D ligger det samlede støjbidrag fra landanlæg og skibe under grænseværdien i miljøgodkendelsen på 70 dB(A) i alle tidsrum, selvom støj fra skibsoperationer inkluderes jf. støjredegørelse juli 2013.

For referencepunkterne A – C ligger medianintervallet for det samlede støjbidrag fra landanlæg og skibe ved både enkelt- og dobbeltoperationer under daggrænseværdierne (hverdage kl. 07 – 18 samt lørdage kl. 07-14) i miljøgodkendelsen, som ikke inkluderer støj fra skibe. Tilsvarende gælder også for både enkelt- og dobbeltoperationer i referencepunkt A i aftenperioden (kl. 18 – 22) samt for referencepunkt B og C ved enkeltoperationer i aftenperioden, mens medianintervallet for det samlede støjbidrag i referencepunkt B og C ved dobbeltoperationer i aftenperioden kan ligge over aftengrænseværdien, som ikke inkluderer støjbidrag fra skibe under lastning og losning.

I natperioden (kl. 22 – 07) ligger medianintervallet for støjbidrag for referencepunkterne A – C, når støj fra skibsoperationer medregnes, over EOT's grænseværdier, som ikke inkluderer støj fra skibe.

Der er dog i ovennævnte vurderinger ikke taget hensyn til usikkerheden på beregningerne, som støjrådgiveren Grontmij har beregnet til at være mellem 3,6 - 5,2 dB, og til eventuel støjredukti-

on som følge af retningsbestemt støjdbredelse, da støjklidernes placering på skibe kan variere fra skib til skib. Hvis der tages højde for beregningsusikkerheden vil medianintervallet for støjbidrag, når støj fra skibsoperationer medregnes, ligge under natgrænseværdierne ved enkeltoperationer i alle referencepunkter og i referencepunkt A også ved dobbeltoperationer. I referencepunkt B og C vil medianintervallet for støjbidrag inkl. skibsstøj, når usikkerheden medregnes, ligge 1-2 dB(A) over natgrænseværdien i situationer, hvor der foretages samtidig losning fra både sydlig og nordlig pier. Antal beregnede operationer med samtidig losning ved nord- og sydpier er vist i nedestående Tabel 8-3.

Tabel 8-3 Sammenhæng mellem antal årlige skibsanløb og antal beregnede årlige dobbeltoperationer med samtidig losning ved både nord- og sydpier. Data er oplyst for hhv. 125, 250, 450 og 590 årlige skibsanløb. Tabellen er et uddrag af tabel 11 i støjredegerelse af juli 2013.

Årlige skibsanløb	125	250	450	590
Antal dobbeltoperationer pr. år i natperioden med samtidig losning ved begge pier	2	9	30	50

I støjredegerelse af juli 2013 er udover beregninger af medianinterval for støjbidrag også foretaget beregninger af intervallet for støjbelastning, baseret på henholdsvis 5 % og 95 % fraktil for skibes kildestyrke. 5 % og 95 % fraktilen udgør hhv. 100 og 115 dB(A) for lastning samt 106 og 118 dB(A) ved losning. Resultatet af disse beregninger er opsummeret i Tabel 8-4.

Tabel 8-4 Sammenhæng mellem antal årlige skibsanløb (hhv. enkelt og dobbeltoperationer), heraf operationer indenfor natperioden og interval for støjbidrag. Data er oplyst for hhv. 125, 250, 450 og 590 årlige skibsanløb. Tabellen er et uddrag af tabel 7, 8, 9, 10 og 11 i støjredegerelse af juli 2013.

Type af operation	Grænseværdier			Enkeltoperation				Dobbeltoperation			
Årlige skibsanløb				125	250	450	590	125	250	450	590
Antal operationer, nat				73	120	140	117	7	26	85	145
Referencepunkter	Dag	Aften	Nat	Interval for støjbidrag i referencepunkt A, B, C og D							
ref A, Boliger åbent land	52*	42*	37*	32 – 45				36 - 48			
ref B, Boliger sydøst	42*	37*	35	31 - 44				34 – 46			
ref C, boliger sydvest	45	40	35	28 - 45				30 – 47			
ref D, skel til Enstedværket	70	70	70	26 - 59				32 – 59			

*Skærpet med 3 dB(A) i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier

Maksimal støjbidrag (95 % fraktil) forekommer for enkeltoperationer ved losning fra sydlig pier og for dobbeltoperationer ved samtidig losning fra både nord- og sydpier. Hyppigheden af disse aktiviteter varierer med antal årlige skibsanløb og er opsummeret i nedenstående Tabel 8-5 for hhv. 125, 250, 450 og 590 årlige anløb. Data er et uddrag af oplysningerne i tabel 11 i støjredegerelsen, hvoraf fremgår hyppigheden for hvert af de 24 scenarier ved hhv. 125, 250, 450 og 590 årlige anløb.

Tabel 8-5 Sammenhæng mellem antal årlige skibsanløb og antal årlige operationer om natten ved maksimal støjbidrag. Data er oplyst for hhv. 125, 250, 450 og 590 årlige skibsanløb. Tabellen er et uddrag af tabel 11 i støjredegerelse af juli 2013.

Årlige skibsanløb	125		250		450		590	
Type af operation	Enkelt	dobbelt	enkelt	dobbelt	enkelt	dobbelt	enkelt	dobbelt
Beregnet max. støjbidrag	45	48	45	48	45	48	45	48
Antal operationer pr. år i natperioden ved max. støjemission	1,7	0,006	2,8	0,023	3,3	0,074	2,7	0,126

Af Tabel 8-5 fremgår, at antal operationer i natperioden, som giver anledning til et støjbidrag på 45 dB(A) ved enkeltoperationer vil forekomme 1,7 – 3,3 gange årligt ved hhv. 125 – 590 årlige skibsanløb. Tilsvarende vil antal operationer i natperioden, som giver anledning til et støjbidrag

på 48 dB(A) forekomme 0,006 – 0,126 gange årligt ved hhv. 125 – 590 årlige skibsanløb d.v.s. 6 – 126 gange pr. 1000 år ved hhv. 125 – 590 årlige skibsanløb.

I støjredegørelsen af juli 2013 er også vurderet tekniske løsninger for nedbringelse af støjemission fra skibsoperationer herunder pumpestationer på land, støjskærm og ekstern strømforsyning af skibe, men disse løsninger kan af tekniske, økonomiske og/eller sikkerhedsmæssige årsager ikke anvendes.

Det er terminalernes kunder, der lejer tankkapacitet hos EOT, og chartrer skibene på verdensmarkedet fra et stort antal forskellige rederier. De anløbende skibe repræsenterer et øjebliksbillede af de skibe, som kunderne anvender, og der er ingen sikkerhed for, at et skib nogensinde anløber igen, da skibene opererer internationalt og ikke er fast tilknyttet terminalerne. Skibene anløber terminalen på vilkårlige tidspunkter og en gennemsnitlig operation varer omkring 18 timer, hvilket indebærer, at 69 % af operationerne omfatter dele af eller hele natten. Begrænsninger i terminalens drift i aften-/natteperioden vil derfor begrænse antallet af operationer så meget, at dette vil have meget store økonomiske konsekvenser og være direkte truende for terminalens eksistens.

Inter Terminals råder endvidere ikke over egne skibe og har ingen indflydelse på, hvilke skibe de enkelte kunder anvender. Derfor er Inter Terminals muligheder for at reducere støjen fra de enkelte skibe ved forskellige driftstiltag yderst begrænsede, ligesom der ikke findes praksis på skibstransportmarkedet for at stille krav om anvendelse af støjsvage skibe.

Dette underbygger Miljøstyrelsens udtalelse i Miljøstyrelsens vejledende brev fra 31. maj 2010 til miljømyndigheder (Kommuner og Miljøcentre) om, at der er meget begrænsede muligheder for at nedbringe støjen fra skibes hjælpemaskineri, samt at støjbidrag fra skibstransport som udgangspunkt bør søges reduceret via indgåelse af internationale aftaler, som Miljøstyrelsen har oplyst at ville bistå med at fremme.

På denne baggrund finder Inter Terminals, at støj fra skibe, der anløbet EOT, i lighed med situationen på andre internationale olieterminaler, ikke bør reguleres.

8.4 Affald

Den nuværende drift af olieterminalen medfører begrænset affaldsfrembringelse, primært i form af skibsassald (blandet affald fra skibe) samt evt. slopolie. I forbindelse med tankrensninger, der typisk udføres ved periodiske eftersyn af tanke fremkommer der desuden olieholdigt slam. Affaldet håndteres i overensstemmelse med Aabenraa Kommunes affaldsregulativer.

De ansøgte ændringer indebærer ikke frembringelse af nye affaldstyper.

Ønsket om øgning af det maksimale antal årlige skibsanløb vil give anledning til øget affaldsfrembringelse i form af blandet skibsassald og slopolie. Affaldet vil fortsat blive håndteret i overensstemmelse med Aabenraa Kommunes affaldsregulativer.

Ved øgning af antallet af skibsanløb fra 125 til 590 vil mængden af blandet skibsassald øges proportionalt hermed.

Mængden af opbrugt kul fra kulfiltre udgør pt. ca. 3 tons hvert 2. år. Opbrugt kul bortskaffes pt. til Stena. 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.

8.5 Jord og grundvand

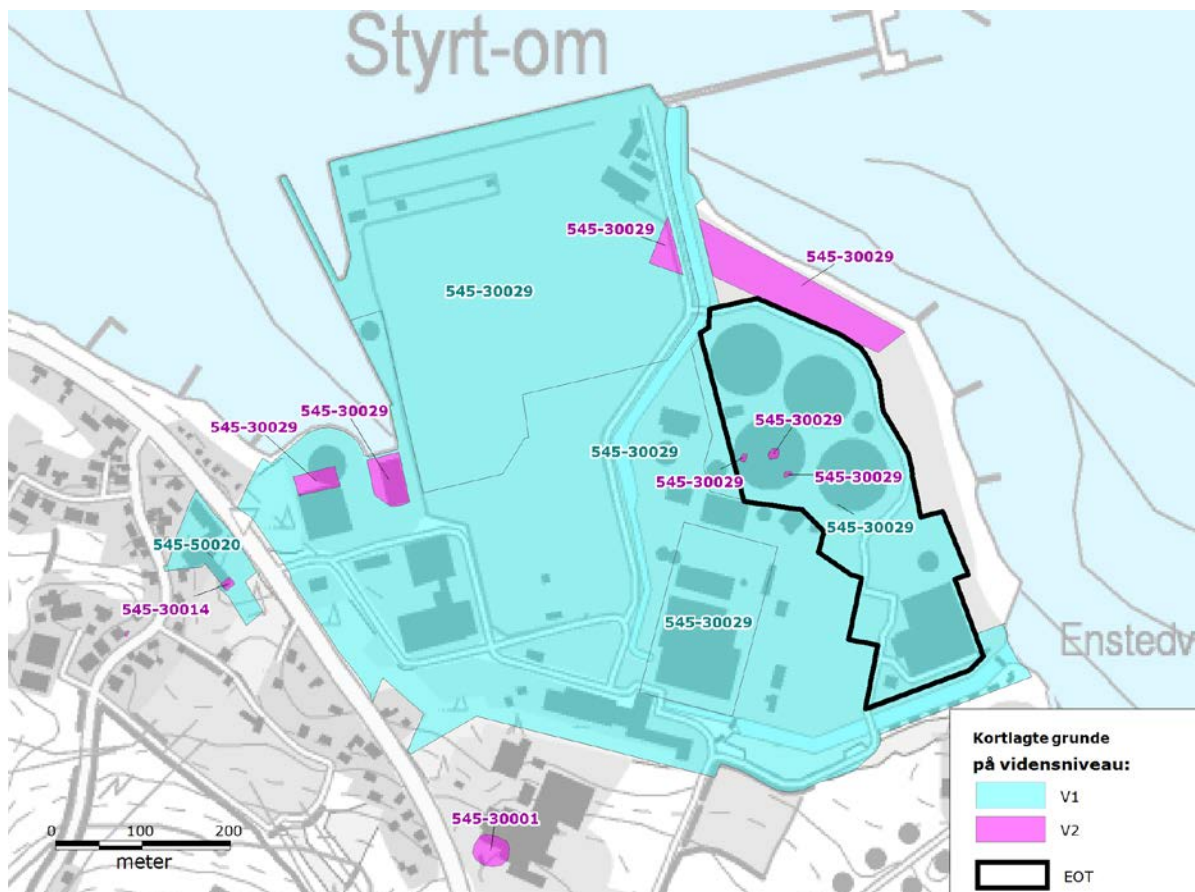
Virksomheden er beliggende i område med begrænsede drikkevandsinteresser (OBD).

Hele olieterminalområdet er kortlagt som forurenet på vidensniveau 1. Der er pt. en forurenings-sag i gang vedrørende olieforurening fra tank M10, og delområder under tank M10 er kortlagt som forurenet på vidensniveau 2, jf. figur 3.

I forbindelse med en planlagt tankkontrol af tank M10 i forsommeren 2011 blev der påvist en gennemtæring af tankbunden. Virksomheden (DONG Energy Power A/S, daværende ejer) blev efterfølgende pålagt at undersøge, om dette havde medført en forurening af jord og/eller grundvand på ejendommen samt at afgrænse en eventuel forurening.

Der blev ved undersøgelsen påvist forureninger af jord og grundvand bestående primært af dieselolie, hvori der er opløst fuel olie. Forureningen stammer således ikke fra en langvarig lækage af den tungtflydende fuel olie fra tank M10, men derimod fra rengøring af tanken, hvor de indvendige belægninger er fjernet ved hjælp af dieselolie. Afværgeforanstaltninger (afgravning af synlige olielag samt fjernelse af fri fase olie på grundvand) blev iværksat kort efter påvisningen af forureningen. Efter disse tiltag er der en restforurening i jord og grundvand på ejendommen.

Miljøstyrelsen har i december 2011 påbudt DONG Energy Power – Enstedværket at monitere restforureningen under tank M10. Statusrapport September 2012 viser, at der fortsat er fri fase olie. Den igangværende afværgepumpning og monitorering af grundvandet fortsættes derfor som minimum i 2013.



Figur 3 Områder kortlagt i henhold til Jordforureningsloven.

Den nuværende drift af olieterminalen indebærer begrænset risiko for forurening af grundvand, da fuelolie og vakuum gasolie størkner eller bliver tyktflydende ved normale udetemperaturer. Olieproduktens egenskaber betyder, at nedsivning vil være meget begrænset, jf. "Baggrundsrapport om miljøkrav til store olielagre"⁸.

⁸ Baggrundsrapport om miljøkrav til store olielagre. Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen nr. 12 2008.

Forøgelse af antallet af skibsanløb vurderes i sig selv ikke at medføre en øget risiko for jord- eller grundvandsforurening.

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

Tankgården er etableret på et underlag af oppumpet sand og omgivet af dels en 5 m høj jordvold og dels en godt 3 m høj betonmur. Tankgården har d.d. kapacitet til opsamling af ca. 87 % af den største tanks volumen, men vil ifølge påbud fra Miljøstyrelsen blive forøget til at kunne rumme indholdet af den største tank senest primo juni 2014.

Tankgården 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. Barrieren planlægges bestående primært af en HDPE membran, der udlægges så den opfylder kravene i DS/Info 466, en sprøjtemembran for at sikre tæt tilslutning til fundamenter mv. og betonbefæstelse på udvalgte steder.

HDPE membranen vil være den primære membran, der udlægges efter leverandøranvisninger på de store flader og tankvold og -væg. 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. Områder, hvor der kan forekomme spild (pumper, ventiler m.v.) forventes befæstet med beton og tætnet med sprøjtemembran ved gennemføringer af produkrør mv.

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.

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 80.000 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 (opgjort 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.

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 EOT løbende runderinger under enhver olie håndtering 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.

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

8.6 Beskyttelse af det marine miljø ved driftsforstyrrelser og uheld

Driften af EOT 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 EOT'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 europæiske brancheforening for en række større internationale engineering-, energi- og olieselskaber (EEMUA) og udføres af certificeret tankinspektør.

EOT gennemfører desuden 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.

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.

De miljømæssige konsekvenser af et tank- eller rørbrud er undersøgt og afrapporteret til Miljøstyrelsen i maj 2012 og februar 2013⁹ for de eksisterende driftsforhold, dvs. for oplagring og ind- og udskibning af tunge klasse III olieprodukter. Redegørelsen konkluderer, at eksterne konsekvenser af et tankbrud vil kunne undgås ved en forhøjelse af den eksisterende mur, der løber tæt ved grænsen mellem EOT og Enstedværkets område, således at tankgården kan opsamle det totale volumen af en tank i tankgården. Endvidere konkluderer redegørelsen, at konsekvenserne ved olieudslip ved rørbrud vil kunne reduceres væsentligt ved etablering af lækagedetektion på de rørføringer, hvor et eventuelt spild vil afledes direkte til det marine miljø.

Miljøstyrelsen har på grundlag heraf meddelt påbud af 12. juni 2013 om forøgelse af tankgårds-kapacitet og reduktion af maksimal udslipmængde til 55 m³ ved brud på rør langs pier og indløbskanal.

Med gennemførelse af disse tiltag samt under hensyntagen til, at sandsynligheden for rørbrud er i størrelsesordenen $2.35 \cdot 10^{-4}$ svarende til en returperiode på 4.255 år, vurderer Miljøstyrelsen, at forholdene på EOT lever op til, at udledning af olie til Aabenraa Fjord er uønsket. Samme vurdering vil også gøre sig gældende for de lette klasse III produkter.

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.

⁹ Rambøll, Redegørelse: Konsekvenser for havmiljøet ved tank- og rørbrud, maj 2012 og supplerende oplysninger februar 2013

Formuleringerne i vilkår B1 og D1 i den revurderede miljøgodkendelse af 29. september 2011 foreslås ændret til følgende:

- B1 Godkendelsen omfatter tilladelse til:
- At modtage og afskibe klasse III produkter med et flammepunkt over 55 °C
 - At oplagre klasse III produkter med et flammepunkt over 55 °C i tanke, benævnt M8, M9, M10 og M11 i miljøteknisk beskrivelse
 - At der anløber op til 590 olieskibe pr. år.
- D1 Overfladevand fra tankgårde kan nedsives, så længe der kun opbevares fuelolie og vakuum gasolie i tankene M8, M9, M10 og M11.

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

- B15 Der skal senest 1 måned, inden påbegyndelse af anlægsarbejder vedrørende barrierer i tankgården, 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 tankgården, fremsendes kopi af afløbsprojektet samt dokumentation for, at afledning til kommunalt renseanlæg er godkendt af Aabenraa Kommune.
- NYT Lette klasse III produkter må ikke modtages eller oplagres i tankene. før projekterne, nævnt i vilkår B 15 og D3 er gennemførte og afsluttede.

Vedrørende forslag til overvågning af parametre, der har sikkerhedsmæssig betydning, henvises til sikkerhedsrapporten for EOT.

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 EOT



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Strandgade 29
DK – 1401 København K

Tlf.: (+45) 72 54 40 00
www.mst.dk