

## **FORSIDE**

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Postboks 2076, 3101 Tønsberg

### **KONSESJONSSØKNAD OM MOTTAK OG MELLOMLAGRING AV FARLIG AVFALL FOR *NORDIC OILY WASTE STOKKE* PÅ JAHRESTRANDA NÆRINGSPARK**

Med Vennlig Hilsen

Ove Alexander Bratterud

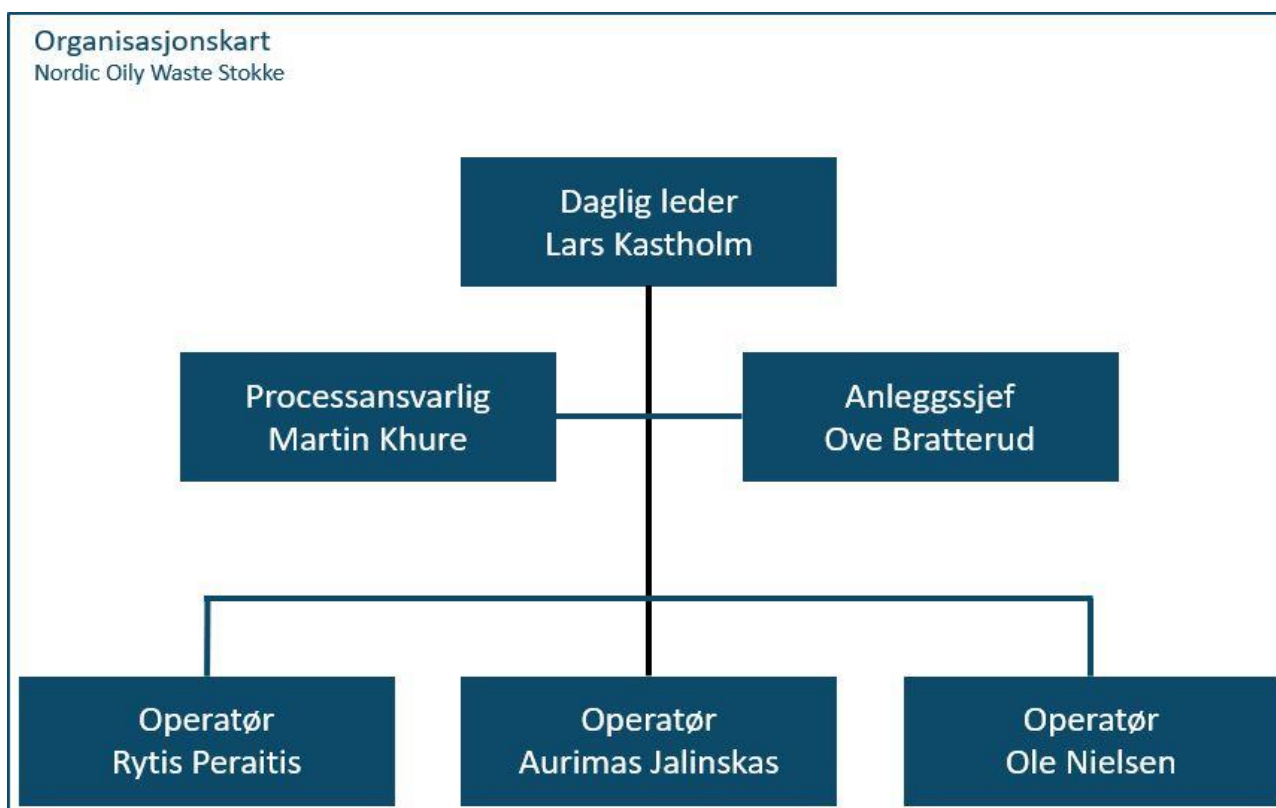
Nordic Oily Waste Stokke AS

## **SAMMENDRAG**

Nordic Oily Waste Stokke AS søker om tillatelse til mottak og mellomlagring av opptil 976 tonn farlig avfall ved Jahrestranda Næringspark. Bakgrunnen for søknaden er at Nordic Oily Waste Stokke AS sin gjeldende konsesjon har liten lagringskapasitet relativt til mengden avfall anlegget er i stand til å behandle. Det søkes om tillatelse etter forurensingsloven for mottak, og mellomlagring på opptil 1 år fra mottakstidspunktet, av farlig avfall i IBC-containere i hall og i tankgård på Framnesveien 57. Området det søkes om lagring på, Jahrestranda Næringspark, har i dag allerede industriell aktivitet.

## 1. Søkerens nav og adresse

Navn på selskap	: Nordic Oily Waste Stokke AS
Organisasjonsnummer	: 924 818 494
Adresse	: Borgeskogen 3
Post nummer / Sted	: 3160 Stokke
Telefon	: 332 90 397
E-post	: <a href="mailto:info@nowaste.dk">info@nowaste.dk</a>
Hjemmeside	: <a href="http://www.nowaste.dk">www.nowaste.dk</a>
Adresse for omsøkt virksomhet	: Framnesveien 57 (Jahrestranda Næringspark)
Postnummer / Sted	: 3222 Sandefjord
Kontaktperson	: Lars Kastholm
Funksjon	: Daglig leder
Telefonnr.	: 0045 20 47 77 70
E-postadr.	: <a href="mailto:lk@nowaste.dk">lk@nowaste.dk</a>



Figur 1 Organisasjonskart over Nordic Oily Waste Stokke AS

## 2. Bakgrunn

Etter Nordic Oily Waste AS (heretter NOW) sin akkvisisjon av anlegget for behandling av farlig avfall på Borgeskogen 3, 3160 Stokke, har anlegget á 28. september 2022 fått revidert sin utslippstillatelse.

NOW sitt oppkjøp av anlegget tillater en mer komplett nedstrømsløsning for avfallsbehandling. I kjølvannet av oppkjøpet og økt avfallsproduksjon hos omliggende industri, har anlegget opplevd substansielt flere forespørsler om avfallsbehandling fra en rekke avfallsprodusenter i og utenfor fylket.

Det er liten tilgjengelig lagringskapasitet ved anlegget til NOW på Borgeskogen 3. I september måned 2022 ble det startet en intern prosess i selskapet i et forsøk på å imøtekomme behovet for avfallshåndtering fra omliggende industrier. Dette arbeidet måtte stanse som følge av anleggets lave makslagringskapasitet av farlig avfall. Samtaler mellom NOW og Jahrestranda Næringspark (heretter JNP), som allerede har etablert infrastruktur for mottak av avfall og et tankanlegg ved Sandefjordsfjorden, har ledet til utarbeidelse av denne søknaden.

### 3. Avfall det søkes om mottak og mellomlagring av

Avfallsstoffnumrene det her søkes om å motta og mellomlagre er 7030, 7021 og 7165 på tank, og 7051 i IBC-containerer i tankhall. Avfallsstoffnumrene er tillagt en beskrivelse i tabell 1, samt noen relevante EAL-koder, lagringsform og mengden det søkes om å lagre i tonn. Avfallet som skal mottas er produsert hos eksterne bedrifter, og søkes mellomlagret i opptil 1 år fra mottakelsestidspunkt. Reell lagringstid vil være betydelig kortere, avhengig av kundeforespørsler og behandlingstrykk på selskapets renseanlegg på Borgeskogen 3. Erfaringsmessig vil avfallet videresendes til behandling i løpet av et par dager til én uke. For samtlige av de omsøkte avfallsstoffnumrene besitter NOW Stokke allerede tillatelse fra Miljødirektoratet til å motta, behandle og lagre på Borgeskogen 3 i Stokke. I selskapets nåværende tillatelse på Borgeskogen 3 er maksimal lagringstid satt til 1 år; vi søker om tilsvarende lagringstid for mellomlagring på JNP for å sikre en stabil og ensartet drift.

**Tabell 1 Avfall og mengder som søkes mellomlagret på JNP.** Avfallet er inndelt basert på avfallsstoffnummer/avfallskoder, som er en inndeling av avfallet etter egenskaper som er sentrale ved transport og behandling. Avfallstype og «øvrige beskrivelse» supplerer avfallskodene. EAL(europeiske avfallsliste)-kode er EU sin standard for klassifisering av avfall, og angir i tabellen noen relevante europeiske kategorier innenfor de norske avfallskodene. Mengde(tonn) angir maksimal mengde det søkes om å lagre til enhver tid.

Avfallsstoffnummer	Avfallstype	Øvrig beskrivelse	EAL-kode (ikke uttømmende)	Mengde (tonn)
<b>Lagring på tank</b>				
7030	Oljeemulsjoner, sløppvann	Oljeforurenset vann. Oljeholdig avfall, ikke-klorerte emulsjoner	130105, 165071, 160708	300
7165	Prosessvann, vaskevann	Forurenset vann og vandige løsninger som ikke tillates ført til avløp	190106, 161001, 070101, 110105, 070601	350
7021	Olje- og fettavfall	Vannfraksjoner fra vaskede oljeutskillere, skjærevæsker	130506, 120112, 160708	300
<b>Lagring i IBC</b>				
7051	Maling, lim og lakk	Maling-, lim og lakkavfall som inneholder organiske løsemidler eller andre farlige stoffer	080111	26
<b>Total mengde farlig avfall lagret til enhver tid</b>				
7030, 7165, 7021, 7051				976

#### 4. Beskrivelse av eiendommen og områdene hvor virksomheten vil foregå

Det søkes om mellomlagring i lagerhall og tankgård på Framnesveien 57 i Sandefjord kommune. Framnesveien 57, driftet og utviklet av JNP, er en inngjerdet og asfaltert eiendom som er utilgjengelig for uvedkommende. Tomten, omrisset i oransje på *figur 2*, er i dag regulert som en del av et større industriområde. Lagerhall for IBC-containerer og tankgård er markert i gult på *figur 2*, og beskrives i detalj nedenfor. Arealplankart og reguleringsbestemmelser over området, sist revidert 21.07.94, er vedlagt søknaden (*Vedlegg 1*). I dagens reguleringsplan er områdene hvor det søkes om mellomlagring regulert til industri og lagring.



*Figur 2* Satellittbilde av Framnesveien 57 hentet fra Sandefjord Kommune Kart. JNP er omrisset i oransje; lagerhall for IBC-containerer og tankgård er sirklet i gult, og markert med henholdsvis "a" og "b"



Figur 3 3D-modell av JNP. Tankhallen er markert med rødt kryss; tankene er markert i rødt i Tankpark Øst.

#### 4.1 Lagerhall

- Bygget i betong
- Areal: 1100m<sup>3</sup> (2x550m<sup>2</sup> med brannvegg)
- Kjøreporter foran og bak
- Tett betonggulv med 1 grads helningsvinkel som kun gir én avrenningsretning
- 2m<sup>3</sup> Oppsamlingsarrangement (under bygging)

Lagerhallen, markert med *a* på figur 2, er et lukket bygg med fast gulv lokalisert lengst nord på eiendommen. Hallen skal anvendes til mellomlagring av transportsikrede IBC-containerer inneholdende maling lim og lak (avfallsstoffnummer 7051) egnet til behandling på NOW sitt behandlingsanlegg i Stokke. Det er ingen behandling eller utslipp planlagt på JNP. IBC-containerne vil lastes inn og ut med truck, og det vil ikke foregå noen omlastning av avfallet i lagerhallen. En spillkant vil etableres inne i lagerhallen hvor IBC-containerne skal lagres, og vil romme opptil 2m<sup>3</sup>. Basert på miljørisikoanalysen, vedlegg 3 – punkt 5.1.6, som er gjennomført av Vysus Group på vegne av NOW, er det selskapets påstand at spillkanten vil fungere som et effektivt oppsamlingsarrangement for avfallet lagret i IBC-containerer i hallen.

## 4.2 Tankgård



Figur 4 Fotografi av tankene i tankgården tiltenkt lagring av farlig avfall. Tankene er markert på figuren med T-185, T-186 og T-187.

### 4.2.1 Tankanlegg

Som det fremgår av figur 3 ovenfor er Tankpark Øst helt separat fra andre tankparker på eiendommen. Tankene, markert i rødt på figur 3, tiltenkt lagring av avfallsstoffnummer 7030, 7021 og 7165, består av 3 tanker på totalt 1134m<sup>3</sup>, og er oppført i et separat oppsamlingsarrangement. Grunnleggende tekniske data for tankene er oppsummert i tabell 2. Tankene er utelukkende tiltenkt for lagring, og det vil ikke foregå noen behandling og/eller utslipp i eller fra disse.

- Tankene er oppført i svart stål, har identisk størrelse og oppbygning
- Tank T-186 og T-187 er isolert; tank T-185 er uisolert.
- Tankene har identiske varmecoiler med heteflate på 5,6m<sup>2</sup> per tank
- Samtlige tanker har målesystem for fjernavlesning, med minimum 10mm nøyaktighet
- Samtlige tanker har separat overfyllingsvern som automatisk stenger tilførselpumpe

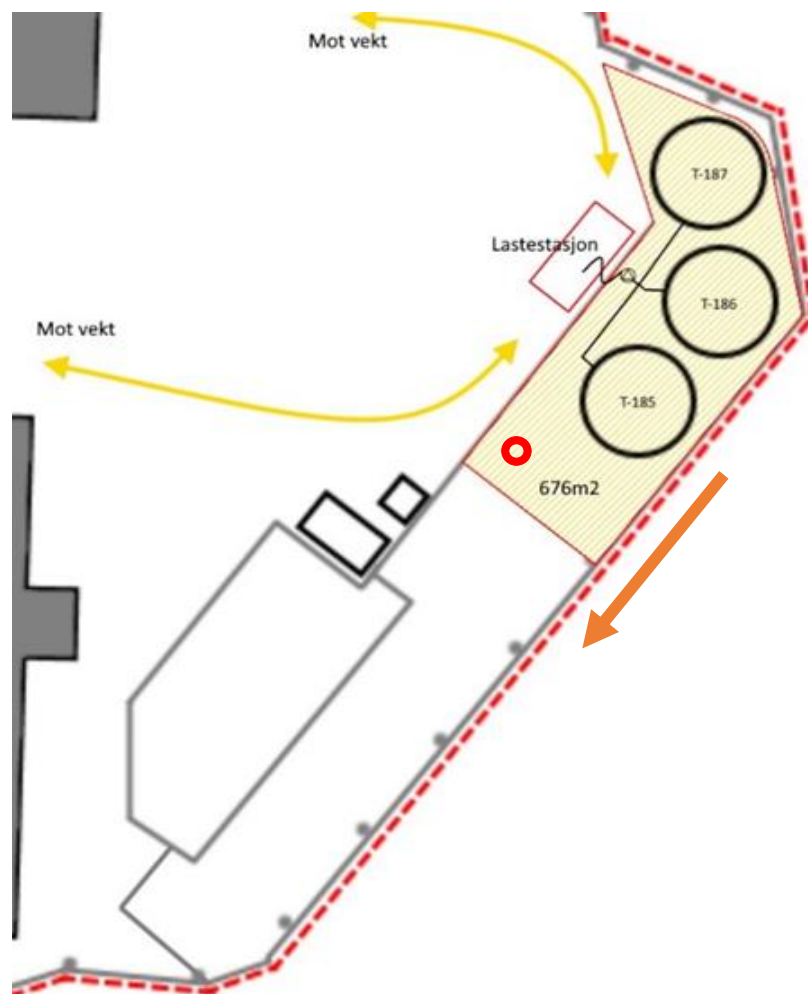
VOLUME – 1.143 m <sup>3</sup>									
Tank	Høyde	Diameter	Volum	Tank	Material	Material	Varmeoverflate	Produksjonsår	Isolering
#	mm	mm	m <sup>3</sup>	material	outside coils	inside coils	m <sup>2</sup>	year	
185	6.000	9.000	381	Stål	SS 316	SS 316	5,6	1975	No
186	6.000	9.000	381	Stål	SS 316	SS 316	5,6	1975	12 cm
187	6.000	9.000	381	Stål	SS 316	SS 316	5,6	1975	12 cm
			<b>Total</b>	<b>1.143</b>					

Tabell 2 Tekniske data for lagringstankene. Oversikt over dimensjoner og spesifikasjoner av tankene tiltenkt lagring av prosessvann og oljeemulsjoner/sloppvann.

## 4.2.2 Fangdam

Rundt tankene er det oppført en fangdam i tett betong, skravert i gult på figur 5, som rommer over 110% av volumet til hver av tankene. Fangdammen er konstruert i samsvar med avfallsforskriftens kapittel 11, vedlegg 4-1f, samt forurensingsforskriftens paragraf 18-6, og den vil fungere som et effektivt oppsamlingsarrangement ved søl eller andre uforutsette hendelser som kan forårsake lekkasjer.

Det er en fordypning i fangdammen hvor det vil etableres en sugepumpe. Sugepumpen vil være koblet til rør som leder tilbake til tankene. Avrenningsretningen i tankgården er markert med oransje pil på figur 5. Spillvann, søl og overflatevann innenfor tankgården vil til enhver tid pumpes til en eller flere av de 3 tankene.



Figur 5 Skjematisk fremstilling av tankgård. Fangdam er skravert i gult; gule piler indikerer kjøremønster til tankbiler; oransje pil indikerer avrenningsretning; og rød sirkel markerer plassering av sugepumpe og fordypning.

## 5. Aktiviteter assosiert med virksomheten

Aktivitetene som er assosiert med mellomlagringen på JNP vil være mottak og forsendelse av avfall på IBC-containere, tankbil og -båt. All aktivitet vil skje innenfor driftstidene angitt nedenfor:

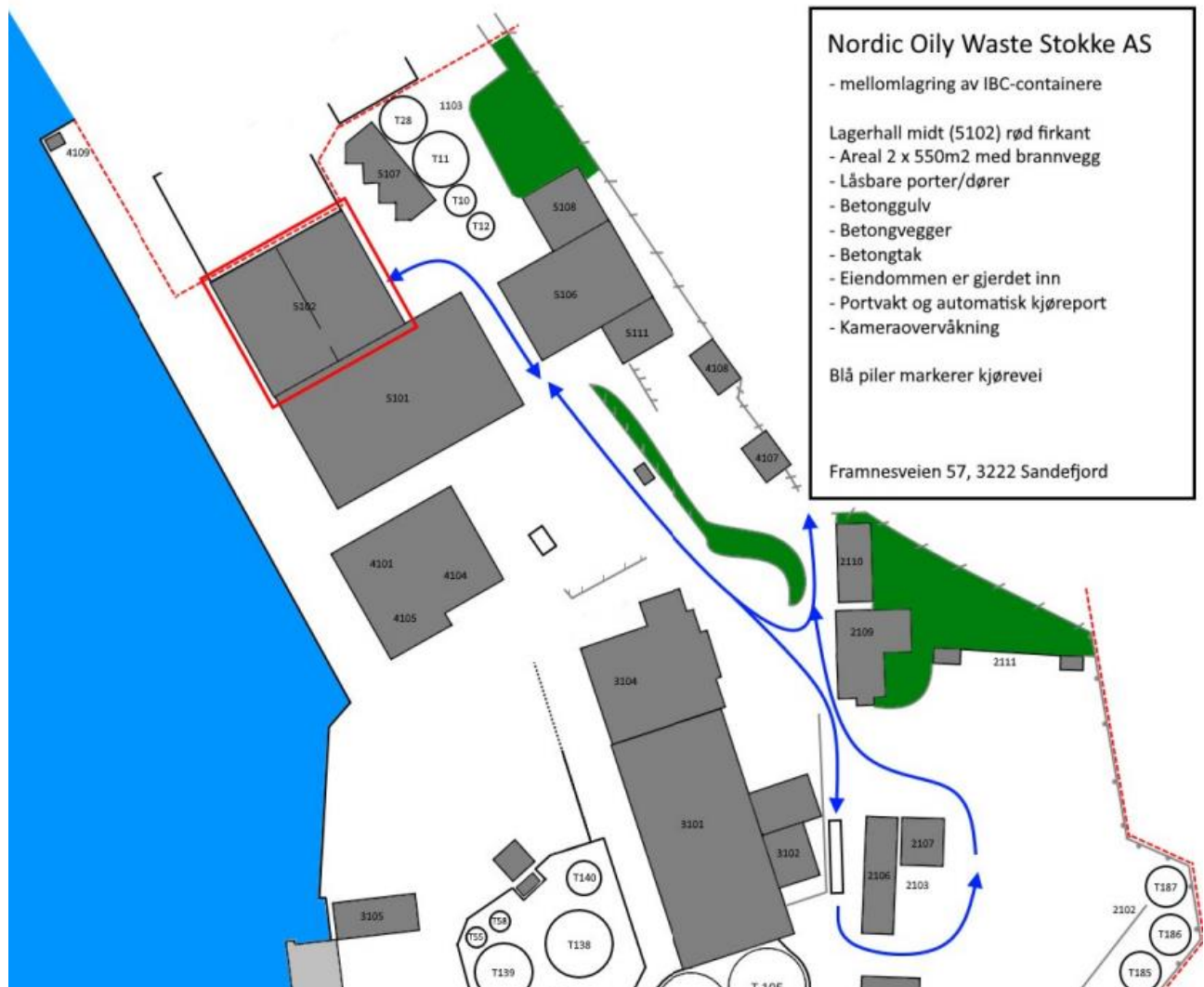
Mandag	kl.0700-1700
Tirsdag	kl.0700-1700
Onsdag	kl.0700-1700
Torsdag	kl.0700-1700
Fredag	kl.0700-1700
Lørdag	Ingen drift
Søndag	Ingen drift

NOW vil ha personal trent i håndtering av farlig avfall til stede innenfor driftstidene som kan gjennomføre mottakskontroll og føre oppsyn med avfallet.



## 5.1 Mottak/forsendelse av avfall på IBC-containere

Mottak av IBC-containerer vil skje med lastebil og i henhold til kjøremønsteret angitt med blå piler på figur 6. Det forventes en trafikk på maks 1 bil per dag med IBC-containerer. Det vil ikke foregå omlasting av avfall på IBC-containerne inne på anlegget; IBC-containerne vil kun lastet av og på lastebil med truck. Alle IBC-containerer med farlig avfall vil plasseres innenfor en spillkant i lagerhallen som en konsekvensreducerende barriere for utilsiktet søl og lekkasjer. For øvrige sannsynlighets- og konsekvensreducerende barrierer for lekkasje, se punkt 5.1.6 i vedlegg 3.



Figur 6 Sjematisk fremstilling av transport til og fra lagerhall. Blå piler indikerer kjøremønstre til lastebiler inne på industriområdet

## 5.2 Mottak/forsendelse av avfall på tankbil

Avfallet som planlegges mellomlagret på tank i Tankpark Øst, vil mottas med tankbil. Figur 7 viser aktuelt kjøremønster, røde heltrukne piler, for tankbiler ved inn- og utlevering av flytende avfall. Oppstillingsplass for tankbiler er markert med en rød sirkel, og vil være støpt i betong med fall for å samle opp mulig spill ved overføring av avfall fra tankbil til lagringstanker. Overføringen vil skje i

slanger og med pumper som er godkjent iht. selskapets internkontroll. Det forventes en trafikk på om lag 1 til 3 tankbiler per dag.



**Figur 7 Kjøremønster for tankbiler på JNP.** Røde heltrukne linjer indikerer transport til og fra tankgård; rød sirkel indikerer lasse/losseposisjon; stiplet linje indikerer transport til og fra langkaia; grønt rektangel indikerer lasteplass for omlasting til/fra tankbil og -skip.

### 5.3 Mottak/forsendelse av avfall på tankbåt

Stiplet linje på *figur 7* indikerer kjøremønster for tankbiler som vil transportere avfall fra tankgård til langkaia for omlasting til tankbåt. Oppstillingsplassen på betongbryggen, markert med grønt rektangel på *figur 7*, er tett og omringet av en spillkant som vil fange opp spill og forhindre avrenning til sjø ved lastning. For øvrige sannsynlighets- og konsekvensreducerende barrierer ved overføring av avfall til/fra tankbåt, se *vedlegg 3 – punkt 5.1.2*. Det forventes fra 1 til 2 tankskip som skal hente flytende avfall per måned.

## 6. Oversikt over råstoffer og hjelpestoffer

Det vil ikke være råstoffer eller hjelpestoffer, da anlegget alene skal anvendes til omlasting og mellomlager av avfall mottatt fra eksterne produsenter.

## 7. Energiforbruk

NOW er ISO-sertifisert i ISO-14001 miljøledelse, og arbeider kontinuerlig med å gjøre driften så energieffektiv som mulig som integrert del av selskapets miljøledelse. Forbruk av energi fra virksomheten til NOW på JNP vil være forholdsvis liten, og primært fra oppvarming av lagringshall- og tanker, samt pumping. Det er estimert et el-forbruk på 10kWh per dag.

## 8. Utslipp fra virksomheten

Aktiviteten det her søkes om vil ikke omfatte bevisst utslipp til luft, vann eller grunn. Utsiktede utslipp til grunn ansees som svært usannsynlig, da all aktivitet vil pågå over fast grunn med effektive oppsamlingsarrangement. Utsiktede utslipp til luft svært usannsynlig, da vi kun mottar flytende avfall som oppbevares på tank. Utsiktede utslipp til vann, som et resultat av menneskelig feil, teknisk svikt m.m., kan ikke utelukkes. Vysus Group har på oppdrag fra NOW utarbeidet en miljørisikoanalyse for den planlagte aktiviteten, *vedlegg 3*, der de blant annet har kartlagt utslippsfaren til vann ved anlegget. Miljørisikoanalysen konkluderer med at utsiktede utslipp til vann vil følgelig kun være aktuelt ved utslipp til Sandefjordsfjorden ved lastning fra tankbil til tankbåt, og at dette utslippet vil ha begrenset omfang og raskt kunne begrenses ved hjelp av eksisterende oljevernberedskapen ved JNP.

## 9. Informasjon om resipient og vurdering av hvordan utslipp kan påvirke denne

Resipienten for mulig utsiktede utslipp av oljeholdig vann vil være Framnes-/ Sandefjordsfjorden. Miljørisikoanalysen utført av Vysus Group oppga ingen marine verneområder, sårbare naturtyper eller dyrearter i umiddelbar nærhet til der et utsiktede utslipp kan forekomme. Det ligger derimot en strandsonerett sør for industriområdet. Et utsiktede utslipp som ikke fanges opp, kan nå dette området. Det er planlagt forebyggende og konsekvensreducerende tiltak for å redusere miljøpåvirkning av oljeholdig vann hvis et slikt utslipp skulle oppstå. Tiltak mot utsiktede utslipp er utbrodert ytterligere i miljørisikoanalysen vedlagt.

## 10. Naboer

Figuren i *vedlegg 1* er et utklipp fra Sandefjord Kommunes situasjonskart. Det finnes ingen skoler, barnehager eller sykehjem i nærheten. Nærmeste private boliger ligger på østsiden av Framnesveien.

Avstand til nærmeste privatbolig:	~68 meter
Avstand til nærmeste virksomhet i sør:	~25 meter
Avstand til nærmeste industri i nord:	~252 meter

## 11. Vedleggsliste

Vedlegg 1	Naboliste
Vedlegg 2	Arealplankart og reguleringsbestemmelser
Vedlegg 3	Vysus Group – Miljørisikoanalyse Nordic Oily Waste

# VEDLEGG 1

Naboliste

## NABOLISTE

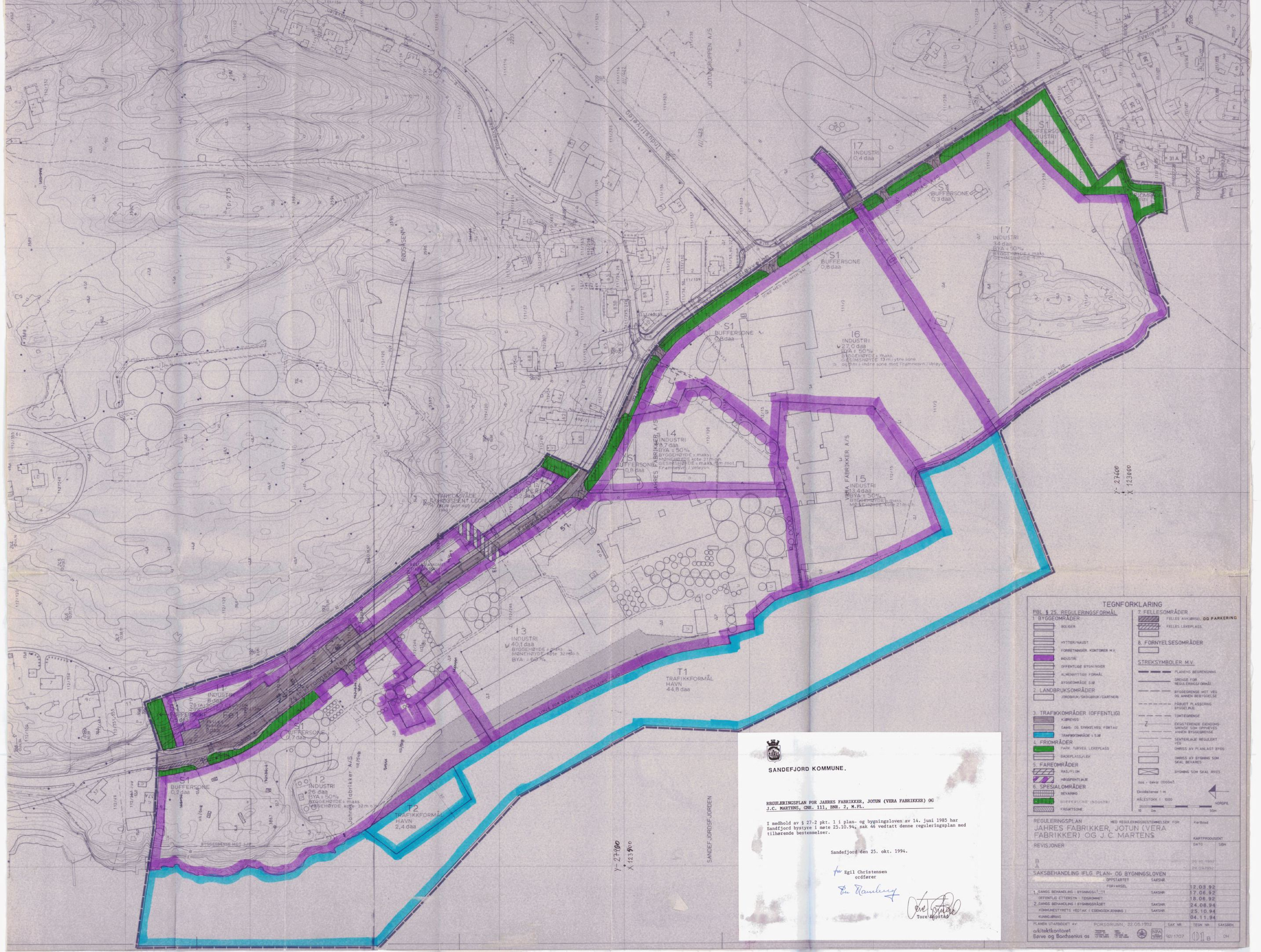
Gnr	Bnr	Navn	Adresse	Postnr	Poststed
112	80	Diana Dance-Ungure Egils Ungurs	Framnesveien 60	3222	Sandefjord
112	54	Marthe Bjørnstad	Framnesveien 64	3222	Sandefjord
112	506	Veløyveien 1 AS	Veløyveien 1	3222	Sandefjord
112	514	Tommy Bauge	Framnesveien 58	3222	Sandefjord
112	392	Bente Kristensen Geir Skeie	Framnesveien 66A Framnesveien 66B	3222	Sandefjord
112	369	Laila Samuelsen	Framnesveien 62	3222	Sandefjord
111	15	Evelyn Melinda Ballard Michael Craig Dahl-Lowe	Framnesveien 72	3222	Sandefjord
111	64	Zahra Ahmed H Al-Bakaa	Framnesveien 78	3222	Sandefjord
111	34	Gro Anita Aas Bjørn Thore Hjerpetjønn	Framnesveien 76	3222	Sandefjord
111	23	Jeanette Wenaas Larsen	Verdammen 6	3219	Sandefjord
111	38	Roar Jensen	Veløyveien 2	3222	Sandefjord
111	53	Andrzej Serafin	Veløyveien 4 og 4B	3222	Sandefjord
111	137	Tom Reinertsen	Verdammen 2	3219	Sandefjord
111	2	Jotun AS	Industriveien 70	3219	Sandefjord



Figur 8 Sandefjord Kommune Situasjonkart over Framnesveien 57 (turkis). Rød sirkel indikerer nærmeste industri i nord; Blå sirkel indikerer nærmeste område med privatboliger; gul sirkel indikerer nærmeste virksomhet i sør; og sort sirkel

# VEDLEGG 2

Arealplankart og reguleringsbestemmelser



**SANDEFJORD KOMMUNE.**

**REGULERINGSPLAN FOR JAHRES FABRIKKER, JOTUN (VERA FABRIKKER) OG J.C. MARTENS, QNR. 111, BNR. 2, M.F.L.**

I medhold av § 27-2 pkt. 1 i plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 har Sandefjord bystyre i møte 25.10.94, sak 46 vedtatt denne reguleringsplan med tilhørende bestemmelser.

Sandefjord den 25. okt. 1994.

Egil Christensen  
ordfører

*Tore Spjøtnes*  
Tore Spjøtnes

**TEGNFORKLARING**

**PBL § 25. REGULERINGSFORMÅL**

**1 BYGGEOMRÅDER**

- BOLIGER
- HYTTER/HAUST
- FORRETNINGER, KONTORER M.V.
- INDUSTRI
- OFFENTLIGE BYGNINGER
- ALMENYTTIGE FORMÅL
- BYGGEOMRÅDE S.M.

**2 LANDBRUKSOMRÅDER**

- JORDBRUK/SKOGBRUK/GARTNERI

**3 TRAFIKKOMRÅDER (OFFENTLIG)**

- KJØREVEG
- GANG- OG SYKKELVEG FORTAU
- TRAFIKKOMRÅDE I S.M.

**4 FRIOMRÅDER**

- PARK, TURVEG, LEKEPlass
- BADEPlass/LEK

**5 FAREOMRÅDER**

- RAS/FLOM
- HIRSPRENTLINE

**6 SPESIALOMRÅDER**

- BEVARING
- BUFFERSONE (INDUSTRI)
- BUFFERSONE

**7 FELLESONRÅDER**

- FELLESONRÅDE OG PARKERING
- FELLESONRÅDE LEKEPlass

**8 FORNYELSESONRÅDER**

**STREKSYMBOLER M.V.**

- PLANENS BEGRENSNING
- GRENSE FOR REGULERINGSFORMÅL
- BYGGEOMRÅDE MOT VEI OG ANNET BEBYGGELSE
- PÅBØD Plassering BYGGEFLUE
- TONTEGNING
- EKSISTERENDE EIENDOMSGRÆNSE SOM OPPHEVES ELLER BYGGEOMRÅDE
- SILVERTULLE REGULERT VEG
- OMRISS AV BYGNING SOM SKAL BEVARES
- BYGNING SOM SKAL RIVES

0,50 = 50m (1000m)

Skala: 1:1000

MÅLESTOKK 1:1000

0 50m

N

HØRDPÅ

REGULERINGSPLAN MED REGULERINGSBESTEMMELSER FOR		Kartblad
JAHRES FABRIKKER, JOTUN (VERA FABRIKKER) OG J.C. MARTENS		
REVISJONER		DATO
1	12.03.92	
2	17.06.92	
3	18.08.92	
4	24.08.94	
5	25.10.94	
6	04.11.94	

SAKSBEHANDLING I FLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN		Saksnr.	Dato
1. GANGS BEHANDLING I BYGNINGSLOVEN	SAKSØR		
OFFENTLIG ETTERSYN I TRAFIKKLOVEN	SAKSØR		
2. GANGS BEHANDLING I BYGNINGSLOVEN	SAKSØR		
KOMMUNESTYRETS VEDTAK I EBENSOVAKKENNING	SAKSØR		
KUNNGJØRING	SAKSØR		

PLANEN STÅR BEDET AV: PORSGRUNN, 22.05.1992

arkitektkontor: Berge og Borchsenius as

SAK NR. 123/1707

TEGN NR. 01

SAKSØR NR. 04



227

## SANDEFJORD KOMMUNE.

Sandefjord 22.05.92.  
Revidert : 20.10.92.  
21.07.94.

REGULERINGSBESTEMMELSER FOR JAHRES FABRIKKER, JOTUN (VERA FABRIKKER) OG  
J.C. MARTENS, GNR. 111, BNR.2 M.FL.

### § 1 Generelt

- 1.1 Det regulerte område er på planen vist med reguleringsgrense.
- 1.2 Planområdet som er beskrevet på planen er inndelt i reguleringsområder med følgende formål:

#### Byggeområder

Industri I1, I2, I3, I4, I5, I6, og I7.

#### Trafikkområder

Offentlig kjøreveg  
Gang- og sykkelvei, fortau  
Trafikkområde i sjø

#### Friområder

Turvei

#### Fareområde

Høgspennelinje

#### Spesialområder

Buffersone industri SI  
Frisiktsone

#### Fellesområder

Felles avkjørsel  
Felles parkering

### § 2 Områder for industri. ( I1, I2, I3, I4, I5, I6, og I7)

- 2.1 I område I1 skal det oppføres bygninger for industri.



- 2.2 I områdene I2, I3, I4, I5, I6 og I7 skal det oppføres bygninger og anlegg for industri samt lagringsområde.
- 2.3 Prosent tillatt bebygget areal for områdene I1, I2, I4, I5, I6 og I7 er BYA 50%, inklusive lagring under tak. Prosent tillatt bebygget areal for området I3 er BYA 60%, inklusive lagring under tak.
- 2.4 Etasjetall/byggehøyder
- Tillatt byggehøyde i I1 er 3 etasjer med gesimshøyde på 12 meter.
- Tillatt byggehøyde i I2 og I3 er mønehøyde på kote 32 (m.o.h.). Tillatt byggehøyde i I4 er mønehøyde på kote 21 (m.o.h.) i ytre sone og gesimshøyde på 9 meter i indre sone mot Framnesveien. Tillatt byggehøyde i I5 er mønehøyde på kote 21 (m.o.h.) Tillatt byggehøyde i I6 er gesimshøyde på 13 meter i ytre sone og gesimshøyde på 9 meter i indre sone mot Framnesveien/Veløyveien. Tillatt byggehøyde i I7 er gesimshøyde på 9 meter.
- I områdene I2, I3, I4, I5, I6 og I7 gis byggehøyden på prosesstårn/destillasjonstårn og piper ut i fra de krav produksjonsprosessen stiller og søkes godkjent ved byggemelding. Ventilasjonssrør/rom omfattes av byggehøydene nevnt under de forskjellige områdene.
- 2.5 I område I2, I3, I6 og I7 skal bygninger plasseres innenfor den viste byggegrensen mot Sandefjordsfjorden.
- 2.6 I områdene I1 og I3 skal bygninger plasseres innenfor den viste byggegrensen mot Framnesveien.
- 2.7 Innenfor områdene I1, I2, I3, I4, I5, I6 og I7 kan det anlegges fabrikkgater.
- 2.8 I områdene I6 og I7 skal lagring ordnes slik at det blir til minst mulig sjanse for naboer.
- 2.9 I områdene I1, I2, I3, I4, I5, I6 OG I7 tillates ikke tyngre industri enn eksisterende industri som vil innebære vesentlig mer støy, forurensing til luft og vann enn dagens industri. Økt utslipp av prosessavløpsvann og økt støyutslipp fra eksisterende industri forutsetter utslippstillatelsen fra SFT.
- 2.10 I områdene I2, I3, I6 og I7 tillates en utfylling i sjøen som vist på plankartet.
- 2.11 Intern bru over Veløyveien må gis en harmonisk form og være estetisk tiltalende.

- 2.12 I område I2 skal arealet mellom byggegrense mot sjø og strandsonen holdes visuelt tiltalende.

### § 3 Område for trafikkformål

- 3.1 Områdene T1 og T2 er havneområde for bedriftene. Tiltak som berører sjøbunnen må det varsles spesielt om til Norsk Sjøfartsmuseum. I området T2 tillates bygd utstikkere for oppankring av skip. Det tillates rørføringer på utstikkerene ut til oppankrede skip.

### § 4 Spesialområder

- 4.1 SI er et isoalsjonsbelte/beplantningsbelte mellom industribebyggelsen og tilstøtende områder. Området kan ikke bebygges, brukes til lagring eller parkering. I den sørlige delen av isolasjonsbeltet skal hagevegetasjonen bevares og skjottes. Isolasjonsbeltene skal ferdigstilles samtidig med en ny utbygging i områdene.
- 4.2 Gjennom området S1 kan det anlegges en kyststi med trase som vist på plankartet.
- 4.3 I frisisiktsoner skal det være frisisikt i en høyde av 0,5 meter over tilstøtende vegers planum.

### § 5 Felles bestemmelser

#### 5.1 Plankrav

Ved en evt. søknad om utnyttelse av "holmen" skal illustrasjonsplan utarbeides og godkjennes av bygningsrådet. Ved tiltak vedrørende brannfarlige stoffer skal nødvendige tillatelser fra Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern innhentes.

#### 5.2 Ubebygde arealer

Ubebygde deler av tomtene skal gis en tiltalende utforming og terrengbehandling.

Industritomtene skal inngjerdes med inntil 2,5 meter høye flettverksgjerder.

På område regulert til felles parkering samt arealet mellom dette og vei skal ikke beplantes med høy vegetasjon. Grøntarealet mellom felles parkering og Framnesveien skal ha fri sikt i en høyde av 0,5 meter over tilstøtende vegs planum.

Sandefjord den 25. okt. 1994.

for Egil Christensen  
ordfører

Tor Arnbjerg

Tore Koppstad

# **VEDLEGG 3**

Vysus Group – Miljørisikoanalyse Nordic Oily Waste

Report for: Nordic Oily Waste  
Report reference: RMC0500639/R1  
Date: 5 May 2023  
Release: 01



# Miljørisikoanalyse Nordic Oily Waste

Jahrestranda Næringspark

# Report Information

## Miljørisikoanalyse Nordic Oily Waste:

<b>Report reference:</b> RMC0500639/R1	<b>Date:</b> 5 May 2023	<b>Release:</b> 01
<b>Prepared by:</b> Ludvig Stendal Overingeniør	<b>Reviewed by:</b> Inger Maren Tveit Overingeniør	<b>Approved by:</b> Marianne Østevold Avdelingsleder
		
<b>Kundekontakt:</b> Ove Alexander Bratterud Production Manager Borgeskogen M: +47 900 86 978 E: ob@nowaste.dk	<b>Kundeenhet og -adresse:</b> Nordic Oily Waste Borgeskogen 3 3160 Stokke	
<b>Kontaktperson hos Vysus Group:</b> Ludvig Stendal Overingeniør M: +47 476 03 761 Ludvig.Stendal@vysusgroup.com	<b>Vysus Group-enhet og -adresse:</b> Vysus Norway AS Drammensveien 169, 0277 Oslo Postboks 376 Skøyen, 0213 Oslo	

## Document control (Vysus Group internal use):

Revision	Prepared by	Reviewed by	Approved by	Date	Comments
00	LS	IMT	MØ	28 Apr 2023	Første revisjon
01	LS	IMT	MØ	5 mai 2023	Oppdatert fra kunde tilbakemeldinger

Vysus Group and variants of it are trading names of Vysus Group Holdings Limited, its subsidiaries and affiliates. Vysus Group Holdings Limited is a limited company registered in England and Wales, registered number 12912998. Registered office: Suite C, 105 Piccadilly, London, W1J 7NJ.

Vysus Group Holdings Limited, its subsidiaries and affiliates and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Vysus Group'. Vysus Norway AS is a member of Vysus Group.

Vysus Group assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Vysus Group entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

This document includes personal data as defined by the General Data Protection Regulation (EU2016/679) ('Regulation'), and you (client) are obliged to process this data in accordance with the Regulation. This personal data is not to be disclosed to any other party outside the client group and not used for other purpose other than in connection with this project. No personal data is to be transferred outside the country of receipt.

Except as permitted under current legislation no part of this work may be photocopied, stored in a retrieval system, published, performed in public, adapted, broadcast, transmitted, recorded or reproduced in any form or by any means, without the prior permission of the copyright owner.

Enquiries should be addressed to Vysus Group, Kingswells Causeway, Prime Four Business Park, Kingswells, Aberdeen, AB15 8PU. © 2023 Vysus Group

---

# Innholdsfortegnelse

Figurliste .....	4
Tabelliste .....	5
Forkortelser .....	6
1 Innledning .....	7
1.1 Bakgrunn .....	7
1.2 Formål .....	7
1.3 Systemavgrensning .....	7
2 Metode og akseptkriterier .....	8
2.1 Hovedelementer i risikoanalysen .....	8
2.2 Arbeidsmøte / fareidentifikasjon .....	8
2.3 Analysemetode .....	9
2.4 Risikomatrise .....	9
3 Anleggs- og systembeskrivelse .....	11
3.1 Generelt .....	11
3.2 Transport og lagring av oljeholdig vann .....	13
3.3 Transport og lagring av avfallstyper i IBCer .....	15
4 Ytre miljø og sårbare forhold .....	17
4.1 Naturnvernområder og sårbare naturtyper og dyrearter .....	17
5 Resultater av risikoanalysen og valg av scenarier .....	20
5.1 Scenarier .....	20
5.1.1 S1 - Kaiområde: Skip/båt kolliderer med kai - skade på skip .....	21
5.1.2 S2 - Kaiområde: Lekkasje fra slange under pumping .....	21
5.1.3 S3 - Kaiområde: Overfylling av tankbil .....	23
5.1.4 S4 – Tankpark: Overfylling og lekkasjer .....	23
5.1.5 S5 - Lasteplass tankpark: Lekkasjer .....	24
5.1.6 S6 – Lagerhall: Lekkasje fra IBC .....	25
5.1.7 S7 - Hele anlegget - Sabotasje .....	26
6 Oppsummering / konklusjon .....	27
7 Referanser .....	28

---

# Figurliste

Figur 2-1 Risikomatrise for vurdering av miljørisiko .....	10
Figur 3-1 Satelittbilde av Framnesveien 57 – Jahrestranda Næringspark (JNP).....	12
Figur 3-2 Oppstillingsplass for tankbil for overføring av oljeholdig vann fra lagertanker til skip.....	13
Figur 3-3 Kjøremønster for tankbiler mellom kai og lagertanker .....	14
Figur 3-4 Oversikt over tankpark for oljeholdig vann .....	15
Figur 3-5 Lagringshall for IBCer .....	16
Figur 3-6 Kjøremønster for IBCer mellom port og lagerhall .....	17
Figur 4-1 Naturresevater nær Sandefjord .....	18
Figur 4-2 Friluftsområder nær JNP .....	19
Figur 5-1 – Risikomatrise med identifiserte hendelser for JNP .....	20



---

# Tabelliste

Tabell 1-1 Relevante forskrifter .....	7
Tabell 2-1 ENVID-deltakere .....	8
Tabell 2-2 Definisjon av sannsynlighetsklasse A-E .....	10
Tabell 2-3 Definisjon av konsekvensklasse 1-5 .....	11
Tabell 2-4 Systemer dekket i arbeidsmøtet .....	11

---

# Forkortelser

ENVID	Environmental Identification
IBC	Intermediate Bulk Carrier (1000 liter tank)
JNP	Jahrestranda NæringsPark
NOW	Nordic Oily Waste Stokke AS

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Nordic Oily Waste (NOW) Stokke AS har 1. november 2022 søkt Statsforvalteren om tillatelse til mottak og mellomlagring av opptil 1200m<sup>3</sup> farlig avfall ved Jahrestranda Næringspark. Bakgrunnen for søknaden er at Nordic Oily Waste Stokke AS sin gjeldende konsesjon ved Borgeskogen i Stokke har liten lagringskapasitet relativt til hva anlegget er i stand til å behandle.

Som en oppfølging av søknaden ble NOW i brev av 02.02.2023 fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark bedt om mer utdypende informasjon og også få utarbeidet en miljørisikoanalyse av omsøkte virksomhet ved Jahrestranda Næringspark (JNP), Ref /1/. Svaret ble sendt som en rapport til Statsforvalteren med henvisning til at det skulle utføres også en miljørisikoanalyse, Ref /2/.

NOW har derfor engasjert Vysus Group som en uavhengig underleverandør for å gjennomføre en miljørisikoanalyse av planlagt mellomlagringsanlegg på Jahrestranda ved Sandefjord.

## 1.2 Formål

Formålet er å gjennomføre en kvalitativ miljørisikoanalyse av NOWs påtenkte lagringsanlegg på Jahrestranda Næringspark, gjennom å kartlegge og dokumentere risikonivået for det ytre miljøet;

- Identifisere farer med hensyn til miljø og vurdere disse
- Identifisere egnede tiltak basert på identifisert risikobilde
- Ivareta forskriftskrav:

**Tabell 1-1 Relevante forskrifter**

Forskrift	Krav
Forskrift om håndtering av farlig stoff § 14	Eier eller bruker av utstyr og anlegg som benyttes ved håndtering av farlig stoff og virksomheter som håndterer farlig stoff skal sørge for at risikoen er redusert til et nivå som med rimelighet kan oppnås. Sikkerhetshensyn skal være integrert i alle virksomhetens faser, herunder prosjektering, etablering, drift og avvikling.
Forurensningsforskriften § 18-4	Den som er ansvarlig for lagringen og tilknyttede aktiviteter, skal sørge for at miljørisikoen forbundet med lagringen av farlige kjemikalier og farlig avfall analyseres.
Internkontrollforskriften § 5	Virksomheten skal kartlegge farer og problemer og på denne bakgrunn vurdere risiko, samt utarbeide tilhørende planer og tiltak for å redusere risikoforholdene

## 1.3 Systemavgrensning

Analysen omfatter kun selve anlegget (innenfor gul stiplede linje i Figur 3-1), eksport fra kai samt bilfyllplass. Hendelser ved kai under eksport av oljeholdig vann fra skip samt kollisjon med skip i kai er også inkludert. Tilsvarende er hendelser ved fylling av tankbil inne på området inkludert, men ikke hendelser med tankbil utenfor området.

Analysen omfatter scenarier som potensielt kan medføre akutt og i første rekke lokal forurensning av vann, dvs. utslipp til Sandefjordsfjorden. Da all transport og lagring vil foregå på område med fast dekke, tas det ikke med vurdering av forurensning til grunn. Støy, lukt, lys og utslipp til luft er heller ikke inkludert i denne analysen. Eventuelt utslipp av bunkersolje fra lasteskip for oljeholdig vann er også utelatt.

## 2 Metode og akseptkriterier

### 2.1 Hovedelementer i risikoanalysen

Miljørisikoanalysen består av følgende elementer:

1. Fareidentifikasjon for å kartlegge utslippsfaren ved anlegget
2. Valg av scenarioer for videre analyse basert på vurdering av
  - a. sannsynlighet for utslipp
  - b. potensielt lekkasjevolum (overføring/lager)
  - c. toksisitet for identifiserte stoffer og produkter som kan utgjøre en miljømessig fare
3. Klassifisering av sannsynlighet og miljøskadekategori for hvert scenario
4. Plotting av scenarioene i en risikomatrix for enkelt å kunne sammenligne disse med oppsatte akseptkriterier grafisk
5. Oppsummering og konklusjon av resultater
6. Forslag til eventuelle tiltak

### 2.2 Arbeidsmøte / fareidentifikasjon

Et fareidentifikasjonsmøte ble gjennomført på Jahrestranda Næringspark onsdag 19. april 2023 etter følgende agenda:

09:00-09:30 – Befaring Nordic Waste, Borgeskogen  
09:30-10:00 – Transport til Jahrestranda  
10:00-10:30 – Introduksjon Vysus  
10:30-11:30 – Befaring Jahrestranda  
10:45-12:00 – ENVID – Overføring til/fra skip til/fra tankbil på kai  
12:00-12:30 – Lunch  
12:30-16:00 – ENVID forts. overføring, transport med bil, lagertanker og lagring IBC  
16:00-16:30 – Oppsummering - Gjennomgang av loggskjema og videre arbeidsprosess

#### Deltakere:

En liste med alle deltakere under møtet er gitt i Tabell 2-1 ENVID-deltakere

Tabell 2-1 ENVID-deltakere

Navn	Selskap	Rolle/Disiplin
Ole Tom Slorbak	Jahrestranda Næringspark AS	Styreleder og daglig leder
Lars Kastholm	Nordic Oily Waste Stokke AS	Daglig leder, Borgeskogen
Ove Alexander Bratterud	Nordic Oily Waste Stokke AS	Produksjonssjef, Borgeskogen
Rasmus Tronier Hansen	Nordic Oily Waste Stokke AS	Miløkoordinator
Ludvig Stendal	Vysus Group	Konsulent / facilitator
Preben Maurstad Uv	Vysus Group	Konsulent / scribe

## 2.3 Analysemetode

I arbeidsmøtet ble følgende informasjon dokumentert:

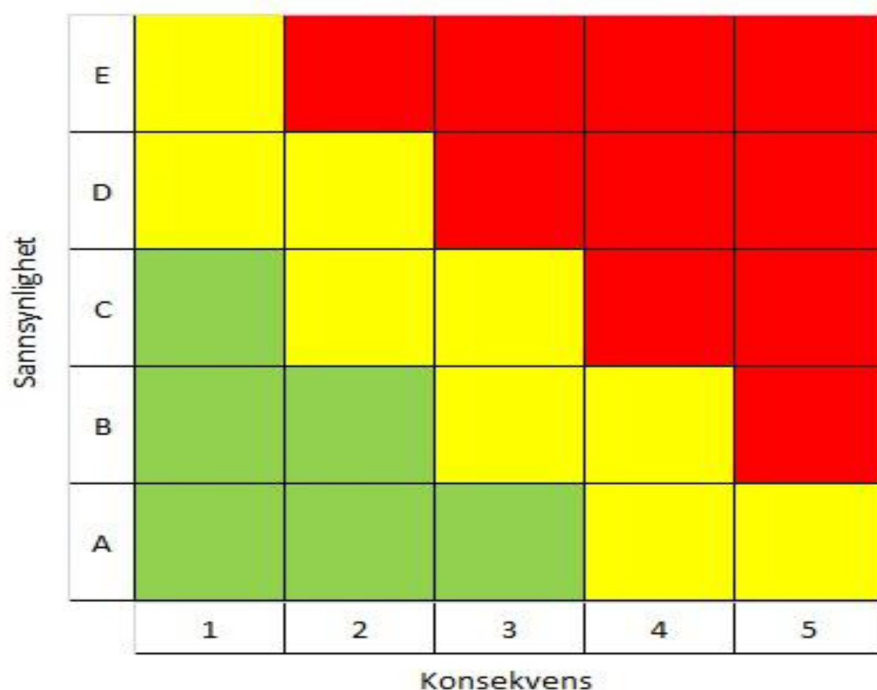
- Id nr.
- Delsystem
- Hendelse som kan føre til utslipp
- Forløp/Årsak(er)/Konsekvens(er)
- Eksisterende Barrierer – sannsynlighets- og konsekvensreducerende
- Evt. sårbarhet av barrierer
- Nye risikoreducerende tiltak
- Kommentarer inkl. resultat av risikovurdering

## 2.4 Risikomatrixe

Risikoanalysen er basert på bruk av en risikomatrixe. Metoden forutsetter bruk av sannsynlighetsklasser, konsekvensklasser og kriterier for akseptabelt risikonivå (akseptkriterier).

Basert på vurderinger av sannsynlighet og konsekvens, er de identifiserte farehendelsene plassert i en risikomatrixe, se Figur 2-1 Risikomatrixe for vurdering av miljørisiko. Denne matrixen viser i praksis toleransekriteriene for risiko da:

- Farehendelser som havner i rødt (uakseptabelt) område krever at risikoreducerende tiltak iverksettes for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå
- Farehendelser som havner i gult område skal vurderes etter ALARP-prinsippet, dvs. risikoreducerende tiltak skal implementeres så fremt det ikke er et vesentlig misforhold mellom kostnaden ved å implementere tiltaket og den faktiske risikoreduksjonen som oppnås.
- For farehendelser som ender opp i grønt område av risikomatrixen, anses risikoen å være akseptabel, dvs. ingen ytterligere risikoreducerende tiltak vurderes å være nødvendige



**Figur 2-1 Risikomatrix for vurdering av miljørisiko**

Det er ellers verdt å merke seg følgende:

- Dersom sannsynligheten for at en hendelse inntreffer er tilstrekkelig høy, kan den utgjøre en uakseptabel miljørisiko selv om konsekvensen bare er moderat.
- Tilsvarende kan en hendelse med en moderat til høy sannsynlighet for å inntreffe, utgjøre en akseptabel miljørisiko dersom konsekvensen er tilstrekkelig lav.

Tabell 2-2 viser inndelingen i sannsynlighetsklasser for hendelser som er brukt i analysen. Brukte miljøskadekategorier/konsekvensklasser er presentert i Tabell 2-3 Definisjon av konsekvensklasse 1-5

**Tabell 2-2 Definisjon av sannsynlighetsklasse A-E**

Kategori	Beskrivelse
A	Aldri hørt om tilsvarende hendelse i industrien
B	Hørt om tilsvarende hendelse i industrien
C	Har skjedd i selskapet eller mer enn en gang pr. år i industrien
D	Har skjedd på anlegget eller mer enn en gang pr. år i selskapet
E	Har skjedd mer enn en gang pr. år på anlegget

**Tabell 2-3 Definisjon av konsekvensklasse 1-5**

Kat	Beskrivelse	Konsekvens
0	<b>Ingen effekt</b>	
1	<b>Liten effekt</b> Liten miljøskade, innenfor terminalområdet	Utslipp på dekke innenfor anlegget Mindre spredning Mindre opprensning Ingen miljøskade
2	<b>Mindre effekt</b> Mindre miljøskade, men ingen varig effekt	Utslipp til grunn eller vann innenfor anlegget Begrenset spredning Begrenset opprensning Begrenset miljøskade
3	<b>Moderat effekt</b> Begrenset miljøskade som vil vedvare eller kreve opprensning	Utslipp til grunn eller vann innenfor eller utenfor anlegget Utvidet spredning Opprensning mulig med betydelig innsats Vedvarende miljøskade
4	<b>Stor effekt</b> Alvorlig miljøskade som vil kreve omfattende tiltak for å gjenopprette normaltilstand for miljøet	Stort utslipp til grunn eller vann innenfor eller utenfor anlegget Betydelig spredning Utvidet opprensningsprogram nødvendig Varig miljøskade på viktige kommersielle interesser, rekreasjonsområder eller naturområder
5	<b>Omfattende effekt</b> Vedvarende alvorlig miljøskade som vil medføre tap av naturressurser til kommersiell virksomhet eller rekreasjon over et større område	Stort alvorlig utslipp til grunn eller vann innenfor eller utenfor anlegget Vidstrakt spredning Opprensning svært vanskelig eller umulig Permanent miljøskade på viktige kommersielle interesser, rekreasjonsområder eller naturområder

Arbeidsmøtet dekket systemene listet i Tabell 2-4.

**Tabell 2-4 Systemer dekket i arbeidsmøtet**

Node	System
1	Kaianlegg - innlasting og utlasting av produkt
2	Kaianlegg – Innlasting til tankbil
3	Tankpark -innlasting fra tankbil og lagring av produkt
4	Laste plass – Innlasting/utlasting mellom tankbil og lagringstanker
5	Lagerhall for IBCer
6	Anleggsområdet generelt

## 3 Anleggs- og systembeskrivelse

### 3.1 Generelt

Systemet for mellomlagring av kjemikalier på Jahrestranda Næringspark (JNP) til videre behandling ved Nordic Oily Waste sitt anlegg ved Borgeskogen 3, Stokke består av: Ref. /2/

- Kai for import/eksport av oljeholdig vann
- 3 tanker for lagring av oljeholdig vann
- Intertransport mellom kai og lagertanker for oljeholdig vann

- Bygning ved kai for lagring av opptil 26 fylte og 1500 tomme IBCer
- Transport av IBCer mellom lagerhall og JNP kjøreport og videre til behandling ved Borgeskogen.



**Figur 3-1 Satelittbilde av Framnesveien 57 – Jahrestranda Næringspark (JNP).**

I Figur 3-1 viser gul sirkel - a lokalisering av 1100 m<sup>2</sup> lagerhall for IBCer og gul sirkel - b viser lokalisering av lagertanker for oljeholdig vann. Lagerhallen er internt delt i to med brannvegg mellom. Området ved lagertankene vil bli utbedret før tanker tas i bruk til lagring. Kilde for figur 3.1 er Kartverket / Norgeskart.no.

En full oversikt over barrierer for å hindre/begrense utslipp er gitt i kapittel 5.1 All informasjon fra loggen i arbeidsmøtet er tatt inn i drøftingen av scenariene og loggen er derfor ikke inkludert som eget vedlegg.



## 3.2 Transport og lagring av oljeholdig vann

Følgende stofftyper vil inngå for oljeholdig vann.

Avfallsstoffnummer	Avfallstype	Øvrig beskrivelse	EAL-koder (ikke uttømmende)
7021	Olje/Fettavfall	Vannfraksjoner fra vaskede oljeutskillere, skjærevæsker	130506, 120112, 160708,
7030	Oljeemulsjoner, sloppvann	Oljeforurenset vann, oljeholdig avfall, ikke-klorerte emulsjoner	130105, 165071

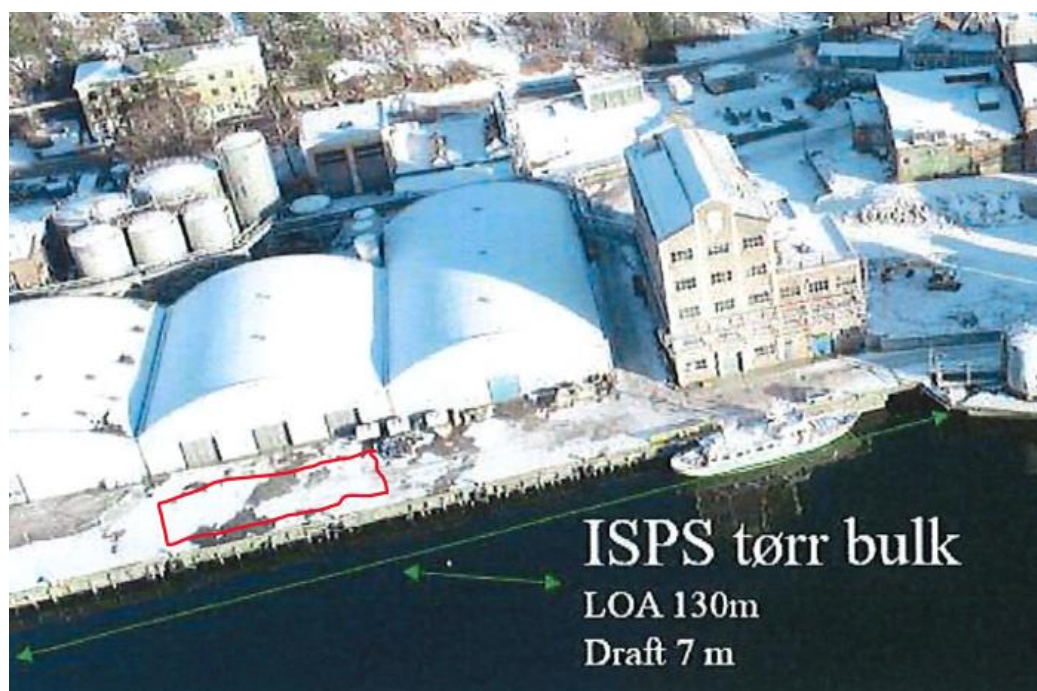
Det er ikke tilgjengelig noe spesifikt datablad for disse oljefraksjonene. Det vil derfor bli benyttet et produkt datablad for motorolje for å beskrive potensiell miljøpåvirkning fra disse fraksjonene. Oljen som er valgt er motorolje 10W-40. Se datablad Ref. /3/.

### Kaiområde

Kai for skip med oljeholdig avfall er 130 meter lang og vil motta båter med lastekapasitet ca 650 tonn. Antall skipsanløp er anslått til en til to pr. måned. Dybden langs kai starter på 7 meter. Samlet lagervolum er 3 x 383 m<sup>3</sup>, men tankene vil kun fylles til maksimalt 90 % volum (overfyllingsvern er på 95 %) slik at samlet maksimalt nivå er 1050 m<sup>3</sup>. For å oppnå best mulig lønnsomhet vil NOW ha størst mulig fyllingsgrad på lagertankene før skipsanløp. Hvis det regnes 700 m<sup>3</sup> per overføring vil det medføre behov for 700/40 = 18 internt transporter per skipsanløp. Figur 3-3 viser kjøremønster på JNP. Det er planlagt benyttet to tankbiler for internt transport mellom lagertanker og skip.

Det oljeholdige vannet vil inneholde 10 til 40 % vann. Da de ulike oljene antas å ha en relativ tetthet på ca 0,9 vil olja etter en oppholdstid legge seg i et sjikt på toppen av vannfasen (lagertanken vil virke som separator).

Arbeidet vil i hovedsak utføres på dagtid mellom 07 og 15, men drift utover dette kan bli aktuelt.



**Figur 3-2 Oppstillingsplass for tankbil for overføring av oljeholdig vann fra lagertanker til skip**

I Figur 3-2 er det markert et rektangel som viser oppstillingsplass for 40 m<sup>3</sup> tankbil som overfører oljeholdig vann fra lagertanker til skip. Det vil anlegges en permanent spillkant rundt tankbilen med et volum på minst 40 m<sup>3</sup> slik at en eventuell lekkasje av full tankbil kan fanges opp. Oljeholdig vann vil ankomme JNP fra omkringliggende industri og mellomlagres på tre lagertanker. Det vil i liten grad være import fra skip til JNP da

det foreløpig ikke finnes et egnet behandlingsanlegg hos JNP og oljeholdig vann blir derfor eksportert til NOWs behandlingsanlegg i Danmark.

Godkjente 4" slanger fra skipet vil benyttes ved overføring mellom bil og skip. En overføring av 40 m<sup>3</sup> fra bil til skip vil vare ca. 1 time.

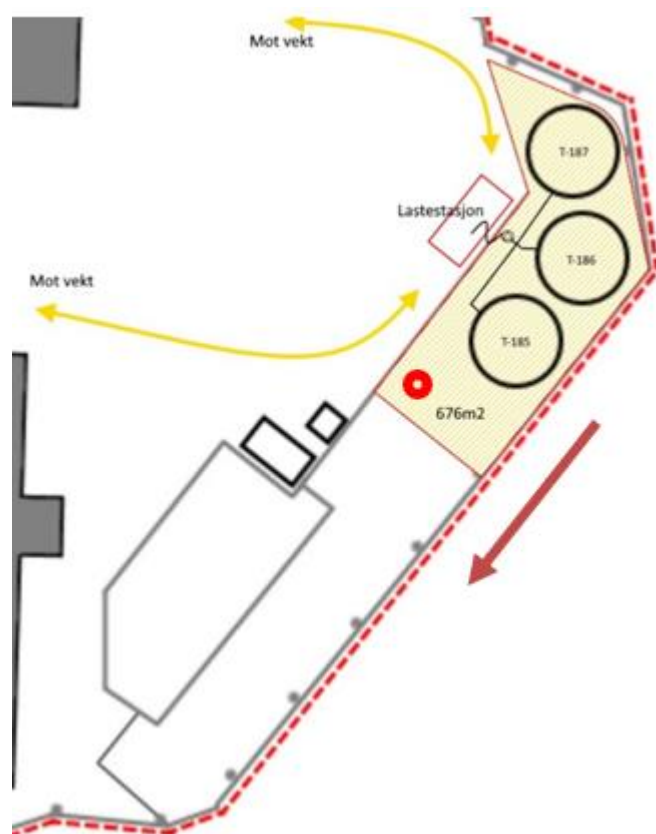


Figur 3-3 Kjøremønster for tankbiler mellom kai og lagertanker

### Tankpark og oppsamling

En detaljert oversikt over tankparken er gitt i Figur 3-4.

Rundt tankene og overføringsutstyr er det utbedret en tett spillkant. Det er fall ned mot en pumpekum og eventuelt spill/lekkasje i tillegg til regnvann vil pumpes tilbake til ledig tank. Dekket skal fullstendig tettes før tankene tas i drift og det er ingen luker/ventiler i spillkanten som kan føre til utslipp. Lastestasjonen for biler vil bli etablert med tett dekke og fall inn mot spillkanten slik at et volum på minimum 40 m<sup>3</sup> (full tankbil) vil fanges opp. Dette spillet vil deretter bli pumpet over til ledig tank.



Figur 3-4 Oversikt over tankpark for oljeholdig vann

### 3.3 Transport og lagring av avfallstyper i IBCer

Følgende stofftyper inngår i mellomlagring av IBCer i lagerhall på JNP.

Avfallsstoff-nummer	Avfallstype	Øvrig beskrivelse	EAL-koder (ikke uttømmende)
7051	Maling, lim og lakk	Maling- og lakkavfall som inneholder organiske løsemidler eller andre farlige stoffer	080111

Det er ikke tilgjengelig spesifikke datablad med informasjon om miljøpåvirkning for denne avfallstypen. Det blir derfor benyttet et eksempel på datablad som kan representere denne stoffgruppen, ref. /6/.

Det vil bli lagret opptil 26 fulle IBCer samtidig (hver IBC vil inneholde opptil 1 m<sup>3</sup>) og opptil 1500 tomme IBCer. Som det vil fremkomme av risikoanalysen vil det være vært lite sannsynlig med utslipp fra mer enn en IBC samtidig. De opptil 26 IBCene vil plasseres i en del av lagerhallen hvor det vil være en spillkant og denne vil romme i overkant av 2 m<sup>3</sup> - tilsvarende innholdet i to IBCer.

IBCene håndteres ved hjelp av truck for lasting til og fra egnet bil.

Avfallet som mottas for mellomlagring i IBCer på JNP vil bli sendt videre for behandling innen ett år etter mottak. Reell lagringstid vil være betydelig kortere, avhengig av behandlingstrykk og kundeforespørsler. Tidsforløp mellom mottak og behandling ved NOW sitt anlegg på Borgeskogen 3 varierer basert på hvilken type avfall som mottas, men typisk er avfallet behandlet/sendt videre i løpet av et par dager til én uke. I nåværende tillatelse på Borgeskogen 3 er maksimal lagringstid satt til ett år.

Det er ventet i snitt en biltransport pr dag for frakt av IBCer enten til eller fra JNP. Kjøremønster er vist i Figur 3-6.



Figur 3-5 Lagringshall for IBCer



Figur 3-6 Kjøremønstre for IBCer mellom port og lagerhall

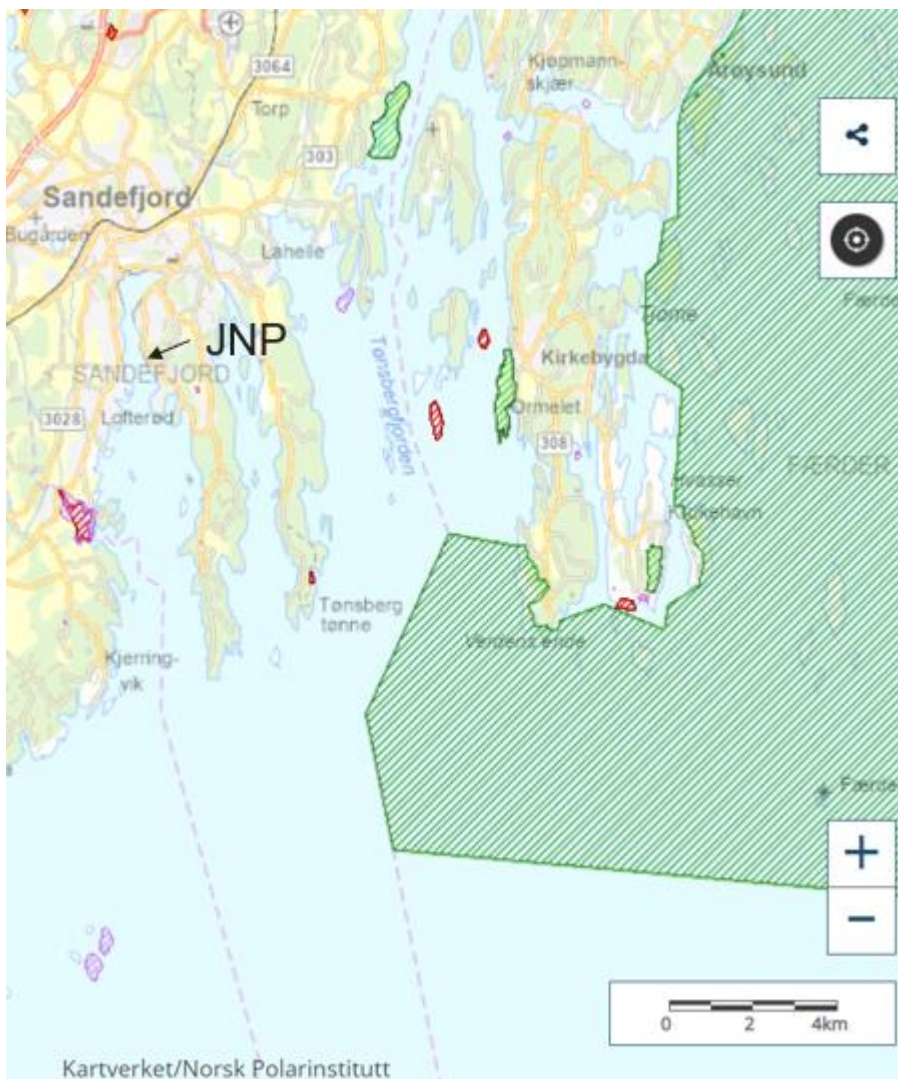
## 4 Ytre miljø og sårbare forhold

### 4.1 Naturnvernomsråder og sårbare naturtyper og dyrearter

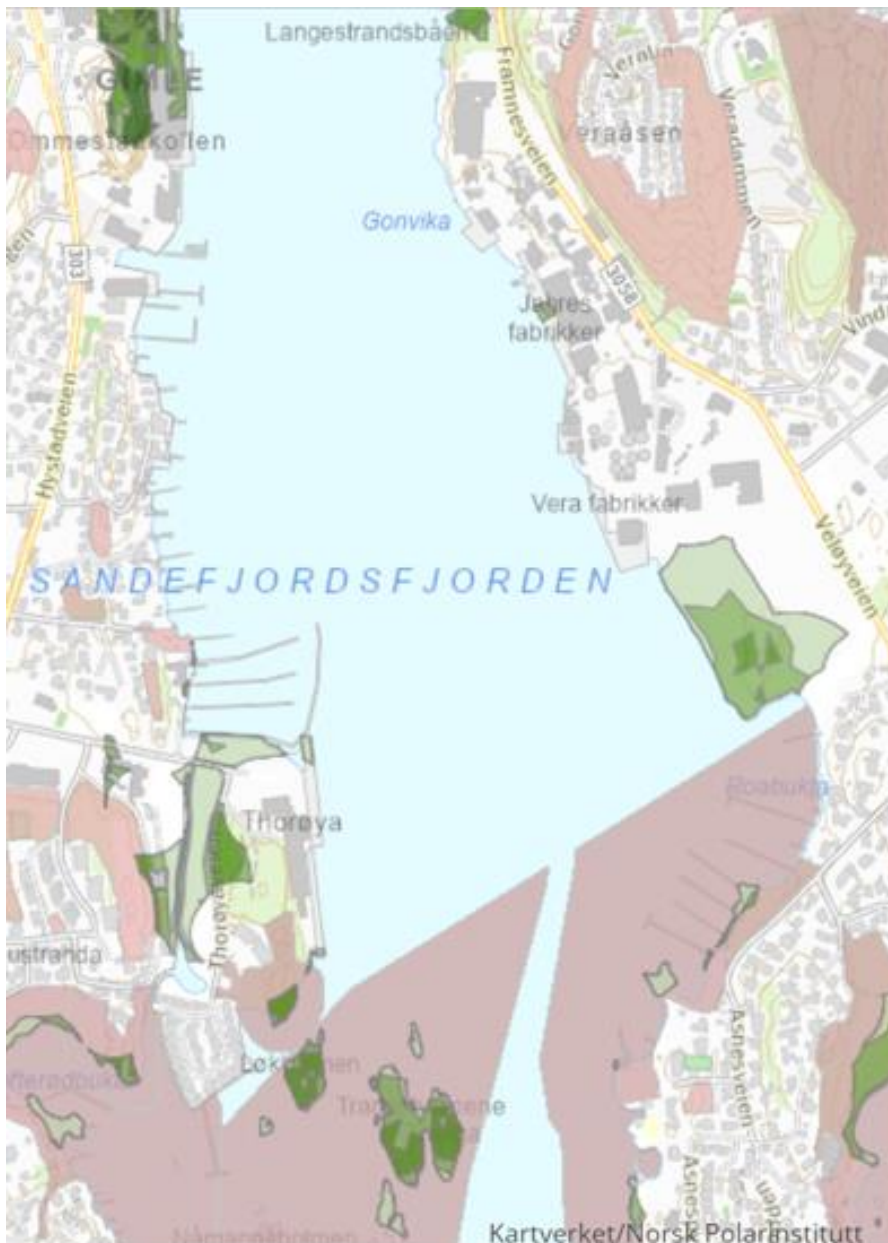
Naturresevater er den strengeste formen for områdevern etter naturmangfoldloven. Slike reservater er områder som inneholder truet, sjelden eller sårbare natur, representerer en bestemt naturtype, har en særlig betydning for biologisk mangfold, utgjør en spesiell geologisk forekomst, eller har særskilt naturvitenskapelig verdi.

Som det fremgår av Figur 4-1 er nærmeste naturreseptat Færder nasjonalpark. De scenarier som blir beskrevet for mellomlagring av kjemikalier ved JNP vil ikke ha påvirkning på denne nasjonalparken.

Ved søk i Miljødirektoratets base Ref. /4/ er det heller ingen marine verneomsråder ved Framnesfjorden / Sandefjordsfjorden. Det er heller ikke registrert sårbare naturtyper eller dyrearter som vil påvirkes ved et eventuelt mindre kjemikalieutslipp.



Figur 4-1 Naturreservater nær Sandefjord



**Figur 4-2 Friluftsområder nær JNP**

Figur 4-2 viser viktige friluftsområder (rosa farge) og tilgjengelige strandsoner (grønn farge) nær JNP. Et eventuelt oljeutslipp som ikke fanges opp, kan nå disse områdene.

Hele Sandefjordsfjorden innenfor Trangsholmane har vært gjennom et omfattende prosjekt; «Renere Sandefjordsfjord», Ref /5/.

Sjøbunnen utenfor JNP ble i 2018 tilført ca. 1200 m<sup>2</sup> 10-20 cm tykt dekkende masse for å tildekke gamle miljøsynder. Området utenfor Jahrestranda har i tillegg fått et erosjonslag for at de rene massene ikke skal vaskes ut av støy/bølger forårsaket av passerende skip. På tross av dette omfattende tiltaket er det fremdeles i hht. Miljødirektoratet advarsel mot inntak av sjømat fra Sandefjordsfjorden. Det er derfor viktig å ikke tilføre fjorden mer miljøskadelig avfall.

## 5 Resultater av risikoanalysen og valg av scenarier

Det ble identifisert syv hovedfarer hvor alle potensielt kan føre til utslipp til vann (Sandefjordfjorden). Topphendelsen er definert som et utslipp av kjemikalier. Sannsynlighetsreducerende barrierer er alt som skal forhindre et utslipp. Dersom et utslipp finner sted er konsekvensreducerende barrierer alt som hindrer kjemikaliene å renne ut i fjorden samt for oljeholdig vann også lenser/oppsamling. Resultatene er grafisk fremstilt i risikomatriksen i Figur 5-1. Konsekvensvurderingen inneholder i tillegg til potensiale for utslipp til fjord også en vurdering av eventuell miljøpåvirkning. Ref. Tabell 2-3 Definisjon av konsekvensklasse 1-5.

Sannsynlighet	E					
	D					
	C					
	B	3, 4, 5	2			
	A	1	6, 7			
		1	2	3	4	5
		Konsekvens				

**Figur 5-1 – Risikomatrikse med identifiserte hendelser for JNP**

Av resultatmatriksen ser man at alle identifiserte farer har lav sannsynlighet og konsekvens. Det ble i arbeidsmøtet 19. april ikke identifisert behov for ytterligere barrierer enn de som allerede er planlagt implementert før oppstart. Et tiltak som ble fremmet i arbeidsmøtet var å tømme en IBC i lagerhallen for å se om noe av innholdet fløt ut. Resultatet viste at med helning ned mot kaikant og sjø rant mesteparten av vannet ned i sjøen. Ved den seneste informasjonsoppdateringen 4. mai ble det klart at opptil 26 IBCer vil plasseres innenfor en spillkant slik at sannsynlighet for utslipp til sjø er vesentlig redusert.

### 5.1 Scenarier

Det er valgt å analysere nærmere samtlige av scenariene fra arbeidsmøtet da det ble fokusert på de mest kritiske hendelsene som kunne før til utslipp til sjøen.

I denne analysen er det lagt vekk på forhold som kan gi opphav til utslipp og påfølgende påvirkning/skade på det ytre miljøet. Valg av utslippsscenarioer er basert på følgende faktorer:

1. Forventet sannsynlighet for utslipp
2. Mulig lekkasjevolum
3. Miljøkonsekvens / toksisitet.



Følgende scenarier drøftes videre:

Scenario nr.	Utslippsområde	Hendelse
S1	Kaiområde	Skip/båt kolliderer med kai - skade på skip
S2	Kaiområde	Lekkasje fra slange under pumping
S3	Kaiområde	Overfylling av tankbil
S4	Tankpark	Overfylling og lekkasjer
S5	Lasteplass tankpark	Lekkasjer
S6	Lagerhall	Lekkasje fra IBC
S7	Hele anlegget	Sabotasje

### 5.1.1 S1 - Kaiområde: Skip/båt kolliderer med kai - skade på skip

Skip/båter (f.eks. andre leveranser til samme kai) kolliderer med skip i forbindelse med lasting/lossing som medfører skade på skip med påfølgende utslipp av olje til sjø. Sammenstøt mellom tankskip og kaianlegg kan inntreffe dersom et skip legger til kai med for høy hastighet, dersom det er uegnede værforhold når skipet kommer inn mot kai, etc. En slik hendelse kan føre til skade på kai eller brudd på tankskip med lekkasje fra skip.

En skipskollisjon med kai kan også føre til utslipp av bunkersolje fra drivstofftank men det er ikke omfattet av denne analysen. Faren for kollisjon med påfølgende lekkasje er tilstede ved ankomst. Siden båtene skal laste oljeholdig vann, vil de ikke inneholde last ved ankomst og skadepotensialet er derfor lite.

Det er etablert oljevernberedskap siden det på nabokaia på JNP er 2-4 båtanløp pr år med fossil diesel, HVO (Hydrert Vegetabilsk Olje) og RME (Raps Methyl Esther):

- Beredskapsutstyr; oljelense - 300 + 100 meter lense /absorbater/båt
- Beredskapsøvelse minimum en gang pr. år
- Samarbeid om beredskap med Sandefjord Havnevesen

#### Frekvens:

Det er forventet opptil 24 skipsanløp per år til anlegget.

Det er estimert at et utslippsscenario som følge av kollisjon vil inntreffe med en frekvens klasse A

#### Miljøkonsekvens:

**Hendelsen er klassifisert til konsekvensklasse 1 Liten effekt** da båten i dette scenariet ikke har oljeholdig vann ved ankomst.

### 5.1.2 S2 - Kaiområde: Lekkasje fra slange under pumping

Under lasting av oljeholdig vann fra tankbil til skip vil bilens pumpe benyttes. Pumpen må stanses for at en eventuell lekkasje kan opphøre.

Brudd eller slitasje på koblinger eller i selve slangen kan oppstå under lossing som en følge av menneskelig svikt, f.eks. operasjonell feil under av-/ påkobling av slangen, skade på slangen, skade på slangen på grunn av pumping med for høyt trykk.

Konsekvenser kan være lekkasje fra slange og påfølgende utslipp til kai og sjø. Mengde utslipp til sjø avhenger av når lekkasjen oppdages og om det overføres fra skip til tankbil eller omvendt. Det er antatt at en lekkasje vil vare i 1 minutt. Hvis det overføres 40 m<sup>3</sup> i løpet av en time vil et fullt slangebrudd gi et utslipp på ca 700 liter. Hvis man regner vanninnholdet er 70 % og densiteten til olja er 0,9, gir dette et utslipp på 190 kg.

- Ved avkobling av slangen før den er tømt kan innhold i slangen lekke fra slangen og videre til sjø.

#### Sannsynlighetsreduserende barrierer vil være:

- "Ship to shore"-prosedyre inkl. sertifikat for gyldig trykktesting av slanger
- Kontinuerlig kommunikasjon mellom tankskip og NOW personell
- Minimum to mann til stede ved kai-operasjoner. Trykksetting er det mest kritiske punktet og da vil operatøren være forberedt på å stanse overføring dersom lekkasje oppdages
- Avsperrert område (ISPS) under laste/losseoperasjoner
- Vedlikeholdsprogram på slanger (årlig trykktesting) og tilkoblingspunkter
- Prosedyrer for ikke å overføre under ekstreme værforhold (mye vind - 20 m/s, torden etc.)
- Ingen gjennomgangstrafikk og lav fartsgrense (10 km/t)
- Startsperr som hindrer bil fra å kjøre før slange er frakoblet

#### Konsekvensreduserende barrierer vil være:

- Nødstop
- Spillkant på kai rundt bil (kapasitet minimum tilsvarende en tankbil – 40 m<sup>3</sup>)
- Absorberende lenser
- Båt og lenser (300 + 100 m) er tilgjengelig på kai og legges ut ved behov av JNP/NOW
- Prosedyrer for å holde kai snø og isfritt
- Personell tilstede på kai når et eventuelt utslipp inntreffer

#### Frekvens:

Hendelsen plasseres i frekvens klasse B-Hørt om tilsvarende hendelse i industrien.

#### Miljøkonsekvens:

Avfallsstoffnummer	Avfallstype	Øvrig beskrivelse	EAL-koder (ikke uttømmende)
7021	Olje/Fettavfall	Vannfraksjoner fra vaskede oljeutskillere, skjære væ	130506, 120112 160708,
7030	Oljeemulsjoner, sloppvann	Oljeforurensset vann, oljeholdigvfall, ikke-klorete emulsjoner	130105, 165071
7165	Prosessvann, vaskevann	Forurensset vann og vandige løsninger <del>sikke</del> tillates ført til avløp	190106, 161001 070101
STARTA Motorolje 10W40 Ref./3/			
Faresetning H412		Skadelig med langtidsvirkning for liv i vann	

Sikkerhetstiltak for å beskytte ytre miljø	Unngå utslipp i avløp, jord og vannløp. Samle opp søl/spill i sand, jord eller annet egnet absorberende materiale. Søl eller ukontrollerte utslipp til vannløp skal UMIDDELBART varsles til rette myndighet
Økotoksisitet	Klassifiseres ikke som miljøskadelig. Men produktet må ikke ledes ut til kloakk eller vannløp eller deponeres hvor det kan påvirke jord eller overflatevann. Produktet inneholder et stoff som er giftig for vannorganismer. Produktets miljøfare anses for å være begrenset. Det er usannsynlig at stoffet vil oppløses i vann i mengder som er store nok til å være giftig for fisk og dafnier

For å representere miljøfare ved utslipp av oljeholdig vann er det tatt utgangspunkt i datablad for en Smøreolje 10-W40. Oljen vil legge seg på overflaten og det kan tenkes at enkelte sjøfugl kan bli påvirket. Lenser vil legges ut og det kan antas at mye av oljen vil fanges opp.

**Hendelsen er klassifisert til konsekvensklasse 2 Mindre effekt; Mindre miljøskade, men ingen varig effekt**

### 5.1.3 S3 - Kaiområde: Overfylling av tankbil

Oljeholdig vann skal overføres fra skip til tankbil 40 m<sup>3</sup>. Dette er pr mai 2023 et lite realistisk scenario da det for tiden ikke er behandlingsanlegg for oljeholdig vann på JNP. Dersom dette kommer i fremtiden, vil problemstillingen bli relevant.

Årsak til overfylling vil være menneskelig feilhandling ved at sjåfør ikke følger med. Det skal være visuell kontroll på tanktopp under lasting og kontinuerlig kommunikasjon mellom tankskip og tankbil. Pumpen på skipet vil stanses etter signal fra sjåfør.

For å hindre at oljeholdig vann renner over kaikant vil bilen stå innenfor en spillkant som rommer minimum 40 m<sup>3</sup> og skulle noe likevel gå over kant, vil lenser bli lagt ut. Siden det oljeholdige vannet består av 60-90 % vann, er det en begrenset mengde olje som vil havne i fjorden.

#### Frekvens:

Det er liten sannsynlighet for overfylling eller lekkasje og tanker og overføringsutstyr står inne i en tett fangdam. Sannsynligheten settes til B – Hørt om tilsvarende hendelse i industrien i industrien.

#### Miljøkonsekvens:

Det antas mindre mengde enn ved Scenario 2 Lekkasje fra slange ved pumping og det vil være fangdam rundt tankbilen.

#### Konsekvensklasse er 1 – Liten miljøskade, innenfor terminalområdet

### 5.1.4 S4 – Tankpark: Overfylling og lekkasjer

Denne hendelsen kan inntreffe når det overføres mer væske til tanken enn den rommer eller at det oppstår en lekkasje på tank eller utstyr.

Årsaker vil være menneskelig svikt (i flere ledd), feil på trykksensor/nivåberegninger, korrosjon i tank. Konsekvens er utslipp av oljeholdig vann til tett fangdam.

#### Sannsynlighetsreducerende barrierer:

- Alle tanker har overfyllingsvern: alarm ved 90% og automatisk stengning av overføringspumpe ved 95%
- Prosedyrer for innlasting av produkter

- Kontinuerlig kommunikasjon mellom sjåfør og NOW personell vil hindre overfylling
- Kjent nivå på tank og kjent volum (maks 40 m<sup>3</sup>) som skal fylles på tank
- Forebyggende tankinspeksjon hvert 5 år (eksternt)
- Pumpe stanses ved strømbrydd
- Påkjørselsvern for tilførselsutstyr (betong-fangdam)

#### **Konsekvensreduserende barrierer:**

- Alle tankene står i fangdam som har 110% kapasitet av største tank ihht. Tankforskrift
- Det er ingen ventiler i fangdammen som kan være åpen ved en feil og føre til at lekkasjer lekker ut av fangdammen
- Spill/regnvann pumpes til nærmeste ledige tank så hurtig som mulig
- Lys på sentrale punkter
- CCTV
- Daglige vernerunder vil oppdage eventuelle lekkasjer fra tank

Sannsynligheten settes til B – Hørt om tilsvarende hendelse i industrien.

#### **Miljøkonsekvens:**

Tankene vil stå i fangdam som har kapasitet tilsvarende den største tanken +10%. Overfylling av tank vil derfor bare føre til et utslipp til tett betongdekke innenfor anlegget. Regnvann vil pumpes til tank med ledig kapasitet.

**Hendelsen er klassifisert under konsekvensklasse 1 Liten miljøskade, innenfor terminalområdet.**

### **5.1.5 S5 - Lasteplass tankpark: Lekkasjer**

Dette scenariet dekker overføring av oljeholdig vann fra lagertank til tankbil fra lasteplass ved lagertankene. Overføring fra tankbil til lagertank er også mulig og dette vil være aktuelt for Avfallstoff nummer 7165 Prosessvann, vaskevann (består av 99 % vann).

Hendelser som kan inntreffe er slangebrudd ved innlasting/utlasting mellom tankbil og lagringstanker, lekkasje fra utstyr i forb. med tankbilfylling/ tømning, tømning av rørledning i forb. med tankbilfylling/ tømning samt overfylling av tankbil.

Sannsynlighetsreduserende barrierer:

- Vedlikeholdsprogram på slanger (årlig trykktesting) og tilkoblingspunkter
- Prosedyrer og opplæring
- Visuell kontroll ved fylling av bil
- ADR godkjente tankbiler
- Startspærre som hindrer bil fra å kjøre før slange er frakoblet

**Konsekvensreduserende barrierer:**

- Sjåfør og NOW personell til stede under operasjonen
- Lasteplassen har tett dekke med fall mot sluk og drenering mot oppsamlingskar
- Utstyr for oppsamling av søl (adsorberende lenser)
- Prosedyrer for å holde lasteplass snø og isfritt
- Dreneringssystem til spilloppsamling (ventil stenges ved overføring)

**Frekvens:**

Sannsynligheten settes til B – Hørt om tilsvarende hendelse i industrien.

**Miljøkonsekvens:**

Tankbilene vil stå på et tett dekke av asfalt eller betong med fall inn mot oppsamlingskum for tankanlegget. Overføring er overvåket og vil raskt bli stanset dersom en lekkasje /overfylling inntreffer.

**Hendelsen er klassifisert under konsekvensklasse 1 Liten miljøskade, innenfor terminalområdet.**

**5.1.6 S6 – Lagerhall: Lekkasje fra IBC**

Opptil 26 IBCer hver med innhold 1 m<sup>3</sup> vil mellomlagres i en 1100 m<sup>2</sup> lagerhall ved kaia på JNP. Ref. Figur 3-5. IBCer vil lastes av og på lastebiler ved hjelp av truck. Det vil ikke foregå omlasting fra tankbil til IBC eller vice versa. Det som kan føre til lekkasje fra en IBC er - Påkjørsel av truck, evt. at en IBC blir spiddet av en gaffel, fall fra høyde og lekk ventil på IBC.

**Sannsynlighetsreduserende barrierer:**

- IBCer med kjemikalier stables ikke høyere enn to i høyden
- Trente truckførere
- Strukturell integritet til en IBC
- Adgangskontroll
- Liten sannsynlighet for lekkasje uten personell til stede

**Konsekvensreduserende barrierer:**

- Betonggulvet i hallen er tett og IBCene plasseres innenfor en spillkant som rommer volum til to IBCer
- Lagerhallen vil overvåkes av CCTV slik at evt. lekkasje kan oppdages også uten personale til stede og en lekkasje på et tørt betonggulv er lett å oppdage.
- Absorpsjonsmidler vil være tilgjengelig og evt spill vil samles opp og overføres til ledig IBC.
- CCTV

**Frekvens:**

Sannsynligheten for at innhold i IBC renner ut i sjø settes til A – Aldri hørt om tilsvarende hendelse i industrien. -Under forutsetning at sannsynlighetsreduserende tiltak er implementert.

### Miljøkonsekvens:

Det antas at en hendelse vil påvirke kun en IBC ved håndtering av truck, og maksimal lekkasje fra to IBCer samtidig. Det mer sannsynlige scenariet er lekkasje fra en IBC.

Det aller viktigste miljøtiltaket er å sikre / hindre at innhold av farlig avfall fra IBCer ikke havner i fjorden. Dette blir sikret ved plassering av samtlige fylte IBCer innenfor en spillkant. Lenser vil ikke ha noen effekt på oppsamling og et kjemikalispill vil fortynnes og spres i vannmassene utenfor kaikanten.

Etter siste oppdatert informasjon fra NOW per 2. mai 2023 er det kun avfallstoffsnummer 7051 som skal mellomlagres på IBC. Siden dette er en stoffblanding, finnes det intet spesifikt datablad for toksisitet og miljøpåvirkning i vann. Det er derfor søkt etter representativt datablad som kan representere avfallstypen.

Miljøpåvirkningen for 7051 Maling, lim og lakk diskuteres i det følgende:

Avfallsstoffsnummer	Avfallstype	Øvrig beskrivelse	EAL-koder (ikke uttømmende)
7051	Maling, lim og lakk	Maling- og lakkavfall som inneholder organiske løsemidler eller andre farlige stoffer	080111
"Respect E1, RTU Antifouling paint for fish nets" Ref /6/			
Faresetning H410		Meget giftig for vannlevende organismer med langvarige effekter	
6.2: Sikkerhetstiltak for å beskytte ytre miljø		Unngå utslipp i avløp, jord og vannløp. Samle opp søl/spill i sand, jord eller annet egnet absorberende materiale. Søl eller ukontrollerte utslipp til vannløp skal varsles til rette myndighet	
12.7: Økotoksisitet		Dette produktet inneholder stoffer som er giftige for miljøet. Kan føre til skadelige effekter på vannlevende organismer. Dette produktet inneholder stoffer som kan forårsake uønskede langtidseffekter på vannmiljøet.	

Siden denne stofftypen vil løses i vann og regnes som svært skadelig er det viktig med god merking av IBCer i lagerhall. Sannsynlighet for utslipp utenfor spillkant i lagerhall er svært liten. Mengden som kan renne over kaikant vil være begrenset og ikke mulig å samle opp.

På grunn av giftighet settes **konsekvensklassen til 2 Mindre effekt; Mindre miljøskade, men ingen varig effekt.**

### 5.1.7 S7 - Hele anlegget - Sabotasje

Hendelsen kan være sabotasje, hærverk og andre ondsinnede villedte handlinger med formål om å skade terminalområdet / selskapet. Det ansees som svært lite sannsynlig med sabotasje-hendelser mot oljeholdig vann da det vil være personell til stede når dette håndteres. Eventuelt utslipp fra IBCer i lagerhall vil politianmeldes som miljøkriminalitet og eventuelle aksjonister vil ikke ha noen forståelse for sine handlinger. I tillegg vil de utsettes for personlig risiko ved å åpne IBCer med potensielt giftige og etsende kjemikalier. Anlegget anses ikke som et primært mål for uønskede handlinger.

#### Sannsynlighetsreducerende barrierer:

- Inngjerdet terminalområde og adgangskontroll
- ISPS havn
- Lagerhall for IBCer låst utenom vanlig arbeidstid
- CCTV

### Konsekvensreduserende barrierer:

- Daglige vermerunder
- Beredskapsplan m/sjekklister
- Røykvarslere i kontorbygg, tavlerom og lagerbygg.
- Objektene som kan være potensielt utsatt uten at personell er tilstede, er lagertankene og disse er sikret med tett spillkant

### Frekvens:

Sannsynlighetsklasse settes til A.

### Miljøkonsekvens:

På grunn av egenskapene til stoffene som kan renne ut i sjøen ved en eventuell sabotasje, settes **konsekvensklassen til 2.**

## 6 Oppsummering / konklusjon

Nordic Oily Waste har søkt Statsforvalteren i Vestfold og Telemark om mottak og mellomagring av opptil 1200 m<sup>3</sup> farlig avfall ved Jahrestranda Næringspark.

Det er i hovedsak to hovedtyper avfall; Oljeholdig vann som mottas med tankbil, mellomagres og skipes ut fra kai ved Jahrestranda samt transport av IBCer og mellomagring i lagerhall.

Da det er tett betongdekke/asfalt er det kun miljøpåvirkning ved utslipp til Sandefjordsfjorden som er aktuelt.

For oljeholdig vann er det håndtering mellom båt og tankbiler som utgjør en risiko for utslipp til sjø – Scenario S2 og S3. Det er estimert at et eventuelt utslipp vil være begrenset i omfang og det er allerede etablert oljevernberedskap ved JNP. Det er relativt kort vei fra anlegget til friluftsområder og et oljeutslipp vil inneholde stoffer som er skadelig for det marine miljø i tillegg til at sjøfugl kan bli direkte påvirket.

De allerede planlagte forebyggende og konsekvensreduserende tiltakene vurderes som tilstrekkelige for å unngå / redusere miljøpåvirkning av oljeholdig vann til Sandefjordsfjorden.

For håndtering av IBCer i lagerhallen, S6, er det to viktige barrierer som må være på plass og vedlikeholdt;

1. Godkjente IBCer må håndteres på en slik måte at de til enhver tid holder på sitt innhold – opptil 1m<sup>3</sup>
2. Dersom en lekkasje skulle oppstå inne i lagerhallen må det sikres at innholdet ikke kan renne ut over kaikanten. Dette vil sikres ved at fylte IBCer plasseres innenfor en spillkant i lagerhallen.

Ett forebyggende tiltak ved denne stofftypen kan være kortest mulig mellomagring ved Jahrestranda Næringspark.

Totalt sett er miljørisikoen vurdert som liten da det høyst sannsynlig kun vil være lekkasje fra en IBC og barriere vil være på plass for å hindre at innhold renner ut over kaikant og ned i Sandefjordsfjorden.

I henhold til Forurensningsforskriften § 18-4 så skal miljørisikoen evalueres en gang i året og om nødvendig oppdateres. Den skal også revideres dersom det er endringer i lagringsforhold etc. som kan påvirke miljørisikoen.

## 7 Referanser

- /1/ Brev fra Statsforvalteren i Vestfold og Telemark 02.02.2023: «Behov for ytterligere informasjon – Nordic Oily Waste Stokke AS - Søknad om mottak og mellomlagring av farlig avfall»
- /2/ Jahrestanda – mellomlagring av farlig avfall: Svar til statsforvalterens brev «Behov for ytterligere informasjon - Nordic Oily Waste Stokke AS - søknad om mottak og mellomlagring av farlig avfall» mottatt den 02. februar 2023
- /3/ Datablad motorolje KLARA 10-W40: [520001\\_no.pdf \(jula.no\)](#)
- /4/ Miljøstatus, statlig informasjonsside fra blant andre Miljødirektoratet, Riksantikvaren, Norsk Polarinstitutt og Statens strålevern: [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no).
- /5/ Renere Sandefjordsfjord: [Sandefjord - Renere Sandefjordsfjord](#)
- /6/ Datablad Respect E1, RTU Antifouling paint for fish nets. [Respect E1, RTU \(mekke.no\)](#)