



K-Hub; Asnæsværket

Virksomheder
J.nr. 2025-65066
Ref. mapou
Den 1. december 2025

Udtalelse om afgrænsning af indholdet i miljøkonsekvensrapporten for etablering af terminal for import, mellemlagring og eksport af CO₂ på Asnæsværket

Indhold

1.	Om udtalelsen	3
2.	Lovkrav til indholdet af miljøkonsekvensrapporten	4
3.	Projektbeskrivelse og beliggenhed	5
3.1	Indledning, baggrund og formål med etablering af terminal for import, mellemlagring og eksport af CO ₂ på Asnæsværket	5
3.2	Ændrede og nye anlæg og bygninger	6
3.3	Placering og planforhold	8
3.4	Lokaliseringsovervejelser	11
3.5	Tidsplan	11
3.6	Risiko	11
4.	Idéfase og høringen af berørte myndigheder	12
5.	Vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænserne	14
6.	Krav til indhold og metode i miljøkonsekvens-rapporten	15
7.	Indkomne høringssvar	36

1. Om udtalelsen

Denne udtalelse fastlægger i henhold til § 23, stk. 1 i miljøvurderingsloven¹ samt § 9 i VVM-bekendtgørelsen for havne², hvor omfattende og detaljerede oplysninger miljøkonsekvensrapporten for etablering af terminal for import, mellemlagring og eksport af CO₂ på Asnæsværket skal indeholde, for at Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen samlet kan vurdere anlæggets miljømæssige konsekvenser og træffe afgørelse på et oplyst grundlag.

Det er som udgangspunkt kommunalbestyrelsen, der er miljøvurderingsmyndighed. For en række projekter er det dog Miljøstyrelsen, som varetager kommunalbestyrelsens opgaver og beføjelser, jf. miljøvurderingsbekendtgørelsens § 3, stk. 3³ og miljøbeskyttelseslovens § 40⁴. Det omfatter bl.a. projekter, hvor der planlægges for s-mærkede listevirksomheder, jf. godkendelsesbekendtgørelsens § 5, stk. 2. Når der er tale om anlæg på søterritorie inden for havnegrænse er Trafikstyrelsen miljømyndighed jf. havneloven.

Det nye anlæg vurderes at være omfattet af både miljøvurderingslovens (LBK nr. 4 af 03/01/2023) og Bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne (BEK nr. 855 af 02/06/2025.)

De relevante bilagspunkter i ovennævnte bekendtgørelser er:

Bilag 2, punkt 13 a) Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (ændringer eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1)

Bilag 1, punkt 8b: Søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og losning, der er forbundet med havneanlæg til lands og til vands (bortset fra færgebroer), der kan anløbes af fartøjer på over 1.350 tons.

Kravet om miljøvurdering indebærer, at projektet først kan realiseres, når Miljøstyrelsen hhv. Trafikstyrelsen har gennemgået bygherrens miljøkonsekvensrapport i henhold til miljøvurderingslovens § 24, stk. 1 samt § 9 jf. VVM-bekendtgørelsen for havne, og offentligheden og berørte myndigheder har haft mulighed for at fremkomme med kommentarer hertil jf. miljøvurderingslovens § 24, stk. 2 samt VVM-bekendtgørelsen for havne §9, samt at Miljøstyrelsen hhv. Trafikstyrelsen har udstedt tilladelse til projektet jf. miljøvurderingslovens § 25, stk. 1 og Havnelovens § 2.

¹ LBK nr. 4 af 03/01/2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

² BEK nr. 855 af 02/06/2025 om vurdering af virkning på miljøet af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne

³ BEK nr. 1608 af 09/12/2024 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter.

⁴ LBK nr. 1093 af 11/10/2024 om miljøbeskyttelse.

2. Lovkrav til indholdet af miljøkonsekvensrapporten

Miljøkonsekvensrapporten skal udarbejdes således, at den opfylder kravene efter miljøvurderingslovens § 20, stk. 1-6 og bilag 7 samt VVM-bekendtgørelsen for havne, § 10 samt bilag 5.

Udtalelsen er udarbejdet på baggrund af sagens oplysninger, bemærkninger fra offentligheden og andre myndigheder i idefasen samt Miljøstyrelsens og Trafikstyrelsens faglige viden og erfaringer om potentielle miljøpåvirkninger fra lignende projekter.

Nærværende udtalelse skal tages op til revision, hvis bygherren foretager ændringer i projektet, som bevirker, at nye oplysninger bør indgå i miljøkonsekvensrapporten, eller hvis der skulle tilgå Miljøstyrelsen, Trafikstyrelsen eller bygherren nye væsentlige oplysninger, som kan påvirke miljøvurderingen.

Forholdet til anden lovgivning og planlægning skal indgå i miljøkonsekvensrapporten. Såfremt et plangrundlag måtte være nødvendigt, vil dette skulle vedtages, før der kan gives en tilladelse til projektet efter miljøvurderingsloven og havneloven.

3. Projektbeskrivelse og beliggenhed

Det ansøgte projekt er beliggende i Kalundborg Kommune i området for Asnæsværket og er nærmere beskrevet nedenfor.

3.1 Indledning, baggrund og formål med etablering af terminal for import, mellemlagring og eksport af CO₂ på Asnæsværket

Ørsted ønsker at etablere en CO₂-terminal på Asnæsværket og har i juni 2025 ansøgt om opstart af en frivillig miljøvurderingsproces efter miljøvurderingsloven og bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

I forbindelse med at der etableres flere CO₂-fangstanlæg i blandt andet Danmark, hvor CO₂ opsamles fra en kilde/skorsten/udleder (Carbon Capture), for herefter at blive fragtet til geologisk lagring i undergrunden, vil der være behov for terminaler til midlertidig opbevaring og omlastning af flydende CO₂ forud for transport til permanent lagring.

Ørsted ønsker at etablere en sådan terminal på Asnæsværket, idet der allerede her er etableret modtageterminal til lastbiler, mellemlager til CO₂, udskibningsfaciliteter til CO₂ samt en havn, der er velegnet til de store skibe, der skal transportere CO₂ til geologisk permanent lagring i f.eks. Nordsøen.

CO₂ vil blive transporteret til Asnæsværket med enten skib eller lastbil fra CO₂-fangstanlæg i Danmark, eventuelt i Sydsverige og andre lande i umiddelbar nærhed. CO₂ mellemlagres i tanke på Asnæsværkets område for derefter at blive udskibet på større skibe fra værket havn til geologisk lagring i undergrunden.

CO₂ vil typisk blive transporteret til Asnæsværket på mindre skibe, da kun få danske havne har tilstrækkelig dybde til at kunne modtage de store CO₂-skibe, der transporterer CO₂ til permanent geologisk lagring i f.eks. Nordsøen. Ved at anvende store skibe til videre transport, reduceres brændstofforbruget og dermed klimabelastningen pr. ton transporteret CO₂.

CO₂-terminalen på Asnæsværket vil efter projektets gennemførelse have kapacitet til at modtage op til 50-60.000 lastbiler samt op til 700 skibe pr. år. Lastbiltransporten vil i det omfang det er muligt ske med eldrevne lastbiler for at reducere miljøpåvirkningen.

For at kunne modtage, mellemlagre og eksportere CO₂ vil der være behov for følgende aktiviteter og anlæg:

- Uddybning af eksisterende havnebassiner, dels mellem eksisterende olie-pier og kølevandskanal vest for Asnæsværket, der skal uddybes fra de nu-

værende 6 meters dybde til op til 10 meters dybde og dels i det østlige havnebassin mellem flis- og askekaj fra de nuværende 9 meters dybde til ca. 10 meters dybde

- Håndtering og bortskaffelse af opgravet sediment
- Nye kajanlæg til modtagelse af CO₂-skibe på sydlige side af eksisterende oliepier samt ved eksisterende askekaj og/eller eksisterende olieka, ejet af AOT
- Lastbilterminaler til modtagelse af CO₂ fra andre CO₂-fangstanlæg
- Rørføringer mellem kajanlæg/lastbilterminaler og CO₂-tanke
- Tanke til midlertidig opbevaring af flydende CO₂ med tilhørende mulighed for udledning af CO₂ via afkast. Der vil være tale om CO₂, der ikke lever op til nærmere defineret specifikation
- Køle- og kompressor anlæg til reliquefaction af gasformig CO₂.

Der vil blive opstillet op til 30 CO₂-lagertanke med en kapacitet på hver ca. 1.800 tons, svarende til en samlet kapacitet på op til ca. 55.000 tons.

Hertil kommer de allerede godkendte og opstillede seks tanke med en samlet kapacitet på 10.800 tons, hvilket vil give en samlet kapacitet på ca. 66.000 tons fordelt i op til 36 tanke.

Desuden opstilles en mindre modtagetank til CO₂. Tanken skal sikre, at der ikke er større mængder CO₂ som bliver "forurenede" i det tilfælde en leverance af CO₂ ikke lever op til de aftalte kriterier.

Der forventes håndteret op til 5 millioner tons CO₂ pr. år på terminalen inkl. den allerede godkendte volumen fra hhv. Asnæsværket og Avedøreværket.

Asnæsværkets havn kan allerede i dag anløbes af fartøjer over 1.350 tons, men havnen skal i forbindelse med projektet udvides med yderligere kajanlæg, der kan modtage skibe af denne størrelse.

3.2 Ændrede og nye anlæg og bygninger

Projektet omfatter opførelse og drift af et anlæg til modtagelse, håndtering, oplagring samt udskibning af CO₂. Anlægget forventes at være i drift året rundt og vil kunne håndtere op til 4,5 millioner tons CO₂ pr. år. Hertil kommer allerede godkendt oplag på ca. 0,5 millioner tons pr. år.

Nedenfor er beskrevet de primære anlæg i projektet.

Kajanlæg

Projektet vil bl.a. omfatte etablering af et antal nye kajanlæg til modtagelse og eksport af CO₂. Der planlægges etableret et nyt kajanlæg på sydsiden af den eksisterende oliepier i Asnæsværkets vestlige havnebassin. I forbindelse med etablering af kaj, vil havnebassinet mellem oliepier og kølevandskanal skulle uddybes for at CO₂-skibene kan anløbe havnen. Der vil være behov for at fjerne op til 100.000 m³ sediment fra havnebassinet.

Sedimentet forventes bortskaffet ved enten nyttiggørelse, deponering på land eller ved klapning. Den endelige mængde sediment, der skal håndteres afhænger af det endelige valg af havneløsning.

For at få plads til udstyr til modtagelse og udskibning af CO₂; loadingarme, landstrøm, rørføringer m.m., udvides kajarealet ved at der etableres en platform på pæle syd for eksisterende pierkonstruktion.

Der vil evt. også skulle kunne anløbe større CO₂-skibe til Asnæsværkets østlige havnebassin, hvorfor der også her skal foretages uddybning og/eller oprensning til oprindelige og allerede godkendte dybde.

Desuden undersøges også muligheden for at etablere CO₂ loading-anlæg på den eksisterende nord-østvendte kaj, ejet af AOT.

For placering af alle nye potentielle kajanlæg, se figur 2.

Ørsted forventer ikke at etablere alle de beskrevne nye kajanlæg, men da det endnu ikke er besluttet, hvilke, der vil blive etableret, vil Miljøkonsekvensrapporten som udgangspunkt beskrive og vurdere alle mulige nye anlæg.

Der forventes op til yderligere 700 CO₂-skibe pr. år, svarende til op til 1400 passager i tillæg til de 65 CO₂-skibe (130 passager), der er miljøvurderet i miljøkonsekvensrapporten af CCS-projektet på Asnæsværket fra 2024.

Lastbilterminal

Der etableres en lastbilterminal til modtagelse af CO₂ fra blandt andet sjællandske CO₂-fangstanlæg uden adgang til havnefaciliteter. Terminalen vil blive placeret på områdets vestlige arealer. Der etableres mulighed for op til 15 lastbiler ad gangen kan tømmes samtidigt. Terminalen vil kunne modtage op til 50-60.000 lastbiler pr. år, svarende til 100- 120.000 kørsler/år.

Tanke til midlertidigt oplag af flydende CO₂

Der vil blive etableret op til 30 ståltanke á hver ca. 1.800 tons til midlertidigt oplag af flydende CO₂. Antallet af tanke vil blive afstemt efter skibsstørrelserne og skibenes sejlmonster samt sikre at Ørsted og samarbejdspartnere udnytter kapaciteten bedst muligt.

Andre anlæg og aktiviteter

I tillæg til ovenstående vil der blive etableret følgende øvrige anlæg:

- Anlæg til reliquefactionanlæg af CO₂, der er afgasset fra væskefasen på grund af varmeindtrængning i tanke og rør under transport eller oplagring
- Modtagetank samt anlæg til prøveudtagning og analyse af kvalitet og urenheder i CO₂
- Anlæg til kobling og integration med eksisterende CO₂-anlæg og hjælpeanlæg
- Anlæg til forsyning af alle CO₂-skibe med elektricitet når disse ligger ved kaj
- Pumper til lastning af skibe. Tømning af skibe sker ved hjælp af pumper installeret på skibene

- Loadingarme på kajanlæg

Den maksimale anlægshøjde vil være op til 20 meter for de 1-3 loadingarme (relativt spinkle kranlignende konstruktioner). Den maksimale højde for de horisontale tanke vil være op til ca. 12. meter.

Der vil desuden kunne blive behov for nedrivning af en mindre del af eksisterende bygninger og anlæg på ASV. Da det endelige lay out ikke er afklaret, er omfanget af potentielle nedrivninger endnu ikke fastlagt.

3.3 Placering og planforhold

Alle nye anlæg placeret på samme matrikel som Asnæsværket, matrikel 1 cd, Lerchenborg Hgd., Årby, eller andre matrikler indenfor lokalplansgrænsen beliggende Asnæsvej 16, 4400 Kalundborg, se : nedenfor. Området er beliggende på Asnæs på sydsiden af Kalundborg Fjord, umiddelbart vest for Kalundborg. Asnæsværket har egen havn til modtagelse af flisskibe samt udskibning af restprodukter fra indfyrring af biomasse. Desuden har værket tilladelse til fangst, håndtering, midlertidig oplagring og udskibning af CO₂ fra Asnæsværkets blok 6 samt tilladelse til modtagelse, oplagring og udskibning af CO₂ fra Avedøreværket, hvorfra CO₂ transporteres i lastbil til Asnæsværket. Asnæsværkets havn anvendes også til olieskibe til Asnæs Olieterminal, beliggende på området.



Figur 1: Placering af Asnæsværket på sydsiden af Kalundborg Fjord mellem Kalundborg by og Vesthavnen. Hele Asnæsværkets område er markeret med lilla. De tre pile markerer hhv. den omtrentlige placering af de nye landanlæg samt

de to områder, hvor der skal uddybes og/eller etableres nye kajanlæg, se desuden nedenstående figurer af de to havnearealer, hvor der planlægges uddybning. Der kan forekomme ændringer i layout i forbindelse med modning af projektet.

Nedenfor er indsat illustration af de forventede uddybnings- og anlægsaktiviteter i de to havnebassiner. Der kan forekomme ændringer i behovet for uddybningsdybde og anlæg.



Figur 2: Illustration af uddybnings- og anlægsaktiviteter i det vestlige havnebassin, pier 105, jf. figur 4



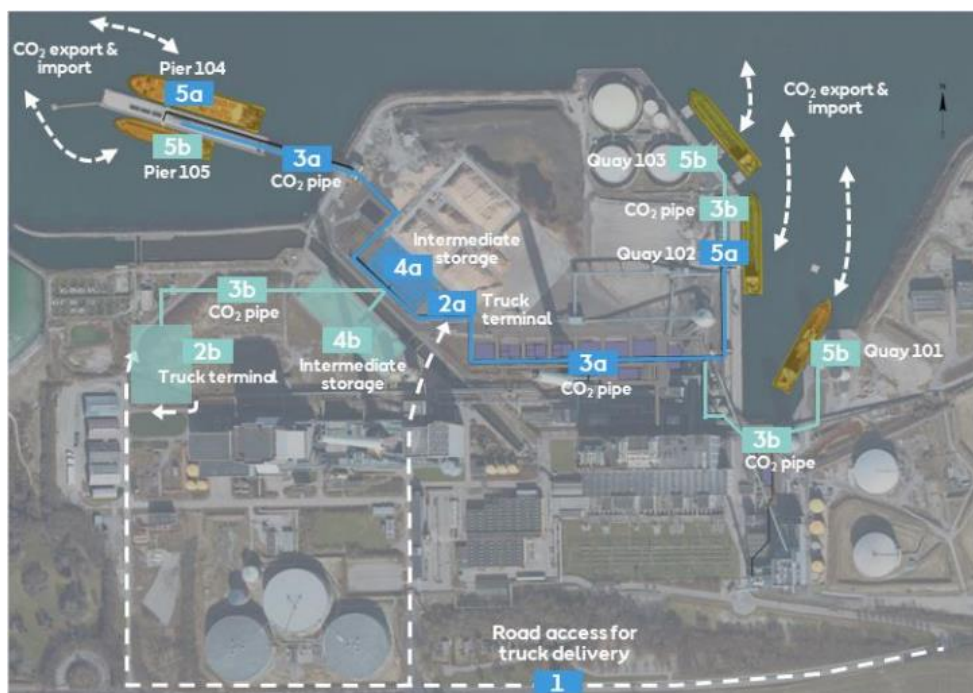
Figur 3: Illustration af uddybnings- og anlægsaktiviteter i det østlige havnebassin, kaj 101 og 102, jf. figur 4

Se Figur 4 for den foreløbige situationsplan og placering af anlæggene.

Lastbilterminaler og CO₂-lager placeres på den nordvestlige del af Asnæsværket.

Kalundborg Kommune har i brev af 12.6.2025 oplyst Ørsted om at kommunen vurderer, at projektet er i overensstemmelse med gældende kommuneplan 2017-2028 samt gældende lokalplan 52 for Asnæsværket og at der ikke vil være behov for dispensation for lokalplanens anvendelsesbestemmelser.

Kommunen har ligeledes oplyst, at der vil blive taget stilling til behovet for dispensationer for placeringer af f.eks. CO₂-tanke, lastbilterminaler og rørføringer i forbindelse med konkret ansøgning om byggetilladelse samt at der tidligere er givet tilsvarende dispensationer, og at kommunen som udgangspunkt er positivt indstillet over for projektet.



Figur 4: Oversigtskort over mulig placering af de forskellige anlæg på Asnæsværket. Allerede godkendte anlæg er markeret med blå og disse anlæg idriftsættes i løbet af Q4, 2025/Q1 2026. Nye planlagte anlæg er markeret med turkis.

CO₂ skibene vil fremover kunne lægge til kaj ved den eksisterende askekaj (101), ved den eksisterende fliskaj (102), ved AOT's kaj (103) eller ved den vestlige oliepier, nord (104) eller syd (105). Ved 101, 102 og 105 vil der skulle uddybes og ved 101, 103 og 105 vil der skulle etableres modtagefaciliteter til CO₂-skibene, herunder evt. anlæg placeret på havbunden. Lastbilterminalen forventes placeret på Asnæsværkets vestlige areal og tankene på areal syd for kølevandskanalen. Der vil kunne forekomme ændringer i layout efterhånden som projektet udvikles og andre områder på Asnæsværket vil kunne blive inddraget.

3.4 Lokaliseringsovervejelser

Projektet ønskes placeret på Asnæsværket af flere årsager:

- Asnæsværkets areal er tilstrækkeligt stort til at kunne rumme de nye anlæg inden for værkets område
- Asnæsværkets havn har delvist tilstrækkelig dybde til at CO₂-skibe kan tilgå værket, således at omfanget af uddybning og dermed behov for håndtering af sediment minimeres
- Asnæsværket har miljøgodkendelse til CO₂-fangst, liquefaction og midlertidig opbevaring af flydende CO₂ samt tilladelse til modtagelse, opbevaring og udskibning af CO₂. Etablering af CO₂-terminalen er således overvejende en udvidelse af eksisterende aktiviteter på værket
- Asnæsværket har allerede en del af den nødvendige infrastruktur til at kunne modtage, opbevare og eksportere CO₂

3.5 Tidsplan

Tidsplan for realisering af projektet er som følger:

- Nødvendige tilladelser og godkendelser for projektet foreligger: Medio 2027
- Anlægsaktiviteter inkl. uddybning af havnebassin: Medio 2027 - Medio 2029
- Idriftsættelse: medio 2029

3.6 Risiko

Asnæsværket er ikke omfattet af Risikobekendtgørelsen og vil heller ikke blive det som følge af projektet, da CO₂ ikke er et risikostof jf. Risikobekendtgørelsen. Relevante nye risikoforhold ved anlægget, herunder udslip af CO₂, brand og eksplosion, samt evt. dominoeffekter risikovurderes, og ansøgning behandles af relevante myndigheder.

4. Idéfase og høringen af berørte myndigheder

Der har været gennemført en idéfase (1. offentlighedsfase) med indkaldelse af ideer og forslag til miljøkonsekvensrapporten i perioden 10. september til 24. september 2025. Offentlighedsfasen blev udvidet til 16. oktober 2025 for hhv. Styrelsen for Grøn Areal Omlægning og Vandmiljø (SGAV) og Vejdirektoratet.

Miljøkonsekvensrapporten skal ud over de lovbestemte emner også behandle forhold fremkommet i 1. offentlighedsfase og ved høringen af berørte myndigheder.

I forbindelse med 1. offentlighedsfases indkaldelse af idéer og forslag, er der indkommet i alt 3 høringssvar fra hhv. Kalundborg Kommune, Søfartsstyrelsen og Kystdirektoratet.

Tabel 4-1 sammenfatter de overordnede emner, der har været rejst i offentlighedsfasen, og hvordan de indgår i den videre proces.

De indkomne høringssvar er samlet i afsnit 7.

Tabel 4-1. Sammenfatning af indkomne høringssvar og deres inddragelse i miljøvurderingsprocessen.

Emner for høringssvar	Konsekvens for miljøvurderingen
Søfartsstyrelsen: Havplansekretariatet (SFS) vil i forbindelse med Ideoplæg for Asnæs K-Hub gøre opmærksom på, at der skal tages højde for havplanen. I projektet fremgår det, at der kan forekomme aktivitet på havbunden omkring havnen. Projektområdets afgrænsning på havet er udlagt i havplanen til hhv. Udviklingszone til ny Kattegatforbindelse (Ib5) og Natur- og miljøbeskyttelsesområder (N48). De berørte ressortmyndigheder på de to områder bør derfor høres i forbindelse med projektet.	Miljøkonsekvensrapporten vil beskrive og vurdere om og, hvis relevant, i hvilket omfang projektet vil kunne påvirke hhv. udviklingszonen til Ny Kattegatforbindelse (Ib5), der har til formål ikke at hindre etableringen af en ny fremtidig Kattegatforbindelse, samt Natur- og miljøbeskyttelsesområdet (N48), der omfatter Natura 2000-område Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord (N166) og det udpegede habitatområde Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord (H195). Påvirkning af N166 vil indgå som en del af vurdering af påvirkning af Natura 2000 områder og af væsentlighedsvurderingen.
Kalundborg Kommune: Det fremgår af ideoplægget, at projektet forventes at generere op til 50-60.000 lastbiler/år (100-120.000 kørsler/år) til og fra Asnæsværket, hvilket er mere end 10 gange højere end det omfang, kommunen tidligere har forholdt sig til i forbindelse med tidligere projekter (ca. 20 lastbiler i døgnet). Hertil kommer en betydelig stigning i skibstrafikken (600-700 skibe/år). Denne udvikling vil få meget væsentlige negative afledte effekter for både virksomhedernes og borgernes muligheder for at transportere sig og varer til og fra Kalundborg.	Miljøpåvirkning herunder trængsel, trafiksikkerhed og påvirkning fra øget støj og emissioner fra den ekstra trafik vil vurderes i miljøkonsekvensvurderingen
Kalundborg Kommune: Det eksisterende vejnet – særligt Hovvejen – er allerede i dag præget af betydelig trafikbelastning, trængsel og slidtage. En yderligere stigning i tung transport af det omfang, der lægges op til i projektet, vil medføre	Miljøpåvirkning herunder trængsel, trafiksikkerhed og påvirkning fra øget støj og emissioner fra den ekstra trafik vil vurderes i miljøkonsekvensvurderingen

øget trængsel, længere transporttider, øget slidtage på vejnettet samt øgede støj- og miljøgener for nærliggende bolig- og erhvervsområder.	
Kalundborg Kommune: Yderligere trafikbelastning vil få negative samfunds- og virksomhedsøkonomiske konsekvenser i form af øget trængsel, tabt produktivitet, forringet trafiksikkerhed og øgede vedligeholdelsesomkostninger. Det er derfor afgørende, at miljøkonsekvensrapporten ikke blot vurderer de direkte miljøpåvirkninger, men også de samfundsøkonomiske konsekvenser af den øgede trafik.	Miljøkonsekvensrapporten indeholder ikke en vurdering af de samfundsøkonomiske konsekvenser
Kalundborg Kommune: Kalundborg Kommune har i forslag til Kommuneplan 2025 reserveret anlægsområder til større nyanlæg i det overordnede vejnet, herunder et 100 meter bredt anlægsområde til en omfartsvej fra rute 23 (Holbækvej) sydover rute 22 (Slagelsevej) frem til containerhavnen (Ny Vesthavn) vest for Asnæsværket (https://kp2025.kalundborg.dk/by-og-landskab/trafik-og-tekniske-anlaeg/veje/). Denne omfartsvej – som forventes at kunne forbindes til den kommende motorvej i 2028 – vurderes som en nødvendig forudsætning for at kunne håndtere den markante stigning i tung transport uden væsentlige negative konsekvenser for trafikafviklingen for eksisterende virksomheder og borgere.	Bemærkningen tages til efterretning
Kalundborg Kommune: Ideoplægget beskriver, at Asnæsværket ligger ca. 1,1 km fra nærmeste Natura 2000-område (Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord). Den forventede stigning i skibstrafik til op til 700 skibe/år vil kunne påvirke Natura 2000-området, både i anlægs- og driftsfase, gennem øget støj, forstyrrelse af fugle- og dyreliv samt potentielle emissioner og sedimentpåvirkninger. Det er derfor afgørende, at miljøkonsekvensrapporten indeholder en grundig vurdering af den øgede skibstrafiks påvirkning af Natura 2000-området, herunder kumulative effekter og nødvendige afværgeforanstaltninger.	Miljøpåvirkning fra øget støj, emissioner, fysisk forstyrrelse mv. fra øget skibstrafik vil vurderes i miljøkonsekvensvurderingen
Kystdirektoratet: En del af Asnæsværkets areal som angivet i materialet er omfattet af strandbeskyttelseslinjen. Det drejer sig om arealet med orange signatur på nedenstående kort, del af matr. nr. 1cd, Lerchenborg Hgd, Årby. P. t. ser det ifølge det fremsendte ikke ud til, at der er planlagt nogen ændringer på det beskyttede areal, således at vi vurderer, der ikke er nogen forhold, der skal vurderes ift. NBL §15. For god ordens skyld ønsker Kystdirektoratet, at det strandbeskyttede areal bør fremgå af miljøvurderingsrapporten.	Projektet forventes ikke direkte at påvirke det beskyttede areal, idet der ikke er planlagt ændringer anlægsaktiviteter eller andet på området. Miljøkonsekvensrapporten vil beskrive og vurdere evt. direkte og indirekte påvirkning på arealet, herunder støj og risiko.

5. Vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænserne

Det er vurderet, at projektet ikke vil kunne medføre væsentlige grænseoverskridende påvirkninger. Det vurderes derfor ikke relevant at notificere nabolande i forbindelse med projektet.

6. Krav til indhold og metode i miljøkonsekvensrapporten

Alle emner, der fremgår af miljøvurderingslovens bilag 7 samt VVM-bekendtgørelsen for havne, bilag 5, skal som udgangspunkt indgå i miljøkonsekvensrapporten. Af Tabel 6-1 fremgår det, om de enkelte emner på det foreliggende grundlag vurderes at skulle indgå eller ikke indgå i miljøkonsekvensrapporten. Myndighedernes ønsker til specifikke metoder eller dokumentationsgrundlag fremgår ligeledes for de enkelte emner.

Særligt om væsentlige miljøpåvirkninger

Miljøkonsekvensrapporten skal både behandle væsentlige negative og væsentlige positive virkninger. Vurderingen af karakteren af en påvirkning skal være fagligt begrundet. Det er desuden vigtigt, at påvirkninger og konsekvenser ikke undlades, selvom de fra bygherres synspunkt er positive.

Særligt om metode og dokumentationsgrundlaget

Tabel 6-1 indeholder for udvalgte miljøparametre, en beskrivelse af specifikke beregnings- og analysemetoder eller nødvendigt dokumentationsgrundlag dvs. det grundlag, som emnerne i miljøkonsekvensrapporten forventes at være baseret på.

De nævnte data- og informationskilder samt tekniske anvisninger og lignende er myndighedernes vurdering af, hvor relevant materiale til brug i miljøkonsekvensrapporten kan findes, men er ikke udtømmende.

For så vidt angår feltundersøgelser, kan disse være nødvendige, om end dette ikke er specifikt anført i Tabel 6-1.

Det er således bygherrens ansvar at sikre, at oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten er af tilstrækkelig høj faglig kvalitet, og at oplysningerne er fyldestgørende.

Det skal også klart beskrives i miljøkonsekvensrapporten, hvis der mangler oplysninger for givne miljøforhold eller på anden måde er væsentlig usikkerhed om konklusionerne.

Særligt om alternativer

Miljøkonsekvensrapporten skal omfatte de undersøgte alternativer, herunder behandle de forslag til alternativer, der er fremkommet i 1. offentlige høring/myndighedshøring.

Særligt om kumulative miljøpåvirkninger

Projektet skal vurderes i kumulation med andre projekter i nærområdet. Hvis flere projekter foregår i samme område på samme tid, vurderes deres samlede effekt på miljøet som den kumulative effekt. Den samlede effekt af flere projekters påvirkninger kan være væsentlig, selvom påvirkningen fra det enkelte projekt isoleret set ikke er det. I forbindelse med vurderingen af de kumulative forhold skal ikke blot eksisterende forhold tages i betragtning, men også arealanvendelse og aktiviteter som følge af allerede eksisterende – udnyttede og uudnyttede - tilladelser eller vedtagne planer.

Særligt om afbødende foranstaltninger

Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde bygherrens beskrivelse af, hvilke foranstaltninger denne har anvendt i projektudformningen med henblik på at undgå, nedbringe eller om muligt neutralisere de skadelige virkninger på miljøet.

Disponering af miljøkonsekvensrapport og metode til vurdering af virkninger

Bygherre har endnu ikke angivet en overordnet metode til vurdering af miljøpåvirkninger. Det er op til bygherre at vælge, hvilken metode der anvendes til vurdering af væsentligheden af miljøpåvirkningernes konsekvenser. Der skal generelt i rapporten redegøres for beregningsmodeller samt input-data og øvrige forudsætninger for beregninger. Der skal foretages vurderinger af både anlægs- og driftsfase. Beskrivelsen af de forventede væsentlige virkninger på de angivne emner bør omfatte projektets direkte virkninger og i givet fald dets indirekte, sekundære, kumulative, grænseoverskridende, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende eller midlertidige samt positive eller negative virkninger. I beskrivelsen bør der tages hensyn til de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på EU- eller medlemsstatsplan, og som er relevante for projektet.

Hvert miljøtema i rapporten ønskes belyst med følgende indhold:

- Metode
- Eksisterende forhold
- Virkninger i anlægsfasen
- Virkninger i driftsfasen
- Kumulative effekter
- Afværgeforanstaltninger
- o-alternativet eller referencescenarie
- Sammenfattende vurdering

Den sammenfattende vurdering kan genbruges og bør således indgå i det ikke-tekniske resumé af miljøkonsekvensrapporten.

Fokusområder for miljøkonsekvensrapporten

Disponeringen af miljøkonsekvensrapportens indhold, omfang samt prioritering af emnerne er fastlagt med udgangspunkt i projektbeskrivelsen og afgrænsningen er bl.a. foretaget ud fra myndighedernes kommentarer, ligesom høringsbidraget fra interessenter er indgået ved fastlæggelse af miljøkonsekvensrapportens indhold og omfang.

Miljøkonsekvensrapporten skal beskrive og vurdere projektets direkte, indirekte, sekundære, kumulative, kort- og langsigtede såvel positive som negative virkninger på miljøet. Ved miljøet forstås mennesker, fauna, flora, jordbund, vand, luft,

klima, landskab, materielle goder og kulturarv, og samspillet mellem disse faktorer.

Rapporten skal leve op til de indholdsmæssige krav i lovgivningen. Kravene fremgår af miljøvurderingslovens bilag 7 og VVM-bekendtgørelsen for havne, bilag 5.

Der vil i miljøkonsekvensrapporten være særligt fokus på de oplyste emner i Tabel 6-1. Både projektets anlægsfase og driftsfase skal beskrives og vurderes.

Sektionsskifte

Tabel 6-1: Afgrænsning af miljøkonsekvensrapport

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning <i>Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov</i>	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse <i>Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder</i>
Indbyrdes forhold mellem nedenstående miljøfaktorer, samt med andre projekter i området (kumulativ effekt)	Der vil være en indbyrdes påvirkning mellem nedenstående faktorer, samt med andre projekter i området.	Den indbyrdes påvirkning kan være af et vist omfang. Der redegøres for sammenhængen mellem identificerede mulige effekter og kumulative effekter fra andre planlagte projekter og planer, For alle parametre foretages en vurdering og beskrivelse af eventuelle kumulative effekter.	Skal indgå	Projekternes kumulative miljøpåvirkninger vil blive vurderet kvalitativt i miljøkonsekvensrapporten for både anlægs- og driftsfasen i det omfang det vurderes relevant. For eksempel vil Asnæsværkets eksisterende aktiviteter på en række områder give kumulative effekter med projektet. Kalundborg Kommune, Miljøstyrelsen og andre relevante myndigheder konsulteres for at få kendskab til planer og projekter i samme område som projektet ift. vurdering af mulige kumulative effekter.
Befolkningen og menneskers sundhed				
Støj - anlægsfase	I anlægsfasen vil der være støj fra tung trafik til og fra byggepladsen samt støj fra anlægsarbejdet, inkl. eventuel ramning på projektområdet.	Øget støj i anlægsfase kan potentielt genere nærmeste naboer.	Skal indgå	Miljøkonsekvensvurderingen vil omfatte redegørelse for og vurdering af de mest støjende faser og aktiviteter i anlægsfasen. Der udføres beregninger af støj i anlægsfasen baseret på anlægsbeskrivelsen og erfaringer fra lignende anlægsaktiviteter.
Støj - driftsfase	I driftsfasen vil der være yderligere støj fra nye anlæg og fra øget trafik med bl.a. CO ₂ -lastbiler og -skibe.	Øget støj i driftsfase fra trafik og permanente anlæg kan potentielt genere nærmeste naboer.	Skal indgå	Miljøkonsekvensvurderingen vil omfatte redegørelse for støj fra nye og ændrede støjklender i driftsfasen og støjberegninger

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
Vibrationer, infralyd og lavfrekvent støj - anlæg	Der forventes ikke anlægsarbejder på land, der vil give anledning til vibrationer, infralyd eller lavfrekvent støj i væsentligt omfang.	Eventuelle aktiviteter som ramning/spunsning forventes at være i et omfang, som ikke giver anledning til vibrationer over komfortniveau (på grund af afstanden til naboer) eller påvirkning over skel.	Skal indgå	Hvis der skal foretages ramning, vil det vurderes, om vibrationerne fra disse kan forårsage skader på bygninger mv. eller påvirke dyreliv i nærheden af anlægsområdet.
Vibrationer, infralyd og lavfrekvent støj - drift	Der er ingen nye anlæg, som i driftsfasen giver anledning til vibrationer over komfortniveau (på grund af afstanden til naboer).	Som udgangspunkt forventes det, at niveauet for lavfrekvent støj er under grænseværdien, så længe grænseværdien for den ordinære støj er overholdt. Desuden forventes de primære støjklender ikke at være særligt lavfrekvente i støjkarakteristikken, således potentialet for fremkomst af uønsket lavfrekvent støj vurderes negligerbar. Det samme er tilfældet for infralyd, som ligeledes vurderes at være under grænseværdien.	Skal indgå	Ingen særlige beregnings- eller analysemetoder vurderes nødvendige.
Luft og lugt - anlæg	Der forventes ikke at anlægsfasen vil give anledning til væsentlige emissioner af støv, lugt mv.	Da påvirkningen er midlertidig og lokalt afgrænset, forventes der ikke lugtgener eller væsentlig påvirkning af luftkvaliteten med emissioner og diffust støv, i forbindelse med anlægsfasen. Lastbilkørsel i anlægsfasen vil være begrænset og ske i henhold til Kalundborg Kommunes forskrift for udførelse af midlertidige bygge- og anlægsarbejder.	Skal ikke indgå	Støv, lugt og emissioner i anlægsfasen belyses ikke i miljøkonsekvensrapporten.
Luft og lugt - drift	Luftemissioner fra øget transport af lastbiler og skibe.	Selve driften af terminalen, vil ikke medføre væsentlige emissioner til luft. CO ₂ er lugtfri og håndteres i lukkede systemer.	Skal indgå	Emissioner fra øget transport med skibe og lastbiler i driftsfasen vil blive beskrevet og vurderet.

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
	Driften af terminalen forventes ikke at medføre væsentlige emissioner til luft. Dog kan der forekomme ventilation af CO ₂ .			Der vil blive udført beregninger (med OML-Multi modellen) for deposition af kvælstof fra skibstransport.
	Disse udledninger vil være kontrolrede og kortvarige.			Omfang, indhold og vurdering af ventilerende fra anlæg og tanke vil blive beskrevet i rapporten på baggrund af nødvendigt beregningsgrundlag.
Lys - anlæg	Der kan være behov for belysning af byggepladsen, når der arbejdes uden for dagtimerne.	Idet anlægsarbejdet vil ske på et område som allerede er et etableret industriområde og idet det primære anlægsarbejde vil ske inden for normal arbejdstid, forventes anlægsfasens lyspåvirkning at være minimal.	Skal ikke indgå	
Lys - drift	I forbindelse med anlægget vil der være begrænset belysning fra nye bygninger og anlæg som vil kunne ses.	Belysningen tilføjes i et etableret industriområde uden beboere i umiddelbar nærhed og lyspåvirkningen vurderes umiddelbart at være minimal.	Skal ikke indgå	
Trafik og transport - anlæg	I anlægsfasen vil der blive til- og fra-kørt byggematerialer, jord, affald mv. via de eksisterende tilkørselsveje til Asnæsværket.	Øget trafik i anlægsperioden af primært vejgående trafik, kan påvirke både trængslen omkring Asnæsværket og trafiksikkerheden samt endvidere have afledte påvirkninger i form af støj, fysisk forstyrrelse, øget emissioner mv.	Skal indgå	Øget lastbiltransport i anlægsfasen vurderes i miljøkonsekvensrapporten, herunder trafiksikkerhed og trængsel.
Trafik og transport - drift	I driftsfasen estimeres trafikbelastningen til ca. 190 lastbiler i døgnet og ca. 700 skibe om året i forbindelse med transport af flydende CO ₂ til og fra terminalen.	Øget trafik i driftsperioden af lastbiler, kan påvirke trængslen omkring Asnæsværket, trafiksikkerheden samt endvidere have afledte påvirkninger i form af støj, fysisk forstyrrelse, øget emissioner mv.	Skal indgå	Øget last- og tankbiltransport i driftsfasen vurderes i miljøkonsekvensrapporten, herunder trafiksikkerhed og trængsel.

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
		Øget trafik i driftsperioden af skibe, kan påvirke sejladsikkerheden samt endvidere have afledte påvirkninger i form af støj, fysisk forstyrrelse, øget emissioner mv.		Øget skibstrafik i driftsfasen vurderes i miljøkonsekvensrapporten, herunder ift. sejladsikkerhed
Risiko for større ulykker og katastrofer – anlæg	Øget risiko for uheld med farlige stoffer	Anlægget etableres over en kort anlægsperiode, inden for en periode på ca. 3 år, med gængse anlægsaktiviteter og -maskiner. Anlægsperioden vil ikke omfatte håndtering af stoffer, der vurderes at afstedkomme en væsentlig risiko for ulykker.	Skal ikke indgå	
Risiko for større ulykker og katastrofer – drift	Asnæsværket er ikke omfattet af risikobekendtgørelsen og vil heller ikke blive det som følge af projektet. Projektet medfører større oplag af CO₂, og dermed risiko for større ulykker ved udslip. Anlægget forventes ikke at blive omfattet af Risikobekendtgørelsens krav.	CO ₂ har en lav akut giftighed for mennesker, men er giftig, hvis koncentrationen er høj nok, og kan herudover fortrænge ilt og virke kvælende. Udover udsættelse for høje koncentrationer af CO ₂ kan der ved større udslip af flydende CO ₂ også opstå alvorlige skader som følge af ekstreme kuldepåvirkninger, hvis flydende CO ₂ fordamper. Skaderne kan ud over mennesker ligeledes ramme andre levende organismer.	Skal indgå	<u>Metode til vurdering af risiko vil følge metoden som anvendes til vurdering af risikovirkksomheder i Danmark.</u> Der vil udarbejdes en risikovurdering med følgende trin: 1) Anlægsbeskrivelse herunder: • Beskrivelser af anlæggets opbygning og dimensionering • Beskrivelse af sikkerhedsforanstaltninger • Angivelse af anlæggets placering på området • Beskrivelse af omgivelserne omkring anlægget 2) Identifikation af farer: Potentielle farer forbundet med projektet vil blive identificeret, f.eks.:

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder - Lækager fra anlæg, herunder fra CO₂-import-/eksportanlæg, fra rørledninger og tankanlæg - Brud på rørledninger - BLEVE-scenarie ved oplag af CO₂ 3) Vurdering af sandsynlighed: Sandsynligheden for de enkelte scenarier vil blive vurderet. Dette vil blive gjort ved hjælp af ekspertvurdering og statistiske modeller, f.eks.: - Statistiske referencer og litteraturstudier om uheld for procesanlæg. - Historiske data om CO₂-relaterede uheld. - Teknisk vurdering af anlæg og processer. - Eksterne faktorer som f.eks. naturkatastrofer. 4) Vurdering af konsekvenser: Konsekvenserne af de enkelte scenarier vil blive vurderet. Dette vil hovedsageligt omfatte risici for menneskers sundhed og sikkerhed, f.eks.: - Giftpåvirkning ved udslip - Kvælning ved fortrængning af ilt ved udslip. - Kuldepåvirkning ved udslip.

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
				5) Risikoanalyse: Baseret på sandsynligheden og konsekvenserne de enkelte scenarier vil den samlede risiko for projektet blive vurderet. Risiko vil blive vurderet både kvantitativt og kvalitativt afhængigt af scenariet og konsekvensen. Resultaterne fra risikoanalysen/-beregningerne vil blive vurderet i forhold til risikoacceptkriterier jf. metodenotat fra Miljøstyrelsen.
				Risikoberegningerne vil blive udført, så det både er muligt at se den samlede risiko for projektet, men også i kumulation med CCS-anlægget på ASV.
Friluftsliv og rekreativ værdi – anlæg	Projektområde ligger i et industriområde. Der findes ingen rekreative interesser indenfor projektområdet.	I anlægsfasen vil der være øget lastbilstrafik til og fra projektområdet, samt øget støj og visuel uro ved indblik til arbejdspladsen. Anlægsarbejdet vurderes ikke at påvirke de omkringliggende rekreative områder, da de enten ligger langt fra projektområdet; ca. 1,3 km. eller i forvejen er påvirket af enten veje samt industrielle aktiviteter i området. Det nærmest rekreative område er således strandstykket mellem Vesthavn og ASV ca. 300 m fra projektområdet.	Skal ikke indgå	
Friluftsliv og rekreativ værdi – drift	Projektområde ligger i et industriområde. Der findes ingen rekreative interesser indenfor projektområdet.	I driftsanlægsfasen vil der være væsentlig øget lastbils- og skibstrafik til og fra projektområdet, samt øget støj og visuel uro ved indblik til områder. Driften inkl. trafikken til området vurderes potentielt at kunne påvirke de omkringliggende rekreative områder.	Skal indgå	

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder

Biodiversiteten				
§ 3-beskyttet natur – drift	Der ligger flere §3-beskyttede naturområder rundt om værket og i området omkring Kalundborg Fjord. Driftsfase: Øget deposition af kvælstof som følge af væsentlig øget skibstrafik.	Det nærmeste §3-beskyttede naturområde er en beskyttet strandeng beliggende inden for Asnæsværkets areal og ca. 700 meter øst for projektområdet.	Skal indgå	Det undersøges og vurderes ved skrivebordskortlægning om projektet kan medføre en væsentlig påvirkning af disse beskyttede naturområder, som følge af deposition. Herudover foretages naturbesigtigelse af projektområdet i høj- og sensommeren.
Fredede og rødlistede arter – anlæg og drift	Potentiel påvirkning af arter i nærområdet fra støj, lys og trafik.	Der er kendskab til registrering af flere fredede og rødlistede arter i den umiddelbare nærhed af projektområdet. Der er ikke umiddelbart kendte forekomster af fredede og rødlistede arter inden for projektområdet.	Skal indgå	Det undersøges og vurderes ved skrivebordskortlægning samt indledende besigtigelse, om der forekommer fredede og rødlistede arter på projektområdet og i nærheden af projektområdet, der kan blive påvirket af projekter under anlæg og drift.
Bilag IV-arter – anlæg og drift	Anlægsarbejde: Potentiel påvirkning af arter i nærområdet fra anlægsarbejde, anlægstøj, -lys og -trafik.	Der er kendskab til registrering af flere bilag IV-arter i den umiddelbare nærhed af projektområdet. Anlægsarbejdet kan potentielt medføre forstyrrelse, fortrængning eller individdrab af bilag IV-arter.	Skal indgå	Det skal undersøges og vurderes om der potentielt kan være levesteder (yngle- rasteområder) for Bilag IV arter der vil kunne påvirkes af anlæg og drift af det kommende anlæg. Såfremt der vil være risiko for påvirkninger på Bilag IV arter (forstyrrelser, fortrængning, indfangning eller individdrab) i henhold til artsfredningsbekendtgørelsen, eller påvirkning på deres levesteder (yngle- rasteområder) i henhold til habitatbekendtgørelsen, vil der skulle indhentes di-

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
Natura 2000-områder (terrestrisk og marint) – anlæg og drift	Både i anlægs- og driftsfase: Potentiel påvirkning fra øget støj, fysisk forstyrrelse af fugle- og dyreliv fra øget skibs- og lastbilstrafik (potentielt også dækkende skibe med sediment til klapplads)	Anlægsarbejde og drift kan medføre forstyrrelse af fugle, marine pattedyr samt evt. andre arter på udpegningsgrundlagene for Natura 2000-områder ved støj, forøget skibstrafik, luftemissioner og sedimentspredning.	Skal indgå	spensation forud til etablering af afværgeforanstaltninger (som f.eks. paddehegn) eller potentielt kompenserende foranstaltninger.
Indenfor en radius af 15 km				
Væsentlighedsvurdering og om nødvendigt konsekvensvurdering for nærmeste Natura 2000-områder (indenfor en radius på 15 km fra projektområder) inklusive naturtyper og arter, der indgår i udpegningsgrundlagene.	Driftsfase: Øget deposition af kvælstof som følge af væsentlig øget skibstrafik. Anlægsfase: Sedimentspredning som følge af uddybning af havn ved Asnæsværket			
	Afhængig af valg af løsning for håndtering af sediment	Håndtering af sediment kan medføre forstyrrelse af fugle, marine pattedyr samt evt. andre arter på udpegningsgrundlagene for Natura 2000-områder i forbindelse med evt. udledning af vand fra afvanding af sediment.	Skal indgå	Det forventede fremtidige behov for regelmæssig oprensning af havnebassinet beskrives.
	Påvirkning som følge af udledning af vand fra afvanding af sediment på Asnæsværkets areal			
	Driftsfase: påvirkning fra udledninger fra ”oplag af sediment fra uddybning			

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
Havstrategi	Potentielle påvirkning af nærmeste havområder vurderes ift. de relevante deskriptorer. Herunder indgår potentielle påvirkninger som deposition af kvælstof.	Havstrategirammedirektivet er inddelt i 11 emner (kvalitative deskriptorer) der anvendes til at vurdere påvirkning af havmiljøet. Hver deskriptor beskriver en række tilstandselementer og påvirkninger i havmiljøet og giver tilsammen en helhedsorienteret vurdering af havmiljøets tilstand. Alle deskriptorer vurderes ift. Relevans for projektet. . Følgende deskriptorer vurderes umiddelbart at være relevante for projektet: D1 – biodiversitet, D2 - Ikkehjemmehørende arter, D3 - Erhvervsmæssigt udnyttede fiskebestande, D4 – Havets fødenet, D5 - Eutrofiering, D7 – Hydrografiske ændringer, D8 Forurenende stoffer (miljøfarlige stoffer), D9 Forurenende stoffer i fisk og skaldyr til konsum	Skal indgå	I Miljøkonsekvensrapporten vil de potentielle påvirkninger af nærmeste havområder vurderes ift. de relevante deskriptorer. Herunder hvorvidt øget deposition af kvælstof fra skibe vil påvirke målene om opnåelse af god miljøtilstand for de relevante deskriptorer. Der vil samtidig indgå en begrundelse for hvorfor de øvrige deskriptorer er vurderet som ikke relevante for projektet.
Jord, Vand, Ressourcer, Affald, Klima				
Jordareal, anlæg og drift	Området er udlagt til tekniske anlæg og er i dag delvist bebygget og indeholder derudover interne veje, befæstede arealer, levende hegn og grusarealer.	Nye bygninger, anlæg, veje m.m. etableres inden for et område, som allerede er udlagt til og anvendes til tekniske anlæg.	Skal ikke indgå	.
Forurening af jord - anlæg	Forurening af jord fra spild. De nye arealer, hvor anlæggene skal placeres er områdeklassificeret og V2-	Der er risiko for at maskiner eller andet, der anvendes ved anlægsarbejdet, kan spilde olie.	Skal indgå	For anlægsfasen vil der i miljøkonsekvensrapporten blive redegjort for håndtering af jord og for foranstaltninger til at undgå jord- og grundvandsforurening.

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning Skal indgå/Skal ikke indgå	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
	kortlagt. En del af projektområdet har status som lokaliseret (uafklaret), som vil sige at der er oplysninger, som endnu ikke er vurderet i forhold til kortlægning. Området er ikke registreret som et område med særlige grundvandsinteresser (OSD). I anlægsfasen vil der ske jordarbejde i området, og der skal med stor sandsynlighed også fjernes forurennet jord.	Det forudsættes at maskiner vedligeholdes og er i god stand, og at eventuelle oplag af brændstoffer sker forsvarligt. Herudover vil eventuelle spild blive håndteret således at der ikke vil være risiko for vedvarende forurening af jorden og/eller grundvand.		Der udarbejdes en redegørelse for mængder af overskudsjord, forureningsundersøgelser, således at det sikres, at jorden håndteres miljømæssigt og økonomisk optimalt. Før gravearbejdet iværksættes, udarbejdes en jordhåndteringsplan, så det sikres, at jord håndteres korrekt, så der ikke sker en uønsket spredning af materialet.
Forurening af jord - drift	Forurening af jord fra spild.	I driftsfasen vil anlæg, oplag og rørføringer blive designet og indrettet på en måde så risiko for spild minimeres og således at eventuelt spild opsamles kontrolleret i gruber eller opsamlingsbakker uden mulighed for forurening af jord og grundvand.	Skal indgå	Miljøkonsekvensrapporten vil redegøre for indretning samt oplag af affald, kemikalier mv. samt foranstaltninger med henblik på forebyggelse af jord- og grundvandsforurening.
Råstoffer / råstofindvinding	Projektet kræver ikke selvstændig råstofudvinding hverken under anlæg eller ved drift		Skal ikke indgå	
Målsatte vandområder	Overfladevand - Øget deposition af kvælstof til vandområdet Kalundborg Fjord som følge af væsentlig øget skibstrafik. Overfladevand i Kalundborg Fjord - Sedimentspredning som følge af uddybning af havn ved Asnæsværket	Kalundborg Fjord kan blive påvirket i forbindelse med øget deposition af kvælstof fra skibstrafik, sedimentspredning, evt. udledning af vand fra afvanding af sediment.	Skal indgå	Der foretages vurderinger af påvirkning af Kalundborg Fjord om den økologiske og kemiske tilstand forringes, eller om muligheden for at opnå målopfyldelse hindres. For kvælstof vurderes merbelastningen i forhold til den faktiske jf. Vejledning til Indsatsbekendtgørelsen.

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
	Overfladevand i Kalundborg Fjord - Påvirkning som følge af udledning af vand fra afvanding af sediment på As-næsværkets areal	Vandområde for klappads kan blive påvirket i forbindelse med sedimentspredning.		Der foretages vurderinger af påvirkning af vandområde for klappads om den økologiske og kemiske tilstand forringes, eller om muligheden for at opnå målopfyldelse hindres.
	Overfladevand ved klappads - Sedimentspredning som følge af klappning Regnvand - anlæg	Det forventes, at eventuelt oppumpet grundvand og overfladevand i byggegruber bortledes til kloak. Der vil om nødvendigt blive ansøgt om tilslutningstilladelse for anlægsfasen. Projektet omfatter etablering af bygninger og befæstede arealer, som medfører overfladevand (regnvand), som skal afledes fra projektområdet.	Skal indgå	Håndtering af afledning af regnvand i anlægsfasen vil blive beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Herunder afledning samt behov for tilslutningstilladelse.
	Regnvand - drift		Skal indgå	Håndtering af afledning af regnvand i driftsfasen vil blive beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.
	Grundvand – anlægsfasen, grundvandssænkning	Projektområdet er beliggende uden for et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Såfremt der i anlægsfasen lokalt foretages udgravninger under grundvandsspejl, kan der være behov for midlertidig grundvandssænkning. Det oppumpede vand fra byggegrubberne kan potentielt være forurenet, hvilket vil blive undersøgt.	Skal indgå	En eventuel midlertidig afledning af grundvand i anlægsfasen vil blive beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Potentielle afværgeforanstaltninger vil blive beskrevet. For at vurdere vandkvaliteten vil der inden opstart af pumpningerne blive udtaget et par vandprøver fra de geotekniske borer i området.

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
Spildevand	Grundvand – anlægsfasen, spild	Det forudsættes, at eventuelle spild fra oplag, maskiner mv. håndteres således at der ikke vil være fare for vedvarende forurening af jorden.	Skal indgå	Der vil i miljøkonsekvensrapporten blive redegjort for risiko for påvirkning samt foranstaltninger til at undgå jord- og grundvandsforurening i anlægs- og driftsfase.
	Grundvand – driftsfasen, spild	I driftsfasen vil tekniske anlæg, oplag og rørføringer blive designet og indrettet på en måde så risiko for spild minimeres og således at eventuelt spild opsamles kontrolleret i gruber eller opsamlingsbakker uden mulighed for forurening af jord og grundvand.	Skal indgå	
	Spildevand i driftsfasen	Projektet vil medføre spildevand i begrænset omfang, idet nogle af hjælpeanlæggene, f.eks. reliquefactionprocessen vil generere små mængder kondensat, der forventes udledt til kloak.	Skal indgå	Der vil i miljøkonsekvensrapporten blive redegjort for den øgede spildevandsmængde som skal afledes til kloak inkl. indholdsstoffer. Med udgangspunkt i den eksisterende tilslutningstilladelse og i samarbejde med forsyningsvirksomhed og kommune, udarbejdes efter behov en revideret tilslutningstilladelse, som inkluderer nye og ændrede spildevandsstrømme.
Energi	Forbrug af energi under drift	Anlæggene vil have et energiforbrug til drift af CO ₂ -terminalen og tilhørende anlæg, til skibe der ligger til kaj samt lastbiler.	Skal indgå	Der vil i miljøkonsekvensrapporten redegøres for de væsentligste strømme af energi (el, varme og damp) i driftsfasen således at både de interne strømme samt behov for tilførsel af energi til projektet beskrives.

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
Ressourcer	Forbrug af ressourcer i anlægsfasen	I anlægsfasen vil der blive anvendt ressourcer i form af beton, stål, grus, asfalt m.m. til etablering af tanke, fyldestation, rørføringer og interne veje mv. I anlægsfasen forventes der ikke at blive anvendt energi (el, damp og varme), brændstof og rent vand i væsentligt omfang.	Skal indgå	Der vil i miljøkonsekvensrapporten redegøres for de væsentligste forbrug af ressourcer i anlægsfasen også ift. brændstof, vand, el og varme.
	Forbrug af ressourcer i driftsfasen	I driftsfasen anvendes mindre mængder af forbrugsstoffer og energi i forbindelse med CO ₂ -terminalen.	Skal indgå	Der vil i miljøkonsekvensrapporten redegøres for de væsentligste forbrug af energi og ressourcer.
Affald	Affaldsgenerering i anlægsfasen	Der forventes en mindre mængde bygningsaffald fra klargøring af området. Herudover forventes ikke væsentlige affaldsmængder fra anlægsfasen.	Skal indgå	Der vil i miljøkonsekvensrapporten redegøres for affaldsmængder og typer, håndtering og bortskaffelse.
	Affaldsgenerering i driftsfasen	I driftsfasen produceres en række affaldsprodukter i mindre mængder fra processerne som skal håndteres, opbevares og bortskaffes.	Skal indgå	Der vil i miljøkonsekvensrapporten redegøres for affaldsmængder og typer, håndtering og bortskaffelse.
Klima	Sårbarhed for påvirkninger som følge af klimaændringer	Anlægsfasen forventes gennemført inden for en periode på 3 år, hvor der ikke forventes så væsentlige klimaændringer, at det vil påvirke anlægsarbejdet. Anlægget har en levetid >20 år således at eventuelle fremtidige klimaændringer kan	Skal ikke indgå Skal indgå	I miljøkonsekvensrapporten vil der som en del af projektbeskrivelsen redegøres for områdets sårbarhed over for klimaændringer samt for eventuelt behov for klimasikring af området.

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder

have en påvirkning på anlægget og anlægsområdet.

Projektets klimapåvirkning ved anlæg og drift

Som led i den danske klimaplan for at reducere CO₂-udledninger frem mod 2030 og 2050 er CCS (CO₂-fangst og lagring) udpeget som et vigtigt redskab til at realisere målene.

Der udarbejdes et CO₂-regnskab for anlægsfasen. CO₂-footprint for driftsfasen antages at være med i de afledte effekter som er vurderet i MKV for CO₂-fangstanlæg-gene.

Skal indgå for anlæg

Skal ikke indgå for drift

De overordnede data for materialeforbrug (f.eks. beton, stål, aluminium mv.) til etablering af selve anlægget vil inkluderes i-vurderingen. Emissioner fra transport og maskiner i anlægsfasen vurderes kvalitativt.

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
Risiko for større ulykker og katastrofer	Risiko – udslip og oplag af CO ₂	CO ₂ er ikke omfattet af risikobekendtgørelsen og Asnæsværket er med den nuværende drift ikke betegnet som en risikovirksomhed/omfattet af risikobekendtgørelsen. Dette vil ikke blive ændret som følge af etablering og drift af projektet.	Skal indgå	Selvom CO ₂ ikke er omfattet af Risikobekendtgørelsen, vil der blive foretaget en risikovurdering af fangst, håndtering og oplagring af CO ₂ i forbindelse med projektet – se ovenfor under ”Befolkning og menneskers sundhed”
Materielle goder, kulturarv og landskab				
Materielle goder	Påvirkning i forhold til anvendelse af område ved anlæg	Projektområdet er udlagt til tekniske formål og er en del af et større og udbygget industriområde. Projektets anlæg forventes ikke at ændre på områdets eller naboområders anvendelse.	Skal ikke indgå	
	Påvirkning i forhold til anvendelse af område ved drift	Projektområdet er udlagt til tekniske formål og er en del af et større og udbygget industriområde. Projektets anlæg forventes ikke at ændre på områdets eller naboområders anvendelse.	Skal ikke indgå	
Landskab	Udpegninger for bevaringsværdige landskaber eller større sammenhængende landskaber i Kommuneplanen.	Projektområdet er ikke omfattet af udpegninger for bevaringsværdige landskaber eller større sammenhængende landskaber i Kommuneplanen. Påvirkning af beskyttede landskaber vurderes ikke i miljøkonsekvensrapporten.	Skal ikke indgå	

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder
Visuelle påvirkning - anlæg	Visuelle påvirkning af landskab	I anlægsfasen vil der være øget aktivitet inden for projektområdet i form af kørende trafik, kraner, belysning. Idet anlægsarbejdet vil ske på værkets område som allerede er et etableret industriområde og idet det primære anlægsarbejde vil ske inden for normal arbejdstid, forventes anlægsfasens visuelle påvirkning af omgivelserne at være minimal.	Skal ikke indgå	
Visuelle påvirkning - drift	Visuelle påvirkning af landskab	Projektet vil medføre en marginal visuel ændring af omgivelserne, da de nye anlæg som etableres kun kommer op i en højde på op til 20 meter. De nye anlæg og bygninger etableres i et allerede udbygget industriområde, imellem de eksisterende noget højere bygninger, skorstene mv. og vil i udformning og dimensioner være sammenlignelig med de nuværende forhold. På den baggrund forventes anlæggenes visuelle påvirkning af omgivelserne at være minimal.	Skal ikke indgå	
Kulturarv og arkæologi	Arkæologi	Anlægget er placeret i allerede udbygget industriområde og der forventes ikke nogen	Skal ikke indgå	Ingen særlige analysemetoder vurderes nødvendige, da påvirkningen er uden miljømæssig relevans.

Miljøfaktor	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Begrundelse for vurdering af afgrænsning	Vurdering af påvirkning <i>Skal indgå/Skal ikke indgå</i>	Angivelse af specifik metode til beregning og/eller analyse
	Listen er ikke udtømmende og punkter bør tilføjes efter projektets specifikke behov			Anvendes kun når der er krav om særlige analyse- og beregningsmetoder – ikke gængse anvendte metoder

registrerede fortidsminder, beskyttelseslinjer, beskyttede sten- og jorddiger eller lignende inden for projektområdet.

Kirker og kulturhistoriske elementer

Der er ingen kirker, kirkebyggelinjer eller landskabsudpegninger for indsigts- og udsigtslinjer til kirker inden for, eller i nærheden af, projektområdet.

Skal ikke indgå

7. Indkomne høringssvar

Følgende høringssvar er indsendt i forbindelse med 1. offentlighedsfase:

Søfartsstyrelsen 16. september 2025.

Kære Martin

Havplansekretariatet (SFS) vil i forbindelse med Ideoplæg for Asnæs K-Hub gøre opmærksom på, at der skal tages højde for havplanen. I projektet fremgår det, at der kan forekomme aktivitet på havbunden omkring havnen. Projektområdets afgrænsning på havet er udlagt i havplanen til hhv. Udviklingszone til ny Kattegatforbindelse (Ib5) og Natur- og miljøbeskyttelsesområder (N48). De berørte ressortmyndigheder på de to områder bør derfor høres i forbindelse med projektet.

Med venlig hilsen
Malte Hvidsten
Fuldmægtig

Søfartsstyrelsen
Havplansekretariatet

Dir. tlf.: 72 19 63 25
Mobil: 21 31 18 06
E-mail: mahv@dma.dk

Kalundborg Kommune 22. september 2025:

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for CO₂-terminal på Asnæsværket – Trafikale konsekvenser, behov for ny infrastruktur og påvirkning af Natura 2000

Indledning

Kalundborg Kommune har gennemgået ideoplægget for etablering af CO₂-terminal på Asnæsværket (september 2025) og ønsker at gøre opmærksom på en række meget væsentlige problemstillinger, som projektet vil medføre – både i forhold til vejtrafik, skibstrafik og påvirkning af beskyttede naturområder.

Markant stigning i tung transport og skibstrafik

Det fremgår af ideoplægget, at projektet forventes at generere op til 50-60.000 lastbiler/år (100-120.000 kørsler/år) til og fra Asnæsværket, hvilket er mere end 10 gange højere end det omfang, kommunen tidligere har forholdt sig til i forbindelse med tidligere projekter (ca. 20 lastbiler i døgnet).

Hertil kommer en betydelig stigning i skibstrafikken (600-700 skibe/år). Denne udvikling vil få meget væsentlige negative afledte effekter for både virksomhedernes og borgernes muligheder for at transportere sig og varer til og fra Kalundborg.

Eksisterende vejnet er allerede overbelastet

Det eksisterende vejnet – særligt Hovvejen – er allerede i dag præget af betydelig trafikbelastning, trængsel og slidtage. En yderligere stigning i tung transport af det omfang, der lægges op til i projektet, vil medføre øget trængsel, længere transporttider, øget slidtage på vejnettet samt øgede støj- og miljøgener for nærliggende bolig- og erhvervsområder.

Samfunds- og erhvervsøkonomiske konsekvenser

Yderligere trafikbelastning vil få negative samfunds- og virksomhedsøkonomiske konsekvenser i form af øget trængsel, tabt produktivitet, forringet trafiksikkerhed og øgede vedligeholdelsesomkostninger.

Det er derfor afgørende, at miljøkonsekvensrapporten ikke blot vurderer de direkte miljøpåvirkninger, men også de samfundsøkonomiske konsekvenser af den øgede trafik.

Behov for ny infrastruktur – omfartsvej til Vesthavnen

Kalundborg Kommune har i forslag til Kommuneplan 2025 reserveret anlægsområder til større nyanlæg i det overordnede vejnet, herunder et 100 meter bredt anlægsområde til en omfartsvej fra rute 23 (Holbækvej) sydover rute 22 (Slagelsevej) frem til containerhavnen (Ny Vesthavn) vest for Asnæsværket (<https://kp2025.kalundborg.dk/by-og-landskab/trafik-og-tekniske-anlaeg/veje/>).

Denne omfartsvej – som forventes at kunne forbindes til den kommende motorvej i 2028 – vurderes som en nødvendig forudsætning for at kunne håndtere den markante stigning i tung transport uden væsentlige negative konsekvenser for trafikafviklingen for eksisterende virksomheder og borgere.

Øget skibstrafik og påvirkning af Natura 2000

Ideoplægget beskriver, at Asnæsværket ligger ca. 1,1 km fra nærmeste Natura 2000-område (Røsnæs, Røsnæs Rev og Kalundborg Fjord). Den forventede stigning i skibstrafik til 600-700 skibe/år vil kunne påvirke Natura 2000-området, både i anlægs- og driftsfase, gennem øget støj, forstyrrelse af fugle- og dyreliv samt potentielle emissioner og sedimentpåvirkninger.

Det er derfor afgørende, at miljøkonsekvensrapporten indeholder en grundig vurdering af den øgede skibstrafiks påvirkning af Natura 2000-området, herunder kumulative effekter og nødvendige afværgeforanstaltninger.

Anbefalinger til miljøkonsekvensrapporten

Vi forventer, at miljøkonsekvensrapporten:

- Indeholder en detaljeret analyse og modellering af konsekvenserne for trafikafviklingen og det eksisterende vejnet, herunder trængsel, slidtage, støj og trafiksikkerhed.
- Grundigt belyser alternativer med trafikmodellering, herunder modellerer og analyserer effekten, hvis de planlagte vejanlæg – særligt omfartsvejen til Vesthavnen – etableres, og sammenligner scenarier med og uden ny infrastruktur.
- Belyser, hvorvidt den forventede trafikstigning kan ske uden væsentlige negative afledte effekter på samfundsøkonomi, erhvervsøkonomi og borgere, og effekten på samme hvis der etableres ny infrastruktur.
- Indeholder en grundig vurdering af den øgede skibstrafiks påvirkning af Natura 2000-området, både i anlægs- og driftsfase, herunder kumulative effekter og nødvendige afværgeforanstaltninger.

Afslutning

Kalundborg Kommune ser det som afgørende, at ovenstående forhold indgår i miljøkonsekvensrapporten, så der sikres en helhedsorienteret vurdering af projektets trafikale og miljømæssige konsekvenser samt nødvendige afledte infrastrukturanlæg.

Med venlig hilsen

Alexander R. Svejstrup

Fagkoordinator - Civilingeniør

Direkte: 59 53 52 24

Mobil: 21 36 72 57

Email: alrs@kalundborg.dk

Vej, Ejendom og Affald - Anlæg og Affald

Holbækvej 141 B

4400 Kalundborg

www.kalundborg.dk



Hjælp til med at passe på miljøet - print ikke denne e-mail.

Kystdirektoratet 30. september 2025

Til: Martin Poulsen (mapou@mst.dk)

Fra: Sabine Anna Stosiek (saans@kyst.dk)

Titel: Sv: Ideoplæg for Asnæs K-Hub. Miljøstyrelsen - j.nr. 2025-65066

Sendt: 30-09-2025 16:22

Kære Martin Poulsen

Kystdirektoratet har modtaget høringsmateriale for Asnæs-hub.

Vi er opmærksomme på at høringsfristen udløb den 24/9, og beklager det forsinkede svar. I håb om at der er mulighed for at medtage det følgende i det videre forløb, vil vi æligerel gerne gøre opmærksom på, at en del af Asnæsværkets areal som angivet i materialet er omfattet af strandbeskyttelseslinjen. Det drejer sig om arealet med orange signatur på nedenstående kort, del af matr. nr. 1cd, Lerchenborg Hgd, Årby.

P. t. ser det ifølge det fremsendte ikke ud til, at der er planlagt nogen ændringer på det beskyttede areal, således at vi vurderer, der ikke er nogen forhold, der skal vurderes ift. NBL §15.

For god ordens skyld ønsker Kystdirektoratet, at det strandbeskyttede areal bør fremgå af miljøvurderingsrapporten.



Venlig hilsen

Sabine Anna Stosiek

Fuldmægtig | Naturbeskyttelse (F2 postkasse)

+45 51 83 16 59 | +45 51 83 16 59 | saans@kyst.dk

Miljø- og Ligestillingsministeriet

Kystdirektoratet | Højbovej 1 | 7620 Lemvig | Tlf. +45 99 63 63 63 | kdi@kyst.dk | www.kyst.dk

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

