



Miljø- og  
Fødevareministeriet  
Miljøstyrelsen

# Miljøgodkendelse

For:  
**DB Cargo Scandinavia A/S**  
**Taulov Kombiterminal**





# MILJØGODKENDELSE

**For:**  
**DB Cargo Scandinavia A/S, Taulov Kombiterminal**

Europavej 28, Taulov, 7000 Fredericia  
Matrikel nr.: 8d, 8e, 8x og 8ø Børup By, Taulov  
CVR-nummer: 26092485  
P-nummer: 1009258406  
Listepunkt nummer: J209  
Journalnummer: 2019 - 984

**Godkendelsen omfatter:**

Henstilling af farligt gods i mængder omfattet af risikobekendtgørelsen.

Dato: 22. oktober 2020

Godkendt: Mette Thorsen

Annonceres den 22. oktober 2020

Klagefristen udløber den 19. november 2020

Søgsmålsfristen udløber den 22. april 2021

Tilsynsmyndigheden kan tage godkendelsen op til revurdering efter 8 år.

# Indhold

## Indholdsfortegnelse

<b>1.</b>	<b>Indledning</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Afgørelse og vilkår</b>	<b>5</b>
2.1	Vilkår for miljøgodkendelsen	5
A	Generelle forhold	5
B	Indretning og drift	5
C	Risiko/forebyggelse af større uheld	6
D	Jord- og grundvand	8
E	Luftforurening	8
F	Støj	9
G	Indberetning/rapportering	10
H	Driftsforstyrrelser og uheld	11
I	Ophør	11
<b>3.</b>	<b>Vurdering og begrundelse</b>	<b>12</b>
3.1	Begrundelse	12
3.2	Vurdering	12
3.3	Udtalelser/høringssvar	24
<b>4.</b>	<b>Forholdet til loven</b>	<b>25</b>
4.1	Lovgrundlag	25
4.2	Tilsyn med virksomheden	26
4.3	Offentliggørelse og klagevejledning	27
4.4	Liste over modtagere af kopi af afgørelsen	28

## Bilag

- Bilag A. Kort over virksomhedens beliggenhed i 1:25.000
- Bilag B. Kort med angivelse af stedbunden individuel risiko i omgivelserne
- Bilag C. Lovgrundlag – Referenceliste
- Bilag D. Liste over sagens akter
- Bilag E. Ansøgning om miljøgodkendelse/miljøteknisk beskrivelse

# 1. Indledning

Kombiterminalen i Taulov er etableret af Banedanmark i 1999 – 2000. Det er fortsat Banedanmark, der ejer kombiterminalen, men den drives i dag af DB Cargo Scandinavia A/S. Kombiterminalen ligger øst for Taulov mellem banelinjen imod Fyn, den Østjyske motorvej og Taulovmotorvejen.

DB Cargo er ansvarlig for den daglige drift af virksomhedens mange godstog, der hver dag kører mellem destinationer i Danmark og Skandinavien samt det øvrige Europa. DB Cargo råder over materiel til transport af stort set alle typer gods, men opererer særligt inden for bilbranchen, kemibranchen, industrigods, byggematerialer, konsumvarer og stålbranchen. En væsentlig aktivitet er korridoren mellem Malmø og Hamburg. Det er på denne strækning kombiterminalen i Taulov ligger.

Taulov Kombiterminal modtager og afsender pakket gods, inklusive farligt gods, i form af containere, trailere eller veksellad via jernbanenet og lastbil. Terminalen modtager endvidere lukkede jernbanevogne med stykgods, der rangeres direkte til nærliggende kunders sidespor. Gods befinder sig på terminalen, mens det afventer videre transport.

Transport af farligt gods på jernbane og landevej er omfattet af de internationale ADR og RID<sup>1</sup>-regler, der fastsætter en række sikkerhedskrav til lastbiler, godsvogne og emballage samt krav til kontrol i forbindelse med afsendelse, transport og modtagelse af farligt gods. Som udgangspunkt er farligt gods også omfattet af disse regler under midlertidigt ophold i op til 48 timer i forbindelse med vejtransport og 60 timer i forbindelse med jernbanetransport. En undtagelse herfra er bestemmelserne i risikobekendtgørelsens § 3, som blev indført i 2005 og som omfatter arealer, der jævnligt anvendes til midlertidig henstilling af farlige stoffer under transport i mængder over tærskelværdierne.

Fredericia Kommune traf som tilsynsmyndighed i 2013 afgørelse om, at omfanget af midlertidig henstilling af farligt gods på Taulov Kombiterminal var omfattet af risikobekendtgørelsen som kolonne-3 virksomhed. Kommunen vurderede, at der var tale om henstilling af en type og varighed, der dels er omfattet af risikobekendtgørelsens § 3, nr. 3, litra b, der omfatter arealer, der jævnligt anvendes til midlertidig henstilling af farlige stoffer i forbindelse med transport, og dels er omfattet af § 3, nr. 3, litra c, der omfatter arealer, hvor farlige stoffer under transport henstilles i mere end 60 timer i sammenhæng på en jernbanegods-terminal eller rangerbanegård. Kommunen lagde blandt andet til grund for afgørelsen, at § 3, nr. 3, litra b om arealer der jævnligt anvendes til midlertidig henstilling, i den konkrete sag defineres som arealer, hvor der sker henstilling i over 5 timer i mere end 5 % af tiden/måned af stoffer over tærskelværdien. Miljøstyrelsen har i denne afgørelse fastsat de 5 % af tiden pr. måned til mere end 35 timer i alt pr. måned.

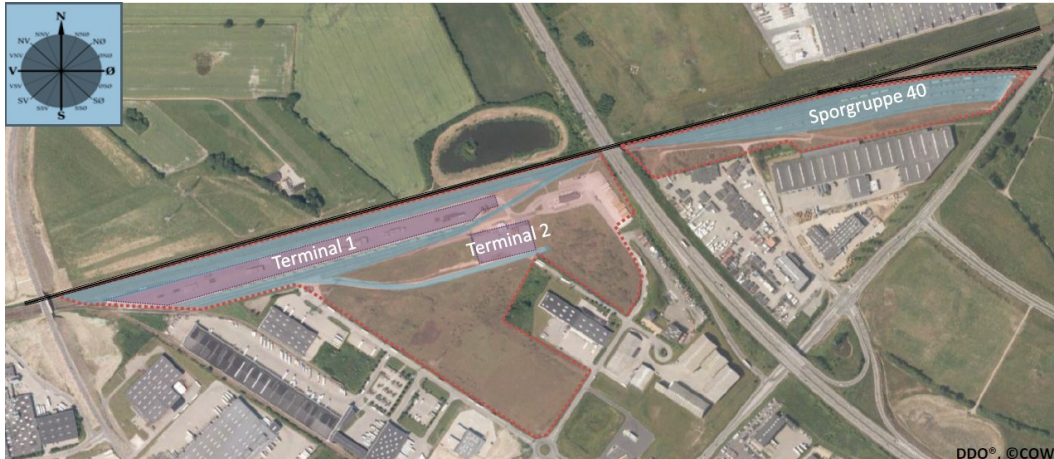
På den baggrund sendte DB Cargo en anmeldelse som kolonne 3-virksomhed til risikomyndighederne, som har taget kommunens afgørelse til efterretning. DB Cargo har efterfølgende fremsendt en sikkerhedsrapport, som efter en række justeringer kan accepteres af risikomyndighederne.

---

<sup>1</sup> ADR: European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. RID: Regulations concerning the International carriage of Dangerous Goods by Rail

Det fremgår af ansøgningsmaterialet, at vogne med farligt gods udgør ca. 6 % af den samlede godsmængde, der årligt håndteres på Taulov Kombiterminal.

Miljøgodkendelsen omfatter det areal, der er beliggende inden for den røde streg på figur 1, og som er under virksomhedens driftskontrol. Arealet ejes af Banedanmark, men udlejes til DB Cargo. Henstilling af farligt gods foregår primært på Terminal 1. Herudover henstilles visse typer farligt gods periodevis i sporgruppe 40 øst for motorvejen.



Figur 1. Projektområdet, som er omfattet af miljøgodkendelsen, er afgrænset af den røde stiplede linje. Midlertidig henstilling af farligt gods i et omfang der er omfattet af risikobekendtgørelsen, foregår primært på terminal 1.

Aktiviteter omfattet af risikobekendtgørelsen skal ligeledes miljøvurderes efter miljøvurderingsloven. Da projektet er anmeldt før den 1. januar 2014, behandles anmeldelsen efter de daværende regler i bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010, jf. § 57, stk. 8 i miljøvurderingsloven. Miljøstyrelsen traf i 2014 afgørelse om, at projektet var VVM-pligtigt, hvilket indebærer, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse, som danner grundlag for en VVM-tilladelse, et kommuneplantillæg samt risikomyndighedernes godkendelser.

VVM-redegørelsen er udarbejdet af Miljøstyrelsen i samarbejde med DB Cargo og dennes rådgiver Rambøll. Rapporten beskriver og vurderer projektets direkte og indirekte påvirkninger på mennesker, flora, fauna, jord, vand, luft og klima, materielle goder, kulturarv, landskab samt afledte socioøkonomiske effekter. Yderligere er kumulative effekter af projektet kombineret med påvirkningerne fra eventuelle andre projekter i området identificeret og vurderet.

Der er foretaget risikovurderinger og analyser, der viser, at virksomheden kan drives på stedet med en acceptabel risiko for påvirkning af omgivelserne, når den drives som beskrevet i den udarbejdede sikkerhedsrapport. Der er i afgørelsen fastsat vilkår, der fastholder virksomhedens aktiviteter og dens indretning, så den mulige risikopåvirkning af omgivelserne er på et acceptabelt niveau.

Der er foretaget støjberegninger, der beskriver støjbidraget i omgivelserne fra virksomhedens aktiviteter. Der er med udgangspunkt i disse samt i Miljøstyrelsens støjvejledning nr. 5/1984 og retningslinjerne for støj i Fredericia Kommuneplan 2017-2029 fastsat grænseværdier for støj i de omkringliggende områder, som lever op til de vejledende grænseværdier.

Støjberegningerne viser dog, at der i kortvarige perioder om natten kan forekomme et støjbidrag ved en nærliggende bolig på Stakkesvang 7, der i de mest støjbelastede situationer er op til 14 dB(A) højere end den vejledende støjgrænse om natten for den områdetype, som boligen ligger i. Tilsvarende har beregningerne vist, at der i aftentimerne kan være en støjbelastning på op til 7 dB(A) over den vejledende støjgrænse.

Støjbidraget fra Taulov Kombiterminal stammer fra en eksisterende lovligt etableret aktivitet. Aktiviteterne og dermed støjbidraget ændres ikke som følge af, at virksomheden godkendes som risikovirksomhed. Der er redegjort for mulige støjreducerende tiltag i form af indkøb af støjdæmpede reachstackers samt forskellige former for støjskærme.

De støjdæmpede reachstackers er indkøbt og taget i drift.

Miljøstyrelsen har vurderet, at omkostningerne ved etablering af en støjskærm ikke er proportionale i forhold til, at der er tale om eksisterende aktiviteter samt den effekt som en støjskærm vil have. Herudover vil en støjskærm kunne udgøre et væsentligt visuelt generende element, da den skal være mindst 4 meter høj for at have en væsentlig effekt.

På ovenstående baggrund er der meddelt en lempelse på 8 dB(A) om natten (kl 22-07 alle dage) og 3 dB(A) mandag-fredag kl 18-22, lørdag kl. 14-22 samt søndag kl 07-22 i forhold til de vejledende støjgrænser for ejendommen.

Ansøgningsmaterialet fremgår af bilag E.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at aktiviteterne på Taulov Kombiterminal kan foregå uden væsentlige gener for omgivelserne, når de sker i overensstemmelse med miljøgodkendelsens vilkår, herunder de forudsætninger der fremgår af sikkerhedsrapporten og VVM-redegørelsen.

Godkendelsen gives på nærmere fastsatte vilkår, som fremgår af kapitel 2. Begrundelser for vilkår fremgår af kapitel 3.

## 2. Afgørelse og vilkår

På grundlag af oplysningerne i bilag E, ansøgning om miljøgodkendelse, samt virksomhedens sikkerhedsrapport, godkender Miljøstyrelsen hermed anvendelse af Taulov Kombi-terminal til midlertidig henstilling af farligt gods i et omfang, der er omfattet af risikobekendtgørelsen.

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

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

I afgørelsen er anvendt populærnavne for love og bekendtgørelser. En samlet oversigt fremgår af bilag C.

### 2.1 Vilkår for miljøgodkendelsen

#### A Generelle forhold

A1 Et eksemplar af godkendelsen skal til enhver tid være tilgængeligt på virksomheden. Driftspersonalet skal være orienteret om godkendelsens indhold.

A2 Tilsynsmyndigheden skal orienteres om følgende forhold:

- Ejerskifte af virksomhed
- Ejerskifte af ejendom
- Hel eller delvis udskiftning af driftsherre
- Indstilling af virksomhedens drift for en periode længere end 6 måneder

Orienteringen skal være skriftlig og fremsendes senest fire uger efter offentliggørelse af ændringen (ejerskifte, driftsherreforhold), eller beslutningen om ændringen (indstilling).

#### B Indretning og drift

B1 DB Cargo Scandinavia A/S skal senest den 31. december 2020 have indrettet terminalområdet og sporgruppe 40 i overensstemmelse med beskrivelserne i sikkerhedsrapport af december 2019.

Dokumentation i form af oversigtstegninger, herunder opdaterede afløbstegninger med angivelse af opsamlingsbassiner, rørledninger og afspærringsmuligheder, skal sendes til tilsynsmyndigheden senest 31. december 2020.

## C Risiko/forebyggelse af større uheld

- C1 Godsenheder, som indeholder farligt gods med nedenstående ADR/RID-fareklasser, og som er under transport, må henstilles midlertidigt på Taulov Kombi-terminal.

RID-fareklasse <sup>1</sup>	Beskrivelse
2.1	Brandfarlige gasser
2.2	Brandnærende gasser
2.3 <sup>2</sup>	Giftige gasser
3	Brandfarlige væsker
4.1	Brandfarlige faste stoffer
4.2	Selvantændelige stoffer
4.3	Stoffer som afgiver brandfarlige gasser ved kontakt med vand
5.1	Oxiderende stoffer
5.2	Organiske peroxider
6.1	Giftige stoffer
8	Ætsende stoffer
9	Forskellige farlige stoffer, herunder miljøfarlige stoffer

<sup>1</sup> Placering skal foregå efter den primære faremærkning

<sup>2</sup> Gælder kun giftige gasser med kemiske egenskaber, som ikke kan medføre større konsekvenser i omgivelserne end UN 1005 (ammoniak) eller UN 1016 (kulmonoxid)

- C2 Ved midlertidig henstilling af farligt gods på terminalområdet, skal godsenhederne placeres i særligt afmærkede områder i overensstemmelse med beskrivelserne i sikkerhedsrapport af december 2019.
- C3 Farligt gods må ikke henstilles under eller inden for 15 meters respektafstand omkring højspændingsledningerne, der passerer over en del af terminalområdet.
- C4 Tankvogne med UN nummer 1005 må kun modtages via jernbane, og de skal ved midlertidig henstilling placeres i særligt indrettede sporområder i sporgruppe 40. Der må maksimalt henstilles 5 tankvogne med UN nummer 1005 ad gangen.
- C5 Godsenheder med indhold af følgende RID-fareklasser/stofgrupper må ikke modtages eller håndteres på Taulov Kombiterminal.



RID-fareklasse	Beskrivelse
1	Eksplorative stoffer og genstande, undtagen fyrværkeri med UN-nummer 1.3G
2.3	Stofgrupper med kemiske egenskaber, som kan medføre større konsekvenser i omgivelserne end UN 1005 (ammoniak)
6.1	Smittefarlige stoffer
7	Radioaktive stoffer

- C6 Godsenheder med fyrværkeri, der kan henføres til RID-fareklasse 1, UN-nummer 1.3G skal straks afhentes.

Ved straks afhentning forstås, at godsenhederne håndteres direkte fra tog til lastbil eller omvendt. Det vil sige, at godsenhederne ikke må henstilles midlertidigt på terminalområdet. Ved midlertidig henstilling forstås mere end 5 timer per henstilling og mere end 35 timer om måneden.

- C7 Områder på terminalområdet, hvor der henstilles farligt gods, skal indrettes med tæt belægning. Afløb skal ledes via tætte rørledninger til opsamlingsbassiner med tæt bund og mulighed for tilbageholdelse i tilfælde af uheld, der medfører spild.

Ved tæt belægning forstås en fast belægning, der i løbet af påvirkningstiden er uigennemtrængelig for de forurenende stoffer, der håndteres på arealet.

Regnvand fra områder i sporgruppe 40, hvor der henstilles farligt gods, skal ledes via drænledninger til et opsamlingsbassin med tæt bund og mulighed for tilbageholdelse i tilfælde af uheld, der medfører spild.

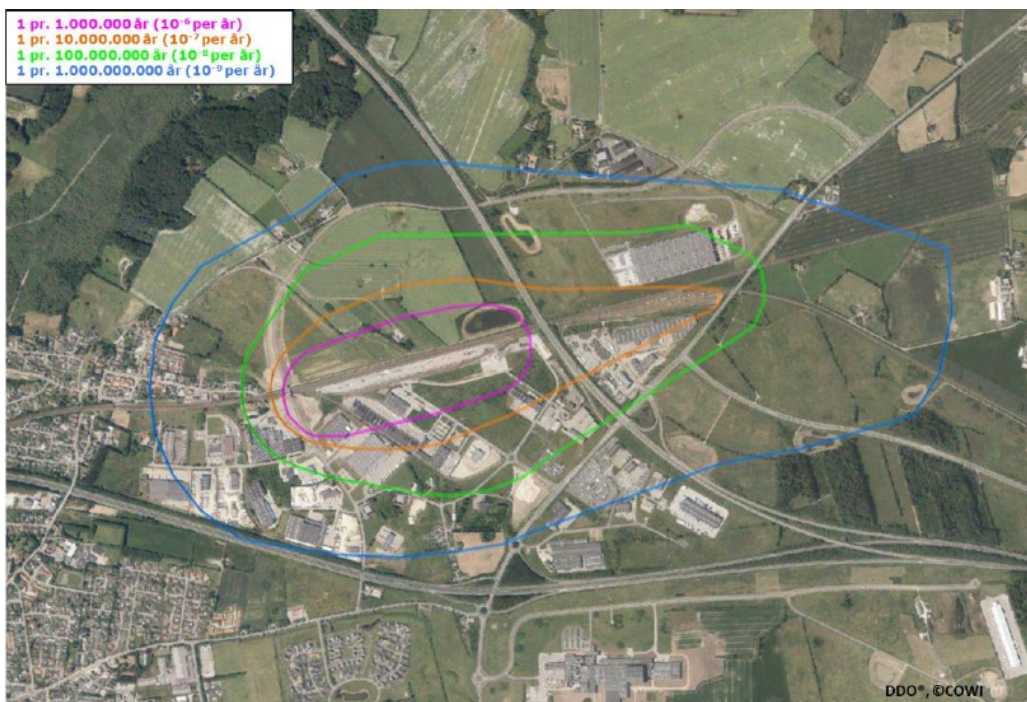
En opdateret afvandingstegning med angivelse af placering af opsamlingsbassiner, rør, dræn og afspærringsanordninger skal til enhver tid være til rådighed for myndighederne i tilfælde af et uheld.

- C8 Der skal etableres en procedure for detektering af spild og systemer for tilbageholdelse, der sikrer, at et spild ikke ledes til det offentlige kloaksystem.

- C9 Virksomhedens bidrag til den stedbundne individuelle risiko må ikke overstige

- $1 \cdot 10^{-6}$  pr. år uden for det område, der er afgrænset ved zonen angivet med **pink** farve i figuren nedenfor
- $1 \cdot 10^{-9}$  pr. år uden for det område, der er afgrænset ved zonen angivet med **blå** farve i figuren nedenfor

Den stedbundne individuelle risiko er beregnet som anført i virksomhedens sikkerhedsrapport



C10 Virksomhedens bidrag til den samfundsmæssige risiko må ikke øges i forhold til grundlaget for risikovurderingen i sikkerhedsrapporten, opdateret december 2019.

## D Jord- og grundvand

D1 Områder til tankning af køretøjer skal indrettes med tæt belægning. Påfyldningsstudse og aftapningshaner og lignende skal placeres inden for konturen af en tæt belægning medkontrolleret afledning af afløbsvandet til olie- og benzinudskilleranlæg.

D2 Farligt affald som f.eks. spildolie samt flydende råvarer skal opbevares i egnede, tætte og lukkede beholdere, der er mærkede, så det tydeligt fremgår, hvad de indeholder. Oplag af sådanne stoffer skal opbevares under overdækning i form af tag, presenning eller lignende og beskyttet mod vejrlig på en tæt belægning. Oplagspladsen skal være indrettet således, at spild kan holdes inden for et afgrænset område og uden mulighed for afløb til jord, grundvand, overfladevand eller kloak. Området skal kunne rumme indholdet af den største beholder, der opbevares.

## E Luftforurening

### Støv

E1 Virksomheden må ikke give anledning til væsentlige diffuse støvgener uden for virksomhedens område. Tilsynsmyndigheden vurderer, om generne er væsentlige.

## F Støj

### Støjgrænser

F1 Driften af henstillingsområdet må ikke medføre, at det samlede bidrag til støjbelastningen i naboområderne overstiger nedenstående støjgrænser. De angivne værdier for støjbelastningen er de ækvivalente, korrigerede lyd niveauer i dB(A).

- 1 Erhvervs- og industriområder (TD.E.1C og TD.E.1D)
- 2 Boligområder for åben og lav boligbebyggelse (TD.B.8)
- 3 Blandet bolig og erhverv samt boliger i det åbne land
- 4 Enkeltliggende bolig Stakkesvang 7

	Kl.	Reference-tidsrum (timer)	1 dB(A)	2 dB(A)	3 dB(A)	4 dB(A)
Mandag-fredag	07-18	8	60	45	55	55
Lørdag	07-14	7	60	45	55	55
Lørdag	14-18	4	60	40	45	<b>48</b>
Søn- & helligdage	07-18	8	60	40	45	<b>48</b>
Alle dage	18-22	1	60	40	45	<b>48</b>
Alle dage	22-07	0,5	60	35	40	<b>48</b>
Maksimalværdi	22-07	-	-	50	55	55

Områderne fremgår af figur 3.1.

Støjgrænserne skal overholdes ved alle positioner i det betragtede område i 1½ m højde over terræn, herunder også i skel. For bygninger med mere end én etage skal støjgrænsen endvidere overholdes ved det mest støjbelastede punkt på vinduer og altaner på bygningsfacaden samt på eventuelle tagterrasser.

### Kontrol af støj

F2 Tilsynsmyndigheden kan bestemme, at virksomheden skal dokumentere, at vilkåret for støj, jf. vilkår F1 er overholdt.

Dokumentationen skal være tilsynsmyndigheden i hænde inden 2 måneder efter, at målingen og/eller beregning er gennemført. Dokumentationen skal indeholde oplysninger om driftsforholdene under målingen.

### Krav til støjmåling

F3 Virksomhedens støj skal dokumenteres ved måling og beregning efter gældende vejledninger fra Miljøstyrelsen, p.t. nr. 6/1984 om Måling af ekstern støj og nr. 5/1993 om Beregning af ekstern støj fra virksomheder.

Måling skal foretages, når virksomheden er i fuld drift, med mindre der er truffet anden aftale med tilsynsmyndigheden. Ved fuld drift forstås virksomhedens samlede støjbidrag med maksimal aktivitet.

Måling af maksimalværdi skal foretages ved mindst 5 forekomster af den driftstilstand, der giver anledning til maksimalværdien, med mindre der er truffet anden aftale med tilsynsmyndigheden.

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

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

### **Definition på overholdte støjgrænser**

- F4 Støjgrænsen anses for overholdt, hvis målte eller beregnede værdier fratrukket den udvidede usikkerhed er mindre end eller lig med støjgrænserne. Målingernes og beregningernes udvidede usikkerhed fastsættes i overensstemmelse med tilsynsmyndighedens anvisninger.

Ved bestemmelse af støjbidraget i omgivelserne skal kun indregnes støj fra aktiviteterne inden for henstillingsområdet. Støj fra togtrafik på den øvrige del af ranglebanegården og i hovedsporene indregnes ikke.

## **G Indberetning/rapportering**

### **Journalføring**

- G1 Virksomheden skal føre journal over eftersyn af sikkerhedsforanstaltninger, herunder spildbakker, regnvandsbassiner, afspærringsanordninger og andre installationer, der sikrer, at regn- og overfladevand fra kombiterminalen opsamles og udledes i henhold til miljøgodkendelsens vilkår.
- G2 Virksomheden skal føre journal over godsenheder med farligt gods modtaget og henstillet på virksomhedens område, herunder UN nummer, RID fareklasse, opholdstid og placering.
- G3 Virksomheden skal til enhver tid med kort varsel kunne redegøre for aktuel placering og type af godsenheder med farligt gods henstillet på virksomhedens område, herunder UN-nummer og RID-fareklasse for vogne med farligt gods.

### **Opbevaring af journaler**

- G4 Journalerne skal være tilgængelige for og på forlangende indberettes til tilsynsmyndigheden.

Journalerne skal opbevares på virksomheden i mindst 3 år.

## **Arsindberetning**

G5 Én gang om året skal virksomheden sende en opgørelse til tilsynsmyndigheden med følgende oplysninger om det forløbne kalenderår:

- Månedligt antal godsenheder med farligt gods modtaget og henstillet på terminalen, herunder i sporgruppe 40, med angivelse af UN-numre, RID-fareklasse og eventuel underklasse. Af opgørelsen skal det fremgå, hvor lang tid de pågældende godsenheder har været henstillet.

Opgørelsen skal foretages pr. 1. januar, og den skal ledsages af en vurdering i forhold til forudsætningerne for risikoanalysen i sikkerhedsrapporten, herunder opholdstid og hyppighed af de stofgrupper der ligger til grund for de enkelte uheldsscenarioer.

Tilsynsmyndigheden skal have opgørelsen i hænde senest 1. marts.

## **H Driftsforstyrrelser og uheld**

H1 Ved driftsuheld, væsentlige driftsforstyrrelser og uheld af miljø- og risikomæssig betydning skal tilsynsmyndigheden orienteres hurtigst muligt og senest den førstkommande hverdag. Senest 14 dage efter uheldet skal virksomheden indsende skriftlig redegørelse for hændelsen til tilsynsmyndigheden. Redegørelsen skal beskrive uheldets omfang og indsatsen mod miljømæssige skader, samt beskrivelse af forebyggende foranstaltninger, der begrænser risiko for nye uheld. Underretningspligten fritager ikke virksomheden for at afhjælpe akutte uheld.

## **I Ophør**

I1 Ved ophør af midlertidig henstilling af farligt gods i et omfang omfattet af risikobekendtgørelsen skal virksomheden senest fire uger efter driftsophør anmelde dette til tilsynsmyndigheden. På ophørstidspunktet skal der træffes de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare.

# 3. Vurdering og begrundelse

## 3.1 Begrundelse

Miljøgodkendelsen fastsætter vilkår for driften af Taulov Kombiterminal. Baggrunden for miljøgodkendelsens vilkår er den ansøgning om miljøgodkendelse med tilhørende bilag samt sikkerhedsrapport, som DB Cargo har indsendt.

## 3.2 Vurdering

Det er Miljøstyrelsens samlede vurdering, at Taulov Kombiterminal fortsat kan drives på stedet uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforenelig med hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet.

Det er endvidere Miljøstyrelsens vurdering, at DB Cargo har truffet de nødvendige foranstaltninger med henblik på at forebygge uheld og undgå konsekvenserne heraf.

### 3.2.1 Planforhold og beliggenhed

I Planloven fastsættes rammerne for den kommunale planlægning, herunder hvilke arealer og anlæg der skal udpeges i kommuneplanen. Heraf fremgår det blandt andet, at kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af trafik anlæg og beliggenheden af områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, som f.eks. er virksomheder omfattet af risikobekendtgørelsen.

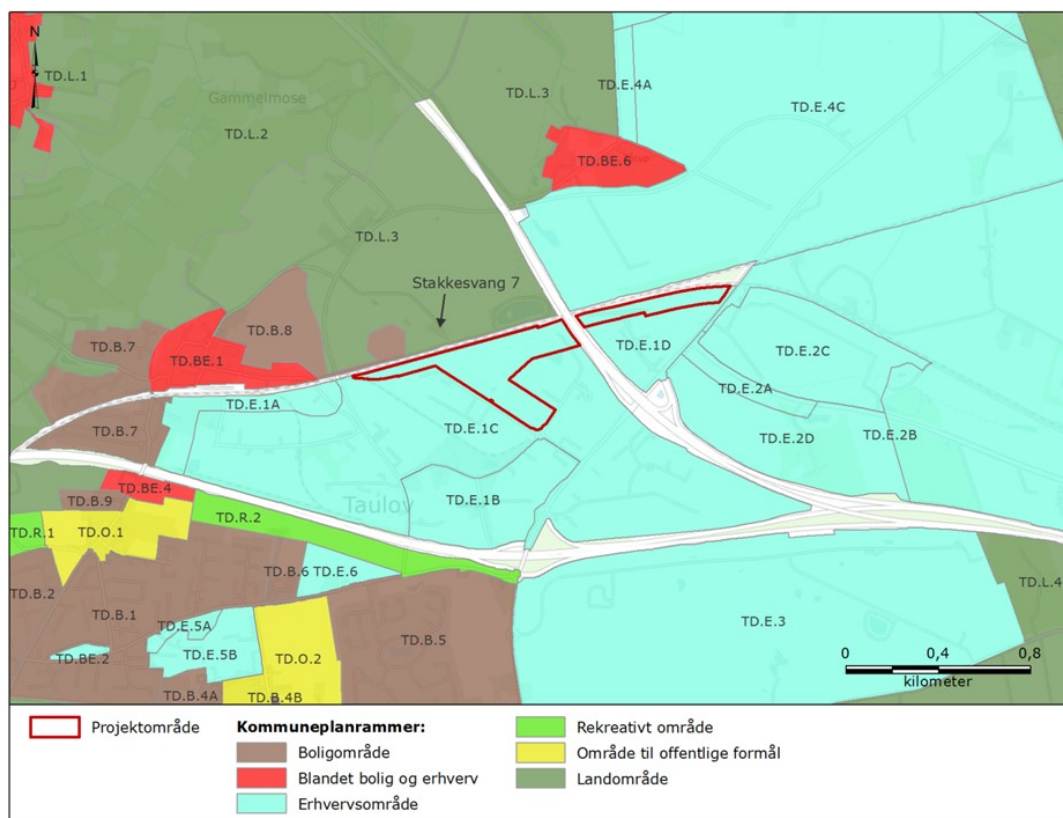
Taulov Kombiterminal ligger i byzone i rammeområde TD.E.1C jf. Kommuneplan for Trekantområdet 2017-2029. Den generelle anvendelse af dette område er erhverv, fortrinsvis virksomheder med store transportbehov, særligt virksomheder med behov for transport via jernbane. Området er desuden udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og der kan placeres virksomheder i miljøklasse 4-6. Kombiterminalen er desuden omfattet af lokalplan nr. 108 Erhvervsområde ved Børup, der bl.a. har til formål at udlægge arealer til kombiterminal.

Herudover er der i henhold til bekendtgørelse om planlægning omkring risikovirksomheder udlagt en foreløbig planlægningszone på 500 meter omkring hele kombiterminalens område i kommuneplanen, hvor hensynet til risikoen for større uheld skal inddrages i kommunens planlægning.

Denne 500-meter zone har været gældende, imens sagsbehandlingen af aktiviteterne på kombiterminalen efter risikobekendtgørelsen har forløbet. Planlægningszonen kan i henhold til ovennævnte bekendtgørelse øges, hvis risikovurderingen viser, at en større afstand er mere passende, f.eks. på grund af de lokale omgivelser karakter.

Områdebeskrivelserne er nærmere uddybet i VVM-redegørelsen.

På baggrund af risikomyndighedernes vurdering af DB Cargos sikkerhedsrapport fra december 2019 har Erhvervsstyrelsen med kommuneplantillæg af 22. oktober 2020 udlagt en ny planlægningszone omkring Taulov Kombiterminal.



**Figur 3.1: Kommuneplanrammer i Kommuneplan for Fredericia og Trekantområdet 2017-2029 med angivelse af virksomhedens område (rød afmærkning inden for område TD.E.1C).**

#### *Jord- og grundvandsforhold samt drikkevandsinteresser*

Taulov Kombiterminal ligger i et område med drikkevandsinteresser, men uden for områder med særlige drikkevandsinteresser. Hele terminalområdet er V1-kortlagt efter jordforureningsloven. Herudover er to mindre områder i sporgruppe 40 V2-kortlagt.

Der vurderes ikke at være særlige risici for forurening af jord- og grundvand ved normale driftssituationer.

I tilfælde af uheld med udslip fra farligt gods vil der være risiko for forurening af jord- og grundvand. Selve terminalområdet er indrettet med tæt belægning. Dermed er risikoen for jord- og grundvandsforurening begrænset.

#### *Natur og Natura 2000-områder samt bilag IV arter*

De nærmeste Natura 2000-områder er N111, Røjle Klint og Kasmose Skov og N112, Lillebælt, der ligger henholdsvis ca. 9 km øst og ca. 9 km sydøst for virksomheden. På grund af afstanden mellem projektområdet og Natura 2000-områderne, vurderes det, at projektet ikke vil medføre en påvirkning af naturtyper og/eller arter på udpegningsgrundlagene for områderne i forbindelse med spild. Områderne er derfor ikke kortlagt eller vurderet yderligere.

Inden for kombiterminalens område ligger der en eng og to vandhuller, der er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3. Herudover ligger der et regnvandsbassin (Svane-søen) umiddelbart nord for jernbanen og kombiterminalen, som ligeledes er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Søen er en kunstig sø, der er etableret som regnvandsbassin

omkring 1990 med det formål at modtage overfladevand fra erhvervsområdet. Regnvandsbassinet modtager regn-, overflade- og drænvand fra en stor del af erhvervsområdet syd for jernbanen, herunder fra kombiterminalens arealer.

I forbindelse med godkendelse af kombiterminalen som risikovirksomhed er der gennemført en overordnet besigtigelse af de § 3-beskyttede naturområder, herunder regnvandsbassinet (Svanesøen). Der blev ikke observeret padder i forbindelse med besigtigelsen. Men da vandhullerne kun er besigtiget en enkelt gang i begyndelsen af ynglesæsonen for de brune frøer, kan det ikke afvises, at der er bilag IV-padder, der yngler i vandhullerne. Stor vandsalamander yngler fx først senere på sæsonen.

De omtalte områder er nærmere beskrevet i VVM-redegørelsen.

Det vurderes samlet, at risikoen for at et uheld med farligt gods kan medføre negativ påvirkning af naturområder og beskyttede arter, vil reduceres til et acceptabelt niveau, fordi der etableres opsamlingsbassiner med mulighed for at tilbageholde regnvand og et eventuelt spild inde på kombiterminalens område. Herudover er der i DB Cargos sikkerhedsrapport beskrevet en række sikkerhedsforanstaltning, herunder procedurer, instrukser og beredskabsplan, der har til hensigt at sikre hurtig og effektiv indsats i tilfælde af et uheld.

#### *Vandområder*

I dag afledes regnvand fra kombiterminalen via dræn, render og grøfter til ovennævnte regnvandsbassin (Svanesøen). Regnvandsbassinet har overløb via et overløbsbygværk til Tårup Bæk og derfra videre til Spang Å og Rands Fjord. Vandområderne og deres tilstand er uddybet i VVM-redegørelsen. Specielt Tårup Bæk betegnes som sårbar.

I en uheldssituation vil der i tilfælde af udslip af farligt gods eller ved slukningsarbejde i forbindelse med en brand potentielt kunne være en risiko for forurening af overfladevandet.

I forbindelse med at terminalen godkendes til midlertidig henstilling af farligt gods omfattet af risikobekendtgørelsen, etablerer DB Cargo flere opsamlingsbassiner på terminalens område, hvor regnvand og eventuelle spild kan tilbageholdes inden afledning til den kommunale regnvandskloak. Opsamlingsbassinerne indrettes med membran og tæt bund, og der etableres mulighed for afspærring. Et eventuelt udslip eller vand fra slukning vil således ikke uhindret løbe til overfladevandssystemet og videre til vandområderne.

Samlet set vurderes godkendelsen af Taulov Kombiterminal til midlertidig henstilling af farligt gods ikke at medføre negativ påvirkning af overfladevandsforekomsternes muligheder for at opnå målopfyldelse i forhold til deres tilstandsmål i vandområdeplanerne. Det vurderes, at risikoen for, at et udslip uhindret vil løbe til vandområderne, samlet set reduceres til et acceptabelt niveau, når alle sikkerhedsforanstaltninger er etableret.

Dette gælder både i forhold til Tårup Bæk og slutrecipienten Rands Fjord.

## **A Generelle forhold**

### Vilkår A1

Afgørelsen skal være tilgængelig på virksomheden, og driftspersonalet skal være orienteret om godkendelsens indhold og vilkår, således at det sikres, at ansvarlige for driften er bekendte med virksomhedens miljøgodkendelse, og at den overholdes til enhver tid.



## Vilkår A2

Der fastsættes vilkår om, at tilsynsmyndigheden skal orienteres, hvis der sker ejerskifte af virksomheden eller udskiftning af driftsherren. Dette er blandt andet for at fastlægge, om ejerskiftet eller udskiftning af driftsherre involverer personer eller selskaber, der er registreret af Miljøstyrelsen, jf. miljøbeskyttelseslovens § 40a og b. Hvis dette er tilfældet, kan tilsynsmyndigheden tilbagekalde godkendelsen eller fastsætte særlige vilkår, jf. miljøbeskyttelseslovens § 41d.

Baggrunden for at stille vilkår om, at virksomheden skal orientere tilsynsmyndigheden ved indstilling af driften i mere end 6 måneder, er, at det kan have betydning for planlægning af tilsyn og opkrævning af gebyrer.

## **B Indretning og drift**

### Vilkår B1

Det er en forudsætning for risikomyndighedernes accept af sikkerhedsniveauet, at kombiterminalen indrettes i overensstemmelse med sikkerhedsrapporten. Der er derfor fastlagt vilkår med en tidsfrist for, at dette skal dokumenteres over for myndighederne.

## **C Risiko/forebyggelse af større uheld**

DB Cargo Scandinavia A/S har udarbejdet en sikkerhedsrapport, som har til formål at dokumentere over for risikomyndighederne, at virksomheden har et højt beskyttelsesniveau for mennesker og miljø inden for og uden for virksomhedens område, samt at sikkerhedssystemerne er indrettet således, at den høje grad af sikkerhed til stadighed opretholdes.

Større uheld i forbindelse med midlertidig henstilling af farligt gods er knyttet til uheld som følge af, at der opstår en læk på en godsenhed med indhold af en større mængde brandfarlige, giftige eller miljøfarlige stoffer. Uheld kan i værste tilfælde have konsekvenser for mennesker og miljø både på og uden for virksomhedens område.

I sikkerhedsrapporten beskrives de værste tænkelige uheldsscenerier baseret på de mest farlige af de typer kemikalier, som hidtil har været håndteret på kombiterminalen, og der er foretaget konsekvensberegninger samt risikovurdering af disse. Risikovurderingen er dermed foretaget meget konservativt. De største konsekvensafstande kan forekomme ved udslip af en giftig gas eller ved en brand, der opvarmer en vogn med brandfarlige gasser eller væsker, som herefter eksploderer.

Den maksimale konsekvensafstand i tilfælde af et uheld er baseret på uheld med udslip af ammoniak eller kulmonoxid under forskellige forhold, og er beregnet til ca. 900 m. Den maksimale konsekvensafstand angiver den største afstand, hvor der teoretisk set kan ske livstruende personskade eller dødsfald ved det værste mulige uheld. Det forudsætter dog, at alle sikkerhedsforanstaltninger svigter på én gang, og at uheldet samtidig sker under de værste vind- og vejrforhold. I den konkrete sag er det vurderet, at den største beregnede afstand til en koncentration svarende til LC1<sup>2</sup> for et udslip af ammoniak eller kulmonoxid er repræsentativ for denne afstand. Den maksimale konsekvensafstand har primært betydning for beredskabsplanlægningen i en uheldssituation. Den beregnede maksimale konsekvensafstand vurderes acceptabel, jf. kriterierne i Miljøstyrelsens risikohåndbog, da der er

---

<sup>2</sup> LC: Lethal Concentration. LC1 svarer til den koncentration, der medfører 1 % sandsynlighed for dødsfald.

mere end 1 km til institutioner, der indgår i det offentlige beredskab (brand- og politistationer), eller institutioner med mange svært evakuerbare personer (fx hospitaler), samt at acceptkriterierne for den stedbundne individuelle risiko og den samfundsmæssige risiko i øvrigt er opfyldt (se nærmere nedenfor under vilkår C9 og C10).

Med sikkerhedsrapporten samt supplerende vilkår i denne afgørelse vurderer Miljøstyrelsen

- At faren for større uheld i forbindelse med midlertidig henstilling af farlige stoffer omfattet af risikobekendtgørelsen er klarlagt.
- At der er truffet nødvendige og effektive forholdsregler til at forebygge og bedst muligt begrænse følgerne af sådanne uheld.
- At der er en plan for forebyggelse af større uheld samt et system, der sikrer, at planen gennemføres.
- At tilstrækkelig sikkerhed og pålidelighed er en integreret del af driften og vedligeholdelsen af godsvogne, sporområder og de sikkerhedsforanstaltninger, der medvirker til at forebygge uheld med godstog.
- At konsekvenserne kan begrænses, hvis uheld alligevel skulle ske.

Det vurderes herudover, at den eksisterende aktivitet med midlertidig henstilling af farligt gods på Taulov Kombiterminal er blevet mere sikker end hidtil i kraft af, at DB Cargo har indrettet et særligt område til disse aktiviteter og i den forbindelse etablerer en række sikkerhedsforanstaltninger, der sikrer, at et uheld hurtigt opdages, samt at der er udstyr til rådighed, der kan begrænse konsekvenserne af et uheld. Herudover vil det forhold, at aktiviteterne er blevet omfattet af kravene til sikkerhedsstyring i risikobekendtgørelsen medvirke til at fastholde en systematisk tilgang til sikkerheden i området.

#### Vilkår C1

De typer og mængder af farligt gods, som er lagt til grund ved risikoanalysen i sikkerhedsrapporten, er dels baseret på en opgørelse over farligt gods modtaget og henstillet på terminalen i perioden 2012-2013, samt på en vurdering af, hvilke stoftyper og mængder der realistisk set vil kunne forekomme.

Der er derfor fastsat vilkår, der fastholder rammerne for sikkerhedsrapporten, herunder præciserer, hvilke typer farligt gods der i forbindelse med transport må henstilles midlertidigt.

#### Vilkår C2

Det er i sikkerhedsrapporten forudsat, at DB Cargo placerer forskellige typer farligt gods i særligt indrettede og afmærkede områder. Dette er fastholdt med vilkår.

#### Vilkår C3

Kombiterminalens område krydses af to 400 kV eltransmissionsanlæg, som tilsammen udgør "el-motorvejen" mellem Jylland og Fyn, og videre mod det Sjællandske elnet. Ledningerne er en del af Danmarks overordnede elforsyningsnet, og dermed kritisk infrastruktur. Det er Energinet, som ejer og driver ledningsanlægget. Energinet har tidligere givet DB Cargo instruktioner i håndtering af almindeligt gods under og nær ledningerne, men har ikke givet instruktioner til håndtering af brandfarlige og eksplosive stoffer under eller nær 400 kV luftledningerne. I henhold til bekendtgørelse om sikkerhed for udførelse af ikke-elektrisk arbejde i nærheden af elektriske anlæg (BEK 1112/2017), skal der holdes en re-

spektafstand på 15 meter fra yderste leder for højspændingsluftledninger over 40 kV i forbindelse med ikke-elektrisk arbejde. Energinet har i forbindelse med de offentlige høringsfaser præciseret dette forhold.

På den baggrund er terminalens område indrettet således, at farligt gods ikke henstilles inden for ovennævnte respektafstand. Dette er beskrevet i sikkerhedsrapporten, og er efterfølgende fastholdt med vilkår i denne godkendelse.

#### Vilkår C4

Det er i sikkerhedsrapporten forudsat, at tankvogne med ammoniak kun modtages via jernbane og ved midlertidig henstilling placeres i et særligt sporområde i sporgruppe 40. Der foregår ikke omlastning til/fra lastbil. Endvidere er det forudsat, at der maksimalt henstilles 5 tankvogne ad gangen. Disse forudsætninger er fastholdt med vilkår.

#### Vilkår C5

Det er i sikkerhedsrapporten forudsat, at visse typer farligt gods, herunder eksplosiver, ikke må modtages og håndteres på Taulov Kombiterminal. Der er derfor fastsat vilkår, der fastholder, at godsenheder, som indeholder visse typer farligt gods, ikke må modtages og håndteres.

#### Vilkår C6

Det er jf. vilkår C5 forudsat, at godsenheder med indhold af eksplosiver ikke vil blive midlertidigt henstillet. Dog kan modtagelse og håndtering af fyrværkeri forekomme, men dette forudsættes straks afhentet, dvs. at det ikke bliver midlertidigt henstillet på virksomhedens område. Denne forudsætning er fastholdt med vilkår.

Det er desuden præciseret, at der ved midlertidig henstilling forstås mere end 5 timer per henstilling og mere end 35 timer om måneden.

#### Vilkår C7

Det er i sikkerhedsrapporten forudsat, at områder på kombiterminalen, hvor der midlertidigt henstilles farligt gods, indrettes på en måde, der sikrer, at et eventuelt spild fra henstillede godsenheder bliver opsamlet og tilbageholdt, så det ikke løber uhindret videre til den offentlige regnvandskloak eller forurener jord- og grundvand. Dette er fastholdt med vilkår.

Der er desuden fastsat vilkår om, at virksomheden til en hver tid skal være i besiddelse af en opdateret afløbstegetning med angivelse af placering af dræn, rørledninger, opsamlingsbassiner samt afspærringsmuligheder. Denne skal kunne udleveres til myndighederne fx i tilfælde af større spild.

#### Vilkår C8

I forbindelse med etablering af de nye opsamlingsbassiner bliver der indrettet mulighed for afspærring af udløb (nødstop) i tilfælde af et spild, således at eventuelt spild bliver i bassinerne og ikke pumpes til offentligt kloaksystem. Opsamlet vand i bassinerne med indhold af spild vil blive afhentet og bortskaffet til den kommunale modtagestation og dermed ikke tilledt til afløbssystemet.

Det er DB Cargos ansvar at sikre, at et spild opdages og ikke ledes til det offentlige spildevandssystem samt at de rigtige udløb afspærres. Metoden er op til DB Cargo. Dette er fastholdt med vilkår.

#### Vilkår C99

Vilkåret er fastsat for at fastholde grundlaget for risikovurderingen og sikre, at risikopåvirkningen i omgivelserne ikke øges i forhold til, hvad der er vurderet i sikkerhedsrapporten og accepteret af risikomyndighederne. Den stedbundne individuelle risiko angiver risikoen for, at en person, som befinder sig uafbrudt og ubeskyttet på et bestemt sted, dør på grund af et uheld på virksomheden. Den individuelle risiko vises typisk på et kort med angivelse af konturerne for forskellige risikoniveauer (iso-risikokurver).

De viste beregnede iso-risikokurver vurderes acceptable, jf. kriterierne i Miljøstyrelsens risikohåndbog, da DB Cargo selv har fuld råderet over området inden for iso-risikokurven  $1 \cdot 10^{-5}$  pr. år, da denne ikke kan erkendes i beregningerne, og der i området inden for iso-risikokurven på  $1 \cdot 10^{-6}$  pr. år ikke findes eller er planlagt følsom arealanvendelse i form af boligområder, kontorer, forretninger, institutioner og hoteller med overnatning eller steder, hvor der jævnligt opholder sig mange mennesker.

Der ligger en enkelt bolig inden for iso-risikokurven på  $1 \cdot 10^{-6}$  pr. år (ejendommen Stakkesvang 7). Miljøstyrelsen vurderer, at dette er acceptabelt, da risikoen er meget lille og ikke øges i forhold til de eksisterende forhold. En reduktion af risikoen vil i praksis betyde, at kombiterminalen ikke vil kunne modtage farligt gods, hvilket vil medføre store begrænsninger for driften. Da der er tale om en eksisterende lovligt etableret aktivitet, er det Miljøstyrelsens vurdering, at de omkostninger, der vil være forbundet med en væsentlig begrænsning af driften, ikke vil være proportionel i forhold til at reducere risikoen ved en enkelt bolig. Samlet set er risikoen for naboen fortsat mindre end risikoen for dødsfald som følge af andre naturlige eller selvvalgte aktiviteter, som fx ved sygdom, brand eller færdsel i trafikken.

Området inden for iso-risikokurven på  $1 \cdot 10^{-9}$  pr. år angiver det område, hvor det i den aktuelle sag er konkret vurderet at en ændring af befolkningstallet, f.eks. ved planlægning for nye boliger el. lignende, kan have betydning for den samfundsmæssige risiko.

#### Vilkår C10

Den samfundsmæssige risiko angiver risikoen for, at et vist antal mennesker på samme tid dør på grund af et uheld på virksomheden. Den samfundsmæssige risiko vises typisk med en såkaldt FN-kurve (frekvens vs. antal dødsfald).

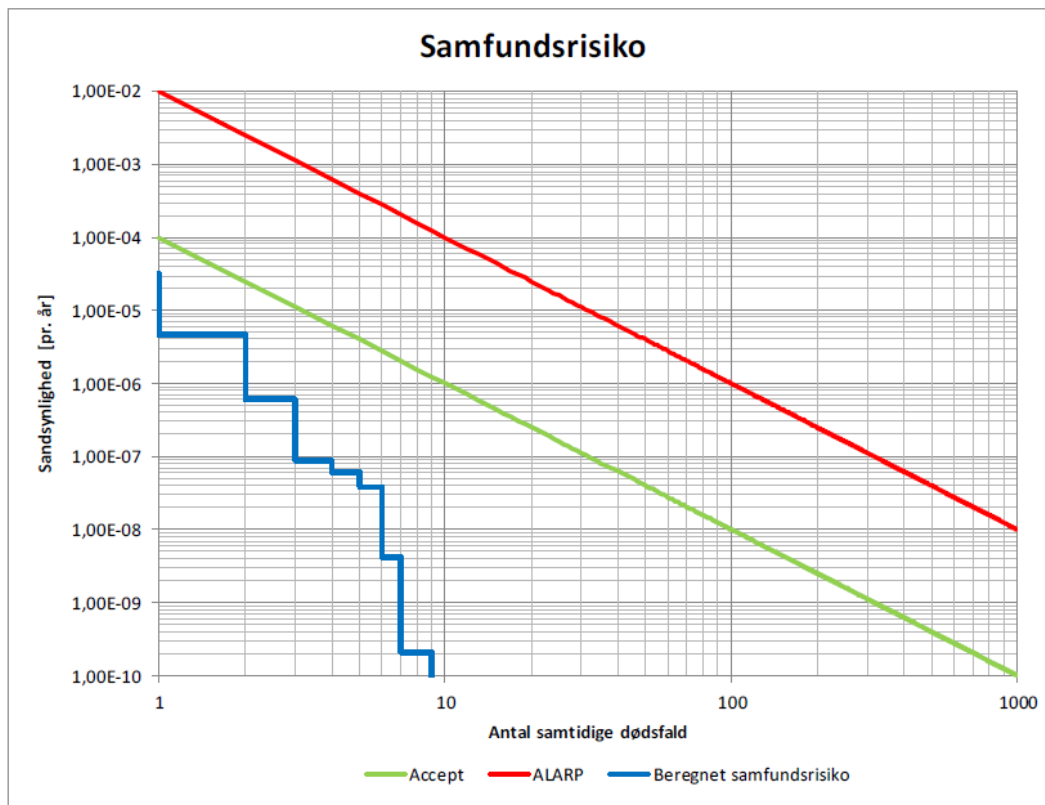
Den beregnede samfundsmæssige risiko fra midlertidig henstilling af farligt gods på Taulov Kombiterminal er vist på nedenstående figur 3.2, hvor den blå kurve viser situationen ved fuld udnyttelse af allerede vedtagne lokalplaner omkring virksomheden samt udnyttelse af nærliggende områder, der i kommuneplanen er udlagt til rammeområder for yderligere erhvervsudvikling.

Det fremgår af figur 3.2, at den samfundsmæssige risiko overholder kriterierne i Miljøstyrelsens risikohåndbog.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at DB Cargo med den planlagte indretning af henstillingsområderne har søgt at forebygge risikoen for uheld mest muligt samt har etableret konsekvensbegrænsende tiltag, der vil medvirke til at begrænse konsekvenserne af et uheld med farligt gods. Det indebærer eksempelvis etablering af opsamlingsbassiner for regnvand med mulighed for afspærring samt opsætning af systemer til overvågning af området og håndtering af et eventuelt udslip.

På den baggrund vurderer Miljøstyrelsen, at den samfundsmæssige risiko er acceptabel både under de eksisterende forhold og ved fuld udnyttelse af mulighederne i området baseret på nuværende kommuneplanrammer.

Det er med vilkår C10 fastholdt, at aktiviteterne på kombiterminalen ikke må medføre øget bidrag til den samfundsmæssige risiko i forhold til i dag.



Figur 3.2 Den samfundsmæssige risiko baseret på fuld udnyttelse af nærliggende allerede vedtagne lokalplaner og rammeområder i Kommuneplan for Fredericia og Trekantområdet 2017-2029 (blå kurve).

## D Jord- og grundvand

DB Cargo udfører ikke selv værkstedsaktiviteter. Der ligger et værksted på området, der lejes af en ekstern part, som anvender det til service af veksellad. Værkstedet har ingen direkte tilknytning til DB Cargo, og det er derfor ikke omfattet af denne miljøgodkendelse.

DB Cargo har en ekstern leverandør til at servicere maskinparken. Servicen udføres i det fri på miljøpladsen i den vestlige ende af Terminal 1. Service kan f.eks. omfatte udskiftning af motorolie, udskiftning af mekaniske komponenter mv. Leverandøren medbringer selv alle nødvendige komponenter og forbrugsstoffer og bortskaffer på tilsvarende vis brugte olier mv.

På kombiterminalen er der to tankningspladser. Miljøpladsen i den vestlige ende af Terminal 1 anvendes som tankplads for reachstackere og terminaltraktoren. Det er et tankanlæg bestående af 2 stk. nedgravede 10.000 l tanke og et centralt tappeanlæg. Tankene er nedgravet i en jordvold og er således sikret mod påkørsel. Tankningspladsen er befæstet med

beton. Overfladevand afledes via sandfang og olieudskiller til den kommunale spildevandskloak.

Den anden tankningsplads findes ved spor 56 nord for Terminal 2. Denne plads anvendes udelukkende til tankning af dieselrangerlokomotiver, og ved pladsen er en 5.900 l tank med tappeanlæg. Under sporarealet, hvor lokomotivet holder under tankning, er der indrettet spildbakker. Afløbet afledes via sandfang og olieudskiller til spildevandskloak. Tanken er ligeledes placeret i en spildbakke.

Overfladevand fra spildbakken afledes sammen med det øvrige overfladevand via sandfang og olieudskiller til Svanesøen nord for jernbanehovedstrækningen.

Ved miljøpladsen ligger desuden et mindre træskur, der anvendes til opbevaring af diverse forbrugsvarer, f.eks. olie til efterfyldning på maskinparken, frostvæske, sprinklervæske og tøsalt. Flydende råvarer er anbragt over spildbakke.

## **E Luftforurening**

Diffuse udslip af støv er ikke omfattet af den gældende luftvejledning. For at undgå væsentlige gener fra diffuse udslip af støv, er der stillet vilkår om, at disse udslip skal begrænses.

Der er ikke fastsat flere vilkår om luftforurening og kontrol heraf, da der udelukkende er emissioner fra kørende materiel, som ikke kan reguleres gennem en miljøgodkendelse. Det er regler for brændstof og indregulering af motorer, der fastsætter regler på dette område. Der er i VVM-redegørelsen foretaget en samlet vurdering af hele projektets påvirkning af luftkvaliteten i omgivelserne.

## **F Støj**

### Vilkår F1

I forbindelse med VVM-redegørelsen er der foretaget en støjkortlægning af støjbidraget fra aktiviteterne på virksomheden. På den baggrund er der fastsat støjgrænser for de nærmeste bolig- og erhvervsområder.

Støjgrænserne er fastsat med udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 om ekstern støj fra virksomheder samt Fredericia Kommuneplan 2017 - 2029. Der er fastsat definition på dag, aften- og natperioder, og der er fastsat maksimale natstøjgrænser for områder, hvor der ligger boliger.

Støjberegningerne viser dog, at der i kortvarige perioder om natten kan forekomme et støjbidrag ved en nærliggende bolig på Stakkesvang 7, der i de mest støjbelastede situationer er op til 14 dB(A) højere end den vejledende støjgrænse om natten for den områdetype, som boligen ligger i. Tilsvarende har beregningerne vist, at der i aftentimerne kan være en støjbelastning på op til 7 dB(A) over den vejledende støjgrænse.

Virksomheden har redegjort for mulige støjreducerende tiltag i form af indkøb af støjdæmpede reachstackers samt forskellige former for støjskærme, som vil kunne reducere støjen fra virksomheden i forhold til i dag. Støjskærme på 4 meters højde vil koste cirka 4,5 mio. kr. og støjskærme på 6 meters højde cirka 5,8 mio. kr. Der vil være en støjdæmpning på henholdsvis 6,4 og 8,6 dB(A). Udskiftning til støjdæmpede reachstackers vil beløbe sig til

cirka 600.000 kr. og medføre en støjdempling på cirka 6,8 dB(A) - det vil sige, at støjdempede reachstackers beregningsmæssigt har lidt større støjdempende effekt end etablering af en 4 m høj støjskærm.

På den baggrund har Miljøstyrelsen meddelt en lempelse på 8 dB(A) om natten og 3 dB(A) i visse dag- og aftentimer jf. vilkår F1 i forhold til de vejledende støjgrænser for ejendommen.

Miljøstyrelsen har vurderet, at omkostningerne ved etablering af en støjskærm ikke er proportionalt i forhold til, at der er tale om eksisterende aktiviteter samt den effekt, som en støjskærm vil have. Herudover vil en støjskærm kunne udgøre et væsentligt visuelt generende element, da den skal være mindst 4 meter høj for at have en væsentlig effekt.

Det er ved vurderingen af de meddelte lempelser af de vejledende støjgrænser lagt til grund, at der er tale om støj fra aktiviteter, der har fundet sted på virksomheden i en lang årrække, og som ikke ændres som følge af projektet og godkendelsen som risikovirksomhed. Endvidere sker lempelserne kun for én enkelt bolig og ikke for hele planområder. Herudover vil der som følge af den nærmeste boligs placering være en del baggrundsstøj fra jernbanetrafik på hovedsporet samt fra trafik på den nærliggende motorvej. En reduktion af støjbidraget fra aktiviteterne på virksomheden alene, vurderes således ikke at medføre hørbar ændring af støjniveauet ved boligen.

Virksomheden har dog iværksat tiltag i form af indkøb af støjdempede reachstackere, der beregningsmæssigt medfører et reduceret støjbidrag ved den nærmeste bolig. Støjberegninger viser, at virksomheden med de nye støjdempede reachstackers, som allerede er taget i brug, vil opfylde støjvilkår F1.

#### Vilkår F2

Det er stillet krav om, hvornår kontrol af støjen skal udføres.

#### Vilkår F3

I afgørelsen er det væsentligt at præcisere vilkårene for virksomhedens egenkontrol med støjgrænserne og driftsforholdene under denne kontrol.

I egenkontrollen er der fastsat krav til kontrol- og målemetode, og det er anført, hvorledes måleresultaterne skal være tilgængelige for tilsynsmyndigheden, alt sammen for at vilkåret skal kunne kontrolleres entydigt og korrekt.

Det fremgår af vilkåret, at såfremt støjvilkåret er overholdt, kan der kun kræves én årlig bestemmelse.

#### Vilkår E4

Der er fastsat en definition for, hvornår støjgrænserne er overholdt, så dette er entydigt for både virksomhed og tilsynsmyndighed.

## **G Indberetning/rapportering**

#### Vilkår G1

For at sikre en effektiv kontrol og dermed begrænse forureningen fra virksomheden, er der i godkendelsen fastsat vilkår om, at der udarbejdes journal m.v. for tilsyn og kontrol med virksomhedens forureningsbegrænsende foranstaltninger.

#### Vilkår G2

For at sikre, at omfanget af henstilling af farligt gods ikke ændres væsentligt i forhold til grundlaget for miljøgodkendelsen og sikkerhedsrapporten, er der fastsat vilkår om, at DB Cargo skal føre journal over godsenheder med farligt gods modtaget og henstillet på virksomhedens område med angivelse af UN nummer, RID fareklasse, opholdstid og placering.

#### Vilkår G3

I tilfælde af et uheld, der medfører behov for en beredskabsindsats, er det vigtigt, at beredskabet modtager præcise og korrekte oplysninger for at kunne udføre den rette indsats. Der er derfor fastsat vilkår om, at DB Cargo til enhver tid med kort varsel skal kunne redegøre for aktuel placering og type af godsenheder med farligt gods placeret på virksomhedens område, herunder UN nummer og RID-fareklasse for vogne med farligt gods.

#### Vilkår G4

Med henblik på at sikre, at risikomyndighederne kan føre tilsyn med de fastsatte vilkår, herunder omfanget af henstilling af farligt gods, er der fastsat vilkår om, at journaler skal være tilgængelige på forlangende og opbevares på virksomheden i mindst 3 år.

#### Vilkår G5

Risikovurderingen, som ligger til grund for myndighedernes godkendelser, er baseret på det hidtidige omfang af henstilling af farligt gods samt på en forventet realistisk udvikling. For at sikre, at rammerne for godkendelsen ikke ændres væsentligt, er der fastsat vilkår om, at DB Cargo en gang årligt skal fremsende en opgørelse over omfanget af midlertidig henstilling det forgange år. Opgørelsen skal ledsages af en vurdering i forhold til de forudsætninger omkring henstillingens omfang, der ligger til grund for risikovurderingen i sikkerhedsrapporten.

## **H Driftsforstyrrelser og uheld**

Tilsynsmyndigheden skal i henhold til § 71 i miljøbeskyttelsesloven straks underrettes om driftsforstyrrelser og uheld, der medfører forurening af omgivelserne eller indebærer en risiko for det. Vilkåret er stillet for at fastholde indberetningspligten og beskrive omfanget og indholdet af indberetningen.

## **I Ophør**

Virksomheden skal i forbindelse med ophør af de godkendelsespligtige aktiviteter træffe de nødvendige foranstaltninger for at imødegå fremtidig forurening af jord og grundvand, herunder skal virksomheden rydde op, rengøre udstyr, samt bortskaffe affald, råvarer, kemikalier og olie i øvrigt. Foranstaltningerne skal gennemføres efter tilsynsmyndighedens nærmere anvisninger. Vilkåret er fastsat med hjemmel i godkendelsesbekendtgørelsens regler om virksomheders ophør. Den fastsatte frist på 4 uger svarer til den frist, som er gældende for bilag 1 virksomheder, jf. godkendelsesbekendtgørelsens §50. Anmeldelsen har til formål at sikre, at tilsynsmyndigheden kan føre tilsyn med, at der er truffet de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare.



## **J      Lugt**

Virksomheden har i sin ansøgning ikke beskrevet aktiviteter eller håndtering af stoffer, der kan udsende lugt. Der fastsættes derfor ingen lugtgrænse eller vilkår om kontrol af lugt.

## **K      Spildevand, overfladevand m.v.**

Afvanding af terminalområdet i forbindelse med regnvejr foregår i dag via render og grøfter direkte til det kommunale regnvandskloaksystem. Regnvand fra sporgruppe 40 nedsiver under sporene, og løber via dræn ligeledes til det kommunale regnvandssystem. Fredericia Kommune har meddelt tilladelse til udledning af regnvand fra arealerne.

I forbindelse med indretning af kombiterminalen til midlertidig henstilling af farligt gods etableres flere nye opsamlingsbassiner.

Udløb fra opsamlingsbassinerne vil blive indrettet, så et eventuelt spild af farlige stoffer i tilfælde af et uheld vil kunne tilbageholdes og opsamles. Der er fastsat vilkår til indretning af henstillingsområderne, herunder afvandingsforholdene, som beskrevet i afsnit C.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at den planlagte indretning af afvandingsforholdene vil mindske risikoen for, at der kan ske utilsigtet udslip af farlige stoffer til vandmiljøet i forbindelse med uheld. Ændringen indebærer en generel miljømæssig forbedring i forhold til de eksisterende afvandingsforhold.

## **L      Affald**

Virksomhedens ikke genanvendelige affald skal bortskaffes i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativ/anvisninger. Der er derfor ikke stillet vilkår herom i denne miljøgodkendelse. Kommunen har således mulighed for at stille anvisninger for oplag, håndtering og dokumentation.

## **M      Til- og frakørsel**

Til- og frakørsel til Taulov Kombiterminal med lastbiler sker via Europavej. Godstog ankommer via jernbanen nord for terminalområdet. Herudover er der indrettet beredskabsveje, som kan benyttes i tilfælde af uheld. Til- og frakørsel med godstog kan forekomme døgnet rundt alle ugens dage. Dette er lagt til grund ved de udførte støjberegninger. Der er ikke fastsat særskilte vilkår om til- og frakørsel.

## **N      Sikkerhedsstillelse**

Virksomheden er ikke omfattet af reglerne om sikkerhedsstillelse. Der er derfor ikke fastsat vilkår derom.

### **3.3 Udtalelser/høringssvar**

#### **3.3.1 Udtalelse fra andre myndigheder, virksomheder eller borgere**

Miljøstyrelsen har gennemført en offentlig høringsperiode fra den 16. juni 2020 til den 11. august 2020 over VVM-redegørelse og udkast til miljøgodkendelse. I høringsperioden har Miljøstyrelsen modtaget to høringssvar.

Det ene er et høringssvar fra Banedanmark, som oplyser, at de ikke har bemærkninger til høringmaterialet.

Det andet høringssvar er fra Energinet, som i høringssvaret udtrykker bekymring for, om kommuneplantillæg og miljøgodkendelse giver mulighed for at henstille farligt gods under og inden for respektafstanden på 15 meter omkring luftledningerne, der passerer over godsterminalen.

Miljøstyrelsen har efterfølgende overfor Energinet gjort rede for, at det har været en projektforudsætning at en respektafstand til el-ledningerne på 15 m skal efterleves, og at dette fremgår af sikkerhedsrapporten samt af procedurer i virksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Der er således indrettet særlige områder uden for respektafstanden til midlertidig henstilling af farligt gods. Miljøstyrelsen oplyste videre, at styrelsen har mulighed for at håndhæve på overtrædelser af respektafstanden, da det er en forudsætning for godkendelsen, men at respektafstanden også kan fremgå af et vilkår. Energinet og Miljøstyrelsen har på den baggrund aftalt, at respektafstanden bliver præciseret i et vilkår i den endelige miljøgodkendelse. Energinet har på den baggrund tilkendegivet, at øvrige forhold anført i høringssvaret kun er relevant for sagen i det tilfælde, at der skulle oplagres farlige stoffer inden for respektafstanden til el-ledningerne.

Fredericia kommune har haft udkast til miljøgodkendelse i teknisk forhøring. Kommunens bemærkninger er indarbejdet i miljøgodkendelsen. Kommunen har i forbindelse med den offentlige høringsfase præciseret, hvilken støjgrænse der gælder i det nærliggende erhvervsområde. Miljøstyrelsen har taget kommunens grænseværdier til efterretning.

#### **3.3.2 Udtalelse fra virksomheden**

Virksomheden har haft et udkast til afgørelse til kommentering, og enkelte præciseringer og redaktionelle ændringer er på den baggrund indarbejdet

# 4. Forholdet til loven

## 4.1 Lovgrundlag

Der er i afgørelsen anvendt populære navne for love og bekendtgørelser mv. En oversigt over det anvendte lovgrundlag findes i bilag C.

### 4.1.1 Miljøgodkendelsen

Miljøgodkendelse gives i henhold til § 33, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven.

Det er en forudsætning for udnyttelse af godkendelsen, at vilkårene, der er anført i godkendelsen, overholdes.

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

### 4.1.2 Listepunkt

Henstilling af farligt gods i mængder, der er omfattet af risikobekendtgørelsen, er omfattet af bilag 2 pkt. J209: ”Kolonne 3-virksomheder som defineret i bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer, bortset fra virksomheder omfattet af punkterne C 201, C 204 og D 212. (s)”. Denne aktivitet betragtes i den konkrete sag som en godkendelsespligtig biaktivitet til DB Cargos hovedaktivitet, som er transport og omlastning af gods i almindelighed. Farligt gods udgør kun ca. 6 % af den samlede godsmængde. Hovedaktiviteten er ikke i sig selv godkendelsespligtig i henhold til godkendelsesbekendtgørelsen.

### 4.1.3 BREF

Der findes ikke vedtagne og offentliggjorte BAT-konklusioner for denne type virksomhed eller aktivitet.

### 4.1.4 Revurdering

For virksomheder omfattet af bilag 2 er der ikke obligatorisk pligt til revurdering, men når der er forløbet otte år efter meddelelsen af en godkendelse, kan tilsynsmyndigheden revurdere godkendelser af bilag 2-virksomheder, jf. § 49 i godkendelsesbekendtgørelsen.

Finder tilsynsmyndigheden, at der er grundlag for at igangsætte en revurdering, skal tilsynsmyndigheden meddele virksomheden, at revurderingen er igangsat, og oplyse virksomheden om myndighedens foreløbige overvejelser om revurderingens indhold, herunder anmoder om de oplysninger m.v., som er nødvendige for, at tilsynsmyndigheden kan træffe afgørelse.

#### **4.1.5 Risikobekendtgørelsen**

Aktiviteten med midlertidig henstilling af farligt gods på Taulov Kombiterminal er omfattet af risikobekendtgørelsen, og virksomheden er kategoriseret som en kolonne 3-risikovirksomhed. Der er foretaget en særskilt analyse og vurdering af risikoforholdene, samt de foranstaltninger, virksomheden etablerer for at forebygge større uheld og imødegå følgerne deraf. Vilkår, der regulerer risikobetonede forhold, er indarbejdet i godkendelsen.

#### **4.1.6 Miljøvurderingsloven**

Aktiviteter omfattet af risikobekendtgørelsen er omfattet af miljøvurderingsloven. DB Cargo fremsendte den 2. september 2013 en anmeldelse efter den daværende VVM-bekendtgørelse. Da projektet er anmeldt før den 1. januar 2014, behandles anmeldelsen efter de dagældende regler i bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010, jf. § 57, stk. 8 i miljøvurderingsloven. Miljøstyrelsen traf 4. februar 2014 afgørelse om, at projektet var VVM-pligtigt.

Miljøstyrelsen har i samarbejde med DB Cargo og dennes rådgiver Rambøll udarbejdet denne VVM-redegørelse, som beskriver og vurderer projektets direkte og indirekte påvirkninger på mennesker, flora, fauna, jord, vand, luft og klima, materielle goder, kulturarv, landskab samt afledte socioøkonomiske effekter. Yderligere er kumulative effekter af projektet kombineret med påvirkningerne fra eventuelle andre projekter i området identificeret og vurderet.

VVM-tilladelsen erstattes af en godkendelse efter § 33 i lov om miljøbeskyttelse for så vidt angår de forhold, som denne godkendelse regulerer. Alle vilkår i miljøgodkendelsen er meddelt med hjemmel i miljøbeskyttelsesloven, hvorved at VVM-tilladelsen erstattes fuldt ud af miljøgodkendelsen. Der er således ikke meddelt vilkår, som alene har hjemmel i planloven/VVM-bekendtgørelsen.

#### **4.1.7 Habitatdirektivet**

Henstilling af farligt gods på Taulov Kombiterminal kan ikke påvirke Natura 2000 områder eller bilag IV arter, idet aktiviteten ved normal drift hverken medfører depositioner, udledninger eller andre påvirkninger, der kan nå områderne eller påvirke arterne. Risikoen for påvirkning i tilfælde af uheld reduceres til acceptabelt niveau med etablering af et nyt afvandingsystem, herunder opsamlingsbassiner med mulighed for tilbageholdelse. For vurdering se afsnit 3.2.1.

Der henvises i øvrigt til VVM-redegørelsen, der også forholder sig til påvirkninger i anlægsfasen.

#### **4.2 Tilsyn med virksomheden**

Med meddelelsen af denne miljøgodkendelse bliver Miljøstyrelsen miljøtilsynsmyndighed for Taulov Kombiterminal. Fredericia Kommune vil fortsat være tilsynsmyndighed for så vidt angår bortskaffelse af affald samt afledningen af regnvand og spildevand. Endvidere har Trekantområdets Brandvæsen en tilsynsforpligtigelse jf. brandsynsbekendtgørelsen, idet der er meddelt en tilladelse efter de tekniske forskrifter.

### 4.3 Offentliggørelse og klagevejledning

Miljøstyrelsens afgørelse offentliggøres udelukkende digitalt. Materialet kan tilgås på [www.mst.dk](http://www.mst.dk). Offentligheden har adgang til sagens øvrige oplysninger med de begrænsninger, der følger af lovgivningen.

Afgørelsen omhandler både miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelsesloven og en miljøvurderingsproces efter miljøvurderingsloven, som kan påklages jf. henholdsvis miljøbeskyttelseslovens § 91, stk. 1 og miljøvurderingslovens § 49 stk. 3.

Følgende parter kan klage over afgørelsen til Miljø- og Fødevareklagenævnet

- afgørelsens adressat
- enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald
- kommunalbestyrelsen
- Styrelsen for Patientsikkerhed
- landsdækkende foreninger og organisationer i det omfang, de har klageret over den konkrete afgørelse, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 99 og 100.
- lokale foreninger og organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø eller rekreative interesser som formål, og som har ønsket underretning om afgørelsen
- landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer, jf. miljøvurderingslovens § 50.

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af [www.naevneneshus.dk](http://www.naevneneshus.dk). Klageportalen ligger på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) og [www.virk.dk](http://www.virk.dk). Du logger på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) eller [www.virk.dk](http://www.virk.dk), ligesom du plejer, typisk med NEM-ID.

Klagen sendes gennem Klageportalen til Miljøstyrelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for Miljøstyrelsen i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på kr. 900 for private og kr. 1.800 for virksomheder og organisationer. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside (<https://naevneneshus.dk/start-din-klage/miljoe-og-foedevareklagenaevnet/>).

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

Klagen skal være modtaget senest den 19. november 2020.

*Dette gælder mens en klage behandles*

Virksomheden vil kunne udnytte afgørelsen, mens Miljø- og Fødevareklagenævnet behandler en eventuel klage, medmindre nævnet bestemmer noget andet. Udnyttes afgørelsen, indebærer dette dog ingen begrænsning for Miljø- og Fødevareklagenævnets mulighed for at ændre eller ophæve afgørelsen.

#### *Orientering om klage*

Hvis Miljøstyrelsen får besked fra Klageportalen om, at der er indgivet en klage over afgørelsen, orienterer Miljøstyrelsen virksomheden herom. Miljøstyrelsen orienterer ligeledes virksomheden, hvis Miljøstyrelsen modtager en klage over afgørelsen fra en klager, som efter anmodning til Miljø- og Fødevareklagenævnet er blevet fritaget for at klage via Klageportalen.

Herudover orienterer Miljøstyrelsen ikke virksomheden.

#### *Søgsmål*

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

## **4.4 Liste over modtagere af kopi af afgørelsen**

Danmarks Naturfredningsforening  
Danmarks Sportsfiskerforbund  
Friluftsrådet  
Danmarks Fiskeriforening  
Ferskvandsfiskeriforeningen for Danmark  
Styrelsen for Patientsikkerhed, Tilsyn og Rådgivning Syd  
Trafik- bygge- og boligstyrelsen  
Arbejdstilsynet  
Beredskabsstyrelsen  
Trekantområdets Brandvæsen  
Sydøstjyllands politi  
Erhvervsstyrelsen  
Fredericia Kommune  
Banedanmark  
Fredericia Spildevand  
Fredericia Fjernvarme  
Energinet  
Sikkerhedsstyrelsen

Ejere af følgende adresser:

Stakkesvang 13:  
K/S Stakkesvang, Fredericia  
C/O Holmsberg Administration Aps  
Magnoliavej 12 B, st  
Dyrup, 5250 Odense SV

Europavej 15-17:  
WPC DF Denmark Aps  
C/O Citco, Holbergsgade 14  
1057 København K

Europavej 21:  
WPC DF Denmark Aps  
C/O Citco  
Holbergsgade 14, 1057 København K

Europavej 40:  
Bendix Transport Danmark  
Jernholmen 39, 2650 Hvidovre

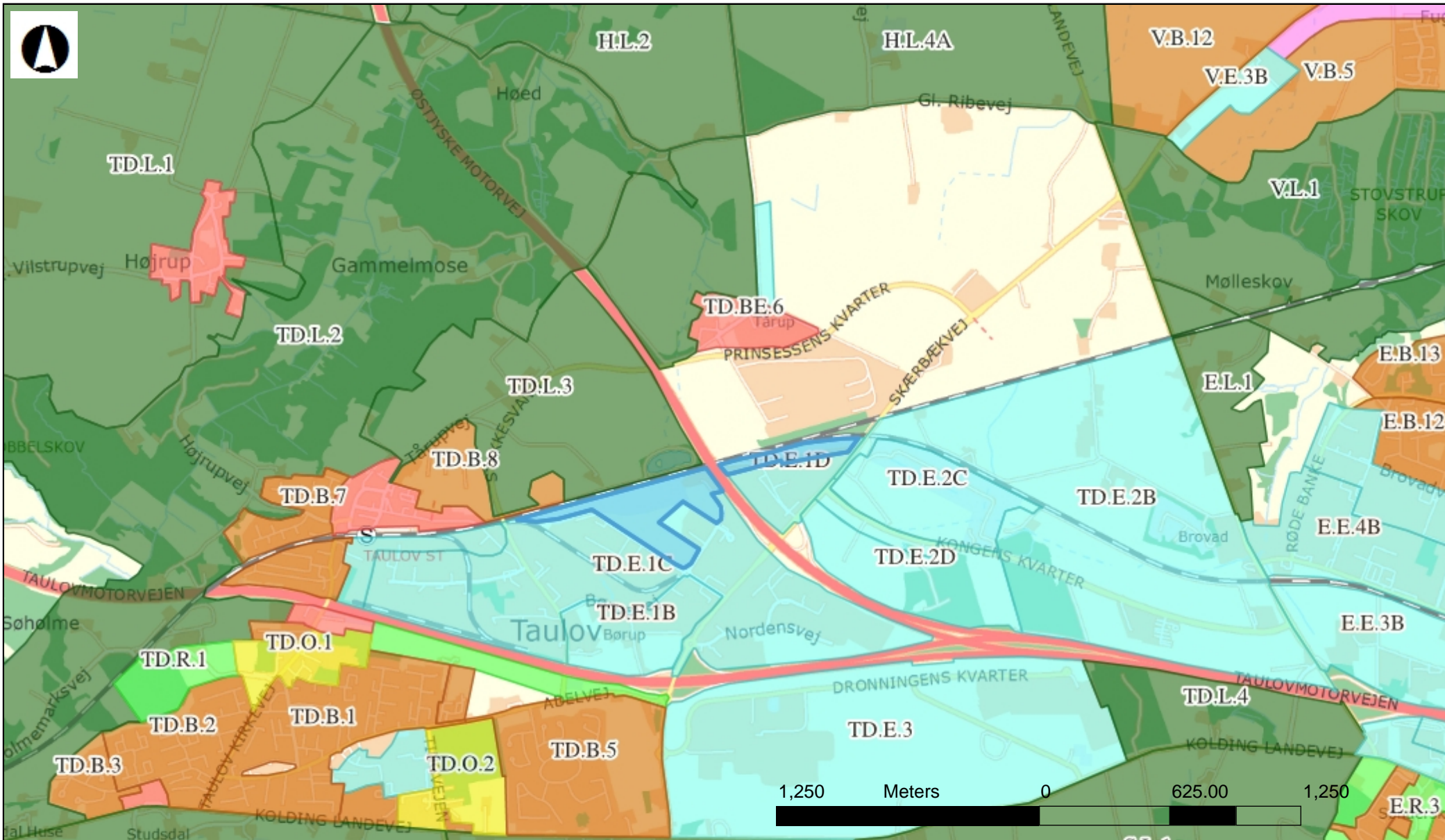
Stakkesvang 7:  
Erik Glintborg Bro  
Kolding Landevej 85, Børup Mark  
7000 Fredericia

Europavej 23:  
Taulov Transit Center Aps  
C/O Fredericia Shipping A/S  
Møllebugtvej 5, 7000 Fredericia

Grams Service  
v/ Orla Gram  
Europavej 28, Taulov  
7000 Fredericia

# Bilag





Danmarks Miljøportal

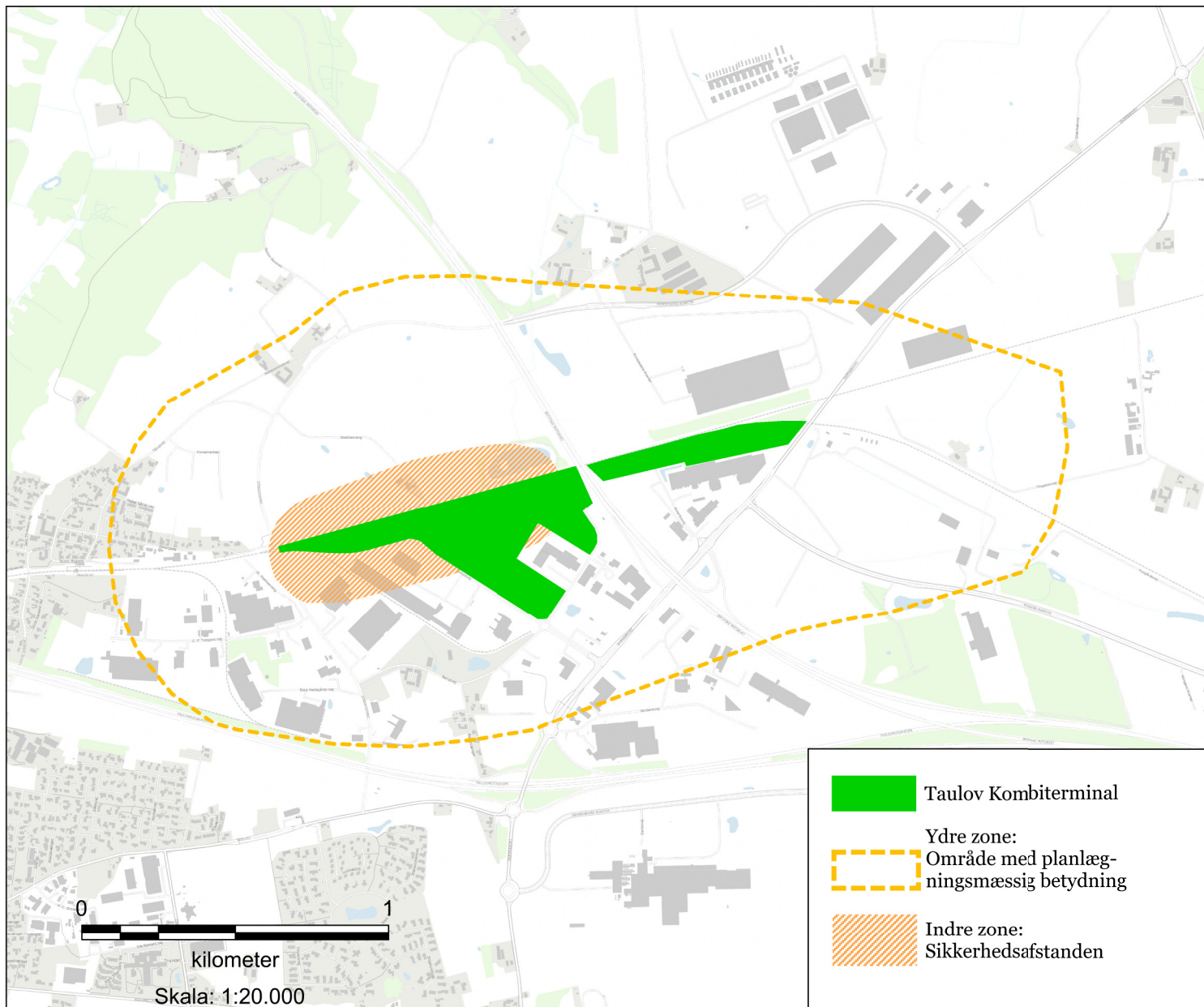
Data om miljøet i Danmark

Haraldsgade 53, 2100 København Ø  
Support: support@miljoportal.dk

Målforshold: 1:25000

Dato: 28-11-2019

Ortofotos (DDO@land): COWI har den fulde ophavsret til de ortofotos (DDO@land), der vises som baggrundskort. Denne funktion, med ortofoto som baggrundskort, må derfor kun anvendes af Miljøministeriet, regioner og kommuner med tilhørende institutioner, der er part i Danmarks Miljøportal, i forbindelse med de pågældende institutioners myndighedsbehandling indenfor miljøområdet, samt af privatpersoner til eget personligt brug. Linket må ikke indgå i andre hjemmesider. Øvrig kommerciel anvendelse er ikke tilladt og vil kunne retsforfølges.



## BILAG B

Taulov Kombiterminal  
Europavej 28  
Taulov  
7000 Fredericia



**Miljø- og  
Fødevareministeriet**  
Miljøstyrelsen

Udgangspunktet for myndighedernes accept af den risiko en risikovirksomhed udgør for omgivelserne er, at risikoen for dødsfald som følge af et uheld på virksomheden ikke må være større end den risiko, som følger af andre naturlige eller selvvalgte aktiviteter, som fx ved sygdom, brand eller færdsel i trafikken. For at sikre, at risikopåvirkningen i omgivelserne ikke fremover øges i forhold til grundlaget for myndighedernes accept, fastlægges nedenstående risikozoner, som ikke må øges fx ved udvidelser eller ændringer på virksomheden uden, at der er foretaget fornyet myndighedsbehandling.

### **Indre zone (skraveret område): Sikkerhedsafstanden**

Sikkerhedsafstanden afgrænser et område, hvor der som udgangspunkt ikke må være følsom arealanvendelse i form af boligområder, institutioner eller hoteller med overnatning eller steder, hvor der jævnligt opholder sig mange mennesker. Sikkerhedsafstanden er afgrænset på baggrund af iso-kurven for stedbunden individuel risiko på 10-6 dødsfald per år.

### **Ydre zone (stiplet linje): Område med planlægningsmæssig betydning**

Denne zone afspejler det område, hvor ændret arealanvendelse der øger befolkningstallet, f.eks. ved planlægning for nye boliger el. lignende, kan have betydning for den samfundsmæssige risiko. Denne zone er afgrænset på baggrund af iso-kurven for stedbunden individuel risiko på 10-9 dødsfald per år.

## Bilag C Lovgrundlag – Referenceliste

### Love

*Miljøbeskyttelsesloven (MBL):*

Lovbekendtgørelse om miljøbeskyttelse, nr. 241 af 13. marts 2019.

*Jordforureningsloven (JFL):*

Lovbekendtgørelse om forurenede jord, nr. 282 af 27. marts 2017.

*Planloven (PL):*

Lovbekendtgørelse nr. 287 af 16. april 2018 om planlægning.

*Miljøvurderingsloven (MVL):*

Lovbekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), nr. 1225 af 25. oktober 2018.

### Bekendtgørelser

*Godkendelsesbekendtgørelsen (GBK):*

Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed, nr. 1317 af 20. november 2018.

*Miljøvurderingsbekendtgørelsen:*

Bekendtgørelse om samordning af miljøvurderinger og digital selvbetjening m.v. for planer, programmer og konkrete projekter omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Bekendtgørelse nr. 121 af 4. februar 2019.

*Risikobekendtgørelsen (RK):*

Bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer, nr. 372 af 25. april 2016.

*Miljøtilsynsbekendtgørelsen:*

Bekendtgørelse om miljøtilsyn, nr. 117 af 28. januar 2019.

*Habitatbekendtgørelsen:*

Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, nr. 1595 af 6. december 2018.

*Brugerbetalingsbekendtgørelsen:*

Bekendtgørelse om brugerbetaling for godkendelse m.v. og tilsyn efter lov om miljøbeskyttelse og anvendelse af gødning m.v., nr. 1475 af 12. december 2017.

*Bekendtgørelse om lov om vandplanlægning*

Bekendtgørelse om lov om vandplanlægning nr. 126 af 26. januar 2017.

*Bekendtgørelsen om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter*

Bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter nr. 1521 af 15. dec. 2017

### Vejledninger fra Miljøstyrelsen

*Miljøgodkendelsesvejledningen:*

<https://miljogodkendelsesvejledningen.dk/>

*Luftvejledningen:*

Vejledning nr. 12415 af 1. januar 2001, om begrænsning af luftforurening fra virksomheder. <https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2001/87-7944-625-6/pdf/87-7944-625-6.pdf>

*B-værdivejledningen:*

Vejledning nr. 20/2016 <https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2016/08/978-87-93529-02-1.pdf>

*Støjvejledningen:*

Nr. 5/1984, 1996 om ekstern støj fra virksomheder

<https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/1984/87-503-5287-4/pdf/87-503-5287-4.pdf>

*Supplement til støjvejledningen:*

Vejledning nr. 14003 af 1. juni 1996 om supplement til vejledning om ekstern støj fra virksomheder.

*Vejledning om beregning af ekstern støj fra virksomheder*

Vejledning nr. 60283 af 31. oktober 1993 om beregning af ekstern støj fra virksomheder.

*Vejledning om måling af ekstern støj fra virksomheder*

Vejledning nr. 60254 af 1. november 1984 om måling af ekstern støj fra virksomheder.

*Vejledning om godkendelse af risikovirksomheder i transportsektoren*

Vejledning nr. 3, 2011 om godkendelse af risikovirksomheder i transportsektoren

### **Orienteringer, miljøprojekter og arbejdsrapporter fra Miljøstyrelsen**

Miljøprojekt nr. 112/1989 om kvantitative og kvalitative kriterier for risikoaccept

<https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/1989/87-503-7938-0/pdf/87-503-7938-0.pdf>

Arbejdsrapport nr. 8/2008 om acceptkriterier i Danmark og EU

<https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2008/978-87-7052-814-6/pdf/978-87-7052-815-3.pdf>

Arbejdsrapport nr. 4/2007 om afdækning af muligheder for etablering af standardværktøjer og/eller –kriterier til vurdering af sundheds- og miljørisici i forbindelse med større uheld (gasudslip) på risikovirksomheder

<https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2007/978-87-7052-378-3/pdf/978-87-7052-379-0.pdf>

### **Andet materiale**

Risikohåndbogen <https://risikohaandbogen.mst.dk/>



### Liste over sagsakter, der ligger til grund for afgørelsen.

Dato	Aktivitet
4. april 2013	Fredericia Kommune træffer afgørelse om at aktiviteterne på Taulov Kombiterminal er omfattet af risikobekendtgørelsen som kolonne 3 risikovirksomhed
30. juli 2013	Risikoanmeldelse fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taulov Kombiterminal
4. september 2013	VVM-anmeldelse fra DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taulov Kombiterminal
4. februar 2014	Miljøstyrelsen træffer afgørelse om at projektet er VVM-pligtigt
18. maj 2018	Ansøgning om miljøgodkendelse fra virksomheden
22. juni 2018	Teknisk- økonomiske redegørelse for reduktion af støj
9. december 2018	Supplerende redegørelse for støj
19. december 2019	Endelig udgave af sikkerhedsrapporten, som ligger til grund for risikomyndighedernes accept af sikkerhedsniveauet
17. februar 2020	Miljøstyrelsen sender udkast til miljøgodkendelse i teknisk forhøring hos Fredericia Kommune, DB Cargo og Banedanmark
5. marts 2020	Fredericia Kommune fremsender høringssvar til Miljøstyrelsen
6. marts 2020	DB Cargo fremsender høringssvar til Miljøstyrelsen
16. juni 2020	Miljøstyrelsen sender VVM redegørelse og udkast til miljøgodkendelse i offentlig høring til 11. august 2020

Til  
**Miljøstyrelsen**

Dokumenttype  
**Ansøgning om miljøgodkendelse**

Dato  
**Februar 2016, opdateret marts, 2020**

# ANSØGNING OM MILJØ- GODKENDELSE TAULOV KOMBITERMINAL



## TAULOV KOMBITERMINAL

Revision **3**  
Dato **07-04-2020**  
Udarbejdet af **Frederik Møller Pedersen, Simon Bruun, Lis Reker,  
Louise Sorgenfrei, Sandie Stokholm Andersen**  
Kontrolleret af **Lis Reker**  
Godkendt af **Lis Reker**

Ref. 1100006607-002

## INDHOLD

1.	INDLEDNING	1
2.	OPLYSNINGER OM ANSØGER OG EJERFORHOLD	2
3.	OPLYSNINGER OM VIRKSOMHEDENS ART	2
4.	OPLYSNINGER OM ETABLERING	3
5.	OPLYSNINGER OM VIRKSOMHEDENS BELIGGENHED	3
6.	TEGNINGER OVER VIRKSOMHEDENS INDRETNING	6
7.	BESKRIVELSE AF VIRKSOMHEDENS AKTIVITETER	11
8.	OPLYSNINGER OM VALG AF DEN BEDSTE TILGÆNGELIGE TEKNIK (BAT)	13
9.	OPLYSNINGER OM FORURENING OG FORURENINGSBEGRÆSENDE FORANSTALTNINGER	16
10.	FORSLAG TIL VILKÅR OG EGENKONTROL	23



## 1. INDLEDNING

DB Cargo Scandinavia A/S driver Taulov Kombiterminal, der modtager og afsender gods, inklusive farligt gods, på jernbanenettet ved Taulov. Området og terminalen ejes af Banedanmark, der har overdraget driften af terminalen til DB Cargo frem til 2030.

Kombiterminalen modtager pakket gods i form af containere, trailere, veksellad eller stykgods med godsvogn eller lastbil, og afsender pakket gods med godsvogn eller lastbil (dog ikke lastbil til lastbil). Modtaget gods opbevares på terminalen, mens det afventer videre transport.

Der sker ingen ompakning, omhældning eller lign. overførsel af gods eller farligt gods på terminalen. Al modtaget gods flyttes med truck til og fra godsvogne/lastbiler som pakkede containere, trailere og veksellad og som håndtering af stykgods. Lukkede jernbanevogne med stykgods rangeres direkte til nærliggende kunders sidespor.

Der foregår service og vedligehold af rangerlokomotiver og gaffeltrucks på området.

Virksomheden modtager og afsender mange forskellige typer gods, herunder også gods indeholdende brandfarlige, eksplosive mv. stoffer og kemikalier. I forbindelse med et rutinemæssigt miljøtilsyn på virksomheden i 2013 blev Fredericia Kommune opmærksom på, at virksomheden modtager og oplagrer farligt gods i mængder, der gør, at virksomheden er omfattet af risikobekendtgørelsen (daværende Bekendtgørelse nr. 1666 af 14/12/2006, nu Bekendtgørelse nr. 372 af 25/04/2016) som en kolonne 3 virksomhed.

Virksomheden blev dermed også godkendelsespligtig efter Miljøbeskyttelsesloven og bekendtgørelsen om godkendelse af listevirksomhed (daværende Bekendtgørelse nr. 1447 af 02/12/2015) under listepunkt J 209: *Virksomheder omfattet af § 5 (kolonne 3-virksomheder) i bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer, bortset fra virksomheder omfattet af listepunkt C 201, C 204 og D 212. (s)*. S-mærket betyder, at Staten – i dette tilfælde Miljøstyrelsen – er myndighed for godkendelse og tilsyn med virksomheden. Der er ikke standardvilkår for virksomhedens listepunkt.

Virksomheden blev endvidere omfattet af VVM-pligt, jævnfør daværende VVM-bekendtgørelse (Bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010), bilag 1 punkt 26: *Virksomheder og anlæg, som er anmeldelsespligtige efter § 5 i Miljøministeriets bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer*. Der er derfor også udarbejdet VVM-redegørelse for projektet.

Ansøgningen om miljøgodkendelse er opbygget efter bilag 4 i godkendelsesbekendtgørelsen "Oplysningskrav ved ansøgning om godkendelse af bilag 2-virksomhed".

## 2. OPLYSNINGER OM ANSØGER OG EJERFORHOLD

### **Ansøger**

DB Cargo Scandinavia A/S, Taulov  
Europavej 28, Taulov  
7000 Fredericia

### **Virksomheden**

DB Cargo Scandinavia A/S, Taulov  
Europavej 28, Taulov  
7000 Fredericia

### **Navn og adresse på ejeren af ejendommen, hvor virksomheden er beliggende**

Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

### **Virksomhedens kontaktperson**

Jan T. Andersen  
Production Manager, Location Manager  
Jan.Andersen@deutschebahn.com  
T. 4018 8365

## 3. OPLYSNINGER OM VIRKSOMHEDENS ART

### **Virksomhedens listebetegnelse**

J 209: Virksomheder omfattet af § 5 (kolonne 3-virksomheder) i bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer, bortset fra virksomheder omfattet af listepunkt C 201, C 204 og D 212. (s).

### **Kort beskrivelse af det ansøgte projekt.**

Det ansøgte projekt omfatter godkendelse til, at der på Taulov Kombiterminal må henstilles farligt gods i mængder og varighed, der er omfattet af risikobekendtgørelsen. Virksomheden udvikles ikke hverken aktivitetsmæssigt, arealmæssigt eller bygningsmæssigt, men er blevet godkendelsespligtig, da varigheden af virksomhedens midlertidige oplag af farlige stoffer jævnligt overstiger 60 timer og dermed overstiger grænserne i Risikobekendtgørelsens § 3.

Aktiviteterne består i hovedtræk af modtagelse, omlastning og opbevaring af gods mellem jernbane og vejtransport. Gods kan enten være containere, såkaldte veksellad eller hele sættevogne, der løftes af eller på togvogne, eller der kan være tale om stykgods. Gods løftes af lastbiler og togvogne og placeres enten direkte på togvogn eller lastbil igen, eller henstilles i en periode på virksomhedens arealer. Der omlastes fra togvogn til togvogn, fra lastbil til togvogn, fra togvogn til lastbil, men ikke fra lastbil til lastbil.

Virksomheden råder over 7,7 km sporanlæg, der anvendes til oprangering af godsvogne.

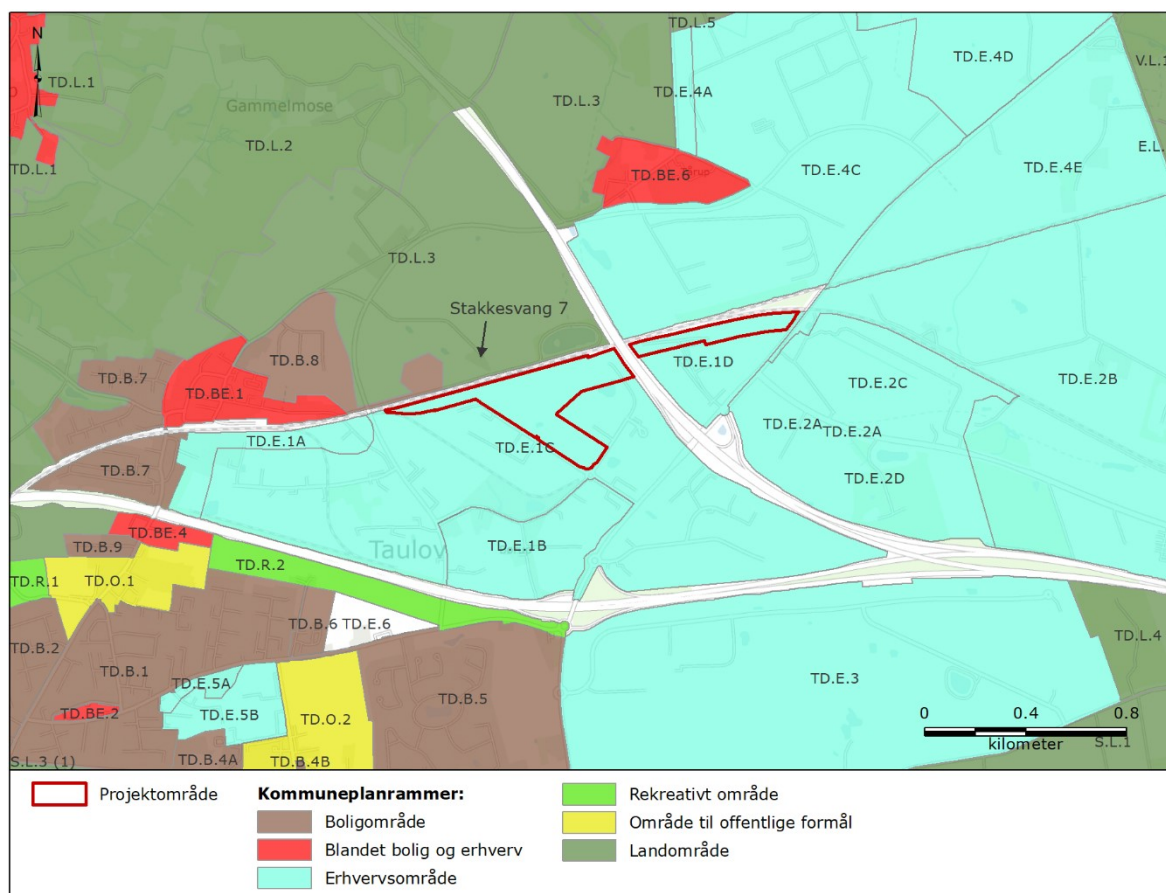
Al godshåndtering og opstilling af gods foretages på virksomhedens to terminaler, betegnet Terminal 1 og Terminal 2, der er beliggende parallelt med sporanlæggene. Henstilling af farligt gods foregår primært på Terminal 1. Herudover henstilles visse typer farligt gods periodevis i sporgruppe 40, øst for motorvejen, som vist på nedenstående figurer.

De anvendte maskiner, som er leasede, tankes, vaskes og serviceres på virksomhedens areal. Service udføres af ekstern leverandør (leasingvirksomhed).





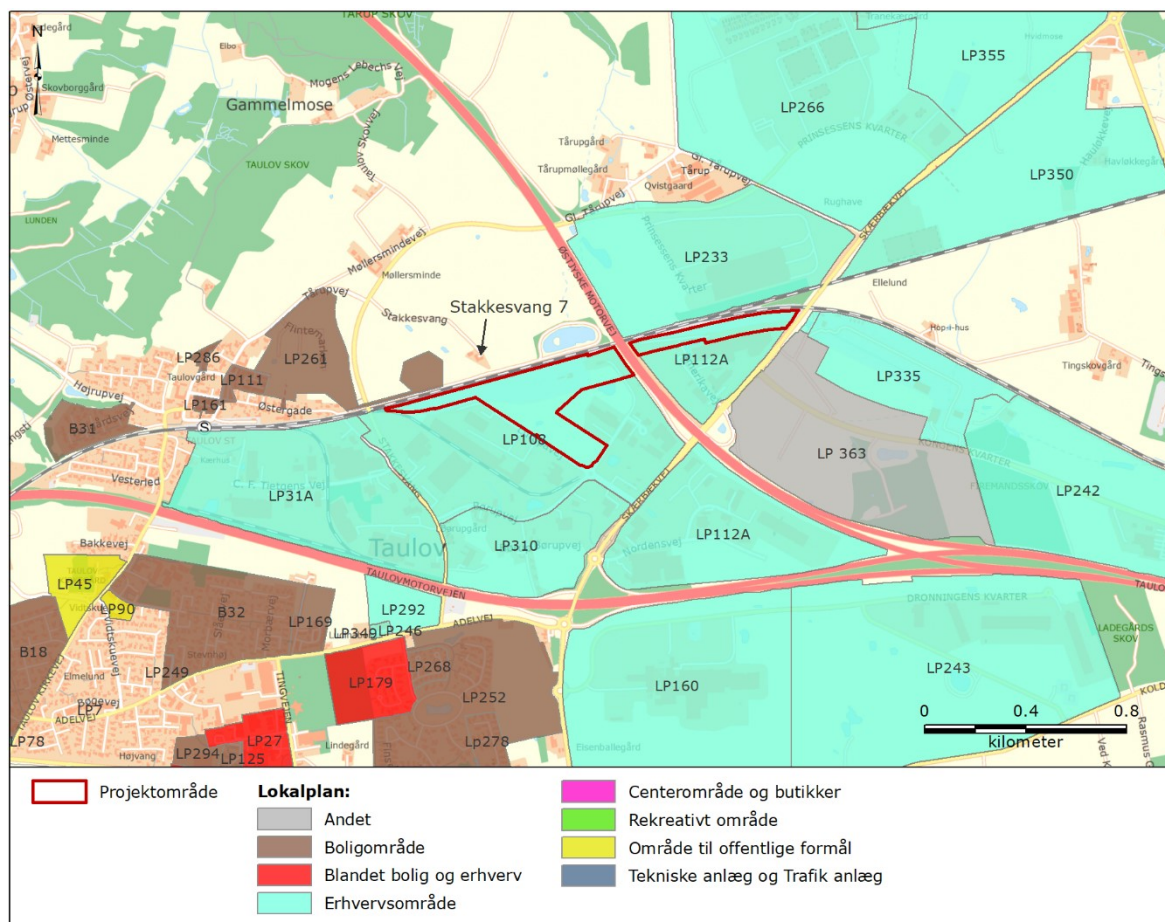
**Tabel 5-1. Terminalområdet er afgrænset af den røde stiplede linje. Midlertidig henstilling af farligt gods foregår primært på terminal 1.**



**Tabel 5-2 Kommuneplanrammer i Kommuneplan for Fredericia og Trekantområdet 2017-2029 med angivelse af virksomhedens område (rød afmærkning inden for område TD.E.1C).**

Derudover er terminalen omfattet af Fredericia Kommunes lokalplan nr. 108 for Erhvervsområde ved Børup, der bl.a. har til formål at udlægge arealer til erhverv tilknyttet transportsektoren, herunder tungere erhverv.

DB CARGO er mod syd, øst og vest omgivet af anden industriel bebyggelse, der også via lokalplaner er udlagt til erhverv. Mod nord findes opdyrkede marker. Nordvest for terminalen er et boligområde, omfattet af lokalplan 261.



**Tabel 5-3 Gældende lokalplaner i området omkring DB CARGO, jf. Fredericia Kommunes Kommuneplan 2017-2029.**

### Redegørelse for virksomhedens lokaliseringsovervejelser.

Taulov kombiterminal er indviet i 1990 og senest udvidet i 2012. Terminalen er ene i Danmark om at håndtere både containere, veksellad og trailere. Placeringen er optimal i kraft af central placering ved jernbanenettet i Danmark og central placering i korridoren Sverige – Tyskland. Endvidere er afstanden til en af Danmarks største erhvervshavne kun 10 km.

### Virksomhedens daglige driftstid.

Der er døgndrift alle dage undtaget den 24. december. Terminalen er åben for kunder mandag kl. 05-20 og tirsdag til fredag kl. 06-20. Uden for dette tidspunkt er terminalen lukket fra vejsiden. Lastbiler kan dog køre ind og ud på alle tidspunkter efter forudgående aftale.

Der er 28 fastansatte på Taulov kombiterminal. Terminalens driftsbemanning er fordelt på 3 hold med henholdsvis 1-7 personer.

### Oplysninger om til- og frakørselsforhold samt en vurdering af støjbelastningen i forbindelse hermed.

På hverdage modtager eller afsender virksomheden ca. 100 – 150 containere. Heraf foregår ca. 25 % med lastbil, svarende til ca. 25 – 40 kørsler til og fra virksomheden pr. hverdag i tidsrummet kl. 6 – 20. På lør- og søndage er der 5 – 10 kørsler pr. dag. Der er leverancer, hvor lastbilen både afleverer og henter en container. Herved reduceres antallet af transporter til og fra terminalen.

Der vil forekomme støj i forbindelse med lastbiltransporter til/fra virksomheden. Virksomheden er placeret i et erhvervsområde, beliggende mellem Østjyske motorvej og Taulovmotorvejen, som vurderes at udgøre langt den væsentligste kilde til vejstøj i området.

Transport til/fra virksomheden vil foregå ad Europavej. Herfra sydpå ad Skærbækvej til Taulovmotorvejen ved transporter mod Fyn/Sjælland/Sønderjylland eller alternativt nordpå ad Skærbækvej til Østjyske Motorvej ved transporter mod det øvrige Jylland. Afstanden til begge motorvejstilslutninger er godt 1 km kørevej. Ruten går udelukkende forbi andre erhvervsvirksomheder.

De øvrige ca. 75 – 100 containere leveres eller afhentes via jernbanen. Kørsel med godstog giver anledning til en del støj i omgivelserne, herunder fra nedbremsninger og opstart. Der vil sandsynligvis være mindre togstøj i området lige omkring terminalen end på den øvrige strækning toget tilbagelægger, idet der køres med lav fart i området. Ydermere er området i forvejen støjplaget grundet placeringen tæt på jernbane med gennemkørende tog og motorveje.

## 6. TEGNINGER OVER VIRKSOMHEDENS INDRETNING

### **Placeringen af bygninger og andre dele af virksomheden på ejendommen.**

Der henvises til kort, figur 5.1.

### **Produktions- og lagerlokalers placering og indretning, herunder placering af produktionsanlæg m.v. Hvis der foretages arbejde udendørs, angives placeringen af dette.**

Håndtering og opstilling af gods foregår på områderne mærket Terminal 1 og Terminal 2. Der kan opstilles godsvogne på alle de viste spor på terminalen. Sættevogne kan henstilles på p-pladsen (ubefæstet) øst for administrationsbygningen. Alle aktiviteter foregår udendørs.

Maskinparken er leaset hos ekstern leverandør, der foretager olieskift, dækskift, og anden vedligehold som en del af leasingaftalen. Dette sker på stedet i den vestlige ende af Terminal 1, på et område benævnt miljøplads. Leverandøren bortskaffer selv affald fra vedligeholdelsen.

Nord for Terminal 2 ligger et mindre værksted. Værkstedet er ikke en del af de faciliteter, som DB Cargo har lejet af Banedanmark. Værkstedet er lejet ud til anden side. Den indlejredes aktiviteter har ingen forureningsmæssig tilknytning til DB Cargo.

### **Placeringen af skorstene og andre luftafkast.**

Eneste afkast er fra et naturgasfyr til rumopvarmning, placeret på administrationsbygningen.

### **Placeringen af støj- og vibrationskilder.**

Virksomhedens væsentligste støjkluder udgøres af de anvendte maskiner, dvs. 2 stk. reachstackers, 1 stk. terminaltraktor, samt 2 stk. diesellokomotiver. Hertil kommer støj fra lastbiler, der kører til og fra kombiterminalen. Støjen består dels af motorstøj fra dieselmotorerne på de nævnte maskiner, samt af mekanisk støj fra håndtering emner, herunder særligt containere.

Reachstackers anvendes udelukkende i områderne mærket Terminal 1 og Terminal 2 til at løfte containere af og på togvogne. Reachstackers kan anvendes hele døgnet, afhængigt af, hvornår togene ankommer og afgang. Kun den ene reachstacker skønnes i drift i aften- og nattetimer.

Terminaltraktoren anvendes til at flytte sættevogne rundt internt på virksomheden. Den anvendes på hele virksomhedens areal i dagtimerne

Rangerlokomotiverne anvendes på alle de viste sporanlæg og på alle tider af døgnet. På sporene foretages rangering med godsvognene. Vognene har trykluftaktiverede bremses, som skal tilføres trykluft, hvis de skal flyttes. Trykluft leveres fra lokomotiverne. Ved tilkobling af et længere

vognsæt er der behov for tilførsel af trykluft i længere tid og under høj belastning af lokomotivets motor. Dette indebærer højere støjbelastning end ved normal kørsel/drift.

Lastbiler, der kører emner til og fra virksomheden kan færdes på alle befæstede arealer. Porten er åben for ind- og udkørsel med lastbiler mandag kl. 05-20 og tirsdag til fredag kl. 06-20. Lastbiler kan dog køre ind og ud på alle tidspunkter efter forudgående aftale.

Støj fra håndtering af gods kan omfatte impulsagtig støj ved henstilling af gods på befæstet areal, placering af gods på biler og togvogne, når gribeanordninger går i indgreb, ved anbringelse af sættevogne i veksellad, ved rangering af godsvogne mv

Der er foretaget en kvantitativ vurdering af støjbidraget fra virksomhedens væsentligste støjkilder i omgivelserne. Se punkt H 29.

### **Virksomhedens afløbsforhold, herunder kloakker, sandfang, olieudskillere, brønde, tilslutningssteder til spildevandsforsyningselskabet og befæstede arealer.**

Der afledes sanitært spildevand fra virksomhedens administrationsbygning. Virksomheden genererer ikke egentligt processpildevand. Endvidere afledes overfladevand fra virksomhedens befæstede arealer, der udgøres af Terminal 1 og 2. Sporområder og p-pladsen for sættevogne vest for administrationsbygningen er ubefæstede. Overfladevandet er som udgangspunkt rent, men kan i tilfælde af spild eller uheld være forurenede med stoffer, der håndteres på kombiterminalen, f.eks. olie/brændstof.

Overfladevand samt drænvand under baneanlæggene ledes i dag til kommunal regnvandskloak, der har udløb i Svanesøen nord for kombiterminalen. Dog afledes overfladevand fra miljøpladsen og lokomotivtankpladsen til spildevandskloakken.

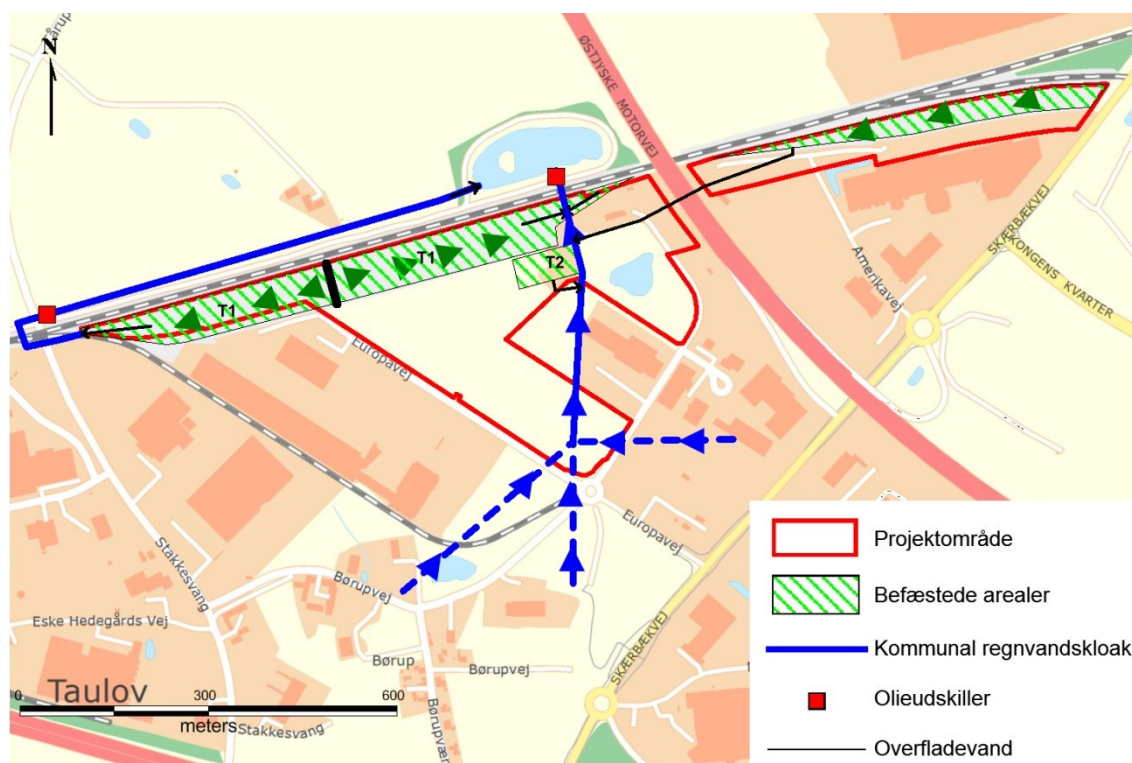
Svanesøen er etableret til opsamling af regnvand fra erhvervsområdet og tilføres således overfladevand fra flere virksomheder i området. Søen er etableret omkring 1990 og har i dag status som beskyttet natur, jf. Naturbeskyttelseslovens § 3. Søen har dykket udløb og kan således i yderste konsekvens fungere som opsamlingsbassin og sikring mod spredning af eventuelt spild til recipient.

Overfladevand fra sporarealer øst for Østjyske motorvej, Terminal 2 og den østlige halvdel af Terminal 1 udledes til søen via offentlig Ø 1600 betonledning, der løber til søen fra syd. Den offentlige ledning er forsynet med olieudskillere, placeret umiddelbart før udløbet til søen og har udløb ca. midt på søens sydlige bred. Afledning af overfladevand fra Terminal 2 har desuden egen/supplerende olieudskillere, placeret umiddelbart inden tilslutningen til ovennævnte offentlige regnvandsledning, der afleder til søen. Overfladevandet fra Terminal 2 passerer således 2 olieudskillere, én på virksomhedens egen ledning og én på den offentlige ledning.

Overfladevand fra den vestlige del af Terminal 1 ledes til søen via offentlig Ø 1000 betonledning, der har udløb i søens sydvestlige hjørne. Den offentlige ledning er forsynet med olieudskillere, placeret hvor Stakkesvang krydser jernbanen.

Under sporarealet, hvor lokomotivet holder under tankning (lokomotivtankplads) er der indrettet spildbakker. Afløbet afledes via sandfang og olieudskillere til offentlig spildevandskloak. Tanken er placeret i en spildbakke. Overfladevand fra spildbakken afledes sammen med det øvrige overfladevand fra terminal 2 til Svanesøen gennem sandfang og olieudskillere.

Afløb fra miljøpladsen/vaskeplads i den vestlige ende af Terminal 1 afledes også via sandfang og olieudskillere til den kommunale spildevandsledning, der afledes til kommunalt renseanlæg.



**Tabel 6-1 Afledning af overfladevand fra DB CARGO (principtegning udført af Rambøll)**

Banedanmark, som er udlejer af området for kombiterminalen i Taulov, har fået gennemført en kortlægning af kloakforhold og deres tilstand, og kortlægningen afslørede flere defekte kloakker på terminalområdet.

Kloakforholdene er under udbedring og ændring, idet der etableres 3 nye opsamlingsbassiner til overfladevand, hvorfra overfladevand pumpes til den tværgående offentlige ledning med forbindelse til Svanesøen. Hvert bassin er udstyret med et nødstop, hvorved pumpen i tilfælde af spild kan stoppes, så afledning til Svanesøen stopper og eventuelle spild opsamles.

Miljøpladsen (vaskepladsen) (længst mod vest på terminal 1) og lokomotivtankpladsen (nord for terminal 2) er forsynet med egne olieudskillere, hvor der vil ske en tilbageholdelse af væsker (olier), der ikke kan opblandes i vand, indtil kapaciteten af olieudskilleren er opbrugt.

Miljøpladsen udgøres af en plads på ca. 8 x 8 m med fald mod centralt afløb. Overfladevandet afledes via en olieudskiller med flowkapacitet 3,5 l/min og 1.000 l opsamlingskapacitet. Overfladevandet afledes til spildevandskloakken og herfra til Fredericia Centralrenseanlæg.

Tankpladsen for diesellokomotiverne er indrettet med en fast monteret spildbakke i stål. Overfladevandet afledes via en olieudskiller med flowkapacitet 3,5 l/min og 1.000 l opsamlingskapacitet. Spildevand fra tankpladsen afledes også til Fredericia Centralrenseanlæg. Begge olieudskillere er inspiceret, tømt og tæthedsprøvet i november 2018, og er tætte.

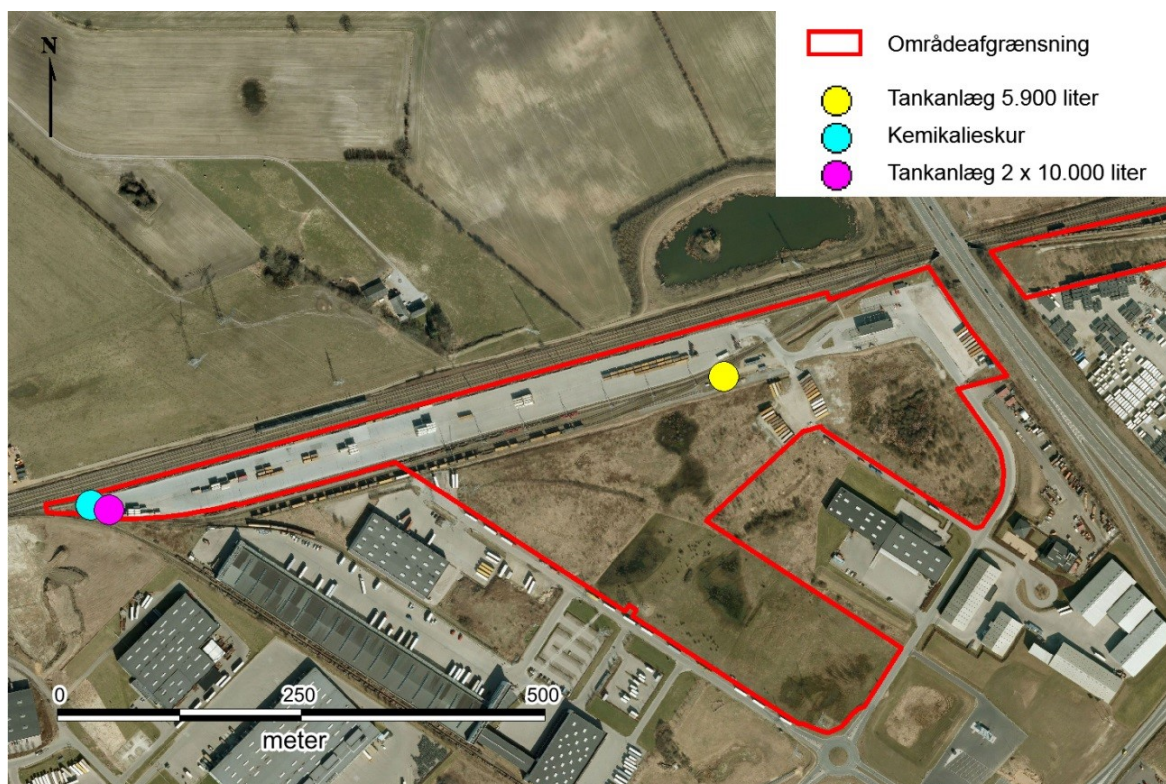
### **Placering af oplag af råvarer, hjælpestoffer og affald, herunder overjordiske såvel som nedgravede tanke og beholdere samt rørføring.**

Et mindre oplag af olier og andre hjælpestoffer er placeret i kemikalieskur i den vestlige ende af Terminal 1. Se figur 6.2. Oplaget er begrænset og udgøres af en 200 l olietønde samt flere mindre dunke med sprinklervæske, bremsevæske mv. Alle beholdere er placeret på spildbakke.

Der opbevares ikke affald på området udover dagrenovationsaffald ved administrationsbygningen.



Virksomheden har to tankanlæg, bestående af i alt 3 tanke. Placeringen af tankene er vist på nedenstående figur 6.2.



Tabel 6-2 Placering af tankanlæg og kemikalieoplag



Tabel 6-3 Tankanlæg, diesel til reachstackers og terminaltraktor

Længst mod vest på Terminal 1 findes et tankanlæg bestående af 2 stk. 10.000 l tanke. Tankene anvendes til dieselolie til påfyldning på reachstackers og terminaltraktor. Der påfyldes via stander. Tankene er bygget ind i jordvold og er registreret i BBR som nedgravede/underjordiske. Mod tankpladsen er tankene beskyttet mod påkørsel med en betonvæg. Tankene er jævnfør oplysninger i BBR fra 1990. Tankanlægget er sikret mod overløb af olieudskiller på pladsen foran tankstander. Tankanlægget er godkendt til 2020.

De 2 stk. 10.000 l tanke er omfattet af bekendtgørelsen om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines – olietankbekendtgørelsen (nr. 1611 af 10/12/2015). Herunder skal der foretages inspektion og tæthedsprøvning i henhold til bekendtgørelsens § 43.

Området, hvor tankene er placeret, er befæstet med asfalt og underliggende betonplade. Tankpladsen anvendes endvidere som arbejdsområde ved servicearbejde på reachstackers og terminaltraktoren (miljøplads).

Det andet tankanlæg er placeret nordvest for Terminal 2, for enden af spor 56. Tanken anvendes til diesel til rangerlokomotiverne. Tanken er fra Roug, årgang 2004, tanknr. 144690, godkendesnr. 01-5023. Tankvolumen er 5.900 l og tanken er ikke omfattet af krav om regelmæssig inspektion og tæthedsprøvning jf. olietankbekendtgørelsen.

Tanken er opstillet i spildbakke. Lokomotiverne tankes, mens de står på spor 56. Området, hvor der tankes, er placeret over en grav, hvor eventuelt spild opsamles.



**Tabel 6-4 Tankanlæg, diesel til rangerlokomotiver**

#### **Interne transportveje.**

Interne transportveje udgøres af hele arealet på Terminal 1 og 2 samt alle øvrige befæstede arealer. Transportveje for tog og vogne udgøres af samtlige sporanlæg på virksomhedens arealer.

## 7. BESKRIVELSE AF VIRKSOMHEDENS AKTIVITETER

### Produktionskapacitet og forbrug af råvarer

Virksomheden har ikke en egentlig produktion. Kapaciteten kan bedst udtrykkes ved antallet af containere, der modtages og afsendes.

Som beskrevet i afsnit 5 modtages og afsendes typisk 100 – 150 containere pr. dag. I 2018 blev der håndteret i alt 52.600 containere. Kombiterminalen har kapacitet til at håndtere væsentligt flere containere. Håndtering defineres som enten modtagelse eller afsendelse af en container. Afsendelse og modtagelse kan være med såvel tog som lastbil. Ca. 25 % af afsendelser og modtagelser sker via lastbil, de resterende med jernbane.

Årligt forbrug af naturgas, diesel, vand og el (2018/2019).	
Diesel	280.000 m <sup>3</sup> /år <sup>1</sup>
Vand	200 – 250 m <sup>3</sup> /år
El	100.000 – 160.000 kWh/år
Naturgas	Ca. 9.000 m <sup>3</sup>

**Tabel 7-1 Forbrug af diesel, vand og el (2013 og 2014)**

Årligt forbrug af diesel, vand og el fremgår af tabel 7.1. Tallene er behæftet med nogen usikkerhed, men vurderes at give en indikation af virksomhedens forbrug.

Diesel anvendes til drift af 2 stk. Reachstackers, 1 stk. terminaltraktor og 2 stk. rangerlokomotiver.

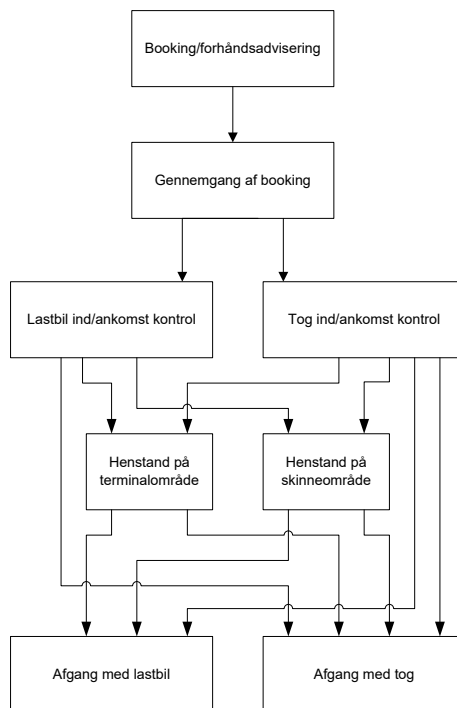
### Beskrivelse af virksomhedens procesforløb, herunder materialestrømme, beskrivelse af de væsentligste luftforurenings- og spildevandsgenererende processer/aktiviteter samt affaldsproduktion. De enkelte forureningskilder angives på tegningsmaterialet.

Taulov kombiterminal modtager og afsender pakket gods, inklusive farligt gods, i form af containere, trailere eller veksellad på jernbanenettet og lastbil. Terminalen modtager endvidere lukkede jernbanevogne med stykgods, der rangeres direkte til nærliggende kunders sidespor. Gods opholder sig på terminalen, mens det afventer videre transport. Aktiviteterne på terminalen er vist i nedenstående figur. Rangeringen til kunders sidespor udføres parallelt med nedenstående.

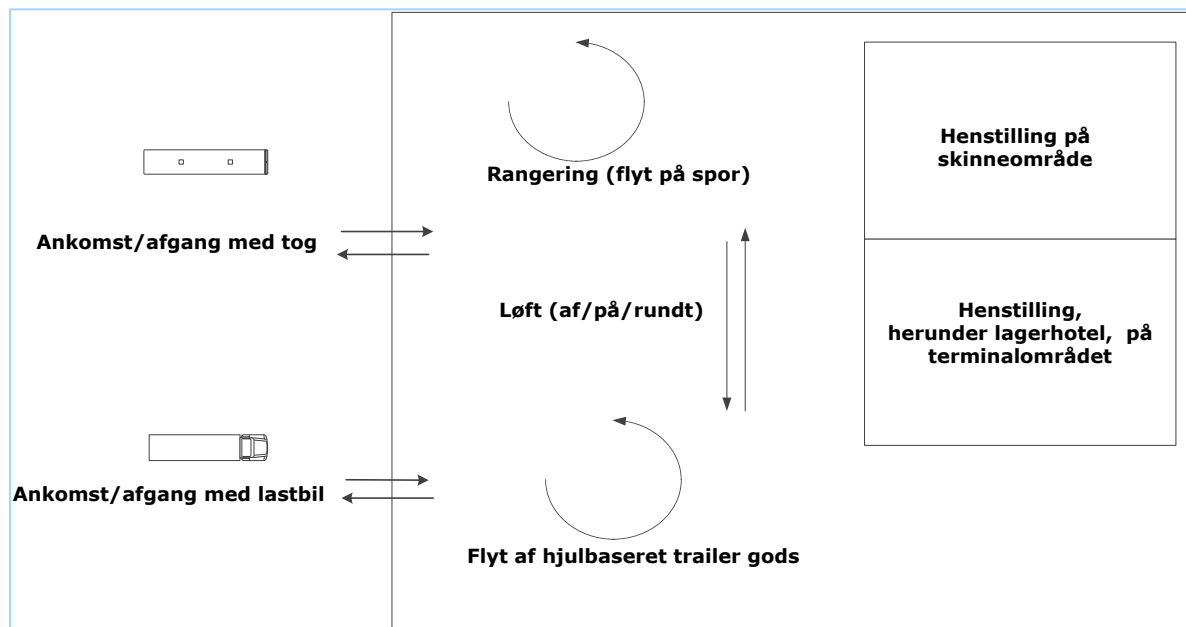
De eneste aktiviteter er løft og rangering. Der gennemføres ikke omemballering/ompakning på terminalen.

Under normal drift forekommer luftforurening hovedsageligt fra dieselmotorer på virksomhedens maskinpark, bestående af lokomotiver, trucks, stablere mv. Disse kan færdes på alle virksomhedens arealer. Der er ikke andre kilder til forurening.

<sup>1</sup> Estimeret ud fra en årlig udgift til brændstof på ca. 1,4 mio. kr. og en nettopris på diesel (renset for moms og afgifter) på ca. 5 kr./l.



Tabel 7-2 Flowdiagram for aktiviteterne på DB CARGO's kombiterminal i Taulov



Tabel 7-3 Skematisk illustration over de aktiviteter der omfatter gods på terminalen

### Energianlæg

Administrationsbygningen opvarmes med naturgas.

**Oplysninger om mulige driftsforstyrrelser eller uheld, der kan medføre væsentlig forøget forurening i forhold til normal drift samt beskrivelse af de foranstaltninger, der er truffet for at imødegå sådanne driftsforstyrrelser og uheld.**

Virksomheden er omfattet af Risikobekendtgørelsen<sup>2</sup>, som kolonne 3 virksomhed. Dette er baggrunden for, at virksomheden er godkendelsespligtig under listepunkt J 209.

DB Cargo A/S har derfor udarbejdet en sikkerhedsrapport, som efter en række justeringer kan accepteres af risikomyndighederne.

Sikkerhedsrapporten beskriver mulige driftsforstyrrelser og uheld, der kan medføre forøget forurening. Rapporten beskriver også de foranstaltninger, der er truffet for at imødegå driftsforstyrrelser og uheld.

Alt gods håndteres i lukkede, tætte containere eller beholdere. Der håndteres ikke løst gods eller bulkods. Uheld kan derfor opstå, hvis emballagen bliver utæt og indholdet lækker til omgivelserne.

Utætheder eller skader på modtagne enheder kan primært opstå på grund af stødpåvirkninger, f.eks. ved påkørsel eller tab af gods. Da der ikke foretages omladning af indholdet af de enkelte containere, er der ikke mulighed for lækager i forbindelse hermed.

Der håndteres et stort antal forskellige stoffer, hvoraf nogle kategoriseres som farlige. Farligheden kan skyldes mange forskellige forhold, f.eks. brand- eller eksplosionsfare, sundhedsfare, miljøskade mv. Brand eller eksplosion kræver endvidere en antændelseskilde.

Uheld søges undgået ved at opbevare/transportere stofferne i egnede beholdere og under overholdelse af klare sikkerhedsprocedurer. Alle medarbejdere, der håndterer gods, har uddannelse i sikker håndtering af godset, således at uheld undgås.

Skulle uheld alligevel indtræffe foregår bekæmpelse primært ved tilkaldelse af det lokale beredskab. Mindre udslip af flydende kemikalier kan opsamles direkte fra virksomhedens befæstede arealer, mens større udslip vil kunne inddæmmes og opsamles i søen/regnvandsbassinet nord for kombiterminalen. Følgeskaderne af større brand- eller eksplosionshændelser modvirkes primært af afstand til beboelsesområder og andre områder, hvor mange mennesker opholder sig.

For en uddybning af sikkerhedsforholdene henvises til sikkerhedsrapporten.

## 8. OPLYSNINGER OM VALG AF DEN BEDSTE TILGÆNGELIGE TEKNIK (BAT)

**Redegørelse for virksomhedens muligheder for at anvende BAT, til at forebygge eller begrænse forureningen fra virksomheden, ud fra de kriterier, der er nævnt i bilag 5.**

**Hvis der anvendes stoffer, som er optaget på "Listen over uønskede stoffer" skal der redegøres for, hvorfor disse stoffer ikke kan substitueres.**

Virksomhedens muligheder for at anvende BAT er gennemgået ud fra punkterne 1 – 12 i bekendtgørelsens bilag 5:

### 1) Anvendelse af teknologi, der resulterer i mindst muligt affald.

Virksomheden har ikke en egentlig produktion, der som sådan genererer affald. Affald består primært af husholdningsaffald fra virksomhedens 28 ansatte, samt fra værkstedsaktiviteter i forbindelse med service af virksomhedens materiel. Affald vurderes derfor ikke at være en væsentlig miljøpåvirkning fra virksomheden.

<sup>2</sup> Bek. Nr. 372 af 25. april 2016 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer

Der anvendes ikke særlig teknologi med henblik på at nedbringe affaldsmængderne. Virksomhedens affald bortskaffes indenfor bestående kommunale ordninger.

Det vurderes, at virksomhedens måde at håndtere affald på lever op til kravene om BAT.

## **2) Anvendelse af mindre farlige stoffer.**

Virksomheden har ikke en produktion, hvortil der anvendes stoffer, som kan være farlige. De anvendte stoffer omfatter hovedsageligt brændstof og div. andre forbrugsstoffer til arbejdsredskaber. Det vurderes ikke at være muligt at udskifte eksisterende maskinpark til f.eks. el-drevne trucks, da disse ikke vil have tilstrækkelig kapacitet. Der bør dog være fokus på indkøb af materiel med lavt energiforbrug.

Virksomheden håndterer og oplagrer farlige stoffer jævnfør sikkerhedsrapporten. Der håndteres og lagres kun lukkede beholdere med de farlige stoffer. Der foretages ingen om-emballering eller lignende.

Virksomheden definerer ikke selv hvilke stoffer, der håndteres og oplagres, idet den jf. Bekendtgørelse nr. 1047 af 2. september 2015 har modtaget pligt.

Der er udarbejdet en sikkerhedsrapport i henhold til Risikobekendtgørelsens bestemmelser. Heri er mulige risici ved driftsforstyrrelser og uheld beskrevet. Endvidere er beskrevet, hvordan driftsforstyrrelser og uheld imødegås samt hvilke foranstaltninger virksomheden har truffet for at sikre et højt beskyttelsesniveau for mennesker og miljø i og uden for virksomheden.

Med de trufne foranstaltninger vurderes det, at virksomheden lever op til kravet om BAT i forhold til anvendelse af mindre farlige stoffer.

## **3) Fremme af teknikker til nyttiggørelse og genanvendelse af stoffer, der produceres og forbruges i processen, og i relevant omfang affald.**

Virksomheden producerer ikke fysiske produkter eller affald. Der vurderes derfor ikke at være et potentiale for at fremme teknikker til nyttiggørelse og genanvendelse af stoffer og affald.

Virksomheden vurderes at leve op til kravet om BAT i forhold til nyttiggørelse og genanvendelse af stoffer.

## **4) Sammenlignelige processer, indretninger eller driftsmetoder, som er gennemprøvet med et tilfredsstillende resultat i industriel målestok.**

Det er ikke umiddelbart muligt at pege på direkte sammenlignelige teknologier. Alternativet til omlastning af gods til og fra jernbanen er, at al transport foregår med lastbil på vejnettet.

Transport med lastbil har visse ulemper, hovedsageligt i form af større ressourceforbrug til især brændstof. Hertil kommer den øgede belastning på vejnettet, med deraf følgende øget trængsel og slid på vejnettet.

I forhold hertil er godstransport med tog mindre ressourceforbrugende og optager ikke kapacitet på vejnettet. Ulempen er behovet for omlastning og eventuelt oplagring, men da dette kan foregå under kontrollerede forhold på godsterminalen, anses ulemperne opvejet af de miljømæssige og trafikale fordele. I forhold til vejtransport må transport med jernbane således anses som BAT.

## **5) Teknologiske fremskridt og udviklingen i den videnskabelige viden.**

Der er ikke kendskab til væsentlige teknologiske fremskridt eller udvikling indenfor håndtering af gods mellem vejtransport og jernbane. Da der er tale om en nyere terminal vurderes det, at terminalen er indrettet i overensstemmelse med tidens teknologiske muligheder og dermed leve op til BAT-kravet.

#### **6) De pågældende emissioners art, virkninger og omfang.**

Emissionerne fra virksomheden udgøres i den normale driftssituation af emissioner fra dieselmotorer fra virksomhedens arbejdsmaskiner, samt i mindre omfang fra virksomhedens værksteder. Endvidere vil der være emissioner fra lastbiler, der kører til og fra virksomheden og fra dieseltog, der fremføre gods til terminalen.

Virkingen af emissionerne adskiller sig ikke fra andre dieselmotorer. Omfanget kan ikke reduceres, da virksomhedens ydelse netop består i håndtering af gods.

I forbindelse med uheld kan der utilsigtet opstå væsentlig kraftigere emissioner, med potentiel skadelig virkning i omgivelserne. Der er udarbejdet sikkerhedsdokument, der beskriver risiko og potentiel skadevirkning for eventuelle uheld. Rapporten beskriver endvidere, hvordan virksomheden har søgt at imødegå uheld og begrænse skadevirkningen.

Det vurderes, at virksomhedens håndtering af risikoforholdene lever op til kravet om BAT.

#### **7) Datoerne for nye eller bestående anlægs ibrugtagning.**

Terminalen er opført og taget i brug i 1990 og siden udvidet i 2000 og 2012.

#### **8) Den tid, der er nødvendig for indførelse af BAT.**

Der er ikke aktuelt planer om indførelse af anden teknologi, idet virksomheden samlet vurderes at leve op til BAT-kravet.

#### **9) Forbruget og arten af råstoffer, herunder vand, der forbruges i processen, og energi-effektiviteten.**

Der indgår ikke råstoffer i processen udover dieselolie til drift af virksomhedens maskinpark. Alle maskiner er leaset og vedligeholdes af leasingselskabet.

#### **10) Behovet for at forhindre eller begrænse emissionernes samlede risiko for påvirkning af miljøet til et minimum.**

De emissioner, der er fra virksomhedens aktiviteter, indebærer ikke i sig selv en væsentlig risiko for påvirkning af miljøet. Luftemissioner forekommer primært fra den anvendte maskinpark. Luftemissionerne holdes nede ved at sørge for, at maskinparken løbende holdes i god vedligeholdelsesmæssig stand.

#### **11) Behovet for at forhindre uheld og begrænse følgerne heraf for miljøet.**

Det udarbejdede sikkerhedsdokument beskriver sandsynligheden og konsekvensen af eventuelle driftsuheld. Driftsuheld skal først og fremmest undgås gennem hensigtsmæssige arbejdsgange og procedurer på virksomheden. Der er indført og anvendes et omfattende system til at styre arbejdsgange mv., med henblik på at undgå uheld. Virksomheden vurderes derfor at leve op til ovenstående BAT krav.

#### **12) Informationer, som offentliggøres af offentlige internationale organisationer, herunder BAT-referencedokumenter, i det omfang disse er relevante for den pågældende type af virksomhed.**

Der vurderes ikke at være branchespecifikke BAT-reference dokumenter (BREF), der er relevante i forhold til godsterminaler. Tværgående BREF om energieffektivitet er muligvis relevant for virksomheden, men der vurderes ikke umiddelbart at være muligheder for at nedbringe energiforbruget yderligere.

Der vurderes i udgangspunktet ikke at være emissioner fra det gods, der håndteres og oplagres på virksomheden. Den tværgående BREF om Emissioner fra oplag vurderes derfor ikke at være relevant fra virksomheden.

## 9. OPLYSNINGER OM FORURENING OG FORURENINGSBEGRÆSENDE FORANSTALTNINGER

### Luftforurening

*Massestrømmen for hele virksomheden og emissionskoncentrationen fra hvert afkast.*

Der er ikke faste punktafkast fra processer udover afkast fra naturgasfyr til rumopvarmning. Afkastet herfra er dimensioneret i henhold til Bygningsreglementets bestemmelser.

Eneste øvrige emissioner er fra virksomhedens maskinpark, bestående af 2 stk. reachstackers, 1 stk. terminaltraktor og 2 stk. rangerlokomotiver. Alle er dieseldrevne.

*Oplysninger om virksomhedens emissioner fra diffuse kilder.*

Diffuse emissioner fremkommer fra virksomhedens maskinpark og i forbindelse med eventuelle uheld. Emissionen fra maskinparken forudsættes at være begrænset ved kilden (i form af emissionskrav til motorer). Emissioner fra eventuelle uheld kan ikke renses og afledes via punktafkast, men nedbringes ved hurtig beredskabsindsats.

*Beregning af afkasthøjder*

Ikke relevant.

### Spildevand

*Oprindelse*

Der fremkommer sanitært spildevand fra virksomhedens ansatte – i alt 28 personer i skift af 1 – 7 personer.

Endvidere fremkommer spildevand i form af overfladevand fra virksomhedens arealer. Arealerne anvendes til håndtering og opstilling af gods. Godset er altid anbragt i lukkede containere. Der er færdsel på arealerne med lastbiler, reachstackers mv. På et areal planlægges omlæsning af ammoniak og propan.

*Spildevandsmængde, sammensætning og afløbssteder for det spildevand, virksomheden ønsker at aflede.*

Det sanitære spildevand fra ca. 28 ansatte afledes til offentlig spildevandskloak.

Mængden af overfladevand anslås ud fra størrelsen af virksomhedens befæstede areal og den årlige nedbør på stedet. Det befæstede areal er estimeret ved opmåling på luftfoto:

Terminal 1	ca. 25.000 m <sup>2</sup>
Terminal 2	ca. 3.500 m <sup>2</sup>
Øvrige kørearealer	ca. 6.500 m <sup>2</sup>
I alt	ca. 35.000 m <sup>2</sup>

**Tabel 9-1 Befæstet areal**

Årsnedbøren i området antages at være 750 mm. Dette giver en årlig regnmængde på ca. 26.000 m<sup>3</sup>.



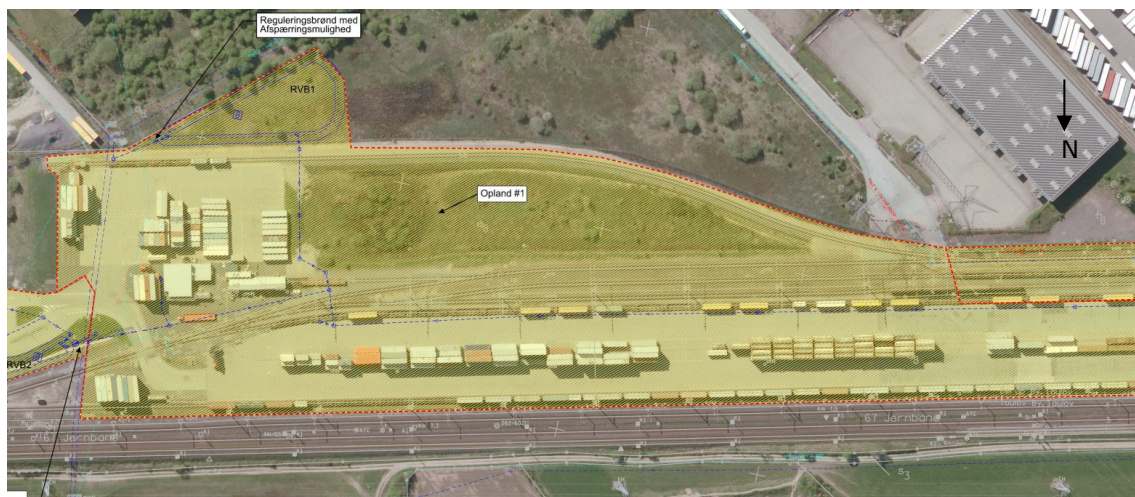
Regnvandet afledes via sandfang og olieudskiller til Svanesøen, beliggende nordvest for virksomheden. Søen er omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3, men er oprindeligt anlagt som regnvandsbassin til at modtage overfladevand fra godsterminalen, vejarealer og andre virksomheder i området.

Overfladevandet er regnvand, der falder på virksomhedens arealer. Da der færdes lastbiler og arbejdskøretøjer på arealerne kan spildevandet f.eks. være forurennet med smøreolie, diesel, hydraulikolie, diverse snavs og smuds fra veje mv. Overfladevandet vil normalt ikke indeholde rester af indhold fra de containere mv., som håndteres på arealerne, da containerne er tætte. Kun ved et egentligt uheld kan det tænkes, at stoffer fra godset spredes på arealerne.

Sandfang og olieudskiller forventes at være effektive til at tilbageholde de stoffer, der potentielt kan være i overfladevandet under normal anvendelse af terminalens arealer. Ved uheld, hvor indhold fra gods spildes på arealerne, kan der potentielt spildes mange forskellige typer stoffer, med mange forskellige egenskaber. Det kan i sådanne tilfælde ikke forventes, at sandfang og olieudskiller vil tilbageholde de spildte stoffer.

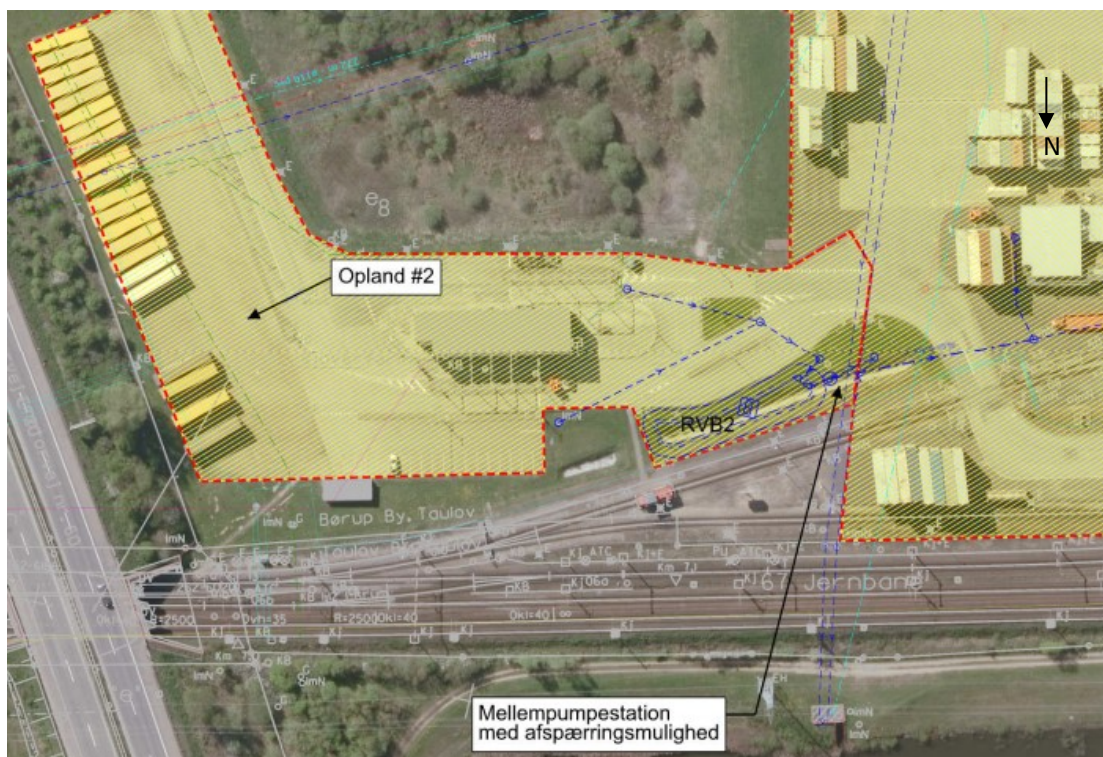
Som afværgeforanstaltning ved større uheld sikres det, at et større spild kan tilbageholdes på virksomhedens areal. I den forbindelse etableres 3 bassiner til håndtering af overfladevand. Ved afløb til bassinerne opdeles terminalområderne i opland nr. 1, 2, 3 og 4, hvor terminal 1 indeholder opland 1, 2 og 4, mens terminal 2 indeholder opland 3.

Bassin nr. 1 (RVB1) har et volumen på 652 m<sup>3</sup> og modtager vand fra det største område - opland 1 og 4. Ved normal drift vil der ske gennemløb igennem bassinet uden tilbageholdelse af vandet, hvorefter vandet løber til Svanesøen. Som beredskab konstrueres der ved udløb fra bassinet en afspærringsmulighed, således at afløbet kan lukkes og eventuelt spild tilbageholdes i bassinet.



**Tabel 9-2 Placering af bassin 1 inkl. afspærringsmulighed fra bassinet**

Bassin nr. 2 (RVB2) har et muligt stuvningsvolumen på 129 m<sup>3</sup> og modtager vand fra opland 2, som udgør den østligste del af terminal 1. Ved normal drift vil der ske afløb gennem bassinet, og via mellem-pumpestation, der pumper til ledningssystem med afløb til bassin nr. 1. Som afværge for at tilbageholde et eventuelt spild konstrueres der ved pumpestationen en afspærringsmulighed.



**Tabel 9-3 Placering af bassin nr. 2 og afspærringsmulighed fra bassinet**

Bassin nr. 3 (RVB3) er placeret i terminal 2 (øst for motorvejen) og har et maksimalt volumen på 239 m<sup>3</sup>. Bassinet modtager overfladevand fra opland 3, som hovedsageligt består af baneareraleer. Som beredskab konstrueres der en afspærringsmulighed i pumpebrønden, som pumper vandet fra bassin til Svanesøen.



**Tabel 9-4 Placering af bassin nr. 3 og afspærringsmulighed fra bassinet**

Ved konstruktion af de tre bassiner er det muligt for DB Cargo at tilbageholde et eventuelt spild, hvorved forurenet overfladevand ikke ledes videre til Svanesøen.

Svanesøen har endvidere dykket udløb og vil derfor have virkning som olieudskiller. Der er ikke en fast/permanent lukkeanordning eller lignende i afløbet fra søen.

*Maksimal mængde af spildevand afledt pr. døgn og pr. år samt variationen i afledningen over døgn, uge, måned eller år.*

Den maksimale spildevandsmængde per år er angivet ovenfor.

Det sanitære spildevand forventes at være jævnt fordelt over året og delvist også over døgnet, da virksomheden er døgnbemandet alle dage på nær 24. december.

Variationen i mængden af overfladevand følger variationen i nedbøren og kan derfor ikke forudsiges med sikkerhed. Svanesøen betjener tillige andre virksomheder og arealer i erhvervsområdet og er derfor ikke alene dimensioneret ud fra mængden af overfladevand fra DB CARGO.

#### *Kølevand*

Der afledes ikke kølevand.

#### *Størrelse på sandfang og olieudskillere.*

Fra miljøpladsen afledes overfladevand til spildevandskloak via olieudskillere med flowkapacitet 3,5 l/min og 1.000 l opsamlingskapacitet. Tilsvarende ledes overfladevand fra på lokomotivtankplads til spildevandskloak via en olieudskillere med flowkapacitet 3,5 l/min og 1.000 l opsamlingskapacitet.

Overfladevandet fra terminal 1 afledes til den kommunale regnvandskloak. Terminal 2 er forsynet med egen sandfang og olieudskillere, inden afledning til kommunal regnvandskloakken. Olieudskilleren har en rensningseffekt til 5 mg olie/l på min. 10 l/s og min. 435 l opsamlingskapacitet.

*Oplysning om, hvorvidt virksomheden anvender BAT med henblik på at undgå eller begrænse afledningen af stoffer, som er uønskede i spildevandet, herunder en beskrivelse af de valgte rensningsmetoder og rensningsgraden for de enkelte tilførte stoffer og mikroorganismer.*

Se ovenstående afsnit om BAT.

Sandfang og olieudskillere anses som værende BAT i forhold til rensning af overfladevand fra vejarealer. Endvidere vedligeholdes virksomhedens maskinpark med henblik på at undgå, at disse lækker olier, brændstof eller lignende.

Udledning af stoffer fra godset søges minimeret gennem kortlægning af risici og foranstaltning til at undgå uheld og minimere følgerne heraf. Dette anses som BAT i forhold til at undgå eller begrænse afledning af uønskede stoffer fra godset til spildevandet.

*Oplysning om, hvorvidt spildevandet skal afledes til kloak eller udledes direkte til vandløb, søer eller havet eller andet.*

Sanitært spildevand og afløb fra miljøplads samt tankplads afledes til offentlig spildevandskloak.

Overfladevand afledes via opsamlingsbassiner, sandfang og olieudskillere til Svanesøen nordøst for virksomheden. Søen har afledning til Spang Å systemet (Tårup Bæk - Spang Å - Rands Fjord), hvor specielt Tårup Bæk betegnes som sårbar.

#### *Oplysninger i henhold til spildevandsbekendtgørelsen*

Sanitært spildevand samt afløb fra miljøplads og lokomotivtankplads er tilsluttet offentlig kommunal spildevandsledning. Afløb fra miljøplads/vaskeplads i den vestlige ende af Terminal 1 samt fra tankplads for lokomotivet sker via sandfang og olieudskillere til den kommunale spildevandsledning, der afledes til kommunalt renseanlæg.

*Udledning af 22 tons kvælstof eller 7,5 tons fosfor pr. år eller derover til vandløb, søer eller havet.*

Dette vil ikke være tilfældet under normal drift og er meget usandsynligt selv i forbindelse med større uheld, idet eventuelle spild kan tilbageholdes i opsamlingsbassiner på virksomhedens areal og oprenses herfra.

## **Støj**

*Beskrivelse af støj- og vibrationskilder (inkl. lavfrekvent støj og infralyd), herunder intern kørsel og transport samt udendørs arbejde og materialehåndtering, jf. punkt 15, og af planlagte støj- og vibrationsdæmpende foranstaltninger.*

Der forekommer følgende støjkloder:

- Rangerlokomotiv MK 600
- Mindre rangerlokomotiv som reserve
- 2 Reach Stackers
- 1 terminaltraktor
- Lastbiler

Det vurderes, at hovedstøjkloderne er rangerlokomotiv og Reach Stackers og i mindre omfang terminaltraktor og lastbiler.

Rambøll har foretaget en orienterende måling af kildestyrken for rangerlokomotivet. Kildestyrken for terminaltraktoren og lastbilerne er taget fra Støjtabogen udgivet af Lydteknisk Institut. For reachstackerne anvendes tal fra tidligere udførte orienterende målinger.

<b>Kildestyrke af maskinpark</b>	
Reachstacker	105,9 dB(A)
Rangerlokomotiv	104 dB(A)
Terminaltraktor	106 dB(A)
Lastbiler (svag acceleration 10 – 20 km/t)	101 dB(A)

**Tabel 9-5 Kildestyrke af terminalens maskinpark**

Ovennævnte kildestyrker er primært motorstøj. Der kan forekomme hørbare impulser når åg griber fat i containere, men dette påtænkes dæmpet ved anvendelse af et indlæg af et gummilignende materiale, som eliminerer støjbidrag ved placering af åg ovenpå containeren.

Der vurderes ikke at være kilder til tydeligt hørbare toner i støjen.

Intensiteten af de støjfrembringende aktiviteter varierer over døgnet. Således er rangerlokomotivet i drift jævnt over hele døgnet. Den ene reachstacker anvendes i reduceret omfang i aften og natperioden, mens begge anvendes i dagperioden. Terminaltraktoren anvendes i meget begrænset omfang og kun i dagperioden, mens lastbiler kan ankomme hele døgnet, dog primært i dagperioden. En kortlægning af aktiviteterne fordelt over døgnet fremgår af VVM-redegørelsen.

Støjkloderne er ikke stationære, men bevæger sig rundt på terminaler og spor. Rangerlokomotivet kan køre på alle spor, mens reachstackere, terminaltraktor og lastbiler kan køre på alle befæstede på terminalerne. En kortlægning af den fysiske fordeling af aktiviteterne fremgår af VVM-redegørelsen.

Der vurderes ikke at være kilder på virksomheden, der kan give anledning til vibrationer i omgivelserne.

Det bemærkes, at godkendelsen af virksomheden som risikovirksomhed ikke medfører ændringer i terminalens støjbidrag i omgivelserne.

*Hvis virksomheden er markeret med \* på listen i bilag 2 skal der indsendes en beregning af det samlede støjniveau i de mest støjbelastede punkter i naboområdet, udført som »Miljømåling - ekstern støj« efter Miljøstyrelsens gældende vejledninger om støj.*

Virksomhedstype J 209 er ikke markeret med \* på listen i bilag 2, og der er derfor ikke krav om indsendelse af støjberregning udført som "Miljømåling - ekstern støj".

I forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelsen har Rambøll udført en beregning af virksomhedens støjbidrag i omgivelserne. Beregningerne er udført i programmet SoundPLAN 7.3. Grundlaget for beregningen er beskrevet i VVM-redegørelsen.

Støjberegningerne viser, at der i kortvarige perioder om natten kan forekomme et støjbidrag ved en nærliggende bolig på Stakkesvang 7, der i de mest støjbelastede situationer er op til 14 dB(A) højere end den vejledende støjgrænse om natten for den områdetype, som boligen ligger i. Tilsvarende har beregningerne vist, at der i aftentimerne kan være en støjbelastning på op til 7 dB(A) over den vejledende støjgrænse.

Den beregnede støjbelastning ved nærmeste nabo er angivet i nedenstående tabel og sammenholdt med Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Det er vurderet, at støjen indeholder tydeligt hørbare impulser i et omfang, som berettiger til et tillæg på 5 dB for støjens særlige karakter.

Periode	Støjniveau dB	Korrektion for impulser dB	Støjbelastning dB	Vejledende støjgrænse dB	Signifikant overskridelse
Dag	48,0	+5	53,0	55	Nej
Aften	46,2	+5	51,2	45	Ja
Nat	48,9	+5	53,9	40	Ja

**Tabel 9-6: Støjbelastning af nærmeste nabo i det åbne land. De anførte støjniveauer er midlet over de relevante referencetidsrum. Støjbelastning er støjniveau korrigeret for støjens særlige karakter (i det aktuelle tilfælde indhold af tydeligt hørbare impulser). Signifikant overskridelse er defineret som en overskridelse, som er større end ubestemtheden på beregningsresultatet.**

Virksomheden har på baggrund heraf og efter anmodning fra Miljøstyrelsen undersøgt muligheder for at nedbringe støjbelastningen yderligere jf. notat af 5.12.2018 om muligheder for støj-dæmpning og omkostninger forbundet hermed. Heraf fremgår, at tiltag i form af indkøb af støj-dæmpede reachstackers samt forskellige former for støjskærme vil kunne reducere støjbelastningen fra virksomheden væsentligt i forhold til i dag.

Etablering af støjskærme på 4 meters højde er anslået til at koste ca. 4,5 mio. kr. og støjskærme på 6 meters højde ca. 5,8 mio. kr. Støjskærme vil medføre en støj-dæmpning på 6,4 og 8,6 dB(A) ved støjskærme på henholdsvis 4 og 6 meters højde. Udskiftning til støj-dæmpede reachstackers vil beløbe sig til ca. 600.000 kr. og medføre en støj-dæmpning på cirka 6,8 dB(A) - det vil sige, at støj-dæmpede reachstackers beregningsmæssigt har lidt større støj-dæmpende effekt end etablering af en 4 m høj støjskærm.

DB Cargo har på baggrund heraf besluttet at indkøbe nye støj-dæmpede reachstackers. Disse er indkøbt og taget i brug primo 2020. Med dette indkøb vil støjbelastningen fra DB Cargo's aktiviteter reduceres væsentligt og til et niveau, der svarer til en overskridelse af de vejledende støjgrænser på 8 dB(A) om natten og 3 dB(A) i visse dag- og aftentimer.

På grundlag af de udførte beregninger og de foreslåede indkøb af nye reachstackers anmoder DB Cargo således om, at der i miljøgodkendelsen fastsættes nedenstående støjgrænseværdier ved nabo i det åbne land. Værdier i parentes er de vejledende støjgrænser.

Forslag til støjgrænser ved nabo i det åbne land		
Mandag-fredag kl. 07-18 Lørdag kl. 07-14	Mandag-fredag kl. 18-22 Lørdag kl. 14-22 Søndag kl. 07-22	Alle dage kl. 22-07
55 dB (55 dB)	48 dB (45 dB)	48 dB (40 dB)

**Tabel 9-7 Forslag til støjgrænser ved nærmeste nabo**

## Affald

Oplysninger om sammensætning og årlig mængde af virksomhedens affald, herunder farligt affald. For farligt affald angives EAK-koderne.

Virksomhedens aktiviteter genererer ikke affald, udover almindeligt husholdningsaffald fra virksomhedens 28 ansatte.

Oplysninger om, hvordan affaldet håndteres og opbevares på virksomheden (herunder affald der indgår i virksomhedens produktion) og om mængden af affald og restprodukter, som oplagres på virksomheden. Virksomhedens affald opbevares til standardbeholdere og bortskaffes i overensstemmelse med bestående kommunale ordninger.

Angivelse af, hvor store affaldsmængder der går til henholdsvis nyttiggørelse og bortskaffelse.

Husholdningsaffald bortskaffes til energiudnyttelse på forbrændingsanlæg

## Jord og grundvand

Foranstaltninger, der er truffet til beskyttelse af jord og grundvand i forbindelse med henholdsvis håndtering og transport af forurenende stoffer, oplagspladser for fast eller flydende affald samt nedgravede rør, tanke og beholdere.

Da virksomhedens hovedaktivitet netop er håndtering, oplagring og transport af blandt andet forurenende stoffer er der truffet foranstaltninger til beskyttelse af jord og grundvand fra stoffer, der ved uheld spildes på virksomhedens arealer.

Al håndtering og oplag af gods foregår på befæstet areal med kontrolleret afledning af overfladevandet. Undtaget herfra er gods på togvogne, idet disse opstilles på rangerterræn uden tæt befæstelse. Der lastes eller losses dog ikke gods fra vognene på rangerterrænet.

Tankanlægget på 2 x 10.000 l er omfattet af olietanksbekendtgørelsens regler for volumenregnskab samt periodisk inspektion og tæthedsprøvning. Tanken på 5.900 l er placeret i spildbakke.

Flydende råvarer og forbrugstoffer oplagres over spildbakke.

Foranstaltningerne består tillige af instrukser og procedurer for arbejdets udførelse, der skal sikre mod at uheld indtræffer. Foranstaltningerne er udtømmende beskrevet og vurderet i sikkerhedsdokumentet.

## Opsamling

Virksomheden har truffet følgende foranstaltninger til sikring af medarbejdere, naboer og omgivende miljø:

- Alle opgaver og operationer er underlagt udtømmende sikkerhedsprocedurer for arbejdets udførelse.
- Anvendt udstyr (vogne, løftegrej mv.) vedligeholdes som minimum efter gældende lovgivning vedrørende lovpligtige eftersyn, så det altid er i god stand.
- Der er foretaget kortlægning af kloakforhold og deres tilstand og konstaterede defekte kloakker er udbedret.
- Uheld, der omfatter forureninger af overfladevand, håndteres på egen grund ved etablering af 3 opsamlingsbassiner, som alle konstrueres med afspærringsmulighed inden udlob.
- Utætte transportenheder kan placeres i et opsamlingskar, der har standplads på terminalen.
- Forurening af jord og grundvand forebygges ved, at alle aktiviteter foregår på befæstet areal
- For beskyttelse af ansatte og eksterne på kombiterminalen er indkøbt egnede masker til brug ved evakuering ved et udslip af sundhedsfarligt stof.

- Administrationsbygningen er endvidere forsynet med en sikkerhedsfilm indvendigt på vinduerne på facaden, der vender mod terminalpladsen. Sikkerhedsfilmen sikrer medarbejderne mod glasstykker/fragmenter af knust glas ved en eventuel eksplosion på terminalen eller sporområder.
- Nye støjdæmpede reachstalkers er indkøbt og taget i brug, således at foreslåede støjvilkår i tabel 9.4 kan overholdes.

Endvidere er der med henblik på at opfylde retningslinjerne for sikker drift på Taulov Kombiterminal udarbejdet procedurer og instrukser, der beskriver aktiviteter på terminalen med formålet at forebygge større uheld med farlige stoffer.

Forebyggelsen af uheld bygger primært på følgende overordnede strategier:

- Kontrol af farligt gods
- Vedligehold og inspektion
- Sikkerhedsprocedurer
- Lokationsstyring og afstandskrav

## 10. FORSLAG TIL VILKÅR OG EGENKONTROL

Virksomhedens væsentligste kilder til forurening er risikoforhold, som er beskrevet og vurderet i sikkerhedsrapporten. Der findes et omfattende ledelsessystem, til reduktion af risikoen for uheld, der kan medføre forurening af omgivelserne. Der forventes i miljøgodkendelsen fastsat vilkår for virksomhedens indretning og drift, som sikrer, at forudsætningerne i sikkerhedsrapporten opfyldes og løbende holdes opdateret.

Endelig bør vilkår vedrørende støj afspejle forslag til støjgrænser jf. Tabel 9-7, idet der i forslaget er taget højde for nedbringelse af støjbidraget så meget det er økonomisk/teknisk muligt.