



# **Sammenfattende redegørelse Fredericia Rangerbanegård – Henstilling af farligt gods**

## Indhold

<b>1.</b>	<b>Indledning .....</b>	<b>2</b>
	Den videre proces .....	2
<b>2.</b>	<b>Offentlig høring .....</b>	<b>3</b>
	Høringssvar .....	3
	Høringens indflydelse på afgørelsen .....	4
<b>3.</b>	<b>Miljøhensyn .....</b>	<b>5</b>
	Støj .....	5
	Risiko .....	5
	Flora og fauna .....	5
	Overfladevand .....	5
	Luftkvalitet .....	5
<b>4.</b>	<b>Afværgeforanstaltninger .....</b>	<b>6</b>
<b>5.</b>	<b>Overvågning .....</b>	<b>6</b>
<b>6.</b>	<b>Afgørelsen .....</b>	<b>6</b>

## **1. Indledning**

Banedanmarks ansøgning efter miljøvurderingsloven om henstilling af farligt gods på Fredericia Rangerbanegård er modtaget før den 1. januar 2014, og ansøgningen behandles derfor efter reglerne i bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010, Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning (herefter VVM-bekendtgørelsen), jf. overgangsbestemmelserne i § 57, stk. 8 i den gældende miljøvurderingslov.

Det følger af reglerne i bekendtgørelsen, at VVM-myndigheden skal udarbejde en VVM-redegørelse for projektet, og at der sammen med VVM-redegørelsen skal udarbejdes et kommuneplantillæg, der omhandler projektet.

Miljøstyrelsen er myndighed for miljøgodkendelsen og udarbejdelse af VVM-redegørelse for projektet. Miljøgodkendelsen erstatter i den konkrete sag helt miljøstyrelsens VVM-tilladelse. Efter lovændringen er Erhvervsministeriet blevet ressort ministerium for planloven, hvorved Erhvervsstyrelsen er myndighed for kommuneplantillægget.

Der er i VVM-bekendtgørelsen et krav om, at der før endelig godkendelse og udstedelse af kommuneplantillægget, skal udarbejdes en sammenfattende redegørelse.

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

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

En del af ovenstående punkter er relateret til miljøgodkendelsen samt VVM redegørelsen, som Miljøstyrelsen er myndighed for. På den baggrund udarbejdes nærværende sammenfattende redegørelse.

### **Den videre proces**

Miljøstyrelsen fremsender den sammenfattende redegørelse for VVM-redegørelse og miljøgodkendelse til kommunalbestyrelsen i Fredericia Kommune sammen med kopi af indkomne bemærkninger til miljøgodkendelse og VVM-redegørelsen, hvormed kommunalbestyrelsen får lejlighed til at udtale sig.

Herefter vil Miljøstyrelsen tage stilling til, om der skal udstedes miljøgodkendelse, der erstatter styrelsens VVM-tilladelse, der muliggør realisering af projektet.

Der vil blive taget udgangspunkt i det udkast til miljøgodkendelse og VVM redegørelsen, der har været i offentlig høring hos kommunen i perioden 19. november 2019 til 21. januar 2020, hvor høringssvarene forventes indarbejdet.

## **2. Offentlig høring**

Fredericia Kommune har ikke haft bemærkninger i forbindelse med den 2. offentlige høringsfase. Denne forløb i perioden fra den 19. november 2019 til den 21. januar 2020 over VVM-redegørelse og udkast til miljøgodkendelse. I høringsperioden har Miljøstyrelsen modtaget to høringssvar, som er refereret neden for og fremgår af vedlagte bilag.

### **Høringssvar**

#### Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har bemærket, at det i udkast til miljøgodkendelse fremgår, at "Banedanmark er sikkerhedsgodkendt af Trafikstyrelsen. Sikkerhedsgodkendelsen er et bevis for, at Banedanmark har indført et sikkerhedsledelsessystem efter bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere".

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gør i høringssvaret opmærksom på, at den nævnte sikkerhedsgodkendelse senest den 20. januar 2020 vil blive erstattet af en fornyet sikkerhedsgodkendelse, hvorefter Banedanmark vil være godkendt efter bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbane-området.

#### Miljøstyrelsens vurdering

Miljøstyrelsen har justeret teksten i miljøgodkendelsen, så der nu henvises til den nævnte bekendtgørelse.

#### Fredericia Golfklub

Fredericia Golfklub udtrykker bekymring over de konsekvenser en togulykke med klor-udslip kan medføre. På den baggrund gør golfklubben opmærksom på, at Fredericia Golfklubs mandskabsfaciliteter holder til på Ullerup Kirkebakke 21 mindre en 100 meter fra spor 200. Herudover oplyser golfklubben, at der årligt spilles 40.000 golftrunde på golfbanen, hvilket betyder, at 40.000 personer årligt passerer forbi spor 200 inden for en afstand af 150-200 meter.

Fredericia Golfklub anfører afslutningsvis, at de kan forstå, at der oprettes en sikkerhedszone i en afstand fra 100-800 meter fra spor 200, og spørger om, hvilke konsekvenser denne sikkerhedszone vil få i forhold til golfspillere på klubbens bane samt de 5-6 medarbejdere på Ullerup Kirkebakke 21.

#### Miljøstyrelsens vurdering

Miljøstyrelsen vil indledningsvis bemærke, at golfklubbens aktiviteter, herunder per-sonophold på golfbanen, indgår i den risikovurdering, som ligger til grund for risiko-myndighedernes behandling af sagen.

Risikomyndighederne har lagt vægt på, at ingen enkeltpersoner udsættes for væsentlig større fare som følge af naboskabet til virksomheden end den øvrige befolkning. Denne fare beregnes som risikoen for dødsfald ud fra en antagelse om,

at en person opholder sig udendørs 24 timer i døgnet på ethvert givet sted uden for virksomheden. Myndighedernes accept af sikkerhedsniveauet er baseret på, at der på et givent sted uden for sporgruppe 200, herunder på golfklubbens område, ikke må forekomme dødsfald som følge af aktiviteterne i sporområdet mere end 1 gang pr. 1 mio. år. Til sammenligning er risikoen for dødsfald som følge af brand eller faldulykker 16-18 gange pr. mio. år, og risikoen for dødsfald som følge af vejtransport er i størrelsesordenen 145 gange pr. mio. år.

Ud over den individuelle risiko, har risikomyndighederne vurderet, at grupperisikoen, dvs. risikoen for at et større antal personer dør på samme tid som følge af et uheld på sporområdet også er acceptabel, jf. afsnit om samfundsrisiko i miljøgodkendelsens kapitel C.

Herudover kan Miljøstyrelsen oplyse, at Erhvervsstyrelsen har udlagt to zoner omkring sporgruppe 200 i Kommuneplantillæg nr. 17 for Fredericia Rangerbanegård. Dels er der udlagt en sikkerhedszone baseret på den individuelle risiko beskrevet ovenfor. Sikkerhedszonen rækker ikke ud over selve sporområdet, og har således ikke betydning for Fredericia Golfklub.

Derudover er der i Kommuneplantillægget udlagt en planlægningszone, som dækker et område på 800-2000 m fra sporområdet. Planlægningszonen har til formål at sikre, at kommunen som planmyndighed tager hensyn til risikoen, når der planlægges nye aktiviteter, der planlægges i området, således at f.eks. grupperisikoen fortsat er acceptabel-ikke medfører uacceptabel risiko. Planlægningszonen kan kun få betydning for golfklubben, hvis denne planlægger at etablere nye faciliteter tæt ved sporområdet, hvor mange mennesker kan opholde sig på samme tid.

Miljøstyrelsen vurderer, at der med vilkårene i miljøgodkendelsen er taget de nødvendige hensyn til Fredericia Golfklubs aktiviteter. Godkendelsen af Fredericia Rangerbanegård som risikovirksomhed, medvirker herudover til, at et eventuelt uheld i sporområde 200 fremover vil kunne opdages og håndteres hurtigere, end det er tilfældet i dag.

### **Høringens indflydelse på afgørelsen**

Miljøstyrelsen har jf. ovenstående justeret teksten i miljøgodkendelsen, så der nu henvises til den nævnte bekendtgørelse som anført af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Forslag til ændring af vilkår B2 fremgår nedenfor.

### ***Nyt Vilkår Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.***

Banedanmark er sikkerhedsgodkendt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Sikkerhedsgodkendelsen er et bevis for, at Banedanmark har indført et sikkerhedsledelsessystem efter bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

I øvrigt er der ikke foretaget vilkårsændringer på baggrund af indkomne høringssvar.

Høringssvarene ændrer ikke på den samlede stillingtagen til projektet eller i VVM-redegørelsen i øvrigt, ligesom VVM-redegørelsen giver et retvisende billede af projektets påvirkninger af miljøet.

### **3. Miljøhensyn**

De væsentlige miljøhensyn, der ligger til baggrund for afgørelsen er beskrevet herunder. For uddybning henvises til VVM redegørelsen og udkast til miljøgodkendelse.

#### **Støj**

I den fremtidige drift vil der i forhold til o-alternativet ikke være en stigning i støj. Det vurderes derfor, at projektet hverken i anlægsfase, driftsfase eller ved o-alternativet vil medføre væsentlige påvirkninger af omgivelserne.

#### **Risiko**

Banedanmark har udarbejdet en sikkerhedsrapport, hvor der er foretaget en risikovurdering, der viser, at aktiviteterne i henstillingsområdet kan foregå på en måde, der efter risikomyndighedernes vurdering medfører en acceptabel risiko for påvirkning af omgivelserne. Risikomyndighedernes vurdering er baseret på kriterierne for risikoaccept i Miljøstyrelsens risikohåndbog.

Sikkerhedsrapporten er blevet behandlet af risikomyndighederne, hhv. Miljøstyrelsen, Trekantområdets Brandvæsen, Beredskabsstyrelsen, Sydøstjyllands Politi og Arbejdstilsynet, som inden for eget kompetenceområde har udtalt, at rapporten og sikkerhedsniveauet kan accepteres, såfremt handlingsplanen indeholdt i rapporten bliver gennemført.

#### **Flora og fauna**

Projektet har både i anlægs- og driftsfasen kun en begrænset geografisk påvirkning, hvis udstrækning kun er inden for projektområdet. Der findes ikke naturmæssige interesser inden for projektområdet, og det vurderes derfor, at der ikke er nogen påvirkning fra projektet på flora og fauna.

#### **Overfladevand**

I VVM-redegørelsen er projekts påvirkning herunder ved omlægning af spor blevet vurderet. Samlet set vurderes det, at projektet ikke vil kunne påvirke overfladevandsforekomsternes væsentligt, eller forhindre muligheder for at opnå målopfyldelse ift. deres tilstandsmål i vandområdeplanerne. Dette gælder både Ullerup Bæk og slutrecipienten Lillebælt.

#### **Luftkvalitet**

Det vurderes, at der ikke er en væsentlig påvirkning af den lokale luftkvalitet ved anlægsarbejdet, dels på grund af den begrænsede periode, hvor anlægsarbejdet foregår, dels på baggrund af anlægsarbejdets begrænsede omfang i forhold til antallet af entreprenørmaskiner, som vil være i aktivitet samtidigt. Endelig er spredningsforholdene gode.

I driftsperioden vil der være en ikke væsentlig stigning i NO<sub>2</sub> udledningen fra projektet.

#### **4. Afværgeforanstaltninger**

I VVM-redegørelsen er det vurderet, at der ikke er miljøforhold, som berøres i en grad, som gør det nødvendigt med afværgeforanstaltninger ud over de foranstaltninger, som allerede er indarbejdet i projektet, som følge af vurderingerne i sikkerhedsrapporten.

#### **5. Overvågning**

Det vurderes, at den overvågning, som følger af vilkår i miljøgodkendelsen er tilstrækkelig til løbende at kunne dokumentere eventuelle påvirkninger af projektet.

#### **6. Afgørelsen**

Erhvervsstyrelsen har udstedt kommuneplantillæg, der ligger til grund for projektet. Miljøstyrelsen træffer afgørelse i sagen på baggrund af det offentliggjorte udkast til miljøgodkendelse med tilhørende VVM-redegørelse, de indkomne høringsvar samt eventuelle udtalelser til den sammenfattende redegørelse fra Fredericia Kommune.