

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.

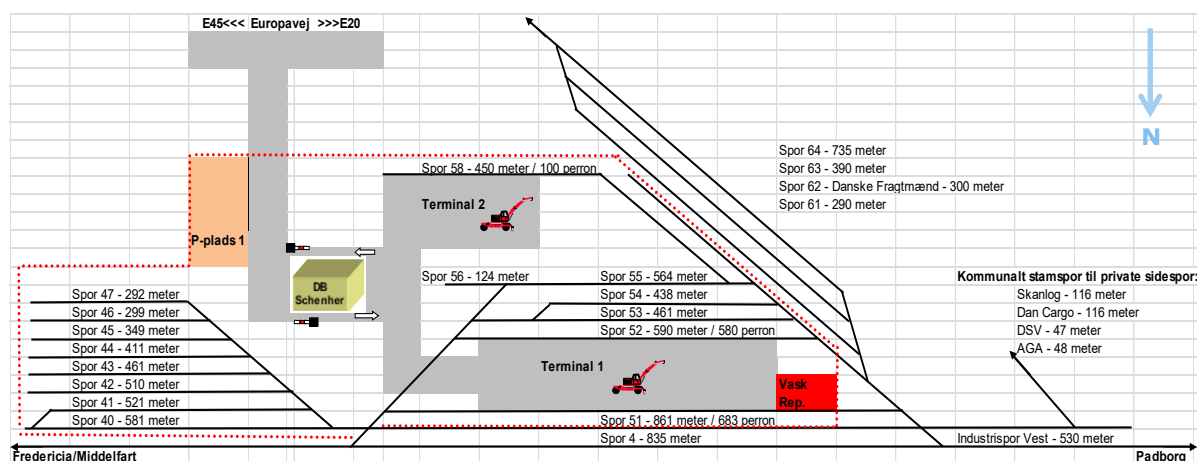
Det ansøgte projekt omfatter godkendelse til, at der på Taulov Kombiterminal må henstilles farligt gods i mængder og varighed, der er omfattet af risikobekendtgørelsen. Virksomheden udvikles ikke hverken aktivitetsmæssigt, arealmæssigt eller bygningsmæssigt, men er blevet godkendelsespligtig, da varigheden 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).



Figur 3.1 Skematisk fremstilling af kombiterminalen. Virksomhedens arealer og aktiviteter er afgrænset af den røde markering. Bemærk at nord er nedad.

Vurdering af, om virksomheden er omfattet af bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.

Virksomheden er omfattet af risikobekendtgørelsen som kolonne 3 virksomhed. Der er udarbejdet sikkerhedsrapport af december 2019, som er accepteret af risikomyndighederne.

Forventede ophørstidspunkt

DB CARGO forestår driften af terminalen frem til 2030. Det forventes, at terminalen også vil være i brug herefter. Der er ikke forventning om, at virksomheden ophører.

4. OPLYSNINGER OM ETABLERING

Bygningsmæssige udvidelser og/eller ændringer

Det ansøgte medfører ikke bygningsmæssige udvidelser og/eller ændringer.

Forventede tidspunkt for start af virksomhedens drift

Virksomheden er i drift med den kapacitet, der fremgår af ansøgningen, og det har den været siden 1990.

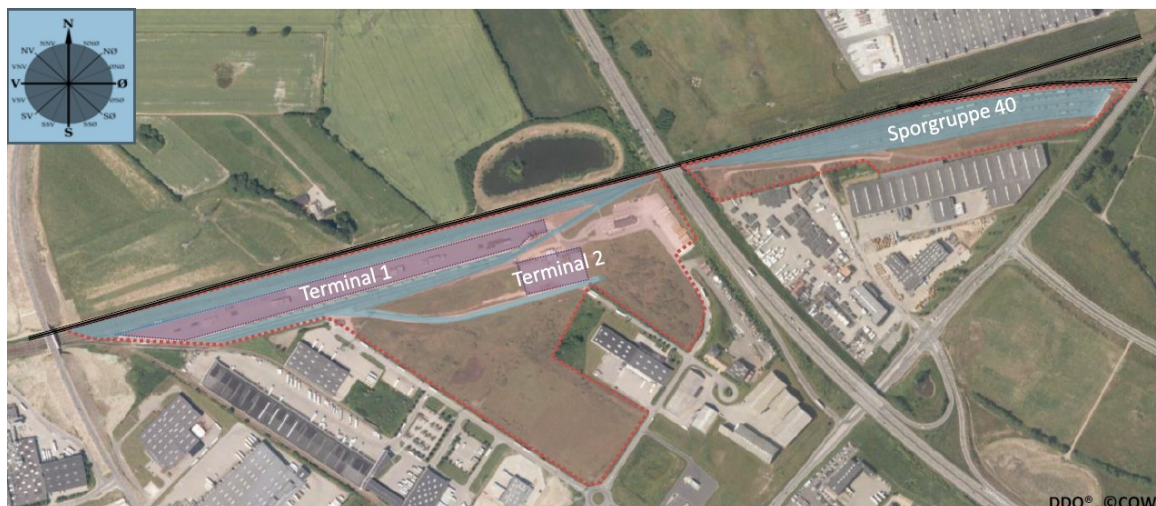
5. OPLYSNINGER OM VIRKSOMHEDENS BELIGGENHED

Virksomhedens placering i forhold til tilstødende og omliggende grunde

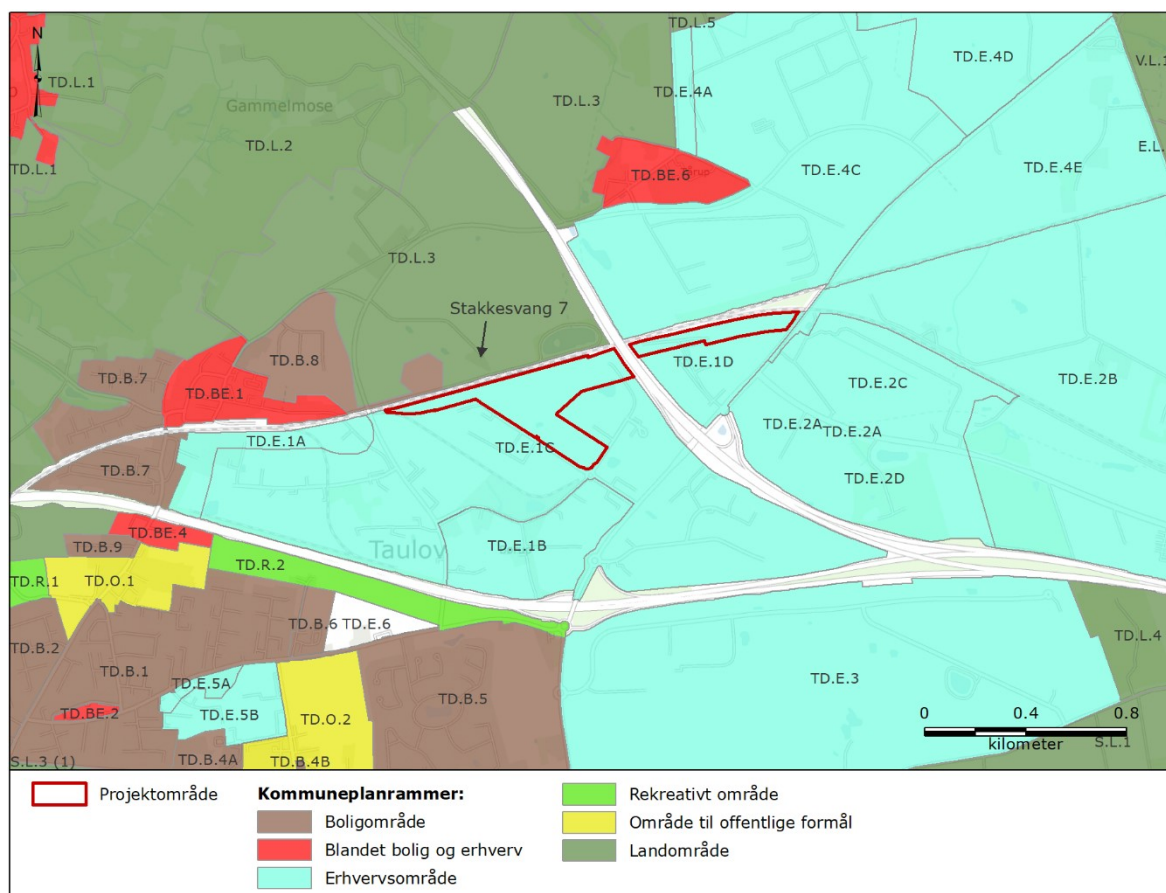
DB Cargo, Taulov Kombiterminal er beliggende øst for Taulov mellem banelinjen mellem Fyn og Jylland, den østjyske motorvej og Taulovmotorvejen. Adressen er Europavej 28, Taulov, 7000 Fredericia. Kombiterminalen er placeret som vist på nedenstående kort.

Kombiterminalen er beliggende i Børup By, Taulov på matrikel nr. 8d, 8e, 8x og 8ø med brugsret til industrispor indenfor området samt kommunalt sidespor op langs AGA.

DB Cargo er beliggende i byzone i erhvervsområde, Taulov Transportcenter, rammeområde TD.E.1C, jf. Fredericia Kommunes Kommuneplan 2017-2029, se nedenstående figur. Området udgør et større samlet erhvervsområde i tilknytning til Transportcenter Taulov. Området er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, herunder virksomheder med store transportbehov.



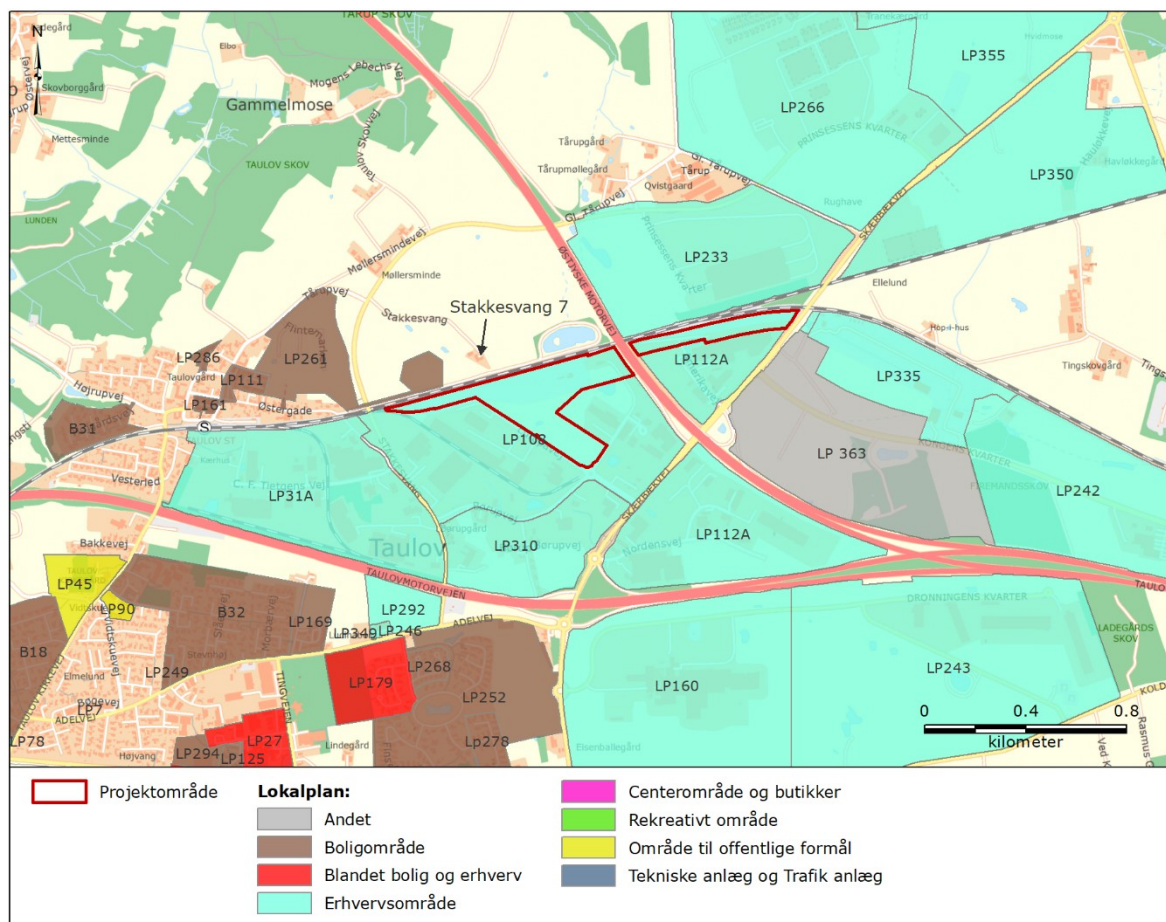
Tabel 5-1. Terminalområdet er afgrænset af den røde stiplede linje. Midlertidig henstilling af farligt gods foregår primært på terminal 1.



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 støjklender 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 afgår. 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 støjkil-der i omgivelserne. Se punkt H 29.

Virksomhedens afløbsforhold, herunder kloakker, sandfang, olieudskillere, brønde, tilslutningssteder til spildevandsforsyningsselskabet 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 forurenet 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.

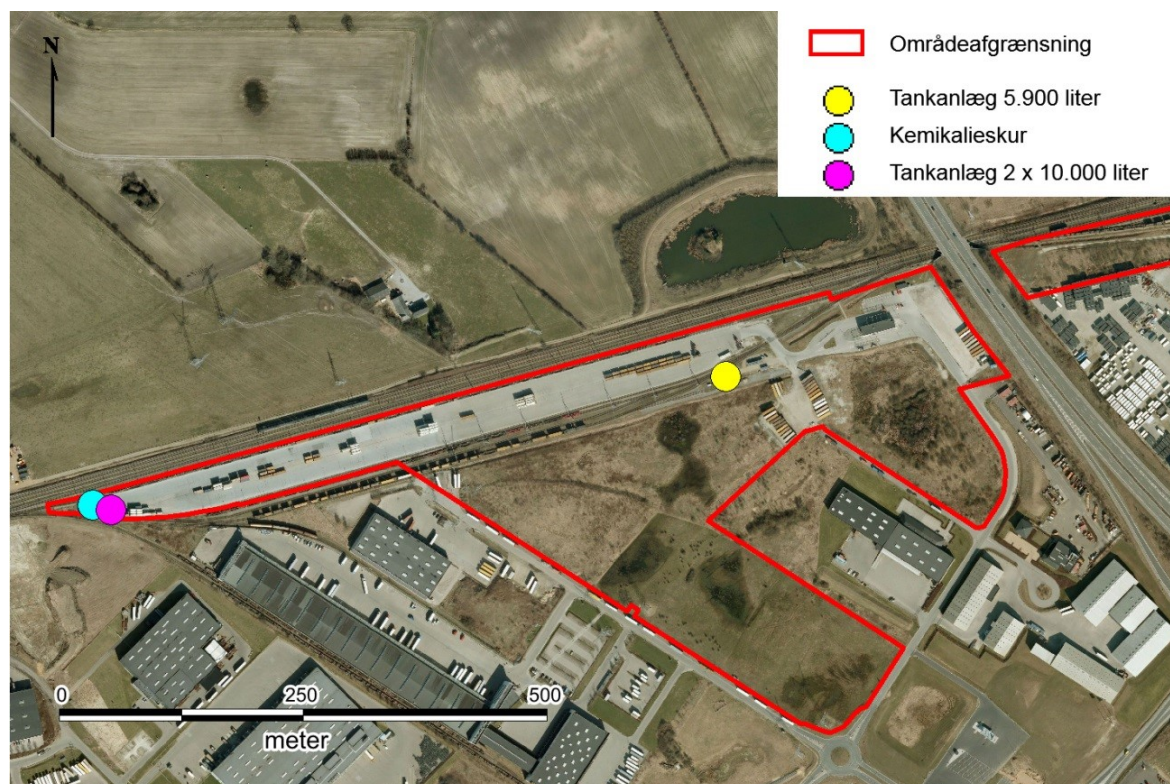
Overfladevand fra sporarealer øst for Østjyske motorvej, Terminal 2 og den østlige halvdel af Terminal 1 udledes til søen via offentlig Ø 1600 betonledning, der løber til søen fra syd. Den offentlige ledning er forsynet med olieudskillere, placeret umiddelbart før udløbet til søen og har udløb ca. midt 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.

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, godkendelsesnr. 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 ³ /år ¹
Vand	200 – 250 m ³ /år
El	100.000 – 160.000 kWh/år
Naturgas	Ca. 9.000 m ³

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.

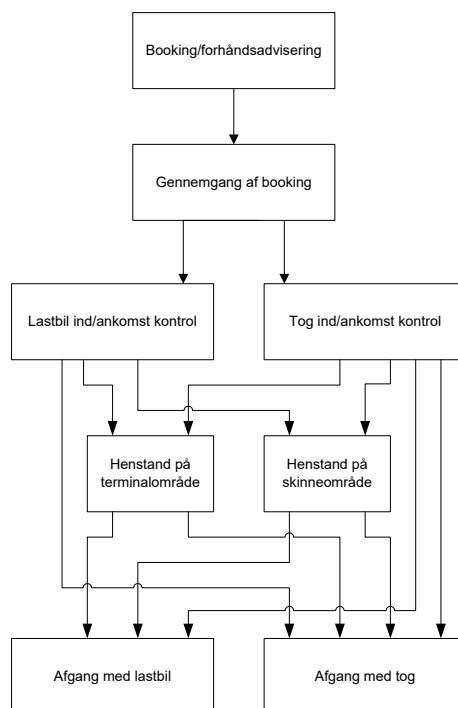
Beskrivelse af virksomhedens procesforløb, herunder materialestrømme, beskrivelse af de væsentligste luftforurenings- og spildevandsgenererende processer/aktiviteter samt affaldsproduktion. De enkelte forureningskilder angives på tegningsmaterialet.

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.

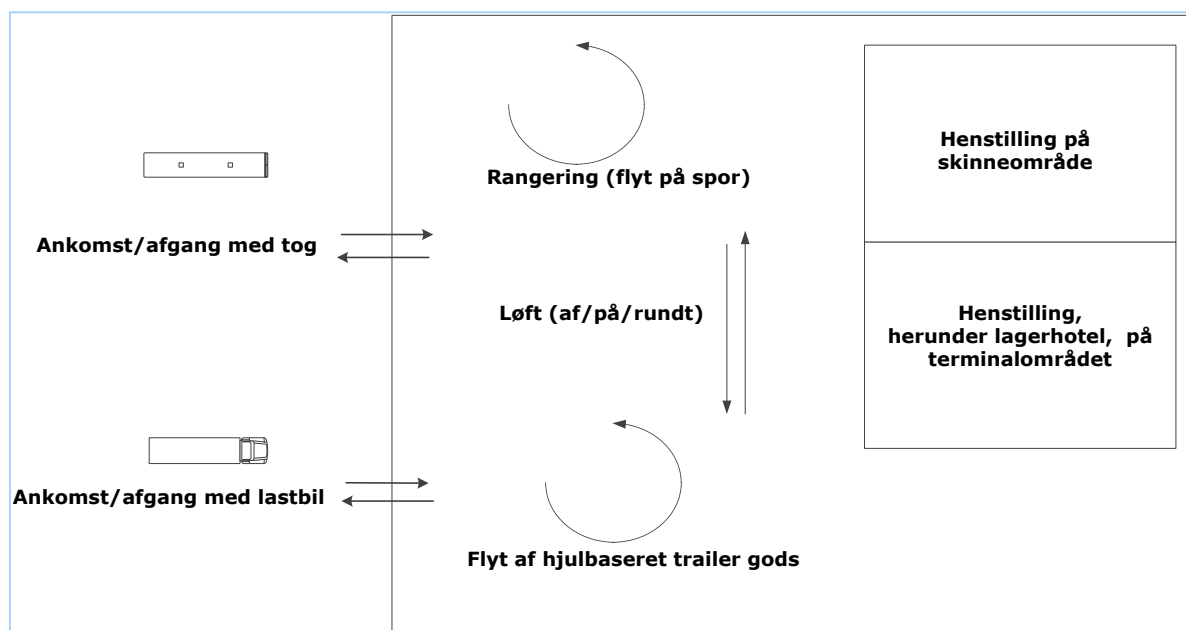
De eneste aktiviteter er løft og rangering. Der gennemføres ikke omemballering/ompakning på terminalen.

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.

¹ 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 Risikobekendtgørelsen², 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.

² 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 modtagepligt.

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.

Virkningen 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 energieffektiviteten.

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 ²
Terminal 2	ca. 3.500 m ²
Øvrige kørearealer	ca. 6.500 m ²
I alt	ca. 35.000 m ²

Tabel 9-1 Befæstet areal

Årsnedbøren i området antages at være 750 mm. Dette giver en årlig regnmængde på ca. 26.000 m³.

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 forurenset 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 olieudskillere 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.

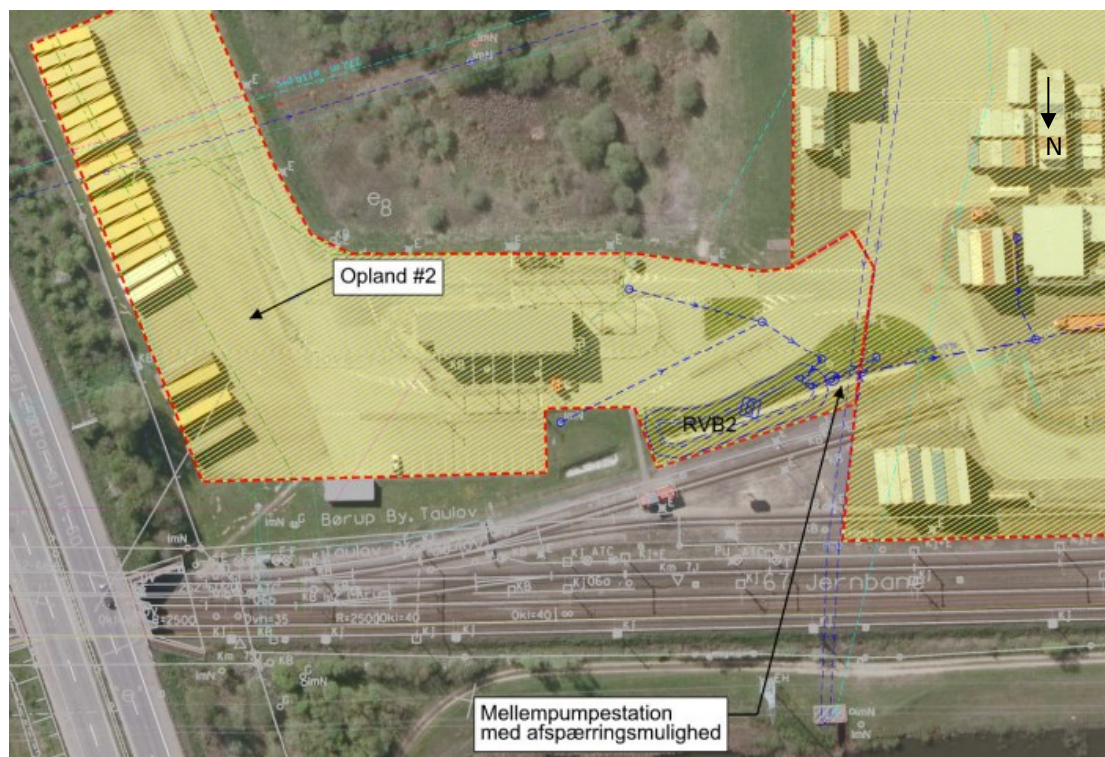
Som afværgeforanstaltning ved større uheld sikres det, at et større spild kan tilbageholdes på virksomhedens areal. I den forbindelse etableres 3 bassiner til håndtering af overfladevand. Ved afløb til bassinerne opdeles terminalområderne i opland nr. 1, 2, 3 og 4, hvor terminal 1 indeholder opland 1,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

Bassin nr. 1 (RVB1) har et volumen på 652 m³ 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 m³ 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 m³. Bassinet modtager overfladevand fra opland 3, som hovedsageligt består af banearerale. 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 Støjatabogen udgivet af Lydteknisk Institut. For reachstackerne anvendes tal fra tidligere udførte orienterende målinger.

Kildestyrke af maskinpark	
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 naboområderne, 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 støjeberegning 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 forbrugsstoffer 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.