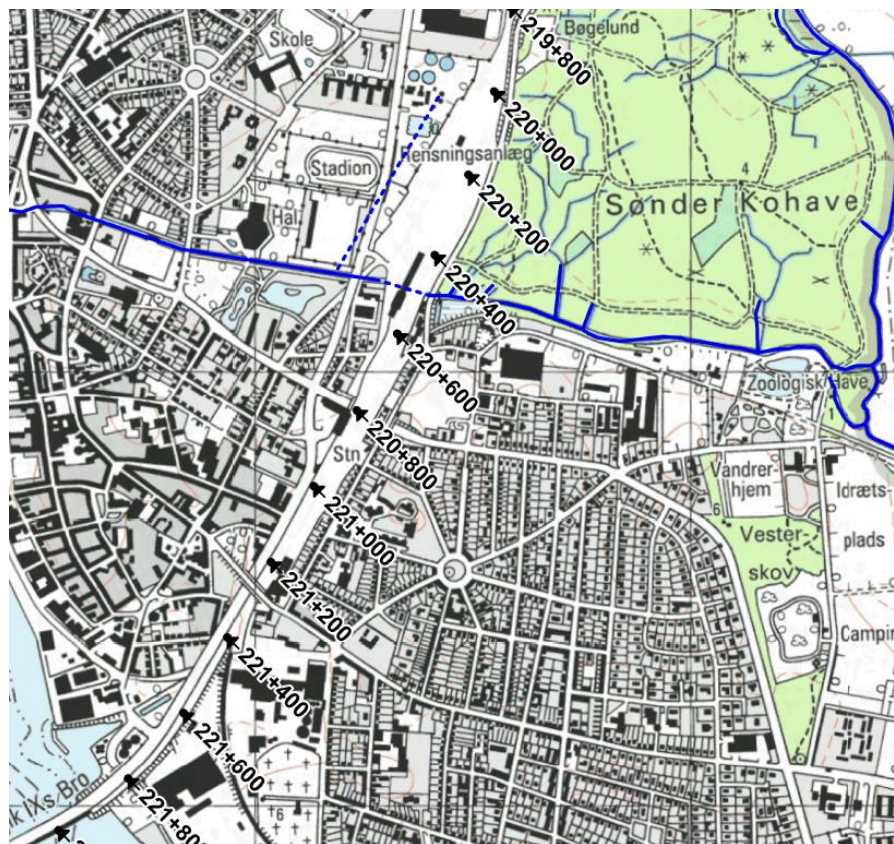




GULDBORGSUND

# SPILDEVAND UDLEDNINGSTILLADELSE

BANEDANMARK  
RINGSTED - FEMERN BANEN  
CARSTEN NIEBUHRS GADE 43  
1577 KØBENHAVN V



Udledning til Tingsted Å, nord for Nykøbing Falster Station

GULDBORGSUND KOMMUNE  
CENTER FOR TEKNIK & MILJØ  
18-05-2021  
SAG NR. 21/9311

Udledningstilladelse meddelt i henhold til kapitel 4 i Miljøbeskyttelsesloven (lov nr. 1218 25. november 2019).

#### **Ansøger**

Navn: Banedanmark - Ringsted - Femern Banen  
Adresse: Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V  
Kontakt: Per Olander

#### **Virksomhed**

Navn: Banedanmark - Ringsted - Femern Banen  
Adresse: Carsten Niebuhrs Gade 43, 1577 København V  
Telefon: 26 16 28 37  
E-post: peo@bane.dk, Femern@bane.dk  
Matr.nr.: 127b Nykøbing F. Markjorder  
CVR-nr.: 18632276

SIDE 2/18

#### **Recipient**

Vandløb: Tingsted Å  
Opland: Tingsted Å, vandløb 88  
Udledningspunkt: Se Tabel 1

#### **Vigtige datoer**

Tilladelsen meddelt: 18-05-2021  
Tilladelsen annonceret: 18-05-2021  
Klagefristen udløber: 4 uger fra annoncering  
Søgsmålsfristen udløber: 6 måneder fra meddelelsetidspunkt

#### **Sagsinfo**

Sagsnr. 21/9311

#### **Kort beskrivelse af udledningen**

Udledning af overfladevand fra den eksisterende jernbane mellem Ringsted og Femern, som udvides fra 1 til 2 spor på Lolland og Falster. Denne udledning omfatter baneareal ved Nykøbing Falster Station. På denne strækning bliver banearealet ikke udvidet, men udledningspunktet ændres.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Ansøgning .....	4
2. Grundlag .....	4
3. Afgørelse.....	4
4. Generelle forhold .....	4
5. Vilkår.....	5
5.1 Generelt.....	5
5.2 Indretning .....	5
5.3 Anlæg .....	6
5.4 Drift .....	6
5.5 Egenkontrol og prøver.....	6
6. Baggrund og vurdering .....	7
6.1 Spildevandsteknisk beskrivelse .....	7
6.2 Udledningsområdet .....	8
6.3 Natura 2000 og bilag IV-arter.....	9
6.4 Vurdering .....	9
6.5 Begrundelse for klageadgang.....	11
7. Klagevejledning .....	12

## BILAG TIL TILLADELSEN

- Bilag 1: Spildevandsteknisk beskrivelse
- Bilag 2: Kortbilag

## 1. ANSØGNING

Banedanmark Ringsted - Femern Banen har søgt om tilladelse til at aflede overfladevand fra ubefæstede banearealer direkte til Tingsted Å, vandløb 88. Overfladevandet udledes fra spordrener igennem sandfang og olieudskiller. Denne tilladelse omfatter ca. 344 m banestrækning svarende til et samlet baneareal på 0,4 ha og reduceret areal på 0,24 ha.

## 2. GRUNDLAG

Som grundlag for sagsbehandlinger er indgået:

- Miljøbeskyttelsesloven (LBK nr. 1218 af 25. november 2019)
- Spildevandsbekendtgørelsen (BEK nr. 2292 af 30. december 2020)
- Bekendtgørelse om krav til udledning af visse forurenende stoffer til vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og havområder (BEK nr. 1433 af 21. november 2017)
- Vandområdeplanerne 2015-2021
- Miljøredegørelsen for Ringsted-Femern Banen
- Konsekvensvurdering af Natura 2000 områder. Femern Bælt – Danske Jernbanelandanlæg – Kontrakt Syd. 16. december 2011
- Tillæg til Natura 2000 konsekvensvurdering for Guldborgsund og Engmosen
- Guldborgsund Kommunes Spildevandsplan (2020 - 2024)
- Ansøgning om udledningstilladelse af 16. februar 2021 samt efterfølgende supplerende oplysninger.

## 3. AFGØRELSE

Guldborgsund Kommune giver tilladelse til:

- at udlede banevand fra banestrækningen Ringsted-Femern for strækning mellem st. ca. 220.440 og ca. st. 220.784 til det offentlige vandløb Tingsted Å, vandløb 88, med udledning i st. 220.510.
- at udlede overfladevand fra baneanlæggets ubeskyttede jordoverflader og de tilknyttede arbejdsarealer i anlægsfasen til det offentlige vandløb Tingsted Å, vandløb 88.

Tilladelsen er givet i henhold til § 28, stk. 1 i Miljøbeskyttelsesloven.

Tilladelsen er meddelt efter Natura 2000-screening og screening for bilag IV arter samt naturkonsekvensvurdering.

Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år<sup>1</sup>.

Guldborgsund Kommune kan tage tilladelsen op til revision, når dette er begrundet. Gyldige begrundelser kan være spildevandstilladelser, der af kommunen vurderes at være utilstrækkelige, uhensigtsmæssige eller utidssvarende.<sup>2</sup>

## 4. GENERELLE FORHOLD

4.1 Guldborgsund Kommune er tilsynsmyndighed for udledningstilladelsen.

4.2 Banedanmark er ansvarlig for driften af anlægget.

---

<sup>1</sup> Jf. § 78a i Miljøbeskyttelsesloven

<sup>2</sup> Jf. § 72, stk. 3 i Miljøbeskyttelsesloven

4.3 Sker der uheld, hvor der er fare for afledning af olie eller kemikalier, skal:<sup>3</sup>

- afløbet straks stoppes og
- virksomheden straks kontakte tilsynsmyndigheden. Udenfor normal arbejdstid og i weekender skal Miljøvagten kontaktes gennem politiet på 114.

## 5. VILKÅR

### 5.1 GENERELT

5.1.1 Alle ændringer af indretning og drift af anlægget med indflydelse på spildevandsafledningen skal, inden ændringen foretages, meddeles Guldborgsund Kommune, så det kan afklares om dette udløser et behov for ansøgning om revision af vilkårene i denne tilladelse. Hvis ansvaret for anlæggets drift overgår til anden part skal kommunen underrettes, så snart dette forhold er kendt. Banedanmark skal sikre, at en sådan part er bekendt med nærværende spildevandstilladelse.

### 5.2 INDRETNING

5.2.1 Banevandet skal afledes via spordreæn, sandfang og olieudskiller til udløb i Tingsted Å.

5.2.2 Der må ikke ske overløb over banegrøfternes kanter med mindre dimensioneringskriterierne overskrides.

5.2.3 Hvis der ved projekteringen eller ved gennemførelsen ændres væsentligt på forudsætningerne i denne tilladelse skal Guldborgsund Kommune orienteres herom, således at det er muligt for Guldborgsund Kommune at foretage en vurdering af, om ændring kan indeholdes indenfor udledningstilladelsens vilkår.

5.2.4 Endeligt tegningsmateriale vedrørende afløbenes indretning, skal sendes til Guldborgsund Kommune, når dette materiale er lavet.

5.2.5 Den maksimale udledning til vandløbet i st. 220.510, må højest være 30 l/s og skal ledes gennem sandfang og olieudskiller af klasse I. Sandfang og olieudskiller skal dimensioneres efter DS/EN 858-2

5.2.6 Inden udledningen skal vandet passere sandfang efterfulgt af en CE-mærket olieudskiller med en kapacitet på minimum 30 l/s forsynet med optisk eller akustisk alarm.

5.2.7 Rørudløb skal så vidt muligt placeres under dagligt vandspejl og vinkles min. 45 grader i vandløbets strømningsretning. Vandløbsbunden og -brinken side skal sikres med natursten mod erosion og beskadigelse.

5.2.8 Hele anlægget skal til enhver tid være tilgængelig for tilsynsmyndigheden, dog jf. regler for færdsel ved jernbaner.

---

<sup>3</sup> Jf. § 71 i Miljøbeskyttelsesloven

### 5.3 ANLÆG

5.3.1 Inden arbejdet påbegyndes, skal der udføres afværgeforanstaltninger, der sikrer, at det afstrømmende vand fra baneanlæggets ubeskyttede jordoverflader og de tilknyttede arbejdsarealer i størst muligt omfang renses for sedimenterbart materiale inden udledning. Dette gøres enten ved at etablere mobile skot i banegrøfterne, via klaringsbassiner eller lignende foranstaltninger.

Eventuelle midlertidige klaringsbassiner skal sløjfes, når de ikke længere er nødvendige i forbindelse med anlægsarbejdet.

5.3.2 Udledning af overfladevand fra baneanlæggets ubeskyttede jordoverflader og de tilknyttede arbejdsarealer skal overholde samme krav som udledning af banevand.

### 5.4 DRIFT

5.4.1 Udledningen må ikke medføre misfarvning (oliehinde), slam- og sandaflejring eller andre uacceptable påvirkninger i vandløbet.

5.4.2 Banegrøfter, afløbssystem, olieudskiller og udløb skal tilses jævnlige og mindst 1 gang årligt, samt oprenses og vedligeholdes efter behov.

5.4.3 Sandfang skal i anlægsfasen senest tømmes, når 50 procent af lagervolumen er fyldt op.

5.4.4 Sandfang og olieudskiller skal i driftsfasen tømmes ved leverandørens anbefalede olietykkelse i opsamlingskammeret, dog senest, når 75 procent af lagervolumen er fyldt op.

5.4.5 Oprensede fyld fra grøfter mv. lægges normalt langs kanten af grøften. Oprensede fyld fra grøfter og sandfang, som bortskaffes fra banen, skal bortskaffes i henhold til Guldborgsund Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

5.4.6 Olieudskiller og sandfang skal tømmes og vedligeholdes i overensstemmelse med Guldborgsund Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

5.4.7 Oplysninger om funktionsfejl, driftsuheld og andre uhensigtsmæssigheder med betydning for banevandets rensning og udledning skal omgående meddeles tilsynsmyndigheden.

5.4.8 Der må ikke anvendes pesticider tættere end 2 m på vandløb. Anvendelse af pesticider må ske på ukrudt på selve sporkassen, og der må ikke sprøjtes på bar jord.

### 5.5 EGENKONTROL OG PRØVER

5.5.1 Guldborgsund Kommune kan forlange, at der en gang om året udtages en spildevandsprøve. Prøven skal udtages og analyseres af et akkrediteret laboratorium, jf. bekendtgørelse nr. 1770 af 28. november 2020 om kvalitetskrav til miljømålinger. Prøven skal bestilles og bekostes af ejeren. Den skal udtages som øjebliksprøve mens der er udledning. Prøveudtagningssted samt analyseparametrene skal aftales med Guldborgsund Kommune.

Kopi af analyseresultater skal sendes til Guldborgsund Kommune, senest 14 dage efter analysens afrapportering.

5.5.2 Der skal føres driftsjournal over anlægget. Den skal indeholde oplysninger om dato for pejlinger, tømninger, bortkørte sand- og oliemængder, bortkørt oprenset materiale fra banegrøfter, inspektioner og reparationer.

Kopi af driftsjournalen for det foregående år skal hvert år senest den 15. januar sendes Guldborgsund Kommune, Center for Teknik & Miljø.

Driftsjournal og dokumentation for tømning af sandfangene og olieudskilleren skal opbevares af ejeren i mindst 5 år.

## 6. BAGGRUND OG VURDERING

Projektet omfatter udledning af overfladevand fra den eksisterende jernbane mellem Ringsted og Femern. Denne tilladelse omfatter ca. 344 m banestrækning ved Nykøbing Falster Station, st. 220.440-220.784. Det samlede baneareal er 0,4 ha svarende til et reduceret areal på 0,24 ha med udledning til det offentlige vandløb Tingsted Å.

Det aktuelle sporareal er gennemkørende spor mellem Tingsted Å og Vesterskovvej. Det er i dag eksisterende sporareal, men afvandingen af den aktuelle strækning ændres til et nyt afløb til Tingsted Å vest for banen. Banearealet er fladt på strækningen. Det har ikke været muligt at afklare den eksisterende afvanding af banearealet helt præcist. Banevand fra strækningen udledes i dag sandsynligvis til et gammelt udløb til Tingsted Å eller muligvis til offentlig kloak i Vesterskovvej.

Udledning af overfladevand fra den eksisterende bane indgår som en del af afstrømningen fra "vandløbets naturlige opland". Jernbanen har ligget der i mange år, idet banen blev indviet i 1872, og udledningen herfra har været kendt igennem lang tid og indgår derfor i dimensionering af vandløbenes nuværende kapacitet.

### 6.1 SPILDEVANDSTEKNISK BESKRIVELSE

En omfattende spildevandsteknisk beskrivelse findes i bilag 1. Beskrivelsen omfatter anlægsfasen og dimensionering af afløbssystemet. Samt en redegørelse af miljøpåvirkningen ved beskrivelse af jordforurening og indholdsstofferne i banevandet.

#### Nærværende projekt

Denne tilladelse til udledning af banevand omfatter strækningen st. 220.440-220.784 af Ringsted – Femern Banen. Vandet afledes til det offentlige vandløb Tingsted Å, vandløb 88, se Tabel 1.

Af trafiksikkerhedsmæssige årsager er det vigtigt, at vandet afledes hurtigt fra sporkassen under banen. Opstuvning af vand i sporkassen kan give risiko for usikkert spor, som i værste fald kan medføre afsporing af tog. I beregninger af udledte vandmængder fra banen anvendes meget konservative tal for hvor stor en del af overfladevandet fra sporkasse, som afledes. Dette sker for at sikre afledningen og give sikkerhed for kapacitet, men det medfører samtidig, at de beregnede udledte vandmængder vurderes at være væsentligt større end de forventede udledninger. Der er beregnet maksimalt udledt vandmængde ved udledningspunktet, se Tabel 1.

Tabel 1: Oversigt over udledningspunkt.

St., jernbane	Punkt UTM 32 X/Y	Dimensionsgivende baneareal (red. ha)	Antal tilled- ninger	Maks. Udledning (l/s)	Årlig udledning (m <sup>3</sup> )
220.510	685211.86/ 6072997.74	0,24	1	30	1.292

I forbindelse med ombygningen af sporarealet på Nykøbing Falster Station, foretages en fornyelse af sporarealet og i denne forbindelse etableres ny afvanding. Det eksisterende drænsystem erstattes med nye dræn og dermed forbedres tørholdelsen af sporkassen. Området der afvandes er for de gennemgående spor, så opstilling af togstammer, vil ikke forekomme og derved reduceres risikoen for oliespild væsentligt.

Der sker ikke en udvidelse af det eksisterende baneareal, men udelukkende en fornyelse af de eksisterende forhold.

Ved forureningsundersøgelse på Nykøbing Falster Station er der observeret smørefedt på/ved skinnerne ved sporskifterne ved st. 220.550 og 220.650. Smørefedt, der anvendes, er nedbrydeligt kogefedt "Rocol anti-seize compound", der indeholder grafitpulver (5-15%), kobberpulver (5-15%) og solvent raffineret mineralolie. Der er tale om et produkt, som ikke forventes at ville give anledning til miljømæssige problemer, men sammenholdt med, at der tidligere kan være spildt/dryppet olie fra togene på strækningen, indeholder projektet etablering af olieudskiller inden udløb til recipient.

Afvanding af banelegemet over strækningen udføres med spordræn og vandet forsinkes inden olieudskilleren i sandfangsbrønde. Der indgår 10 sandfangsbrønde á 70 l i drænsystemet med et samlet volumen på 700 l. Der er yderligere et 3000 l sandfang i forbindelse med olieudskilleren.

Olieudskiller udføres som lameludskiller. Udskiller udføres i fuldstøbt beton af så høj kvalitet, at coating er unødvendig, og beton beregnet for svær trafiklast – 130 kN, og med opdriftssikring i forhold til terrænnært grundvand. Samlinger mellem udskiller og ved rørtilslutninger udføres i henhold til EN 1917 og DS 2420-2. Sammenstøbning af udskillerens betondele accepteres ikke. Udskilleren mærkes indvendigt med rustfri stålplade (CE-mærkat) præget med minimum: løbsstørrelser, klasse, NS, produktionssted, samlingsdato, testgrundlag og fabrikat. Der monteres kombineret olie-/niveaularm i udskilleren. Inden ibrugtagning fuldskalatestes udskilleren i henhold til kravene i DS/EN 858-1.

## 6.2 UDLEDNINGSOMRÅDET

Banevandet fra denne strækning afledes til Tingsted Å, i vandløbets station 16.900. Tingsted Å krydser banen fra øst til vest lidt nord for Nykøbing Falster Station, inden udløbet i Guldborgsund. Det samlede opland for Tingsted Å er i vandløbsregulativet angivet til 66,7 km<sup>2</sup>.

Der er kendte hydrauliske problemer ved Tingsted Å. Der har tidligere været problemer med oversvømmelse af kolonihaverne beliggende mellem Tingsted Å og Åhaven. Desuden er der problemer med oversvømmelse af lavtliggende jorder ved Kristiansminde. Begge steder er beliggende opstrøms udledningspunktet.

Tingsted Å er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Tingsted Å har tre strækninger med meget fald, i starten af vandløbet, lige efter Tingsted og i Bangsebro Skov st. 12.168-12.806. De øvrige strækninger har ringe fald. Bundforholdene er overvejende ler med aflejringer af



grus og sand samt gytje i moseområder. På strækningen i Bangsebro Skov består bunden af sten og groft grus.

Tingsted Å er målsat til god økologisk tilstand og faunaklasse 5 i Vandområdeplanerne 2015-2021 for hovedopland 2.5 Smålandsfarvandet.

Strækningen ligger ikke i et område med drikkevandsinteresser.

Indholdet af miljøfremmede stoffer i banevandet vurderes at være ubetydeligt jf. bilag 1.

Udledning af banevand vurderes derfor ikke at udgøre en risiko for grundvandsressourcen.

### 6.3 NATURA 2000 OG BILAG IV-ARTER

Der er lavet konsekvensvurdering af det samlede projekt i forbindelse med VVM-fasen, herunder er påvirkninger fra udledning af overfladevand fra banen også vurderet.

Sammenfattende vurderes det, at udbygning og elektrificering af Sydbanen ikke vil skade arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder og dermed ikke forringe muligheden for at opnå bevaringsmålsætningerne for områderne.

### 6.4 VURDERING

Banedanmark har i forbindelse med udvidelse af banen Ringsted - Femern, søgt om tilladelse til udledning af overfladevand fra banearealer i driftsfase samt overfladevand i anlægsfasen. Denne tilladelse dækker en banestrækning på ca. 344 m svarende til et samlet baneareal på 0,4 ha og reduceret areal på 0,24 ha.

Afvanding af banelegemet over strækningen udføres med spordræn og vandet forsinkes inden udledning til vandløbet i sandfangsbrønde med et samlet volumen på 700 l samt 3000 l sandfang i forbindelse med olieudskillere.

En af de primære rensmekanismer i regnvandsbassiner er sedimentation af partikulært stof. Sandfangsbrøndene vil på samme måde tilbageholde en del af vandet med mulighed for sedimentation.

Der etableres en olieudskiller, hvor drænvandet ledes igennem inden udløb til recipient. Denne løsning vurderes ikke at medføre nogen påvirkning af betydning ved afledning af banevand til Tingsted Å.

Alt banevandet samt overfladevand i anlægsfasen vil blive ledt ud til Tingsted Å.

#### Vandføring

Denne tilladelse omhandler eksisterende baneareal, hvor der etableres ny afvanding samtidig med renovering af sporarealet. Der etableres et nyt udløbspunkt til samme recipient som tidligere. Den beregnede udledte vandmængde er (formentligt) ikke en ny udledning, men det er blot udledningspunktet, der flyttes fra øst til vest for banens krydsning med Tingsted Å (nedstrøms). Der vil derfor ikke blive udledt større vandmængde til Tingsted Å end i den eksisterende situation. Hvis vandet tidligere er udledt til offentlig kloak i Vesterskovvej, vil ændringen til direkte udløb i Tingsted Å være en fordel, da udledningen til offentlig kloak begrænses, slutrecipienten er den samme og det udledte overfladevand er af en kvalitet der ikke forringer vandløbet.

Da udledningen er eksisterende i dag, og projektet udelukkende omfatter fornyelse af det eksisterende spor, accepterer Guldborgsund Kommune, at der ikke bliver etableret neddrøsling inden udledningen.

Tingsted Å vurderes ikke at være hydraulisk belastet på denne strækning.

Udledning til Tingsted Å vurderes at være acceptabel idet:

- Udledning fra banen ikke forventes at give anledning til hyppigere eller større oversvømmelser, end hvad der ville være tilfældet ved afstrømning fra vandløbets naturlige opland.
- Udledningen ikke er til hinder for, at målsætningen for Tingsted Å kan opfyldes.
- Udledningen til Tingsted Å er eksisterende i dag

Samlet vurderes udledningen ikke at påvirke de hydrauliske forhold i recipienten.

Guldborgsund Kommune vurderer, at udledningen af banevandet fra den pågældende strækning ikke vil medføre hydrauliske problemer i Tingsted Å eller de omkringliggende arealer, forudsat at de i tilladelsen fastsatte vilkår overholdes.

#### Miljøpåvirkning

På baggrund af undersøgelsen af jordforurening langs banestrækningen, er det konkluderet, at jorden langt overvejende er ren jord. De forurenende stoffer der er fundet er immobile stoffer med relativt lave koncentrationer.

Ved forureningsundersøgelse på Nykøbing Falster Station er der observeret smørefedt på/ved skinnerne ved sporskifterne ved st. 220.550 og 220.650. Smørefedt, der anvendes, er nedbrydeligt kogefedt "Rocol anti-seize compound", der indeholder grafitpulver (5-15%), kobberpulver (5-15%) og solvent raffineret mineralolie. Der er tale om et produkt, som ikke forventes at ville give anledning til miljømæssige problemer, men sammenholdt med, at der tidligere kan være spildt/dryppet olie fra togene på strækningen, vurderes det at tilslutning til olieudskiller, er en god løsning.

På denne baggrund vurderer Guldborgsund Kommune, at der er behov for at stille krav til etablering af olieudskiller ved udledning til recipient.

Metaller vurderes kun at forekomme i meget lave koncentrationer og vil ikke udgøre et forureningsmæssigt problem eller en risiko for recipienten. Guldborgsund Kommune vurderer endvidere, at sandfangsbrøndene vil yde god tilbageholdelse af suspenderet stof.

Guldborgsund Kommune vurderer, at det ikke er nødvendigt at stille yderligere krav til næringsstoff tilbageholdelse, da bidraget skønnes at være beskedent, og det ikke udgør en risiko for recipienten. Det vurderes derfor at der ikke vil være nogen risiko for påvirkning ved afledning af banevand.

Under henvisning til redegørelsen i bilag 1 om anvendelse af Roundup Bio vurderer Guldborgsund Kommune, at brugen af Roundup Bio ikke vil skade dyre- og plantelivet i recipienterne.

#### Samlet påvirkning

For at sikre, at udledningen ikke hindrer opfyldelse af miljømålsætningen af Tingsted Å, er der i tilladelsen stillet vilkår om at vandet skal passere en bundfældningsmulighed med henblik på tilbageholdelse af partikulært stof. Herudover er der stillet vilkår om at der etableres olieudskiller, for at sikre at eventuelle spild/dryp ikke ender i vandløbet.

Guldborgsund Kommune vurderer, at tilladelse til udledning af banevand samt overfladevand i drifts- og anlægsfasen fra den pågældende strækning ikke vil være til hinder for, at miljømålsætning for Tingsted Å kan opfyldes.

Det vurderes endvidere, at udledningen ikke vil medføre hyppigere eller større oversvømmelser af vandløbet, end hvad der ville være tilfældet ved afstrømning fra vandløbets naturlige opland. Der er tale om en eksisterende udledning, så der sker ingen ændring i den afledte vandmængde.

#### 6.5 BEBRUNDELSE FOR KLAGEADGANG

Udledning af overfladevand til offentligt vandløb er ikke omfattet af undtagelserne i miljøbeskyttelseslovens § 28 stk. 5 og tilladelsen kan dermed påklages iflg. nedenstående klagevejledning.

Tilladelsen kan påklages af Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til transportministeren<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Jf. § 13 stk. 2 i Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, LOV nr 575 af 04. maj 2015

## 7. KLAGEVEJLEDNING

Tilladelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet jf. § 91 i miljøbeskyttelsesloven.

### Klagefrist

Klagefristen er 4 uger fra den dag tilladelsen er meddelt. Hvis tilladelsen er offentligt bekendtgjort, regnes klagefristen fra bekendtgørelsen.

### Klagefristen begynder

Hvis afgørelsen er sendt til dig begynder fristen at løbe fra det tidspunkt afgørelsen er kommet frem til dig. Beregningen afhænger af, om du har fået afgørelsen med digital eller fysisk post: Har du fået afgørelsen med fysisk post - almindelig post: Det vil som udgangspunkt blive lagt til grund, at afgørelsen er kommet frem til dig 6 hverdage efter datoen på afgørelsen. Har du fået afgørelsen med digital post (e-mail, e-Boks, borger.dk): Det vil som udgangspunkt blive lagt til grund, at afgørelsen er kommet frem til dig den dag, hvor afgørelsen er tilgængelig i postløsningen.

### Klagefristen udløber

Klagefristen udløber klokken 23:59 det døgn, hvor fristen udløber. Hvis klagefristen udløber på en lørdag, søndag eller helligdag forlænges klagefristen dog til den følgende hverdag.

### Hvem kan klage

Tilladelsen kan påklages af ansøger, klageberettigede myndigheder og organisationer samt enhver, der har væsentlig individuel interesse i sagens udfald, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 98-100.

### Klagegebyr

Ved indgivelse af klage opkræves et klagegebyr. Gebyret er på 900 kr. for privatpersoner og 1.800 kr. for virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder. Gebyret skal betales med betalingskort i forbindelse med oprettelse af klagen. Først når gebyret er betalt, betragtes sagen som korrekt indgivet. Yderligere information om gebyrordningen findes på følgende link: <https://naevneneshus.dk/start-din-klage/miljoe-og-foedevareklagenaevnet/vejledning/>.

### Hvordan klager man

Klage skal indgives via Klageportalen som du finder på et af følgende links <https://naevneneshus.dk/start-din-klage/miljoe-og-foedevareklagenaevnet>, <https://www.borger.dk/> eller <https://indberet.virk.dk/>. Søg efter "klageportal" ved brug af de to sidstnævnte links. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for Guldborgsund Kommune i Klageportalen. Herefter videresender kommunen klagen til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Efterfølgende kommunikation om klagesagen skal også ske via Klageportalen. Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der ikke er indgivet via Klageportalen. Nævnet kan dog undlade at afvise en klage, hvis der er særlige forhold der berettiger til fritagelse fra brug af Klageportalen.

### Fritagelse fra brug af Klageportalen

Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Guldborgsund Kommune, e-mail [tek-nik@guldborgsund.dk](mailto:tek-nik@guldborgsund.dk), tlf. 5473 1000 eller sende anmodningen som brev til Guldborgsund Kommune, Center for Teknik & Miljø, Parkvej 37, 4800 Nykøbing F. Herefter videresender kommunen din anmodning til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt anmodningen kan imødekommes.

Husk at søge fritagelse i meget god tid, så ansøgningen kan nå at blive behandlet inden klagefristen udløber.

#### Betydning af klage

Klage over tilladelsen har ikke opsættende virkning, med mindre klagemyndigheden (Miljø- og Fødevareklagenævnet) bestemmer andet. Dette betyder, at tilladelsen kan udnyttes, og ikke behøver at afvente en afgørelse i klagenævnet. Udnyttelse af tilladelse inden klagefristens udløb sker på eget ansvar, da nævnet kan ændre afgørelsen.

#### Eventuel domstolsprøvelse

Søgsmål til prøvelse af denne tilladelse skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt, jf. miljøbeskyttelseslovens § 101, stk. 1. Hvis tilladelsen er offentligt bekendtgjort, regnes fristen altid fra bekendtgørelsen.

## Bilag 1:

### Spildevandsteknisk beskrivelse fremsendt af ansøger

Den aktuelle ansøgning omhandler afvanding af overfladevand fra Ringsted Femern Banen mellem Orehoved og Holeby. Strækningen starter i st. 200.550 ved Orehoved i det nordlige Falster og frem til st. 253.338 ved Holeby på det sydlige Lolland.

Den eksisterende jernbane udbygges fra nuværende 1 spor til 2. I den forbindelse ændres afvandingsforholdene for banen. Dog bevares en del af afvandingen langs det eksisterende spor.

Der afledes overfladevand fra banen i såvel driftsfasen som i anlægsfasen. Den berørte banestrækning skal anvendes til person- og godstransport. Jernbanen går på denne strækning igennem 2 kommuner: Guldborgsund og Lolland.

#### Anlægsfasen

I anlægsfasen ledes afstrømmende overfladevand fra baneanlæggets ubeskyttede jordoverflader til banegrøfter, der forsynes med mobile skot. De mobile skot skal hindre, at der afledes materialer eller stoffer, som kan skade recipienter eller afløbssystemer. Hvor der anlægges regnvandsbassiner kan disse anvendes som klaringsbassiner i anlægsfasen. Afløb til recipient sker gennem banegrøfterne med et kontrolleret afløb som dimensioneres til en afledning på maks. 5 l/s.

#### Dimensionering af afvandingssystemet

For at sikre jernbanens funktion etableres intern afvanding i form af banegrøfter/dræn. Afvandingssystemer dimensioneres og etableres i overensstemmelse med Banenormer BN1-11-1 og BN3-12-2. Inden udledning til recipient forsinkes vandet i sandfangsbrønde. Forsinkelsen har til formål at begrænse den hydrauliske påvirkning af recipienterne.

Beregning af aflastning til nyt udløb sker i henhold til Spildevandskomiteens skrifter 27-29, hvor der benyttes en årsmiddelhedbør (ÅMN) på 600 mm, klimafaktor 1,3 og hydrologisk reduktionsfaktor på 1,0.

#### Jordforurening og jordanalyser

Der er ingen kortlagte jordforureninger på og langs med Ringsted Femern Banen på Falster og Lolland, hvor banen udvides fra 1 til 2 spor.

I forbindelse med de geotekniske undersøgelser langs banen er der udtaget jordprøver ca. 1 pr. km langs banen på den side hvor det nye spor etableres i dybden 0,1-0,3 m under terræn. Jordprøverne er analyseret for 6 metaller (bly, cadmium, kobber, krom, nikkel og zink), PAH'er og kulbrinter.

Byzoner er som udgangspunkt områdeklassificeret som et lettere forurenet område. På tre delstrækninger ligger banens trace indenfor områdeklassificeret areal. Det drejer sig om områder i Nr. Alslev, Eskilstrup og Nykøbing F. I områdeklassificerede områder er der udtaget 19 prøver. Heraf overholder 12 prøver grænseværdier for klasse 1 (ren) jord (63% af prøverne), 6 prøver er klasse 2 jord (32%) med indhold af bly (48-102 mg/kg), cadmium (0,78 mg/kg), PAH'er (max. 4,8 mg/kg) og tunge kulbrinter (110-200 mg/kg), og 1 prøve er klasse 4 jord (5%) med indhold af 480 mg/kg tunge kulbrinter (C20-C35). Denne prøve er udtaget lige sydvest for Nykøbing Falster Station.

På de frie strækninger – dvs. uden for områdeklassificerede områder - er der udtaget 58 prøver (på Lolland og Falster). Der er konstateret klasse 1 (ren) jord i 51 prøver (88% af prøverne) og klasse 2-3 jord i 7 prøver (12 %) med indhold af bly (1 prøve – 111 mg/kg),

cadmium (4 prøver – 0,55-1,6 mg/kg) og tunge kulbrinter (2 prøver - 150-210 mg/kg). Disse analyseresultater ligger på samme niveau for andre banestrækninger.

Kun i Guldborgsund Kommune går banestrækningen igennem områdeklassificerede arealer. Strækningen i Lolland Kommune ligger udenfor byzone og områdeklassificerede områder.

Da jorden på frie strækninger overvejende er ren, og de få konstaterede forureninger skyldes immobile stoffer i relativ lav koncentration, vurderes der ikke at være risiko for påvirkning af afledt banevand fra eksisterende jordforurening. Yderligere vurderes det, at anvendelsen af moderne el- og dieseldrevet togmateriel vil kunne ske uden væsentlige påvirkninger af overfladevandet med olie og PAH'er.

#### Indholdsstoffer i banevand

Potentielle forureninger knyttet til jernbanedrift kan opdeles i følgende kategorier:

- Miljøfremmede stoffer
- Olieforurening
- Metaller
- Næringsstoffer
- Pesticider
- Andre forureninger tilknyttet godstransport (farlige stoffer).

#### *Miljøfremmede stoffer, olie og metaller*

Banedanmark har i 2013 fået udført en screening af overfladevand fra banen på strækningen Orehoved-Rødby. Der var udpeget ni grøfter til vandprøvetagning. Udtagning af vandprøver har været forsøgt siden efteråret 2012. Der har været tilsyn med henblik på prøveudtagning ved flere kraftige regnhændelser i perioden, men uden at det har været tilstrækkeligt vand i grøfterne til at udtage vandprøve. Det er kendetegnende for afledning langs banen, at grøfterne kun sjældent er vandfyldte i tilstrækkelig grad til at der kan udtages vandprøve. Det formodes derfor, at der sker en del nedsivning i forbindelse med diffust afløb fra banelegemet til banegrøfterne.

Den 23. maj 2013, var det efter særlig kraftig nedbør muligt at udtage vandprøver i fire af de ni grøfter. Resultaterne viser, at koncentrationen af PAH'er, mineralsk olie, bly, kviksølv og kobber alle er under miljøkvalitetskravet for ferskvand. Kun i en af de fire vandprøver overskrides miljøkvalitetskravet for ferskvand for tungmetallerne cadmium og nikkel. Denne prøve er udtaget i banegrøften ved Flintinge Å. Det vurderes dog, at banegrøften modtager vand fra det nærliggende vådområde, og prøven derfor ikke er repræsentativ for banevand.

I de vandprøver der er udtaget af banevand fra banegrøfterne langs den eksisterende bane, er der ikke blevet fundet olie og PAH'er over detektionsgrænsen. Indholdet af det suspenderede stof var også lavt. Det vurderes, at anvendelse af moderne el og dieseldrevent togmateriel ikke vil give anledning til væsentlige påvirkninger med olie og PAH'er i banevandet og jorden. Denne vurdering understøttes af analysedata for jordprøver. Ovennævnte analyseresultater ligger på samme niveau fra Ringbanen, København.

Togenes hjul er lavet af stållegeringer, som ikke vurderes at udgøre en forureningsmæssig risiko. Skinner og køreledninger indeholder jern og andre metaller, som udgør en potentiel risiko for forurening ved naturligt slid. Uønskede stoffer som cadmium anvendes ikke længere. Køreledninger er af kobber med 0,1% sølv. De meget lave koncentrationer af kobber, som forventes at forekomme, vurderes ikke at udgøre et forureningsmæssigt problem. Da metaller vurderes at forekomme i meget begrænsede mængder, og de samtidig er relativt immobile, vurderes metaller ikke at udgøre en risiko for recipienten.

Asbest, som tidligere har været anvendt i bremseklodser, anvendes ikke længere.

### *Næringsstoffer*

Moderne togmateriel har lukkede toiletsystemer, som tømmes på klargøringscentre. Gråt spildevand fra håndvaske og servicekøkkener i togene føres ligeledes til lukkede systemer og udledes ikke længere direkte til sporet. Snerydning på sporarealer udføres maskinelt uden anvendelse af tømidler. På perroner og stationsforpladser anvendtes tidligere tømidler til glatførebekæmpelse med et indhold af kvælstof. De mere traditionelle midler til glatførebekæmpelse på perronarealer som salt og urea er blevet erstattet af leca, der består af lerpartikler uden indhold af næringsstoffer. Ændringen medfører, at der ikke længere vil blive udledt næringsstoffer fra perronarealer. Der er således ikke bidrag af næringsstoffer fra drift af banen.

### *Pesticider*

Banedanmark anvender herbicider til ukrudtsbekæmpelse på sporarealer for at sikre stabile spor til togtrafikken. Ophobning af nedbrudte planterester kan forhindre den nødvendige dræning af overfladevand og medføre øget risiko for ustabile spor. Banedanmark har en strategi for ukrudtsbekæmpelse af banestrækninger, der indebærer anvendelse af de mindst miljøbelastende produkter og minimering af dosering og behandlingshyppighed.

Der anvendes hovedsageligt sprøjtemidlet Roundup Bio med aktivstoffet glyphosat til ukrudtsbekæmpelse på spor. Der anvendes desuden en mindre mængde MCPA til bekæmpelse af agerpadderok, som på grund af udvikling af resistens ikke kan bekæmpes alene med glyphosat (anvendelsen sker primært i Jylland).

Banedanmarks forbrug af bekæmpelsesmidler (aktiv stof) udgjorde i 2011 i alt 940 kg, heraf 733 kg glyphosat og 207 kg MCPA /1/. Det samlede danske forbrug var i 2011 på 1.940 ton glyphosat og 654 ton MCPA /2/. Banedanmarks forbrug af pesticider udgør dermed mindre end 0,5 ‰ af det samlede danske forbrug.

MCPA er et let nedbrydeligt og vandopløseligt stof med begrænset giftighed over for vandlevende organismer. På baggrund af disse karakteristika og det begrænsede forbrug, vurderes brugen af MCPA ikke at udgøre en risiko for vandmiljøet.

Roundup er godkendt af Miljøstyrelsen til ukrudtsbekæmpelse på bl.a. jernbaner. Midlet må ikke anvendes nærmere end 2 m fra vandmiljøet (vandløb, søer mv.). Ved ukrudtsbekæmpelse med pesticider sprøjtes der ikke nærmere end 25-100 m på hver side af de vandløb, der passerer.

Der foretages højst én årlig behandling og udelukkende i tørvejr. Behandlingen af strækninger sker på grundlag af en tilstandsvurdering og udføres med en moderne behovsstyret fotooptisk sporsprøjte teknologi og GPS. Det betyder, at der kun sprøjtes de steder, hvor der vokser ukrudt. I reglen forekommer ukrudt primært ved indgroning i randområderne af sporet. På de strækninger og de delarealer af selve sporet, der reelt sprøjtes, anvendes en dosering med 4 l/ha (med indhold af aktiv stof på 360 g glyphosat/l). Til sammenligning har landbruget tilladelse til sprøjtning med glyphosat med en dosering på 6 l/ha ved flere årlige og arealdækkende udbringninger.

Ved udvidelse af den eksisterende bane fra 1 til 2 spor etableres der helt ny sporkasse under begge spor.

Ved anlægsarbejdet udføres en række tiltag med henblik på at minimere den fremtidige begroning:

- Anvendelse af rene skærver, således at ukrudtsfrø ikke kan få fæste
- Bred skinnekasse
- Veldefinerede "skuldre" på skinnekassen



- Korrekt højde af selve banelegemet (laget med skærver)

Erfaringerne viser, at ved korrekt sporopbygning varer det op til 10 år, før det bliver nødvendigt at vedligeholde sporene, herunder udføre ukrudtsbekæmpelse.

Af hensyn til at begrænse påvirkningen af vandrecipienter anvendes Roundup Bio med aktivstoffet glyphosat til ukrudtsbekæmpelse. Der er, ud fra de foreliggende oplysninger om Roundup Bio's akvatiske toksicitet, ikke belæg for at antage at anvendelse af Roundup Bio med de doseringer, som anvendes på jernbanearealer, vil påvirke dyre- og plantevæksten i recipienterne – selv ikke under de meget konservative betragtninger, som er forbundet med totaludvaskning til recipienten /3/.

Det vurderes på baggrund af ovenstående at eventuel udledning af pesticider fra banen til recipienter vil være meget lille. Koncentrationen af Roundup ved udløb i vandløb vil være så lav, at der ikke vil forekomme påvirkninger.

#### **Referencer**

1. Grønt regnskab 2011. Banedanmark
2. Bekæmpelsesmiddelstatistik 2011. Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 5 2012. Notat om sårbarheden af bl.a. vandrecipienter langs ny jernbane København-Ringsted. Alecia, 11. juni 2010.

**Bilag 2:**

**Oversigtskort for afvanding af Ringsted – Femern Banen, st. 220.440-220.784.**

