

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Sat, 27 Apr 2024 10:08:21 +0200  
**To:** Birgitte Østergaard Snejbjerg  
**Subject:** Ladeinfrastruktur, matrikel nr. 768a  
**Attachments:** Bane danmark Ladestation [REDACTED].pdf, Jordforuregnings attest bane danmark skjern mat. nr 768a.pdf, Påbud 4 juni 2013.pdf

**VÆR OPMÆRKSOM - DETTE ER EN EKSTERN MAIL !**

Hvis denne mail kommer fra en kollega i RSKS, kan den være forfalsket. Vær generelt meget opmærksom på links og vedhæftede filer. Tryk her for at få mere information - <https://intranet.rsk.dk/feedentry/157267>

Hej Birgitte

Her vores indsigelser mod projektet på Skjern station

[REDACTED]  
Pilealle 11  
6900 Skjern

Land By og Kultur, byg og Miljø  
Smed Sørensens Vej 1 6950 Ringkøbing  
Att. Birgitte Østergaard Snejbjerg.

Skjern 26-04-2024

Det er med bekymring, at vi har modtaget meddelelse om at Bane Danmark agter at opføre en ladestation midt inde i Skjern by, som tilfældigvis også er vores baghave.

Det er os uforståeligt, at man måske vil tillade industri og erhverv at udvide midt i byen, med de gener det vil påføre os og en stor del af beboerne på Pilealle.

Vores bekymring går bl.a. på den støj, der vil være når togene skal køres til og fra ladning. Vi har før haft en meget langvarig dialog/proces med RKSJ kommune kontra Bane Danmark vedr. overholdelse af støjgrænser.

Der er udstedt et påbud d. 4. juni 2013, som Bane Danmark har haft ualmindeligt vanskeligt ved at overholde, og stadig ikke overholder. Ligesom Kommunen har haft meget vanskeligt ved at kontrollere, om påbuddet bliver overholdt. Dokumentation og kommunikation kan findes i Gunner Frandsens, Flemming Juel-Nielsens og Iver Enevoldsens gemmer.

Hvis der gives tilladelse til byggeriet, som er efter de nyeste regler, mener vi at påbuddet af 4. juni 2013 må justeres til. Således at påbuddet fremad rettet er til, som påbud B1, uden midling og uden maksimalværdi.

En anden bekymring er anlægsarbejdet med de støv gener, der vil være fra gravning og flytning af jord. Matrikel 768A tilhørende Bane Danmark er kortlagt både på V1 og V2. Det kan udgøre en miljø- eller sundhedsmæssig risiko. En risiko for børn og voksne samt forurening af flere matrikler på Pilealle.

En tredje bekymring er ladning af så store togsæt uden opsyn. Hvis eller når det går galt, eksempelvis en uslukkelig brand i et batteri på togsættet. Sker dette om natten og vinden er i øst vil vores ventilationsanlæg suge giftig røg ind og fordele sig i hele huset. En risiko vi vil være foruden. Ja, risikoen er lille, men konsekvensen er stor.

Uanset vindforholdene, vil der være risiko for mennesker og dyr.

Bane Danmark vil reetablere arealer som før projektets start og herunder etablere et sammenhængende beplantningsbælte ☺ . Arealerne er som "slip haven fri" så det kan nok ikke lade sig gøre at føre tilbage. Vi er nok mere interesseret i, om Bane Danmark i det hele taget vil holde deres arealer op til skel og deres naboer? Det er ikke sket i de 35 år vi har boet på adressen.

Pilealle 11 er udstykket fra Pilealle 7 (der er ingen nr. 9). Pilealle 7 er opført i 1904 og på et eller andet tidspunkt har ejeren plantet bøgetræer i skel mod Bane Danmark, og for øvrigt også mod offentlig vej. Disse

træer er ved livets ende, jeg har fået flere fældet. I skellet mod Bane Danmark er der 2 træer tilbage, og det vil blive noget problematisk at få disse træer fældet. Ja, det har ikke noget med et evt. byggeri at gøre, blot til info.

Kort sagt er vi som naboer ikke trygge ved Bane Danmarks planer, og ser gerne, at der gives afslag på Bane Danmarks ansøgning.



Pilealle 11  
6900 Skjern

Denne attest bygger på de oplysninger, som Region Midtjylland har på udskrivningstidpunktet. Nye oplysninger kan medføre ændringer i anvendelsesmulighederne for matriklen.

## Matrikel

**768a Skjern Bygrunde, Ringkøbing-Skjern Kommune**

## Adresse

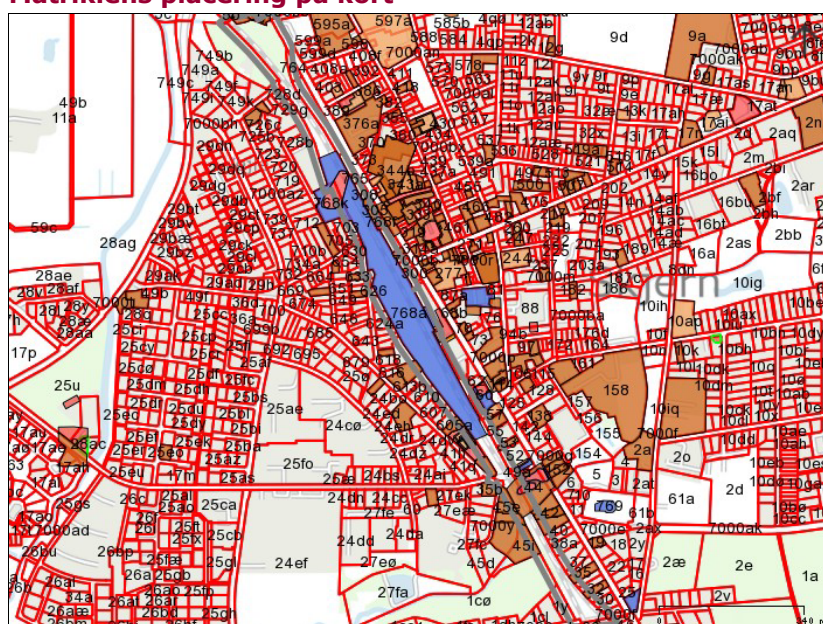
Bredgade 55, 6900 Skjern

## Matriklens status

Region Midtjylland har konstateret forurening på matriklen. Der er desuden viden om aktiviteter, der kan have medført forurening og som endnu ikke er undersøgt. Vi har derfor kortlagt den på både vidensniveau 1 (V1) og vidensniveau 2 (V2).

Lokaliteter på matriklen : 669-30245,669-90035

## Matriklens placering på kort



Placeringen af matriklen kan ses på kortet. Her kan du også se om der er "registreringer" i nærheden.

- Lokaliseret (Uafklaret)
- V1-kortlagt
- V2-kortlagt
- Udgået af kortlægning
- Udgået inden kortlægning
- V2-kortlagt under F0
- V2-kortlagt under F1
- V2-kortlagt under F2

Indeholder data fra GST, Region Midtjylland, GEUS, DMP, COWI og Sweco.

## Der er viden om, at der på lokaliteten har været følgende aktiviteter, der har eller kan have forurennet

Navn på aktivitet	Branche	Driftperiode
DSB Station Skjern	Servicestationer	1958 - 1985
DSB Station Skjern	Jernbaner	1999 -
DSB Station Skjern	Bustrafik	1985 - 1995
DSB Station Skjern	Stationer, godsterminaler mv.	1920 - 1995
Rensierier	Rensierier	1939 - 1970

## Der er eller har været konstateret følgende stoffer på lokaliteten

- 1,1,1-trichlorethan
- Benzen
- BTEX'er og lignende
- Chlorerede opl.midl.
- Dichlorethylen
- Dieselolie
- Olie
- Olieprodukter
- Tetrachlorethylen (PCE)
- Total kulbrinter
- Trichlorethylen (TCE)
- Vinylchlorid

---

Du kan desuden få oplysninger hos Ringkøbing-Skjern Kommune, Smed Sørensens Vej 1, 6950 Ringkøbing. E-mail: [land.by.kultur@rksk.dk](mailto:land.by.kultur@rksk.dk). Tlf.: 9974 2424 om matriklen er omfattet af "områdeklassifikation".  
Region Midtjylland kortlægger, undersøger og oprensner forurenede jord. Formålet er, at sikre rent drikkevand, overfladevand og menneskers sundhed i boliger, børneinstitutioner og på offentlige legepladser.

Få yderligere oplysninger om jordforureningsloven hos Region Midtjylland:

Telefon: 7841 1999  
Mail: [jordforurening@ru.rm.dk](mailto:jordforurening@ru.rm.dk)  
[www.jordmidt.dk](http://www.jordmidt.dk)

Returadresse  
Land, By og Kultur - Byg og Miljø  
Toften 6 6880 Tarm



Ringkøbing-Skjern Kommune

Banedanmark  
Amerika Plads 15  
2100 København Ø

land.by.kultur@rksk.dk

Dato  
4. juni 2013  
Sagsnummer  
2008110450A

## Påbud jf. § 42 og 72 i Lov om miljøbeskyttelse

Efter at have vurderet på det juridiske aspekt i sagen endnu engang samt at have konsulteret Miljøstyrelsen udformes en ny varslings påbud.

### 1 Påbud

#### 1.1 A) Primært påbud

##### A.1:

Banedanmark påbydes at indrette banegården/faciliteterne således opstart af togene kun foregår i 3 minutter.  
Det påhviler Banedanmark at sørge for at 3 minutters reglen overholdes.

Banedanmark skal senest d. 6. december 2013 overholde A.1.

De 3 minutter starter på det tidspunkt togets motor tændes og løber indtil toget begynder at køre mellem depotspor og perronspor ind på perronen, dvs. overgår til alm. køreplansdrift og afhentning af passagerer. Hermed er det i naturlig forlængelse af denne trafikafvikling og en nødvendighed for at driften fysisk kan foregå.

##### A.2:

Banedanmark skal indsende en procedure så Ringkøbing-Skjern Kommune har den senest mandag d. 8. juli 2013 ved kontortidsophør.

Af proceduren skal det fremgå hvorledes A.1 kan og bliver overholdt fremadrettet.

A.1 og A.2 meddeles jf. § 42 i Lov om Miljøbeskyttelse.

A.2 meddeles ligeledes jf. § 72 i Lov om Miljøbeskyttelse.

Åbningstider  
mandag – onsdag 9.30 – 15.00  
torsdag 9.30 – 16.45  
fredag 9.30 – 13.00  
Januar 2012

Telefontider  
mandag – onsdag 8.00 – 15.30  
torsdag 8.00 – 17.00  
fredag 8.00 – 13.30

Hjemmeside [www.rksk.dk](http://www.rksk.dk)  
Telefon 99 74 24 24

## **1.2 Subsidiært påbud**

### *B) Påbud – regulering ved faste støjgrænser*

Viser det sig at A.2 ikke kan overholdes eller A.1 senere ikke kan overholdes, påbyder Ringkøbing-Skjern Kommune at påbud B (B. 1 + B.2) overholdes.

Påbud B er identisk med varsel om påbud af d. 5. juli 2012 til Banedanmark fra Ringkøbing-Skjern Kommune (dog er det sprogligt gjort mere klart).

### **Påbud B.1 jf. § 42 i lov om Miljøbeskyttelse ang. støjreduktion på Skjern Banegårdsarealer herunder krav til maksimal værdi samt påbud jf. § 42 om eftervisning**

Ringkøbing-Skjern Kommune påbyder hermed Banedanmark jf. § 42 at få banegårdsdriften mht. opstart og terminalstøj fra banegården til at overholde følgende grænser hos naboer i vestlig retning fra banelegemet/banegården – her benævnt Pileallés og Kongevejs kvarteret (hvis A.1/A.2 ikke overholdes):

#### **Påbud B.1:**

	Mandag-fredag kl. 07.00 – 18.00 Lørdag kl. 07.00-14.00 (dag)	Mandag – fredag kl. 18.00 – 22.00 Lørdag kl. 14.00- 22.00 Søn- og helligdag Kl. 07.00 – 22.00 (aften)	Alle dage Kl. 22.00 – 07.00 (nat)
Boliger/parceller (naboer til banelegemet)	45 <sup>1</sup>	40 <sup>1</sup>	37 <sup>1</sup>

I dette tilfælde er det om natten (kolonne længst til højre), der må forventes at blive dimensionsgivende.

Tidsrummet som grænserne skal midles over ses i vejledning nr. 5/1984, dog midles lørdage om dagen over 7 timer og om aftenen over 4 timer.

Maksimalværdi som terminalstøjen/opstarten må påvirke hos naboer er 52 dB (A) om natten.

**Påbuddet (B.1) skal være efterkommet og støjgrænserne overholdt senest 6 måneder efter B.1 er trådt i kraft.**

<sup>1</sup> Tallene er angivet som ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB (A)

**For at opfylde påbuddet skal Land, By og Kultur, Toften 6, 6880 Tarm, have modtaget dokumentation for overholdelse af ovenstående støjgrænser/-vilkår senest 9 måneder efter ikrafttrædelsen af B.1.**

Som dokumentation for at de tiltag der er udført for at overholde ovenstående støjgrænser udføres en miljømåling<sup>2</sup> ang. støj fra normal drift (opstart/terminal).

### **Påbud B.2:**

**Påbud B.2 jf. § 72 i lov om Miljøbeskyttelse ang. opdatering af økonomisk teknisk rapport.**

*Påbud B. 2 meddeles Banedanmark som nedenfor anført og hjemlet i lov om miljøbeskyttelse § 72 (hvis påbud A.1/A.2 ikke overholdes):*

Senest den 1. august 2016 og tidligst d. 31. maj 2016 skal Banedanmark fremkomme med en ny eller opdateret økonomisk tekniske rapport, der angiver hvad det nu vil koste at overholde vejledende støjgrænse om natten på 35 dB (A) og en maksimalværdi på 50 dB (A) ved Pileallés og Kongevejs kvarteret.

Herefter vil Ringkøbing-Skjern Kommune træffe afgørelse om der skal iværksættes yderligere støjdæmpende foranstaltninger i forhold til påbud B.1 eller om der skal udføres endnu en opdatering af den økonomisk og tekniske rapport.

## **2. Begrundelse**

*Herunder beskrives motivationen for de forskellige håndhævelser.*

### **2.1.1 Primære påbud A.1 + A.2**

Støj fra jernbaner reguleres via lov om miljøbeskyttelse. For at finde krav til regulering anvendes som udgangspunkt vejledninger udstedt af Miljøstyrelsen.

Der findes 2 hovedvejledninger: "Støj og vibrationer fra jernbaner" nr. 1 af 1997 og "Ekstern støj fra virksomheder" nr. 5 af 1984.

Der er efterfølgende kommet et tillæg til vejledning nr. 1/ 1997 (Juli 2007): Støj og vibrationer fra jernbaner.

---

<sup>2</sup> En miljømåling vil sige at støjen kortlægges (enten via måling eller beregning) efter de retningslinier som er udstukket i Bkg. nr. 1353 af 11. december 2006. Miljømålingen udføres altså af laboratorier eller firmaer som er godkendt af Miljøstyrelsen og følger Miljøstyrelsens vejledninger på området. Der kan fx nævnes vejl. Nr. 6/1984 "Måling af ekstern støj fra virksomheder", vejl. Nr. 3 af 1996 "Supplement til vejledning om ekstern støj fra virksomheder" og Nr. 5 af 1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder" samt Miljøstyrelsens referencelaboratorium (DELTA)s orienteringer.



Andre forhold end "forbikørende tog" reguleres via støjgrænseværdier som i de to nævnte vejledninger. Værdierne er sammenfældende i de 2 vejledninger.

I tillæg til vejledningen anføres: "Derimod vil forhold som et togs ophold på (ende)stationen med motoren i tomgang i mere end få minutter ad gangen, andre aktiviteter på stationen og kørsel til og fra vende- eller opstillingspor være at betragte som terminalaktiviteter, når den pågældende aktivitet ikke udføres i en naturlig forlængelse af trafikafviklingen.

Dermed kan de reguleres efter Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/ 1984, Ekstern støj fra virksomheder."

Forbikørende tog kan der ikke reguleres for jf. vejledning nr. 1 af 1997 s. 6 (næstsidste sætning). Hvilket også er bekræftet telefonisk af Miljøstyrelsen ved Jesper Mogensen.

Men det kræver at opstarten er tvingende nødvendig, således opfyldes tolkningen i tillæg af juli 2007, som er anført på foregående side.

Derfor udformes det primære påbud således at få minutter defineres til 3 minutter for nemmere kontrol/regulering af aktiviteten. Er dette overholdt træder tillæggets definition i kraft, hvilket betyder at det defineres som "forbikørende tog" og dermed skal der ikke yderligere regulering til.

Der stilles krav om dokumentation for muligheden af at overholde A.1. idet det subsidiære påbud B1 + B.2 således ellers træder i kraft.

Hvis aktiviteten ikke kan falde ind under "forbikørende tog" vil den overgå til terminal aktivitet og være reguleret efter vejledning nr. 5 af 1984 med specifikke støjgrænser og reguleres efter det subsidiære påbud.

Opstartsproceduren varer aktuelt længere end nogle få minutter/ 3 minutter og er derfor at betragte som terminal aktivitet, derfor har sagen således indtil nu været håndteret som sådan. Men i og med Banedanmark har gjort opmærksom på at der er en mulighed for at skære opstartsproceduren ned til få minutter vil sagen kunne overgå til regulering som "forbikørende tog". Derfor er det primære påbud udformet efter denne mulighed.

Banedanmark har undersøgt mulighederne for at nedsætte tomgangskørslen. Banedanmark har således vurderet og foreslået at der monteres trykluftanlæg som togene tilkobles således motorerne i togene ikke skal startes for oparbejde bremsetryk. Banedanmark har tidligere givet udtryk for at denne mulighed vil evt. kunne betyde at tomgangsstøjen ved opstart kan reduceres til under 3 minutter.

Banedanmark har i forbindelse med det varslede påbud, bemærket hvornår de 3 minutter skal regnes fra.

Dette har Ringkøbing-Skjern Kommune vurderet på.  
Derfor er sidste sætning i A.1 påbud tilrettet.

For yderligere oplysninger i høringssvar fra Banedanmark henvises til afsnit 6.

**Løsningsforslag 4 (alternativt), foreslået efterfølgende af Banedanmark (mail af den 23. jan. 2012):** At der kun etableres eksternt trykluftssystem. Forslaget er inspireret af en løsning ved Hillerøds lokalbane.

**Udgift:** Denne løsning vil andrage en udgift på ca. 650.000 kr. Årlige driftsomkostninger er ikke angivet.

**Støj:** Løsningen går ud på at tomgangskørslen nedsættes. Idet togenes motor ikke skal anvendes til at genererer bremsetryk, da det nu vil foregå via det eksterne trykluftssystem.

Ved anvendelse af denne anordning vil det forventes, at opstarten kun foregår under 3 minutter jf. Banedanmarks tidligere udmeldinger og dermed ikke reguleres med støjgrænser.

### **2.2.1 Subsidiære påbud B.1 + B.2**

Der er tidligere udført orienterende støjmåling fra kommunens side, som viste betydelige overskridelser af de vejledende støjgrænser tidligt om morgenen (når der er tale om terminal aktivitet og ikke "forbikørende aktivitet"), hvor opstarten/klargøringen af togene foregår. Det vil sige at opstarten foregår om natten i forhold til støjvejledningens definitioner.

Desuden er der udført godkendte kildestyrke målinger og ved beregning er der fundet frem til at på måletidspunktet ville den almindelige drift give en støjbelastning på 63,5 dB (A) ved mest belastede nabo.

Kommunen meddelte den 2. februar 2010 påbud om nedbringelse af opstarts og terminalstøj fra Skjern Banegård.

Miljøklagenævnet har den 19. juni 2010 besluttet at ophæve kommunens afgørelse af den 2. februar 2010 og erstattet det med påbud om at udarbejde en redegørelse for hvorledes støjbelastningen kan nedbringes til de vejledende krav i støjvejledningen, hvor den dimensionerende grænse er 35 dB (A) om natten.

Derfor har Ringkøbing-Skjern Kommune modtaget en økonomisk-teknisk gennemgang af forholdene og løsningsforslag samt økonomiske virkninger heraf indenfor fristen sat af Miljøklagenævnet.

Dermed er Miljøklagenævnets afgørelse gennemført.

Der er opstillet 4 løsningsforslag (1 – 3) som er udarbejdet imellem Banedanmark og DELTA. Støjforholdene er behandlet af DELTA og økonomien er behandlet af Banedanmark, hvor andet nedenfor ikke er anført.

**Løsningsforslag 1:** Fjernelse af terminal aktivitet hos Skjern og flytning af aktiviteten til Herning.

**Udgift:** Denne løsning vil andrage en udgift på ca. 13 mio. kr. pr. år samt ekstra krav ved placering i Herning. Tomkørsel mellem Skjern og Herning vil andrage 12,7 mio. kr. oplyst af Arriva og videreformidlet af Banedanmark.

**Støj:** Støjvejledningens krav ang. 35 dB(A), om natten, vil derfor være overholdt i Skjern.

**Løsningsforslag 2 A:** Opstilling af støjskærmning langs med togstammerne i en højde på 4 m over terræn og en længde på ca. 200 m samt tilkobling/etablering af ekstern trykluft, herved vil opstart/tomgangskørslen kunne nedsættes til 1,5 min. jf. Arrivas oplysninger.

**Udgift:** Denne løsning vil andrage en udgift på ca. 4,7 mio. kr. i etablering og ca. 0,340 mio. kr. i drift pr. år.

**Støj:** Ved tomgangskørsel på ca. 1,5 min. vil støjbelastningen ved Pileallé 11, 6900 være 35,5 dB(A) samt ca. 1 dB (A) højere hos andre naboer på Pileallé.

**Løsningsforslag 2 B:** Etablering af jordvold langs med togstammerne i en højde på 4 m over terræn og en længde på ca. 200 m samt tilkobling/etablering af ekstern trykluft, herved vil opstart/tomgangskørslen kunne nedsættes til 1,5 min. jf. Arrivas oplysninger

**Udgift:** Denne løsning vil andrage en udgift på ca. 1,7 mio. kr. i etablering og ca. 0,240 mio. kr. i drift pr. år.

**Støj:** Ved tomgangskørsel på ca. 1,5 min. vil støjbelastningen ved Pileallé 11, 6900 være 35,5 dB(A) samt ca. 1 dB (A) højere hos andre naboer på Pileallé.

**Løsningsforslag 3:** Anlæggelse af garageanlæg rundt om togstammerne.

**Udgift:** Denne løsning vil andrage en udgift på ca. 5,8 mio. kr. og i drift ca. 0,260 mio. kr. pr. år.

**Støj:** Vil være overholdt, dog vil der i enderne være for megen støjbelastninger ved andre naboer. I testrapporten anføres det at dette dog kan afhjælpes således der vil ske en reduktion i støjbelastningen ved "de nye naboer". Om den reduktion ved de 4 løsningsforslag til yderligere nedbringelse af støj ved de nye naboer (ved enden af det evt. garageanlæg) er nok til at kunne honorere kravet om de 35 dB(A) omtaler rapporten ikke og der er ej heller forholdt sig til udgifterne ved disse ekstra tiltag.

Priserne er oplyst i ultimo 2010.

### **2.2.2 Uddybning af betragtninger i forhold til det subsidiære påbud**

Den dimensionerende støjgrænse jf. støjvejledningen er for "åben/lav boligbebyggelse" 35 dB (A) om natten, hvor kommunen lempet med 2 dB (A) i første omgang tidsbegrænset.

En øgning på ca. 2 dB (A) vil være en stigning som vil kunne erkendes./Arbejdstilsynets hjemmeside/.

Kommunen mener at ved at lempe støjkravet om natten til støjgrænsen til 37 dB (A) om natten samt maksimalværdien med klausul om at revurdere forholdene efter 3 år er der proportionalitet i påbuddet.

### **2.2.3 Støjgrænser for de subsidiære påbud**

De påbudte støjgrænser følger stort set vejledning nr. 5/ 1984 mht. åben lav boligbebyggelse, som er stringent med anvendelsen af området vest for de holdende tog og med områdestatus/formål beskrevet i lokalplan nr. 8 A for dette område.

I lokalplanen er delområde I, hvor boligerne på Pileallé ligger omfattet. Det er beskrevet i § 4.1 at området kun må anvendes til åben-lav boligbebyggelse bestående af fritliggende huse.

Det er dog valgt at foreløbigt lempe støjkravet om natten med 2 dB (A), således løsning nr. 2 A eller 2 B kan bringes i anvendelse. Grunden til at dette er gjort, er at der efter vores vurdering ikke er proportionalitet i at pålægge Banedanmark at overholde 35 dB (A), når 37 dB (A) kan opnås ved billigste løsning med en udgift på 1,7 mio. kr. og drift på 0,240 mio. kr. pr. år eller næst billigste med en udgift på 4,7 mio. kr. og drift pr. år på 0,340 mio. kr. set i forhold til de andre løsninger der muligvis kan overholde de 35 dB (A) som er væsentlige dyrere.

Denne mindskning af støjen fra 37 dB (A) til 35 dB (A) vil derfor på nuværende tidspunkt ikke stå mål med omkostningerne ved dette. Derfor vælges det at lempe kravet til 37 dB (A). Lempelsen skal dog ses ud fra at der fortsat påbydes at Banedanmark skal vurdere og indsende ny eller opdateret teknisk rapport inkl. økonomiske omkostninger ved at komme ned på de vejledende støjgrænser, idet der kan opstå nye billigere løsningsmodeller, eller de kendte teknikker bliver billigere at iværksætte. Dette skal ses ud fra at nye aktiviteter forventes at følge støjgrænserne i støjvejledningerne og for at vurdere om der senere er proportionalitet i at håndhæve disse grænser skal dette revurderes.

Det skal dog understreges at Ringkøbing-Skjern Kommune, hverken kan eller må anwise den konkrete løsning, men bare kan konstatere at det på nuværende tidspunkt er proportionelt at iværksættes tiltag, der gør det muligt at nedbringe støjen til 37 dB(A) og at da man ikke er nede på de vejledende støjgrænser skal det vurderes igen med henblik på proportionalitetsprincippet.

Det er Ringkøbing-Skjern Kommunes opfattelse, at man ved denne 2 trins afgørelse for det subsidiært påbud følger klagenævnets praksis.

Desuden er det valgt at foreløbigt lempe maksimalværdien med 2 dB for at følge den midlede værdi.

*Endelig skal det understreges, at fastlæggelse af støjgrænser m.m. og dermed vurdering om proportionalitet i forhold hertil, kun bringes i spil, hvis det primære påbud ikke kan realiseres.*

### **3. Tilladelser**

Hvis det subsidiære påbud bringes i spil, vil det evt. betyde at der skal meddeles div. tilladelser for at dette kan realiseres lovligt. Nedenfor oplyses om nærliggende typer tilladelser der skal indhentes hos Ringkøbing-Skjern Kommune, hvis løsningsforslag 1 – 3 skal iværksættes.

Vælges der at anvende en støjskærm, kan det betyde at der skal søges og modtages en byggetilladelse før dette må etableres.

Ved en støjvold, kan der evt. anvendes lettere forurenede jord, såfremt der kan gives en § 19 tilladelse ellers skal der anvendes rent jord til denne vold. For evt. at modtage en § 19 tilladelse skal Banedanmark ansøge Ringkøbing-Skjern Kommune ved Land, By og Kultur herom. Ønskes den løsning, opfordres der til at søge dialog med Land, By og Kultur herom. Der henvises til Yvonne Grandahl. Desuden ser det ud til at der skal etableres en støttemur, da anlæg mod togene er lodret, hvilket må formodes at kræve en støttemur. Denne mur vil kræve en byggetilladelse.

Ved opførelse af et garageanlæg skal der meddeles en byggetilladelse før denne kan opføres.

Om der lokalplanmæssigt er nogle krav som skal honoreres i forbindelse med etablering af fysiske barrierer skal Banedanmark også være opmærksom på.

Derfor sendes påbuddet også til Gunnar Frandsen, der både tager sig af byggetilladelser og tolkning af lokalplaner.

### **4. Fremsendelse til følgende interessenter**

- Banedanmark v/ Jon Christian Sandreid
- Arriva v/Michael Selvig
- Jan K. Pedersen, Pileallé 11, 6900 Skjern
- Gunnar Frandsen, Ringkøbing-Skjern Kommune, byggesag
- Yvonne Grandahl, Ringkøbing-Skjern Kommune, Jordvold
- Erna Pilgaard, Ringkøbing-Skjern Kommune, jurist

### **5. Klagevejledning**

Der kan efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 11 klages over Kommunalbestyrelsens afgørelse.

Klageperioden er 4 uger. Eventuel klage over afgørelsen skal være kommunen i hænde senest 4. juli 2013 ved kontortids ophør.

Følgende kan klage: Påbudsadressat, Sundhedsstyrelsen samt enhver, der må antages at have en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald. Der kan desuden klages af visse organisationer, som angivet i lovens §§ 99-100.

Eventuel klage skal være skriftlig og sendes til Ringkøbing-Skjern Kommune, Land, By og Kultur, Toften 6, 6880 Tarm eller på mail: . Klagen vil herfra blive sendt videre til Natur- og Miljøklagenævnet, der er klagemyndighed. Kommunen vedlægger klagen sine bemærkninger til denne og relevante dokumenter i sagen.

Det er en betingelse for Natur- og Miljøklagenævnets behandling af klagen, at klager betaler et gebyr på 500 kr. Natur- og Miljøklagenævnets vil efter modtagelsen sende klager en opkrævning på gebyret. Natur- og Miljøklagenævnet vil først begynde behandlingen når gebyret er modtaget. Betales gebyret ikke indenfor en frist fastlagt af Klagenævnet, afviser Natur- og Miljøklagenævnet klagen fra behandling.

Gebyret betales tilbage hvis klager får helt eller delvist medhold i sin klage, hvis den påklagede afgørelse ændres eller ophæves, eller klage afvises som følge af overskredet frist, manglende klageberettigelse eller fordi klagen ikke er omfattet af Natur- og Miljøklagenævnets kompetencer.

Afgørelsen kan også indbringes for domstolene. Dette skal ske senest 6 måneder fra modtagelse af påbuddet.

For uddybning af klageregler henvises til [www.nmkn.dk](http://www.nmkn.dk).

## **6. Afgivelse af kommentarer til det nye nærværende forvarslede påbud**

Evt. kommentarer til det varslede påbud skal ske skriftligt til Ringkøbing-Skjern Kommune, Land, By og Kultur, Toften 6, 6880 Tarm eller på mailadresse: [land.by.kultur@rksk.dk](mailto:land.by.kultur@rksk.dk) og skal være i hænde senest den 22. maj 2013 ved kontortidsophør.

Den 21. maj 2013 modtog Ringkøbing-Skjern Kommune rettidigt kommentarer fra en part, nemlig Banedanmark.

Banedanmark kommenterer følgende:

*"Banedanmark skal igen beklage at kommunens påbud tænkes givet til Banedanmark og ikke til Arriva, som har den direkte adgang til togenes motorer og dermed den direkte indflydelse på jernbanestøjen i Skjern.*

*Ad påbud A.1*

*Arriva har ved et forsøg med hurtig opstart kommet ned fra ca. 20 minutter til 2½ minut tomgang i depotsporet, hvilket gør at påbud A.1 om højst 3 minutter er muligt.*

*I overensstemmelse med miljøstyrelsens tillæg til støjvejledningerne, som kommunen citerer i andet afsnit på side 4, medregnes tomgangsstøjen som strækingsstøj, når der er tale om normal trafikafvikling mellem depotspor og perronspor i få minutter, d.v.s. de omtalte 3 minutter.*

*Banedanmark skal derfor anmode om at teksten i sidste afsnit i påbud A.1 ændres til:*

*"De 3 minutter starter fra når togets motor tændes og indtil toget begynder at køre mellem depotspor og perronspor, d.v.s. overgår til alm. køreplandrift og afhentning af passagerer."*

Ringkøbing-Skjern Kommune bemærker hertil følgende.

Banedanmarks forslag til ændring ligger helt i tråd med "Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner – Juli 2007" efter Ringkøbing-Skjern Kommunes vurdering og i øvrigt også Miljøstyrelsen ved telefonisk kontakt d. 24. maj 2013.

De 3 minutter slutter når toget sætter i gang mod perronen ud fra den betingelse af der er tale om at det er i naturlig forlængelse af trafikafviklingen for toget.

Derfor er sidste sætning i A.1 påbud tilrettet med egne ord anmodningen i forhold til det varslede påbud samt en præcisering for således at være i overensstemmelse med tillægget til vejledning og ud fra den betingelse af det er i naturlig forlængelse af trafikafviklingen.

Sondringen er lavet mellem terminalaktivitet og drift/"forbikørende tog for det skal være fysisk muligt at der kan foregå togtransport således infrastruktur og samfundsøkonomi ikke hæmmes proportionelt for meget.

## **7. Andre generelle forhold**

Der gøres opmærksom på, at der til enhver tid er adgang til aktindsigt i sagen.

KS ved Erna Pilgaard.

Venlig hilsen



Nils Nordholm  
civilingeniør

*I forbindelse med behandlingen af en sag kan det være nødvendigt, at Kommunen indsamler, behandler og videregiver personoplysninger, der er nødvendige for sagens behandling. Ifølge persondataloven har du og andre, der er nævnt i sagen, blandt andet ret til at bede om indsigt i disse oplysninger, ret til at gøre indsigelser mod, at oplysningerne behandles, ret til at berigtige oplysningerne samt ret til at klage over behandlingen til Datatilsynet.*

*Forvaltningsloven og offentlighedsloven giver normalt også mulighed for at få indsigt i sagen, og du har altid ret til at udtale dig.*



**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Sun, 5 May 2024 15:24:56 +0200  
**To:** Birgitte Østergaard Snejbjerg  
**Subject:** ladeinfrastruktur matrikel nr. 768a

**VÆR OPMÆRKSOM - DETTE ER EN EKSTERN MAIL !**

Hvis denne mail kommer fra en kollega i RSK, kan den være forfalsket. Vær generelt meget opmærksom på links og vedhæftede filer. Tryk her for at få mere information - <https://intranet.rsk.dk/feedentry/157267>

Til Land By og Kultur, Byg og Miljø  
Vedr. orientering om ladeinfrastruktur matrikel nr. 768a

**Vi ønsker, at der bliver holdt et infomøde, vedr. det nye byggeri.**

Vi mener ikke at informationsbrevet er fyldestgørende nok.  
Der er flere emner som ikke bliver omtalt.

Med venlig hilsen

[REDACTED]  
Pilealle 15a  
6900 Skjern

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Sun, 5 May 2024 17:52:47 +0200  
**To:** Birgitte Østergaard Snejbjerg  
**Subject:** Matrikel nr. 768a. Sagsnummer 23-014601

**VÆR OPMÆRKSOM - DETTE ER EN EKSTERN MAIL !**

Hvis denne mail kommer fra en kollega i RKSK, kan den være forfalsket. Vær generelt meget opmærksom på links og vedhæftede filer. Tryk her for at få mere information - <https://intranet.rksk.dk/feedentry/157267>

Vi har gennemlæst jeres mail angående etablering af ladestation på matrikel nr. 768a.

Vi har en del spørgsmål angående vores dagligdag her på matriklen.

1. Vi har en del skøn bevoksning op ad vores grund som vi vil være meget kedede af at miste, idet det er med til at begrænse støj fra banen. I info brevet skrives der, at der vil blive plantet tilsvarende sammenhængende beplantningsbælte. Dette er slet ikke muligt, idet der står træer som er op mod 50 år gamle.

2. Vi ønsker at der bliver overholdt gældende regler for støj både mens arbejdet står på samt efterfølgende.

3. På hvilke tider af døgnet bliver der arbejdet?

4. Vi har med bekymring læst den jordforureningsattest fra Dansk Miljøportal, som lige er offentliggjort her d. 24-04-2024, og som beskriver at jorden på matrikel 768a er forurenede med grad F2. Lige ud for vores matrikel skal der etableres en jord oplagsplads. Vi er derfor bekymrede for, om aflæsning af forurenede jord giver støvgener med forurening, der bliver spredt til vores have.

5. Hvad med den forurenede poreluft, der bliver frigjort ifm et gravearbejde?

6. Hvordan står det til med sikkerheden omkring brand / eksplosion af de batterier der lades på?

7. Vil den etablerede ladestation øge togtrafikken ved stationen?

8. Vi finder det underligt at der skal etableres/udbygges industri midt i byen. Kan dette ikke flyttes til et område udenfor midtbyen?

Vi er meget interesserede i at blive inviteret til en info aften, hvor vi kan høre mere om det forestående byggearbejde og få svar på vores spørgsmål.

Vi er også interesseret i at få info omkring grænseværdierne omkring forureningen, hvor meget der skal graves i matriklens jord og hvorledes de fra Miljøstyrelsen anbefalede grænseværdier planlægges overholdt.

Venlig hilsen

[REDACTED]  
Pilealle 19

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Mon, 13 May 2024 22:18:33 +0200  
**To:** Birgitte Østergaard Snejbjerg  
**Subject:** Vedrørende naboorientering - ladeinfrastruktur

**VÆR OPMÆRKSOM - DETTE ER EN EKSTERN MAIL !**

Hvis denne mail kommer fra en kollega i RKSK, kan den være forfalsket. Vær generelt meget opmærksom på links og vedhæftede filer. Tryk her for at få mere information - <https://intranet.rksk.dk/feedentry/157267>

Det er med blandet følelser, at vi har modtaget beskeden omkring ændring af infrastruktur ved matriklenr. 768a.

Vi har opfølgende spørgsmål. Kan disse spørgsmål ikke besvares af RKSK, forventes der svar fra Banedanmark.

- Hvilken retning vil solcellerne på ladestationen vende? Vil man kunne forvente genskin?
- I hvilket tidsrum og hvilke ugedage vil man kunne forvente at der arbejdes?
- Vil alt nuværende beplantning i læhegnet blive fjernet?
- Hele jernbanen, der ligger langs Pilealle, er kategoriseret som en V1 (jordforurening) Har man tænkt sig at undersøge dette nærmere?
- Hvordan har man tænkt sig at sikre, at forurenede jord ikke støver ind på de opadliggende grunde til jernbanen?
- Vil det være sikkert fortsat at have køkkenhave?
- Hvilket støjniveau vil denne ladestation have?

[REDACTED] Pilealle 15