

From: Ribe Stift
Sent: Mon, 13 Mar 2023 13:22:12 +0100
To: Thomas Gad
Cc: Ringkøbing Provsti; No Sogns Menighedsråd (8753); [REDACTED]
Subject: Til Ringkøbing- Skjern Kommune, Høringssvar vedr. indkaldelse af ideer og forslag til planlægning for et biogasanlæg ved Novej i Ringkøbing og til indholdet af miljøvurderingen (STPR F2: 2323589)
Attachments: Høringssvar vedr. indkaldelse af ideer og forslag til planlægning for et biogasanlæg ved Novej i Ringkøbing og til indholdet af miljøvurderingen.pdf, Signaturbevis.txt

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.rksk.dk/feedentry/157267>

Til Land, By og Kultur – Planlægning

Kære Thomas Gad

Hermed Ribe Stifts høringssvar vedr. indkaldelse af ideer og forslag til planlægning for et biogasanlæg ved Novej, Ringkøbing i Ringkøbing-Skjern Kommune og til indholdet af miljøvurderingen.

Se venligst vedhæftede.

Menighedsrådet modtager denne mail til orientering.

Med venlig hilsen

Ioana Nitu

Stiftsmedarbejder

Ribe Stift



Korsbrødregade 7
DK- 6760 Ribe.
direkte tlf. 40 10 04 78
mail: ion@km.dk

[Læs om hvordan Ribe Stift behandler dine persondata](#)



Ringkøbing- Skjern Kommune
Land, By og Kultur – Planlægning
E-mail: thomas.gad@rksk.dk

Sagsnummer: 2023 - 8344
Aktid.: 2323589
Sagsbeh.: ION

Ribe, den 13. marts 2023

Høringssvar vedr. indkaldelse af ideer og forslag til planlægning for et biogasanlæg ved Novej i Ringkøbing og til indholdet af miljøvurderingen

Ribe Stift har fra Ringkøbing- Skjern Kommune i samarbejde med Plandata den 9. marts 2023 modtaget - indkaldelse af ideer og forslag til planlægning for et biogasanlæg ved Novej i Ringkøbing- Skjern Kommune i høring.

Af forslaget fremgår følgende:

- Ringkøbing-Skjern Kommune har igangsat planlægningen af et biogasanlæg ved Novej 16 i Ringkøbing. Projektområdet, som debatoplægget og kommende planlægning samt miljøvurdering vil omfatte, fremgår af figur 1. Området inkluderer matr.nr. 46i og dele af 45e, Den sydlige Del, No.
- Projektområdet ligger i nærheden af et område, der i Ringkøbing-Skjern Kommuneplan 2021-2033 er udpeget til tekniske anlæg (vindmøller og solceller).
- Ringkøbing-Skjern Kommune vurderer, at etableringen af et biogasanlæg ved Novej kræver udarbejdelse af en lokalplan for området. Dertil er det nødvendigt at udarbejde et kommuneplantillæg.
- Lokalplanen har til formål at udlægge området til et biogasanlæg med tilhørende tekniske anlæg. Lokalplanen sikrer mulighed for vejadgang til området, samt at der bl.a. tages hensyn til omkringliggende nabobebyggelse, natur og landskab mv. Den eksisterende beplantning mod sydvest og nordøst bibeholdes, hvilket vil medvirke til at mindske anlæggets synlighed fra projektets start.
- Der vil blive taget højde for den igangværende undersøgelse af Rute 15 i planlægningen af transporten af biomasse. De trafikale forhold vil blive undersøgt nærmere ved miljøredegørelsen, herunder bl.a. omfanget af trafikken, fremkommelighed og trafiksikkerhed

Ribe Stifts høringssvar

Indledningsvis skal nævnes, at kirkerne i Danmark er markante kulturhistoriske kendingsmærker i landskabet. Kirkerne og deres omgivelser skal søges bevaret på en sådan måde, at harmonien mellem kirke og omgivelser opretholdes.

Stifterne og kommunerne skal derfor sikre indsynet til og udsynet fra kirkerne, og skal gennem de udpegede kirkebeskyttelsesområder bidrage til at sikre, at kirkerne bevares som tydelige kendingsmærker i landskabet og respekteres i den kommunale planlægning.

No Kirke er beliggende ca. 2,5 km nordvest for projektområdet. Planområdet er beliggende udenfor kirkebyggelinjerne og kirkenæreomgivelserne.

Ribe Stift vurderer, at lokalplansforslaget ikke vil have påvirkning af udsyn fra eller indsyn til kirken.

Ribe Stift har for nuværende ingen bemærkninger til opstart af plan.

Stiftet forbeholder sig sin stilling i forbindelse med den kommende planlægning.

Ribe Stift håber dog på, at de kirkelige myndigheder fortsat inddrages i den videre og mere detaljerede planlægning.

Med venlig hilsen

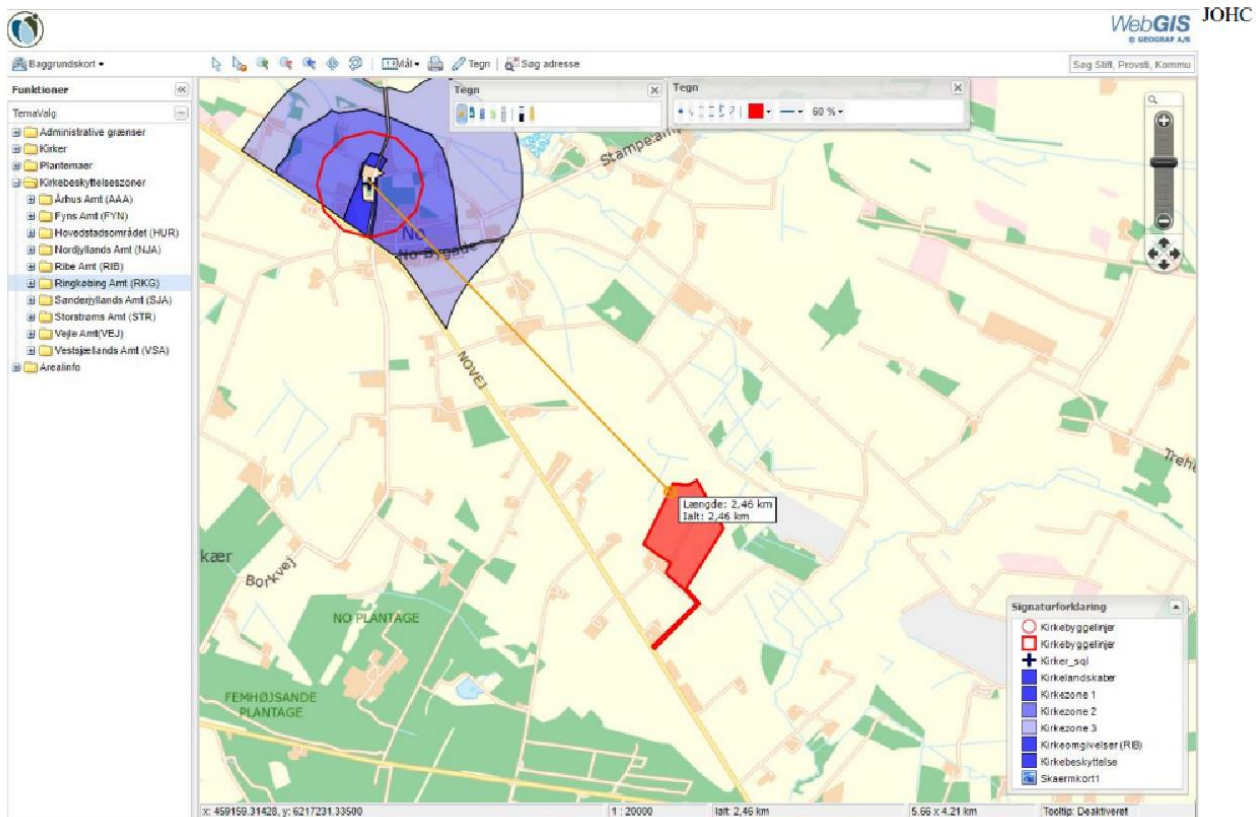
Ribe Stift



Ioana Nitu
Stiftsmedarbejder

Kopi er sendt til: Ringkøbing Provsti
No Sogns Menighedsråd
Ribe Domsogns Menighedsråd

Sag nr. 2023 - 8344 / Akt. nr. 2320041



From: Peder Møller
Sent: Wed, 15 Mar 2023 12:59:00 +0100
To: Land By og Kultur-Fællespostkasse
Cc: Thomas Gad
Subject: Vejdirektoratets bemærkninger til Ringkøbing-Skjern Kommunes indkaldelse af ideer og forslag til planlægning for biogasanlæg ved Novej 15
Attachments: Vejdirektoratets bemærkninger til Ringkøbing-Skjern Kommunes indkaldelse af ideer og forslag til planlægning for biogasanlæg ved Novej 15.pdf, Signaturbevis.txt

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.rksk.dk/feedentry/157267>

Til Ringkøbing-Skjern Kommune at. Thomas Gad

Vedhæftet fremsendes Vejdirektoratets bemærkninger til Ringkøbing-Skjern Kommunes indkaldelse af ideer og forslag til planlægning for biogasanlæg ved Novej 15.

I er velkomne til at kontakte mig, hvis der er spørgsmål eller bemærkninger til det fremsendte.

Venlig hilsen

Peder Møller
Landinspektør
Planlægning og myndighed (Aalborg)



Niels Bohrs Vej 30
Postboks 8125
9220 Aalborg Øst

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 2050
Mobil +45 2246 0265

pemo@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Med udgangspunkt i bæredygtig udvikling arbejder Vejdirektoratet for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.
[Læs om Vejdirektoratets behandling af personoplysninger.](#)

Ringkøbing-Skjern Kommune
Ved Fjorden 6
6950 Ringkøbing

Via e-mail til land.by.kultur@rksk.dk

Dato	15. marts 2023
Sagsbehandler	Peder Møller
Mail	pemo@vd.dk
Telefon	+45 7244 2050
Dokument	20/14344-113
Side	1/1

Vejdirektoratets bemærkninger til Ringkøbing-Skjern Kommunes indkaldelse af ideer og forslag til planlægning for biogasanlæg ved Novej 15

Ringkøbing-Skjern Kommune har den 8. marts 2023 fremsendt indkaldelse af ideer og forslag til planlægning for biogasanlæg ved Novej 15 og tilhørende miljøvurdering.

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

Vi tager til efterretning,

- at biogasanlægget ifølge debatoplægget planlægges med vejadgang til kommunevejen Novej,
- at der i den videre planlægning vil blive taget højde for den igangværende undersøgelse af Rute 15 Ringkøbing – Herning i planlægningen af transporten af biomasse og
- at de trafikale forhold vil blive undersøgt nærmere ved miljøredegørelsen, herunder bl.a. omfanget af trafikken, fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Vi deltager gerne i en tidlig dialog og koordinering i forhold til de trafikale konsekvenser for statsvejnettet.

I er velkomne til at kontakte mig, hvis der er spørgsmål eller bemærkninger til det fremsendte.

Med venlig hilsen



Peder Møller
Landinspektør

From: Rasmus Klüver Jensen
Sent: Wed, 5 Apr 2023 11:21:54 +0200
To: Land By og Kultur-Fællespostkasse
Cc: Thomas Gad; Bjarne Gregersen
Subject: Ideer og forslag til biogasanlæg ved Novej 16
Attachments: Høring af berørte myndigheder_DOCX0.pdf, Debatoplæg_biogasanlæg_novej_v11_endelig.pdf, Afgrænsningsrap_bioNovej_v6_endelig.pdf, Signaturbevis.txt

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>

Til Ringkøbing-Skjern Kommune – Land By og Kultur, Plan

Att.: Thomas Gad
Cc. Bjarne Gregersen

Tak for den fremsendte høring om input til afgrænsningsnotat for miljøvurdering af biogasanlæg ved Novej, Ringkøbing i RKSK.

Vi er lidt i tvivl om hvilke input der er vigtige for jer på nuværende tidspunkt, men vi vil meget gerne have en løbende dialog med jer omkring dette projekt.

Af det fremsendte fremgår det, at det forventes at biogasanlægget bliver omfattet af risikobekendtgørelsen. Virksomheden vil forventelig have en størrelse, hvor den er omfattet af beredskabslovens bestemmelser som øvrig brandfarlig virksomhed og kræve en tilladelse efter beredskabslovens § 34, stk. 2. Derudover bliver beskrevet andre aktiviteter som fremtidige PtX-anlæg, LBG og sammenhæng med solcelleanlæggene, som ligeledes kan være omfattet af beredskabslovens bestemmelser.

På grund af de særlige brandmæssige risici der forventes ved virksomheden vil Brand & Redning MidtVest anbefale, at der etableres to mulige tilkørselsveje til anlægget, således redningsberedskabet tilkørselsvej også sikres ved ugunstige vindretninger.

Derudover må det forventes, at der kan blive stillet krav som etablering af vandforsyning for redningsberedskabet indsats nær adressen eller på matriklen. Denne afgørelse vil blive truffet når der opnår et større kendskab ved den ønskede virksomhed.

I er altid velkommen til at kontakte mig for en nærmere dialog om vores bemærkninger eller andre forhold vedr. virksomheden.

Med venlig hilsen

Rasmus Klüver Jensen
Myndighed- og Forebyggelseschef



H. P. Hansens Vej 112 B
7400 Herning

Tlf.: 96 28 11 12
Direkte tlf.: 21 43 55 70

Mail: forebyg@brmv.dk
Direkte mail: rkj@brmv.dk
EAN: 5798005520139
CVR. NR.: 37207969

Fra: Brand & Redning MidtVest Forebyg <forebyg@brmv.dk>

Sendt: 14. marts 2023 08:30

Til: Rasmus Klüver Jensen <rkj@brmv.dk>

Emne: VS: Input til afgrænsningsnotat for miljøvurdering af biogasanlæg ved Novej, Ringkøbing i RKSK - Berørte myndigheder. Frist 5. april 2023

Fra: Brand & Redning MidtVest/BRMV/Herning Kommune <post@brmv.dk>

Sendt: 8. marts 2023 11:42

Til: Brand & Redning MidtVest Forebyg <forebyg@brmv.dk>

Emne: VS: Input til afgrænsningsnotat for miljøvurdering af biogasanlæg ved Novej, Ringkøbing i RKSK - Berørte myndigheder. Frist 5. april 2023

Fra: Thomas Gad <thomas.gad@rksk.dk>

Sendt: 8. marts 2023 10:30

Til: Ribe Stift <KMRIB@KM.DK>; planloven@bpst.dk; mst@mst.dk; vd@vd.dk; Brand & Redning MidtVest/BRMV/Herning Kommune <post@brmv.dk>; mvjyl-trafikvejafd@politi.dk; post@slks.dk; fo@ens.dk; 3.parter <3.parter@energinet.dk>; info@energinet.dk; ledningsinfo@energinet.dk; bpst@bpst.dk

Emne: Input til afgrænsningsnotat for miljøvurdering af biogasanlæg ved Novej, Ringkøbing i RKSK - Berørte myndigheder. Frist 5. april 2023

Til Berørte Myndigheder

I forbindelse med den foroffentlige høring af planlægningen for et biogasanlæg ved Novej 16 i Ringkøbing-Skjern Kommune (RKSK), sender vi denne orienterings-mail med debatoplæg og udkast til afgrænsningsrapport for miljøvurderingen, hvor I kan læse nærmere om projektet og komme med idéer og forslag til planlægningen, se vedhæftede filer.

Desuden er også vedhæftet et dokument der beskriver hvorfor vi vurderer, at I er berørt myndighed på solcelleprojektet.

Har I bemærkninger hertil, skal vi modtage dem senest den **5. april 2023**.

Venlig hilsen

Thomas Gad
Planlægger - Geolog

Land, By og Kultur – Planlægning

Direkte telefon: 99 74 10 79

Land, By og Kultur: 99 74 15 15

E-mail: thomas.gad@rksk.dk

From: Per Mikkelsen
Sent: Tue, 14 Mar 2023 20:14:09 +0100
To: Land By og Kultur-Fællespostkasse; [REDACTED]
Subject: "Ideer og forslag til biogasanlæg vej Novej 16, Ringkøbing". Att.: Thomas Gad
Attachments: Høringssvar til Novej, 14.03.23.docx

VÆR OPMÆRKSOM - DETTE ER EN EKSTERN MAIL !

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

Til Ringkøbing-Skjern Kommune, att.: Thomas Gad, og [REDACTED]
På DN Ringkøbing-Skjerns vegne fremsendes hermed høringssvar til forslag til etablering af biogasanlæg ved Novej.
M.v.h.
Per Mikkelsen

Dato: 14.03.2023

Til: Ringkøbing-Skjern Kommune

Biogasanlæg i den nordvestlige del af Ringkøbing-Skjern Kommune

Kommunen har fremlagt en ansøgning til etablering af et biogasanlæg ved Novej i forhøring med opfordring til at komme med idéer og forslag til projektet. Tidligere er fremlagt en ansøgning om etablering af et biogasanlæg Ejstrup ca. 9 km. fra det ansøgte anlæg ved Novej.

Hermed fremsendes DN Ringkøbing-Skjerns kommentarer til det ansøgte projekt, forslag til biogas i den nordlige del af kommunen, samt anbefalinger vedr. biogasanlæg generelt.

1. Et biogasanlæg i den nordlige del af Ringkøbing-Skjern kan anbefales, men ikke to anlæg

DN kan anbefale, at der etableres 1 biogasanlæg i den nordlige del af kommunen med det formål, at erstatte brugen af fossile brændstoffer og mindske udledning af metan til atmosfæren fra husdyrgødning.

DN kan *ikke* anbefale, at der etableres 2 biogasanlæg i den nordlige del af kommunen. Det bør undgås, at der udlægges flere områder i det åbne land end højst nødvendigt, og der er ikke fremlagt gode begrundelser for, at der er nødvendigt med mere end 1 anlæg.

Et biogasanlæg i den nordlige del af kommunen bør etableres i tilknytning til et industriområde, hvor biogassen kan bruges til industrielle processer, til et større eksisterende el-producerende teknisk anlæg og/eller til en by, hvor al spildvarmen i forbindelse med biogasproduktionen kan udnyttet til fjernvarme.

På det foreliggende grundlag anbefaler DN, at et biogasanlæg etableres **i eller tæt på Ringkøbings nordlige industriområde**, hvor der vil være plads til nye industrier, hvor al overskudsvarmen kan forventes afsat til fjernvarmeværket, hvor infrastrukturen er optimal i forhold til trafik mellem biogasanlæg og leverandører, i forhold til cyklende, i forhold til gasnet og elnet, og hvor der gode muligheder for at undgå ulemper for borgere i form af lugt og støj og undgå forringelser af natur-, kultur- og landskabsværdier. Et biogasanlæg her vil ligge højst 20 km fra alle potentielle leverandører i kommunen, mens potentielle leverandører uden for kommunen vil kunne levere til eksisterende biogasanlæg i Holstebro og det planlagte biogasanlæg i Lemvig Kommune inden for en afstand på op til omkring 20 km.

DN opfordrer kommunen til at gennemføre en planlægning med analyser af mulige placeringer af biogasanlæg i den nordvestlige del af kommunen, som belyser fordele og ulemper ved forskellige placeringer og konsekvenser, og fremlægge disse offentligt for kommunens borgere, inden der tages politisk beslutning om udlæg af nye områder og tilladelser til etablering af anlæg.

2. Projektet ved Novej kan kun anbefales, hvis kommunen ikke vil udlægge arealer ved industriområdet i Ringkøbing

DN finder det uheldigt, at der etableres et nyt biogasanlæg i det åbne land, når der er gode muligheder for en placering ved det nordlige industriområde i Ringkøbing, som er betydelig bedre end den foreslåede ved Novej.

Hvis kommunen af forskellige grunde, herunder politiske, ikke vil udlægge areal til et biogasanlæg tæt ved Ringkøbings nordlige industriområde, kan et biogasanlæg med placering i tilknytning til de el-producerende vindmøller og solcelleanlæg i Hjortmoseområdet komme på tale, idet der trods nogen afstand til fjernvarmenettet og industriområderne i Ringkøbing er mulighed for levering af overskudsvarme og gas hertil eller evt. gas til virksomheder med særlige beliggenhedskrav i det udlagte industriområde ved græspillefabrikken mod øst.

Det anbefales, at levering af overskudsvarme til fjernvarmeforsyningen i Ringkøbing indgår i projektet.

Det er en forudsætning, at der kun udlægges areal til selve biogasanlægget og ikke til anden potentiel produktionsvirksomhed, som bør placeres i de udlagte industriområder i Ringkøbing. De udlagte arealer til produktionsvirksomhed bør derfor udgå af projekt og lokalplan.

Kommunen bør ved en evt. tilladelse stille krav om en uvildig undersøgelse af de nærliggende §3 beskyttede arealer og søer med henblik på at vurdere deres følsomhed overfor udledninger og støj fra anlægget og at sikre at udledninger fra anlægget ikke forringer beskyttede arealer og arter.

For den fremlagte ansøgning om etablering af et biogasanlæg ved Novej taler, at projektet har en høj grad af lokalt medejerskab.

3. Hvordan sikres største klimagevinst af biogasanlæg, og hvordan mindskes negative effekter på omgivelserne?

For alle biogasprojekter i kommunen anbefaler DN, at der stilles krav om, at der alene bruges organisk gødning og dybstrøelse fra husdyrproduktion, andre affaldsprodukter fra landbrug, organisk husholdningsaffald og slam fra rensningsanlæg o.lign. Der bør ikke gives tilladelse til brug af landbrugsafgrøder, som kan anvendes til foder til dyr og føde til mennesker. På verdensplan er det en etisk fordring, at al velegnet landbrugsjord anvendes til produktion af menneskeføde, og at mindre velegnet landbrugsjord anvendes til skovrejsning eller naturgenopretning, som optager drivhusgasser fra luften eller binder dem i jorden.

DN kan anbefale, at den producerede biogas opgraderes til ren metan, der distribueres gennem det hidtidige naturgasnet til midlertidig anvendelse til opvarmning og snarest muligt forbeholdt til industrielle processer, som kun kan gennemføres med gas. Den midlertidige anvendelse til opvarmning bør snarest muligt erstattes af opvarmning med strøm fra vindmøller og solceller, som bidrager til at nedbringe mængden af drivhusgasser i atmosfæren. Det gør biogas ikke.

DN anbefaler, at der stilles krav om, at den ved opgraderingen producerede kuldioxid oplagres i jorden, og at den derfor ikke må anvendes til produktion af biobrændsler, som ved afbrænding vedligeholder atmosfærens indhold af drivhusgasser. Det er en etisk fordring for de industrielt udviklede lande, at de bidrager til en nedgang i mængden af drivhusgasser i atmosfæren.

DN opfordrer kommunen til ved godkendelse af biogasanlæg at stille krav om, at anlægget omgives med en mindst 5 meter høj jordvold etableret af ren overskudsjord og beplantet med hjemmehørende arter af træer og buske, herunder stedsegrønne arter, som kan dække for indsynet til anlægget også i vinterhalvåret. Der bør stilles krav til bygningernes højde og farver, så det sikres at de syner mindst muligt i landskabet og ikke tilbagekaster lys fra sol og himmel.

Det må forventes, at husdyrproduktionen og dermed mængden af gødning og dybstrøelse falder i de kommende år, hvilket DN støtter, da husdyrproduktion og især produktion af kvæg, får og geder bidrager til udledning af drivhusgasser i atmosfæren og mindsker mulighederne for produktion af vegetabiliske fødevarer til mennesker. Dette forhold skal tages med i betragtning ved planlægningen af biogasanlæg.

Som nylig påpeget af regeringens Klimaråd

(https://klimaraadet.dk/sites/default/files/node/field_files/Landbrugets%20omstilling%20ved%20en%20drivhusgasafgift_final.pdf), kan for stor satsning på biogas blive urentabelt i løbet af få år (lock-in-effekten).

På DN Ringkøbing-Skjerns vegne

Per Mikkelsen

From: [REDACTED]
Sent: Sun, 2 Apr 2023 17:57:32 +0200
To: Thomas Gad; Land By og Kultur-Fællespostkasse
Cc: [REDACTED]
Subject: Ideer og forslag til biogasanlæg ved Novej 16. Att.: Thomas Gad
Attachments: Høringssvar til Biogas ved Novej 16..docx

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>

Høringssvar vedrørende biogasanlæg ved Novej 16 vedhæftet.

Mvh. [REDACTED]

Ringkøbing-Skjern Kommune
Land, By og Kultur
Smed Sørensens Vej 1
6950 Ringkøbing
Att ·

Ideer og forslag til biogasanlæg ved Novej 16.

Som en af de 45 landmænd bag projektet og beboer på Novej i Øster No, går vi ind for projektet idet:

- Bidrager til den grønne omstilling
- 45 lokale landmænd får stort ejerskab og indflydelse på anlægget
- De 45 landmænd får del i CO2 certifikaterne
- Stor lokal finansiering og forhåbentlig også afkast i kommunen

Vores bekymring går på den øgede mængde af tung trafik på Novej, som anlægget vil tilføre. Novej har i forvejen en stor andel af tung trafik, og vejens bredde gør det farligt for bløde trafikanter at færdes langs vejen, når tung trafik passerer hinanden (billede nedenfor).

Vi håber at projektet og kommunen vil kigge positivt på at løse de trafikale udfordringer på Novej.

Forslag til forbedringer:

- Etablering af cykelsti
- Udvidelse af kørebanen
- Støjdæmpende vejbelægning

Efter vores vurdering er No sogn det grønneste sogn i DK, og de borgere der har bidraget mest til den grønne udvikling pr. indbyggere. I vores baghave er der pt. installeret 110 MW vind- og solenergi. Der er 150 MW solenergi på vej i Hjortmose og yderligere 75 MW solenergi i Lyngsmose. **I alt ca. 335 MW.** No er derfor en meget stor bidragsyder til kommunens grønne omstilling.

Vi appellerer til at I opprioriterer trafikforholdene langs Novej.

Med venlig hilsen



RINGKØBING

Novej beder om cykelsti



farligt. [redacted] får ikke lov at cykle i skole ad Novej. Det er simpelthen for farligt. Foto: Jørn Deleuran.

Beboere frygter for cyklisters sikkerhed

02 feb. 2009 kl. 00:00



Poul Osmundsen (polo@dagbladetringskjern.dk)

From: [REDACTED]
Sent: Sun, 2 Apr 2023 16:05:01 +0200
To: Land By og Kultur-Fællespostkasse
Cc: [REDACTED]
Subject: Ideer og forslag til biogasanlæg vej Novej 16, Ringkøbing
Attachments: Ideer og forslag fra Hee skolebestyrelse ifm biogasanlæg ved Novej - april 2023.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>

Att: Thomas Gad

Hermed indsendes forslag fra Skolebestyrelsen ved Hee skole til projektet vedr. biogasanlæg Novej 16.

Med venlig hilsen

[REDACTED]



Ideer og forslag fra Hee skolebestyrelse ifm biogasanlæg Novej 16

Skolebestyrelsen ved Hee Skole har haft fokus på de aspekter omkring biogasanlægget på Novej 16 som vedrører trafikikkerheden for skolebørnene.

Udfordringer

Hee skole har igennem alle årene haft udfordringer med at skabe en sikker skolevej, fordi mange af skolens elever skal krydse Holstebrovej for at komme i skole. Der opstår jævnligt situationer med nærved uheld eller deciderede påkørsler, hvor bilister ikke stopper for børn, som forsøger at krydse vejen ved fodgængerfeltet. Eftersom et nyt biogasanlæg vil medføre øgede trafikmængder, sætter det en endnu tykkere streg under behovet for at skabe en løsning omkring trafikikkerheden. Vi har primært fokus på trafikikkerheden i krydset Holstebrovej/Agersbækvej i Hee by, fordi det er her flest elever bliver berørt. Men i forbindelse med kørslen til biogasanlægget er der også en opmærksomhed omkring Novej, hvor mange af skolens elever i No bor.

Hidtidige tiltag

Skolebestyrelsen rettede i efteråret 2022 henvendelse til Vejdirektoratet med et forslag om at få lavet en farvet forhøjning af krydset ved Holstebrovej samt et helleanlæg, da dette efter rådgivning fra Ringkøbing-Skjern Kommunes afdeling for Plan og Vejanlæg var det mest realistiske at bede om. Vores største ønske er dog at få etableret en tunnel under Holstebrovej, fordi det er den absolut mest sikre løsning.

Vi har i februar 2023 fået følgende svar tilbage fra Vejdirektoratet: *"Foreløbig er lokaliteten taget med i puljen af Mindre Lokale Forbedringer, som bliver prioriteret hvert år. I år har der desværre ikke været afsat mange midler til denne type af tiltag, og lokaliteten er derfor ikke blevet prioriteret i år. Hvornår, lokaliteten kan blive prioriteret, afhænger af, hvilke andre tiltag der er på listen samt økonomi."*

Vores forslag

Skolebestyrelsen ved Hee Skole foreslår, at Ringkøbing-Skjern Kommune går aktivt ind i sagen med at skabe en varig løsning for en sikker skolevej. Vi har været i dialog med folketingspolitiker Mads Fuglede og er derigennem blevet bekendt med, at der er flere nationale puljer til lokale trafikløsninger knyttet til statsveje.

Helt ultimativt set drømmer vi om en løsning, hvor der kommer to tunneler under Holstebrovej: En ved det centrale kryds i Hee by samt en ved Hvingelvej kombineret med cykelsti fra Hee til Tim og langs Novej, hvor der også vil være en øget trafik. Denne sidste del er prioriteret som et stønske i TMU

8. november 2022. Blandt disse ønsker er en tunnel under Holstebrovej ved krydset i Hee by den højeste prioritet, da den vil komme flest til gavn.

Vi foreslår derfor, at Ringkøbing-Skjern Kommune sammen med skolebestyrelser og sogneforeninger i hhv No, Hee og Tim udformer et samlet projekt og sender dette ind til de nationale trafikpuljer. Der er selvfølgelig langt flere aspekter i dette end trafiksikkerhed, men vi mener, at et biogasanlæg vil belaste trafiksikkerheden så meget, at det bør medføre et stærkt kommunalt engagement i og yderligere pres på at skabe en sikker skolevej.

På vegne af skolebestyrelsen ved Hee Skole

Fmd. for skolebestyrelsen

██████████



From: [REDACTED]
Sent: Tue, 4 Apr 2023 08:40:34 +0000
To: Thomas Gad
Subject: Høringssvar
Attachments: Høringssvar[3081].docx

VÆR OPMÆRKSOM - DETTE ER EN EKSTERN MAIL !

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

Ideer og forslag til biogasanlæg ved Novej 16
Att Thomas Gad

Vedhæftet hørings forslag
Venlig hilsen
[REDACTED]

Sendt fra [Mail](#) til Windows

[REDACTED]
Høringsvar vedr. biogasanlægget ved Novej 16, No, 6950 Ringkøbing.

No, den 4. april 2023

Som ejer af Novej 32, No, 6950 Ringkøbing vil vi gerne udtrykke vores bekymring vedr. den stigende trafik af tunge køretøjer som ovennævnte anlæg vil medføre.

Vores hus ligger som det sidste hus på venstre side ud mod Rødning og vi har udkørsel direkte til Novej. Når vi kommer fra Rødning siden og skal ind af vores indkørsel er vi nødt til at svinge over i modsatte side for at komme ind af vores indkørsel. Det sker indimellem, at vi næsten bliver påkørt bagfra, fordi de bagfrakommende misforstår vores kørsel. Når vi svinger over i modsatte vejbane for at køre ind kan vi ikke se modkørende biler pga. svinget på Novej midt i byen.

Vores hus ligger desuden så tæt på vejen, at der blot er ca 4 m hjørnet på vores stuehus, som er vores stue medregnet fortovet ud til vejen. Vi kan når vi sidder i stuen mærke vibrationerne fra biler og især lastbiler, når de kører stærkere end fartgrænsen. Det kan vi mærke i de tidligere morgentimer, samt sene tider, hvor der ikke er så meget trafik. Pt. er gennemsnitsfarten målt til 94km/t få hundrede meter udenfor byen.

Vores bekymring går på den øgede tunge trafik der skal passere vores indkørsel/vores ejendom på daglig basis ca. 300+ kørsler i.h.t. udregninger baseret på tal fra kommunen, samt folkene bag biogas anlægget. Dette tal kan evt. stige såfremt der bliver lavet en yderligere udbygning af anlægget f.eks. Power to X, flere siloer/tanke m.m.

Dette vil medføre en større risiko for uheld pga. hastighed, antal biler (især tung transport til/fra anlægget) og ringe udsyn.

Dette kan afhjælpes med en omfartsvej bagom No, hvilket vi kraftigt vil opfordre kommunen til at tage i betragtning. Vi er helt med på, at der ikke er afsat penge til sådan en omfartsvej i det kommende budget men forslaget bedes taget i betragtning til kommende forhandlinger.

Derudover bedes kommunen tillige tage hensyn til evt. lugtgener fra anlægget, og i særdeleshed ønskes der medtaget i beslutningen at der IKKE må behandles medicinsk affald fra medicinalindustrien.

Vi imødeser gerne en bekræftelse på at dette høringsvar er indsendt rettidigt og til rette vedkommende. På forhånd tak.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

From: [REDACTED]
Sent: Tue, 4 Apr 2023 13:48:25 +0200
To: Thomas Gad
Subject: Ideer og forslag til biogasanlæg ved Novej 16
Attachments: Kommentar til biogasanlægget Novej 16.pdf

VÆR OPMÆRKSOM - DETTE ER EN EKSTERN MAIL !

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

Hej Thomas,
Hermed hørings svar til ovennævnte.
mvh
[REDACTED]

Ringkøbing-Skjern kommune
Land, By og Kultur
Smed Sørensenvej 1
6950 Ringkøbing

Att Thomas Gad

Ideer og forslag til biogasanlæg ved Novej 16

Nedenfor er nævnt kommentarer og spørgsmål til materialet som er offentliggjort i forbindelse med ovennævnte sag.

Kommentar til Projektbeskrivelsen, ver marts 2023.

Side 7

1. Fremtidige teknisk anlæg er ikke som beskrevet skrueret på situationsplan, side 5, som skrevet i teksten!



2. Vaskehal er tilføjet som næst sidste linje i tabellen men indgår også i Hallen nævnt på side 6?

Side 8

3. Under punkt 4 er der nævnt de biomassetyper som forventes anvendt, hvilket er dem som bør nævnes i tilladelsen således at det er klart hvilke biomasser som må tilføres anlægget.
4. Under punkt 5 CO2 effekt, bør der eksplicit fremgå CO2 belastningen fra transport af biomasse udgøre med den nuværende primære brandstoftype. En opgørelse over CO2 udslippet ved transport med de i leverandørlisten nævnt bedrifter og mængder, således at det fremgår hvad der vindes ved den øget transport af ressourcer vil synliggøre en del af cost/benefit?

Side 10

5. I punkt 6.3 nævnes at, udledningen af kvælstof holdes på et minimum, hvilke forventninger har man til denne udledning?

Side 11

6. I punkt 6.4 nævnes hvorledes elementer skærmes af gælder det også ventilatorer placeret udendørs? Og hvis ikke hvorfor?

Side 12

7. 206 ture er ca. 20% mere end angivet i projektbeskrivelsen fra oktober 2022, skyldes dette en regnefejl? Venligst forklar hvad der ikke har været medregnet og hvorfor.
8. Det nævntes at de 206 ture vurderes til at være "worst case" i forbindelse med kampagner. Hvor stor en del af trafikken forventes at hidrøre fra kampagner?
9. Antallet af dage er øget fra 300 til 312; Begrund venligst hvorfor antallet er øget til 312 da der jo forventes primært at ske transport på hverdage?

Antallet af hverdage kan regnes som følger:

$365 \text{ dage} - (2 \cdot 52 \text{ weekenddage}) - (2 \cdot \text{nytår}) - (3 \cdot \text{påske}) - (1 \cdot \text{kristelig himmelfartsdag}) - (1 \cdot \text{pinse}) - (1 \cdot \text{grundlovsdag}) - (3 \cdot \text{jul}) = 250 \text{ hverdag}$ afhængig af hvordan ugedagene falder. Påske, kristelig himmelfartsdag, og pinse ligger på faste ugedage. Jul, nytår og grundlovsdag ligger på faste datoer og kan derfor falde både på weekender og hverdage. Derfor kan antallet af helligdage varierer fra år til år. Første maj og 31 December betragtes betragtes nogle steder som helligdage. Den 24 December og grundlovsdag (5 juni) er blevet anerkendte helligdage for ikke så mange år tilbage. Et år kan have 365 eller 366 dage alt efter om der er skudår. Antallet af weekender kan falde forskelligt fra det ene kalenderår til det andet og der er derfor ikke $52 \cdot 2$ weekenddage om året.

I den ovenstående formel for antallet af hverdage er alle weekender regnet med. Derfor er der for påsken for eksempel kun beregnet 3 helligdage. (Dem der falder på hverdage, men ikke 1 påskedag der falder på en søndag).

18. Hvorledes stemmer antallet af kørsler i projektbeskrivelsen og bilag 1 overens?
19. Projekttilladelser skal stipulere at kørsel kun er tilladt med lastbil og ej traktor for at mindske støj til naboer og genere trafikken mindst muligt.

Side 13

20. I punkt 6.7, andet afsnit er der nævnt "nærområdet"; hvordan defineres dette?
21. I punkt 7, sidste sætning "Derudover..." giver ikke nogen mening da første halvdel handler om synergi med andre energi projekter og anden halvdel omhandler naboer. Dette virker som om man vil negligere naboerne.

Kommentar til Bilag 1

Side 4

22. Under pkt. 2.2 er det uklart hvordan en kampagne periode kan udgøre maksimalt seks uger pr år når der i afsnittet før står at en kampagne periode er 30 dage; Venligst forklar differencen?
I andre biogas anlæg (Vestjysk Biogas og Orten) er kampagne perioden berammet til maksimalt 30 dage.

Side 5

23. I tabel 4 er der angivet 71 ture medens, at der under tabellen er angivet 95 ture ind og ud, hvorledes fremkommer de 95 ture?

Kommentar til "udkast til afgrænsningsrapport"

24. Referencer til Miljøvurderingsloven, LBK af 03/01/2023, syntes at være fejlagtige i Indledningen;

- §18, stk. 2 er ophævet.
- §11 Miljøvurdering burde være §8.

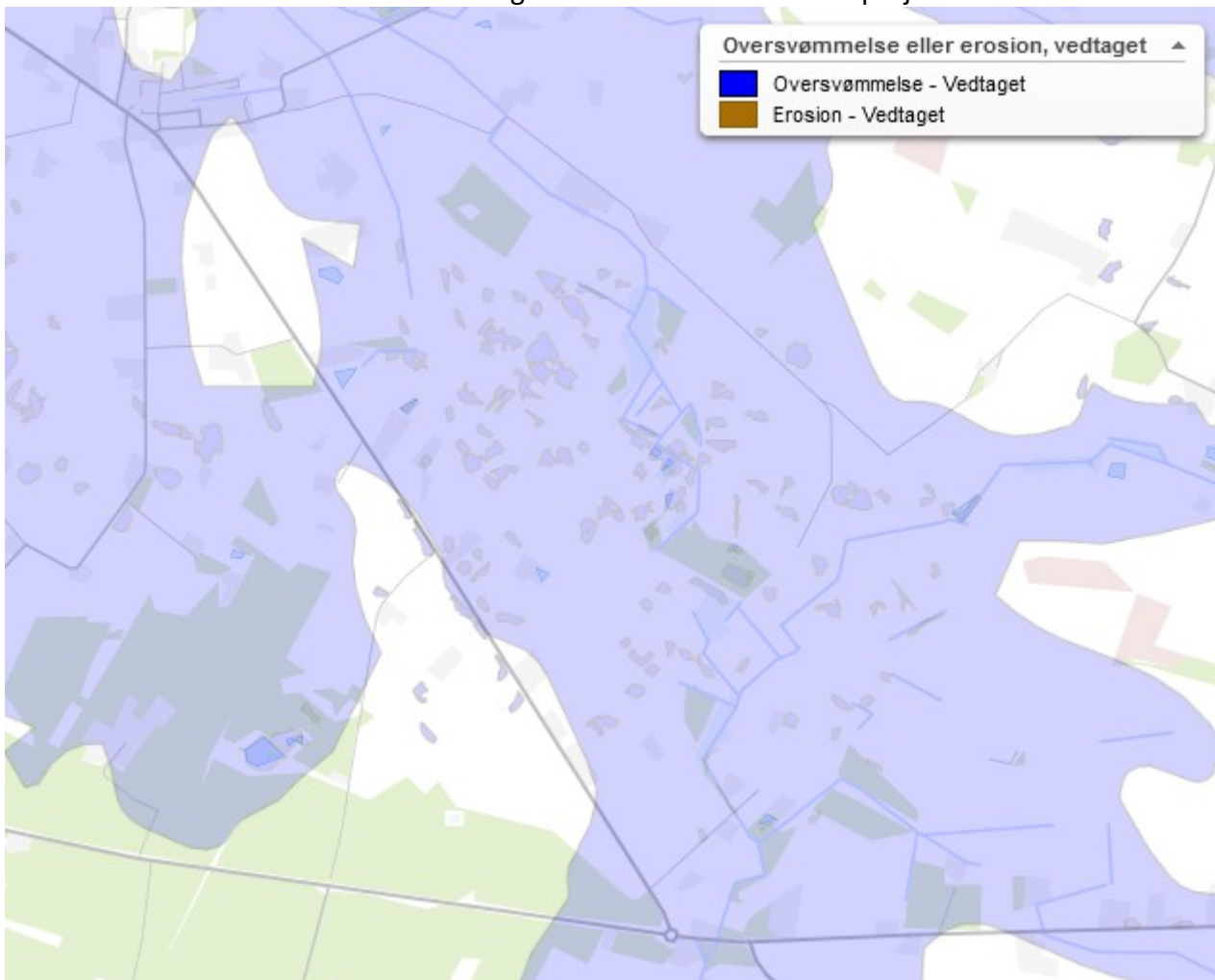
25. I tilfælde af brand på anlægget, hvordan forventer man at håndtere det vand som anvendes ifb. med slukning, når der skal tages hensyn til vandløb Nordøst for projektområdet?

Se afgrænsning af miljøvurderingen pkt 3.

pkt 3.3

26. Opmærksomheden bør henledes på, at det foreslået område er omfattet af Planlovens § 11a, 18 og 19 som det fremgår af hosstående kort fra plandata.dk.

Hvorledes forholder kommunen sig til dette i forbindelse med projektet?



Tiltag for §25 tilladelse

En godkendelse af et Biogas anlæg bør mindst forholde sig følgende:

Der bør være henvisning til hvorledes kravene opfyldes i bekendtgørelse 2079 af 15/11/2021.

Støj

- Der bør kun tillades, at der køres med lastbiler således at støjen fra kørsel minimeres da kørsel med traktor og vogn larmer mere. Kørsel med traktor vil forstærke mulighederne af at genere farlige situationer på Novej med biler som vil overhale.
- Støj krav bør beskrives (højfrekvent, lav frekvent, ultralyd, samt intertransport og til/frakørsel).
- Krav til vibrationer fra anlægget bør omfattes af en evt. tilladelse.

Lugt

- Alle potentielle kilder til lugt skal inddrages i en evt. godkendelse.
- Der bør være etableres målested i afkast, hvor der er beregnet og fastsat vilkår om afksthøjde for lugt, med indretning og placering som anført i MEL-22 Kvalitet i Emissionsmålinger (Miljøstyrelsens anbefalede metoder, der findes på hjemmesiden for Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for måling af emissioner til luften: www.ref-lab.dk). Målestederne skal være placeret, sådan at det sikres, at de fastsatte emissionsgrænseværdier kan dokumenteres overholdt.
- Der bør efter idriftsættelse foretages præstationsmålinger som skal tilsendes kommunen, snarest eller senest 6 måneder efter idriftsættelse.

Trafik

- Bør definere hvilke trafikanlæg som skal etableres i forbindelse med etableringen af anlægget (transportform, kapacitet trafiksikkerhed og støj).

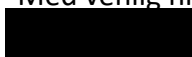
Andet

- Opmærksomhed henledes på den modelflyve plads som ligger i nærheden af det søgte område.

Lovgivning

- Følgende bør der henvises til i en evt. godkendelse - Redegørelse for anvendelse af BAT i forhold til BAT-konklusionen for affaldsbehandling jf. Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1147.

Med venlig hilsen



From: [REDACTED]
Sent: Tue, 4 Apr 2023 22:41:27 +0200
To: Thomas Gad
Subject: Att Thomas Gad

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.rksk.dk/feedentry/157267>

Høringssvaret i forbindelse med Biogasanlægget på Novej 16
No 4 april 2023

[REDACTED]
Jeg vil gerne udtrykke min bekymring ang den øgede trafik som vil forekomme i forbindelse med Biogasanlægget Novej 16.

Jeg bor i det sidste hus på højre side på Novej ud af byen mod syd.

Jeg er meget rystet over al den trafik vi allerede har nu, også skal der yderligere

Ca 300 ekstra køretøjer dagligt.

Vi kan ikke sidde ude i vores have og tale sammen, når al trafikken lige drøner forbi. Det larmer og suser og rykker i døre og vinduer, når de store lastbiler med høj fart køre forbi. Det er ubehageligt og skræmmende.

Jeg vil på det kraftigste anmode om at der blir kigget på en omfartsvej bagom No.

Når jeg bakker ud af min indkørsel er det en chance at tage hvergang, fordi biler og lastbiler ikke sætter farten ned, og bare brager igennem Novej.

Udsynet er ikke god i forvejen, så jeg er nødt til at køre over i modsatte vejbane for at få udsyn.

Jeg imødeser gerne en bekræftelse på at dette høringssvar er indsendt rettidigt og til rette vedkommende.

På forhånd tak

Med venlig hilsen

[REDACTED]

From: [REDACTED]
Sent: Wed, 5 Apr 2023 05:50:57 +0100
To: Thomas Gad
Subject: Ideer og forslag til biogasanlæg ved Novej 16

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>

Hørings svar vedr. biogasanlægget ved Novej 16, No, 6950 Ringkøbing.

No, den 4. april 2023

Som ejer af Novej 23, No, 6950 Ringkøbing vil jeg gerne udtrykke min bekymring vedr. den stigende trafik af tunge køretøjer som ovennævnte anlæg vil medføre.

Jeg har udkørsel direkte til Novej midt mellem byskiltene, mit hus er beliggende på højre side af Novej (set fra Heager siden) altså i rundingen. Udsynet fra min indkørsel er meget ringe pga. svinget på Novej.

Min bekymring går på den øgede tunge trafik der skal passere min indkørsel/min ejendom på daglig basis ca. 300+ kørsler i.h.t. udregninger baseret på tal fra kommunen samt folkene bag biogas anlægget. Dette tal kan evt. stige såfremt der bliver lavet en yderligere udbygning af anlægget f.eks. Power to X, flere siloer/tanke m.m.

Dette vil medføre en større risiko for uheld pga. hastighed, antal biler (især tung transport til/fra anlægget) og ringe udsyn. Og dertil kommer støjen fra de tunge lastbiler m.m. Hastigheden er efter loven 50 km/t gennem byen, men meget ofte bliver denne fartgrænse slet ikke overholdt.

Dette kan afhjælpes med en omfartsvej bagom min ejendom hvilket jeg kraftigt vil opfordre kommunen til at tage i betragtning. Jeg er helt med på, at der ikke er afsat penge til sådan en omfartsvej i det kommende budget men forslaget bedes taget i betragtning til kommende forhandlinger.

Derudover bedes kommunen tillige tage hensyn til evt. lugtgener fra anlægget, og i særdeleshed ønskes der medtaget i beslutningen at der IKKE må behandles medicinsk affald fra medicinalindustrien.

Jeg imødeser gerne en bekræftelse på at dette høringssvar er indsendt rettidigt og til rette vedkommende. På forhånd tak.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

From: [REDACTED]
Sent: Wed, 5 Apr 2023 05:53:44 +0100
To: Thomas Gad
Subject: Ideer og forslag til biogasanlæg ved Novej 16.

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.rskk.dk/feedentry/157267>

Hørings svar vedr. biogasanlægget ved Novej 16, No, 6950 Ringkøbing.

No, den 5. april 2023

Som ejer af Novej 21, No, 6950 Ringkøbing vil jeg gerne udtrykke min bekymring vedr. den stigende trafik af tunge køretøjer som ovennævnte anlæg vil medføre.

Jeg har udkørsel direkte til Novej midt mellem byskiltene, mit hus er beliggende på højre side af Novej (set fra Heager siden) altså i rundingen. Udsynet fra min indkørsel er meget ringe pga. svinget på Novej.

Min bekymring går på den øgede tunge trafik der skal passere min indkørsel/min ejendom på daglig basis ca. 300+ kørsler i.h.t. udregninger baseret på tal fra kommunen samt folkene bag biogasanlægget. Dette tal kan evt. stige såfremt der bliver lavet en yderligere udbygning af anlægget f.eks. Power to X, flere siloer/tanke m.m.

Dette vil medføre en større risiko for uheld pga. hastighed, antal biler (især tung transport til/fra anlægget) og ringe udsyn. Og dertil kommer støjen fra de tunge lastbiler m.m. Hastigheden er efter loven 50 km/t gennem byen, men meget ofte bliver denne fartgrænse slet ikke overholdt.

Dette kan afhjælpes med en omfartsvej bagom min ejendom hvilket jeg kraftigt vil opfordre kommunen til at tage i betragtning. Jeg er helt med på, at der ikke er afsat penge til sådan en omfartsvej i det kommende budget men forslaget bedes taget i betragtning til kommende forhandlinger.

Derudover bedes kommunen tillige tage hensyn til evt. lugtgener fra anlægget, og i særdeleshed ønskes der medtaget i beslutningen at der IKKE må behandles medicinsk affald fra medicinalindustrien. Og at man er opmærksom på højfrekvent støj fra anlægget.

Jeg imødeser gerne en bekræftelse på at dette høringssvar er indsendt rettidigt og til rette vedkommende. På forhånd tak.

Med venlig hilsen

[REDACTED]

From: Betina Wichmann
Sent: Wed, 5 Apr 2023 11:01:51 +0200
To: Land By og Kultur-Fællespostkasse; Thomas Gad
Cc: Politiker Hans Østergaard;

Politiker Ole

Nyholm Knudsen; Politiker Søren Elbæk; Politiker Jakob Agerbo; Politiker Jens Jacob Østergaard Kristensen; Politiker Niels Rasmussen; Politiker Lennart Qvist; Politiker Kristian Andersen; Politiker Ole Nyholm Knudsen; Politiker Hans Pedersen; Politiker Rita Smedsgaard Byskov; Politiker Jørgen Byskov; Politiker Irene Lund Pedersen; Viden & Strategi-Fællespostkasse

Subject: Ideer og forslag til biogasanlæg vej Novej 16 [RL-WSDOCS.FID1460988]

Attachments: Fælles indsigelse mod placering af biogasanlæg.pdf, Underskrifter.pdf, Bilag 1.pdf, Bilag 2.pdf, Bilag 3.pdf, Bilag 4.pdf, Bilag 5.pdf, Signaturbevis.txt

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>

Til Ringkøbing-Skjern Kommune
Att.: Thomas Gad

Cc: Borgmester Hans Østergaard
CC: Økonomiudvalget og Teknik – og Miljøudvalget

Med henvisning til Ringkøbing-Skjern Kommunes "*Indkaldelse af ideer og forslag til planlægning af biogasanlæg ved Novej, Ringkøbing og til indholdet af miljøvurderingen*" fremsendes hermed forslag om alternative placeringer med bilag fra en række beboere på Novej og Klitmosevej, forslagene er støttet af samlet set 144 medunderskrivere, se vedlagte underskriftsindsamling.

Med venlig hilsen

Betina Wichmann
Advokat, Director

LUNDGREN S

Lundgrens Advokatpartnerselskab
Tuborg Boulevard 12
DK-2900 Hellerup

Tel +45 3525 2535
Mob +45 2524 5132
CVR-nr. 36 44 20 42



••••• E-mail Confidentiality and Data Protection Notice •••••

This e-mail and any attachments are intended solely for the addressee(s) and may contain confidential and/or privileged information legally protected from any disclosure. If you are not the intended recipient of this message or their agent, or if this message has been addressed to you in error, please immediately alert the sender by reply e-mail and then delete this message and any attachments. If you are not the intended recipient, you are hereby notified that any use, dissemination, copying, or storage of this message or its attachments is strictly prohibited. Data Protection: read how we process personal data [here](#) . We do not accept liability for any data corruption, interception, unauthorised amendments, tampering or virus or the consequences hereof with respect to our e-mails.

April 2023

ALTERNATIVE FORSLAG I FORHOLD TIL PLACERING AF BIOGASANLÆG VED NOVEJ 16, RINGKØBING

Med vedlagte underskrifter ønsker vi hermed at gøre indsigelse mod placeringen af et biogasanlæg ved Novej 16, Ringkøbing, fremsat ved debatoplæg "*Biogasanlæg ved Novej 16, Ringkøbing*" til indkaldelse af ideer og forslag i perioden fra den 8. marts til den 5. april 2023.

Vi er stærkt bekymrede over for Ringkøbing-Skjern Kommunes planer om at godkende planerne for placering af et biogasanlæg ved Novej 16, Ringkøbing. Det tilkendegiver vi med vores underskrift nedenfor.

Indledende vil vi gøre opmærksom på, at nærværende indsigelse på ingen måde skal forstås som en generel uenighed i det hensigtsmæssige ved at etablere et biogasanlæg i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Biogasanlæg er utvivlsomt en vigtig del af den grønne omstilling og en god mulighed for at udnytte ressourcer hensigtsmæssigt. Samtidig er der dog tale om store, meget synlige anlæg, som medfører megen trafik og nabogener generelt, hvorfor en optimal placering af sådanne anlæg må anses som særdeles væsentligt for at sikre værdifulde projekter og lokal opbakning.

Med udgangspunkt i nedenstående synspunkter, er det vores vurdering, at den foreslåede placering af et nyt biogasanlæg er højst uhensigtsmæssig, hvorfor vi med baggrund i de nedenfor beskrevne hensyn ønsker at fremsætte forslag til nedenstående alternative placeringer.

1. ANLÆGGETS FORESLÅEDE PLACERING

1.1 Anlæggets placering i forhold til eksisterende beboelse

Den foreslåede placering af biogasanlægget er centralt i Øster No, og derfor også tæt på samtlige af de beboelsesejendomme, som er placeret langs Novej.

Selv hvis den ejendom, som ligger i umiddelbar nærhed til anlægget opkøbes, betyder den valgte placering, at anlægget vil være placeret inden for en radius af et par få hundrede meter til de nærmeste naboer, herunder Novej 1, 3, 5, 7, 10, 12, 14, 16, 20, 22, 24 og 26 og Klitmosevej 2.

Yderligere planlægges indkørselsvejen til anlægget anlagt mellem to af disse naboejendomme, konkret langs den ene nabos grund, Novej 14.

Henset til de gener, et biogasanlæg af denne størrelse unægtelig medfører, som uddybet nedenfor, er det stærkt uhensigtsmæssigt, at projektet på nuværende tidspunkt planlægges udført i et område med så relativt tæt beboelse.

1.2 Trafikgener for naboer og området i øvrigt

Et biogasanlæg af den foreslåede størrelse medfører en væsentlig mængde tung trafik, i første omgang i forbindelse med etablering af biogasanlægget og efterfølgende kontinuert til transport til og fra anlægget.

I forbindelse med debatoplægget er der vedlagt en beskrivelse af den forventede trafikpåvirkning i form af PlanEnergi's fremlagte Bilag 1 Kørsel og Kørselsveje, (herefter Trafiknotatet), hvilket i det følgende suppleres med konkrete bemærkninger i forhold til den konkrete påvirkning for den omkringliggende beboelse og særligt i forhold til byen No.

Indledende gøres opmærksom på, at alt transport til og fra anlægget vil ske via Novej og den planlagte etablerede indkørselsvej. Dette betyder, at både den nabo, der bor direkte ved den nye indkørselsvej, men også samtlige naboer, der bor langs Novej, vil opleve væsentligt øget trafik i forbindelse med samtlige transportkørsler til og fra anlægget.

I trafiknotatet er trafikbelastningen opdelt i den gennemsnitlige belastning, belastningen ved kampnekørsel og belastningen ved bortkørsel af CO₂ og LBG. Ved vurderingen af trafikbelastningen ved et eventuelt biogasanlæg ved Novej 16, skal der særligt lægges vægt på de mange omkringliggende beboelsesejendomme, som vil opleve den samlede belastning, fra alle tre kategorier.

Samlet er det i rapporten vurderet, at den trafikale belastning fra anlægget i gennemsnit forventes at være 206 ture pr. dag. Hvis det antages, at transporten foregår i dagtimerne, op til 12 timer om dagen, vil de berørte naboer dermed opleve 17 forbigående lastbiler i timen. Dette svarer til ca. en lastbil hvert tredje minut.

Den øgede trafik igennem No by vil resultere i en væsentlig forøgelse af støjen ved den øgede mængde af gennemkørende tung trafik igennem byen. I den vestlige ende vil beboere der har naboskab ved vejen således opleve kraftigt forøget trafikstøj, særligt kraftig stigning i trafikstøj i forbindelse med nedbremsninger fra tung trafik ved indkørsel til anlægget. Beboerne i den østlige ende af No vil opleve øget trafikstøj i forbindelse med udkørsel fra anlægget. Trafikken igennem No by vil således samlet set blive væsentligt forøget og dermed stærkt belastet med tung trafik.

I lyset af, hvor tung og larmende transport der er tale om, og hvor mange naboer der bor langs den vej, hvor denne transport vil foregå, er den store trafikale påvirkning både voldsom og stærkt forstyrrende.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der i Trafiknotatet er regnet med en seks dages arbejdsuge. Selv lørdag kan de mange naboer således forvente ovennævnte omfang af tung transport, tæt forbi deres ejendomme.

Ovennævnte trafikpåvirkning skal derudover sammenlignes med, at der i 2022 blev foretaget en trafiktælling på Novej, som også beskrevet i Trafiknotatet. Denne viste, at der på Novej gennemsnitligt pr. døgn passerer 367 lastbiler, hvilket svarer til ca. en lastbil hvert fjerde minut. Hvis biogasanlægget etableres på den valgte placering, vil dette antal med udgangspunkt stige til op til 573 lastbiler i døgnet, seks dage om ugen. Dette udgør en stigning på over 150 % i forhold til den nuværende trafikale påvirkning i området.

573 lastbiler i døgnet, svarer til en forbigående lastbil for hvert to og et halvt minut, vel og mærke som et gennemsnit fordelt på døgnets samlede 24 timer. Da det klart må formodes, at størstedelen af trafikken vil foregå i dagtimerne, er der således nærmere tale om en frekvens på én lastbil i minuttet. Dette vil medføre både øget støj, øgede trafikale og sikkerhedsmæssige udfordringer og øget lokal partikelforurening.

Samlet set vil det som udgangspunkt have en negativ miljøpåvirkning samt tillige en betydelig negativ effekt på ejendomsværdien af de berørte ejendomme.

Yderligere skal man i den forbindelse være opmærksom på, at størstedelen af husene langs Novej er placeret relativt tæt ved vejen. Størstedelen af beboerne på Novej, vil derfor opleve den øgede trafikale påvirkning på meget nært hold. Det må derfor særligt forventes, at den øgede støjpåvirkning fra den passerende transport, vil få meget stor betydning for beboerne langs Novej og i området i øvrigt.

Vejdirektoratet har fastslået, at én lastbil giver anledning til lige så meget støj som 8 – 10 personbiler, og at støjniveauet fra en lastbil når 85 dB i 10 meters afstand. Andelen af tung trafik på en vej har derfor stor betydning for den samlede støj.

De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje". Værdierne udtrykker hvad der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabelt. Her er grænseværdien for vejtrafikstøj ved boligområder fastsat til L_{den} 58 dB.

Ved Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser er der tale om en afvejning mellem de virkninger, støj har på mennesker, og de økonomiske hensyn, i forhold til de merudgifter, der kan være forbundet med at forebygge eller reducere støj.

Hvis en bolig udsættes for støj over L_{den} 58 dB, betragtes den som støjbelastet. Er støjen over L_{den} 68 dB, betragtes boligen som stærkt støjbelastet.

Udover de øgede og markante støjgener, som må forventes fra den tunge transport, så vil lastbilerne også medføre lugtgener fra deres last i form af biomasse, sådan som det tidligere har været beskrevet i dagspressen vedrørende alvorlige gener fra biogasanlægget Nature Energy Videbæk, se vedlagte **bilag 1**.

1.3 Støjgener

Ud over de gener fra øget trafikstøj, som anlægget unægtelig vil give anledning til, bør det yderligere bemærkes, at også driften af selve biogasanlægget giver anledning til en væsentlig støjpåvirkning, der således også vil være til stor gene for de omkringboende naboer.

Det ses således af Miljøstyrelsens *Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne*, at biogasanlæg karakteriseres som en klasse 7 virksomhed.

"Lugt og støj fra den eksterne trafik betyder at fællesanlæg og affaldsanlæg samt adgangsvejene til anlæggene bør placeres i god afstand fra boliger.

Ved udbringning af afgasset gylle er lugtgenerne normalt mindre end ved udbringning af ubehandlet gylle, og optimal anvendelse af afgasset gylle kan minimere kvælstoftabene fra husdyrgødning. Biogasanlæg reducerer emissionen af drivhusgasser.

Gårdanlæg placeres på den enkelte gård. Fællesanlæg og affaldsanlæg: Klasse 7"

Af vejledningen følger desuden, at virksomheder i denne klasse bør placeres mindst 500 meter fra boliger, for at tage tilstrækkeligt hensyn til naboer.

"Klassifikationen angiver, hvilken afstand, der skønnes at være nødvendig mellem den pågældende virksomhed og boliger i et område for åben og lav boligbebyggelse. Udgangspunktet er, at afstanden skal give en rimelig sikkerhed for, at boligerne ikke udsættes for miljøgener, og at virksomheden ikke efterfølgende mødes med skærpede miljøkrav."

I lyset heraf kan det undre, at den valgte placering for biogasanlægget, er inden for få hundrede meter af flere naboer, idet miljømyndighedernes egne anbefalinger er, at denne type anlæg placeres mindst 500 meter fra nærmeste naboer.

I Naturstyrelsens udgivelse *APROPOS Kommuneplanlægning for Biogasanlæg* understreges det, at biogasanlæggets placering både skal tage hensyn til anlæggets driftsbetingelser, samt til omgivelserne, herunder naboer til anlægget, se vedlagte **bilag 2**.

"Der findes ingen afstandskrav til boliger og bebyggelser for biogasanlæg. Men når man planlægger, anbefaler Miljøministeriet at holde en minimumsafstand på 500 meter til nærmeste bebyggelse (landsby eller større samling af boliger). Det sker for at reducere gener fra den forøgede lastbilkørsel og for at mindske risikoen for lugtgener for så mange som muligt."

1.4 Lugtgener

I forhold til lugtgener gøres opmærksom på, at det i materialet er anført, at biogasanlægget vil overholde Miljøstyrelsens luftgrænseværdier ved nærmeste naboer. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Miljøstyrelsens lugtvejledning fra 1985 fastsætter vejledende grænseværdi for lugt i boligområder til 5-10 lugtenheder/m³. I industriområder og åbne landområder kan grænseværdien i visse tilfælde lempes med en faktor 2-3, altså op til 30 lugtenheder/m³.

Én lugtenhed er den lugtstofkoncentration, hvor halvdelen af personerne i et lugtpanel kan erkende lugten i en lugtprøve. Ved en lugtkoncentration på op til 30 lugtenheder/m³, er der altså tale om en væsentlig lugtpåvirkning, som vel og mærke kan stå på konstant, 365 dage om året.

Ligeledes er det i Miljøstyrelsens *Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne* beskrevet, at både produktionen på anlægget og transport til og fra anlægget kan medføre ubehagelige lugtgener.

En lugtkoncentration der overholder Miljøstyrelsens grænseværdier for lugt i landområder, betyder dermed på ingen måde, at der er tale om et anlæg der ikke medfører væsentlige lugtgener. I dette lys bør der være særligt fokus på anlæggets placering i forhold til naboer.

1.5 Omkostninger til transport af biomasse

I Naturstyrelsens udgivelse *APROPOS Kommuneplanlægning for Biogasanlæg* understreges det, at biogasanlæggets placering både skal tage hensyn til anlæggets driftsbetingelser, samt til omgivelserne, herunder naboer til anlægget. Særligt fremhæves det, at anlægget bør placeres hensigtsmæssigt i forhold til gylle/husdyrgrundlag. Afstanden til biomasseressourcerne bør derfor mindskes så meget som muligt, idet transportomkostninger er en af de væsentligste driftsomkostninger ved biogasproduktion.

Således fremgår det:

”Transporten af gylle sker med rør eller store tankbiler med en nyttelast på 32 – 33 kubikmeter. Det er derfor afgørende for en hurtig og smidig transport, at der forholdsvis tæt på anlægget findes en større offentlig vej, der kan tåle den tunge trafik, som jo naturligt koncentrerer mere og mere, jo tættere man kommer på anlægget. En placering ’langt fra alfarvej’ vil belaste små veje unødigt og forøge transportomkostningerne og transporttiden.”

Derudover fremhæver Naturstyrelsen blandt andet også, at anlægget placeres i nærheden af større offentlig vej, der kan tåle den tunge trafik, hvorfor anlægsplaceringer langt fra alfaveje frarådes, da dette vil forøge transportomkostningerne og transporttiden. Ydermere, understreger Naturstyrelsen, at biogasanlæg bør placeres så tæt på sine energiaftagere som muligt. En placering langt fra energiaftager vil påvirke anlæggets rentabilitet negativt.

Sammenholdt med andre mulige placeringer for biogasanlægget i relation til de vurderingsparametre Naturstyrelsen anbefaler, vil den foreslåede placering af anlægget ved Novej ikke være den mest omkostningseffektive. Projektets placering bør derfor genovervejes. Se nærmere herom nedenfor i punkt 2.1. om alternativ placering af anlægget.

1.6 Behov for udbygning af vejnettet

Den foreslåede placering af biogasanlægget nødvendiggør en væsentlig udbygning af vejnettet, for at kunne håndtere den tunge og regelmæssige trafik, som biogasanlægget utvivlsomt foranlediger. På nuværende tidspunkt er der alene anlagt en mindre grusvej som indkørselsvej til det foreslåede anlæg, og den valgte placering vil derfor kræve, at indkørselsvejen udbygges til en 6 m bred asfaltvej. Yderligere skal vejen dimensioneres til at kunne håndtere tung trafik, inden den asfaltes.

Derudover er det allerede på nuværende tidspunkt, inden omfanget af trafikken, fremkommelighed og trafiksikkerhed er vurderet nærmere, vurderet, at projektet vil medføre behov for kanaliseringsanlæg (svingbane) på Novej ved overkørslen ind til projektområdet. Hvorvidt kanaliseringsanlægget både skal indeholde en højre- og venstresvingbane vil bero på kapacitetsberegninger for tilslutningen og krydset.

Det er således allerede forud for de nærmere undersøgelser af den trafikale påvirkning blevet vurderet, at den valgte placering vil kræve en væsentlig udbygning og ændring af det eksisterende vejnet ud over selve indkørselsvejen til anlægget.

2. KOMMUNEPLANENS RETNINGSLINJER FOR BIOGASANLÆG

I Naturstyrelsens udgivelse *APROPOS Kommuneplanlægning for Biogasanlæg* understreges det, at biogasanlæggets placering både skal tage hensyn til anlæggets driftsbetingelser, samt til omgivelserne, herunder naboer til anlægget:

“For at kommunen kan være så godt forberedt som muligt, når en investor melder sig på banen, anbefales det at have den første planlægning klar i form af en udpegning af en eller flere lokaliteter i kommunen, hvor det vil være bedst at placere et fælles biogasanlæg.”

Og videre fra vejledningen:

“Der er flere ting, der spiller en rolle, når man skal placere et biogasanlæg. På den ene side vil man gerne skabe de bedste driftsbetingelser for biogasanlægget, og på den anden side skal placeringen tage hensyn til omgivelserne, fx naboer, landskab, natur og kulturhistorie.”

Ovenstående bekymringspunkter ses ligeledes i det store hele at være adresseret i Ringkøbing-Skjern Kommunes Kommuneplan, hvor der er opstillet retningslinjer for placering af biogasanlæg.

Af kommuneplanens afsnit om bioenergi ses således, at der skal tages hensyn til både vej- og tilkørselsforhold samt afstand til eksisterende naboer, når der lokaliseres områder til placering af biogasanlæg.

Fra Kommuneplanens retningslinjer fremhæves her særligt retningslinje 3, 4, 7 og 9:

”3. Vej- og tilkørselsforhold: Ved lokalisering af fælles biogasanlæg skal hensigtsmæssige vej- og tilkørselsforhold sikres

4. Nabohensyn: Fælles biogasanlæg skal placeres, så det berør så få naboer som muligt”

”7. Indenfor hver af de på kortet viste områder kan der etableres et biogasanlæg”

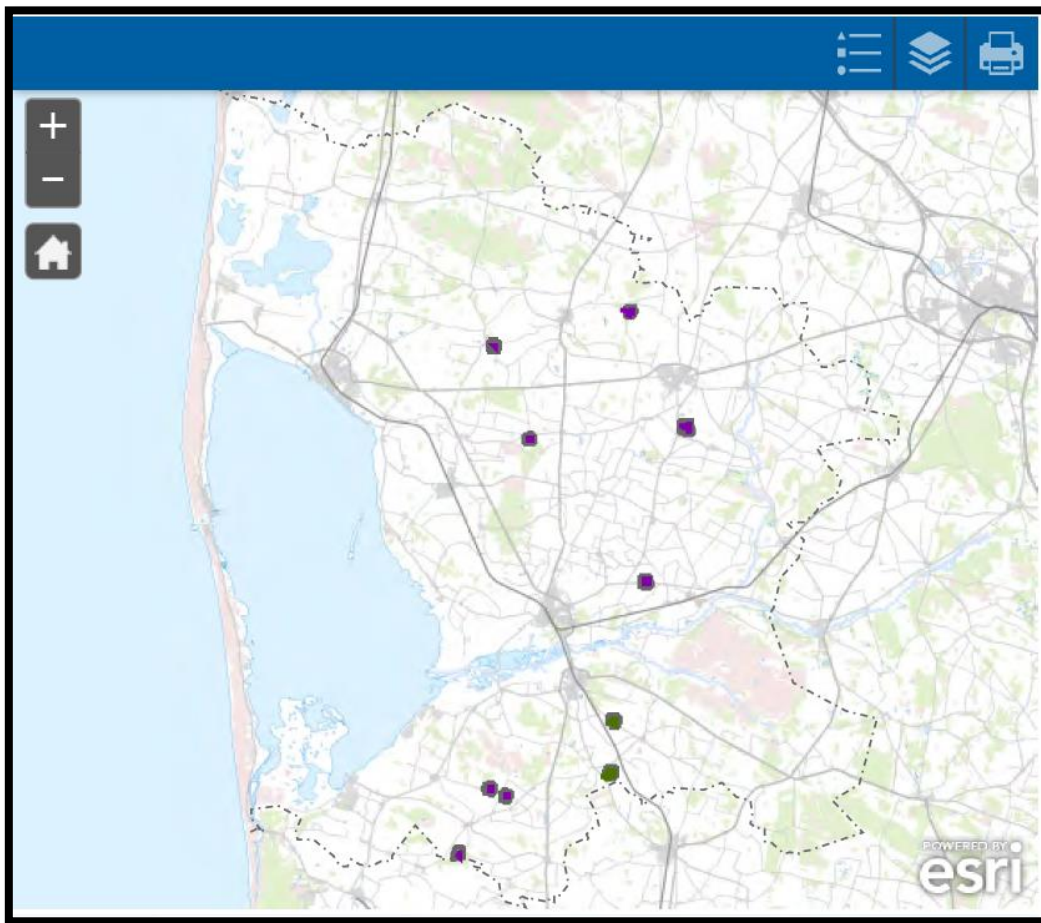
”9. Der fastsættes en 300 m konsekvenszone omkring selve biogasanlæggene, som vist på kortet, hvor der ikke må etableres følsom anvendelse. Konsekvenszonerne gælder ikke i forhold til eksisterende naboer. I forbindelse med detailplanlægningen af de enkelte biogasanlæg kan konsekvenszonen reduceres, hvis der etableres nødvendige foranstaltninger til reduktion af lugt og støj.”

Ovenstående er fremhævet, idet det særligt bemærkes, at debatoplægget ikke umiddelbart har forholdt sig til Ringkøbing-Skjern Kommunes konkrete retningslinjer angivet i Kommuneplanen, herunder som det primære dels ved, som oplistet i punkterne 4 og 9 at tage hensyn til eksisterende naboerne, og sikre at anlægget berører så få naboer som muligt.

Som nærmere skitseret nedenfor er det således muligt at udpege alternative placeringer til et biogasanlæg, der vil berøre færre naboer end den i debatoplægget foreslåede placering.

Derudover dels ved som oplistet i punkt 3 at tage hensyn til hensigtsmæssig vej – og tilkørselsforhold. Som ligeledes nærmere skitseret nedenfor er det således muligt at udpege alternative placeringer til et biogasanlæg, der indeholder langt mere hensigtsmæssige trafikale forhold både for så vidt angår trafikstøj og trafiksikkerhed.

Yderligere ses det af kommuneplanen, at der allerede er lokaliseret områder, hvor placering af fælles biogasanlæg kan ske hensigtsmæssigt og under varetagelse af de hensyn, som kommunen selv har anført.



I Ringkøbing-Skjern Kommune er der udpeget arealer, hvor fælles biogasanlæg kan placeres.

Det bemærkes i den forbindelse, at den foreslåede placering ved Novej ikke fremgår heraf.

Samlet set taler dette således for, at den foreslåede placering ved Novej ikke er hensigtsmæssig og ikke lever op til de hensyn, som Ringkøbing-Skjern Kommune i kommunens egne retningslinjer har anført som væsentlige i forbindelse med placering af biogasanlæg.

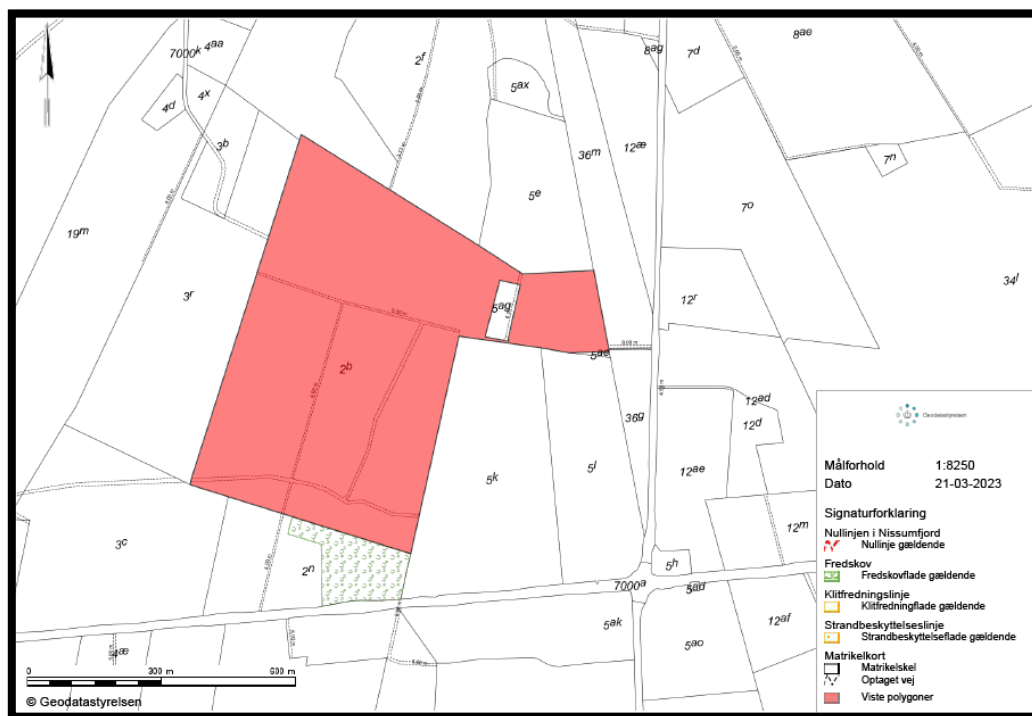
På baggrund af ovenstående ses der således samlet at være valgt en placering, der i forhold til afgørende parametre er stærkt uhensigtsmæssig både hvad angår den type gener, der stammer fra et biogasanlæg, samt hensynet til etableringen af et så omkostningseffektivt anlæg som muligt.

3. ALTERNATIVE MULIGE PLACERINGER I KOMMUNEN

Det er derfor meget oplagt og der er også behov for at vurdere alternative og væsentligt bedre egnede placeringer til biogasanlægget i Ringkøbing-Skjern Kommune, hvor ovenstående problemstillinger enten ikke er relevante eller ikke vil medføre nær så store gener, som ved placeringen ved Novej 16.

3.1 Alternativ 1 – Placering af biogasanlæg tæt ved rundkørsel Ringkøbingvej/Brejningvej
Ca. 500 meter fra rundkørslen ved Ringkøbingvej/Brejningvej ligger matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning. Matriklen har et areal på 423.044 m² (knapt 42,5 hektarer), samt en ubeboet landbrugsejendom.

Ejendommens ejer har tilkendegivet, at ejendommens jord gerne må anvendes til placering for et kommende biogasanlæg, herunder at hele ejendommen potentielt vil kunne indgå i projektet.



Matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning. Kilde: Geodatastyrelsen.



Matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning (luftfoto). Kilde: Krak.

Ved at placere biogasanlægget på matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning, opnås en række fordele, som både vil mindske afledte gener fra anlægget samt øge dets omkostningseffektivitet, sammenlignet med det nuværende forslag om placering ved Novej 16.

3.1.1 Positive nedslagspunkter ved placering af biogasanlæg - Brejningvej

Som det fremgår af luftfotoet, giver den isolerede placering af matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning, samt dens form og størrelse, yderst oplagte forhold til placering af et biogasanlæg. Derudover fremgår det tydeligt af vedlagte kortrids, at 25 – 50 % færre ejendomme ligger inden for de 500 meter, der er anbefalet som minimumsafstand af Miljøstyrelsen, ved en placering af biogasanlægget på matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning, fremfor ved Novej 16, se **bilag 5**.

Miljøstyrelsens anbefalede minimumsafstand, er ikke et bindende krav. Det ændrer dog ikke ved, at der er tale om et nøje beregnet og velargumenteret kriterium, der af statens øverste myndighed indenfor miljøområdet bør iagttages for at sikre de bedst mulige betingelser for de mennesker, der måtte må bo nærheden af en klasse 7 virksomhed. Den anbefalede minimumsafstand på 500 meter er således et yderst vigtig hensyn, som enhver projektudvikler og bygherre bør iagttage, idet et projekts potentielle succes unægtelig hænger sammen med dets integration i lokalområdet.

Samme væsentlige hensyn til de omkringliggende ejendomme vil ikke kunne opnås ved placering af anlægget ved Novej 16.

Der er således tale om en mere hensigtsmæssig placering i forhold til afstand til nærmeste beboelse.

Samtidig grænser matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning, mod nord op til to industrianlæg, henholdsvis en sandgrav og mod øst til NCC's asfaltfabrik.

Et biogasanlæg placeret på matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning, vil have en optimal trafikalt placering. Anlægget vil således være placeret ca. 500 meter fra rute 15 og rute 11 ved rundkørslen i krydset mellem Ringkøbingvej/Brejningvej, og vil derfor ligge midt i trafikknudepunktet mellem henholdsvis Ringkøbing – Herning og Holstebro – Skjern.

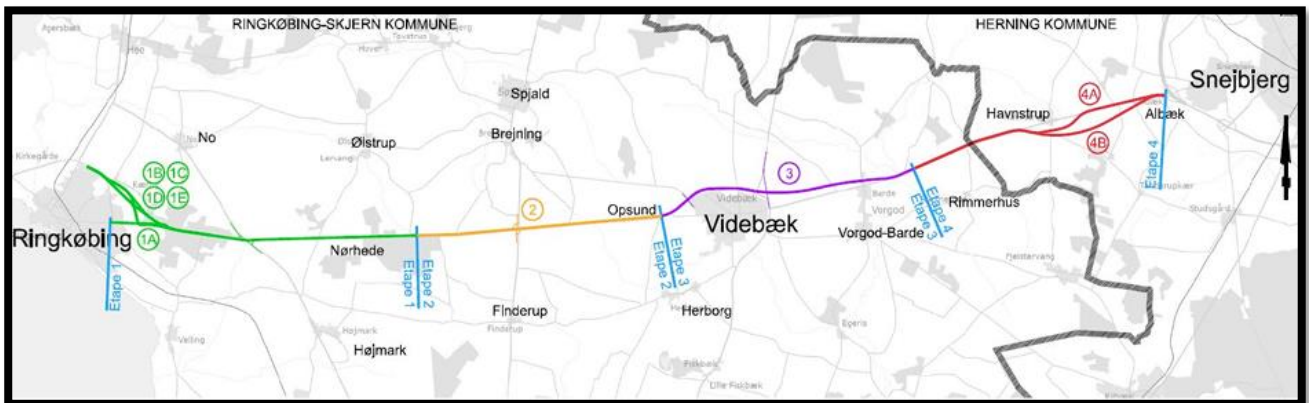
Der er således tale om langt mere optimale trafikale forhold.

Ved denne placering vil biogasanlægget samtidigt nyde godt af den kommende udbygning af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning, som indstillet af Vejdirektoratet den 16. marts 2023 og offentliggjort den 23. marts 2023. Det fremgår af Vejdirektoratets indstilling, at strækningen i etape 2 som passerer Brejning, herunder krydset Ringkøbingvej/Brejningvej, udbygges til et vejprofil med 2+1 spor.

I Vejdirektoratets indstilling fastholdes rundkørslen i krydset Ringkøbingvej/Brejningvej og den generelle hastighedsbegrænsning på strækninger med 2+1 vej vil være 90 km/t, men med mulighed for at anlægge et vejkryds i to plan, hvis man ender med at opgradere til motortrafikvej til 100 km/t, se indstilling fra Vejdirektoratet i vedlagte **bilag 3**.

Udbygningen til vejprofil med 2+1 spor betyder en markant udvidelse af vejen, der bl.a. vil tilgodese en øget tung trafik på den del af strækningen. Ydermere betyder 2+1 udbygningen, at man af hensyn til trafiksikkerhed og den generelle trafikafvikling vil reducere antallet af sidevejstilslutninger, samt at alle adgange til ejendomme skal nedlægges, se høringsnotat fra Vejdirektoratet i vedlagte **bilag 4**.

Der er således tale om, at de øgede sikkerhedsmæssige og trafikale udfordringer, som den markant øgede tunge trafik til og fra biogasanlægget vil medføre, derfor automatisk vil blive imødekommet af den planlagte udbygning af rute 15 på etape 2, såfremt anlægget placeres på matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning.



Kort over udbygningen af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning inddelt i fire etaper. Kilde: Vejdirektoratet.

I modsætningen til strækningen omkring etape 2 og matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning, udbygges etape 1, herunder strækningen der forbinder rute 15 til Novej, ikke til en vejprofil med 2+1 spor, se **bilag 3**. Etape 1 vil således allerede af den grund være mindre egnet til tung trafik. Begrundelsen for ikke at udbygge etape 1 til 2+1 spor er, at der på strækningen findes cykelsti, samt en 2+1 udbygning vil medføre væsentligt forringede adgangsforhold til rute 15 for lokalmiljøet langs etape 1.

Selvsamme hensyn må tages i betragtning ved vurderingen af områdets egnethed til at facilitere den øgede tunge trafik til og fra et biogasanlæg på Novej 16, og taler derfor stærkt imod dette. Det vil således være svært generende og sikkerhedsmæssigt betænkeligt både for cyklister og de mange brugere af sidevejstilslutningerne og adgangsvejene til rute 15, hvis strækningen omkring etape 1 fremadrettet vil opleve 573 lastbiler i døgnet.

I forbindelse med udbygningen af rute 15 er der planlagt opsætning af støjafskærmning på dele af ruten, som også vil have en positiv effekt på den tunge trafik til og fra biogasanlægget. De hensyn, der har afgørende betydning for ikke at beslutte anlæg af 2+1 spor ved etape 1, taler også imod anlæg af støjsikring langs etape 1. En problematik som ikke på tilsvarende vis er til stede langs etape 2.

Derudover vil placeringen af biogasanlægget på matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning, skabe en direkte hovedvejsforbindelse til det fremtidige Megaton i Tarm via rute 11. Hermed sikres en så direkte transportrute som muligt i forhold til en fremtidig stor energiaftager i form af udnyttelse af CO₂ fra biogasanlægget. Generelt antages det, at transportomkostningerne og transporttid vil være mere rentabelt ved en placering ved Brejning krydset end ved Novej 16, ligesom udledning af CO₂ i relation til transport kan reduceres.

Placeringen ved Brejning krydset vil samtidig reducere antallet af transporter igennem No by markant.

Der er således tale om en langt mere trafiksikker og miljømæssigt mindre belastende placering.

Det bør ligeledes understreges, at hvor adgangsvejen til et potentielt biogasanlæg ved Novej 16 er en smal grusvej, er adgangsvejen til matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning, en fast banet asfalteret vej. Vejen ville muligvis skulle gøres bredere for at akkommodere den højfrekvente tunge trafik til og fra biogasanlægget, men der er tale om en betydeligt mindre anlægsmæssig opgave end at anlægge en nyasfalteret vej ved Novej 16.

Der er således tale om bedre adgangsforhold.

Opsummerende vil placeringen på matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning, dermed have en positiv effekt på de omfattende driftsomkostninger, der er forbundet til transport ved driften af et biogasanlæg. En tilsvarende effekt som ikke opnås ved placering af anlægget ved Novej 16.

Endvidere vil en placering af anlægget på den ca. 42,5 ha. store matr.nr. 2b, Den Sydvestlige Del, Brejning, betyde gunstige muligheder for udvidelse af anlægget til udover de 650.000 ton biomasse, som anlægget for nuværende er dimensioneret til. Ligeledes vil den store og isolerede grund også give muligheder for Power-to-X, herunder NH₃ og e-brændstoffer.

Der er således bedre muligheder i forhold til en eventuel fremtidig udvidelse af anlæggets kapacitet.

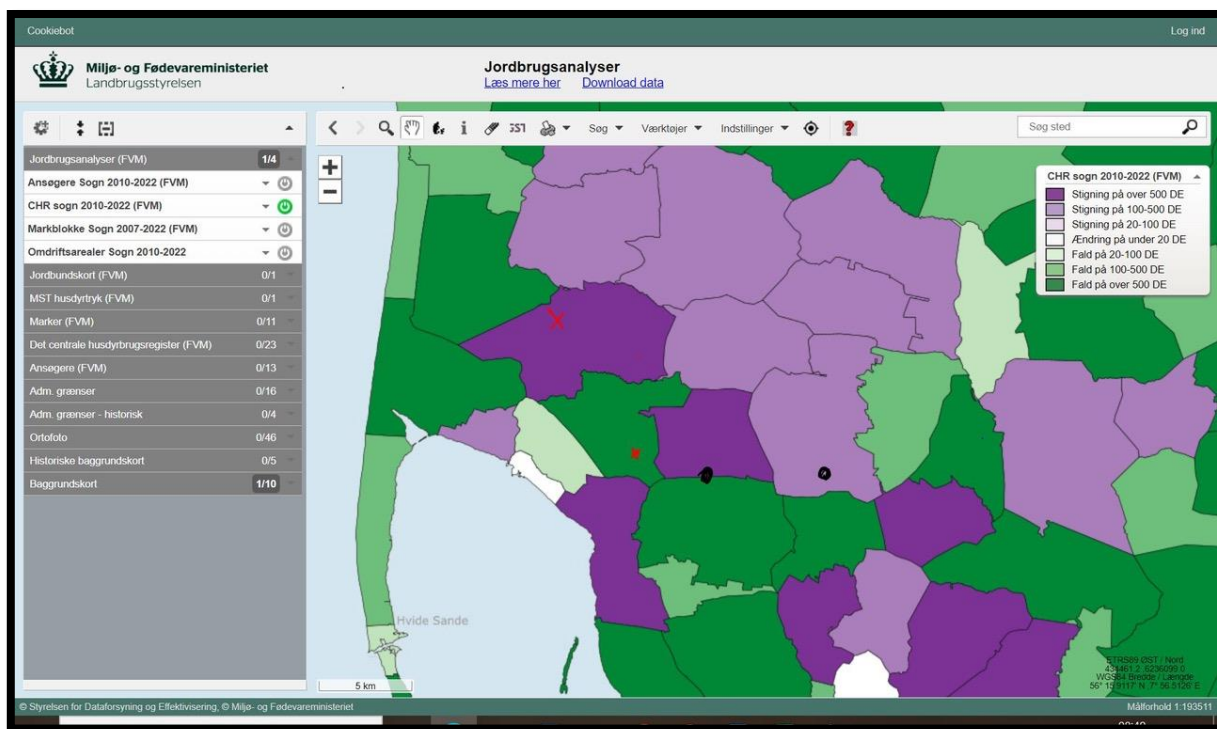
Af nedenstående vedhæftede det indsatte kort kan man se udviklingen af husdyrenheder i perioden 2010-2022.

Som det fremgår af kortet, er der fremgang i dyreenhederne i Hee sogn samt i sognene nord og øst for Hee. No sogn er et af de områder hvor dyreenhederne er faldet mest. Umiddelbart øst for No Sogn, i Ølstrup og Brejning Sogne er de områder, der har oplevet den henholdsvis største og næststørste stigning i antallet af dyreenheder.

Begge anlæg, både anlægget der planlægges anlagt nord for Hee, som det konkrete anlæg i omhandlede projektansøgning, der søges placeret i No, mangler at få tegnet 250.000 ton, svarende til en forøgelse af den mængde på 62%.

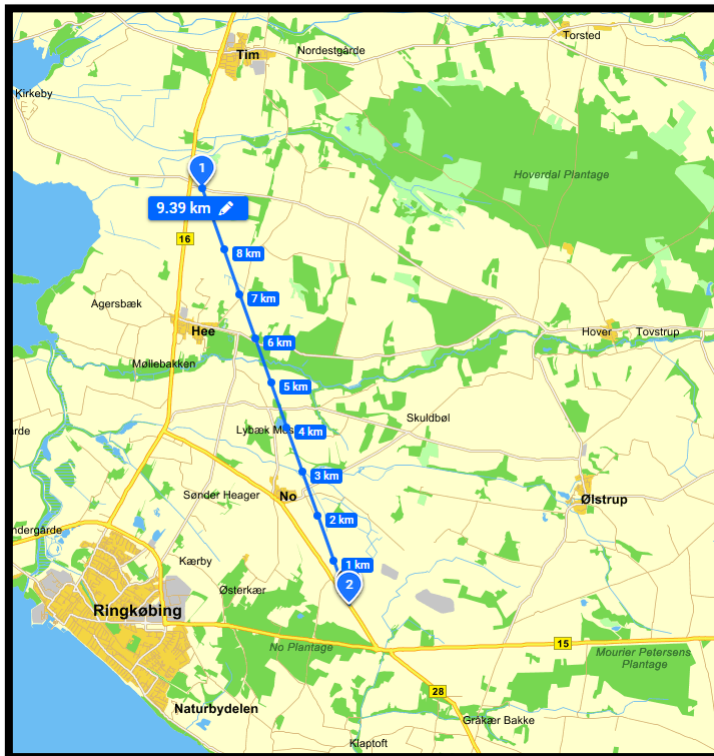
Med udviklingen i antallet af husdyrenheder findes denne mængde ikke imellem de to anlæg, men henholdsvis nord for anlægget i Hee, samt øst for anlægget for nuværende planlagt til Øster No.

Baseret på nedenstående oversigt over antallet af dyreenheder ses der således at være god grund til helt oplagt at flytte anlægget i No mod øst.

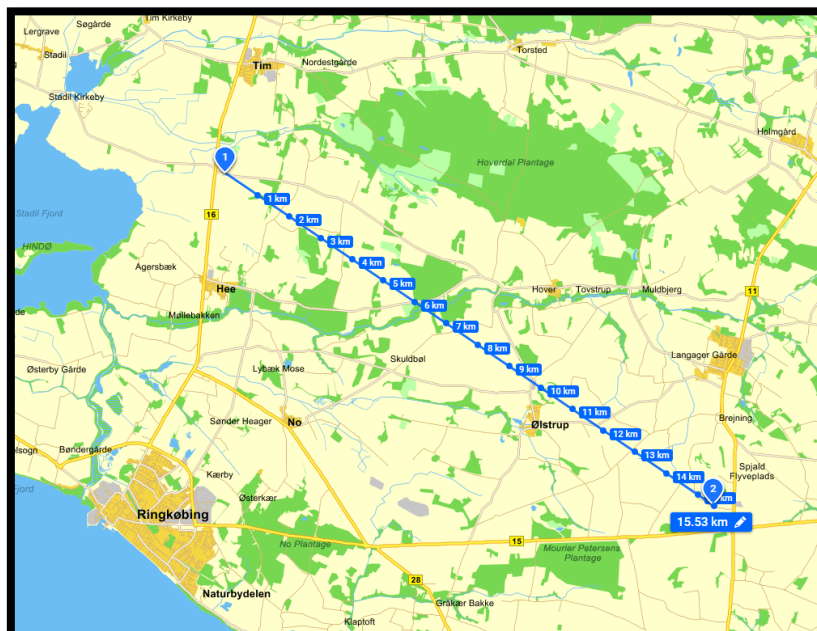


De to planlagte og ikke godkendte biogasanlæg er markeret med rødt, (nord for Hee øverste venstre røde kryds). De to alternative forslag er illustreret ved de to sorte prikker.

Endelig vil afstanden mellem biogasanlægget med en kapacitet på 650.000 ton, der er i planlægning ved Hee/Hvingel til nuværende anlæg ligeledes med en kapacitet på 650.000 ton, øges fra omkring 9 km til 15 km.



Afstand 9 km i fugleflugt mellem planlagt biogasanlæg ved Hee/Hvingel og biogasanlæg hvis placeret på Novej 16.



Afstand 15 km i fugleflugt mellem planlagt biogasanlæg ved Hee/Hvingel og biogasanlæg hvis placeret i Brejning ved Rudmo-sevej 4.

I tillæg hertil, vil anlægget være godt placeret i forhold til NCC's asfaltfabrik, og den hertil opbyggede gasinfrastruktur som relevant aftager af biogasenergien.

Samlet set er der således tale om en mere overordnet hensigtsmæssig tilrettelæggelse af biogasanlæg kapaciteten i området ved en større spredning mellem de to anlæg.

3.2 Alternativ 2 – Placering af biogasanlæg på DLG's areal ved Nørhede

Langs rute 15, på strækket mellem krydset med rute 11 og rute 28, ligger DLG Nørhede på Lervangvej 4, 6950 Ringkøbing. Området som DLG er ejer af og adkomsthaver til, udgør ca. 20 ha. og består af følgende fem matrikler:

- 9a, Holmgård, Sdr. Lem, 130.179 m²
- 16h, Ø. Lem By, Sdr. Lem, 63.925 m²
- 16x, Ø. Lem By, Sdr. Lem 4.578 m²
- 16o, Ø. Lem By, Sdr. Lem 1.225 m²
- 16q, Ø. Lem By, Sdr. Lem 4.584 m²

Matriklernes ejer har tilkendegivet, at arealerne gerne må anvendes til placering for et kommende biogasanlæg, herunder at hele det samlede areal potentielt vil kunne indgå i projektet.

Ved at placere biogasanlægget på DLG's areal ved Nørhede, matr.nr. 9a, Holmgård, Sdr. Lem, matr.nr. 16h, Ø. Lem By, Sdr. Lem, matr.nr. 16x, Ø. Lem By, Sdr. Lem, matr.nr. 16o, Ø. Lem By, Sdr. Lem og matr.nr. 16q, Ø. Lem By, Sdr. Lem, opnås en række fordele, som både vil mindske afledte gener fra anlægget samt øge dets omkostningseffektivitet, sammenlignet med det nuværende forslag om placering ved Novej 16.



Oversigt over relevante matrikler ved DLG Nørhede. Kilde: Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur.

3.2.1 Positive nedslagspunkter ved placering af biogasanlæg ved DLG Nørhede

Som der fremgår af luftfotoet, ligger særligt matr.nr. 9a, Holmgård, Sdr. Lem, og 16h, Ø. Lem By, Sdr. Lem, ganske isoleret, særligt mod nord og nordvest. Matriklerne udgør således en ideel placering til et biogasanlæg, idet kun få ejendomme vil ligge inden for den anbefalede minimumsafstand på 500 meter af Miljøstyrelsen. En placering af et biogasanlæg her, vil derfor være mindre til gene end placeringen ved Novej 16.

Der er således tale om en mere hensigtsmæssig placering i forhold til afstand til nærmeste beboelse.

Som alternativ 1, har en placering ved DLG Nørhede også en optimal trafikal placering. Anlægget vil være placeret mindre end 500 meter fra rute 15, og være tilgængeligt via Lervangvej, der er en bred asfalteret vej som tilgås fra Herningvej via en bred anlagt svingbane.

Placeringen er ydermere tæt på rundkørslen mellem rute 15 og rute 11 i krydset mellem Ringkøbingvej/Brejningvej, og ligger derfor tæt på trafikknudepunktet mellem henholdsvis Ringkøbing – Herning og Holstebro – Skjern.

Der er således tale om langt mere optimale trafikale forhold.

Ved denne placering vil biogasanlægget samtidigt opnå bedre synergi med den planlagte udbygning af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning, som indstillet af Vejdirektoratet den 16. marts 2023 og offentliggjort den 23. marts 2023.

Den relevante strækning er en del af udbygningens etape 1, og vil derfor forblive i en 1+1 vejprofil. I udgangspunktet er denne vejprofil mindre attraktiv til tung transport, end den planlagte udbygning til 2+1 vejprofil i etape 2, som alternativ 1 er omfattet af. Imidlertid imødekommes dette af den allerede etablerede svingbane ved Lervangvej, der således allerede faciliterer tung trafik til og fra DLG.

I modsætning til mellem rute 15 og rute 28, er krydset ved rute 15 og Lervangvej ikke omfattet af en cykelsti. Dette medfører naturligt, at der ikke er cyklister på strækningen, hvilket mindsker de sikkerhedsmæssige udfordringer, der er forbundet med svingulykker, sammenlignet med krydset ved rute 15 og 28, hvor der er stor cykeltrafik.

Placeringen ved DLG på Herningvej kan reducere transporterne af biomasse, der skal igennem No by væsentligt, ligesom som det er tilfældet med placeringen ved Brejning, giver placeringen mulighed for at gylletransporterne fordeles.

Derudover vil placeringen af biogasanlægget ved DLG Nørhede skabe en god hovedvejsforbindelse til det fremtidige Megaton i Tarm via rute 11 og rute 15. Hermed sikres en så direkte transportrute som muligt i forhold til en fremtidig stor energiaftager i form af udnyttelse af CO₂ fra biogasanlægget.

Generelt må det konstateres, at transportomkostningerne og transporttid vil være mere rentabelt ved en placering ved DLG Nørhede fremfor ved Novej 16.

Der er således tale om en langt mere trafiksikker og miljømæssigt mindre belastende placering.

Det bør ligeledes understreges, at hvor adgangsvejen til et potentielt biogasanlæg ved Novej 16 er en smal grusvej, er adgangsvejen til DLG Nørhede en bred asfalteret vej, der tilgås via en stor svingbane på Herningvej. De omkostninger, der er forbundet med etableringen af ny adgangsvej, vil således være markant mindre end ved en etablering ved Novej 16.

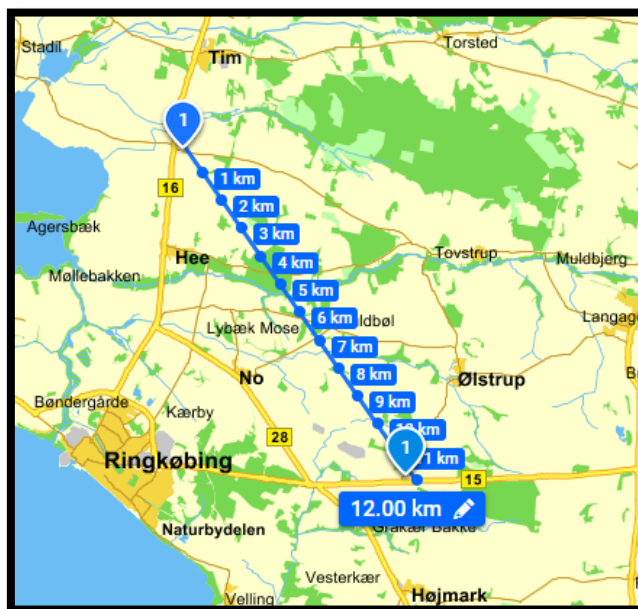
Der er således tale om bedre adgangsforhold.

Opsummerende vil placeringen ved DLG Nørhede dermed have en positiv effekt på de omfattende driftsomkostninger, der er forbundet til transport ved driften af et biogasanlæg. En tilsvarende effekt som ikke opnås ved placering af anlægget ved Novej 16.

Desuden vil en placering af anlægget på det sammenlagte ca. 20 ha. store areal tillige indeholde gunstige muligheder for udvidelse af anlægget til udover de 650.000 ton biomasse, som anlægget for nuværende er dimensioneret til. Ligeledes vil den store og isolerede grund også give muligheder for Power-to-X, herunder NH₃ og e-brændstoffer

Der er således bedre muligheder i forhold til en eventuel fremtidig udvidelse af anlæggets kapacitet.

Endelig vil afstanden mellem biogasanlægget med en kapacitet på 650.000 ton, der er i planlægning ved Hee/Hvingel til nærværende anlæg ligeledes med en kapacitet på 650.000 ton, øges fra omkring 9 km til 12 km.

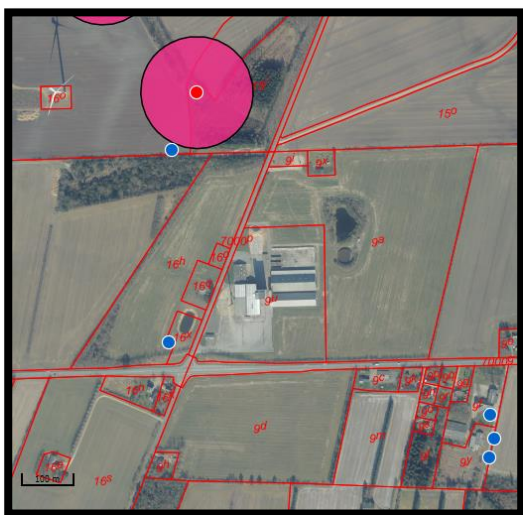


Afstand 12 km i fugleflugt mellem planlagt biogasanlæg ved Hee/Hvingel og biogasanlæg hvis placeret ved DLG Nørhede.

Supplerende bemærkning vedrørende ikke-fredet fortidsminde. Der er tale om en tidligere rundhøj fra oldtiden. ARKVEST Arkæologi Vestjylland, som er det ansvarlige museum har senest i 2020 bemærket følgende: "Højen synes sløjfet omkring år 1800" og "Terrænoverfladen er formentlig også blevet omformet i kraft af at der har ligget en landbrugsejendom på området."

Fortidsmindet er ikke en hindring for etableringen af et biogasanlæg, idet placeringen af fortidsmindet gør det muligt at etablere et biogasanlæg, f.eks. på matr.nr. 9a, Holmgård, Sdr. Lem, uden at være i nærheden af fortidsmindet.

Kort over fortidsminder. Røde prikker angiver fredede fortidsminder og deres beskyttelseslinie. Blå prikker angiver ikke-fredede fortidsminder. Kilde: Slots- og Kulturstyrelsen.



I hjørnet af matr.nr. 16x, Ø. Lem By, Sdr. Lem, findes der et ikke-fredede fortidsminde. Kilde: Slots- og Kulturstyrelsen.

4. BILAGSOVERSIGT

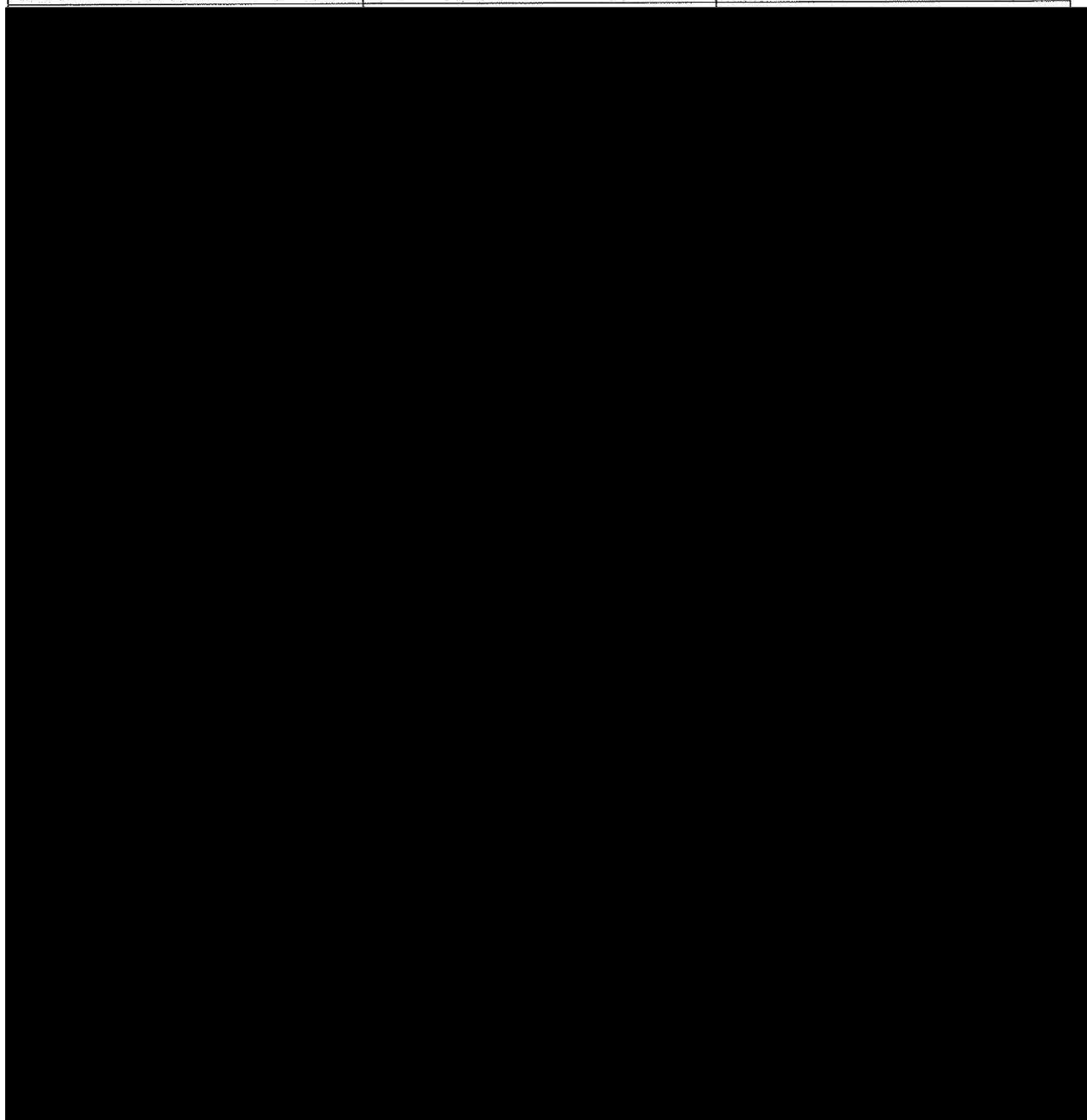
Bilag 1:	Artikel fra dagspressen fra 2020
Bilag 2:	APROPOS om Kommuneplanlægning for Biogasanlæg
Bilag 3:	Indstilling fra Vejdirektoratet
Bilag 4:	Høringsnotat fra Vejdirektoratet
Bilag 5:	Kortrids ved landinspektør Arne Vedsted

Oversigt over de medunderskrivende på nærværende indsigelse:

Navn	Adresse	Underskrift
[Redacted content]		

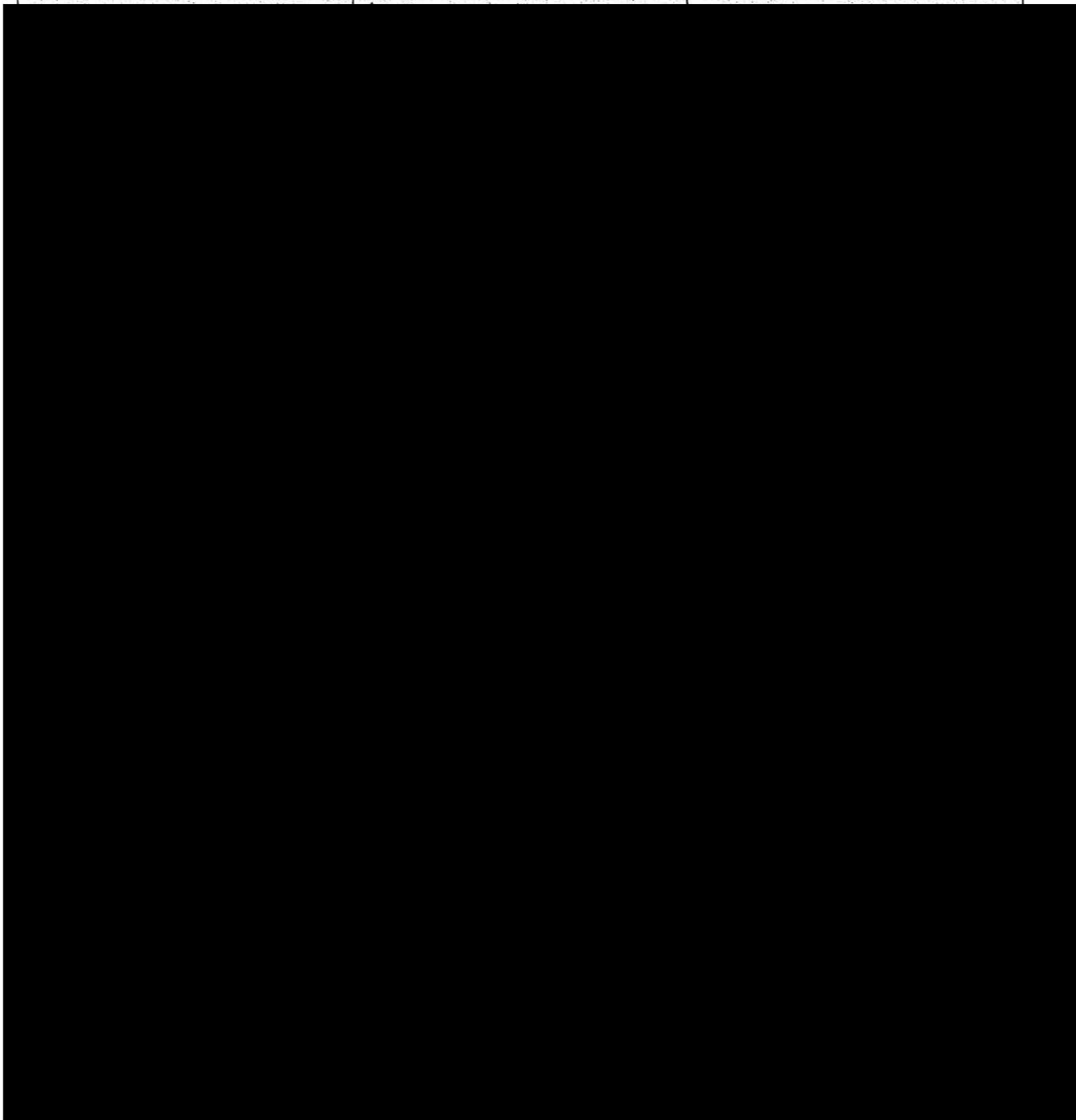
Oversigt over de medunderskrivende på nærværende indsigelse:

Navn	Adresse	Underskrift
------	---------	-------------

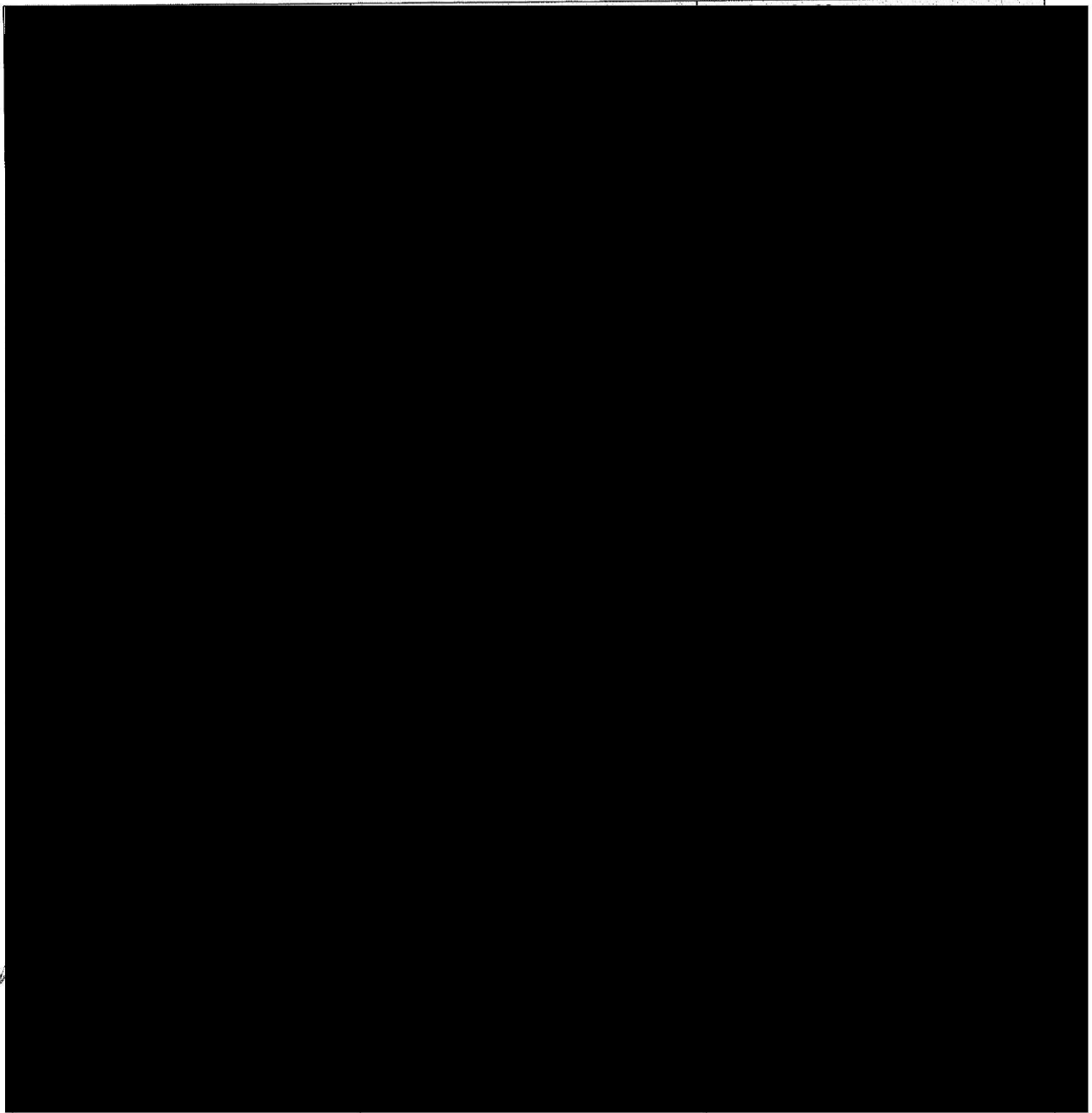


Oversigt over de medunderskrivende på nærværende Indsigelse:

Navn	Adresse	Underskrift
------	---------	-------------



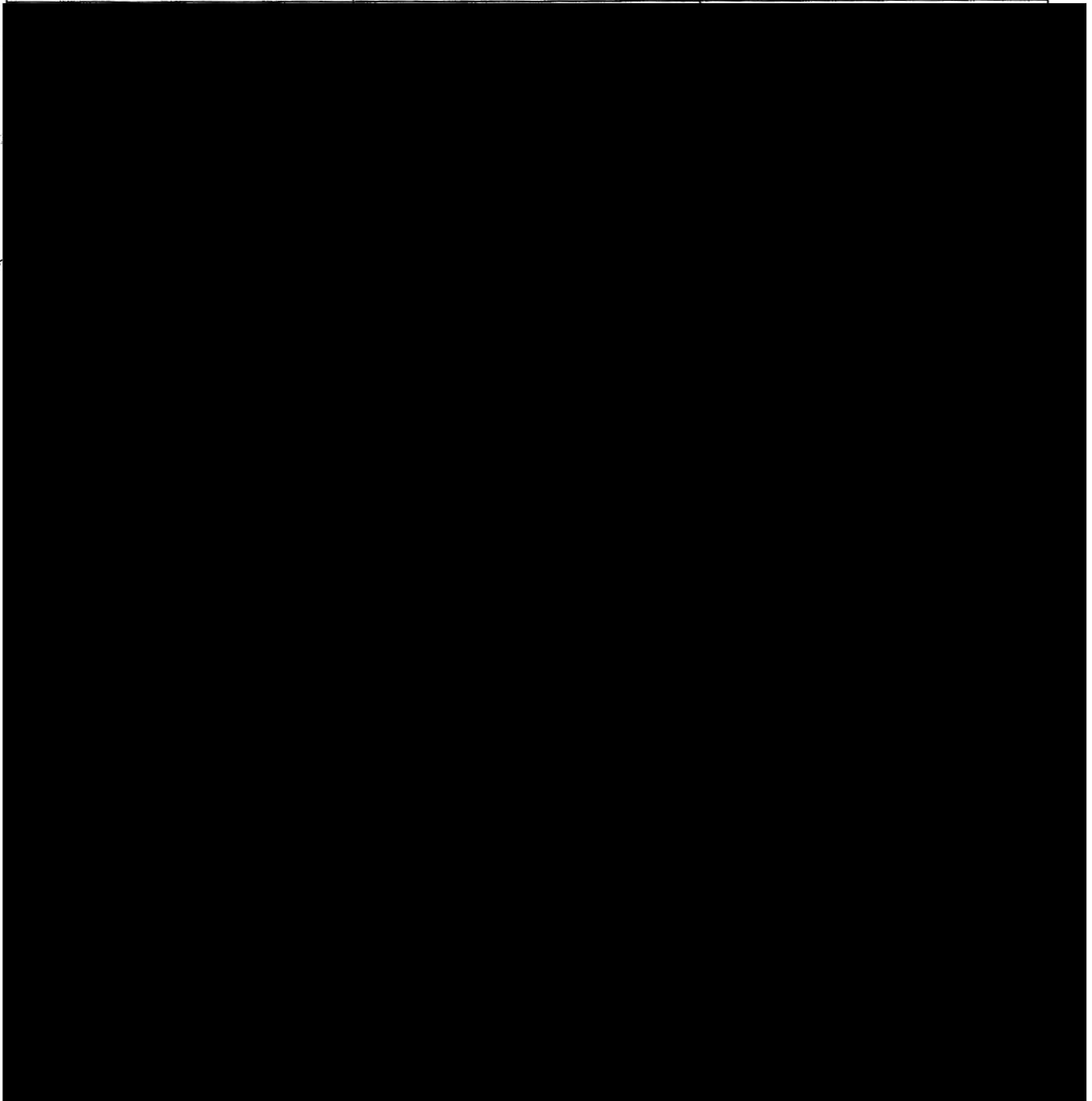
Oversigt over de medunderskrivende på nærværende indsigelse:



--	--	--

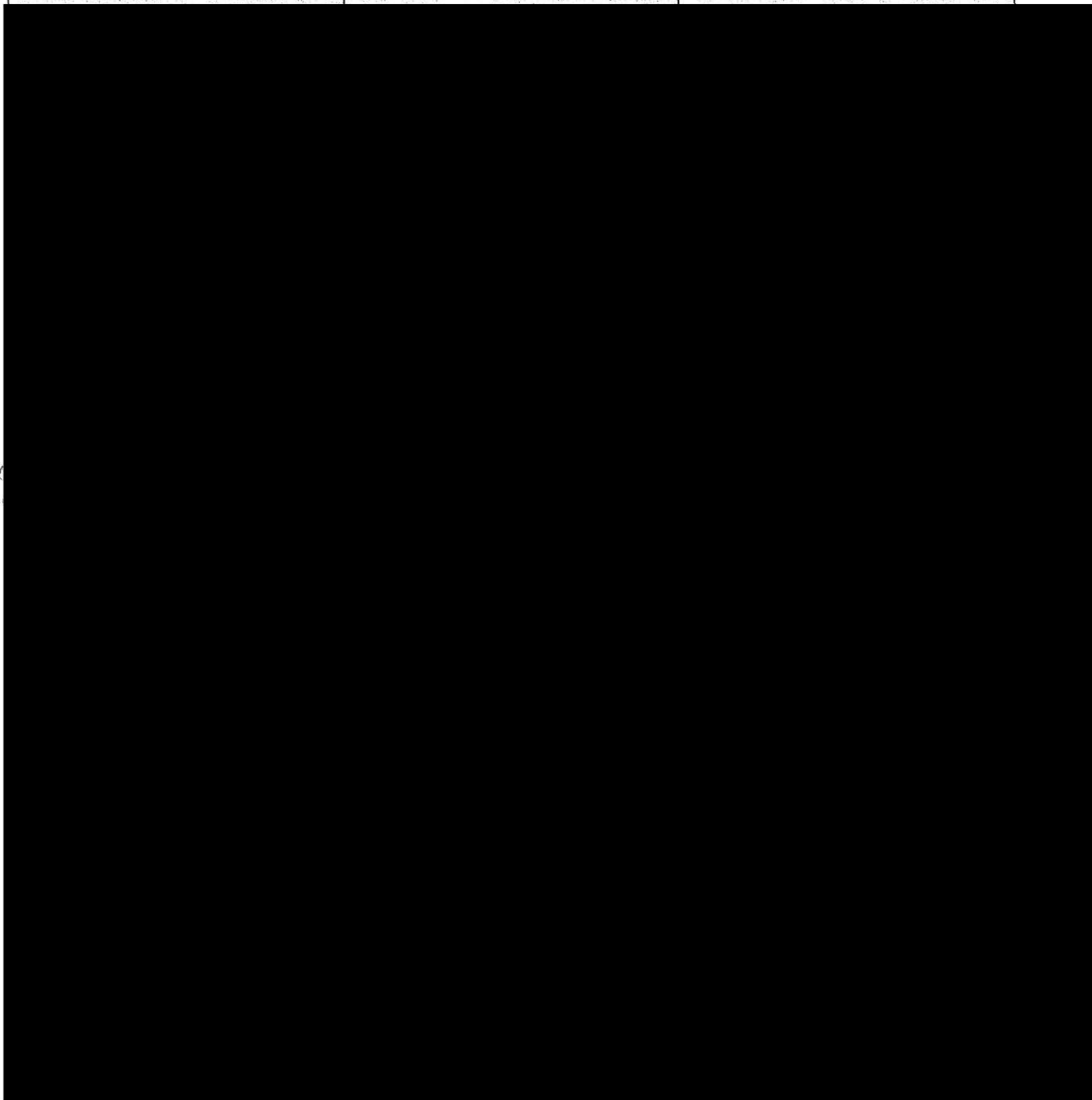
Oversigt over de medunderskrivende på nærværende indsigelse:

Navn	Adresse	Underskrift
------	---------	-------------



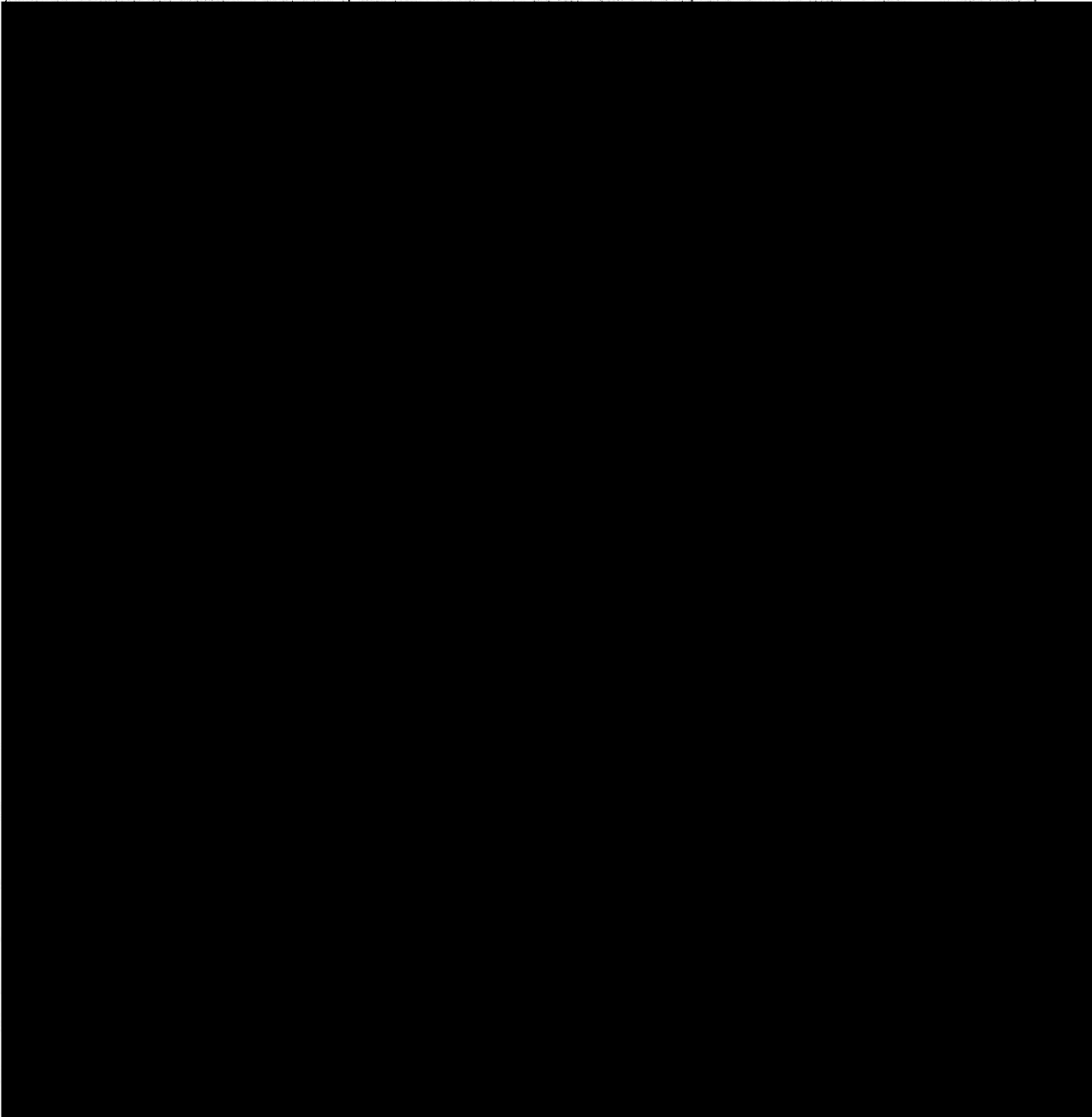
Oversigt over de medunderskrivende på nærværende indsigelse:

Navn	Adresse	Underskrift
------	---------	-------------

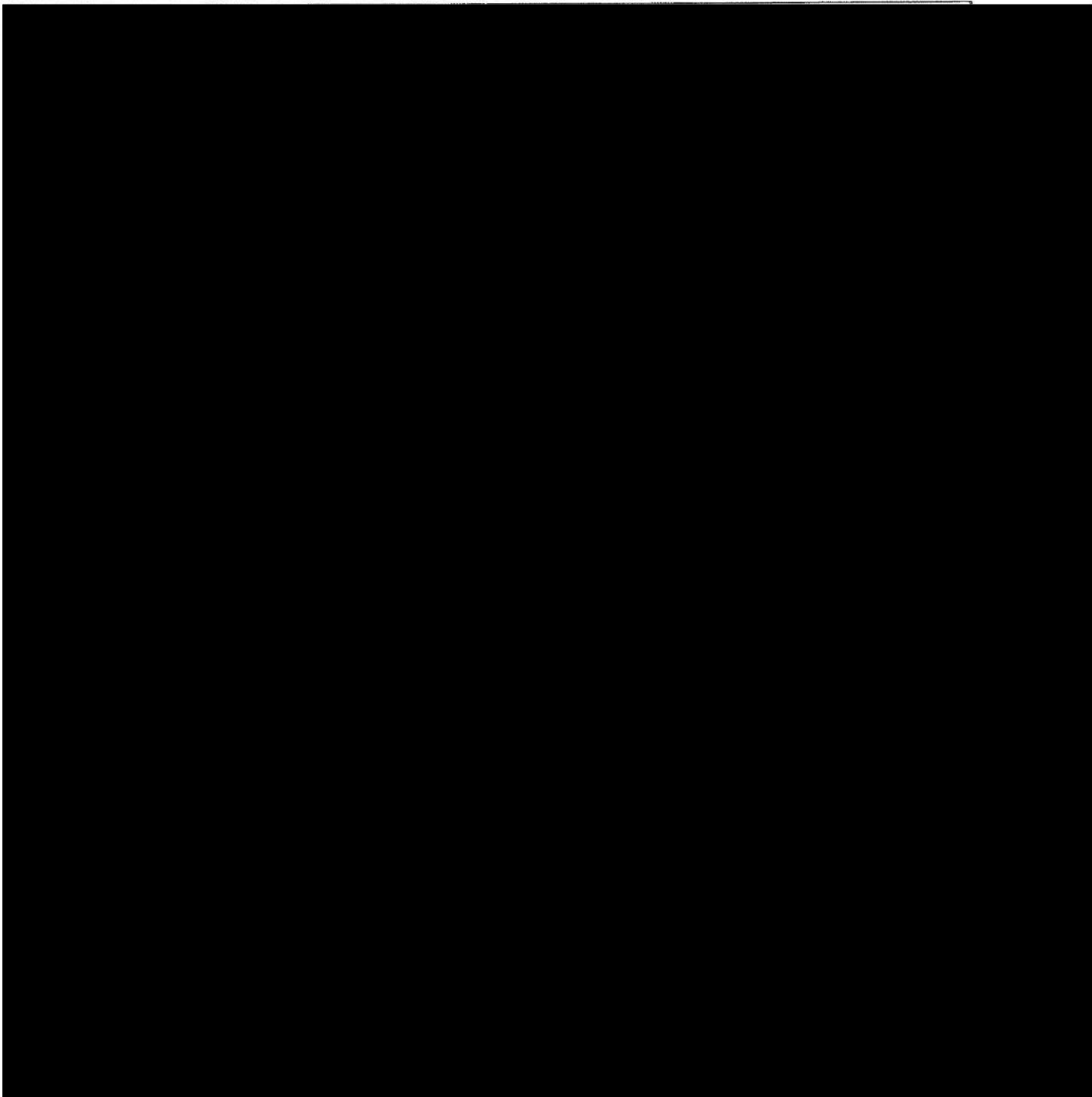


Oversigt over de medunderskrivende på nærværende indsigelse:

Navn	Adresse	Underskrift
------	---------	-------------



Oversigt over de medunderskrivende på nærværende indsigelse:



Øversigt over de medunderskrivende på nærværende indsigelse:

Navn	Adresse	Underskrift
[Redacted content]		

Oversigt over de medunderskrivende på nærværende indsigelse:

Navn	Adresse	Underskrift

Oversigt over de medunderskrivende på nærværende indsigelse:

Navn	Adresse	Underskrift

Larm og lugt fra biogasanlægs lastbiler: [REDACTED] kan ikke komme af med sit hus

Lastbilerne, der kører til og fra biogasanlægget ved Videbæk, larmer og lugter i så høj en grad, at [REDACTED] ikke kan sælge sit hus.



[REDACTED] kan ikke finde ro noget sted på hendes en hektar store grund. Lastbilerne på hovedvejen skaber en tung støj.

Foto: Anders Meyer, TV MIDTVEST

🕒 14. sep 2020, kl. 20:47

Artiklen er mere end 30 dage gammel



Morten Løvig Nielsen
Journalist

Et af verdens største biogasanlæg ligger i Videbæk, og de producerer 21 millioner kubikmeter metan om året. Med så stor en produktion skal der naturligvis bruges en del biomasse, hvilket kan komme i form af husdyrgødning, restprodukter fra Arla og organisk industriaffald.

” Det lugter af gylle, og det lugter rigtig slemt.

- [REDACTED] NABO TIL BIOGASANLÆG

Alt dette kommer - og går - med lastbiler. Faktisk kører 50 lastbiler om dagen til og fra biogasanlægget Nature Energy Videbæk.

Det er til stor gene for naboen, [REDACTED] der bor 50 meter fra anlægget.

- Der er faktisk aldrig ro. Vi kan ikke sætte os ud på terrassen for eksempel. Mine børnebørn kan ikke ligge i barnevognen og sove her fordi, der er konstant støj, siger [REDACTED]

Foruden konstant støj er der også en konstant lugt fra lastbilerne, der kører til biogasanlægget.

- Det lugter af gylle, og det lugter rigtig slemt. Vores børn har været til middag, hvor de har sagt: For fanden hvor det lugter mor, og sådan er det hele tiden, fortæller naboen.



150.000 liter gylle løbet ud fra biogasanlæg

Biogasanlægget blev inviet i juni sidste år, og selvom der aldrig har været helt stille på Skjernvej ved [REDACTED] hus, så har lydniveauet ændret sig.

- Før var det en blød støj, men nu er det mere tung støj. Efter vi har fået biogasanlægget, er der meget mere larm, og det er stressende.

Ingen vil købe huset

[redacted] og hendes mand vil gerne væk fra ejendommen og biogasanlægget, men det er ikke et nemt hus at få solgt.

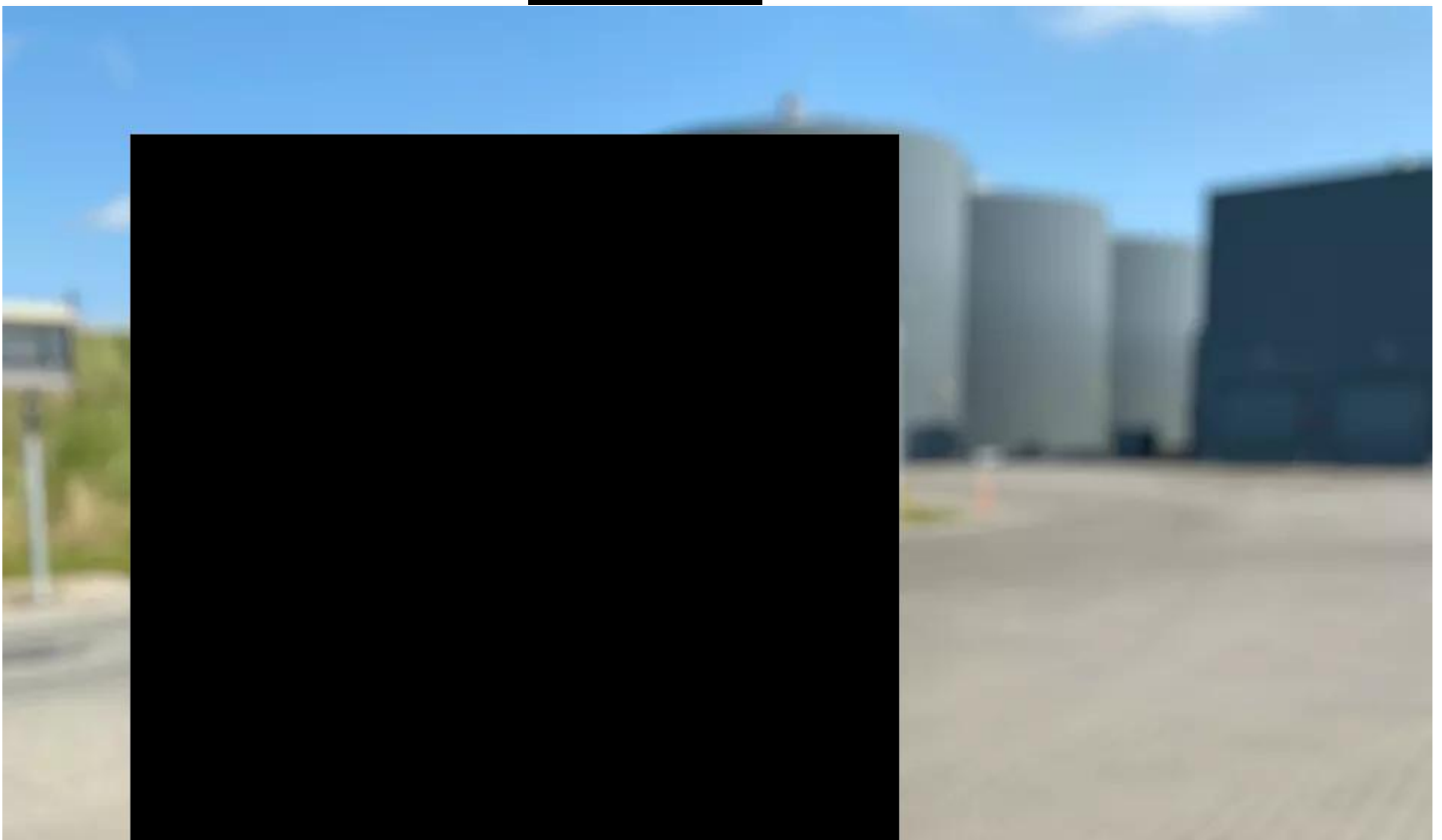
- Vi kan jo ikke bare lade sådan en ejendom stå og så ikke komme af med den. Det er ikke ret mange mennesker, der har lyst til at bo sådan et sted, siger førtidspensionisten [redacted]

Hun mener i stedet, at det store biogasanlæg kunne købe hendes en hektar store grund.

- Vi kunne godt tænke os, at de købte ejendommen eller lavede nogle andre tiltag. Vi har også været inde og snakke med dem om det, men det er et no-go, fortæller naboen.

Nature Energy og [redacted] har været i dialog, men der er endnu ikke fundet en løsning på problemet, og det kommer der formentlig ikke lige foreløbigt.

- Det er en smuk tanke, at vi kunne købe alle ejendomme op rundt om biogasanlægget, men det er ikke den måde vi driver virksomhed på, og det har vi ikke intentioner om. Vi prøver derimod at løse de konflikter, der er, siger driftsleder for biogasanlægget ved Videbæk, [redacted]

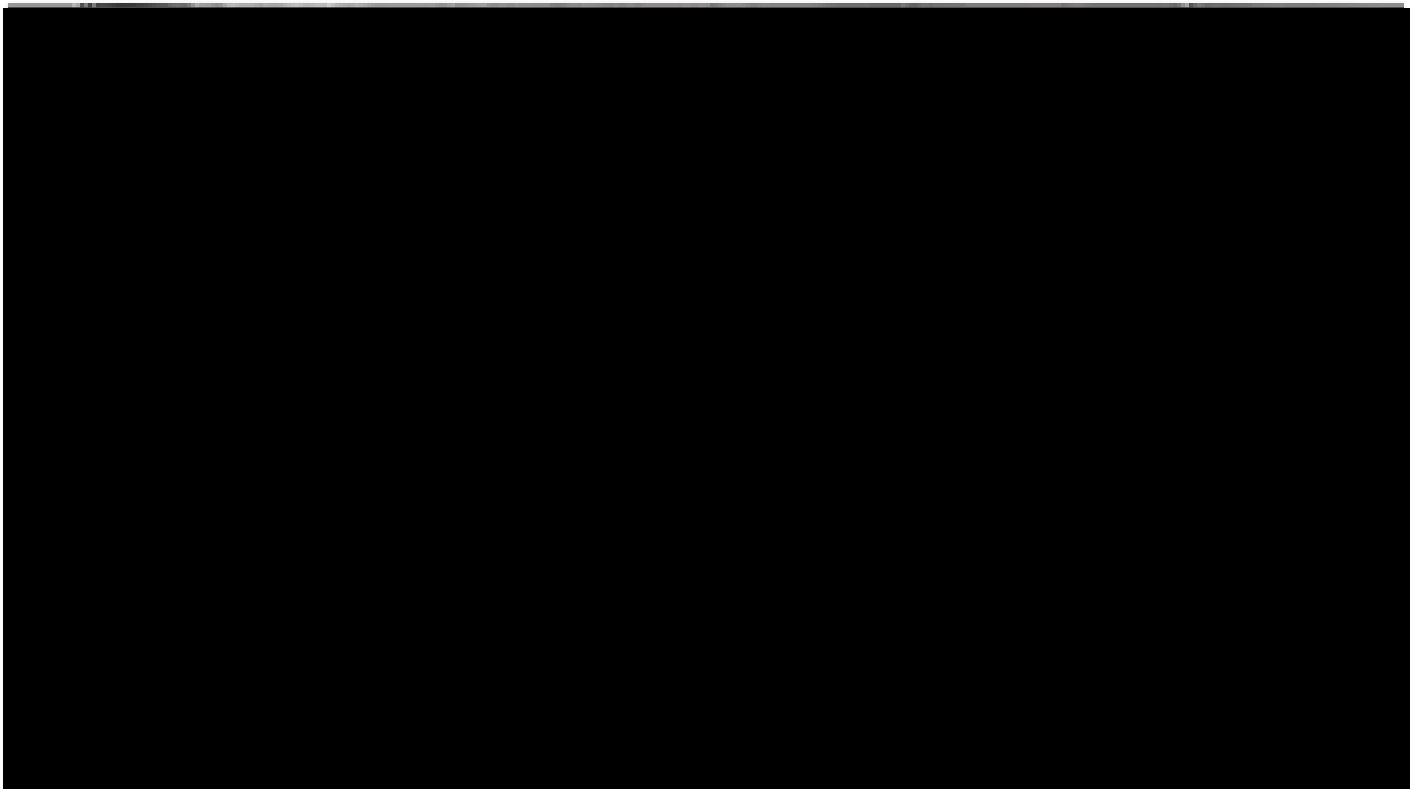




Nature Energy Videbæk kører 600.000 tons biomasse ind på anlægget om året, og ifølge reglerne kunne de fragte endnu mere, hvis de havde haft et endnu større anlæg.

- Vi har lov til at behandle betydeligt mere biomasse end vi gør nu. Så vi holder os længe inden for kravene fra kommunen og tilladelserne, vi har, fortæller [redacted]

Kommunen, der i sin tid gav tilladelsen til opførelsen af biogasanlægget, vil undersøge problemet.



Østrogen og røde bøffer: Slagterne i Videbæk sejrer i mandsdomineret erhverv

- Anlægget er blevet bedt om en redegørelse for, om der er støj, og om der er lugtgener fra anlægget. Dem, der laver tankene til lastbilerne, er blevet bedt om at undersøge, om der kan være noget, der gør, at det lugter, når lastbilerne kører forbi på

hovedvejen, siger John G. Christensen (A), der er formand for Teknik- og Miljøudvalget i Ringkøbing-Skjern Kommune.

Biogasanlægget producerer grøn energi i stor stil, og selvom [REDACTED] ikke har et problem med produktet, er hun stadig ked af omstændighederne.

- Jeg synes, at det er fint med den energi. Jeg synes bare, at vi skal behandles ordentlig, og det føler jeg ikke, at vi er blevet.

Biogasanlægget producerer, hvad der svarer til varmeforbruget i mere end 10.000 boliger.



2:32

Et af verdens største biogasanlæg ligger i Videbæk, og de producerer 21 millioner kubikmeter metan om året. Med så stor en produktion skal der naturligvis køres en del biomasse ind, og de mange lastbiler skaber frustration hos naboerne.

Del artiklen



Miljøministeriet
Naturstyrelsen

APPROP POS

Kommuneplanlægning for
Biogasanlæg

APROPOS Kommuneplanlægning er en elektronisk 'samlemappe', der ligger på Naturstyrelsens hjemmeside.

Kommunerne har ved kommunalreformen fået en række nye og vigtige planlægningsopgaver såvel i det åbne land som i byerne. Samtidigt fik Miljøministeriet til opgave at tilvejebringe oplysninger om emner, der kan have særlig relevans for kommunerne i denne sammenhæng.

Intentionen med **APROPOS** er, at der løbende udsendes udgivelser om emner, der har relation til kommunernes planlægning. Udgivelserne vil indgå som blade i 'samlemappen', og indholdsfortegnelsen vil blive opdateret for hver udgave.

Der kan være tale om faktablade og vejledning m.v., som efter Naturstyrelsens opfattelse kan være nyttige som inspiration for kommunerne i deres arbejde med planlægningen.

Forslag til udgivelser modtages gerne på nst@nst.dk.

Tidligere udgivet Apropos

- 1 Vand- og naturplanerne i fokus
- 2 Landskabskaraktermetoden og byudvikling
- 3 Geologi i kommuneplanlægningen for det åbne land
- 4 Kulturmiljøet i kommuneplanlægningen for det åbne land



Thorsø Biogas

Side 2 Hvorfor skal der etableres biogasanlæg i Danmark?

Side 4 Hvad er fordele og ulemper ved biogas?

Side 6 Hvad er 'fælles biogasanlæg?

Side 8 Hvordan fungerer et biogasanlæg?

Side 10 Hvordan planlægges et biogasanlæg?

Side 14 Hvilket lovgrundlag gælder for biogasanlæg?



Hvorfor skal der etableres biogasanlæg i Danmark?

Planlægning for biogasanlæg understøtter regeringens energipolitiske målsætning om, at hele vores energiforsyning skal dækkes af vedvarende energi i 2050. Initiativet er med til at styrke landbrugets rolle som leverandør af grøn energi.

Danmark er et landbrugsland med en meget stor husdyrproduktion i forhold til sin størrelse. Det betyder, at der også produceres store mængder husdyrgødning, som skal håndteres og anvendes miljømæssigt forsvarligt. Gødningen består typisk af gylle, som er en blanding af dyrenes urin og afføring og vaskevand fra stald og malkerum. Gyllen opsamles i dag i gyllebeholdere, inden det bliver spredt ud på markerne som flydende gødning.





Mellemlid mellem gård og mark

Hvis gødningen indeholder flere næringsstoffer, end marken kan holde på, kan det blive skyllet ned gennem jorden og kan forurene både grundvand og ferske og kystnære vandsystemer.

Der er en række regler, som skal minimere risikoen for forurening:

- Der er et minimum for, hvor meget gødning gårdene skal kunne opbevare.
- Der er regler for, hvornår gødningen må anvendes.
- Der er et maksimum for, hvor meget gødning landmanden må udsprede pr. arealenhed.

Biogasanlæggene er et mellemlid mellem gård og mark, som kan give en række fordele, som bliver belyst på de næste sider.

Fremme landbrugets rolle som leverandør af grøn energi

Danmarks husdyr producerer i alt ca. 30 mio. tons gødning om året. Kun omkring 5-7 % af gødningen anvendes i dag i biogasanlæg. I Danmark findes ca. 20 større eller mindre fælles biogasanlæg og omkring 65 individuelle gårdbiogasanlæg.

For at fremme landbrugets rolle som leverandør af grøn energi, er planloven blevet ændret med henblik på at forpligte kommunerne til at inddrage beliggenheden af arealer til fælles biogasanlæg i kommuneplanlægningen. Den tidligere miljøminister indgik en aftale med Kommunernes Landsforening i juni 2010 om, at kommunerne frem mod 2013 skal planlægge for 50 fælles biogasanlæg. Det skyldes, at knap 95 % af husdyrbrugene ligger i 50 kommuner.

En stor del af Danmarks energiforbrug

Hvis det lykkes at komme i mål med planen, vil biogasanlæg i fremtiden kunne komme til at producere energi svarende til omkring 3 % af Danmarks samlede energiforbrug - alene på basis af husdyrgødning. Herudover kommer omkring 3 % fra energiafgrøder, organisk affald og lignende, som man må forvente at skulle tilsætte, for at produktionen kan betale sig. Biomasse - herunder husdyrgødning - vil derfor have stor betydning i fremtidens varmeplanlægning, ikke mindst i de kommuner med flest husdyrhold.



Hvad er fordele og ulemper ved biogas?

Der er mange gode grunde til at etablere biogasanlæg. For at gøre det overskueligt kan de opdeles i samfundsmæssige, miljø- og klimamæssige og landbrugsmæssige effekter.

Samfundsmæssige effekter:

- Biomasse, organisk affald og gylle udgør en stor uudnyttet biomasse-ressource, der kan bidrage til fremtidens energiforbrug.
- Naturgas er en begrænset ressource, som allerede nu er ved at blive udtømt i Danmark. Biogas vil til dels kunne erstatte denne ressource og evt. transporteres rundt i landet i det store naturgasnet, der allerede findes.
- Store mængder organisk affald udnyttes og næringsstofferne genanvendes.



Vegger Biogas

Miljø- og klimamæssige effekter

- Den afgassede gylle resulterer i en mindre fordampning af ammoniak fra marken efter udbringning.
- Anvendelse af afgasset gylle som gødning i stedet for rå gylle belaster klimaet mindre.
- Biogas anvendes typisk i Danmark til produktion af kraftvarme. Biogassen fortrænger de mere forurenende fossile brændstoffer som kul, olie og naturgas, der ellers benyttes til produktion af el og fjernvarme.
- Biogasproduktion giver mulighed for at udnytte enggræs som ressource og dermed holde lavtliggende arealer fri for tilgroning. Man kan på den måde høste og fjerne næringsstoffer og flytte dem til mere robuste arealer.
- Afgasset husdyrgødning lugter langt mindre end rå gylle. Det giver færre lugtgener i forbindelse med især forårsudbringningen af husdyrgødning.

Landbrugsmæssige effekter

- Kvælstofudnyttelsen i gødningen øges væsentligt, og gødningsøkonomien og udbytterne forbedres.
- Smittekim og parasitter i husdyrgødningen elimineres.
- Et biogasanlæg giver mulighed for produktion og indtjening på produktion af energijafrøder.
- Optimerer fordelingen af husdyrgødning.

Et biogasanlæg giver ikke automatisk mulighed for en udvidelse af husdyrbesætninger. Husdyrbruget skal gennem den almindelige husdyrgodkendelse.

Der kan være følgende ulemper ved et fælles biogasanlæg

- Øget trafik. Transport af gylle og biomasse til og fra anlægget giver anledning til øget trafik på vejene. Alternativt kan gyllen transporteres i rør. Denne transportbelastning stiger, jo nærmere man kommer anlægget. Derfor placeres det ofte ved det overordnede vejnet for at lette transporten, og i så tilfælde bliver den øgede trafikmængde beskeden i forhold til den allerede eksisterende.
- Risiko for lugtgener. Ældre anlæg var ikke fra starten udstyret med luftrenseanlæg, og der har været uheldige tilfælde med lugtgener. I dag vil det være muligt at mindske denne risiko betragteligt, hvis anlægget fra starten planlægges og etableres med et effektivt luftrenseanlæg. Miljøstyrelsens Lugtvejledning giver anbefalinger om dimensionering af skorsten og rensesforanstaltninger.
- Visuelle gener. Et fælles biogasanlæg er ofte et stort anlæg, der ligger i det åbne land. Derfor er det vigtigt, at der foretages en god planlægning med hensyn til anlæggets arkitektur og indpasning i landskabet.

Fordele

- Udnyttelse af gylle og bioaffald
- Biogas kan erstatte naturgas
- Næringsstoffer genanvendes
- Markant reduceret lugt ved udspredding
- Mindre klimabelastning
- Mindre brug af fossilt brændstof
- Modvirke tilgroning af enge
- Bedre gødningsøkonomi og mindre risiko for smittekim og parasitter



Lemvig Biogas

Ulemper

- Øget trafik - kan dog blive beskeden
- Risiko for lugtgener ved uheld
- Visuelle gener - store anlæg



Hvad er 'fælles biogasanlæg'?

Ifølge Grøn Vækst (Lov nr. 165/2011) er fælles biogasanlæg anlæg til produktion af biogas fra organisk materiale, primært bestående af husdyrgødning fra flere jordbrugsbedrifter, ejet og drevet af en selvstændig juridisk enhed, der er særskilt matrikuleret. Fælles biogasanlæg ligger således på egen grund i forhold til de tilknyttede husdyrbrug. Det forudsættes, at 'større' fælles biogasanlæg for størstedelen vil være anlæg, der behandler 200 tons husdyrgødning (gylle) og anden biomasse pr. dag og derover.

Et fælles biogasanlæg er et stort anlæg, der kræver en relativt stor investering. At deltage i et fællesanlæg kan derfor være en mulighed for de gårdejere, der ikke vil investere i eller drive i et anlæg selv.

Et gårdbiogasanlæg er et mindre biogasanlæg placeret på et husdyrbrug, hvor der, foruden egen gylle også kan modtages gylle fra andre gårde.

Bedre fordeling af næringsstofferne

Fælles biogasanlæg modtager gylle fra mange besætninger, kvægbrug, svinebrug samt typisk organisk affald og/eller energiafgrøder. Derfor kan der ske en omfordeling af f.eks. kvælstof og fosfor, som flyttes fra svine- til kvægbrug, og kalium der flyttes den anden vej. Eller næringsstoffer, der flyttes til plantebrug. Næringsstofferne i afgasset gylle er mere tilgængelige for planterne end næringsstofferne i rågylle, og derved udnyttes næringsstofferne bedre i plantebruget. Anlægget fungerer tillige som en omfordelingscentral, der på en mere effektiv måde erstatter den fordeling af gylle, der allerede sker i dagens landbrug.

Specialiseret personale får mest ud af ressourcerne

En optimal drift af et biogasanlæg forudsætter, at personalet har de fornødne kompetencer, og at driftsopgaven prioriteres. Den traditionelle landmand har ikke drift af biogasanlæg som sin kernekompetence. Derfor kan en landmand have interesse i at indgå i et fælles biogasanlæg fremfor at etablere et gårdbiogasanlæg.

Anvendelse af energiproduktionen

Typisk anvendes den producerede biogas til produktion af el og varme ved hjælp af et motorgeneratoranlæg. Ca. 40 % af energien ender som el, der afsættes til elnettet. Omkring 50 % kan udvindes ved motor- og røggaskøling som anvendelig varme, hvoraf en mindre del anvendes til opvarmning af anlæggets rådne-tanke.

På et gårdanlæg anvendes den producerede energi typisk i husdyrproduktionen og til opvarmning. Energi fra et fælles biogasanlæg anvendes til varmeformynding og strøm og kan erstatte naturgas, halm med mere.

Der er blevet stillet det spørgsmål, om man ikke bruger en masse brændstof for at producere biogassen, når man kører biomasserne til og fra anlægget. Transporten tager imidlertid kun få procent af den energimængde, anlægget producerer. Hertil kommer selvfølgelig el til drift af pumper o.l. samt noget af den varme, der produceres. I alt udgør det samlede energiforbrug normalt kun ca. 10 % af den mængde, der produceres, og energibalancen er således meget fin.



Tannergård Biogas, et gårdbiogasanlæg.



Linkogas, Rødding, gastank på et fælles biogasanlæg.



Hvordan fungerer et biogasanlæg?

Et biogasanlæg består af et modtagesystem for biomasse, et system til behandling af biomassen, og et gasbehandlingssystem. Hertil kommer diverse andre faciliteter. Modtageanlægget består af en modtagehal, hvor biomassen aflæsses. Transporten sker med tankbiler. Bilerne pumper gennem et lukket system rå gylle over i en eller flere modtagetanke. Efter aflæsning af rå gylle rengøres tankbilen. Afgasset biomasse suges herefter fra en efterlagertank op i tankbilen og køres ud til en modtager.

Faste biomasser (som f.eks. enggræs) aflæsses normalt i modtagehallen ved blot at tippe biomassen direkte ned i modtagetanken. I modtagetanken blandes biomasserne vha. en neddykket omrører til en homogen masse. Typisk har modtagetanken en kapacitet, så anlægget også kan drives hen over weekender og ferieperioder uden tilførsel af friske forsyninger. Fra modtagetanken pumpes biomassen til rådnetanken ofte via varmevekslere. Det betyder, at anlægget kan genanvende noget af varmen fra den biomasse, der samtidig pumpes ud af tanken. Undervejs findeles biomassen for at fremme forrådnelsen og forhindre tilstopning af varmevekslerne.

Ind- og udpumpning sker i intervaller over døgnet. Tiden mellem pumpningerne har bl.a. betydning for, hvor god en hygiejne der opnås, og for hvor stabil en drift man kan opnå.



Tannergård Biogas

Rådnettanken, der oftest er en ståltank, er normalt isoleret og forsynet med varmerør, så temperaturen i tanken holdes konstant. Tanken er desuden forsynet med et omrøresystem, der kan holde tanken fuldt opblandet. Desuden er den forsynet med følere, der kontrollerer driftstemperaturen og fyldningsgraden.

Biomassen holdes gennemsnitligt i tanken i ca. 20 døgn. Efter endt udrådning pumpes biomassen over i en efterlagertank, hvor den normalt er i op til 30 dage. Efterlagertanken kan være en almindelig isoleret gyllelagertank, der er overdækket med en plastrmembran. Også i efterlagertanken kan der opnås en biogasproduktion. Typisk får man 90-95 % af gasproduktionen fra primærtanken og 5-10 % fra efterlagertanken. Det er fra efterlagertanken, tankbilen suger den afgassede biomasse, der enten skal retur til de landbrug, der har leveret gødningen, eller leveres til planteavlere, separering og lignende.

Gasrensningssystem

Fra rådnetank og efterlagertank pumpes biogassen til et rensningssystem. Biogas indeholder svovlbriente og fugt, som skal renses ud, inden gassen kan anvendes. Efter rensningen lagres gassen for siden at blive anvendt.

Styringssystem

Et fælles biogasanlæg omfatter også et SRO-anlæg (StyringReguleringOvervågning), der styrer og kontrollerer alle processer på anlægget. Anlæggene er således fuldautomatiske og kører derfor også i weekender uden mandskab, der dog via systemet kan tilkaldes ved fejlmeldinger. Endelig rummer anlægget også mandskabs- og kontorbygninger, lagerfaciliteter og værksteder.

Ventilations- og luftreanseanlæg

Fælles biogasanlæg etableres i dag altid med et ventilations- og luftreanseanlæg. Det var ikke altid tilfældet for ældre anlæg, og derfor har biogasanlæg desværre fået det rygte, at de lugter. I dag etableres fælles biogasanlæggene altid med ventilationsanlæg, der holder modtagehal og modtagetank under konstant undertryk, så evt. lugt bliver inde i anlægget, til luften er rensat.

Udsuget luft suges normalt gennem et luftreanseanlæg med et filter af f.eks. lecanødder eller flis. På filteret, der holdes konstant fugtigt, opbygges en bakteriekultur, der nedbryder lugtstoffer i ventilationsluften i en proces, der bedst kan sammenlignes med en kompostering. Sådanne filtre har en stor renseevne og en stor fleksibilitet i forhold til en varierende luftmængde. Fra filteret sendes den rensede luft ud gennem en skorsten.

Madaffald omsættes til energi

Mange gamle anlæg modtager store mængder organisk affald fra fødevarerindustrier. Det sker for at øge gasproduktionen, og for at løse et affaldsproblem, og er desuden med til at forbedre anlæggets økonomi. I dag behandles langt det meste fødevareraffald fra industrien på denne måde.

På grund af mangel på fødevareraffald fra industrien må kommende anlæg i stedet finde andet energirigt materiale, og det vil i stor udstrækning blive energiafgrøder i form af f.eks. majs. Nye anlæg vil derfor lugte mindre end anlæg, der håndterer 'fødevareraffald', der ofte er ildelugtende.

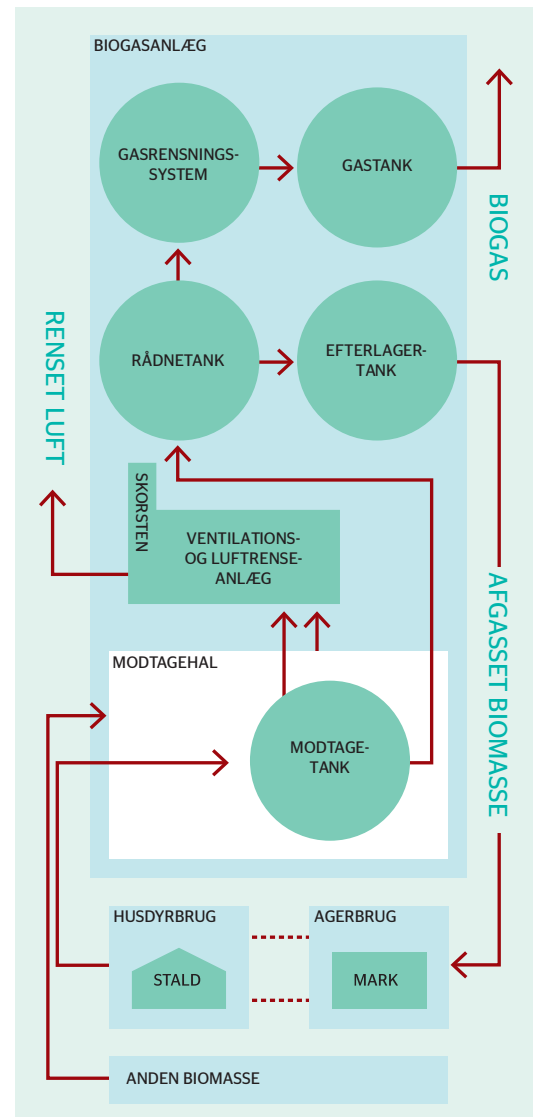


Diagram over arbejdsgangen for et biogasanlæg.



Hvordan planlægges et biogasanlæg?

Et biogasprojekt er i højere grad et organisatorisk projekt, end det er et teknisk. Selve teknikken bag anlægget er i bund og grund temmelig simpel, og består i det store hele af nogle tanke, pumper og omrørere. Det hele er velkendt teknologi, der i forvejen benyttes mange andre steder i samfundet.

Derimod kan et projekt organisatorisk være vanskeligt at gennemføre, da der typisk er mange forskellige parter: Landmænd, industri, kommune, borgere, forsyningsvirksomheder etc. , som alle repræsenterer forskellige interesser. Det er derfor vigtigt for et godt resultat, at alle parter positivt involveres så tidligt som muligt i processen, for at de potentielle samfunds-, miljø-, klima- og landbrugsmæssige effekter opnås, og for at projektet bliver økonomisk bæredygtigt.



Lemvig Biogas.



Landbrugsbygning ved Limfjorden.

God planlægning fjerner de første knaster

For at kommunen kan være så godt forberedt som muligt, når en investor melder sig på banen, anbefales det at have den første planlægning klar i form af en udpegning af en eller flere lokaliteter i kommunen, hvor det vil være bedst at placere et fælles biogasanlæg.

Derfor er det vigtigt fra starten med en konstruktiv tilgang til projektet og en forståelse af de mange muligheder, et projekt kan indebære. Det er også vigtigt, at både kommune, borgere og investorer kan se i den kommunale planlægning, hvor det vil kunne lade sig gøre at placere et fælles biogasanlæg.

Når anlægget så skal opføres, vil de første og overordnede knaster være minimeret. Dog må der efterfølgende regnes med en samlet periode på omkring 3 år, fra ideen opstår, til anlægget er projekteret, og der er givet de nødvendige godkendelser.

De vigtigste kommunale planlægningstrin

- Forberedelse i kommunen
- Offentlighedsfase
- Kommuneplanudpegning evt. tillæg
- **Ansøgning fra projektconsortium om konkret projekt**
- Screening for VVM
- Offentlighedsfase
- Evt. udarbejdelse af VVM
- Evt. udarbejdelse af lokalplan
- Miljøgodkendelse
- Byggetilladelse
- Ibrugtagningstilladelse



Der er flere ting, der spiller en rolle, når man skal placere et biogasanlæg. På den ene side vil man gerne skabe de bedste driftsbetingelserne for biogasanlægget, og på den anden side skal placeringen tage hensyn til omgivelserne, fx naboer, landskab, natur og kulturhistorie,

Det primære hensyn er beliggenhed i forhold til gylle/husdyrgrundlag. Nedenfor er angivet nogle af de væsentligste hensyn, der skal tages ved placering af et biogasanlæg.

Placering i et erhvervsområde

Biogasanlægget kan placeres i en bys industri- eller erhvervsområder, når de er udpeget til denne type 'industri', men det er ikke altid så let i praksis.

En placering i et industrikvarter kan skabe problemer i forhold til transport af biomassen. Der vil kun være 'fri' kørsel til den ene side af byen, og biomasse fra det halve opland skal derfor transporteres gennem byen eller på ringveje omkring byen.

Husdyrkoncentration og eksisterende biogasanlæg



● Husdyrejendom

■ Biogasanlæg

Kortet viser, hvor husdyrejendomme ligger placeret i forhold til vejnet og eksisterende biogasanlæg,

Kilde: Statsforvaltningen og Biogassekretariatet

Afstand til biomasseressourcer, specielt gylle

Transportomkostningen er en af de væsentligste driftsomkostninger ved biogasproduktion. Det er derfor afgørende for økonomien, at transportomkostninger kan minimeres mest muligt. En placering midt i et område, hvor biomasseproduktionen er stor og fremtidssikret, er derfor det optimale.

Hensyn til natur, landskab og kulturhistorie

Der findes en række statslige og kommunale udpegninger for kulturhistorie, natur og landskab, herunder særligt værdifulde landskaber, som kommunen skal tage hensyn til, når man placerer et biogasanlæg. Nogle udpegninger er mere restriktive og uforenelige med biogasanlæg end andre. Det skal vurderes af de konkrete myndigheder i de konkrete tilfælde. Sammenholdt med de øvrige lokaliseringsfaktorer giver denne analyse et billede af mulighederne for lokalisering af fremtidige biogasanlæg.

Placering ved god vej

Transporten af gylle sker med rør eller store tankbiler med en nyttelast på 32 – 33 kubikmeter. Det er derfor afgørende for en hurtig og smidig transport, at der forholdsvis tæt på anlægget findes en større offentlig vej, der kan tåle den tunge trafik, som jo naturligt koncentrerer mere og mere, jo tættere man kommer på anlægget. En placering 'langt fra alfarvej' vil belaste små veje unødigt og forøge transportomkostningerne og transporttiden.

Afstand til beboelse

Der findes ingen afstandskrav til boliger og bebyggelser for biogasanlæg. Men når man planlægger, anbefaler Miljøministeriet at holde en minimumsafstand på 500 meter til nærmeste bebyggelse (landsby eller større samling af boliger). Det sker for at reducere gener fra den forøgede lastbilkørsel og for at mindske risikoen for lugtgener for så mange som muligt.

Afstand til et varme- eller gasmarked

Hvis anlægget placeres langt fra en energiaftager, vil det påvirke rentabiliteten. Biogassen afsættes typisk til naturgasfyrede varmeværker eller virksomheder og kan desuden opgraderes til naturgaskvalitet og føres ind på naturgasnettet.

Placering

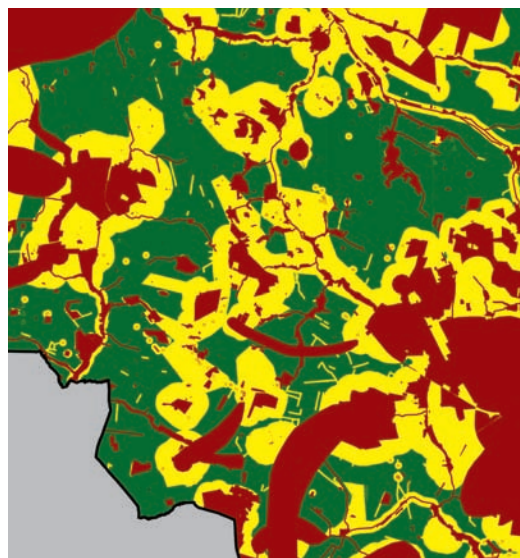
Et fælles biogasanlæg er et stort teknisk anlæg. Anlægget skal indpasses i det eksisterende landskab.

En mulighed kan være at placere anlægget ved siden af et større teknisk anlæg (f.eks. et rensningsanlæg), hvor generne allerede er undersøgt og minimeret.

Den optimale placering

For den optimale placering skal flere hensyn være opfyldt på samme tid. Placering af biogasanlæg indebærer derfor som al anden planlægning, at kommunen afvejer de forskellige hensyn.

Geografisk analyse



■ / ■ Risiko for konflikt med statslige eller kommunale udpegninger
■ Ikke konflikt med statslige eller kommunale udpegninger (men muligvis med andre).

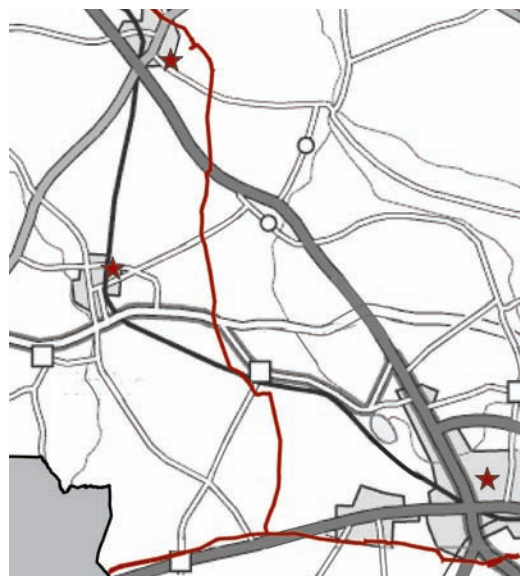
Kilde: Biogassekretariatet

Primære lokaliseringshensyn Beliggenhed i forhold til

- gylle/husdyrgrundlag
- natur- og landskabsfredninger natur og beskyttet landskab
- kulturmiljøer og fortidsmindefredninger
- vej- og tilkørselsforhold
- nabohensyn

Derefter mange flere, herunder beliggenhed i forhold til naturgasnettet og kraft-varmeværker

Afsætningskort



★ Naturgasfyret-varmeværk
— Naturgasledning

Kortet viser, hvor biogassen kan afsættes.

Kilde: Biogassekretariatet



Hvilket lovgrundlag gælder for biogasanlæg?

Kommunerne skal efter 15. juli 2011 udarbejde kommuneplaner, der bl.a. beskriver, hvor større tekniske anlæg, som f.eks. biogasanlæg, kan placeres. Kravene til kommuneplanerne er beskrevet i planloven.

Projektbeskrivelse og VVM

Biogasselskabet skal sende en skriftlig anmeldelse af hele projektet til kommunen. Anmeldelsen skal beskrive projektet grundigt – det gælder både selve biogasanlægget, de tilhørende udbringningsarealer og eventuelle miljøpåvirkninger. Som bilag til projektbeskrivelsen kan biogasselskabet bruge et screeningsskema, som findes i VVM-bekendtgørelsen.

På baggrund af anmeldelse og evt. screeningen afgør kommunen, om der skal laves en mere dybdegående VVM-redegørelse. Hvis biogasanlægget skal levere gødning til arealer, som i forvejen er godkendt til at modtage husdyrgødning efter husdyrgodkendelsesloven, skal det fremgå af anmeldelsen, for at de arealer kan undtages for VVM-screeningen.

Miljøvurdering og kommuneplantillæg

Hvis etablering af anlægget kræver en ændring af kommuneplanen, skal kommunen udarbejde et kommunetillæg med en særskilt miljøvurdering ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Den særskilte miljøvurdering indeholder stort set de samme oplysninger som VVM-redegørelsen, og de to ting kan derfor udarbejdes samtidigt. Evt. kan miljøvurderingen indgå i VVM-redegørelsen.

Desuden skal der udarbejdes en lokalplan, der fastsætter krav til selve byggeriet, beplantning m.v.

Store anlæg kræver miljøgodkendelse

Biogasanlæg med en kapacitet over 30 tons biomasse pr. dag er omfattet af miljøbeskyttelsesloven og kræver en miljøgodkendelse fra kommunen. Kommunen kan i relevant omfang bruge de standardvilkår for biogasanlæg, som findes i miljøbeskyttelsesloven.

Risikobekendtgørelsen

Fælles biogasanlæg vil være omfattet af risikobekendtgørelsen, hvis anlægget opbevarer mere end 10 tons biogas. Denne mængde svarer til ca. 5.600 Nm³ metan eller ca. 8.600 Nm³ biogas.

Der er et omfattende regelgrundlag for myndighedsbehandlingen af større biogasanlæg. Derfor gives her et overblik over de love, der kan være relevante:

- Planloven
- Miljøbeskyttelsesloven
- Naturbeskyttelsesloven
- Biproduktforordningen
- Licitationslovgivningen
- Forsyningsdirektivet



Lemvig Biogas



Rådnetanke (Fredericia Kommunale rensningsanlæg).

APROPOS NR 5

er udarbejdet af Miljøministeriet, Naturstyrelsen
(Biogassekretariatet og Det åbne land og friluftsliv)

Foto side 11: Lemvig Biogas
Øvrige fotos, diagram og kort: Biogassekretariatet

Grafisk design: Etcetera Design, Nina Kampmann

ISBE 978-87-7279-242-2 (elektronisk)

Ved kommunens planlægning for fælles biogasanlæg bliver der stillet en lang række spørgsmål:

Hvorfor skal der etableres biogasanlæg i Danmark?

Hvad er fordele og ulemper ved biogas?

Hvad er et fælles biogasanlæg?

Hvordan fungerer det? - og hvordan er det opbygget?

Hvad er lokaliseringskriterierne for et biogasanlæg?

Hvilket lovgrundlag gælder for biogasanlæg?

I dette 5. nummer af Apropos forsøger vi lidt oversigtligt at besvare disse spørgsmål.

Hvis man ønsker en mere detaljeret oplysning henvises der til www.nst.dk.

Indstilling om udbygning af rute 15 Ringkøbing - Herning

Baggrund

Som et af elementerne i aftalen om Infrastrukturplan 2035 er det besluttet, at Rute 15 fra Ringkøbing til Herning skal udbygges til 2+1 vej. Der er i aftalen afsat 992 mio. kr. (FL-2023, indeks 125,90) til gennemførelse af projektet.

Vejdirektoratet har i perioden fra 2019-22 gennemført skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering af udbygningsprojektet. Det blev i 2020 – efter anmodning fra Ringkøbing-Skjern Kommune – besluttet at udvide undersøgelsen til også at omfatte en omfartsvej nordøst om Ringkøbing.

Undervejs i projektperioden har der været drøftelser med de to berørte kommuner, og der har været afholdt en indledende idéfasehøring i 2019, samt i sommeren 2022 en afsluttende offentlig høring af projektforslaget.

Vejdirektoratets projektforslag, der dannede baggrund for den afsluttende offentlige høring, har et anlægsoverslag på 1.218 mio. kr. (FL- 2023). Anlæg af en omfartsvej ved Ringkøbing vil forøge anlægsoverslaget med ca. 96 mio. kr. (FL-2023).

I den afsluttende offentlige høring indkom knap 200 høringssvar. Høringssvarene og Vejdirektoratets bemærkninger og forslag til justeringer af projektforslaget er afrapporteret i et selvstændigt høringssnotat.

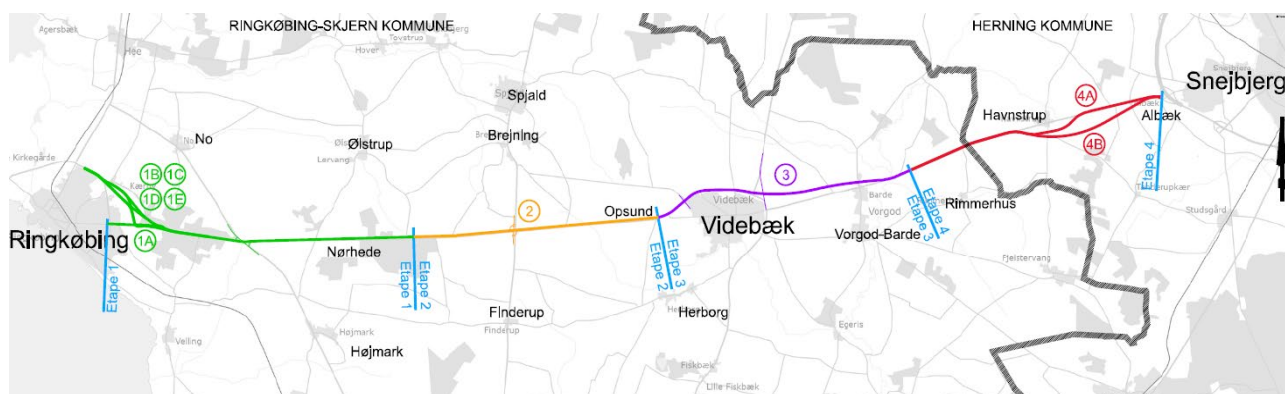


Fig 1. Projektstrækning og etapeopdeling fremlagt i miljøkonsekvensvurderingen 2022.

Indstilling

På baggrund af høringssvar i den afsluttende offentlige høring af projektforslaget har Vejdirektoratet foretaget en række ændringer i forhold til det fremlagte forslag. Ændringerne imødekommer mange af de indkomne ønsker om bedre adgang til rute 15 og formindskelse af omvejskørsel for ejendomme og landbrug langs rute 15. Ligeledes er indarbejdet løsninger, der forbedrer forholdene for cyklister og brugerne af kollektiv busstrafik.

Vejdirektoratet vurderer overordnet, at det indstillede projekt vil skabe bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed på strækningen og at der er fundet en rimelig balance mellem forbedret fremkommelighed og de berettigede, lokale behov for adgang til rute 15 og det overordnede vejnet generelt.

Den generelle hastighedsbegrænsning på strækninger med 2+1 vej vil være 90 km/t. I de vigepligtsregulerede kryds på udbygningsstrækningen nedsættes hastighedsgrænsen til 70 km/t af hensyn til trafiksikkerheden.

Nedenfor gennemgås kortfattet de projektændringer, der anbefales indarbejdet i projektet i en løsning, hvor anlægsoverslag svarer til den afsatte økonomiske ramme i Infrastrukturplan 2035 (992 mio. kr. i FL2023-indeks).

Tilpasset projekt med anlægsbudget indenfor rammen på 992 mio. kr.

Generelt:

Der etableres buslommer ved alle sidevejskryds på strækningen.

Etape 1:

Hele etape 1 fra Nordre Ringvej/Søndre Ringvej i Ringkøbing til Attenagrevej udbygges ikke til 2+1 vej.

På strækningen etableres en række punktvisse forbedringer:

1. Rundkørslen ved Nordre Ringvej/Søndre Ringvej udbygget med en shunt fra Herningvej mod nord ad Nordre Ringvej. Dette forbedrer trafikafviklingen i rundkørslen.
2. Der etableres en tilslutning til rute 15 ved det planlagte erhvervsområde nord for Herningvej. Den nærmere udformning af tilslutningen til rute 15 (signalanlæg eller rundkørsel) skal afklares i næste fase af projektet i dialog med Ringkøbing-Skjern Kommune.
3. Krydsningen ved Novej /Røgindvej, hvor rute 15 og rute 28 krydser hinanden, ombygges til et kryds i to plan, hvor rute 28 føres over rute 15. Dette vil forbedre trafikafvikling og trafiksikkerhed i krydset.

Trafikudviklingen på etape 1 er i forvejen ret velfungerende og på den vestlige del af strækningen findes i forvejen cykelsti og svingbaner. En udbygning af den vestligste del af strækningen til 2+1 vej ville medføre væsentligt forringede adgangsforhold for bl.a. en campingplads og en besøgshave.

Etape 2:

Udbygning til 2+1 vej afsluttes umiddelbart øst for Langerdalsvej, og de nuværende kryds ved Kærhusvej og Langerdalsvej forbedres med venstresvingbaner. Den nuværende rundkørsel ved rute 11 ombygges ikke til toplans kryds.

Fuglehøjvej /Ladegårdsvej tilsluttes rute 15 umiddelbart vest for Opsund. Dette er en tilføjelse i forhold til det fremlagte projekt fra VVM-undersøgelsen. Krydset vil reducere omvejskørslen for et betydeligt antal beboere i området og forbedre flere landbrugs muligheder for at opretholde transport på tværs af rute 15.

Etape 3:

På strækningen omkring Videbæk anlægges vejudvidelsen på nordsiden af den eksisterende rute 15, og der etableres to nye lokale forbindelsesveje på nordsiden af rute 15 mellem Nygade og Videbækvej, samt mellem Videbækvej og Prindalsvej. Samlet set vil disse ændringer medføre mindre omvejskørsel fra området nord for Videbæk og bevare de nuværende rekreative funktioner umiddelbart syd for omfartsvejen.

Der anlægges cykelstier langs den sydlige del af Videbækvej og over rute 15, hvilket vil forbedre forholdene for cyklister fra nord til Videbæk.

Overgårdsvej og Abildtrupvej tilsluttes rute 15 i et nyt kryds. Dette er en tilføjelse i forhold til det fremlagte projekt fra VVM-undersøgelsen.

Etape 4:

På projektets østligste etape anbefales linjeføring 4B, der er den mest sydlige forlægning af de to undersøgte linjeføringer. Denne linjeføring skåner et antal ejendomme langs den nuværende vej for ekspropriation eller væsentlige gener som følge af nærhed til en trafikeret vejstrækning. Der er ikke forskel i anlægsoverslaget for de to alternative linjeføringer.

Der etableres en parallelvej nord for rute 15 fra St. Ahlevej til Haunstrup Hovedgade. Vejen vil forbedre forholdene for cyklister og formindske omvejskørsel til ejendomme nordvest for Haunstrup.

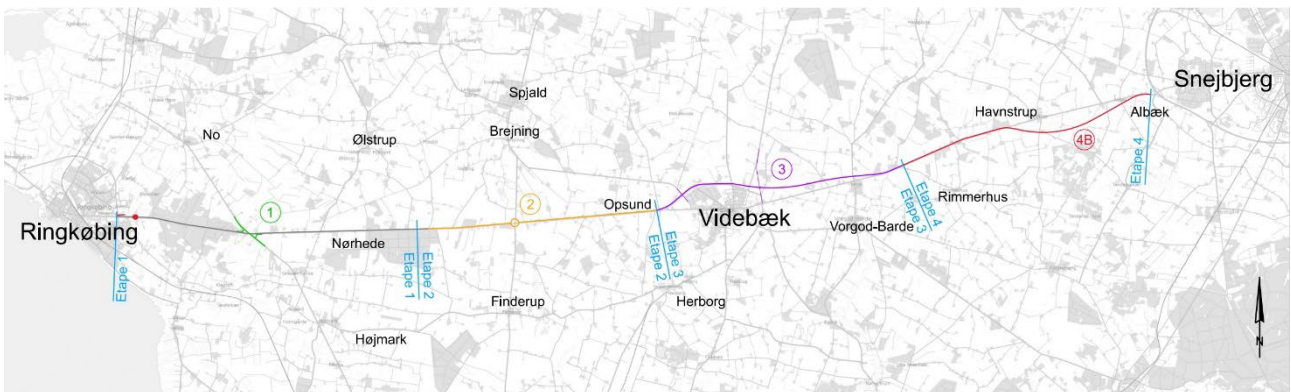


Fig. 1: Forslag 1. De farvelagte strækninger udbygges.

Tilvalg

I miljøkonsekvensvurderingen er skitseret en række mulige tilvalg. I den offentlige høring af projektforslaget har flere argumenteret for et eller flere af de skitserede, mulige tilvalg. De mulige tilvalg findes i bilag 1.

Bilag 1

Mulige tilvalg:	Mio. kr. Indeks 2023
Hankeanlæg Vorgod-Barde. Tilslutninger til/fra rute 15 ved omfartsvejen om Vorgod-Barde kan udformes som tilslutningsanlæg i to plan med til- og frakørselsramper, der vil øge fremkommelighed og trafikikkerhed	32
Hankeanlæg Haunstrup. Tilslutninger til/fra rute 15 ved omfartsvejen om Haunstrup kan udformes som tilslutningsanlæg i to plan med til- og frakørselsramper der vil øge fremkommelighed og trafikikkerhed	33
Shunt ved Messemotorvejen. Trafikafviklingen fra vest mod øst kan forbedres ved etablering af en shunt fra rute 15 til messemotorvejen	13,8
Opgradering til motortrafikvej til 100 km/t. Udbygning til motortrafikvej med 100 km/t er beregnet til ca. 160 mio. kr. i alt	2,5 pr. km.*
Rasteplads med toilet ved Brejningvej (rute11). En rasteplads med toilet ved krydsningen mellem rute 15 og rute 11 kan anlægges til gavn for trafikanter	9,0
Ringvej ved Ringkøbing (Løsning 1B). I miljøkonsekvensvurderingen er undersøgt forskellige muligheder for anlæg af en ny ringvej nordøst om Ringkøbing	96**
Etape 3: Overføring af Knivsbækvej. Overføring af Knivsbækvej over rute 15 vil formindske omvejskørslen til flere ejendomme og skabe endnu en forbindelse fra nord til Vorgod-Barde	15,1
Etape 4B: Overføring af Tothøjvej. Overføring af Tothøjvej over den nye linjeføring for rute 15, sådan at flere beboelsesejendomme og landbrug får mindre omvejskørsel	19,7

Tabel 1: Mulige tilvalg

*) Bør kombineres med vejryds i to plan ved rute 11(Brejning), Vorgod-Barde og Haunstrup.

***) Bør kombineres med vejudbygning til 2+1 vej fra Novej (rute 28) og frem til den nye ringvej

Høringsnotat

Afsluttende offentlige høring af udbygning af rute 15 Ringkøbing - Herning

Date	3. oktober 2022
Dokument	22/09184-3
Side	1/20



Indhold

Indledning	4
<i>Baggrund</i>	4
<i>VVM-undersøgelsen</i>	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.
Generelle synspunkter om vejprojektet og VVM-undersøgelsen	5
Resumé af indkomne forslag og synspunkter	5
Vejdirektoratets bemærkninger.....	6
Andre linjeføringer og løsningsforslag	7
Resumé af indkomne forslag og synspunkter	7
Vejdirektoratets bemærkninger.....	7
Ejendomsforhold	8
Natur, støj, og nabogener	8
Resumé af indkomne forslag og synspunkter	8
Vejdirektoratets bemærkninger.....	8
Etapevis gennemgang af udbygningsstrækningen.	10
Etape 1: Nordre Ringvej - Attenagrevej	10
Resumé af indkomne forslag og synspunkter	10
<i>Synspunkter til udbygningsstrækningen rute 15 Nordre/Søndre Ringvej - Attenagrevej</i>	10
<i>Synspunkter om omfartsvej ved Ringkøbing</i>	11
Vejdirektoratets bemærkninger.....	11
<i>Udbygningsstrækningen rute 15 Nordre/Søndre Ringvej - Attenagrevej</i>	11
<i>Omfartsvej ved Ringkøbing</i>	12
Etape: 2 Attenagrevej - Adelvej	13
Resumé af indkomne forslag og synspunkter	13
Vejdirektoratets bemærkninger.....	13
<i>Kærhusvej og Langerdalsvej anbefales tilsluttet til rute 15</i>	13
<i>Fuglehøjvej og Ladegårdsvej anbefales tilsluttet rute 15</i>	13
Etape 3: Adelvej – Abildtrupvej	14
Resumé af indkomne forslag og synspunkter	14
Vejdirektoratets bemærkninger.....	15
<i>Tilslutningsanlæg Videbæk vest</i>	16
<i>Vejforbindelse Nygade - Videbækvej</i>	16
<i>Vejforbindelse Prindalsvej – Videbækvej</i>	16
<i>Hankeanlæg ved Barde</i>	17
<i>Overgårdsvej og Abildtrupvej anbefales tilsluttet rute 15</i>	17
<i>Knivsbækvej anbefales ført over rute 15</i>	17
Etape 4: Abildtrupvej - Messemotorvejen	18
Resumé af indkomne forslag og synspunkter	18

Vejdirektoratets bemærkninger.....	18
<i>Hankeanlæg ved Haunstrup</i>	<i>19</i>
<i>Parallelvej St. Ahlevej – Videbækvej/Haunstrup Hovedgade</i>	<i>19</i>
<i>Overføring af Tothøjvej (etape 4B)</i>	<i>19</i>
<i>Shunt ved Messemotorvejen</i>	<i>19</i>

Indledning

Det fremgår af "Aftale om Finansloven for 2019 af 30. november 2018", at der skal gennemføres en "VVM-undersøgelse af udbygning af rute 15 Ringkøbing – Herning". Der er afsat 18 mio. kr. til VVM-undersøgelsen. Der er med Infrastruktur Plan 2035 afsat 891 mio. kr. til projektet, som er forudsat igangsat i 2023.

Miljøkonsekvensvurdering (MKV) for projektet blev offentliggjort d. 16. juni 2022 i form af en digital MKV på Vejdirektoratets hjemmeside (<https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/udbygning-af-rute-15-ringkoebing-herning>), og har efterfølgende været i offentlig høring frem til den 24. august 2022. Der blev som en del af den offentlige høring afholdt et særdeles velbesøgt borgermøde den 20. juni 2022 i Videbækhallen, og efterfølgende er der indkommet i alt 195 hørings svar fra myndigheder, organisationer, virksomheder og borgere.

Baggrund

Rute 15 er den primære vejforbindelse mellem Ringkøbing og Herning.

Strækningen udgør den vestlige del af rute 15, og indgår i det net af regionale ruter, som forbinder en række byer i Midt- og Vestjylland. Fra Herning er der motorvejsforbindelse til både Aarhus, Holstebro og Vejle. Strækningen indgår i fremkommelighedsvejnettet for omfangsrige transporter.

Strækningen mellem Nordre Ringvej i Ringkøbing og motorvejstilslutningen ved Snejbjerg er ca. 38 km lang, og anlagt som en 2-sporet landevej med en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t på strækninger udenfor byerne. Vejen har stor betydning for pendler- og erhvervstrafik i området, og i perioder også for turisttrafik og trafik med relation til jordbrug.

Vejdirektoratet udarbejdede i 2013 en forundersøgelse, der belyste mulighederne for at udbygge den eksisterende vej med henblik på at forbedre fremkommelighed og trafiksikkerhed, samt begrænse vejens gener for to mindre bysamfund på strækningen.

Miljøkonsekvensvurderingen (MKV)

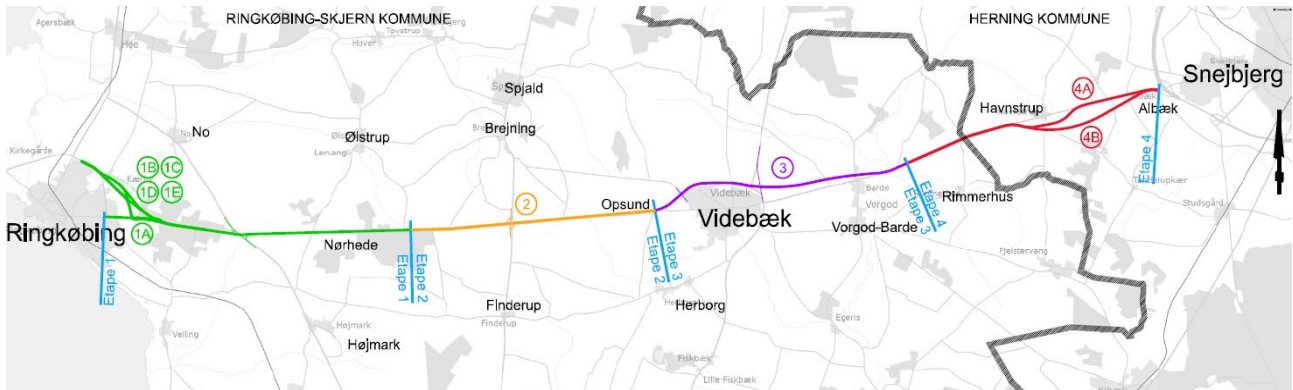
Miljøkonsekvensvurderingen har taget afsæt i forundersøgelsens skitsering af løsningsmuligheder.

Miljøkonsekvensvurderingen belyser en løsning, hvor hele strækningen udbygges til et vejprofil, der med 2+1 spor på frie strækninger, kombineres med delstrækninger med 1+1 og svingbaner ved krydsninger med skærende veje. Desuden belyser undersøgelsen en etapevis udbygning af strækningen, hvor der fokuseres på størst mulige gevinster i forhold til omkostningen ved udbygning. På baggrund af forundersøgelsens analyser kan det bl.a. omfatte:

- Udbygning med lokale anlægsforbedringer i form af omfartsveje og forbedring af vej kryds.
- Udbygning på delstrækninger med henblik på forbedring af mulighederne for overhaling.

Som konsekvens af den indledende høring blev det besluttet at udvide undersøgelsen med en omfartsvej fra Videbæk til Vorgod-Barde samt et alternativ til en længere omfartsvej syd om Haunstrup.

I efteråret 2020 blev miljøkonsekvensvurderingen på baggrund af ønsker fra Ringkøbing-Skjern Kommune suppleret med undersøgelse af muligheden for etablering af en ny omfartsvej nordøst om Ringkøbing.



Generelle synspunkter om vejprojektet og miljøkonsekvensvurderingen

Resumé af indkomne forslag og synspunkter

Flere hørings svar udtrykker tilfredshed med planen om at udbygge rute 15 mellem Ringkøbing og Herning til 2+1 vej, bl.a. med begrundelse i forbedret fremkommelighed og en generel forbedring af vejinfrastrukturen. Ringkøbing - Skjern Kommune og flere andre har fokus på god infrastrukturens betydning for erhvervslivet og muligheden for at tiltrække og fastholde virksomheder i området. Vindmølleindustriens transporter har også fokus hos flere af de virksomheder og organisationer, der har indsendt hørings svar.

Andre udtrykker modstand mod projektet, da man ikke mener gevinsterne ved projektet står i rimeligt forhold til konsekvenserne ved udbygningsprojektet. Mange hørings svar har fokus på de begrænsninger projektet vil have på adgangen til rute 15 fra ejendomme og sideveje. Et hørings svar anbefaler, at flere adgangsveje bevares, at vejen på strækninger skiltes op til 90 km/t, som det også er gjort på strækningen mellem Karup og Viborg. En anden fremhæver ejendommens værditab som følge af støjbelastning, og omvejskørsel nævnes ligeledes.

Mange hørings svar påpeger, at lukning af sideveje og adgange til ejendomme vil medføre uacceptabelt store gener i form af omvejskørsel og kørsel på lange grusveje. Behovet for forbedringer på det omkringliggende vejnet, når antallet af sidevejtstilslutninger reduceres, fremhæves også.

Flere hørings svar anbefaler, at udbygningsprojektet afsluttes ved Røgind, da strækningen vest for Røgind vurderes som velfungerende, og fordi udbygning på denne strækning vil have stor negativ påvirkning på ejendomme og virksomheder på strækningen.

Andre anbefaler en mindre omfattende udbygningsløsning, hvor flere adgangsveje og sideveje bevares, samtidig med at der etableres omfartsveje ved byerne på strækningen og overhalingsspor på visse strækninger. Flere anbefaler etablering af toplans kryds ved byerne på strækningen i stedet for almindelige vigepligtsregulerede vejkryds.

Flere påpeger behovet for fortsat busdrift på rute 15, og at der som følge af dette bør etableres busholdepladser på strækningen. Andre anbefaler, at der anlægges cykelsti på hele strækningen fra Ringkøbing til Herning.

Erhvervsgruppen Spjald og andre har desuden fokus på opretholdelse af sikre og direkte ruter for dem, der benytter skoler og fritidsaktiviteter i området.

Flere anbefaler løsningen med motortrafikvej på hele strækningen og en hastighedsgrænse på 100 km/t, da denne løsning vil forbedre fremkommeligheden på strækningen mest og betyde den største rejsetidsbesparelse for den gennemkørende trafik.

Vejdirektoratets bemærkninger

Forbedret fremkommelighed på rute 15 med forbedrede overhalingsmuligheder og højere hastighedsgrænse vil nødvendiggøre reduktion i antallet af sidevejstilslutninger og nedlæggelse af direkte adgangsveje til ejendomme langs vejen. Det er i sidste ende en politisk beslutning, hvordan fremkommeligheden på rute 15 vægtes i forhold til den omvejskørsel, trafikanter fra området omkring vejen pålægges.

Det er Vejdirektoratets faglige anbefaling, at hastighedsgrænsen på rute 15 bør nedsættes til 70 km/t ved alle vigepligtsregulerede kryds med sideveje, og på den baggrund anbefaler Vejdirektoratet, at afstanden mellem sådanne kryds som minimum bør være 3-4 km.

På baggrund af de indkomne hørings svar har Vejdirektoratet gennemført en række faglige og trafikale analyser, således at forholdet mellem fremkommelighed og de omkringliggende ejendommers adgang til rute 15 optimeres. Det kan bl.a. ske ved at der etableres yderligere krydsningspunkter, hvor sideveje fra syd og nord tilsluttes rute 15. Ligeledes kan det overvejes at føre enkelte sideveje over eller under rute 15 samt at flere af de planlagte parallelle adgangsveje forbedres og forlænges. De konkrete løsninger er nærmere beskrevet under de enkelte etaper af vejprojektet.

Vejdirektoratet anbefaler, at der etableres busholdepladser i begge sider af vejen ved vigepligtsregulerede kryds på strækningen, sådan at fodgængere og cyklister kan komme frem til stoppestederne via sidevejene.

Vejdirektoratets endelige indstilling om projektets udførelse vil blive fremsendt til transportministeren, herunder nærmere beskrivelse af muligheder for at tilpasse projektet den økonomiske ramme, der er afsat til projektet på nuværende tidspunkt.

Ombygning af rute 15 til motortrafikvej med en hastighedsgrænse på 100 km/t vil forkorte rejsetiden for personbiltrafikken på strækningen og med etablering af midterautoværn vil antallet af alvorlige trafikulykker også blive mindre. En motortrafikvejsløsning vil dog også betyde, at alle langsomtkørende køretøjer skal benytte det lokale vejnet, hvilket kan medføre øget belastning af det kommunale vejnet og potentielt også flere trafikale konflikter med den øvrige trafik på lokalvejene. Desuden vil den samlede anlægsomkostning for projektet være højere ved en motortrafikvej til 100 km/t.

Andre linjeføringer og løsningsforslag

Resumé af indkomne forslag og synspunkter

Flere foreslår, at der bygges en ny vej på hele strækningen i stedet for udbygning af den nuværende rute 15. Enkelte ønsker ny vej helt til Søndervig. Der er forslag om ny vej som motortrafikvej eller som motorvej. Andre foreslår etablering af ny vej på dele af rute 15 i stedet for udbygning af disse strækninger. Ny vej fra Røgind og videre mod vest, omfartsvej ved Opsund og en ny og mere nordlig omfartsvej ved Videbækvej er blandt forslagene til nye strækninger, som ikke er undersøgt i miljøkonsekvensvurderingen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Spørgsmålet om etablering af en helt ny vej mellem Herning og Ringkøbing blev drøftet i forbindelse forundersøgelsen, hvor konklusionen blev, at der ikke er så meget trafik på strækningen, at dette med rimelighed kan begrunde anlæg af en ny vej i et forløb tæt på den eksisterende rute 15.

Da Folketinget besluttede at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering for udbygning af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning, blev det i kommissoriet for undersøgelsen besluttet at tage udgangspunkt i forundersøgelsens mest vidtrækkende forslag, nemlig en udbygning af den eksisterende vej på hele strækningen fra Ringkøbing til tilslutningsanlægget ved Messemotorvejen.

På baggrund af forslag i den indledende offentlige høring af projektet i 2019 blev det besluttet at arbejde videre med en større forlægning af den nuværende vej mellem Videbæk og Vorgod-Barde. Ligeledes besluttede Vejdirektoratet at undersøge et længere alternativ til en omfartsvej syd om Havnstrup som alternativ til udbygning af Albækvej fra Haunstrup og frem til tilslutningsanlægget ved Messemotorvejen.

Undersøgelse af en ny vej i et nyt forløb ligger således ikke indenfor de rammer, der er godkendt af de politiske parter bag aftalen om gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen.

Ejendomsforhold

Flere har i deres høringssvar anmodet om at få deres ejendom eksproprieret, mens andre har anmodet om en afklaring i forhold til eventuel ekspropriation af deres ejendom.

Disse henvendelser er ikke betragtet som høringssvar til miljøvurderingsprojektet. De berørte er i stedet blevet kontaktet direkte af Vejdirektoratets landinspektører. En nærmere afklaring af konkrete ejendomsforhold mv. vil følge, når projektets endelige udformning er besluttet.

Natur, støj, og nabogener

Resumé af indkomne forslag og synspunkter

Et høringssvar fremhæver, at der bør etableres faunapassage i Velling Plantage.

Et andet høringssvar anbefaler, at faunapassager indtænkes ved Mourier Plantage, at adgangsvejen til plantagen bevares, og at løvskovbrynet mod syd bevares ved udbygning af vejen.

Et andet høringssvar anfører, at det er en skandale, at projektet vil medføre fældning af flotte træer og ødelæggelse af naturen.

Støjproblemer fra trafikken på vejen nævnes af flere. Støjen opleves allerede i dag som voldsom, og med øget trafik og højere hastighed vil dette blive værre.

Der ønskes støjafskærmning ved omfartsvejen ved Videbæk og ved Vorgod-Barde.

Herning Kommune anbefaler en støjvold syd for Snebjerg (udenfor projektstrækningen).

Også de afledte støjgener ved omlægning af trafikken nævnes af flere. Lokalveje vil komme tættere på boliger, og hvis disse etableres som grusveje, vil det give ekstra nabogener i form af støv og snavs.

Omlægningen af trafikken i Videbæk vil føre til, at nogle veje får væsentlig mere trafik end i dag.

Udbygningen af omfartsvejen ved Videbæk på sydsiden af den nuværende vej forventes også at medføre øget støjbelastning, samtidig med at et lokalt rekreativt område indskrænkes.

Vejdirektoratets bemærkninger

Behovet for at etablere faunapassager ved Velling Plantage og ved Mourier Plantage er vurderet. Hvis der skal anlægges faunapassager, skal disse anlægges som overføringer og det er vurderet, at omkostningerne ikke står mål med behovet.

Ved udbygning af rute 15 kan det ikke undgås, at der vil blive fældet træer. Hvis træbeplantningen tæt på vejen er fredsskovareal, vil det blive erstattet, fordi Vejdirektoratet er forpligtiget til at genplante det dobbelte areal. Hvor det drejer sig om, at beskyttet natur må nedlægges, er Vejdirektoratet forpligtiget til at etablere det dobbelte areal til nye naturområder.

De foreslåede støjskærme og støjvolde vurderes samlet set at medføre en væsentlig reduktion i støjbelastning og i antallet af støjbelastede boliger. Et antal boliger helt tæt på vejen vil blive eksproprieret for at få plads til vejen.

Fælles for alle fire etaper er, at antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret som følge af projektet. Den samlede vægtede støjbelastning af boliger, det såkaldte støjbelastningstal (SBT), vil ligeledes falde. Antallet af støjbelastede boliger og støjbelastningstal vil blive lavere uanset om det er linjeføring 4A eller 4B, der vælges. Etablering af en ringvejsstrækning ved Ringkøbing vil betyde en mindre reduktion i antallet af støjbelastede boliger i forhold til udbygning af rute 15 helt frem til rundkørslen Nordre/Søndre Ringvej.

Særligt på de strækninger, hvor vejen flyttes til et nyt forløb, eller hvis der etableres omfartsvej ved Ringkøbing, vil det betyde, at et antal boliger, der i dag ikke er påvirket af vejstøj, fremover vil blive påvirket af vejstøj. Andre boliger langs de strækninger, der aflastes for trafik som følge af de nye veje, vil dog samtidig blive påvirket af en del mindre vejstøj i forhold til en situation uden udbygning af rute 15. Dette gør sig bl.a. gældende ved etablering af en omfartsvej nord om Barde.

Flere veje i Videbæk vil få væsentlig mere eller væsentligt mindre trafik som følge af projektet. Som en konsekvens af denne ændring i trafikken, vil nogle boliger blive udsat for mere støj, mens andre vil blive udsat for mindre støj. Samlet set vurderes støjbelastningen af boliger i Videbæk at blive formindsket som følge af projektet.

Udbygningen af omfartsvejen ved Videbæk var i det oprindeligt fremlagte projekt planlagt til at ske på sydsiden af vejen, da Vejdirektoratet i forvejen ejer dette areal. Arealerne anvendes i dag bl.a. til rekreative formål, herunder disc golf. Det kan også overvejes at anlægge vejudvidelsen mod nord. Det vil medføre, at en række ejendomme skal afgive arealer, der i dag primært anvendes til landbrugsformål.

Den støjmæssige konsekvens af en udbygning mod syd i stedet for mod nord vurderes at være meget begrænset, da der i forvejen er planlagt støjafskærmning ved Højbovej og Hybenvænget, som ifølge støjberegningerne vil reducere antallet af boliger belastet med støj over den vejledende grænseværdi i de to boligområder fra 54 til 4. Dette må betragtes som en meget væsentlig reduktion i støjbelastningen af de to aktuelle boligområder.

Støjbelastningen af boligområdet ved motortrafikvejen syd om Snebjerg kan ikke håndteres indenfor dette projekt.

En mere detaljeret beskrivelse af projektets støjmæssige konsekvenser og de foreslåede afværgeforanstaltninger findes på projektets hjemmeside: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/baggrund/bag-grundsrapporter>.

Etapevis gennemgang af udbygningsstrækningen

En stor del af høringssvarene omhandler konkrete lokaliteter på strækningen, hvor der er bemærkninger til det fremlagte forslag og eventuelt også forslag til ændringer af det fremlagte projektforslag. I de følgende afsnit gennemgås projektet etape for etape, startende i vest med etappen fra Ringkøbing til Mourier Petersens Plantage ved Attenagrevej.

Etape 1: Nordre Ringvej - Attenagrevej

Resumé af indkomne forslag og synspunkter

Synspunkter til udbygningsstrækningen rute 15 Nordre/Søndre Ringvej - Attenagrevej

Mange høringssvar har fokus på de problemer lukning af sideveje og overkørsler til ejendomme vil have. Der er særlig fokus på effekterne for virksomheder med publikumsrettede aktiviteter som campingpladsen og besøgshaven Hostahaven, da man mener, det er vigtigt med nem adgang til disse attraktioner for at kunne opretholde disse virksomheder.

Flere høringssvar indeholder anbefaling om at udbygningsprojektet afsluttes i vest ved Novej eller Kærbyvej. Argumenterne for dette er dels, at vejen på strækningen vurderes som velfungerende, dels at generne for virksomheder og borgere langs strækningen vil blive for store ved lukning af sideveje og indkørsler til ejendomme.

Adgangsforholdene til landbrugsvirksomheder og generelle gener ved omvejskørsel nævnes også i flere høringssvar. Særligt de situationer, hvor vejforbindelsen til ejendomme foreslås etableret via længere grusveje, fremhæves af flere som en stor udfordring, da denne situation både vil medføre gener ved omkørsel og kørsel på grusvejen, samt omkostninger og besvær ved vedligeholdelse af grusvejene. Andre frygter nabogener ved at bo op ad en grusvej. Flere finder at de nye adgangsveje skal asfalteres, hvis de er over en vis længde. Der er også en anbefaling om, at disse veje skal være mindst 6 m brede.

Den planlagte lukning af Kildsigvej og indkørslen til Herningvej 137 vurderes af råstofvirksomheden som en meget negativ ting for råstofforsyningen.

Den planlagte lukning af sideveje på strækningen problematiseres i flere høringssvar, bl.a. med henvisning til vejadgang til Velling og Vestjyllands Højskole. En grundejerforening frygter mere tung trafik på Vellingvej.

Andre høringssvar argumenterer for, at Skraldhedevej ikke lukkes, da dette vil betyde stor omvejskørsel for mange.

Den planlagte lukning af Attenagrevej og Kærhusvej vurderes af en repræsentant for Ølstrup Friskole som et problem for transport af skolens elever.

Fodgængere og cyklisters mulighed for at krydse rute 15 på vandreruten Drivvejen ved Herningvej 137 og Herningvej 158 ønskes bevaret i et høringssvar. Et par høringssvar anbefaler en cykeltunnel på strækningen mellem Røgind og mellem Lervangvej og Nymøllevej. Ligeledes problematiseres cykelstiforbindelsen langs rute 15 i nogle høringssvar.

Ringkøbing-Skjern Kommune anbefaler ligeledes, at der etableres gode krydsningsmuligheder for cyklister på strækningen. Kommunen anbefaler desuden, at der etableres en rasteplads med toilet ved Brejning, da der er langt til den næste rasteplads på rute 15. Rastepladsen kan samtidig bruges som samkørselsplads.

Flere høringssvar indeholder konkrete forslag til ændringer af projektet, sådan at adgangsforholdene forbedres.

Et høringssvar anbefaler, at et planlagt regnvandsbassin ved Attenagrevej bør anlægges ved at udvide et eksisterende bassin.

Synspunkter om omfartsvej ved Ringkøbing

Ringkøbing-Skjern Kommune anbefaler etablering af en omfartsvej ved Ringkøbing i løsning 1B, da man finder denne løsning mest fremtidssikret for byen og dermed også områdets fortsatte udvikling. Byudviklingsprojektet Ringkøbing K anbefaler en ringvej, hvis det vurderes, at en løsning med udbygning frem til rundkørslen ved Nordre/Søndre Ringvej vil medføre problemer for trafik fra Vesttarpvej til den nuværende rute 15.

Linjeføringen 1B anbefales også i et andet høringssvar, da den linjeføring vil give mest plads til byudvikling.

Ringvejens påvirkning af den rekreative benyttelse af Femhøjesande Plantage bliver også fremhævet af flere.

En stor gruppe af individuelle høringssvar har fokus på de konsekvenser etablering af en omfartsvej i linjeføring 1B vil have på "Hundeskov" samt på klubhus og træningsbaner for DCH Ringkøbing. På baggrund af denne påvirkning anbefaler de fleste, at omfartsvejen ikke bygges, mens andre foreslår udbygning i løsning 1A, da denne vurderes på tilfredsstillende måde at skåne området med hundetræning mm. Andre løsninger foreslås også, herunder at der etableres en længere og mere nordlig linjeføring for en omfartsvej, eller at Novej udbygges.

Andre finder, at en ombygning af det nuværende kryds ved Kuben kan erstatte en ny omfartsvej.

Vejdirektoratets bemærkninger

Udbygningsstrækningen rute 15 Nordre/Søndre Ringvej - Attenagrevej

Udbygning af strækningen til 2+1 vej vil af hensyn til trafikikkerhed og trafikafvikling medføre, at antallet af sidevejstilslutninger skal reduceres og at alle adgange til ejendomme skal nedlægges. Det vil

således ikke være muligt at imødekomme de mange ønsker om opretholdelse af sidevejtillutninger og adgangsveje til rute 15 i en fuld løsning med 2+1 vej.

Strækningen fra rundkørslen ved Nordre/Søndre Ringvej i Ringkøbing til rundkørslen ved rute 28 (Novej) er i dag en relativ velfungerende strækning med svingbaner ved de største sidevejskryds og cykelsti i begge sider af vejen. Den primære trafikale udfordring på strækningen er trafikafviklingen i rundkørslen ved Nordre Ringvej.

For at forbedre trafikafviklingen og trafiksikkerheden kan det overvejes at etablere et toplans kryds ved rute 28 (Novej / Røgindvej).

På strækningen øst for dette kryds kan det endvidere overvejes, at den planlagte dobbeltrettede cykelsti mellem Novej og Lervangvej nord for rute 15 ændres til en asfalteret parallelvej. Dette vil afhjælpe omvejskørsel betydeligt for de ejendommene nord for vejen, der i dag har direkte adgang til rute 15 på denne strækning.

For at begrænse omvejskørslen for ejendommene på Attenagrevej, umiddelbart øst for Etape 1, kan det overvejes at etablere et vigepligtsreguleret kryds ved Kærhusvej /Langedalvej. Ligeledes kan vandrerruten 'Drivvejen' overvejes omlagt lokalt, sådan at stien krydser rute 15 ved Kærhusvej/Langerdalsvej.

Omfartsvej ved Ringkøbing

På baggrund af et ønske fra Ringkøbing-Skjern Kommune blev undersøgelsen af udbygning af rute 15 udvidet til også at omfatte en ny vej mellem rute 15 og Nordre ringvej ved Mergelvej, nordøst for Ringkøbing by. I denne løsning flyttes rute 15 til et forløb ad omfartsvejen nord om Ringkøbing, og strækningen mellem rundkørslen ved Nordre/søndre Ringvej og afgreningen til den nye omfartsvej udbygges ikke.

Den nye vej vil aflaste Ringkøbing by for trafik med mål vest og nord for byen, samt for trafik til den nordlige del af Ringkøbing. Trafikmodelberegninger viser, at ca. 3.800 køretøjer vil benytte den nye ringvejsstrækning, hvilket vil betyde, at den eksisterende strækning mellem rundkørslen ved Nordre/Søndre Ringvej og Kærbyvej vil have en trafik på ca. 10.600 køretøjer i døgnet. Langt størstedelen af trafikken forventes således fortsat at benytte Herningvej helt frem til rundkørslen Nordre/Søndre Ringvej.

I løsningen hvor rute 15 udbygges helt frem til rundkørslen ved Nordre Ringvej vil trafikken på denne strækning være ca. 14.300 køretøjer i døgnet.

Etableringen af en nye vej vil have konsekvenser for adgangen og benyttelsen af området og de rekreative faciliteter i området. Det ligger udenfor Vejdirektoratets kompetencer at anvise alternative arealer til disse rekreative funktioner.

Det må bero på en politisk prioritering om den nye ringvejsstrækning skal indgå i anlægsprojektet.

Etape: 2 Attenagrevej - Adelvej

Resumé af indkomne forslag og synspunkter

Flere hørings svar anbefaler flere krydsningsmuligheder på strækningen, både i form af vejkryds og under/overføringer for landbrugskøretøjer. Flere påpeger behovet ved Opsund. Vejkryds ved Ladegårdsvej/Fuglehøjvej nævnes af flere.

Flere påpeger problemerne ved stor omvejskørsel og meget kørsel ad grusveje. Andre påpeger generne ved at bo tæt på de foreslåede grusveje. Det anbefales, at disse veje asfalteres og at projektet skal stå for drift og vedligehold af vejene.

Andre anbefaler, at der etableres en omfartsvej nord om Opsund.

Brejning Egnsmuseum og Lokalhistoriske Arkiv bemærker, at vejudvidelsen vil kræve at mindestøtten ved Krydset med Brejningvej skal flyttes.

Vejdirektoratets bemærkninger

Udbygning af strækningen til 2+1 vej vil af hensyn til trafiksikkerhed og trafikafvikling medføre, at antallet af sidevejtillutninger skal reduceres og at alle adgange til ejendomme skal nedlægges. Det vil således ikke være muligt at imødekomme alle ønsker om opretholdelse af sidevejtillutninger. Ligeledes vil det fortsat ikke være muligt at have direkte adgang fra ejendomme til rute 15 i en løsning med en fuld 2+1 vej.

På baggrund af de indkomne bemærkninger og forslag kan følgende ændringer af projektet i forhold til forslaget i miljøkonsekvensvurderingen overvejes nærmere:

Kærhusvej og Langerdalsvej tilsluttet til rute 15

Kærhusvej og Langerdalsvej tilsluttes rute 15 i T-kryds, og der etableres en parallel grusvej mellem Langerdalsvej og Brejningvej syd for rute 15 samt en grussti nord for rute 15 mellem Kærhusvej og Langerdalsvej

Dette vil afhjælpe omvejskørsel betydeligt for i alt 18 ejendomme, som vil få omvejskørsel reduceret med op til 6,9 km ved ture til eller fra Ringkøbing.

Fuglehøjvej og Ladegårdsvej tilsluttet rute 15

Tillutning af de to veje til rute 15 kan ske ved, at Ladegårdsvej forlægges og tilsluttes rute 15 sammen med Fuglehøjvej i højreforsatte T-kryds.

Det anbefales samtidig, at der etableres parallelle grusveje følgende steder:

- Mellem Brejningvej og Fuglehøjvej syd for rute 15
- Mellem Fuglehøjvej og den private fællesvej Ringkøbingvej i Opsund syd for rute 15
- Mellem Ladegårdsvej og den private fællesvej Ringkøbingvej ved Opsund nord for rute 15.

Dette vil afhjælpe omvejskørsel betydeligt for 17 ejendomme på Herningvej syd for rute 15 og 13 ejendomme på Herningvej nord for rute 15, samt 6 ejendomme på Fuglehøjvej og 5 ejendomme på Ladegårdsvej (i alt 39 ejendomme), som ved kørsel til/fra Ringkøbing får reduceret omvejskørslen med op til 7,1 km.

Vandreruten 'Drivvejen' kan overvejes omlagt lokalt, f.eks. som vist nedenfor, så man kan krydse rute 15 ved Kærhusvej/Langerdalsvej.



Forslaget om en omfartsvej nord om Opsund er ikke belyst i miljøkonsekvensvurderingen. På baggrund af tidligere drøftelser med Ringkøbing-Skjern Kommune er denne løsning fravalgt.

Etape 3: Adelvej – Abildtrupvej

Resumé af indkomne forslag og synspunkter

Flere hørings svar omhandler de ændrede forhold omkring Videbæk og særligt at projektet vil lukke nogle af de nuværende vejforbindelser fra omfartsvejen og genetablere en tilslutning ved Gl. Landevej. Der udtrykkes bl.a. bekymring for nedlæggelse af nogle af adgangsvejene fra nord til Videbæk. En over- eller underføring ved Nygade nævnes som en mulig løsning.

Flere kritiserer, at der ikke foreligger detaljerede trafikmodelberegninger, som belyser hvordan trafikken internt i Videbæk vil fordele sig efter projektets gennemførelse. Der udtrykkes også bekymring for, at projektet vil medføre mere trafik forbi Videbæk Skole.

En anden frygter, at projektet vil medføre mere trafik på veje parallelt med rute 15. Herborgvej, Hestkærvej, Karsbækvej, Fårborgvej på sydsiden og tilsvarende veje på nordsiden af rute 15 nævnes.

Flere hørings svar ønsker den planlagte vejtilslutning ved Gl. Landevej flyttet mod vest til Væggerskildevvej/Adelskildevvej. En anden ønsker Væggerskildevvej lukket mod rute 15.

Andre kritiserer, at den planlagte udvidelse vil ske på sydsiden af den nuværende ringvej, da man frygter dette vil medføre mere støj og samtidig vil inddrage en del af det areal umiddelbart syd for vejen, som i dag anvendes til rekreative formål.

I flere høringsvar udtrykkes bekymring for cyklisterne forhold efter projektets gennemførelse. Der ønskes flere krydsningsmuligheder på ringvejen, så omvejskørslen for cyklister reduceres. Ønsket om en cykelsti på nordsiden af ringvejen og på en del af Videbækvej, bliver også fremført. Der er ligeledes ønske om cykelsti på Timringvej ved Vorgod-Barde.

I et høringsvar foreslås kommunevejen Højbrovej forlænget mod øst til Nygade, så denne kan fungere som en indre ringvej.

I to høringsvar fra borgerne på Rosenalle og Gyvelvænget anbefales, at der laves en ny og mere nordlig omfartsvej ved Videbæk. I et andet høringsvar anbefales, at den nuværende ringvej bevares i sin nuværende udformning med mindre ændring i et par kryds, samt at den planlagte forlængelse af omfartsvejen mod Barde droppes.

Vorgod-Barde Borgerforening og andre anbefaler haneanlæg (to-plans kryds) ved Vorgod-Barde. En anden ønsker, at tilslutningen etableres som et "ruder-anlæg". Hvis der anlægges et kryds i to plan, så anbefaler en borger, at linjeføring af Timringvej justeres.

To landbrug, på hver sin side af rute 15, har meget intern transport og frygter lang omvejskørsel og gener for Vorgod-Barde som følge af mere trafik med landrugskøretøjer.

En borger på Timringvej frygter, at den nye vej vil afskære hans ejendom fra resten af Vorgod-Barde.

En borger ønsker et planlagt regnvandsbassin flyttet til en anden placering.

Vejdirektoratets bemærkninger

En fuld udbygning af strækningen til 2+1 vej vil af hensyn til trafiksikkerhed og trafikafvikling medføre, at antallet af sidevejtstilslutninger skal reduceres og at alle adgange til ejendomme skal nedlægges. Det vil således ikke være muligt at imødekomme alle ønsker om opretholdelse af sidevejtstilslutninger. Ligeledes vil det fortsat ikke være muligt at have direkte adgang fra ejendomme til rute 15 i en løsning med 2+1 vej.

Der er som følge af bemærkningerne om mangelfuld belysning af de trafikale effekter i Videbæk gennemført supplerende trafikmodelberegninger på en mere detaljeret trafikmodel i efteråret 2022. Der er ligeledes gennemført supplerende støjmodelberegninger. Disse beregninger er afleveret på projektets hjemmeside under "Baggrundsrapporter". Se i øvrigt nærmere nedenfor.

En eventuel forlængelse af kommunevejen Højbrovej vurderes at ligge udenfor det statslige vejprojekt.

Etablering af en helt ny – og mere nordlig – omfartsvej ved Videbæk er ikke undersøgt i miljøkonsekvensvurderingen, da udgifterne hertil vurderes at være for store i forhold til eventuelle effekter heraf.

Ændringerne af rute 15, herunder særligt reduktionen i antallet af sideveje og nedlæggelse af direkte adgangsveje til ejendomme langs rute 15, forventes at have indflydelse på det lokale vejnet lige

omkring rute 15. Det er ikke forventningen, at projektet vil medføre væsentlig mere trafik på lokalvejnettet længere væk fra rute 15.

Placeringen og udformningen af regnvandsbassinger vil blive vurderet nærmere i detailprojekteringen af vejen. Der vil i den forbindelse være en dialog med de berørte lodsejere.

På baggrund af de indkomne bemærkninger og forslag kan følgende ændringer af projektet i forhold til forslaget i miljøkonsekvensvurderingen overvejes nærmere:

Tilslutningsanlæg Videbæk vest

Vejdirektoratet har vurderet forslaget om at flytte toplanskrydset ved Videbæk vest fra Gl. Landevej til Adelvej/Væggerskildevej, og har i den forbindelse fået nye trafikmodelberegninger, som belyser hvordan trafikken på vejnettet kan forventes at fordele sig ved en sådan løsning.

Trafikberegningerne viser, at en flytning af krydset vil medføre ca. 700 køretøjer mere på et hverdagsdøgn gennem Videbæk by, idet den vestlige del af byen i højere grad søger mod øst gennem byen i stedet for at benytte omfartsvejen.

Desuden vil en placering ved Adelvej/Væggerskildevej medføre en væsentlig forøgelse af trafikken på Væggerskildevej, hvilket formentlig vil kræve en udvidelse af denne vej.

På baggrund af de ovennævnte forhold kan Vejdirektoratet ikke anbefale en flytning af det planlagte toplanskryds ved Gl. Landevej.

Vejforbindelse Nygade - Videbækvej

Det kan overvejes at etablere en vej mellem Nygade og Videbækvej (se kortskitse nedenfor). Dette vil afhjælpe omvejskørsel betydeligt for ejendommene Ringkøbingvej 10-12 samt ejendommene Nygade 31-33 og 42-46 (i alt 7 ejendomme), som med nuværende forslag får reduceret omvejskørsel med op til 3,6 km.

Vejforbindelse Prindalsvej – Videbækvej

Det kan overvejes at Prindalsvej forbindes med den forlagte Videbækvej (se kortskitse nedenfor). Dette vil afhjælpe omvejskørsel betydeligt for alle 9 ejendomme på Prindalsvej, som med nuværende forslag får op til 3,8 km omvej til Ringkøbing.



Det kan overvejes at etablere enkeltrettede cykelstier langs den forlagte Videbækvej mellem Herningvej og vejforbindelsen til Nygade, hvilket vil forbedre sikkerheden for cyklister, der kører til/fra Nygade og Prindalsvej.

Hankeanlæg ved Barde

Etablering af et toplans kryds ved Barde vil forøge anlægsoverslaget med 28 mio. kr. Set i lyset af denne betydelige anlægsoverslag vil Vejdirektoratet anbefale, at etablering af et hankeanlæg ved Barde kan indgå i den politiske prioritering som et muligt tilvalg.

Overgårdsvej og Abildtrupvej tilsluttet rute 15

Overgårdsvej kan overvejes forlagt og tilsluttet rute 15 sammen med Abildtrupvej i venstreforsatte T-kryds, og der kan etableres en forbindelsesvej mellem Engholmvej og Abildtrupvej.

Dette vil afhjælpe omvejskørsel betydeligt for ejendommene Herningvej 45-49, 4 ejendomme på Overgårdsvej, 4 ejendomme på Engholmvej, 8 ejendomme på Abildtrupvej og desuden hele landsbyen Rimmerhus.

Knivsbækvej ført over rute 15

Knivsbækvej føres over rute 15. Dette vil afhjælpe omvejskørsel for 6 ejendomme på Knivsbækvej og for ejendommen Herningvej 27. Etablering af overføringen vil forøge anlægsoverslaget med 15,1 mio.

kr. Set i lyset af denne betydelige anlægsomkostning vil Vejdirektoratet anbefale, at etablering af en overføring af Knivsbækvej kan indgå i den politiske prioritering som et muligt tilvalg.

Etape 4:

Abildtrupvej - Messemotorvejen

Resumé af indkomne forslag og synspunkter

Flere hørings svar anbefaler linjeføringen 4B, hvor omfartsvejen syd om Havnstrup fortsætter helt frem til tilslutningsanlægget ved Messemotorvejen. Herning Kommune anbefaler også denne løsning.

Andre anbefaler løsning 4A, hvor den eksisterende Albækvej øst for Havnstrup udbygges.

I et hørings svar anbefales, at vejen bevares som i dag af hensyn til forbindelsen til Herning.

Flere hørings svar beskriver problemer ved tilslutningsanlægget ved Messemotorvejen, hvor der til tider er problemer med trafikafviklingen til og fra motorvejen, og anbefaler en mere dynamisk løsning for trafikken fra rute 15 vest mod motorvejen. Flere forskellige udformninger foreslås.

Det fremføres også, at kørslen gennem tilslutningsanlæggets to rundkørsler opfattes som en unødigt forsinkelse.

Et tilslutningsanlæg ved Havnstrup i form af et hankeanlæg ønskes af flere.

Muligheden for fortsat at kunne komme på tværs af vejen nævnes af flere. Et stor kvæglandbrug øst for Havnstrup har store arealer på begge sider af rute 15, og har behov for at opretholde nem adgang til arealerne. En overføring/underføring af Tothøjvej nævnes af flere ved løsning 4B, mens en krydsningsmulighed ved Lyngborgvej nævnes ved løsning 4A.

Et hørings svar foreslår, at den vestlige del af den nuværende rute 15 holdes åben for udkørsel fra Havnstrup mod vest.

Flere anbefaler etablering af cykelsti langs rute 15.

Vejdirektoratets bemærkninger

Udbygning af strækningen til fuld 2+1 vej vil af hensyn til trafiksikkerhed og trafikafvikling medføre, at antallet af sidevejstilslutninger skal reduceres og at alle adgange til ejendomme skal nedlægges. Det vil således ikke være muligt at imødekomme alle ønsker om opretholdelse af sidevejstilslutninger. Krydsning af rute 15 udenfor de planlagte kryds vil kun kunne ske i form af over- eller underføringer af sidevejen. Ligeledes vil det fortsat ikke være muligt at have direkte adgang fra ejendomme til rute 15 i en løsning med 2+1 vej.

På baggrund af de indkomne bemærkninger og forslag kan følgende ændringer af projektet i forhold til forslaget i miljøkonsekvensvurderingen overvejes nærmere:

Hankeanlæg ved Haunstrup

Etablering af et toplans kryds ved Haunstrup vil forøge anlægsoverslaget med 28,8 mio. kr. Set i lyset af denne betydelige anlægssomkostning vil Vejdirektoratet anbefale, at etablering af et hankeanlæg ved Barde kan indgå i den politiske prioritering som et muligt tilvalg.

Parallelvej St. Ahlevej – Videbækvej/Haunstrup Hovedgade

Det kan overvejes at etablere en parallelvej mellem St. Ahlevej og den afbrudte Videbækvej/Haunstrup Hovedgade nord for rute 15. Dette vil forbedre muligheden for at cykle mellem Haunstrup og St. Ahlevej.

Overføring af Tothøjvej (etape 4B)

For at imødekomme flere ønsker om en mulighed for fortsat at krydse rute 15, foreslås at Tothøjvej føres over rute 15. Dette vil afhjælpe omvejskørsel for 5 ejendomme på Tothøjvej. Omvejen reduceres med op til 2,8 km til Herning. Etablering af overføringen vil forøge anlægsoverslaget med 19,7 mio. kr. Set i lyset af denne betydelige anlægssomkostning vil Vejdirektoratet anbefale, at etablering af en overføring af Tothøjvej kan indgå i den politiske prioritering som et muligt tilvalg.

Shunt ved Messemotorvejen

Etablering af en shunt fra vest vil være en mere dynamisk tilslutning til Messemotorvejen. Anlægsoverslaget for denne projektændring er ca. 12,1 mio. kr. Vejdirektoratet anbefaler, at etablering af en shunt kan indgå i den politiske prioritering som et muligt tilvalg.

Såfremt en shunt tilvælges, vil dette medføre at Krogstrupvej forlægges mod vest, og der etableres en shunt ved den vestlige rundkørsel i tilslutningsanlæg Snejbjerg ved Messemotorvejen.





Biogaslæg ved Novej			FI: rids_1.dgn
			Arne Frost Vedsted Sagsansvarlig
J.nr.: 20202852	Mål: 1:8000	A3	27. mar. 2023



Biogaslæg ved Rudmosevej Ringkøbing		
		FI: rids_2_2.dgn
		Arne Frost Vedsted
		Sagsansvarlig
J.nr.: text7	Mål: 1:6000	A3
		27. mar. 2023

From: [REDACTED]
Sent: Wed, 05 Apr 2023 16:57:05 +0200
To: Thomas Gad
Subject: Ideer og forslag til biogasanlæg ved Novej
Attachments: Følgegruppen No Sogn - Ideer og forslag - Biogasanlæg ved Novej - April 2023.pdf

VÆR OPMÆRKSOM - DETTE ER EN EKSTERN MAIL !

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

Kære Thomas Gad

Følgegruppen for biogasanlæg i No Sogn har i vedhæftede fil beskrevet idéer og forslag til biogasanlæg ved Novej.

På vegne af Følgegruppen

Venlig hilsen

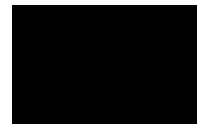
[REDACTED]

Følgegruppen

for biogasanlæg i No Sogn



Ringkøbing-Skjern Kommune
Land, By og Kultur
Smed Sørensens Vej 1
6950 Ringkøbing
Mail: thomas.gad@rksk.dk
Att.: Thomas Gad



Idéer og forslag til biogasanlæg ved Novej

Følgegruppen for biogasanlæg i No Sogn er nedsat på et velbesøgt borgermøde i No Sognehus i efteråret 2022. Gruppens formål er primært at indvirke på planlægningen af biogasanlægget på Novej. Derfor vil vi gerne komme med vores idéer og forslag til planlægningen og afgrænsninger af miljøkonsekvensrapporten for dette anlæg.

Vores bekymringer går på den øgede trafik på Novej. Vi oplever allerede i dag gener fra industritransporter fra for eksempel virksomheder i Ringkøbing. Særligt kørsel på ydertidspunkter gennem No by og omkring vejchikanen mellem Borkvej og Lybækvej.

Desuden handler vores bekymringer også om de erfaringer, vi har med den voldsomme lastbiltrafik via Novej, gennem No by og Stampevej samt retur via den mindre Ølstrupvej for at hente sand til byggeriet af Lalandia.

Dertil vil en øget trafik generelt på Novej og særligt gennem No by begrænse udviklingen af No helt overordnet ved at skære sognet over i to dele.

Hvis der fortsat skal være muligt at leve det gode liv i No Sogn, er det vigtigt, at der sættes en række begrænsninger på lastbiltransporten til biogasanlægget ved Novej og at der bliver lavet en lokal udviklingsplan for fremtidens No Sogn med særlig fokus på byggegrunde og bosætning. For tidligere etablering af vindmøller og solceller har fjernet ejendomme i No Sogn. For ja, vi kender alt for godt til gener med etablering af større industrianlæg i det åbne land. Skal vi blive ved med at tage ansvar for den grønne omstilling, skal der også tages hensyn til os som bor her. For mon ikke vi er kommunens grønneste sogn!

Desuden deler vi de bekymringer, der generelt er om trafikken omkring biogasanlægget ved Novej. Ikke mindst i forhold til den allerede kendte udfordring i krydset i Hee by, hvor børnene fra No også går i skole.

Derfor bakker vi – som en del af samme skoledistrikt – op om de ønsker, vi hører om, der for eksempel er om tunnel i Hee og cykelsti mellem Hee og Tim (vores overbygningsskole) for at løse mange af de udfordringer, der er med øget lastbiltransport til biogasanlægget ved Novej.



Helt konkret er vores idéer og forslag fra Følgegruppen for biogasanlæg i No Sogn til planlægningen og afgrænsninger af miljøkonsekvensrapporten for biogasanlægget ved Novej:

Placering og selve anlægget

- Placeringen ved Novej bør genovervejes i forhold til om det generelt er den rette placering af biogasanlæg i den nordvestlige del af kommunen. I det kommunen på forhånd ikke selv har meldt områder ud og sammenholdt med, at der i øjeblikket også behandles en ansøgning om etablering af et anlæg i Ejstrup mellem Hee og Tim kun ni kilometer fra anlægget ved Novej.
- Ved godkendelse af anlægget at stille krav om, at anlægget omgives med en mindst fem meter høj jordvold etableret af ren overskudsjord og beplantet med hjemmehørende arter af træer og buske, herunder stedsegrønne arter, som kan dække for indblikket til anlægget også i vinterhalvåret.
- Ved godkendelse af anlægget skal der stilles krav til bygningernes højde og farver, så det sikres, at de syner mindst muligt i landskabet og ikke tilbagekaster lys fra sol og himmel.
- No Sogn skal kompenseres lig VE-reglerne for vindmøller og solceller. Men vi forventer ikke en pulje, der kan søges midler fra til projekter, da dette opleves administrativt tungt.
I stedet for kan det være via en dialog med sognets repræsentanter om konkrete projekter. For eksempel etablering af cykelsti fra No til Røgingd. Og at den bliver etableret sideløbende med anlægget. Så den dag anlægget bliver indviet, er det muligt at cykle fra No til anlægget. Men lad os tage en snak om dette, hvis anlægget godkendes.

Trafik

- Forlægning af Novej syd om No by sammen med cykelsti. Vejen skal gå over den nuværende cykelsti mellem No og Ringkøbing.
- Cykelsti langs Novej fra No til Røgingd og fra No til Heager. Begge etaper er kortlagt og senest behandlet i november 2022 i Teknik- og Miljøudvalget.
- Anlæg af jordvolde med beplantning ved kanaliseringsanlægget på Novej for at undgå "fejende" lyskegler i de åbne terræner og dermed mindske gener for naboer og dyreliv. Da landskabet i Øster No er meget fladt og åbent.
- Biogasanlægget ved Novej pålægges at melde kampagneperioder ud – snarest muligt til de er kendte – til repræsentanter for No Sogn – i øjeblikket No Sogneforening – eller selv opslå disse på sognets foretrukne sociale medie – i øjeblikket Facebookgruppen Os i No.
- En kampagneperiode må maksimalt udgøre syv dage i sammenhæng.
- Kampagneperioden må maksimalt være 30 dage pr. år.
- Der må kun transporteres til og fra anlægget i lastbiler, tankbiler og slamsugere. Vi skal have traktorerne væk fra vejene.
- Ingen kørsel med eventuelt industriaffald i weekender.
- Ingen kørsel mellem klokken 22.00 og 07.00 i kampagneperioder.
- Alle køretøjer skal fremstå rene, da det er en miljørigtig proces.
- På kommunens anmodning skal biogasanlægget ved Novej foretage registrering af alle lastbiltransporter og føre disse i journal. Af journalen skal for hver ½ time fremgå antal og typer af lastbiltransporter, der er

registreret hver dato. Journalen skal udleveres til eller sendes til kommunen på forlangende.

- Hver leverandør får en fast kørevej, som oplyses på forlangende – gælder for alle leverandørens tanke herunder forventet placering af mobile tanke.
- Al lovgivning i Vejloven og Færdselsloven overholdes.

Støj

- Faste målestationer for støj. Der bør etableres basismålestationer inden etablering af anlægget, således at det er muligt at se før og efter målinger. Der bør måles i de tre mest forekommende vindretninger.
- Støjgrænseværdi mandag til fredag fra klokken 07.00 til 18.00 og lørdag fra klokken 07.00 til 14.00 er en støjgrænseværdi for biogasanlægget på 55 dB. I tidsrummet mandag til fredag fra klokken 18.00 til 22.00, lørdag fra klokken 14.00 til 22.00 og søndag og helligdage fra klokken 07.00 til 22.00 er der en støjgrænseværdi for biogasanlægget på 45 dB. Alle dage fra klokken 22.00 til 07.00 er støjgrænseværdien for biogasanlægget 40 dB. Generelt lavere støjgrænser udenfor normal arbejdstid. Kortere tidsrum lørdage end hverdage.
- Alle støjgrænseværdier gælder både i anlægs- og driftsfasen. Gælder også hvis anlægget bliver nedlagt om området skal genskabes som landbrugsjord eller lignende.
- Kun kørsel i tidsrum, hvor de til enhver tid gældende støjgrænser for lastbiler overholdes.
- Etablering af levende hegn langs Novej på nordøstsiden (modsat side af Novej 17) og ind til No by og langs sydsiden af No By mod øst.

Støv

- Al kørsel med biomasse skal ske i lukkede tanke eller overdækkede lastbiler.
- Alle områder på og til anlægget, hvor der køres, skal være asfalteret eller anden fast underlag – ikke grus, stenmel eller lignende.

Lugt

- Faste målestationer for lugt. Der bør etableres basismålestationer inden etablering af anlægget således at det er muligt at se før og efter. Der bør måles i de tre mest forekommende vindretninger.
- Både vejrdato fra Aalborg og København skal anvendes i belysning af lugtgener.
- Pligt til snarest at orientere lokalområdet ved uheld for eksempel udslip. Kan ske ved opslag på Facebookgruppen "Os i No".

Luft

- Anlægget skal selv måle svovlbrintekonzentrationen konstant hvert minut.

Lys

- Ved godkendelse af anlægget, at der både i etableringsfasen og ved efterfølgende drift ikke opsættes udendørsbelysning, som generer hverken naboer eller trafikken på Novej.
- Fakler skal skærmes, så de ikke er synlige uden for anlægget. Dette for at undgå unødvendige bekymringer fra befolkningen generelt eller senere naboer og trafikanter på Novej og Herningvej.

Affald

- Ingen opsamling af større mængder affald ved anlægget ud over det, som er relevant for produktionen.
- Alt affald skal opbevares inden for voldene.
- I anlægsfasen skal affald opbevares forsvarligt og for eksempel ikke kunne blæse ud i den omliggende natur.

Rekreative interesser

- Etablere sti udenom anlægget. Gerne med minimum en post til indkig på anlægget.
- Informationstavler fra for eksempel parkeringsplads og generelt formidle om anlægget. Gerne som infoskærme med øjebliksinformationer med driftstal og live-video.

Jordarealer, jordbund, vand og klima

- Generelt sikre at områdets særlige drikkevandsinteresser (OSD).
- Ved ophør af anlægget skal landskabet genskabes snarest muligt.

Materielle goder, kulturarv og landskab

- Når farvevalg og arkitektonisk udseende og endelige dimensioner er fastlagt skal nye visualiseringer fremstilles og formidles til sognet.

Samspil mellem ovenstående miljøfaktorer

- Ved trafikberegninger og støj skal der tages højde for transporter både til de påtænkte anlæg i Ejstrup og No, hvis de begge godkendes.

Sårbarhed overfor større ulykker og/eller katastrofer

- Ved eventuel brand skal alt slukningsmateriale (vand, skum med videre) opsamles inden for anlæggets volde.

Desuden ønsker vi, at Ringkøbing-Skjern Kommune forpligtiges til:

- Snarest at gå i dialog med No Sogn om minimering af støjgener fra chikanen på Novej mellem Borkvej og Lybækvej. For eksempel erstattet med en tunnel.
- Hvis biogasanlægget ved Novej godkendes, snarest afsøge mulighederne for etablering af et varmeselskab i No by for udnyttelse af overskudsvarme fra biogasanlægget ved Novej. Eventuelt som en underafdeling af Ringkøbing Fjernvarme.
- Snarest at lave en udviklingsplan for No Sogn i samarbejde med sognets beboere. Eller helhedsplan jævnfør Teknik- og Miljøudvalgets behandling heraf i august 2022. Dog undrer vi os over kommunens ønske om helhedsplan for No og Ringkøbing under et.
- Sikre nye byggegrunde i No – som minimum et antal lig de ejendomme som er revet ned ved de seneste års etablering af industrianlæg (møller og solceller) i No Sogn. Placering med videre i dialog med sognets beboere. For eksempel storparceller mod nord eller nordøst.
- Snarest gennemgå den nuværende lokalplan og de allerede udstykkede byggegrunde ved Konvalvej. For der er ikke bygget et hus i No i over 20 år, så noget er galt med den nuværende lokalplan. For eksempel grundenes størrelse eller muligheden for at købe flere.

- Snarest at gå i dialog med staten og vandværket i Tranmose om skovrejsning mellem Novej og Borkvej ind mod No Plantage langs Herningvej og dermed beskytte grundvandsreserven jævnfør projekt underskrevet i 2016.
- At lave årlig gennemgang af tilstanden på Novej herunder asfalt og vejsider. Samt efterfølgende dele resultatet af gennemgangen og vedligeholdelsesplan for Novej med de til enhver tid kendte repræsentanter for No Sogn – for øjeblikket No Sogneforening. For uanset om biogasanlægget på Novej godkendes eller ej, ser vi ind i en øget mængde af tung trafik på Novej. Det er for eksempel til og fra industrier i Ringkøbing, Hvide Sande, Heager og nordpå. Herunder eventuelle andre biogasanlæg.
- Indgår i dialog med No Sogn om konsekvenser af det kommende hankeanlæg ved Røgind som en del af 2+1-vejen. Heraf afdækning af trafikmønstre i og omkring Ringkøbing og No umiddelbart efter hankeanlægget er etableret.
- Løbende at dele – minimum årligt – trafiktællingstal fra den faste målestation på Novej med de til enhver tid kendte repræsentanter for No Sogn – for øjeblikket No Sogneforening.

Disse punkter vil vi gerne uddybe ved lejlighed.

Venlig hilsen

Følgegruppen for biogasanlæg i No Sogn

5. april 2023

From: [REDACTED]
Sent: Wed, 5 Apr 2023 20:34:03 +0200
To: Land By og Kultur-Fællespostkasse
Subject: Ideer og forslag til biogasanlæg ved Novej 16 Ringkøbing att: Thomas Gad

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>

Tanker om biogasanlæg

Det største problem ved det her er den øgede trafik, det ved alle og det SKAL adresseres. For tiden er der tilsagn om 40000 tons, det kommer til at stige, så den nuværende trafikfortælling er vejledende. Almen trafik stiger måske også oveni, det ved forskerne sikkert.

Sådan et projekt vækker sjældent glæde i små samfund, men hvorfor skulle det egentlig ikke det? Kan vi ikke vende det til et projekt som vi gerne vil have som nabo, ved at hele området som skal lægge ryg til bliver tilgodeset.

Kort sagt; hør efter hvad folk siger og ønsker, det er ikke urimelige ting. Politikerne(her og i folketinget) er valgt af både borgere og biogasfolk, alle 3 parter er jo interesserede i det GODE projekt, så hvorfor egentlig ikke?

[REDACTED]