

HVIDBOG

MILJØKONSEKVENSRAPPORT
LOKALPLAN NR. 1234

BIOGASANLÆG VED VEMMELØSEVEJ, DALMOSE

HVAD ER EN HVIDBOG

Når Slagelse Kommune laver miljøkonsekvensrapporter og lokalplaner, har borgerne mulighed for at fremsende bemærkninger til indholdet. Det sker i høringsperioden, der finder sted, når miljøkonsekvensrapporten og lokalplanforslaget er blevet vedtaget af byrådet.

For at skabe overblik over tilbagemeldingerne, samler Slagelse Kommune de indkomne bemærkninger sammen i en hvidbog.

Bemærkningerne er gengivet på de næste sider i en forkortet version, men hovedbudskaberne er uændrede. Bemærkningernes fulde ordlyd ses bagest, hvor de er vedhæftet som bilag.

Hvidbogen forelægges byrådet, inden lokalplanen godkendes endeligt og der meddeles tilladelse til anlægget.

PLANFORSLAGET

Denne hvidbog vedrører miljøkonsekvensrapporten og forslag til lokalplan nr. 1234 med tilhørende kommuneplantillæg nr. 36 til Kommuneplan 2017. Kommuneplan 2017 er erstattet af Kommuneplan 2021. I den forbindelse er kommuneplantillæg nr. 36 bortfaldet idet indholdet i kommuneplantillægget er indarbejdet i Kommuneplan 2021. Planforslaget omfatter området, markeret på kortet til højre.

Miljøkonsekvensrapporten og planforslaget har været fremlagt i offentlig høring fra den 29. oktober 2021 til den 24. december 2021.

Der er registreret i alt 11 bemærkninger inden for høringsfristen.



VEMMELØSEVEJ, DALMOSE

OVERSIGT

Slagelse Kommune har rettidigt modtaget bemærkninger fra følgende afsendere:

1. Birger Kyhl
Vemmeløsevej 22, 4261 Dalmose
2. Lars Kyhl
Vemmeløsevej 22, 4261 Dalmose
3. Dalmose Gruppen v. formand Jens Brandbyge Jørgensen
(DalmoseGruppen, Gimlinge landsbyråd, Flakkebjerg landsbyråd, Skørpinge landsbyråd, Hyllested landsbyråd og Støtteforeningen for Idræt, Kultur og Lokalt samvær)
4. Steen Rytter
Vollerupvej 26, Gimlinge, 4200 Slagelse
5. Torben Jakobsen og Henriette Jakobsen
Egevej 14, 4261 Dalmose
6. Jan Møller Pedersen
Hylleparken 3, 4261 Dalmose
7. Peter Degn på vegne af
Bent Suhr og Lissie Suhr, Vemmeløsevej 10A
Anette Degn, Signe Degn og Peter Degn, Vemmeløsevej 12
8. Jens Ellegaard og 8 medunderskrivere
Sorø Landevej 300, 4261 Dalmose
9. Danmarks Naturfredningsforening v. Ib Larsen
10. Lisbeth og Christian B. Christiansen
Vemmeløsevej 13, 4261 Dalmose

11. Morten Berth Jensen og 7 medunderskrivere
Vemmeløsevej 20, 4261 Dalmore

SAMMENFATNING

Herunder er bemærkningerne gengivet i resumé og med Slagelse Kommunes kommentarer til bemærkningerne vist til venstre. Nummeret refererer til oversigten over afsendere.

SLAGELSE KOMMUNES KOMMENTARER:

Problemer med hastighedsovertrædelser indgår ikke i en planmæssig vurdering. Tiltag omkring lokal hastighedsnedsættelse eventuelt suppleret med trafikregulerende foranstaltninger eller en større synlighed omkring kørsel i byzone vil skulle løses gennem et samarbejde mellem Slagelse Kommune og politimyndigheden.

Det vil være vejmyndighedens anbefaling, at der i forbindelse med en godkendelse af lokalplanen udarbejdes en trafikanalyse med fokus på tryghedsskabende tiltag på den samlede strækning af Vemmeløsevej mellem Gimlinge og Industrivej, Dalmose.

Hvis borgere oplever vejstrækninger, hvor der køres hurtigere end den tilladte hastighedsbegrænsning, vil det være muligt at bestille en færdselskontrol hos politiet (link: <https://politi.dk/bestil-en-betjent/bestil-en-faerdselskontrol>)

Trafikken med lastvogne til Hashøj Biogasanlæg igennem Vemmeløse vurderes i runde tal gradvist at blive øget fra ca. 1 lastvogn i timen til ca. 4 lastvogne i timen. Det vurderes, at 3 ekstra lastvogne pr. time ikke vil ændre på de dimensionsgivende forudsætninger, dog vil der kunne opleves et større slid på vejens belægning. Det er vejmyndighedens vurdering, at Vemmeløsevej dimensioneringsmæssigt (opbygning af vejkasse) indplaceres i trafikklasse 3 (T3).

RESUMÉ AF AFSENDERENS BEMÆRKNINGER TIL PLANFORSLAGET:

1. BIRGER KYHL

Birger Kyhl (BK) bemærker, at der er ingen fortove eller cykelsti fra udkanten af Vemmeløse og frem til det tidligere kommunekontor, hvor der dog er fortov. Nævner, at det betyder, at børn der enten skal ned og tage bussen til aktiviteter i Slagelse/Næstved, Skælskør eller til skole og/eller fritidsaktiviteter i Dalmosehallen enten må gå eller cykle med både private biler og den tunge, daglige trafik til biogasanlægget med biler og lastbiler, biler der i ca. 60. 70 % kører over den tilladte hastighedsgrænse på 50 km.

BK bemærker, at han intet har imod den grønne omstilling, klimaforbedringer etc. og er derfor umiddelbart positiv indstillet over for en udvidelse af det eksisterende biogasanlæg, men er imod når det notorisk vil medføre en øgning af den meget tunge trafik til og fra biogasanlægget.

BK foreslår klart og utvetydigt, at der skal etableres en ny tilkørselsvej til biogasanlægget fra landevejen, der går gennem Dalmose og videre til Skælskør.

BK nævner, i forhold til de ulovlige hastigheder gennem Vemmeløse, at han har skrevet til både Slagelse Kommune og Politiet i Slagelse. I begge tilfælde dog uden at have modtaget et svar. Nævner, at en trafikmåler kunne gøre god gavn i Vemmeløse.

Slagelse Kommune vurderer, at Vemmeløsevej som kommunal fordelingsvej vil kunne rumme denne merbelastning, men at det med en forøgelse af trafikken vil blive vurderet, hvordan de trafikikkerhedsmæssige forhold gennem Vemmeløsevej kan forbedres.

Trafikken fra Hashøj Biogasanlæg i retning øst, vil kun blive forøget marginalt, idet landbrug og faciliteter (gyllebeholdere) i området omkring Gimlinge i meget stor udstrækning allerede er tilknyttet Hashøj Biogasanlæg.

Forøgelse af trafikken vurderes at ske i retning mod Vemmeløse, hvor der henvises til besvarelse af spørgsmål fra Birger Kyhl.

Et biogasanlæg betjener først og fremmest landbruget og en placering centralt i oplandet til landbrugene er centralt for beliggenheden. Endvidere indgår afstand til naboer, beboelser såvel som andre virksomheder, som en væsentlig lokaliseringfaktor, hvorfor biogasanlæg generelt er placerede i det åbne land.

Hashøj Biogasanlæg er i nuværende og kommende miljøgodkendelse underlagt krav til støj og lugt. Disse krav ændres ikke ved ny godkendelse. Krav til lugt og støj er de samme for alle virksomheder, og der er ikke kommunal praksis for at skærpe eller lempe disse.

Vurdering af konsekvenser ved uheld er kortlagt efter reglerne. Det er vurderet at konsekvenser for omkringboende ikke vil være for store.

Ved yderligere udvidelser vil de samme grænseværdier for støj og lugt gælde.

Virksomheden vil med det nye anlæg overholde BAT principperne, herunder sikring af undertryk i hallerne, hvilket alt andet

2. LARS KYHL

Lars Kyhl (LK) er bekymret for, at en udvidelse af det eksisterende biogasanlæg vil betyde flere uheldige ting for ham og hans familie samt for Dallose by som helhed. LK fremfører en opremsning af sine bekymringer.

- En 3-dobling af transporter med store lugtene lastbiler på alt for små veje. Hvilket vejene og samfundet slet ikke er gearet til.
- Foringelse af boligpriserne i området.
- Affolkning af byen og manglede tiltrækningskraft af nye beboere.
- Støj, lugtgener fra anlægget i den daglige drift.
- Konsekvenserne ved en ulykke.
- Risiko for flere fremtidige udvidelser.

LK bemærker, at den nye ejers plan er at udvide anlægget til næsten det 3-dobbelte. LK mener ikke at en så stor udvidelse hører til i landzone. Mener det er mere egnet til et regulært industriområde f.eks. ved Stignæs tæt på Skælskør. Nævner, at der er infrastrukturen allerede i orden og der er muligheder for at have masser af vand til rådighed i tilfælde af en ulykke på anlægget.

lige vurderes at mindske emissionerne fra anlægget uanset at de behandlede affaldsmængder øges.

Miljørapporten har vurderet indvirkningen på boligpriser i området. Det fremgår af miljørapporten, at udvidelsen og dermed størrelsen på biogasanlægget ikke vil påvirke ejendomspriserne i området mærkbart, og at det ikke vil påvirke udviklingen i Dal-mose negativ.

Biogasanlæg er underlagt krav om løbende vurdering af sikkerheden for uheld, og frasat en kort periode ved udbygningen af anlægget, hvor eksisterende lagertanke nedlægges, vil sikkerhedszonen omkring anlægget ikke blive væsentligt påvirket.

Det er almindelig praksis at ansøger tilvejebringer oplysninger i deres ansøgningsmateriale. De krav der er stillet er sammenlignelige med andre biogasanlæg.

Biogasproduktion er en fortløbende biologisk proces som i sagens natur kører hele døgnet hele året. Så længe en virksomhed kan overholde de påbudte vilkår om støj lugt oa. stilles der ikke krav om driftstider. Vilkår tager hensyn til at der er forskellige perioder og belastningsgrader.

Der er ikke praksis for at lempe eller skærpe de påbudte støjvilkår.

Miljømyndigheden kan så længe vilkår overholdes ikke bestemme hvilke køretøjer en virksomhed anvender internt.

Vemmeløsevej er på en delstrækning ved Vemmeløse smallere end den generelle bredde på 6 m.

Dette burde have været behandlet i trafikrapporten, men jf. førnævnte svar til Brian Kyhl vurderes det, at Vemmeløsevej kan klare den øgede trafikbelastning, eventuelt med lokal hastighedsnedsættelse suppleret med trafikregulerende foranstaltninger.

LK bemærker, at materialet bærer præg af at Slagelse Kommune, som udøvende myndighed, ikke vil eller tør stille udvidede og skærpene fremtidige krav til anlæggets nye ejere. LK bemærker, at en del af materialet er købt og betalt af anlæggets nye ejere med en risiko for at vurderingerne ikke er upartiske. Nævner videre, at enkelte er faktisk forkerte eks. vejbreder og vurderingerne af den nye belastning af vejene.

LK bemærker, at der indenfor gældende lovgivning kan stilles endnu flere krav, som ville tilgode anlæggets medarbejdere, anlæggets naboer og ikke mindst Dal-mose by:

- Driftstidspunkter. At anlægget kun kørte i dagtimerne og IKKE i weekender.
- En øvre grænse for antallet af daglige transporter og deres størrelser.
- Skærpede støjkrav.
- Krav til højder og anden fysisk fremtoning af anlægget.
- Placering på matriklen.
- Materialevalg (bæredygtigt, træ, sedum, farver osv.).
- Beplantningens højder.
- EL-batteri drevet køretøjer på anlæggets matrikel.
- Opkøb af arealer og etablering af bedre egnede adgangsvej til og fra anlægget. Det kunne f.eks. være etableringen af en vej ud til rute 22 Slagelsevej.

Slagelse Kommune har taget udgangspunkt i gældende vejledende grænseværdier på de forskellige driftsdage og driftstidspunkter. Skal disse værdier fraviges i forbindelse med en godkendelse af anlæggets udvidelse, vil der skulle være særlige forhold for en skærpelse af disse nationale driftsparametre. Slagelse Kommune vurderer ikke, at der er sådanne særlige forhold, som kan begrunde skærpelse af de landsdækkende retningslinjer.

Planloven giver mulighed for at fastsætte krav i lokalplaner om bygningshøjder, materialevalg og udseende samt om afskærmende foranstaltninger eks. en randbeplantning.

Lokalplanens oprindelige byggefelt fastholdes, og der er fastsat bestemmelser om farvevalg, randbeplantning, bygningshøjder mm. som er normal praksis for anlæg i det åbne land.

Lokalplan 1234 fastsætter i § 7.4 bestemmelser om, at højden på bebyggelse maks. må være 12 m målt fra niveauplan fastsat i henhold til det til enhver tid gældende bygningsreglement. Derudover gives mulighed for at tanke og siloer må etableres i op til 30 m højde målt fra niveauplan fastsat i henhold til det til enhver tid gældende bygningsreglement. Der er her tale om maksimale bygningshøjder som ikke nødvendigvis vil blive udnyttet fuldt ud.

I lokalplanens § 8 er der fastsat bestemmelser om bygningers udseende herunder farvevalg og facadematerialer samt hvilke tagmaterialer der må benyttes herunder sedum (grønne tage).

I lokalplanens § 9.1 fastsættes bestemmelser om at der skal etableres et afskærmende beplantningsbælte bestående af en blanding af træer og buske så randbeplantningen fremstår som et tæt plantebælte fra bund til top.

Vemmeløsevej er klassificeret som "Trafikvej, fordeling land" – Vemmeløsevej forbinder Gimlinge med Dalmose

LK har sideløbende med høringssvaret vedlagt en række spørgsmål, som ønskes uddybet.

De definitioner af klassificeringen er anført herunder, og denne tager afsæt i de fællesprincipper som der er udarbejdet for klassificering af vejnettet.

Definitionen af "Trafikveje" er:

Trafikveje omfatter samtlige veje i kommunens overordnede vejnet. De betjener den gennemkørende biltrafik, trafikken mellem kommunen og omverdenen, mellem de enkelte bysamfund og mellem de enkelte kvarterer i den større by.

Definitionen af "Fordelingsveje" er:

Fordelingsvejene udgør bindeleddet mellem gennemfartsvejene og lokalvejene. De sikrer derfor både en rimelig fremkommelighed og en rimelig tilgængelighed samtidig med, at de bør være udformet, så trafikken afvikles så sikkert som muligt for alle trafikanttyper. Også på disse veje opretholdes en god driftsstandard, samtidig med, at der opretholdes en forholdsvis restriktiv administration på myndighedsområdet.

Der henvises herudover til besvarelsen af høringsvar fra Birger Kyhn.

Miljøstyrelsens grænseværdier for vejstøj er vejledende, og kan for vejtrafik ikke skærpes eller håndhæves. Veststøj kaldes også samfundsaccepteret støj, og selvom vi har vejledende grænseværdier overskrides disse ved mange boliger i Danmark.

Slagelse Kommune har taget udgangspunkt i gældende vejledende grænseværdier på de forskellige driftsdage og driftstidspunkter. Skal disse værdier fraviges i forbindelse med en godkendelse af anlæggets udvidelse, vil der skulle være særlige forhold for en skærpelse af disse nationale driftsparametre. Slagelse Kommune vurderer ikke, at der er sådanne særlige forhold, som kan begrunde skærpelse af de landsdækkende retningslinjer.

5.1 Hvad tænker I om den voldsomme stigning af antallet af tonstunge lugtende lastbiler på Vemmeløsevej?

Og hvilken vejklassifikation har Vemmeløsevej?

6.2 Miljøstyrelsen grænseværdier er KUN vejl. Er det ikke en risiko for at disse vejledninger ikke overholdes? Kan man som kommune ikke stille skærpede krav til virksomheden?

Man kan i lokalplanen stille krav om at belysning skal være afskærmet og med nedadrettet lyskegle for at undgå gener i forhold til naboer. Det man skal huske på er, at anlægget er i drift hele døgnet og som sådan er en arbejdsplads hvorfor der nødvendigvis også må være belysning om natten. Det udelukker dog ikke at der kan installeres skumringsrelæ eller andet der bevirker at lys kun er tændt når behovet er der. Hvis der skulle forekomme gener fra lysindfald reguleres disse af bygningsreglementet.

Af Lokalplanens § 6.3 fremgår, at belysningen skal opsættes med nedadrettet lyskegle, så belysningen ikke er til blændings-gene for forbipasserende eller naboejendomme.

Der er som sådan ikke noget til hinder for at øge afstanden til skel for byggefeltet. Delområdet 1 på lokalplanens kortbilag 3 rummer byggefeltet for ny bebyggelse. Det vil sige det er kun indenfor delområde 1 der kan opføres ny bebyggelse. Afstanden på 7 meter til skel er fastlagt således at der skabes størst mulig plads til indpasning af ny bebyggelse og dermed plads til disponeringen af arealet, hvor bebyggelsen skal placeres. Se eks. lokalplanens kortbilag 5.

Planafdelingen indstiller, at lokalplanens § 9.1 tilpasses så bestemmelsen får følgende ordlyd:

”Der udlægges et areal til et 10 m bredt beplantningsbælte som vist på kortbilag 3, bestående af en blanding af træer og buske så randbeplantningen fremstår som et tæt plantebælte fra bund til top.

Beplantning af plantebæltet skal ske med hurtigt voksende hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske, hvor træer kan opnå en højde på min. 20 m. En liste over hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske fremgår af bilag 7.”

6.3 Kan man under dette punkt kræve at virksomheden har skumringsrelæ og andet, som sikrede at lysene ikke var på fuldt blus med mindre det var nødvendigt? På denne måde sikrer man at anlægget ikke ”lysforurener”.

7.2 Der nævnes i dette afsnit at der skal holdes en afstand til skel på 7 meter. Kunne dette øges til f.eks. 20 meter?

I vignetten til § 9.1 tilføjes en illustration med forklaringstekst:

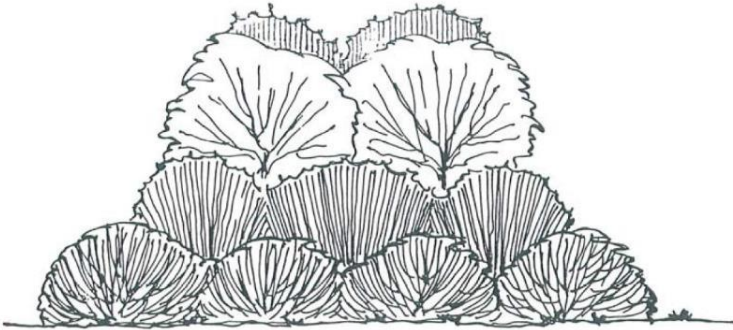


Illustration af 10 m bredt beplantningsbælte med lav- og tæt buskbeplantning kombineret med en træbeplantning.

Aller former for bebyggelse tæller med i bebyggelsesprocenten.

Der mulighed for terrænregulering. Dog vil det kræve dispensation såfremt terrænreguleringen overstiger +/- 0,5 meter. De bygninger som af nødvendige årsager har væsentlige bygningsvolumener og bygningshøjder, vil formentlig ikke kunne nedgraves i en sådan grad, at det vil forhindre deres synlighed.

Lokalplanen siger netop, at det skal være jordfarver (varm grå, lys dodenkopf, rød okker eller grøn jord) samt deres blanding med sort og hvid. Der kan ikke udelukkende anvendes sort og hvid.

Tagmaterialer er noget der kan reguleres gennem lokalplanen. Lokalplanen giver også mulighed for sedumtage.

7.3 Hvad tæller med i den dispenserede bebyggelsesprocent på de 25%

7.4 Hvorfor kan den nye ejer ikke få lov til at nedsænke anlægget i terræn? På denne måde ville det ikke have en særlig stor fysisk fremtoning i landskabet.

8.1 & 8.2 Hvorfor gives der muligheden for farven hvid? Det må vel i denne sammenhæng være vigtigt at holde sig til jord & neutrale farver.

8.3 Kan I stille krav om bestemte tagmaterialer på alle bygninger f.eks. sedum? Sedumtage ville få de forskellige bygninger til at fremstå mindre fremtrædende i terrænet.

Som udgangspunkt bliver solceller i dag konstrueret med ikke-reflekterende materiale. Vi hører generelt fra aktører på solcellemarkedet, at refleksion fra solceller ønskes reduceret mest muligt, da det har betydning for solcellernes effektivitet (jo mere refleksion jo større energitab).

De nye ejere har et ønske om at udbygge og modernisere biogas-anlægget herunder at øge kapaciteten på anlægget. Udbygningen af anlægget stiller krav til øgede bygningshøjder og en øget bebyggelsesprocent som ikke kunne rummes i den gældende lokalplan. Derfor krævede ændringen en ny lokalplan.

Øgede krav til biogassens kvalitet, øgede krav til anlæggets miljøforhold (BAT) mm. betinger ifølge ejerne, at anlægget opnår en større volumen for at de øgede omkostninger kan bæres af en større biogasmængde. Så udvidelsen er, ifølge ejeren, delvist afledt af økonomiske årsager.

Minimumshøjder for beplantning vil kunne indarbejdes i lokalplanen. På nuværende tidspunkt stiller lokalplanen krav om at det skal være hjemmehørende og egnskaraktéristiske træer og buske med henvisning til lokalplanens bilag 7 som er en list over hjemmehørende og egnskaraktéristiske træer og buske.

Det er et krav i lokalplanen, at den afskærmende beplantning skal være etableret som forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse (lokalplanens § 10.3).

Se besvarelse af Lars Kyhls bemærkning vedr. 7.2 ovenfor.

8.8 Er I ikke bekymrede for at solceller kan have en for stor glans? I beskriver at andre bygningsdele ikke må have en glas over 10.

Lokal Redegørelse

Baggrund:

Kan en udvidelse godt begrundes med at det har økonomiske årsager fra ejeren af anlægget?

Indhold:

Bepantning i -og omkring anlægget beskrives. Men hvorfor nævnes der ikke noget om ønsket højde? Og er I bekendt med at der aldrig blev beplantet jf. den gamle lokalplan?

Kommuneplanrammen og lokalplanen giver mulighed for at tanke og siloer må etableres i op til 30 meters højde. Dette er den maksimale højde for disse bygningstyper. Det kan ikke udelukkes, at en mindre højde er tilstrækkelig. Højden på øvrige bygninger må ikke overstige 12 meter.

Vemmeløsevej er på strækningen Industrivej – Gimlinge, klassificeret som "Trafikvej, fordeling land". Katrinevej er på strækningen mellem Gimlinge og Rute 22 klassificeret som "Lokalvej, sekundær by/land", hvilket vil sige, at det må forventes, at denne vej er mindre betydende i forhold til den overordnede trafikafvikling.

De definitioner af klassificeringen er anført herunder, og denne tager afsæt i de fællesprincipper som der er udarbejdet for klassificering af vejnettet.

Definitionen af "Trafikveje" er:

Trafikveje omfatter samtlige veje i kommunens overordnede vejnet. De betjener den gennemkørende biltrafik, trafikken mellem kommunen og omverdenen, mellem de enkelte bysamfund og mellem de enkelte kvarterer i den større by.

Definitionen af "Fordelingsveje" er:

Fordelingsvejene udgør bindeleddet mellem gennemfartsvejene og lokalvejene. De sikrer derfor både en rimelig fremkommelighed og en rimelig tilgængelighed samtidig med, at de bør være udformet, så trafikken afvikles så sikkert som muligt for alle trafikanttyper. Også på disse veje opretholdes en god driftsstandard, samtidig med, at der opretholdes en forholdsvis restriktiv administration på myndighedsområdet.

På Vemmeløsevej, umiddelbart syd for biogasanlægget, er der i 2020 foretaget en trafiktælling. Denne tælling viser en årsdøgntrafik (ÅDT) på 414 køretøjer, heraf er de 37 registreret som

Kommunens rammedel:

Hvorfor skal fremtidige skorstene have lov til at rage 30 meter op? Har man undersøgt om mindre kan klare opgaven?

Eks. Forhold:

Trafikbelastningen bliver i min optik alt for stor ift. de muligheder, der er for at komme til anlægget. Ses der slet ikke med stor bekymring på at vejnettet slet ikke har kapacitet til ca. 16.000 årlige transporter? Og hvilken vejklassifikation har Vemmeløsevej og Katrinevej egentlig?

værende lastbiler. Den umiddelbare vurdering vil være, at Vemmeløsevej ikke får et kapacitetsproblem med den skønnede øgede trafikmængde, dog kan Vemmeløsevej blive udfordret i forhold til slitage, da en øget lastbiltrafik naturligt vil betyde et øget slid på vejen.

Trafikrapporten har vurderet, at en mindre forøgelse af tung trafik på vejene nord for Hashøj Biogasanlæg vil være acceptabel bortset fra Gyldenholmvej. Der er dog også ud fra trafikrapporten i miljøredegørelsens afsnit 15.7 angivet mulighed for et forbud mod gennemkørende transporter fra Hashøj Biogasanlæg i østlig retning, hvilket bygherre gentog til det offentlige møde. Vejmyndigheden vurderer, at kommunevejene Gimlingevej, Volterupvej, Gyldenholmvej og Katrinevej ikke er egnede til gennemkørende tung trafik.

Vemmeløsevej er på en delstrækning ved Vemmeløse smallere end den generelle bredde på 6 m.

Dette burde have været behandlet i trafikrapporten, men jf. førnævnte svar til Brian Kyhl vurderes det, at Vemmeløsevej kan klare den øgede trafikbelastning, eventuelt med lokal hastighedsnedsættelse suppleret med trafikregulerende foranstaltninger.

Vejbredder er ikke kontrolleret af Slagelse Kommune, her antages, at rådgiveren handler under ansvar for det udførte arbejde.

Det er korrekt, at der er huse som ligger tæt på vejen. Det er ligeledes korrekt, at der på Vemmeløsevej ikke er særlige anlæg for de lette trafikanter, dette er desværre en udfordring som der er mange steder på kommunens vejnet, også strækninger som betjener langt større trafikmængder end de der vil være på Vemmeløsevej.

Vurderes trafikredegørelsen som fyldestgørende og har I kontrolleret de beskrevne vejbredder? Syntes ikke de har særligt meget med omkring huse som ligger tæt på vejkanterne, ej heller om de mange gående og cyklende, som hver dag benytter Vemmeløsevej. I den forbindelse skal det nævnes at vejen ikke er oplyst med gadelamper.

Vemmeløsevej har ikke vejbelysning, og det er der mange veje i kommunen der ikke har. Der vil heller ikke være et lovkrav om at der skal være vejbelysning.

Lugtkrav er fastsat i miljøgodkendelsen, og er standardiserede krav. Kravene i miljøgodkendelsen skal sikre at størstedelen af befolkningen ikke oplever væsentlige gener fra virksomheder. Der er ikke formuleret krav til lugtende transportere på offentlig vej, og ligesom vejstøj bliver dette ikke reguleret.

Virksomhedens proces kræver at den er i drift hele døgnet. På virksomhedens areal falder grænseværdier for støj hhv. kl. 18:00 og 22:00 til lavere niveauer end i dagperioden. Der er ikke hjemmel til at begrænse en virksomheds vejtransport på offentlig vej i forhold til Miljøbeskyttelsesloven.

På Vemmeløsevej, umiddelbart syd for biogasanlægget, er der i 2020 foretaget en trafiktælling. Denne tælling viser en døgntrafik (ÅDT) på 414 køretøjer, heraf er de 37 registreret som værende lastbiler. Den umiddelbare vurdering vil være, at Vemmeløsevej ikke får et kapacitetsproblem med den skønnede øgede trafikmængde, dog kan Vemmeløsevej blive udfordret i forhold til slidtage, da en øget lastbiltrafik naturligt vil betyde et øget slid på vejen.

Vejene omkring Hashøj Biogasanlæg er kommuneveje/lokalveje, hvor det som på alle kommuneveje, generelt fordres, at når lastbiler mødes eller i situationer, hvor lastbil og personbil mødes,

Natur & miljøforhold:

Lugtgener beskrives efter særlige immissions regler. Om de er høje eller lave har man som almindelig borger svært ved at vurdere. Men dertil skal det nævnes at de største lugtgener faktisk kommer fra de gennemkørende lastbiler. Også selvom der hårdnakket forklares fra vognmændenes side, at påfyldningerne sker i lukkede systemer. Hvis disse immissionskrav ikke kan overholdes fremadrettet, kan I så som myndighed så kræve at produktionen/transporterne stoppes indtil at forholdet er bragt i orden?

Støjforhold & Trafik Støj – Ville man som myndighed kunne kræve at produktionen af Biogas kun var i drift i dagtimerne 7-17 og altså ikke i nattetimerne og i weekenderne?

Man beskriver at udvidelsen ikke får en indvirkning på belastningen af vejene – er dette ikke faktisk forkert? For mig at se, så bliver belastningen ca. 3 dobbelt.

1.4.10 På billedet ses tydeligt at to store køretøjer ikke kan passere hinanden. Og det er endda på et af vejens bredeste steder. Herunder ses to andre steder, hvor det kan blive alvorligt, hvis en bus og en transport og andre bløde trafikanter mødes samtidigt.

skal trafikanterne sænke farten – i færdselsloven angivet som, at farten skal tilpasses situationen.

Samme vurdering gør sig gældende på de steder, hvor der er sving og niveauændringer på vejene, der kræver passage med nedsat hastighed i forhold til de generelle hastighedsangivelser for vejstrækningerne. Trafikrapportens vurdering, som er vurderet af byherres rådgiver, bygger på, at der ikke er kurver, som det ikke er muligt at overskue for bilister.

Det forudsætter, at bilister kører efter forholdene, og er dette ikke tilfældet, vil kommunen vurdere, om der kan iværksættes tiltag i forhold til trafikafviklingen på Vemmeløsevej.

På delstrækninger gennem bebyggede områder, er der i området hastighedsgrænser på 50 km i timen, så en farttilpasning sker fra en i forvejen lavere hastighed.

Som tidligere angivet vil Slagelse Kommune vurdere, om der er behov for supplerende trafikale foranstaltninger i takt med den øgede trafik.

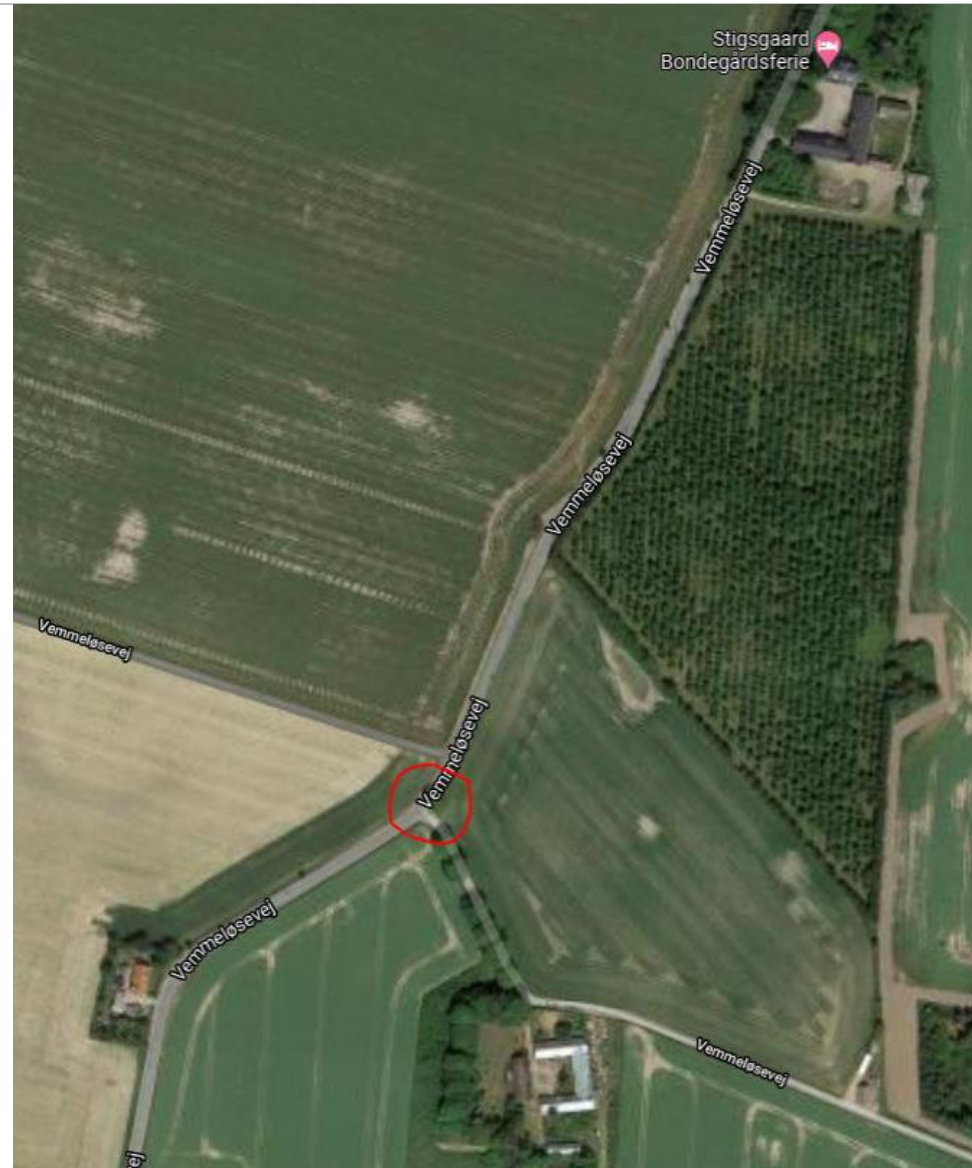


Kortet er fra Vemmeløse. Den øverste markering viser et hushjørne, som ligger meget tæt på vejkanten.

Den nederste markering viser de 2 busstoppesteder.



Kortet er fra Gimlinge. Flere steder er der dårligt udsyn og andre steder er vejen ikke særlig bred.



Kortet er fra Vemmeløsevej. På toppen af bakken svinger vejen og udsynet er ikke godt.

Syntes I at disse emner er blevet belyst tilstrækkeligt i redegørelsen?

Vurderingen af belastningen af vejnettet tager udgangspunkt i, at kørsel til og fra Hashøj Biogasanlæg er en delmængde af trafikken jf. den udførte trafiktælling.

Den forøgede belastning af vejnettet relaterer sig til den samlede trafik, hvorved der ikke bliver tale om en 3-dobling af den samlede trafik.

Fra afsnit 16 i miljøvurdering ver.7.

I resultaterne er der beskrevet både sikkerheds- og maksimal konsekvensafstand. Der er anvendt følgende definition på hhv. sikkerhedsafstand og maksimal konsekvensafstand:

- *Ved sikkerhedsafstand forstås den afstand fra anlægget, uden for hvilken det ikke er forbundet med livsfare at opholdes sig, ifald det uheld, der giver anledning til den største skadesafstand, finder sted.*
- *Ved den maksimale konsekvensafstand forstås den maksimale afstand, inden for hvilken der vil kunne være en risiko – men ikke en dødelig risiko – forbundet med at opholde sig, ifald det uheld, der giver anledning til den største skadesafstand, finder sted.*

Skadesafstanden er en samlet betegnelse for maksimal sikkerheds- og konsekvensafstand.

Figur 16.2 ses grænsen for uheldssceneriet med størst skadesafstand, der indebærer dødsrisiko ved eksponering for et eksplosionsovertryk på 0,05 bar som følge af eksplosion. Ydergrænsen for cirklen repræsenterer dermed grænsen for, hvor der ifølge konsekvensanalysen vil kunne opstå dødsfald ved et uheld på Hashøj Biogas, og denne afstand er derfor at betragte som sikkerhedsafstanden.

Påvirkningen af belastningen beskrives som middel påvirkning. Er I som myndighed enige i denne vurdering? For mig at se så tales der om en 3-dobling af transporter.

Fare ved eksplosion:

Hvordan skal deres beskrivelser forstås indenfor risikozonen (250 meter) og den anden zone på de ca. 600 meter? Hvilke skader kan det forventes der sker på mennesker og bygninger?

Figur 16.2



Skadesafstandene for biogassens giftvirkning er forholdsvis små og når i ingen tilfælde ud over cirklen vist i Figur 16.2.

Det fremgår af figuren, at ingen af de omkringliggende bebyggelser ligger inden for sikkerhedsafstanden; men at denne dog strækker sig ud over anlæggets areal og blandt andet dækker Vemmeløsevej over en strækning på ca. 650 meter. Det fremgår desuden af figuren, at hele anlægget er beliggende inden for sikkerhedsafstanden, hvilket indebærer, at alle, der opholder sig på anlægget under en eventuel eksplosion, vil være udsat for stor risiko for at blive eksponeret for fatalt tryk- og/eller varmepåvirkninger.

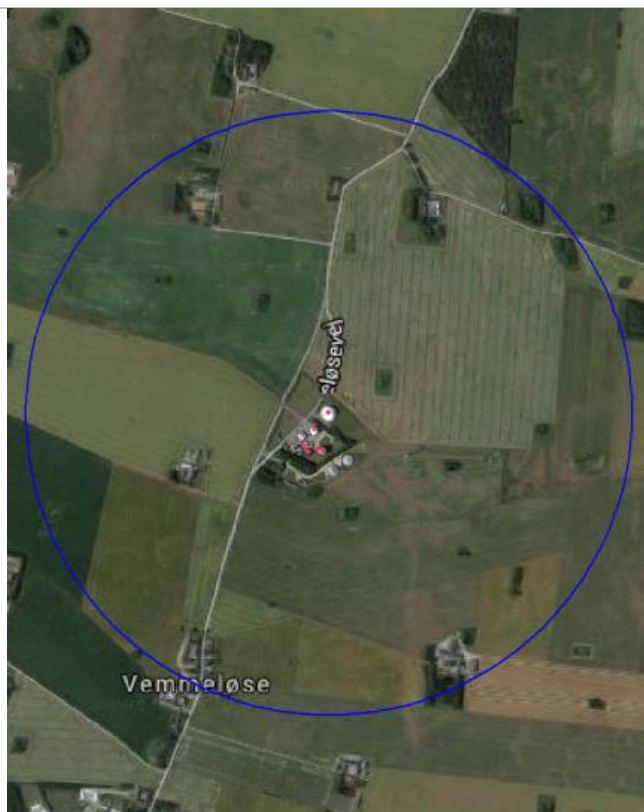
En eksplosion i et af de større gasoplæg (reaktorer eller gaslagre) vil derfor med stor sandsynlighed påvirke de personer, der måtte være til stede på anlægget under ulykken, med så store tryk- og varmepåvirkninger, at de vil være enten umiddelbart fatale eller

give anledning til så store følgeskader, at overlevelse ikke er sandsynlig.

De maksimale konsekvensafstand under de eksisterende forhold er vist i Figur 16.3. Konsekvensafstanden er udtryk for det område, hvor der vil kunne ske en påvirkning i forbindelse med et uheld; men der vil ikke – som tilfældet er ved ophold inden for sikkerhedsafstanden – være tale om en dødelig påvirkning. Inden for konsekvensafstanden vil der ske en eksponering for eksplosionsovertryk, når de største skadesafstande indtræffer, hvor acceptkriteriet er sat til 0,02 bar.

Det ses af figuren, at der ikke er større sammenhængende bebyggelser beliggende inden for den maksimale konsekvensafstand.

Figur 16.3.



Den eksisterende konsekvensafstand er ca. 718 meter, og den eksisterende maksimale sikkerhedsafstand er beregnet til ca. 342 meter /1/.

De anlæg, hvor der er potentiel eksplosionsfare er samlet i en ATEX-zone (ATEX = "ATmosfære EXplosf", som er fransk og betyder "eksplosiv atmosfære").

I fase 1 vil gaskapaciteten udvides til ca. 26.937 m³ svarende til 32,7 ton, og i fase 2-3 vil den falde igen til 21.038 m³, svarende til ca. 25,6 ton.

Fra Bilag 9

Personskade

Qua det forhold, at hele biogasanlægget er beliggende inden for sikkerhedsafstanden, der i henhold til afsnit 2.1 er defineret som den afstand, uden for hvilken det ikke er forbundet med livsfare at opholde sig, vil en eksplosion for de tilstedeværende på anlægget være en særdeles alvorlige og livstruende begivenhed.

I henhold til /4/ inddeles personskader som følge af eksplosion i følgende 3 kategorier:

- 1. Primære skader, der er resultat af den rene trykvirkning.*
- 2. Sekundære virkninger fremkommer ved kontakt mellem en person og sprængstykker og andre objekter (f.eks. glassplinter), der slynges af sted ved eksplosionen. Effekten kan sammenlignes med skudlæsioner.*
- 3. Tertiære skader er resultat af, at personen kastes omkuld af lufttrykket. Påvirkningen kan være så voldsom, at arme eller ben rives af (traumatiske amputationer). Øvrige kvæstelser opstår ved legemets kontakt med og opbremsning mod faste flader. Der er typisk tale om lukkede kvæstelser af samme karakter som andre former for ulykker.*

Eksplosionsskader kan være kombineret med virkninger af sammenstyrtende bygninger, væltede køretøjer samt med skader grundet giftige gasarter, der er frigivet i forbindelse med eksplosionen.

Derudover kan varmpåvirkningen fra eksplosioner give anledning til overfladiske forbrændinger, ligesom indånding af varm luft udgør en stor risiko for dybere termiske påvirkninger.

I forlængelse af ovenstående må det konkluderes, at personer, der opholder sig udendørs på anlægget, med meget stor sandsynlighed vil omkomme, enten øjeblikkelig eller som følge af de følgeskader, en eksplosion giver anledning til.

Personer, der opholder sig indendørs på anlægget og i en vis afstand fra eksplosionen, kan være delvist beskyttede; men vil dog stadig være udsat for stor livsfare grundet følgeskader, ligesom høreskader må forventes at forekomme.

Skader på bygninger og udstyr

En eksplosion i et bygværk vil kunne medføre skader på andre bygværker, eksempelvis sprængning af ruder og deformation eller i værste fald kollaps med deraf følgende alvorlige risici. En eksplosion i f.eks. et af gaslagrene vil kunne have den alvorlige følge, at en reaktor bliver udsat for en så stor trykbelastning, at den/de kollapse.

Dette vil i sig selv udgøre en alvorlig miljø- og sikkerhedsmæssig risiko for det personale, der måtte færdes på anlægget på det pågældende tidspunkt, idet der kan opstå fare for at blive fanget i udstrømmende biomasse.

Ved hjælp af beregningerne i Phast er det klarlagt, hvor store trykpåvirkninger en eksplosion i ét bygværk vil have på et udvalg af de øvrige bygværker. Resultatet af denne kortlægning er vist i Tabel

3-4. Afstandene mellem de forskellige bygværker fremgår af Tabel 3-1.

På baggrund af internationale studier /5/ og /6/ vurderes følgende virkninger af eksplosionstryk at være relevante:

- *Tryk under 0,02 bar(g) regnes som "sikker afstand".*
- *Ved tryk mellem 0,02 og 0,05 bar(g) vil en person være eksponeret for alvorlig med ikke livstruende belastning.*
- *Ved tryk op til og med 0,07 bar(g) vil der kunne opstå moderate skader på bygninger, dog vurderes disse at yde så stor personbeskyttelse, at der ikke er tale om umiddelbar livsfare.*
- *Ved tryk over 0,07 bar(g) vil der opstå så alvorlige skader på bygninger, at de ikke længere yder effektiv personbeskyttelse (markeret med orange farve i tabel).*
- *Ved tryk over 0,14 bar(g) vil vægge og tage på bygninger kollapse (markeret med rød farve i tabel). Beton- og*

ståltanke vil få alvorlige strukturelle skader; men forventes dog stadig at bevare stabilitet.

- Ved tryk over 0,20 bar(g) vil beton- og ståltanke få uoprettelige skader med stor risiko for kollaps til følge.

Se side 38 i bilag 4 til sikkerhedsdokument.

Center for Miljø, Plan og Teknik er glad for Dalmoose Gruppens tilkendegivelse om at gruppen som udgangspunkt går ind for opgradering og udbygning af teknologi inden for grøn energi.

Hashøj Biogas er en virksomhed, der i mere end 25 år har betjent oplandet omkring den nuværende placering, hvorfor en vurdering af alternativ placering ikke kun kan forholde sig til anlægselementer på selve lokaliteten.

Ud over, at der stadig er anlægstekniske elementer, der vil blive videreført såvel i en længere som kortere tidshorizont, så er der opbygget lagre i nærområdet, og lokale landmænd har tilrettelagt deres drift i relation til Hashøj Biogasanlæg.

På det offentlige møde d. 30. nov. 2021 blev der nævnt muligheder for placering i industriområder syd for Slagelse eller på Stignæs, men alene ud fra, at dette vil forhindre en central placering i forhold til landmænd med dyrehold, vil en sådan lokalisering ikke kunne realiseres.

Bemærkningerne fremsendt i forbindelse med foroffentlighedsfasen, hvor der blev indkaldt idéer og forslag til planlægningen samt afgrænsningen af miljøkonsekvensvurderingen, er behandlet tidligt i forløbet, hvor miljørapporten endnu ikke var udarbejdet. Formålet med denne forudgående høring er således bl.a. at få belyst, om der er andre forhold, end dem der er identificeret, som skal indgå i miljøkonsekvensvurderingen. Kommentaren om at det vil blive belyst i miljørapporten understøtter dermed

3. DALMOSE GRUPPEN V. FORMAND JENS BRANDBYGE JØRGENSEN **På vegne af Dalmoose Gruppen, Gimlinge landsbyråd, Flakkebjerg landsbyråd, Skørpinge landsbyråd, Hyllested landsbyråd og Støtteforeningen for Idræt, Kultur og Lokalt samvær.**

Dalmoose Gruppen (DG) går som udgangspunkt ind for opgradering og udbygning af teknologi inden for grøn energi, men savner helt overordnet en analyse af hvorfor man ikke placerer det nye anlæg ved siden af en gasledning og store veje, i stedet for at grave 12 km ny gasledning gennem landskabet og stå med en masse udfordringer omkring tung trafik på smalle, ensprogede lokalveje. DG henviser til at det beskrives, at hele det gamle anlæg i grove træk er nedslidt og skal pilles ned. Mener derfor det giver mening at placere det nye anlæg ved siden af en egnet gasledning og store statsveje, der er egnet til tung trafik.

DG bemærker, at der i sagsfremstillingen på mødet i MPL-udvalget ikke tages særlig notits af deres tidligere fremsendte høringsvar vedr. kommuneplantillæg 36, men at man blot hæfter sig ved at bygherrers miljørapport belyser disse emner. DG finder det dybt kritisabelt, at Slagelse Kommune alene forholder sig til en rapport bestilt og betalt af bygherrer, uden at forholde sig yderligere til lokalområdernes tidligere høringsvar.

bemærkningerne fra Dalmose Gruppen ved at understrege, at emnerne vil blive behandlet i miljørapporten.

Det er bygherres miljørapport og som sådan bygherres ansvar at udarbejde miljørapporten på fyldestgørende vis. Center for Miljø-, Plan- og Teknik har ad flere omgange gennemgået udkast til miljørapporten med henblik på kvalitetssikring.

I henhold til trafiktællingerne er andelen af den samlede lastbiltrafik på Vemmeløsevej med tilknytning til Hashøj Biogasanlæg ca. 40 %. Da det alene denne trafikmængde som tredobles, vil der ikke være tale om en tredobling af den samlede lastbiltrafik på Vemmeløsevej.

Som angivet tidligere i hvidbogen, så vil den øgede trafik med lastvogne langt overvejende ske på strækningen mellem biogasanlægget og Dalmose, med den hensigt at gennemkørende trafik på strækningen mellem biogasanlægget og Gimlinge begrænses. Det er ligeledes vurderet, at kommunevejene ikke vil blive belastet ud over, hvad vejene vurderes at kunne betjene – eventuelt med trafikregulerende tiltag i takt med trafikens udvikling.

Det er ligeledes angivet tidligere, at hverken lokalplanen eller miljøredegørelsen regulerer kørsel på offentlig vej.

Forhold vedrørende lugt fra anlægget, bygningshøjde og risiko er ligeledes behandlet tidligere i hvidbogen.

Supplerende skal det nævnes, at virksomheden skal overholde de i miljøgodkendelsen påbudte grænseværdier for lugt og støj. Overholdes disse ikke, vil Slagelse Kommune sørge for lovliggørelse.

Som nævnt på det offentlige møde, er virksomheden indstillet på at plante hurtigtvoksende træer som såkaldte ammetræer, indtil egnskarakteristiske træer opnår en dækkende højde.

DG bemærker, at biogasanlægget ønskes udvidet til en industri, hvor produktionen af biogas tredobles. Mener, at ved sådan et ønske bør man som bygherrer og kommunal myndighed sørge for at en udvidelse tager mest muligt hensyn til lokalområdet, og sørge for at levevilkårene i de nærliggende lokalsamfund ikke forringes. Fremfører hvad DG forstår ved forringelse af levevilkår:

- Utryghed ved at færdes på vejnettet som blød trafikant pga. tung trafik, eller som bo-siddende klods op af mindre landsbyveje, hvor antallet af tunge transportere tredobles.
- Ildelugtende transportere gennem området og ildelugtende produktion af biogas, hvor man afhængigt af vindforhold bliver påvirket mere eller mindre.
- Anlægsprojekter med 30 meters byggehøjde i det åbne land, som først om 15-20 år dækkes delvist af nyplantede træer.
- Risikozone ved ulykker/kollaps, som påvirker Vemmeløse by og borgere i nærområdet i ukendt omfang.

DG bemærker, at lokalplan og miljøtilladelse ikke skal være elastikker i metermål, men præcise rammer, hvor man tydeligt kan evaluere om rammerne overholdes, og hvor man beskriver konsekvenser, hvis ikke dette er tilfældet. DG mener ikke, at lokalplanforslaget og miljøtilladelsen giver et indtryk af at kommunen udstikker disse rammer. DG fremfører derfor en række punkter, som de mener skal undersøges til bunds, og tilladelser/retningslinjer som skal beskrives i detaljer i lokalplanen og miljøtilladelsen, såfremt man giver tilladelse til udvidelsen.

Ligeledes erklærede virksomheden, at ønsket om grøn jordfarve ville blive fulgt op.

Lokalplan 1234 fastsætter i § 7.4 bestemmelser om, at højden på bebyggelse maks. må være 12 m målt fra niveauplan fastsat i henhold til det til enhver tid gældende bygningsreglement. Derudover gives mulighed for at tanke og siloer må etableres i op til 30 m højde målt fra niveauplan fastsat i henhold til det til enhver tid gældende bygningsreglement. Der er her tale om maksimale bygningshøjder som ikke nødvendigvis vil blive udnyttet fuldt ud.

I lokalplanens § 9.1 fastsættes bestemmelser om at der skal etableres et afskærmende beplantningsbælte bestående af en blanding af træer og buske så randbeplantningen fremstår som et tæt plantebælte fra bund til top.

Lokalplanen fastsætter en række bestemmelser som regulerer byggeri og disponering af arealet inden for lokalplanområdet som skal overholdes. Derudover er biogasanlægget reguleret af en miljøgodkendelse som fastsætter vilkårene for biogasanlæggets drift og indretning.

I forhold til bemærkningen om sikkerhed og risikozone henvises til besvarelse af høringsvar fra Lars Kyhl vedr. fare ved eksplosion.

Som beskrevet tidligere i besvarelsen til Dalmose Gruppen, kan lokalplanen ikke regulere færdsel, dette henhører under færdselsloven, men der vil af tilladelsen til udvidelse af biogasanlægget blive stillet betingelser om tvangsruter for de transporter som ikke betjener de landbrug som ligger i nærområdet til det eksisterende biogasanlæg.

Den forventede forøgelse af trafikken på Vemmeløsevej vil efter vejmyndighedens vurdering ikke berettige planlægning af ny trafikal infrastruktur.

DG nævner i forhold til trafikpåvirkning, vejforhold og trafiksikkerhed, at udvidelsen får en beregnet konsekvens i trafikbelastningen med en forøgelse af over 11.000 lastbiler om året til i alt 16.000 lastbiler. DG bemærker i den forbindelse, at vejnettet gennem deres byer ikke er egnet til dette, og at der er tale om en massiv udvidelse af tung trafik, som vejene ikke er dimensioneret til og vil være til gene i deres små landsbyer. DG mener, at man skal planlægge en ny tilkørselsvej fra Slagelse Landevej eller fra Skælskørvej over markerne.

Vil overskridelse af påbudte grænseværdier for lugt er det miljømyndighedens opgave at påvise overskridelse og sørge for at grænseværdier overholdes.

Lokalplan 1234 giver mulighed for bebyggelse med en højde på maks. 12 m dog må tanke og siloer i op til 30 m højde. Der er her tale om maksimale bygningshøjder som ikke nødvendigvis vil blive udnyttet fuldt ud. Det kan ikke undgås at bygninger i op til 30 m højde vil være synlige i landskabet. Dette afværges dog ved, at benytte mørke farver som nedtoner byggeriet og ved at etablere en afskærmende beplantning.

Med hensyn til valg af beplantning, giver det mening at vælge naturligt hjemmehørende arter som er hurtigt voksende og som får en hvis højde der kan skærme for anlægget både i toppen og bunden af plantebæltet.

Planafdelingen indstiller, at lokalplanens § 9.1 tilpasses så bestemmelsen får følgende ordlyd:

”Der udlægges et areal til et 10 m bredt beplantningsbælte som vist på kortbilag 3, bestående af en blanding af træer og buske så randbeplantningen fremstår som et tæt plantebælte fra bund til top.

Beplantning af plantebæltet skal ske med hurtigt voksende hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske, hvor træer kan opnå en højde på min. 20 m. En liste over hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske fremgår af bilag 7.”

DG nævner i forhold til lugtemissioner, at det beskrives, at der vil komme flere potentielt ilde lugtende biomasser til Hashøj Biogas, men at man benytter nyeste teknologier for at hindre lugtemissioner. DG bemærker i den forbindelse, at de stiller krav om, at man følger op på lugtgener og kan man i de nærliggende lokalområder efterfølgende lugte produktionen, eller transporterne til og fra anlægget, skal man uden unødigt ophold udbedre dette, og hvis ikke dette kan lade sig gøre, skal man indstille produktionen.

DG bemærker i forhold til landskabelig påvirkning, at 30 meter høje bygninger ikke dækkes sådan lige og fastholder, et mørkegrønt farvevalg af den høje bygningsmasse, og at der skal anvendes hurtiggroende træarter og buske til at skærme området.

I vignetten til § 9.1 tilføjes en illustration med forklaringstekst:

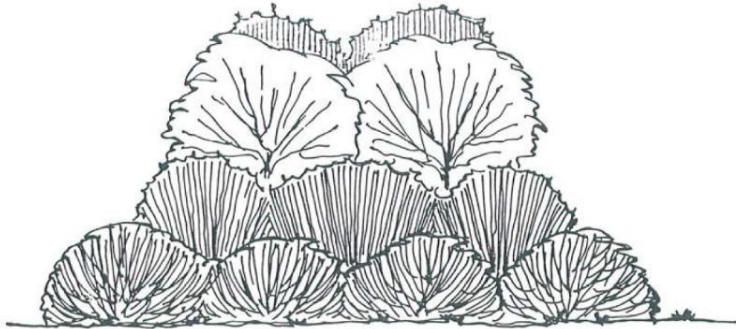


Illustration af 10 m bredt beplantningsbælte med lav- og tæt buskbeplantning kombineret med en træbeplantning.

I forhold til bemærkningen om sikkerhed og risikozone henvises til besvarelse af høringsvar fra Lars Kyhl vedr. fare ved eksplosion.

Gasledningen vil blive nedgravet, og ledningsgraven vil løbende blive dækket, så åbentstående strækninger af ledningsgrave vil skulle tælles som dage eller maksimalt få uger.

På miljø- og naturmæssige sårbare passager, herunder Fodsporet, vil passage ske med styret underboring.

Efter nedlægning af ledningen, vil den ikke være synlig eller fysisk tilstede i miljøerne.

Slagelse Kommune vurderer på den baggrund, at ledningsføringen ikke vil påvirke de naturmæssige forhold mærkbart.

Det anerkendes fuldt ud, at en forøgelse af lastbiltrafikken på Vemmeløsevej vil have en negativ effekt på vejens naboer, men det vurderes dog, at tilvæksten i trafikken ligger indenfor den

I forhold til miljøkonsekvenser bemærker DG mht. sikkerhed, at der beskrives en risikozone med maksimal sikkerhedsafstand, hvor hele Vemmeløse by er beliggende i. Mener ikke, at man ved udvidelse kan forsvare, at en landsby ligger inden for en zone, hvor man ikke ved, hvad der kan ske, hvis det værst tænkelige uheld sker på Hashøj biogas. Mener, at man som minimum bør følge Miljøministeriets anbefalinger for minimumsafstande til bebyggelse ved planlægning af det nye anlæg.

DG fremfører i forhold til gasledningen, at man nævner, at der ved Fodsporet ved Ravnebækskoven ikke er registreret bilag 4 arter. DG bemærker i den forbindelse, at man de seneste år har gjort en del for levesteder for markfirbenet ved Fodsporet. Markfirben er en bilag 4 art, og initiativet fra Slagelse Kommune og Naturstyrelsen for at skabe levesteder langs Fodsporet nævnes slet ikke, selvom gasledningen skal pløje direkte gennem Fodsporet.

DG henviser til dagsordenspunktet til MPL og nævner, at DG ikke er enige med kommunens administration i, at en forøgelse med 11.000 lastbiler om året kun har en lille påvirkning på de trafikale forhold. Henviser til en aktindsigt, hvor det kan læses, at ingen har forholdt sig til ansvarsområdet "vej og trafik" i den interne høringskabelon (side 11). Mener derfor

kapacitet som en vej med Vemmeløsevejs karakteristisk skal kunne rumme.

Det vurderes, at den øgede trafikmængde ikke vil medføre væsentlige udfordringer med afviklingen af trafik på områdets infrastruktur.

Det skal bemærkes, at den interne høringsskabelon den 4. maj 2021 er kommenteret af "Vej og Trafik".

Den væsentligste del af biomasserne vil komme fra faste leverandører, med en løbende produktion (landbrug, bryggeri, slagteri m.fl.), som vil være afhængig af løbende bortskaffelse af deres affald, ligesom en effektiv drift af et biogasanlæg forudsætter en rimelig stabil tilførsel af biomasser.

Transporten omkring Hashøj Biogasanlæg vil derfor blive søgt holdt så stabil som muligt med kun relativt begrænsede udsving.

Forøgelsen af trafikken vil, som angivet tidligere, primært ske i retning Dalmose, da området omkring Gimlinge, Vollerup ("trekanten") kun vurderes at rumme begrænsede muligheder for øgede leverancer af biomasser og aftag af gødningsprodukt, og gennemkørende trafik vil blive forebygget.

Den mærkbart forøgede trafik i relation til belastning/slid på vejnettet vil således relatere sig til en ca. 1,3 km lang strækning af Vemmeløsevej (Industrivej frasat).

Vedligeholdelse af vejnettet vil indgå i Slagelse Kommunes vejvedligeholdelsesplan, så vejenes standard i området kan oprettholdes.

Med hensyn til spørgsmålet om fastsættelse af rammer i miljøgodkendelsen, er det således, at støjvilkår er påbudt i miljøgodkendelsen, intensitet og støjbidrag er sammenhængende

administrationen har brugt bygherrers trafikanalyse ukritisk. DG er ikke enige i trafikanalysen og konklusionerne heraf, som HCS er fået udarbejdet. DG mener, at rapporten alene har det formål, at tegne et lyserødt billede af hvordan forholdene er, og hvordan de bliver.

DG bemærker i forhold til trafikpåvirkning/trafikintensitet til og fra biogasanlægget, at det drejer sig om en totalbelastning til og fra værket på i alt 16.000 lastbiler om året (side 9 trafikanalyse). Hertil kommer anden tung trafik i området, som skal lægges oven i den samlede belastning af vejnettet. DG Fremfører, at det beskrives at kørselsmønsteret ikke kendes ved fuld udbygning. En stor del af udvidelsen (9.440 transporter) er fast bioaffald, madaffald, slagteriaffald og fiskeaffald, og da det er ny tilgang af biomasse, kan man godt forstå at det kan være svært at gennemskue. DG bemærker, at det betyder at det scenarie de kigger ind i, kan være alt fra én lastbil for hvert kvarter til én lastbil for hvert 5. minut i dagtimerne. Bemærker, at det har enorm stor betydning for afvikling af trafikken, trafikikkerheden og levevilkår for omkringboende langs vejnettet i de små landsbyer.

DG spørger, om Slagelse Kommune i miljøtilladelsen vil sætte rammer for hvor høj intensiteten må være pr. dag, eller hvordan vil Slagelse Kommune sikre sig, at lokalsamfundet ikke skal leve med en høj trafikintensitet af tung trafik?

faktorer der, midlet over en periode, reguleres via påbudte grænseværdier.

Trafik på virksomhedens område er omfattet af påbudte grænseværdier, trafik udenfor virksomheden kan ikke reguleres af miljøgodkendelsen.

Som tidligere angivet i hvidbogen vurderer Slagelse Kommune, at der ikke er planlagt for anlægstekniske tiltag, men at en evt. etablering af trafikale tiltag vil blive vurderet løbende i sammenhæng med kommunens øvrige vejnet.

DG nævner i forhold til vejforhold, at der står, at Vemmeløsevej er en tosporet vej på ca. 6 m, mens fx Vollerupvej er ca. 5,7 m og ensporet.

DG bemærker, at strækningen fra Industrivej til byskiltet i Vemmeløse kun er ensporet og 5 meter bred og at husene ligger helt ud til vejen. Bemærker, at det er forkert at skrive, at Vemmeløsevej er 6 m og tosporet, uden at kommentere at strækningen mod Dalmoose gennem Vemmeløse er smallere og kun ensporet. Bemærker videre, at strækningen her ikke blot er en lille indsnævring, men stort set lige så lang en strækning som hele Industrivej.

Videre bemærker DG, at ser man på tilkørsel og frakørsel mod nord, så er der fra krydset ved Gimlingevej igen tale om ensporede veje, og igen har man undladt at nævne at f.eks. Gimlingevej kun er 3,8 m på dele af strækningen, som f.eks. omkring Fodsporet, hvor mange bløde trafikanter både krydser vejen og bruger Gimlingevej fra både Flakkebjerg og Gimlinge som adgangsvej til Fodsporet.

DG nævner, at man i rapporten ikke har kunnet konstatere kantskader og huller, og bemærker dertil, at på Gimlingevej er ca. 0,5 m rabat i hver side, kørt helt op på stort set hele strækningen, og kanterne på vejene er ødelagte. Nævner at det er gældende på flere af de små veje, og at det nærmest kun er Vemmeløsevej, som belejligt har fået et nyt slidlag for nylig, der på overfladen er pæn pt. Her har man også forsøgt at gøre vejen lidt bredere ved at planere asfalten længere ud, hvor der altså ikke er bærelag under.

DG nævner, at sliddet på en vej fra 1 lastbil svarer til sliddet fra 10.000 personbiler. Henviser til hvor man kan læse mere om det forhold:

<https://ing.dk/artikel/hvordan-beregner-man-lastbilers-vejslid-92104>

DG spørger, om Slagelse kommune i overvejelserne omkring tilladelse til dette projekt har afsat ekstra midler til vedligehold af vejnettet i nærområdet i forhold til et ekstraordinært slid af vejene som vil være en følge af en evt. udvidelse?

Det bemærkes, at trafikarealer bestemmes ud fra forskellige typer af parametre, nogle forholder sig til hvordan en vej bør opbygges for at kunne holde til den trafik som kommer til at kører på vejen (Trafikklasser 0-7) andre parametre forholder sig til arterne, sammensætningen og indplaceringen i den samlede infrastruktur (Klassificering - "Trafikvej"/"Fordelingsvej" /Lokalvej").

Det bemærkes, at Rådgiver i sin trafikanalyse har taget afsæt i en af vejdirektoratet udarbejdet vejregel. Det skal bemærkes, at vejregler ikke er at sidestille med lovgivning, da disse alene vil være vejledende og henvise til relevant lovgivning.

Rådgiver har valgt at tage udgangspunkt i en vejregel som blev ophævet i 2014, og derefter erstattet af nyere udgaver. I den seneste håndbog "Dimensionering – Befæstelser og forstærkningsbelægninger", januar 2022 og dennes forgænger dateret september 2017 er der sket en nedjustering af antal lastbiler i de forskellige trafikklasser.

Det er vejmyndighedens vurdering, at Vemmeløsevej dimensioneringsmæssigt (opbygning af vejkasse) indplaceres i trafikklasse 3 (T3). Som indikerer, at vejens bæreevne vurderes til at kunne tåle kørsel med op til 120 lastbiler pr døgn (samlet for begge retninger).

Vemmeløsevej kan ikke kategoriseres som en fuldt 2-sporet vej, men på strækningen mellem Vemmeløse og biogasanlægget vil lastbiltrafikkens vægtbelastning fordele sig tilnærmelsesvis som var strækningen 2 sporet. Det vil være nødvendigt, med hensynet til vejens vedligeholdelse, at der er en særlig opmærksomhed på, at der ikke opstår slidskader.

Der henvises herudover til besvarelsen af høringsvar fra Birger Kyhn.

DG nævner, at i forhold til vejklasser anvender man i rapporten trafikklasser 0-7 som argumentation for, hvad vejene er egnet til ift. tung trafik. DG spørger Slagelse Kommune og Dansk Miljørådgivning anvender en anden standard end resten af landet?

Henviser til standarden i håndbog for dimensionering af befæstelser og forstærkningsbelægninger, udgivet af Vejdirektoratet, som viser at en trafikklasse 2 vej er beregnet til op til 65 lastbiler i døgn, og ikke 150, som der står i analysen.

DG bemærker, at en klasse 1 vej er beregnet til mindre end 1 lastbil pr, døgn, og ikke op til 75 som der står i rapporten.

DG bemærker, at hvis man følger standarden for vejklasserne fra Vejdirektoratet, så viser analysen, at vejnettet allerede i perioder er maksimalt belastet i forhold til hvad vejene er egnet til jf. tællinger side 6, og de ensporede veje er allerede belastet mere end de er dimensioneret til i forhold til trafikklasserne.

DG spørger til hvilke vejklasser Slagelse Kommune vurderer vejklasserne til at være? Og i særdeleshed Vemmeløsevej som en helhed inkl. den ensporede del gennem Vemmeløse, og vil Slagelse Kommune undersøge trafikforhold yderligere inden man igen sender materiale til det politiske udvalg?

Generelt vil alle veje, hvor der ikke er særlige trafikarealer for lette trafikanter kunne opleves som utrygge at færdes på.

Det skal hermed være en opfordring, at det indmeldes til kommunens trafikikkerhedsplan, hvor den enkelte borger oplever utrygge forhold på kommunens vejnet. Dette kan ske via dette link: <https://sektorplaner.slagelse.dk/trafikikkerhedsplan/hvad-kan-du-som-borger/indberet-steder/>

Alle indberetninger vil indgå i kommunens arbejde med at medvirke til at skabe trafikal tryghed på veje og stier, samt understøtte arbejdet generelt med at øge trafikikkerheden i vores kommune.

Hvis en virksomhed overskrider påbudte vilkår, vil miljømyndigheden foretage håndhævelse som beskrevet i Miljøbeskyttelsesloven, Forvaltningsloven, og anden tilhørende lovgivning.

DG nævner, at der på det omtalte vejnet, Vemmeløsevej, Gimlingevej, Vollerup, Gyldenholmvej og Katrinevej ikke er cykel- eller gangstier langs vejene og at man i det åbne land er forvist til vejkanterne som bløde trafikant.

DG bemærker, at der mangler sikring af de bløde trafikanter i deres landsbyer, hvor den tunge trafik i forvejen er stigende. Nævner, at der på hovedgaden i Dalmoose ikke er et fodgængerfelt. Henviser til, at det i trafikanalysen omkring Gimlinge/Dalmoose fremgår, at børn bruger en busrute eller befordres af forældrene (s.11-13 i trafikanalyse). DG bemærker, at busruten er nedlagt, og det ikke er korrekt, at vejen ikke bruges af bløde trafikanter, herunder skolebørn. Bemærker videre, de godt kan se for sig, at vejen ikke vil blive brugt af bløde trafikanter, hvis tilladelsen til udvidelse gives, for så vil det være for farligt. DG mener ikke det kan eller skal bruges i en rapport som argument for at en øget trafikbelastning ikke har en konsekvens for trafikikkerheden.

DG spørger hvordan vil Slagelse Kommune sikre de bløde trafikanter på dette vejnet, når kanter og rabatter i forvejen er kørt op på dele af vejnettet, og når der samtidigt skal være lastbiler på smalle veje med en intensitet på ned til hvert 5. minut?

I forhold til trafikikkerhed og hvad vejene er dimensioneret til, mener DG, at projektet, hvis det gennemføres, skal indeholde en ny til- og frakørselsvej fra Rute 22 Slagelse Landevej/Slagelsevej eller Skælskørvej, som fører tværs over markerne uden om byerne.

DG spørger om Slagelse Kommune vil planlægge en ny til- og frakørselsvej til dette projekt, som bliver industri i landzonen, så bløde trafikanter kan færdes trygt på de små lokalveje?

DG Henviser til udviklingsstrategien i forbindelse med kommuneplan 2021, som bakker op om tiltag, der vedrører adgang til naturen og forbedring af infrastruktur og spørger hvordan ovenstående harmonerer med øget tung trafik på små lokalveje, som vil gøre det mere risikabelt for bløde trafikanter at færdes langs vejene mellem landsbyerne?

I forhold til lugtemissioner savner DG en uddybning af lugtgener ift. grænseværdier beskrevet i punkt 49 i udkastet til miljøtilladelsen. Herunder også af transport til og fra anlægget. De kan konstatere, at lugtgener stadig er en stor udfordring på andre nye anlæg rundt omkring i landet.

I praksis skal en myndighed påvise overskridelse, og herefter indskærpe forholdet. Hvis overskridelsen fortsætter vil myndighed politianmelde forholdet, og fortsætte håndhævelse.

Der fastlægges ikke strategier oa. i vilkår i godkendelser. Der påbydes grænseværdier. Tilsyn og kontrol varetages af myndigheden.

Hvis decentrale kilder giver anledning til overskridelse af påbudte grænseværdier, vil disse blive håndhævet af myndigheden.

Virksomheden bliver indrettet ud fra krav om den bedst tilgængelige teknologi (BAT), og vil derfor i væsentlig grad forebygge lugtgener i forhold til de muligheder, det eksisterende anlæg giver mulighed for.

Undertrykket vil blive sikret ved at der ved portåbninger "nedblæses" et gardin, så der ikke skal benyttes energi til ventilation og rensning ud fra gennemsnitlige rumfangsberegninger. Portene vil kun være åbne under ind og udkørsel.

Undertrykket måles kontinuert ved arbejdsområde, og luftmængden tilpasses det nødvendige undertryk.

Der er ikke foretaget ændringer i grænseværdier for lugt, så der vil ikke ske ændringer i Slagelse Kommunes tilsyn og håndtering af lugtrelaterede emner. Hermed fremgår, at grænseværdier for lugt på anlægget skal overholdes, og ved eventuelle uheld straks

Herudover savner DG en konsekvensbeskrivelse af, hvad der sker hvis ikke grænseværdierne overholdes.

DG spørger, om Slagelse Kommune i miljøtilladelsen vil tilføje strategier og retningslinjer for hvordan biogasanlægget skal tilpasse anlægget såfremt borgerne i nærområdet klager over lugtgener?

DG nævner, at beregninger for lugt i bygherre rådgivers rapport er udelukkende baseret på den volumenstrøm, som føres gennem en skorsten med filter. Bemærker, at der ikke tages højde for udslip fra andre steder som fx efterlagertanke, åbne porte eller beskidte lastbiler.

DG nævner videre, at programmet, som benyttes til beregningerne, giver jf. bilag advarsel om at input data er udenfor område. DG bemærker, at der ikke er kommentar til dette i rapporten, og mener det vil give et væsentligt andet resultat end det præsenterede.

DG mener, at rådgivers proportioner for beregningen er fejlagtige, da den benyttede volumenstrøm på 30.000 m³/h vil give en hastighed i en 4x4 m portåbning på 0.52 m/s. For at sætte det i proportion, er den mest fremherskende vindhastighed ca. 5 m/s - altså 10 gange så meget. DG mener at lugt uden tvivl ikke vil kunne holdes inde med 0.52m/s, som er en hastighed der kan sammenlignes med at man ånder sagte. Bemærker videre, at der derudover ikke tages stilling til hvorledes situationen ser ud hvis portene er åbne i begge ender af hallen.

DG bemærker, at der i rapporterne ikke er fremlagt eksempler på datablad for filtertype, deres funktion og testede effektivitet og udskiftningsinterval eller erfaring fra andre anlæg.

DG Spørger, hvordan Slagelse kommune forholder sig til denne viden? Og vil man skærpe kravene for lugtemissioner og kontrol af dette?

håndteres om nødvendigt ved at stoppe for yderligere tilførsel af biomasser.

Hashøj Biogasanlæg er ansvarlig for, at de anvendte anlægsdele er egnede, herunder at dugen er gastæt, så grænseværdier for lugt kan overholdes.

Der er i miljøgodkendelsen stillet vilkår om egenkontrol med bl.a. utilsigtede hændelser, serviceeftersyn, udskiftning af filtre mm.

Der vil ikke ske ændringer i driften af decentrale lagerfaciliteter, der ikke indgår i miljøvurderingen. Lugt fra eksisterende og nye lagerstanke reguleres gennem de enkelte anlæg.

Der er påbudt vilkår om lugt, der er ikke praksis for at skærpe disse.

Der er samme krav til lugt fra afgasset gylle og andre kilder som til industrielle emissioner.

Aktiviteter som den nævnte er underlagt påbudte vilkår om lugt.

Tekniske anlæg som overdækninger reguleres ikke særskilt. Påbudte vilkår skal overholdes uanset kilde til en overskridelse.

Området er omfattet af en gældende lokalplan. Den nye lokalplan har den samme afgrænsning. Der inddrages således ikke nyt areal. At området er udpeget til skovrejsning positiv har ikke nogen konkret betydning for lokalplanområdet og lokalplanens anvendelse. Området ligger inden for kommuneplanens landskabsudpegning Landbrugsflade med det strategiske mål "Vedligehold", som er områder der kan rumme sådanne tekniske anlæg. Der er således ikke tale om at området er udpeget som bevaringsværdigt landskab.

DG nævner at lugtemissioner også vil komme fra decentrale efterlagertanke, som ikke overholder krav til udslip. Nævner videre, at man kan forestille sig at disse tanke vil blive brugt til andre biomasser end gylle. Bemærker, at disse efterlagertanke således ikke længere vil være at betragte som landbrugets men industriens og vil skulle overholde andre krav.

DG spørger, hvordan Slagelse kommune forholder sig til dette og hvorledes forhindres lugtemissioner fra efterlagertanke når membran åbnes for eksempelvis omrøring?

DG nævner, at PVC dug har dårlig lufttæthed, der vil derfor være lugtudslip. DG referere til plastindustriens eget dokument for anvendelighed. Bemærker, at COWI rapport for Energistyrelsen (Drivhusgasemissioner fra biogasanlæg) forklarer at udslip også kommer fra samlinger i efterlagertanke. Nogle producenter vil her bruge EPDM som tætning men EPDM har en ringe tæthed over for luft.

DG spørger om der kan fremlægges datablad for omtalt gastæt dug og testrapport som efterviser dens effektivitet og tæthed overfor forskellige gasser?

Hvorledes vil Slagelse kommune sikre sig at bygherres rådgiver tager alle relevante forudsætninger med i deres beregninger for lugt?

DG bemærker, at der i den hidtidige drift har været forskellige udfordringer med åbne porte, defekt ventilation og andre forhold som har skabt lugtemissioner fra anlægget. DG spørger hvem der kontrollerer det fremadrettet og vil man i miljøtilladelsen sætte rammer for egenkontrol og konsekvenser for fravigelse af procedurer der hindrer lugtemissioner?

DG savner en nærmere undersøgelse af nærområdet til anlægget.

DG spørger om Slagelse Kommune har forholdt sig til miljøministeriets høringssvar, hvor man kommenterer på at dele af området er udlagt som skovrejsningsområde og bevaringsværdigt område?

DG nævner, at de er bekymret for den tilladte bygningshøjde på 30 meter. Mener ikke at så høje bygninger dækkes sådan lige. DG fastholder et mørkegrøn farvevalg af den høje bygningsmasse og at der skal anvendes hurtiggroende træarter og buske til at skærme området.

Lokalplan 1234 giver mulighed for bebyggelse med en højde på maks. 12 m dog må tanke og siloer i op til 30 m højde. Der er her tale om maksimale bygningshøjder som ikke nødvendigvis vil blive udnyttet fuldt ud. Det kan ikke undgås at bygninger i op til 30 m højde vil være synlige i landskabet. Dette afværges dog ved, at benytte mørke farver som nedtoner byggeriet og ved at etablere en afskærmende beplantning.

Med hensyn til valg af beplantning, giver det mening at vælge naturligt hjemmehørende arter som er hurtigt voksende og som får en hvis højde der kan skærme for anlægget både i toppen og bunden af plantebæltet.

Planafdelingen indstiller, at lokalplanens § 9.1 tilpasses så bestemmelsen får følgende ordlyd:

”Der udlægges et areal til et 10 m bredt beplantningsbælte som vist på kortbilag 3, bestående af en blanding af træer og buske så randbeplantningen fremstår som et tæt plantebælte fra bund til top.

Beplantning af plantebæltet skal ske med hurtigt voksende hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske, hvor træer kan opnå en højde på min. 20 m. En liste over hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske fremgår af bilag 7.”

I vignetten til § 9.1 tilføjes en illustration med forklaringstekst:

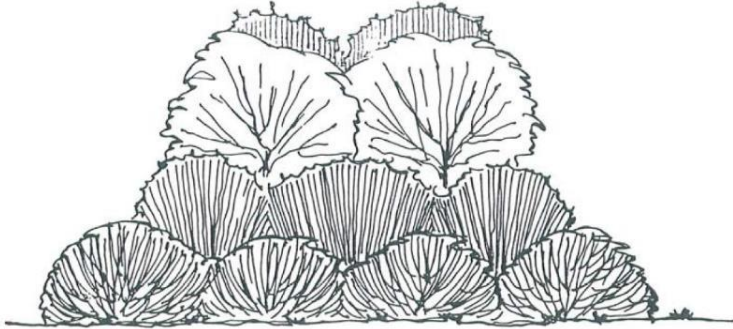


Illustration af 10 m bredt beplantningsbælte med lav- og tæt buskbeplantning kombineret med en træbeplantning.

Det er korrekt, at Dalmose KVV fremover ikke skal aftage biogas, biogasproduktionen tilkobles det danske gasnet hurtigst muligt efter opnåelse af nødvendige tilladelser.

I forhold til bemærkningen om sikkerhed og risikozone henvises til besvarelse af høringsvar fra Lars Kyhl vedr. fare ved eksplosion.

DG bemærker, at der i miljøvurderingen af eksisterende forhold tages udgangspunkt i at gassen afsættes til Hashøj Kraftvarme. Mener ikke det er en selvfølge da Hashøj Kraftvarme i 2021 har indviet ny varmepumpe og biomassekedel, og ikke længere er afhængig af biogas. Nævner, at Slagelse Kommune bør være bekendt med forholdene.

DG bemærker, at en maksimal risikozone hvor Vemmeløse By er inkluderet er yderst bekymrende. Spørger til hvilke skader der kan ske ved totalt kollaps i denne zone?

DG mener, at man bliver nødt til at forholde sig til værst tænkelige scenarie inkl. landskab og vindforhold mm. Nævner, at hvis der sker et kollaps efter fuld udbygning, kan der strømme op i mod 20. – 30.000 m³ gas ud i området hvis der ingen vind er. Nævner, at der jf. side 5 i udkast til miljøgodkendelse søges om 6 gaslagre a 5.100 m³ gas.

Spørger til hvordan Slagelse Kommune forholder sig til værst tænkelige scenarie ved total kollaps efter fuld udbygning ift.:

- Sikkerhed for borgere, der opholder sig i nærområdet?
- Nærliggende bebyggelse inkl. Vemmeløse samt forbipasserende?
- Beredskab, tilgængelige vandressourcer etc.?

DG henviser til side 8 i konsekvensrapporten hvor der ses et billede af det måske kommende anlæg. Reaktorer og gaslagre ligger helt ud til volden med beplantning og marken på den anden

Der er ikke rapporteret alvorlige uheld på Hashøj Biogas.

Der etableres automatisk overvågning af anlæggets drift, så eventuelle udslip af gasservil blive opdaget tidligt i forløbet.

Som angivet tidligere, så vurderer Slagelse Kommune, at der med en udvidelse til behandling af den 3 dobbelte mængde biomasse, vil blive tale om en risiko tilsvarende nuværende anlæg idet den oplagrede mængde af biogas ikke vil blive ændret markant, og ligeledes er kravene til moderne biogasanlæg større i dag end for 25 år siden.

Der henvises endvidere til besvarelse af høringsvar fra Lars Kyhl vedr. fare ved eksplosion.

Der er ikke rapporteret om uheld på Hashøj Biogas som har kunnet påvirke omgivelserne uden for virksomhedens område.

Der etableres automatisk overvågning af anlæggets drift, så eventuelle udslip af gasservil blive opdaget tidligt i forløbet.

Som angivet tidligere, så vurderer Slagelse Kommune, at der med en udvidelse til behandling af den 3 dobbelte mængde biomasse, vil blive tale om en risiko tilsvarende nuværende anlæg idet den oplagrede mængde af biogas ikke vil blive ændret markant, og ligeledes er kravene til moderne biogasanlæg større i dag end for 25 år siden.

Der henvises endvidere til besvarelse af høringsvar fra Lars Kyhl vedr. fare ved eksplosion.

side. Spørger til om man skal indtænke brede brandbælter mod markskel ift. risikoen for naturbrande? Og er der ingen krav til hvor tæt, man må anlægge store gaslagre op af skæl?

DG stiller spørgsmålstegn ved sikkerheden og opfølgningen på sikkerheden omkring udslip af Gasser og nævner, at der før har været alvorlige uheld, også på Hashøj biogas.

DG Spørger, hvordan man vil sikre kontrol med utætheder ifht giftige gasser som fx H₂S eller andre gasser?

Hvordan vil man sikre borgere/trafikanter som passerer på Vemmeløsevej ved udslip af farlige men usynlige gasser?

DG henviser til at Miljøministeriet anbefaler i håndbogen "Kommuneplanlægning for biogasanlæg" at holde en minimumsafstand på 500 meter til nærmeste bebyggelse, når der planlægges anlæg af biogasanlæg (landsby eller større samling af boliger).

DG mener, at Slagelse Kommune bør følge disse minimumskrav når man planlægger en 3-dobbelte udvidelse. Nævner, at med den foreliggende plan overholdes disse krav ikke ift. Vemmeløse og enkelte andre ejendomme.

DG nævner videre, at i samme håndbog anbefales også at placere biogasanlæg ud til større offentlige veje, der kan tåle den tunge transport. DG mener ikke, at Slagelse Kommune følger den anbefaling såfremt man giver tilladelsen i nuværende form.

Trafikrapporten har vurderet, at en mindre forøgelse af tung trafik på vejene nord for Hashøj Biogasanlæg vil være acceptabel bortset fra Gyldenholmvej. Der er dog også ud fra trafikrapporten i miljøredegørelsens afsnit 15.7 angivet mulighed for et forbud mod gennemkørende transportere fra Hashøj Biogasanlæg i østlig retning, hvilket bygherre gentog til det offentlige møde. Vejmyndigheden anbefaler, at kommunevejene Gimlingevej, Volterupvej, Gyldenholmvej og Katrinevej ikke benyttes til gennemkørende trafik.

Vemmeløsevej er på en delstrækning ved Vemmeløse smallere end den generelle bredde på 6 m.

Dette burde have været behandlet i trafikrapporten, men jf. førnævnte svar til Brian Kyhl vurderes det, at Vemmeløsevej kan klare den øgede trafikbelastning, eventuelt med supplerende tiltag omkring fartdæmpning.

Miljørapporten skal medvirke til at belyse de miljømæssige indvirkninger et givent projekt eller anlæg vil få på miljøet og dermed bidrage til at oplyse sagen i forhold til beslutningen om at tillade anlægget. Det er bygherres miljørapport og som sådan bygherres ansvar at udarbejde miljørapporten på fyldestgørende vis. Center for Miljø-, Plan- og Teknik har ad flere omgange gennemgået udkast til miljørapporten med henblik på kvalitetssikring.

Miljøvurderingen skal ses som et oplæg til kommunens vurdering af forholdene omkring en udvidelse, og dette oplæg udarbejdes af virksomheden eller af dennes rådgivere, der er ansvarlige for de i miljøvurderingen anførte forhold.

Slagelse Kommune har som myndighed vurderet de fremsendte vurderinger, og har løbende stillet supplerende spørgsmål, hvorved behandlingen af sagen har trukket ud og er foregået over 2

DG fremfører og besvarer en række argumenter de har hørt, og opfordrer politikere til at tage ansvar og ikke lade sig forblænde af rapporter bestilt og betalt af HCS samt at undersøge forholdene selv, lytte til lokalbefolkningen, og se på andre kommuner. Der henvises til to artikler.

DG mener, at hvis man som politiker ikke tager initiativ til at undersøge forholdene og ikke tager forbehold for alle elementer omkring sådan en stor industri, så tager man ikke vare om lokalbefolkningen, og dermed heller ikke sin kommune.

DG håber, at politikere vil respektere deres indsigelser og kommentarer i den videre behandling af sagen, og gå i dialog med dem.

år. Dette har netop været affødt af, at Slagelse Kommune har forholdt sig kritisk til de fremsendte udkast.

Som tidligere anført i hvidbogen, vil trafikken mod Gimlinge/Vollerup/Flakkebjerg blive søgt begrænset til kun at omfatte trafik til og fra leverandører og modtagere i området, mens alle eksisterne leverancer vil ske via Dalmose.

Slagelse Kommune vurderer, at Vemmeløsevej vil kunne benyttes, men vil løbende følge forholdene i takt med den etapevise udbygning af anlægget.

Udbringelse af gylle kontra anvendelsen af gødningsprodukt fra biogasproduktionen omhandles ikke konkret af miljøvurderingen, men er medtaget som baggrundsinformation.

Forholdene omkring decentrale tanke indgår ikke i miljøvurderingen for biogasanlægget.

Det kan dog anføres, at biomasserne i forbindelse med udvidelse af anlægget vil få en længere behandlingstid i reaktorerne, hvorved gødningsproduktet i endnu højere grad vil være afgasset, og dermed vil give anledning til en mindre lugtemission.

Virksomhedens decentrale gyllelagre reguleres individuelt efter samme krav som der er til alle andre gyllebeholdere.

4. STEEN RYTTER

Steen Rytter (SR) nævner, at han er tilhænger af al den alternative energi der er mulighed for og mener at med Slagelse Kommunes markering som Grøn passer det godt ind i fremtidsplanerne med brug af spildprodukter.

SR Nævner, at placeringen altid kan diskuteres, men mener det vil være utopi at tænke på en flytning.

SR mener, at den større trafik som udvidelsen vil kræve, gør det oplagt at se det som en bunden opgave at finde en løsning. Foreslår at der etableres en ca. 1.6 km ny vej fra landevejen Dalmose mod Sorø, med start 200-300 m fra boligmonteringen og direkte til biogasanlægget.

Nævner at det vil kunne friholde Harrested, Skørpinge, Flakkebjerg, Gimlinge, Vemmeløse og Dalmose for megen trafik da al trafik fra nord og øst ledes over Lystagertorp og derved bruger landeveje til tung trafik.

SR nævner, som bruger af biogasanlægget, at lugtgener ved brugen af biogas er mindre end ved udkørsel med ren gylle. Nævner videre, at de prøver, med vejret som medspiller, at indrette bedriften hensigtsmæssigt.

5. TORBEN JAKOBSEN OG HENRIETTE JAKOBSEN

Torben og Henriette Jakobsen (THJ) udtrykker bekymring ved gylletank/gylletanke.

THJ nævner, at de bor på Egevej 14, Lille Flakkebjerg og mellem Egevej 25 og Egevej 27 ligger en gylletank som der over tid er kommet overdækning på, men den har fortsat flere perioder med stank.

THJ er bekymret over om der er planer om udvidelse med flere gylletanke på Egevej i forbindelse med udvidelsen af biogasanlægget. De kan ikke umiddelbart gennemskue den del af planen? De ønsker at blive oplyst om der ligger planer herom.

Det er positivt at høre, at det eksisterende anlæg kun sjældent har givet anledning til lugtgener.

Der er tidligere i hvidbogen redegjort yderligere vedrørende trafik og lugtforhold, se eksempelvis besvarelse af høringssvar fra Lars Kyhl.

Som tidligere anført i hvidbogen sker udvidelsen af anlægget efter de nyeste krav (BAT), og ældre og umoderne produktionsfaciliteter nedlægges i takt med udvidelserne, hvorved der ikke er proportionalitet mellem produktionsmængder og lugt.

Ved klage over lugtgener skal Slagelse Kommune vurdere/måle om påbudte vilkår er overholdt og håndhæve disse.

Trafikrapporten har vurderet, at en mindre forøgelse af tung trafik på vejene nord for Hashøj Biogasanlæg vil være acceptabel bortset fra Gyldenholmvej. Der er dog også ud fra trafikrapporten i miljøredegørelsens afsnit 15.7 angivet mulighed for et forbud mod gennemkørende transportere fra Hashøj Biogasanlæg i østlig retning, hvilket bygherre gentog til det offentlige møde.

6. JAN MØLLER PEDERSEN

Jan Møller Pedersen (JMP) nævner, at han var tilstede ved borgermødet i Dalmose, vedr. etablering af biogasanlæg på Vemmeløsevej, hvor der blev givet en god gennemgang af udfordringerne omkring det påtænkte nye anlæg.

JMP bemærker, at der kan blive udfordringer omkring trafik - men ikke være end det bør kunne løses.

JMP bemærker videre vedr. lugtgener og farlighed, at her vil det nye anlæg blive bedre end det eksisterende. JMP nævner, de har boet i Flakkebjerg i mere end 24 år - ud mod åbne marker til biogasanlægget - de har kun ganske få gange (2-4) kunne lugte anlægget - og aldrig følt sig generet af det.

JMP nævner, at Flakkebjerg Landsbyråd har indgivet høringssvar og bemærker, at dette taler ikke på alle Flakkebjerg borgeres vegne.

7. PETER DEGN M.FL

Peter Degn m.fl. (PD m.fl.) er positivt stemt for opgradering og udbygning af teknologi inden for grøn energi men har en indvending mod at renovere og udvide det eksisterende biogasanlæg på Vemmeløsevej, da det vil medføre betydelige gener i lokalområdet og vil forværres – tredobles – hvis der gives tilladelse til udvidelsen.

PD m.fl. oplever grundet terrænets beskaffenhed ofte lugtgener på Vemmeløsevej 10A. Det opleves ved alle vindretninger fra sydvest til sydøst. På Vemmeløsevej 12, som ligger lidt højere i terrænet, opleves disse lugtgener mere sjældent.

PD m.fl. oplever allerede i dag, at det er svært og farligt at passere de store lastbiler. Lastbilerne trækker gerne ud i rabatten ved passage, hvilket er fint i situationen, men det ødelægger vejene, således at alle andre veje i området end Vemmeløsevej har helt opkørte rabatter. Nævner, at disse rabatter er udfordrende ved passage af to personbiler, og helt uanvendelige for cyklister og gående. Bemærker, at uanset at Vemmeløsevej ikke er ødelagt af den tunge trafik, finder de ikke, at den er velegnet til trafik af denne type og i det omfang. Frygter, at en tredobling af trafikken til biogasanlægget vil forværre disse forhold væsentligt.

Vejmyndigheden anbefaler, at kommunevejene Gimlingevej, Volterupvej, Gyldenholmvej og Katrinevej ikke benyttes til gennemkørende trafik.

Vemmeløsevej er på en delstrækning ved Vemmeløse smallere end den generelle bredde på 6 m.

Dette burde have været behandlet i trafikrapporten, men jf. førnævnte svar til Brian Kyhl vurderes det, at Vemmeløsevej kan klare den øgede trafikbelastning, eventuelt med supplerende tiltag omkring trafikregulerende tiltag.

Som tidligere anført i hvidbogen, er bygherre indstillet på at følge ønskerne til farvevalg, her grøn jordfarve, og ligeledes plantes hurtigt voksende ammetræer, som relativt hurtigt vil sløre bygningsmassen.

Lokalplan 1234 giver mulighed for bebyggelse med en højde på maks. 12 m dog må tanke og siloer opføres i op til 30 m højde. Der er her tale om maksimale bygningshøjder som ikke nødvendigvis vil blive udnyttet fuldt ud. Det kan ikke undgås at bygninger i op til 30 m højde vil være synlige i landskabet. Dette afværges dog ved, at benytte mørke farver som nedtoner byggeriet og ved at etablere en afskærmende beplantning.

Med hensyn til valg af beplantning, giver det mening at vælge naturligt hjemmehørende arter som er hurtigt voksende og som får en hvis højde der kan skærme for anlægget både i toppen og bunden af plantebæltet.

Planafdelingen indstiller, at lokalplanens § 9.1 tilpasses så bestemmelsen får følgende ordlyd:

”Der udlægges et areal til et 10 m bredt beplantningsbælte som vist på kortbilag 3, bestående af en blanding af træer og buske så randbeplantningen fremstår som et tæt plantebælte fra bund til top.

PD m.fl. anbefaler, at der som forudsætning for en eventuel udvidelse af biogasanlægget, skal etableres en ny adgangsvej for lastbiler som bør være fra en af de lastbilegnede veje – 157 Skælskørvej, Industrivej eller 22 Slagelsevej.

PD m.fl. bemærker, at det eksisterende anlæg, uanset at der er plantet omkring det, er meget synligt set fra naboejendommene. Såfremt der gives tilladelse til udvidelsen bør denne, ud over de skitserede fornuftige farvevalg på bygninger mv, stille krav om beplantning. Bemærker, at der bør stilles specifikke krav om beplantningens størrelse f.eks. 6 eller 12 rækker træer og buske og krav om beplantningens højde efter 5 og 10 år, således at beplantningen rent faktisk medvirker til at indpasse biogasanlægget i de landlige omgivelser.

Beplantning af plantebæltet skal ske med hurtigt voksende hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske, hvor træer kan opnå en højde på min. 20 m. En liste over hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske fremgår af bilag 7.”

I vignetten til § 9.1 tilføjes en illustration med forklaringstekst:

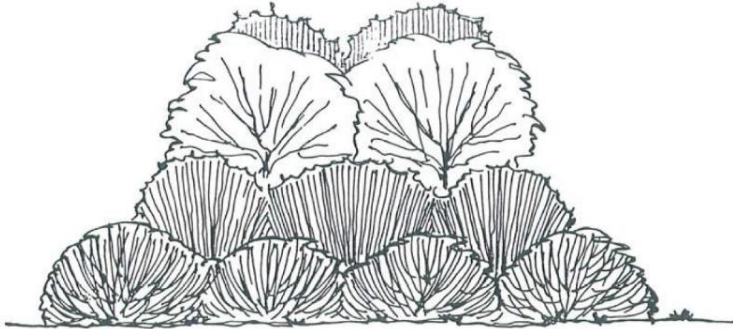


Illustration af 10 m bredt beplantningsbælte med lav- og tæt buskbeplantning kombineret med en træbeplantning.

Slagelse Kommune er glad for tilkendegivelsen om at tilslutte sig forslag om at udvikle muligheder for at omdanne husdyrgødning og andet organisk affald til biogas og afgasset gylle samt at Slagelse Kommune bidrager til udvikling af grønne brændstoffer.

Der er mange hensyn der skal afvejes når et nyt biogasanlæg skal lokaliseres. Det er eksempelvis nærhed til biomasseressourcen, trafikal infrastruktur men også eksisterende gasinfrastruktur, nærhed til aftager af restproduktet primært til landbruget, hensyn til nabobeboelse, natur, landskab og kulturhistorie. Det har også betydning, om der er andre tekniske anlæg i nærheden eller om der er tale om et eksisterende teknisk anlæg.

Som det tidligere i hvidbogen er anført, så er en meget vigtig lokaliseringsfaktor nærhed til de landbrug, der skal levere biomasse og som aftager det færdige gødningsprodukt.

8. JENS ELLEGAARD M.FL.

Jens Ellegaard m.fl. (JE m.fl.) nævner, at de kan tilslutte sig forslag om at udvikle muligheder for at omdanne husdyrgødning og andet organisk affald til biogas og afgasset gylle, men er, som ejere og forpagtere af noget af den landbrugsjord, hvor gasledningen til Skælskør påtænkes nedgravet, kritiske overfor den foreslåede placering og fremkommer derfor med forslag til alternativ placering.

JE m.fl. nævner regeringens udspil til udvikling af Power-to-X teknologi, baseret på to strategier ”Grøn gasstrategi” og ”Strategi for udvikling og fremme af brint og grønne brændstoffer”. Nævner, at hvis udspillet bliver vedtaget vil det være oplagt for Slagelse Kommune at få del i udspillet muligheder, herunder at blande CO₂ fra opgradering af biogas med brint, produceret fra eksempelvis solcelleenergi, hvorved det grønne brændstof – e-metan dannes.

Nævner, at den geografiske placering af biogasanlæggene har betydning for omkostningerne til at drive gassystemet. Mener derfor, at biogas bør tilføres det eksisterende gassystem ud fra et samfundsøkonomisk hensyn for at mindske omkostningerne ved den grønne omstilling. JE

Sammen med, at en række faciliteter videreføres i kortere eller længere tid, har det været udslagsgivende for udbygningen af anlægget.

Forhold omhandlende trafik og trafikbelastningen på infrastrukturen i området er tidligere beskrevet i hvidbogen. Se eksempelvis besvarelse af høringsvar fra Birger Kyhl.

Der er tale om en stor om- og udbygning, hvorfor byherre koncentrerer sig om anlæggets udbygning i den kommende periode, og biogassen vil fortrænge fossil naturgas, og indgår dermed i den grønne omstilling.

Ligeledes er det tidligere anført, at gasledningen mellem anlægget og stationen i Skælskør, ikke vil være synlig i landskabet efter etablering, og at etableringsfasen for de enkelte delstrækninger vil være meget kort.

m.fl. bemærker i den forbindelse, at det vigtigt, at biogasanlæggene i fremtiden placeres hensigtsmæssigt i forhold til den eksisterende infrastruktur og samlede økonomi.

JE m.fl. mener ikke at den foreslåede placering af et biogasanlæg ved Vemmeløsevej lever op til ovenstående kriterier hovedsageligt af to årsager: 1) Vej forholdene er ikke dimensioneret til, at der hver arbejdsdag skal køre 80-90 lastbiltransporter med ind- og udtransport på små veje og gennem små landsbysamfund og 2) der er ikke eksisterende gasledninger, som kan af-tage gassen fra så stort et anlæg.

JE m.fl. bemærker, at et anlæg af den foreslåede størrelse bør placeres hvor der er infrastruktur til at håndtere tung trafik til anlægget samt i nærheden af eksisterende gasledninger, hvor anlæggets opgraderede biogas kan tilkobles naturgasnettet uden unødige gennemgravninger af landbrugsarealer, først ca. 10 km gasledning mod Skælskør og dernæst 20 km gasledning helt til Herlufmagle, for at kunne lede gas til Lolland-Falster. Mener at placeringen bør tage hensyn til omkringliggende bebyggelse og aktiviteter.

JE m.fl. bemærker, at der skal etableres et nyt anlæg til erstatning for det gamle nedslidte anlæg. Mener derfor, at et nyt anlæg kan etableres på en anden lokalitet. Nævner, at Stignæs er blevet foreslået, men mener ikke at det er en mulighed. Foreslår i stedet en placering syd for SK Forsynings fjernvarmeanlæg ved Slagelse og henviser til markering 1 på kort 1 i høringssvaret. Alternativt foreslås en placering med markering 2 på kort 1 i høringssvaret.

Bemærker videre, at begge foreslåede arealer ved "1" og "2" på Kort 1 kan etablere tilkørsel til Sønder Ringgade eller Omfartsvejen, og der er mindre end 1,5 km at grave for at komme til naturgasnettet, som ligger lige nord for Vestmotorvejen fra Sdr. Ringgade forbi Skælskørvej og videre mod Korsørvej (henviser til kort 3 i høringssvaret).

JE m.fl. bemærker, at da en stor andel af gylle og organiske affaldsprodukter vil komme fra områder nord og øst for Slagelse, vil meget transport, tid og energi kunne spares ved en placering kun 2-3 km fra motorvejsafkørsel 39. Bemærker videre, at ved en placering som foreslået ovenfor vil Skælskør kunne forsynes med gas via den distributionsledning, som løber fra Slagelse til Skælskør og gasledningen til Lolland-Falster, som skal bidrage til den grønne omstilling generelt og sikre, at grøn vækst også kommer Lolland-Falster til gode, vil også kunne forsynes via transmissionsledningen fra Slagelse til Ringsted og derfra via distributionsledningen mod syd.

JE m.fl. bemærker videre, at en placering som de foreslår er mere fremtidssikret i tilfælde af, at man måtte ønske at udvide anlægget på et senere tidspunkt både mht. geografisk adgang til

biomasser og belastning af vejnet m.m. Mener endvidere, at deres forslag til placering vil give mulighed for tilkobling/samarbejde med andre grønne energivirksomheder – eksempelvis brintfremstilling fra solcelleenergi.

JE m.fl. bemærker, at Byrådet i Slagelse kommune bør stå sammen om snarest at vælge en placering til et stort nyt biogasanlæg, der er velegnet i forhold til infrastruktur så som trafikforhold og tilkobling af gasnettet. Nævner, at ny teknologi kan sikre, at lugtgener stort set ikke forekommer, og placeringen som JE m.fl. foreslår er gunstig i forhold til den fremherskende vindretning fra vest og sydvest. Bemærker videre, at besparelserne ved ikke at skulle nedgrave 30 km gasledning til hhv. Skælskør og Herlufmagle kan finansiere en fuldstændig lugtreduktion fra et nyt biogasanlæg. Nævner, at erfaringer fra andre nye biogasanlæg om reduktion af lugtgener skal inddrages i det nye biogasanlæg.

Slutter af med en opfordring til at få Slagelse Kommune med på landkortet over nye velplacerede biogasanlæg, der bidrager til den grønne omstilling og har en fremtidssikret beliggenhed.

Slagelse Kommune har vurderet, at eksisterende 7-10 m brede plantebælter også vil være tilstrækkelige i forbindelse med det udvidede anlæg set i sammenhæng med, at nye anlægselementer etableres med jordfarver som fastsat i lokalplanen.

Eksisterende læhegn indgår som en del af egnens karakteristika, og vil derfor indgå som delelementer i vurderingen af, hvilke plantearter som Slagelse Kommune vil godkende.

Med hensyn til valg af beplantning, giver det mening at vælge naturligt hjemmehørende arter som er hurtigt voksende og som får en hvis højde der kan skærme for anlægget både i toppen og bunden af plantebæltet.

Planafdelingen indstiller, at lokalplanens § 9.1 tilpasses så bestemmelsen får følgende ordlyd:

”Der udlægges et areal til et 10 m bredt beplantningsbælte som vist på kortbilag 3, bestående af en blanding af træer og buske så

9. DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING V. IB LARSEN

Danmarks Naturfredningsforening (DN) bemærker i forhold til 9.1 Beplantningsbælte, at DN er af den opfattelse at et kun 7 m bredt beplantningsbælte omkring et så dominerende anlæg i det åbne land er alt for smalt.

DN mener, at til et anlæg som lokalplanen giver mulighed for bør bredden som minimum være 20 - 25 m.

DN er tilfreds med artsvalget til plantebælterne, at beplantningen skal bestå af hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske, som bilag 7 foreskriver. Mener derfor, at bemærkningen Ad. 9.1, to første linjer bør udgå, da de ikke er i overensstemmelse med bilag 7.

randbeplantningen fremstår som et tæt plantebælte fra bund til top.

Beplantning af plantebæltet skal ske med hurtigt voksende hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske, hvor træer kan opnå en højde på min. 20 m. En liste over hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske fremgår af bilag 7.”

I vignetten til § 9.1 udgår de to første linjer:

”Plantearter træer f.eks. poppel, ahorn, røn, bøg

Plantearter buske f.eks. nød, hyben, hvid-, rødtjørn, slåen”

I vignetten til § 9.1 tilføjes en illustration med forklaringstekst:

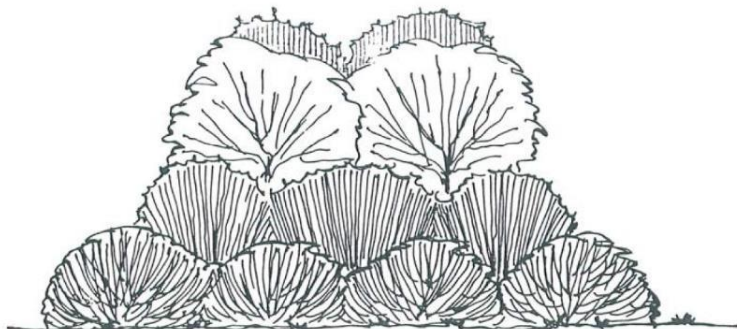


Illustration af 10 m bredt beplantningsbælte med lav- og tæt buskbeplantning kombineret med en træbeplantning.

Administrationen er enig med DN i at det kan skabe en uoverensstemmelse.

Planafdelingen indstiller, at teksten ”Med hensyn til valg af træarter og buske kan der hentes inspiration i egnens læhegn.”, som fremgår af lokalplanens redegørelse under afsnittet ”Indhold – Ubebyggede arealer”, udgår.

DN bemærker, at i afsnittet ”Ubebyggede arealer” under lokalplanens redegørelse bør linjen ” med hensyn til valg af træarter og buske kan der hentes inspiration i egnens læhegn” udgå, da mange eksisterende læhegn også indeholder ikke hjemmehørende arter, og vil derfor være i uoverensstemmelse med bilag 7.

Som angivet i tidligere bemærkninger til andre indlæg, så udarbejdes miljøvurderinger og andet baggrundsmateriale af bygherre eller dennes rådgivere, men det er Slagelse Kommune, der vurderer det fremsendte materiale og som kræver dette udført, så kommunen finder grundlaget for en stillingtagen tilstrækkeligt set i sammenhæng med de indkomne bemærkninger.

Krav til forurening reguleres ved vilkårspåbud. Kravværdier er de samme for virksomheder. Der skærpes eller dispenseres i praksis aldrig for grænseværdier.

Der er i Danmark fastsat en række grænser for påvirkninger fra anlæg hvad angår støj, støv, lugt, gasser mm., og disse

10. LISBETH OG CHRISTIAN B. CHRISTIANSEN M.FL.

Lisbeth og Christian B. Christiansen m.fl. (LCBC m.fl.) indleder sit høringssvar med et resumé hvor der opfordres til, at sætte sig grundigt ind i indsendte dokumenter fra borgere og foreninger. Nævner at hvidbogen (hvidbogen over foroffentlighedsfasen red.) giver et forvrænget billede af situationen til politikerne. Mener, at der er så mange fejl i rådgiver rapport, at den må betragtes som ubrugelig.

LCBC m.fl. nævner, at der generelt er flere områder i rådgivers rapporter, som er mangelfulde og uklare. Der bruges mange vurderinger og estimater uden begrundelse og med fejlagtige antagelser. Flere er helt uden at forholde sig til, om det praktisk kan lade sig gøre. Nævner, at ordet, "vurderes", bruges 223 gange i rapporten, og i de fleste tilfælde er det ikke underbygget af konkret fakta. Det vil sige, at mange af konklusionerne er baseret på vurderinger.

LCBC m.fl. opfordrer politikerne til at kontrollere, at forvaltningen ikke bare skøjter hen over alle indkomne informationer og opfordrer til at der er stramme krav til al forurening fra anlægget. Nævner, at det gælder luftforurening (lugt, partikler), støjforurening (dag, nat, weekend), lysforurening.

LCBC m.fl. nævner, at med den mængde af fejlvurderinger og unøjagtigheder, som VVM redegørelsen indeholder, er den ikke "fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet" til at overholde Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) som siger: "§ 20. Bygherren fremlægger en miljøkonsekvensrapport for et projekt omfattet af § 15. De oplysninger, som bygherren efter stk. 2 fremlægger i miljøkonsekvensrapporten, skal være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet".

LCBC m.fl. nævner, at menneskers sundhed ikke er sat højt, hvis man tillader passage af tung trafik hvert femte minut og ikke kan eliminere stanken fra anlægget samt forurener området med støj og kunstigt lys. Nævner at der er tale om daglig kontinuert belastning af borgere og henviser til bilag 1 i høringssvaret, som definerer: "uden at der forvoldes støj- og lugtgener".

LCBC m.fl. bemærker, at der ikke er taget højde for de bløde trafikanter, som færdes mellem Gimlinge og Dalmose for at komme til skole og fritidsaktiviteter.

Ikke teknisk resumé
1.1

grænseværdier vil være de samme som for det eksisterende anlæg, uanset størrelsen af udvidelsen.

Det eksisterende biogasanlæg er teknologisk på et tidligt stade for denne type anlæg, og Slagelse Kommune finder, at miljørapporten redegør for, at anlægget renoveres og udvides efter de opstillede BAT principper.

I forlængelse af ovenstående vurderer administrationen, at et renoveret og udvidet biogasanlæg ikke vil påvirke omgivelserne uacceptabelt.

En udvidelse af antallet af arbejdspladser skal ikke alene ses i relation til den faste bemanning på selve anlægget, men vurderes bredt og indbefatte landbrugere, håndværkere, chauffører mm.

Der vil ske en udvidelse af lastvognstrafikken hovedsagelig i retning mod Dalmose, men det øgede antal lastbiler, som skal vurderes ud fra den samlede trafik på vejene, vurderes ikke at resultere i, at WHO's anbefalinger vedrørende immissionsværdier vil blive overskredet.

Som tidligere anført vurderes der ikke at blive tale om en merforurening fra anlægget, og forøgelse af trafikken set i relation til den samlede trafikafvikling og med skærpede krav til anlæggets visuelle fremtoning mht. farvevalg, vurderer administrationen, at der ikke vil ske en signifikant påvirkning af ejendomspriserne.

Vurderingen af de kumulative påvirkninger skal ses i relation til andre lignende anlægstyper i området.

LCBC m.fl. bemærker, at menneskers sundhed uden tvivl vil blive påvirket meget negativt af en så omfattende udvidelse.

Ikke teknisk resumé

1.4.10

LCBC m.fl. bemærker, at det er en fejlagtig vurdering at området kun vil blive påvirket i lille til middel grad.

Ikke teknisk resumé

1.4.13

LCBC m.fl. spørger, om der gives garantier fra bygherrer om arbejdspladser? Nævner, at anlægget hovedsageligt vil være fuldautomatisk. Henviser til at WHO anslår, at 9 millioner mennesker dør om året af partikelforurening fra bl.a. lastbiludstødning.

LCBC m.fl. bemærker, at anlægget ligger langt fra, hvor det meste materiale kommer fra. Mener der mangler dokumentation for, hvilke erfaringer man har fra en lang række anlæg for begrænsning af lugtemission.

LCBC m.fl. bemærker, at ejendomspriserne vil falde pga. markant mere trafik, støj, lugt og forurening.

Ikke teknisk resumé

1.4.14

LCBC m.fl. bemærker, at der nævnes, at der ikke er kumulative påvirkninger og bemærker videre, at man har glemt vindmøllerne og der er i forvejen en høj ammoniak belastning af området fra adskillige svine- og kvægproducenter.

Med hensyn til vindmøller reguleres disse selvstændigt i vindmøllebekendtgørelsen og deres støjbidrag tillægges ikke andre aktiviteter.

Med hensyn til ammoniak belastningen, så er det korrekt, at der er belastning fra svine og kvægbrug i omegnen, men udbringning af gødningsprodukt fra biogasfremstillingen vil i relation til rå gylle afføde en mindre ammoniakbelastning.

Slagelse Kommune finder på den baggrund, at der ikke vil ske en øget belastning på egnen omkring biogasanlægget.

LBK nr. 1976 af 27/10/2021 (miljøvurderingsbekendtgørelsen) var ikke udsendt på det tidspunkt, hvor redaktionen af miljøvurderingsrapporten blev afsluttet.

I miljørapporten refereres til gældende lovgivning på tidspunktet for udarbejdelsen af miljørapporten. Lovgivningen er nu erstattet af LBK nr. 1976 af 27. oktober 2021. Byrådet i Slagelse Kommune behandlede sagen med henblik på fremsendelse i offentlig høring den 25. oktober 2021.

Overbrusning af biofiltre sker for at filteret ikke udtørres, og filtereffektiviteten er bedst ved en passende fugtighed.

Overbrusningen sker automatisk ud fra løbende registreringer af fugtigheden i filteret.

Undertrykket sikres gennem, at porte holdes lukkede bortset fra ved ind og udkørsel. Luft blæses ned og etablerer et "gardin" ved åbne porte, så der ikke undslipper lugt i den forbindelse. Slagelse Kommune vurderer at det planlagte undertryk vil sikre mod udslip uden om filter. Der sker en kontinuert registrering af trykket, så der ikke ventileres mere end nødvendigt (primært af hensyn til energiforbrug).

Indledning

2.

LCBC m.fl. bemærker, at LBK nr. 973 af 25/06/2020, som der refereres til er et historisk dokument. Spørger, hvorledes rådgiver kan påstå at overholde gældende lov når der refereres til et historisk dokument?

Projektbeskrivelse

3.3.4

LCBC m.fl. spørger, hvordan tidspunktet for overbrusning bestemmes? Vil overbrusning føre til lugtudslip? Hvor ofte sker overbrusning?

LCBC m.fl. bemærker, at det er umuligt at holde lugt inde i aflæssehal med så lavt luftflow som 30.000m³/h.



Luftindblæsning ved portåbning.

Den anvendte filtertype er blandt de mest effektive filtre på markedet, og det er virksomhedens ansvar, at filtrene kan sikre en lugtreduktion, så de påbudte grænseværdier overholdes.

I den forbindelse er det afgangsluften (emissionen) der er afgørende for, om lugtgrænserne i omegnen af biogasanlægget kan overholdes.

Afbrænding af biogas i faklerne sker alene ved driftsforstyrrelser og som en sikkerhedsfaktor, og kan ikke fuldstændig undgås.

Administrationen har vurderet, at automatisk styring af et svagt undertryk i hallen vil kunne holde lugten fra at undslippe diffust.

LCBC m.fl. bemærker, at filteret er for lille, når kun citat: “op mod” 98% rensning kan klares. Mener, at SRO også skal overvåge parametre som bl.a. CO, NO_x, lugt, partikler, støj, åbning af porte etc.

LCBC m.fl. bemærker videre, at målingerne skal være før og efter filter, så funktion af filter overvåges. Målinger skal også foretages i skel, så det sikres at overholde grænser for anlægget.

LCBC m.fl. spørger, hvilke målinger logges i SRO? Bemærker, at ovenstående målinger skal logges i SRO for at kunne følge alle former for forurening fra anlægget.

Projektbeskrivelse

3.3.5

LCBC m.fl. bemærker, at urensset biogas er ekstremt forurenende ved afbrænding – udleder partikler, svovl, CO₂ osv.

Projektbeskrivelse

3.4.3

PVC dug har stor kemikalieresistens og anvendes i vid udstrækning til overdækning af gylletanke, til biogasanlæg, overdækning af markstakke mm.

Denne type dug er gennemtestet og benyttes bredt i branchen, hvorfor Slagelse Kommune vurderer, at anvendelsespraksis dokumenterer, at PVC dug er velegnet.

Vask af køretøjer foregår inde i hal, og vandet benyttes efterfølgende i produktionsprocessen.

Hvis der sker en overskridelse af påbudte grænseværdier for lugt vil Slagelse Kommune håndhæve disse uanset kilden til overskridelsen.

Det fremgår af afsnit 3.4.3 at den nye modtagehal er lukket.

Der påregnes ikke udslip, der vil resultere i lugt i omgivelserne over de vejledende grænseværdier.

LCBC m.fl. bemærker, at det er åbenlyst, at hallen ikke er en to-kammer hal, som vil være markant bedre til at undgå lugtudslip. Spørger, hvorfor man ikke vælger det af hensyn til miljøet og menneskers sundhed?

Projektbeskrivelse

3.4.6

LCBC m.fl. bemærker, at der er omtalt PVC dug, men PVC har dårlig lufttæthed så derfor vil der være lugtudslip. Her kan refereres til plastindustriens eget dokument for anvendelighed. COWI rapport for Miljøministeriet forklarer, at udslip også kommer fra samlinger i efterlagertanke. Nogle producenter vil her bruge EPDM som tætning, men EPDM har en ringe tæthed over for luft.

LCBC m.fl. bemærker, at der skal fremlægges dokumentation for molekylestørrelse over de forskellige gasser og aromaer, som produceres i anlægget for at klarlægge deres udslip. Spørger, hvor vask af køretøjer foregår?

Projektbeskrivelse

Tabel 3.5

LCBC m.fl. bemærker, at ny modtagehal ikke er beskrevet som lukket, så den må være lige så åben som den gamle. Der henvises til kommentarer for beregninger vedr. lufthastighed for afsnit 11.3. Spørger, hvorfor der ikke vælges en to-kammer hal der vil eliminere stank? Spørger endvidere, hvorledes undertryk i hal holdes, når begge porte er åben?

Projektbeskrivelse

3.4.10

LCBC m.fl. bemærker, at det er upræcist, Der er intet om hvor ofte, hvor længe eller hvor kraftigt eller hvilke tidspunkter på året, der vil forekomme stank fra anlægget.

Der vil forekomme emissioner fra enhver afbrænding af gas. Slagelse Kommune har i miljøgodkendelsen stillet vilkår for emissionen fra gasfyret, grænseværdier heri er fastlagt i bekendtgørelse.

Som det tidligere i hvidbogen er anført, så er en meget vigtig lokaliseringsfaktor nærhed til de landbrug, der skal levere biomasse og som aftager det færdige gødningsprodukt. Sammen med, at en række faciliteter videreføres i kortere eller længere tid, har det været udslagsgivende for udbygningen af anlægget.

Et biogasanlæg betjener først og fremmest landbruget og en placering centralt i oplandet til landbrugene er centralt for beliggenheden. Endvidere indgår afstand til naboer, beboelser såvel som andre virksomheder, som en væsentlig lokaliseringsfaktor, hvorfor biogasanlæg generelt er placerede i det åbne land.

Befolkning og sundhed er behandlet i miljørapportens afsnit 17.

Vurderingen af BAT indgår mere konkret som led i miljøgodkendelsen. Den i forhold til miljøvurderingen udarbejdede BAT Tjekliste er offentlig tilgængelig og betragtes som et arbejdsdokument i forhold til udarbejdelsen af miljøgodkendelsen. Slagelse Kommune fremsender gerne denne ved forespørgsel.

Projektbeskrivelse

3.4.12

LCBC m.fl. bemærker, at gasfyret vil afbrænde 3MW af beskidt biogas. Nævner, at dette er en enorm forureningskilde af svovl, partikler, CO₂, CO, NO_x etc. LCBC m.fl. bemærker, at for at forbedre biogassen til naturgasnettet skal der bruges enorme mængder energi (3MW), som produceres med forurenende urensset biogas.

Projektbeskrivelse

3.8

LCBC m.fl. bemærker, at det viser, at man ikke har vurderet indkomne svar fra borger, som har foreslået alternativ placering ved eks. Stop39.

Miljøvurderingsproces, afgrænsning og metode

4.4

LCBC m.fl. stiller spørgsmålstejn ved følgende: "Der tages udgangspunkt i høringsvaret fra idefasen". Bemærker videre, at menneskers sundhed ikke er sat højt.

Plangrundlag og lovgrundlag

5.3.3

LCBC m.fl. bemærker, at BAT-tjekliste ikke er tilgængelig og bemærker videre, at den skal fremlægges.

Natronlud er en uorganisk base med formlen NaOH. Ved udslip nedbrydes luden. Natrium er blandt de mest anvendelige grundstoffer i jord, mens ilt og brint er almindelige i atmosfæren. Virksomhedens anvendelse af natronlud vurderes ikke at kunne påvirke omkringboende.

Decentrale tanke indgår ikke i miljøvurderingen, men indgår i Slagelse Kommunes tilsyn med landbrug og virksomheder, hvor vurdering af lugtemission indgår.

Lokalplan 1234 giver mulighed for bebyggelse med en højde på maks. 12 m dog må tanke og siloer opføres i op til 30 m højde. Der er her tale om maksimale bygningshøjder som ikke nødvendigvis vil blive udnyttet fuldt ud. Det kan ikke undgås at bygninger i op til 30 m højde vil være synlige i landskabet. Dette afværges dog ved, at benytte mørke farver som nedtoner byggeriet og ved at etablere en afskærmende beplantning. Selvom anlægget afskærmes og fremstår med mørke farver kan det ikke udelukkes at det vil få betydning for oplevelsen af Gimlinge Kirke. Det skal dog understreges, at lokalplanområdets fysiske afgrænsning er uændret. Anlægget inddrager således ikke nye arealer. Indblik til Gimlinge Kirke fra Vemmeløsevej ændres dermed ikke væsentligt.

Hashøj biogasanlæg ligger bag en bakke i retning mod kirken i Gimlinge. Slagelse Kommune vurderer ikke, at biogasanlægget, i væsentlig grad, forstyrrer indblik til kirken fra Vemmeløsevej eller fra andre befærdede områder.

Vurderingen har taget udgangspunkt i den aktuelle tilstand i området i forhold til tilgængelige databaser samt konkrete besigtigelser.

Biomassegrundlag og afsætning

6.4

LCBC m.fl. bemærker, at der nævnes natronlud, som beskrives: "Natronlud er uorganisk base der er meget anvendelig til opløsning af organisk materiale". Bemærker videre, at det er giftigt og farligt og ætsende.

LCBC

m.fl. bemærker, at man benytter sig af decentrale tanke, som står for en kraftig stank og lugtforurening, jf. figur 6.1. Bemærker videre, at disse tanke også skal være indrettet til at eliminere udslip af stank.

Landskabelig påvirkning

7.1

LCBC m.fl. bemærker, at anlægget vil med sine voldsomme bygninger i væsentlig omfang forringe oplevelsen af kirken i Gimlinge.

Naturbeskyttelse

8.1

Forvaltningen vurderer ikke, at en udvidelse af biogasanlægget vil have negativ betydning for at forbedre forholdene for dyre og plantelivet, først og fremmest ud fra, at det afgassede gødningsprodukt påvirker omgivelserne mindre end rågylle.

Bilerne vaskes jævnligt i hallen, men der foretages ikke vask ved hver afhentning eller aflæsning. Behovet for vask vurderes i det daglige af anlæggets ansatte, og det skal sikres, at vejene ud for biogasanlægget er rene, så trafikikkerheden ikke forringes.

Grænseværdierne i tabellen stammer fra EU Direktivets bilag 1, der vedrører nationale grænseværdier til luft. Nogle af grænseværdierne er udtrykt med en tolerancemargen på 50%, der udgør den procentdel af grænseværdien, som denne værdi må overskrides med i overensstemmelse med de betingelser, som er fastsat i direktivet. Der er ikke tale om at grænseværdien er 50% lavere.

Der er i øvrigt flere typer af EU grænseværdier. I tabel 11.3 præ-senteres grænseværdier, der er sammenlignelige (årsmiddelværdier) med de målinger, der udføres på gadeplan i Danmark. Det fremgår af tabellen, at grænseværdien er overholdt.

Køretøjer vil som tidligere angivet blive vasket jævnligt.

LCBC m.fl. bemærker, at der er bilag IV arter i området. Flagermus, padder, sommerfugle, guldsmede og firben. Nævner, at borgergrupper er i gang med at forbedre levesteder for bilag IV arter. Med en udvidelse af anlægget vil man ødelægge det.

Grundvand, spildevand og overfladevand
10.2.2

LCBC m.fl. bemærker det er fejl og sjusk, når der nævnes Gislinge.

LCBC m.fl. bemærker videre, at intet er nævnt om vask af køretøjer. Spørger, hvor dette vil foregå, og hvordan sikres, at køretøjer også er vaskede, når de kører fra afhentning fra de centrale tanke?

Luft- og lugtemissioner
11.1

LCBC m.fl. bemærker, at der er fejl i grænseværdier nævnt i tabel 11.1. Jf. EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa. Nævner, at her skal benyttes værdier der er 50% lavere, og mener dermed at konklusionen om, at grænseværdierne er overholdt er forkert. LCBC m.fl. bemærker videre, at der derudover er krav om løbende at sænke niveauet af luftforurening og spørger, hvorledes overholdes det?

Luft- og lugtemissioner
11.2

LCBC m.fl. spørger, hvorledes man sikrer sig, at der ikke kommer stank fra køretøjer under deres kørsel til og fra anlægget? Mener ikke, at dette er taget med i analysen.

Der er ikke afkast fra porte, idet der etableres undertryk i hallerne, og tætninger vil blive udført efter gældende forskrifter.

Beregninger af luftmissioner er udført for at sandsynliggøre, at det fremtidige anlæg vil kunne overholde lugtgrænser i omgivelser og herudfra også fastlægge skorstenshøjder. Diffuse kilder er søgt elimineret gennem vilkår i godkendelse, med baggrund i BAT krav. Ved overskridelse håndhæver Slagelse Kommune påbudte vilkår.

Virksomheden skal uanset beregningerne overholde de fastsatte grænseværdier og må om nødvendigt ændre på anlægget, dersom grænseværdierne overskrides.

Disse forhold er behandlet tidligere i hvidbogen. Hvis der sker en udledning af lugt som afstedkommer en overskridelse af påbudte lugtvilkår reguleres dette af Slagelse Kommune.

De decentrale anlæg er som tidligere beskrevet selvstændige anlæg, som er underlagt Slagelse Kommunes miljø- og landbrugstilsyn. Gyllebeholdere reguleres selvstændigt af miljø og landbrugstilsyn. Lugtvilkår er de samme som for virksomheden og håndhæves individuelt.

Det er ikke nødvendigt at åbne tankene ved omrøring.

LCBC m.fl. mener, at det er en forkert antagelse om, at der kun er to afkast, hvor der kommer lugtudslip. Bemærker, at der også er udslip fra porte i haller og efterlagertanke og overtryksventiler.

LCBC m.fl. spørger, hvorfor lugtemissionen er antaget? Mener, at man blot kunne have målt den. LCBC m.fl. mener, at dette er forkerte forudsætninger for beregninger. LCBC m.fl. bemærker videre, at de forsimplede beregninger for lugt i bygherre rådgivers rapport udelukkende er baseret på den volumenstrøm, som føres gennem en skorsten med filter. Der tages ikke højde for udslip fra andre steder som efterlagertanke, åbne porte eller beskidte lastbiler.

LCBC m.fl. bemærker videre, at programmet, som benyttes til beregningerne giver jf. bilag advarsel om, at input data er udenfor område og nævner, at dette er der ikke kommentar til i rapporten, LCBC m.fl. nævner, at det vil give et væsentligt mere positivt resultat end det præsenterede.

LCBC m.fl. bemærker, at rådgivers proportioner for beregningen er fejlagtige, da den benyttede volumenstrøm på 30000m³/h vil give en hastighed i en 4x4m portåbning på 0.52m/s, og nævner, at for at sætte det i proportion er den mest fremherskende vindhastighed ca. 5m/s - 10 gange så meget. LCBC m.fl. mener ikke, at lugt vil kunne holdes inde med 0.52m/s, som er en hastighed, der kan sammenlignes med, at man ånder sagte. Bemærker videre, at der ikke tages stilling til, hvorledes situationen ser ud, hvis porte er åbne i begge ender af hallen?

LCBC m.fl. bemærker, at der i rapporter ikke er fremlagt eksempler på datablad for filtertype, deres funktion og testede effektivitet og udskiftningsinterval eller erfaring fra andre anlæg. LCBC m.fl. nævner, at lugtudslip i betydelig grad også vil komme fra decentrale efterlagertanke som ikke overholder fornuftige krav til udslip. LCBC m.fl. bemærker, at man kan forestille sig, at disse tanke vil blive brugt til andre materialer end gylle, som de oprindeligt har været beregnet til. Spørger, hvorledes man sikrer det? LCBC m.fl. bemærker i forlængelse heraf, at efterlagertankene således ikke længere vil være at betragte som landbrugets, men industriens og vil skulle overholde andre krav.

LCBC m.fl. spørger, hvorledes lugtudslip fra efterlagertanke forhindres, når membran åbnes ved for eksempelvis omrøring?

PVC dug har stor kemikalieresistens og anvendes i vid udstrækning til overdækning af gylletanke, til biogasanlæg, overdækning af markstakke mm.

Denne type dug er gennemtestet og benyttes bredt i branchen, hvorfor Slagelse Kommune vurderer, at anvendelsespraksis dokumenterer, at PVC dug er velegnet.

Det er almindelig praksis i branchen at anvende PVC dug. Ved udslip som giver anledning til overskridelse af påbudte grænseværdier, vil Slagelse Kommune håndhæve disse uanset kilde.

Figur 11.2 viser, at der i 2 af de 11 målinger har været overskridelse af gældende grænseværdi (værdi efter biofilter). Dette er efterfølgende rettet.

De meget små partikler vil forekomme såvel i trafikken som ved en række produktionsprocesser, og der er fastsat skærpede grænseværdier for disse partikler. Det fremgår af figur 11.3, at grænseværdien er overholdt med stor margin.

Det er korrekt, at afkastets diameter medfører en høj røggashastighed og at det kan give anledning til forøget støjemission. Støj fra anlægget skal samlet overholde påbudte støjkra.

Figur 11.2 anvendes til at vurdere emissionen af svovlbrinte. Vurderingen er foretaget ud fra 11 målinger fra perioden 2017-2020. EU-direktivet er behandlet i kommentaren tidligere i høringsvar fra LCBC.

Bemærkningen om disse forhold er tidligere rejst af LCBC og besvaret ved første spørgsmål.

LCBC m.fl. nævner, at der er omtalt PVC dug, og bemærker, at PVC har dårlig lufttæthed, derfor vil der være lugtudslip. LCBC m.fl. refererer til plastindustriens eget dokument for anvendelighed. COWI rapport for Miljøministereriet forklarer, at udslip også kommer fra samlinger i efterlagertanke. Nogle producenter vil her bruge EPDM som tætning, men EPDM har en ringe tætthed over for luft.

LCBC m.fl. bemærker, at der skal fremlægges dokumentation for molekylestørrelse over de forskellige gasser og aromaer som produceres i anlægget for at klarlægge deres udslip. Der skal fremlægges datablad for omtalt gastæt dug og testrapport, som efterviser dens effektivitet og tætthed overfor forskellige gasser.

Figur 11.2

LCBC m.fl. bemærker, at det ud fra denne figur kan antages, at filteret kun virker tilstrækkeligt i 1/3 af tiden.

Figur 11.3

LCBC m.fl. bemærker, at dette er rigtig slemt, da hovedparten af målingen af PM10 indeholder de små og ekstremt farlige PM2.5 partikler.

11.3.2

LCBC m.fl. bemærker, at anlægget vil fra 3MW gaskedel udlede store mængder CO₂ og at maskinernes udledning af store mængder CO₂ ikke er nævnt i tabel 11.6. Bemærker videre, at ny biofilter skal kræves at have 100% effektivitet. LCBC m.fl. mener, at 98% er alt for lidt, og undrer sig over, om der ikke er sket nogen udvikling i teknologien på dette område? LCBC m.fl. ønsker dokumentation for filter typer og effektivitet og mener, at udslip fra ventiler på anlægget også skal ledes til filter for at undgå forurening med lugt.

LCBC m.fl. nævner, at der vil være en jet stråle med en hastighed på 61m/s (220km/h) ud af skorstenen og mener der er helt galt og bemærker, at der vil være støj ved så høj hastighed.

Dette redegøres for i miljøgodkendelsen. Der kan løbende stilles skærpende krav. Så meget som muligt foregår ved online måling med samme fordele som redegjort for i 3.3.4.

Det er Slagelse Kommune som kontrollerer de påbudte vilkår herunder procedurer på anlægget.

Referencen er åbenbart flyttet, men findes nu her: https://plan-energi.dk/wp-content/uploads/2018/05/9-Bioogas_net_dk_tilrettet_version.pdf

Der er i Danmark fastsat en række grænser for påvirkninger fra anlæg hvad angår støj, støv, lugt, gasser mm., og disse grænseværdier vil være de samme som for det eksisterende anlæg, uanset størrelsen af udvidelsen.

Det eksisterende biogasanlæg er teknologisk på et tidligt stade for denne type anlæg, og Slagelse Kommune finder, at miljørapporten redegør for, at anlægget renoveres og udvides efter de opstillede BAT principper.

Hashøj Biogasanlæg er i nuværende og kommende miljøgodkendelse underlagt krav til støj og lugt. Disse krav ændres ikke ved ny godkendelse. Krav til lugt og støj er de samme for alle virksomheder, og der er ikke kommunal praksis for at skærpe eller lempe disse.

LCBC m.fl. bemærker, at hvis man antager 700mg/Nm³ fra en gammel måling i 2002, som er under optimale forhold, og samtidig ignorerer de målinger under dårlige forhold i figur 11.2, har man ikke givet et retvisende billede. Bemærker videre, at der ikke er oplyst, hvorledes man vil forbedre luftkvaliteten fremadrettet, jf. EU direktiver.

Klima
12.5

LCBC m.fl. bemærker, at der mangler oversigt over, hvilke målinger der føres dagligt og periodevis. Nævner, at en udførlig liste skal fremstilles og indeholde målinger for partikler, lugt og støj.

Spørger, hvem kontrollerer kvaliteten af procedurer på anlægget?

Klima
12.6

LCBC m.fl. bemærker, at reference 2 ikke findes og ønsker den fremsendt.

Støj
13.2

LCBC m.fl. bemærker, at der er nuværende støj fra anlægget - det er høje sirener, støjende køretøjer og kraftige brag. Bemærker at der er støjgener fra det nuværende anlæg og kommentaren om, at der ikke har været klager, er ikke korrekt. Nævner, at der er markant støj fra udstyr.

Spørger om der har været udført målinger af støj fra anlægget? Bemærker, at hvis det ikke er tilfældet, skal det gøres så det bliver kortlagt for det nuværende anlæg.

Vurdering af konsekvenser ved uheld er kortlagt efter reglerne. Det er vurderet at konsekvenser for omkringboende ikke vil være for store.

Ved yderligere udvidelser vil de samme grænseværdier for støj og lugt gælde.

Alle støjkloder er omfattet af virksomhedens godkendelse og grænseværdier, også sirener, støjende køretøjer og kraftige brag.

Der er på nuværende tidspunkt (marts 2022) flere klager på væmmeløsevej, som klager over støj og lugt fra virksomheden. Der gennemføres uanmeldte tilsyn for at oplyse sagen, i den anledning gennemføres støjmålinger om nødvendigt.

Vurderingen af støj er baseret på gældende principper, hvor maskinernes placering som kørende på fast grund er en forudsætning.

En gummihjulsælser skal have støjdataattest, og det fremgår af en række forhandlere, at moderne maskiner vil overholde 105 dB.

Grænseværdier er fastsat i henhold til den gældende vejledning 5/84 om støj.

Støj

13.4

LCBC m.fl. bemærker, at der er fejl i beregning af støjniveau, da det antages, at lyd udbreder sig fra en fri kilde. De kilder/maskiner, som er angivet, befinder sig på jorden. Lydniveau vil derfor være mindst fordoblet i forhold til det viste i rapporten. Bemærker videre, at der også er fejl i forudsætningen af lydeffekt på 105dB(A), da gummiged udsender 110dB(A).

Spørger, om WHO's seneste anbefalinger om støjgrænser og deres påvirkning af mennesker har været medtaget i vurderingen? Hvorledes er buldrende (lavfrekvent) støj fra maskinerne og trafik? LCBC m.fl. bemærker, at det skal dokumenteres med målinger og beregninger og seneste viden på området. Bemærker videre, at lavfrekvent støj stort set ikke dæmpes gennem luften. Henviser til standarden ISO 9613-2.

Spørger, hvor meget støj der kommer ud af hallerne, når portene er åbne? Hvorledes er bygningerne, som maskinerne er placeret i støjisolerede? Bemærker, at de skal være støjisolerede.

Støj

13.6

Uanset størrelse af udvidelsen vil påbudte grænseværdier skulle overholdes. Dette skal sikres gennem, at kompensere den ekstra aktivitet med mere støjsvage maskiner og anlæg.

Bygningerne skal opføres i henhold til gældende bygningsreglementer, og evt. støj fra en bygning herunder porte er reguleret ved påbudte støjgrænser.

Opbevaring af færdigt gødningsprodukt sker fortrinsvis i decentrale lagertanke, og udvidelse af lagerkapaciteten vil fordre, at der er eller etableres flere decentrale tanke.

Gylletanke er godkendt og indrettet til opbevaring af rågylle. Det afgassede gødningsprodukt vil afgive mindre ammoniak og mindre lugt i forhold til almindelig rågylle. Administrationen finder således, at opbevaring i gylletanke er en velegnet opbevaringsform.

Erfaringer viser, at gødningsprodukter fra biogasanlæg vil påvirke vandhuller og engarealer på egne, hvor landmænd er tilknyttet biogasanlæg, mindre end ved udspreddning af rågylle.

Området er omfattet af en gældende lokalplan. Den nye lokalplan har den samme afgrænsning. Der inddrages dermed ikke nyt areal. At området er udpeget til skovrejsning positiv har ikke nogen konkret betydning for lokalplanområdet og lokalplanens anvendelse. Renovering og udvidelse af Hashøj Biogasanlæg vil ske indenfor allerede udlagt byggefelt i den eksisterende lokalplan,

LCBC m.fl. bemærker jf. kommentarer til afsnit 13.4, at det er forkert, at "udvidelsen vil have en ubetydelig eller lille påvirkning i forhold til støj".

Støj
13.7

LCBC m.fl. bemærker, at der skal laves dobbelt sluse til haller, så der ikke udledes støj, og alle bygninger skal være støjisolerede.

Affald og gødningsprodukt
14.2

LCBC m.fl. spørger, hvorledes stank fra gylletanke, som bruges til opbevaring, forhindres? Hvor opbevares de 120.000 ton, før de skal på markerne?

Affald og gødningsprodukt
14.4

LCBC m.fl. mener ikke der skal gives tilladelse til opbevaring i gylletanke, da de ikke er at betragte som lukkede. Bemærker, at der vil da være stank fra dem, og beregninger tager ikke højde for det. LCBC m.fl. bemærker, at anlægget vil erhverve eksterne gylletanke, som derfor skal opfylde strengere krav til lugtudslip end landbruget har.

LCBC m.fl. bemærker, at gødning fra anlægget vil belaste de i forvejen stærkt eutrofierede vandhuller i området. Bemærker videre, at disse vandhuller vil man lokalt gerne gøre til levesteder for fredede arter.

Affald og gødningsprodukt
14.5

LCBC m.fl. bemærker, at området er udpeget til skovrejsning.

og udbygningen vil ikke have indflydelse på områdets status som skovrejsningsområde.

Trafiktællingen er foretaget over en uge jf. bilag til miljøvurderingsrapporten. Mængden af person- og varebiler er i tællepunktet syd for biogasanlægget opgjort til 88 % af den samlede døgntrafik på hverdage (415 køretøjer), 91 % på lørdage (332 køretøjer) og 95 % på søndage (281 køretøjer).

Af trafiktællingen fremgår det, at der på en søndag er talt 15 lastbiler/sættevogne. Tallene er hentet fra kMastra.

Det er rigtigt, at den er foretaget i en periode med Covid 19, men Covid 19 har ikke påvirket produktionen på Hashøj Biogasanlæg, og vurderes på den baggrund ikke at kunne have negativ indflydelse på trafiktællingens resultater.

Som tidligere nævnt i hvidbogen vil gennemkørende trafik nord for Hashøj Biogas blive søgt undgået, i første omgang ved instruks af chauffører. Viser det sig i praksis, at lastbiltrafikken ikke følger de anvisninger som bliver stillet af Hashøj Biogas, vil der fra vejmyndighedens side blive taget initiativ til dialog med færdselsmyndigheden – Politiet – om muligheden for at tilvejebringe initiativer, som kan medvirke til, at den gennemkørende tunge trafik benytter de anviste strækninger.

Trafikrapporten har vurderet, at en mindre forøgelse af tung trafik på vejene nord for Hashøj Biogasanlæg vil være acceptabel bortset fra Gyldenholmvej. Vejmyndighedens anbefaling fremgår umiddelbart efter dette afsnit. Der er dog også ud fra trafikrapporten i miljøredegørelsens afsnit 15.7 angivet mulighed for et forbud mod gennemkørende transportere fra Hashøj Biogasanlæg i østlig retning, hvilket bygherre gentog til det offentlige møde. Vejmyndigheden anbefaler, at kommunevejene Gimlingevej, Volterupvej, Gyldenholmvej og Katrinevej ikke benyttes til gennemkørende trafik.

Trafik

15.1-15.2

LCBC m.fl. bemærker, at man antager trafikken med personbiler er 5-10 biler om dagen. Mener ikke at det er korrekt. Nævner, at den trafiktælling, som er foretaget, mens landet var "lukket ned" pga. Corona og kun over 2 dage, hvor den ene var en Helligdag. Henviser til bilagene om trafik. LCBC m.fl. mener ikke at det giver et retvisende billede. Nævner, at det også ses af tabel 15.1, hvor der angives 0 lastbiler søndag. Mener ikke, at man kan bygge en rapport på så dårlige målinger.

Trafik

15.4

LCBC m.fl. spørger, hvordan bygherre vil sikre sig, at trafikken gennem Gimlinge begrænses? Nævner, at man vurderer, at den daglige transport med lastbiler og traktorer bliver ca. 50 hver vej. Spørger, hvordan man har vurderet dette, og hvor sikker er man på størrelsen af tallet?

LCBC m.fl. bemærker, at denne mængde af lastbiler og traktorer vil betyde, at der kører et tungt køretøj under hver 5. minut forbi bl.a. husene i Vemmeløse. Mener det er fuldstændig vanvittigt. Nævner videre, at driftsleder på anlægget oplyser, at aflæsning af en lastbil tager ca. 8 minutter. Lastbilerne vil så holde i kø ud ad Vemmeløsevej, da der kommer en lastbil hvert femte minut.

LCBC m.fl. bemærker, at der ikke er taget højde for, at skolebørn færdes mellem Gimlinge og Dalmose både for at komme til og fra skole, men også for at komme til fritidsaktiviteter i Dalmosehallen eller Gimlinge IF.

Vemmeløsevej er på en delstrækning ved Vemmeløse smallere end den generelle bredde på 6 m.

Dette burde have været behandlet i trafikrapporten, i øvrigt henvises der til svaret til Birger Kyhl.

Der har i august 2015 været et alvorligt uheld hvor flere medarbejdere mistede bevidstheden i modtagehallen, grundet høje koncentrationer af H₂S. Denne hændelse havde uden for virksomhedens areal ingen større påvirkning.

Analysen af konsekvenser tager udgangspunkt i de hændelser som har den største påvirkning af omgivelserne, og her er en samtidig eksplosion af alle gaslagre den størst mulige påvirkning. Et udslip af H₂S fra et lokale vil i denne sammenhæng være en mindre hændelse, men selvfølgelig med en stor påvirkning af arbejdsforholdene i modtagehallen.

Den nævnte eksplosion på Vesthimmerland Biogas er blevet analyseret af myndighederne og biogas aktører i Danmark.

I forhold til udvidelsen af Hashøj biogas er erfaringer fra uheldet indarbejdet i udførelsen af anlægget og giver anledning til at sikkerhedsventiler overdimensioneres.

Supplerende bemærkninger omkring risikoforhold er tidligere behandlet i hvidbogen. Se besvarelse af høringssvar fra Lars Kyhl vedr. fare ved eksplosion.

Uheldet i Nordjylland skyldes flere uheldige omstændigheder, menneskelige fejl og fejl på anlægget. Men det hele kan koges ned til, at anlægget på tidspunktet producerede mere gas, end anlægget var udlagt til. Det vil sige, at dele af den indbyggede sikkerhed i situationen var underdimensioneret. Det forårsager i

Risiko

16.1

LCBC m.fl. nævner, at der på anlægget tidligere har været uheld med livstruende og invaliderende konsekvens. Synes det er mærkværdigt at lignede punkt ikke er medtaget i HAZID analysen.

LCBC m.fl. bemærker, at adskillige fritliggende ejendomme tæt på anlægget ikke er medtaget i figur 16.1.

Risiko

16.2.2

LCBC m.fl. bemærker, at fem boliger (ca. 20 personer) i det åbne land og hele Vemmeløse (30 personer) vil blive påvirket ved uheld med størst skadevirkning.

Risiko

16.3

LCBC m.fl. bemærker, at det er forkert at konkludere, at det er usandsynligt. Der har i 2020 været eksplosioner på biogasanlæg, og man må derfor med denne viden revurdere sine vurderinger.

sidste ende, at dugen på det ene lager revner, og den efterfølgende gasekspllosion sker pga. den revnede dug og menneskelige fejl.

Så havde man sørget for en overdimensionering af sikkerheden, var dugen aldrig revnet, og de efterfølgende ting ikke sket.

I praksis vil anlægget blive udført med en overdimensionering af sikkerhedsventilerne på 50 % i forhold til, hvad anlægget forventes at kunne producere.

Ligeledes indføres en ekstra sikkerhed i form af UPS. Så fakler er funktionsdygtige også under strømsvigt.

Der vil i miljøgodkendelse til anlægget blive fastsat gældende grænseværdier for luft i omgivelserne.

Figuren er hentet på SDFE (statslig kortforsyning) som skråfoto, der viser eksisterende anlæg fra en lidt anden vinkel.

Luftfoto er taget om foråret, hvor gødningsprodukt er udbragt på markerne. Her checkes lagertankene, men det er dog ikke til at sige, om det er i forbindelse hermed.

Lokalplan 1234 giver mulighed for bebyggelse med en højde på maks. 12 m dog må tanke og siloer i op til 30 m højde. Der er her tale om maksimale bygningshøjder som ikke nødvendigvis vil blive udnyttet fuldt ud. Selvom anlægget afskærms og fremstår med mørke farver kan det ikke udelukkes at det vil få betydning for oplevelsen af Gimlinge Kirke. Det skal dog understreges, at lokalplanområdets fysiske afgrænsning er uændret. Anlægget

Befolkning og sundhed

17.4

LCBC m.fl. bemærker, at der henvises til de forkerte grænseværdier jf. kommentarer i foregående afsnit.

Materielle goder, arkitektoniske og arkæologiske kulturarv

Figur 18.1

LCBC m.fl. bemærker, at der i figuren ikke er overensstemmelse med andre kort af området.

Materielle goder, arkitektoniske og arkæologiske kulturarv

Figur 18.2

LCBC m.fl. bemærker, at figuren viser hvordan man lader lugerne til efterlagertanke stå åbne.

Materielle goder, arkitektoniske og arkæologiske kulturarv

18.4

LCBC m.fl. bemærker, at der ikke skal gives tilladelse til 30 meter tanke og siloer, når miljøvurderingsrapporten ikke tager det med i analysen (kun 18m). Bemærker videre, at på grund af beholderne vil man ikke længere kunne se Gimlinge Kirke fra syd.

inddrager således ikke nye arealer. Indblik til Gimlinge Kirke fra Vemmeløsevej ændres dermed ikke væsentligt.

Det er korrekt at der er sammenfald mellem den ene skorsten og en af vindmøllerne. På figur 18.4 ses dog, at skorstenen er placeret foran vindmøllen og dermed ikke skjult.

Der er relativt få beboelser i umiddelbar nærhed af biogasanlægget (inden for 500 m fra matr. nr. 7d Vemmeløse By, Gimlinge). Det fremgår af rapporten, at biogasanlægget er beliggende mere end 400 m fra nærmeste ejendom (Vemmeløsevej 23 mod syd).

I miljørapporten redegøres for indvirkningen på socioøkonomiske forhold herunder ejendomspriser. Det vurderes i rapporten, i afsnit 19.4, "at udvidelsen af Hashøj Biogas ikke vil medføre nogen væsentlig øget risiko ved uheld hvad angår den øgede volumen af anlægget, samt at renoveringen af det ældre anlæg til et nyt, mere moderne og mere sikkert anlæg vil medføre en positiv påvirkning i relation til risiko for uheld.

Sammenholdt med, at anlægget omgives af yderligere plantebælte med hurtigt voksende træer og jordvolde, vurderes det i miljørapporten, at udvidelsen af anlægget ikke får en væsentlig effekt på ejendomspriser i området.

Vurdering af arbejdspladser gælder som tidligere nævnt også lokalområdets leverandører og aftagere, håndværkere, chauffører m.fl.

Der er dog flere manuelle processer på anlægget, som også vil fordrer en udvidelse af antal medarbejdere.

De rejste kommentarer er tidligere rejst og kommenteret.

Materielle goder, arkitektoniske og arkæologiske kulturarv

Figur 18.4

LCBC m.fl. bemærker til figuren, at man har fået skjult en skorsten bag et vindmølletårn. Bemærker videre, at det er misvisende information i rapporten.

Miljøpåvirkningernes socioøkonomiske forhold

19.2

LCBC m.fl. bemærker, at det er urealistisk at vurdere, at der ikke vil være negative effekter på ejendomspriserne i området, når en industri bliver 3 gange så stor.

Miljøpåvirkningernes socioøkonomiske forhold

19.4

LCBC m.fl. bemærker, at bygherre ikke kan garantere for nogle af de arbejdspladser, som der nævnes. Nævner, at anlægget kan køres fuldt automatisk.

LCBC m.fl. mener, at den samlede belastning af området kun kan forventes at blive større mht. trafik-, støj- og lugtgener.

Se kommentar til 11.1 og 11.2 "Luft- og lugtemissioner"; kommentar til 13.2, 13.4, 13.6 og 13.7 "Støj"; kommentar 15.1, 15.2 og 15.4 "Trafik".

Kildestyrker fra støjkluder, som typisk er målt i 1 meters afstand korrigeres for afstand til modtager af støj, i dette tilfælde 470 meter. Desuden korrigeres støjkluder for tid i den forstand at støjkluden ikke nødvendigvis er kontinuerlig men typisk kun støjer en del af tiden. Både afstands og tidskorrektion bruges til at vurdere om støjen, midlet over referenceperioden, overholder påbudte vilkår.

Henvisningen til uheldet i Nordjylland er tidligere rejst og kommenteret.

Kildestyrker fra støjkluder, som typisk er målt i 1 meters afstand korrigeres for afstand til modtager af støj, i dette tilfælde 470 meter. Desuden korrigeres støjkluder for tid i den forstand at støjkluden ikke nødvendigvis er kontinuerlig men typisk kun støjer en del af tiden. Både afstands og tidskorrektion bruges til at vurdere om støjen, midlet over referenceperioden, overholder påbudte vilkår.

Rapporten vurderes på det forhåndenværende grundlag at være fyldestgørende. Der henvises til at grænseværdier vil blive hævet, også selvom det planlagte skulle støje mere end indledningsvist beregnet.

Det er korrekt at der er andre kilder til lugt. Virksomhedens bi-drag reguleres individuelt.

Der er tidligere henvist til, at her er modsatrettede faktorer, idet afgasset gødningsprodukt lugter mindre end rågylle ved udspreddning. Se kommentar til 11.1 og 11.2 "Luft- og lugtemissioner".

Henviser til de øvrige kommentarer ovenfor som viser at der mangler at blive taget højde for adskillige scenarier omkring lugtemission.

Henviser i forhold til støj, til ovenstående kommentarer til afsnit 12 og 14.

Henviser til kommentarer til afsnit 16, om at adskillige ejendomme ikke er taget i betragtning.

LCBC m.fl. bemærker, at man ikke har inkluderet de seneste uheld i 2021 på biogasanlæg i vurderingen for risiko for uheld.

Miljøpåvirkningernes socioøkonomiske forhold

19.6

LCBC m.fl. bemærker, at det er fejlfortolket. Mener ikke det kan konkluderes med alle de fejl, rapporten indeholder.

Kumulative påvirkninger

20.2

LCBC m.fl. bemærker, at der er lugtemission fra adskillige svine- og kvægbrug i området.

Begrebet kumulative påvirkninger relaterer sig til samme virksomhedstyper i planlægningsmæssig sammenhæng.

Vindmøller reguleres selvstændigt af vindmøllebekendtgørelsen og henføres ikke til virksomhedens drift.

Områdets ammoniakbelastning vurderes som tidligere angivet ikke at blive forøget.

Faktoren 7,8 ($\approx \sqrt{60}$), er anvendt til at omregne OML-modellens beregnede 99 % fraktiler af timemiddelværdier til maksimale ét-minuts middelværdier og er beregnet af DCE, der har lavet OML-modellen.

Som angivet i bilag 3 til miljøvurderingsrapporten er der søgt om artsfund i tilgængelige databaser jf. referencelisten, og heri indgår ikke artsfund i anlæggets nærområde.

Besigtigelsen af nærliggende biotoper viste heller ikke tegn på at disse arter yngler eller bebor nærområderne til biogasanlægget.

Det er beklageligt, hvis der har været tvivl om hvilken fase processen har været i til givne tidspunkter. Idéfasen var den indledende høring med indkaldelse af idéer og forslag til planlægningen samt afgrænsningen af miljørapporten. Dette kaldes undertiden også for offentlighedsfasen eller forudgående høring. Høringssvar modtaget i forbindelse med idéfasen er forelagt politisk (både som resumé og i deres fulde længde) i forbindelse med den politiske behandling af planforslag og miljørapport med tilhørende bilag samt udkast til miljøgodkendelse og § 25 tilladelse. Sagen er behandlet i Miljø-, Plan- og Landdistriktsudvalget

Kumulative påvirkninger

20.4

LCBC m.fl. bemærker, at der nævnes, at der ikke er kumulative påvirkninger og bemærker videre, at man har glemt vindmøllerne. Bemærker, at jf. kommentarer til øvrige afsnit vil støjbelastningen være væsentlig. Bemærker, at der er fejl i beregninger jf. kommentarer i tidligere afsnit.

LCBC m.fl. bemærker, at der i forvejen er en høj ammoniak belastning af området.

Bilag til miljøvurderingsrapporten

Bilag 4

3.1

LCBC m.fl. spørger til hvorledes korrektionen af kildestyrken på 7.8 er bestemt?

LCBC m.fl. bemærker, at der findes bilag IV arter i området. Der er fast bestand af flagermus, firben, padder, guldsmedearter, men rapporten nævner, at de ikke kan findes. LCBC m.fl. mener, at man har kigget de forkerte steder. LCBC m.fl. bemærker, at en udvidelse af anlægget vil forstyrre og ødelægge deres yngle- og rasteområder. Mener ikke det er tilladt.

LCBC m.fl. bemærker, at der mangler beregning af støj, når porte er åbne, da støj vil slippe ud. LCBC m.fl. mener, at man burde foreslå haller med dobbelt kammer.

Generelle kommentarer til forvaltningens håndtering.

LCBC m.fl. mener ikke der er en klar definition mellem de forskellige faser "Idéfase", "Høring", behandling i udvalg, og hvor forvrænget et billede forvaltningen kan tillade sig at lave af borgernes svar.

dernæst i Økonomiudvalget og til sidst i Byrådet som træffer beslutningen. Her blev besluttet at fremsende det samlede materiale i 8 ugers offentlig høring.

Gengivelse af høringssvar i forbindelse med hvidbogsbehandling kan være meget forskelligt. Ofte er der tale om ganske korte resuméer. Men høringssvarene vil altid fremgå af hvidbogen i deres fulde længde.

Med det forbehold, at der henvises til bilag til dagsordenspunktet på byrådsmødet den 25. november 2021, så udgør bilag 1, 2 og 3 hhv. hvidbogen, planforslaget og miljøkonsekvensrapporten. Bilag 4 og 5 udgør hhv. situationsplanen og lokaliseringen af biogasanlægget.

Alle høringssvar har indgået i processen omkring udarbejdelse af planforslaget og miljørapporten. De emner som høringssvarene berører herunder høringssvar fra Vemmeløsevej 13, 15 og 17 er efter Slagelse Kommunes vurdering blevet behandlet i miljørapporten.

Det er bygherre og dennes rådgiver der er ansvarlig for udarbejdelse af miljørapporten og de undersøgelser der ligger til grund for rapporten. Center for Miljø-, Plan- og Teknik har ad flere omgange gennemgået udkast til miljørapporten med henblik på kvalitetssikring.

Planlægningen giver mulighed for bebyggelse i op til 12 meter dog med mulighed for at tanke og siloer kan opføres i op til 30 meters højde. VVM rapporten skal undersøge og belyse det konkrete anlægs indvirkninger på miljøet og dermed det konkrete anlægs bygningshøjder.

Hvidbog

LCBC m.fl. bemærker, at der ikke er overensstemmelse mellem bilag 1,2,3 og bilag 4 og 5. Spørger hvilket er korrekt, og hvorfor fremstilles der forskellige udgaver i hvidbogen? Spørger hvilke konsekvenser der er?

LCBC m.fl. mener ikke det er korrekt, at alle emner, som høringssvar berører er behandlet i miljøkonsekvensrapporten. Nævner, at behandling af høringssvar fra Vemmeløsevej 13, 15 og 17 ikke er behandlet. Nævner, at det bl.a. Ikke er sendt til rådgiver for kommentarer.

Hvidbog, Kommuneplantillæg nr. 36

LCBC m.fl. bemærker, at det er unødvendigt at give tilladelse til 30 meter høje siloer eller tanke. VVM rapporten angiver op til 18 meter. I så fald skal VVM rapporten analysere konsekvenserne af 30 meter tilladelse.

Høringen i forbindelse med indkaldelse af idéer og forslag samt afgrænsning af miljørapporten er en indledende høring, hvor idéoplægget danner grundlaget. Høringen forløb over 14 dage i 2020 (uge 5, 6 og 7) og blev annonceret på Slagelse Kommunes hjemmeside. Høringen blev ligeledes indberettet i Plandata, som er det digitale register for fysisk planlægning i Danmark. Herigenem høres berørte myndigheder, diverse interesseorganisationer samt andre der har tilmeldt sig notifikationer fra Plandata.

Slagelse Kommune har ikke nogen interesse i at undgå opmærksomhed omkring den ønskede udvidelse af Hashøj Biogas.

Idéoplægget danner grundlaget for indkaldelse af idéer og forslag til planlægningen samt afgrænsningen af miljørapporten. Idéoplægget er en kort beskrivelse af det påtænkte projekt som samtidig indeholder en afgrænsning af hvilke miljøforhold ansøger og myndighed vurdere særligt skal undersøges i miljørapporten. Idéoplægget er således udarbejdet på et indledende og meget tidligt stadie i processen og har derfor ikke en høj detaljeringsgrad.

Tilførte biomasser er beskrevet i ansøgning om miljøgodkendelse og reguleret i samme og har baggrund i definitioner i bl.a. Slam-bekendtgørelsen og individuelle vurderinger.

De temaer som er fremhævet i høringssvaret til idéoplægget er behandlet mere indgående i miljørapporten og tilhørende bilag. Virksomhedens drift reguleres gennem de vilkår der fastsættes i miljøgodkendelsen.

Den samlede påvirkning herunder emissioner fra filtre skal overholde påbudte grænseværdier.

Kommentarer til “Ideoplæg Hashøj Biogas”

LCBC m.fl. mener der blev givet en for kort høringsfrist til at de som borgere i lokalsamfundet kan indgive forslag til VVM, miljøvurdering, lokalplan og kommuneplantillæg. Bemærker derudover, at høringsperioden lå på et uhensigtsmæssigt tidspunkt og at landsbyrådene ikke blev informeret om offentlighedsfasen.

LCBC m.fl. nævner, at man kun kan antage, at det er noget, man ønsker at få gennemført, men ikke ønsker lokalbefolkningens/offentlighedens opmærksomhed omkring, før godkendelser er givet.

Kommentarer til “Ideoplæg Hashøj Biogas”

1. Introduktion

LCBC m.fl. bemærker, at adskillige punkter i rapporten er vage og ikke nærmere defineret, heriblandt hvad en gasstation er, hvilken funktion den har, samt hvilke konsekvenser og gener dette har. Nævner også bioaffald, at biomasse er nævnt adskillige gange uden at være specificeret nærmere. Bemærker, at der ikke er kontrol med, hvilke typer biomasse og hvilken kvalitet og forurening, som Hashøj Biogas ønsker at behandle. Bemærker, at der skal være fuld dokumentation for, hvilke typer biomasse der evt. ønskes behandlet.

Kommentarer til “Ideoplæg Hashøj Biogas”

1. Introduktion

LCBC m.fl. bemærker, at det ikke er klart, hvilke standarder man benytter i nutidige anlæg til indretning for reduktion af luftemission. Mener det skal være et krav, at der benyttes filtre, som fuldstændig renser for lugt og forurening. Luftemission skal have krav om 0 gene. LCBC m.fl. bemærker videre, at der flere gange nævnes nyeste standarder for luftemission og spørger hvad er nyeste standarder? Bemærker videre, at uafhængig af standarder skal der være eliminering af lugtgener fra området og anlægget.

Udledning af CO, CO₂, H₂S o.a., vurderes ikke at påvirke området omkring virksomheden.

Der er ikke hjemmel i miljøbeskyttelsesloven til at påbyde andet en grænseværdier, et forhøjet kontrolniveau kan påbydes ved overtrædelse af påbudte grænseværdier som et led i efterfølgende kontrol. Det foreslåede kontrolniveau vurderes uproportionalt i forhold til miljøbelastningen.

Lugt fra materiel på offentlig vej reguleres ikke af miljøgodkendelse. Biler vaskes efter behov. Lugtgener fra alle aktiviteter herunder transport på selve virksomheden reguleres af miljøgodkendelse.

Udledning af lugt fra modtagehal er vurderet i ansøgning. Hvis lugt fra modtagehal afstedkommer overskridelse af vilkår vil Slagelse Kommune håndhæve disse.

Der er ikke hjemmel til at forlange dette.

LCBC m.fl. bemærker, at der skal laves en redegørelse for, hvad anlægget bidrager med for reduktion af klimabelastningen.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

LCBC m.fl. bemærker, at der nævnes, at biogas indeholder kuldioxid og svovlbrinte, som skal fjernes og spørger hvordan disse håndteres? Hvilke farer har de for lokalområdet? Hvordan håndteres kulmonooxid?

LCBC m.fl. bemærker, at der skal være krav om, at der løbende (logning per minut) skal være detaljerede målinger af lugt og støj fra anlægget lokalt og eksternt og at alle målinger stilles frit tilgængelige for interesserede i lokalområdet.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

LCBC m.fl. bemærker, at det skal være et krav, at der foretages vask af alle former for køretøjer i lukket hal, samt at køretøjer skal vaskes efter afhentning af gylle og biomasser hos leverandør, inden de afgår fra afhentningssted for at undgå lugtgener under transport. Nævner, at selv lukkede tankbiler afgiver voldsomme lugtgener under kørsel fra leverings- og afhentningssted. Bemærker, at vask af køretøjer skal gælde alt, hvad der har været i berøring med stinkende biomasse, heriblandt slanger til opsugning af f.eks. gylle.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

LCBC m.fl. bemærker, at modtagehal skal være med dobbeltkammer (med sluseporte), således at der ikke på noget tidspunkt undslipper stank. Nævner, at konstruktion af dette skal godkendes, og der skal eftervises ved test, at det kan opfylde kravene om, at der ikke på noget tidspunkt slipper nogen form for lugtgener ud.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

Vedrørende kortlægning af transporter til og fra anlægget, så vil det ikke være en del vejmyndigheden kan stille betingelser om eller kræve dokumentation for, da vejmyndigheden jf. vejloven skal sikre sig, at offentlige veje kan holde til den trafik som benytter dem.

Her henvises til svaret til Birger Kyhl.

De temaer som er fremhævet i høringssvaret til idéoplægget, er behandlet mere indgående i miljørapporten og tilhørende bilag.

Virksomhedens drift reguleres gennem vilkår i miljøgodkendelsen i forhold til lugt- og støjgener m.v. Kommuneplantillægget fastsætter de overordnede rammer for anvendelsen inden for rammeområdet herunder rammer for bebyggelsesprocent og bygningshøjde. Lokalplanen regulerer mere detaljeret disponeringen af arealet indenfor lokalplanområdet, herunder hvor der må bygges, bebyggelsens udseende, højder og materialevalg. Men også placering af overkørsler til vejbetjening af området, placering af regnvandsbassin og afskærmende beplantning samt hvorledes ubebyggede arealer skal fremstå.

Den trafikale infrastruktur etableres med henblik på, at sikre trafikal fremkommelighed, og det offentlige vejnet skal derfor kunne understøtte den type trafik som er nødvendig for den funktion vejen har i det samlede vejnet. Hvis det vurderes, at der skal ske forandringer på en offentlig vej, som følge af en ændring i sammensætningen af den trafik som benytter sig af vejen, vil det være vejmyndighedens ansvar at sikre vejens udvidelse eller

LCBC m.fl. bemærker, at det skal kortlægges, i hvor lange afstande der hentes gylle, industriaffald, slagteriaffald og biomasse, altså alt hvad der skal transporteres til og fra anlægget.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

LCBC m.fl. bemærker i forhold til tabel, at 90 kørsler dagligt svarer til 1 kørsel hver 15. minut, hvis der køres 24 timer i døgnet. Hvis der kun køres 8 timer i dagstiden, vil det svare til en kørsel hver 5. minut. Bemærker, at ingen af disse situationer vil området kunne bære, hverken menneskeligt for beboere i et stort område, natur og dyreliv samt vejnettets beskaffenhed. Bemærker videre, at der allerede er store gener med det nuværende antal kørsler og kørselsmønstre.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

LCBC m.fl. bemærker, at kommuneplantillæg og lokalplan ikke kan sikre de omkringliggende områder mod miljømæssige gener ved at udbygge Hashøj Biogas, bl.a. med trafikale gener, lugtgener, støj osv.

ombygning. Trafik på offentlige veje reguleres af vejmyndigheden i samarbejde med politiet.

De temaer som er fremhævet i høringsvaret til idéoplægget, herunder indvirkning på flagermus og padder, er behandlet mere indgående i miljørapporten og tilhørende bilag.

En forøgelse af bebyggelsesprocenten har ikke nogen sammenhæng med støj- og lugtgener i området. Disse forhold reguleres gennem vilkår i miljøgodkendelsen og skal overholde gældende grænseværdier.

Lokalplan 1234 giver mulighed for bebyggelse med en højde på maks. 12 m dog må tanke og siloer opføres i op til 30 m højde. Der er her tale om maksimale bygningshøjder som ikke nødvendigvis vil blive udnyttet fuldt ud. Det kan ikke undgås at bygninger i op til 30 m højde vil være synlige i landskabet. Dette afværges dog ved, at benytte mørke farver som nedtoner byggeriet og ved at etablere en afskærmende beplantning. Selvom anlægget afskærmes og fremstår med mørke farver kan det ikke udelukkes at det vil få betydning for oplevelsen af Gimlinge Kirke. Det skal dog understreges, at lokalplanområdets fysiske afgrænsning er uændret. Anlægget inddrager således ikke nye arealer. Indblik til Gimlinge Kirke fra Vemmeløsevej ændres dermed ikke væsentligt.

Der er omtrent 700 meter fra biogasanlægget til Fodsporet. Biogasanlægget vil blive afskærmet af en tæt randbeplantning.

Et teknisk anlæg som et biogasanlæg kan også udgøre et oplevelselement på turen langs fodsporet.

Det er korrekt, at en randbeplantning ikke har en støj- og lugtreducerende effekt og de højeste dele af bebyggelsen vil formentlig

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

LCBC m.fl. bemærker, at en forøgelse af bebyggelsesprocenten fra 10 til 25% markant vil øge støj, lugt og gener til lokalområdet. Samtidig vil forureningen til lokale åer og vådområder stige uoverskueligt.

LCBC m.fl. bemærker, at en forøgelse af anlæggets højde op til 30 meter, vil ødelægge naturen i hele området og være til gene for kirker i omegnen. Mener derudover, at fredede dyr som flagermus og padder vil få ødelagt levevilkår. Bemærker, at anlægget vil være til stor gene for Fodsporets stigende antal brugere.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

være synlige. For at minimere anlæggets synlighed, skal der etableres en tæt randbeplantning omkring anlægget, som i stort omfang vil afskærme anlægget i forhold til omgivelserne. Derudover anvendes mørke farvenuancer på bebyggelsen, der bidrager til at nedtone anlægget.

De primære hensyn til omgivelserne som kan varetages gennem lokalplanen er de visuelle hensyn. For at minimere anlæggets synlighed, skal der etableres en tæt randbeplantning omkring anlægget, som i stort omfang vil afskærme anlægget i forhold til omgivelserne. Derudover anvendes mørke farvenuancer på bebyggelsen, der bidrager til at nedtone anlægget.

Bemærkningen til idéoplægget omkring alternativ placering er behandlet i miljørapporten.

Hashøj Biogas er en virksomhed, der i mere end 25 år har betjent omlandet omkring den nuværende placering, hvorfor en vurdering af alternativ placering ikke kun kan forholde sig til anlægselementer på selve lokaliteten.

Ud over, at der stadig er anlægstekniske elementer, der vil blive videreført såvel i en længere som kortere tidshorisont, så er der opbygget lagre i nærområdet, og lokale landmænd har tilrettelagt deres drift i relation til Hashøj Biogasanlæg.

Når et miljøvurderingspligtigt anlæg kræver ny planlægning som også skal miljøvurderes, er det ganske almindelig praksis, at samordne miljøvurderingen af planlægningen med, miljøkonsekvensvurderingen af anlægget.

LCBC m.fl. nævner, at der i ideoplægget foreslås randbeplantning om det nye byggefelt, hvor der er bygninger på 30 meter i højden. Mener det er urealistisk, at randbeplantning på nogen måde vil kunne afskærme bygninger af denne højde. Bemærker, at det heller ikke giver støj- og lugtreduktion med randbeplantning.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

LCBC m.fl. bemærker, at der nævnes, at kommuneplantillæg og ny lokalplan for området skal tage hensyn til omgivelserne og spørger, hvilke konkrete hensyn der refereres til? Henstiller til, at man laver en individuel vurdering for hver bolig og landsby og tager kontakt til borgerne for at vurdere, hvad ændringer betyder for mennesker og natur i omgivelserne. Nævner, at kommunen og de lokalvalgte politikere forventes at være særdeles forpligtede til at beskytte dem som borgere i de berørte områder.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

LCBC m.fl. foreslår alternativ beliggenhed tæt på affald og aftagere og tæt på store offentlige veje, f.eks. tæt ved svinefarm og landevej eller ved SK forsyning nær Stop 39 i Slagelse. Opfordrer kommunen til at tænke i og undersøge alternative beliggenheder, da udbygningen er så stor, at den ikke kan bæres af lokalområdet.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

1. Introduktion

LCBC m.fl. bemærker, at en samordning af Miljøvurderingsrapporten og Miljøkonsekvensrapporten ikke kan accepteres, da projektet kan have enorme menneskelige, miljømæssige, klimamæssige og samfundsmæssige konsekvenser for området.

Temaer i høringssvaret til idéoplægget omkring støj er behandlet i miljørapporten.

Støj fra virksomheden skal overholde påbudte grænseværdier, også selvom virksomheden vil have en anden støjpåvirkning end i planlægningsfasen. Slagelse Kommune kan kun stille krav til de i praksis anvendte støjvilkår.

Temaer i høringssvaret til idéoplægget omkring støj og trafik er behandlet i miljørapporten.

Støj fra intern transport på virksomheden er reguleret i miljøgodkendelsen. Støj fra transport på offentlig vej er ikke reguleret af miljøgodkendelsen.

Temaer i høringssvaret til idéoplægget omkring trafiksikkerhed er behandlet i miljørapporten.

Kommentarer til “Ideoplæg Hashøj Biogas”

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

LCBC m.fl. bemærker, det er fejlagtigt at antage støjmønsteret ikke ændrer karakter med udbygningen af anlægget. Mener at det er hypotetisk, da konstruktioner og bygninger endnu ikke kendes. Bemærker videre, at i miljørapporterne skal alle støjkilder vurderes og nævner, at vejledende støjgrænser ikke er defineret. Mener at støj skal elimineres, så området har karakter af natur.

Kommentarer til “Ideoplæg Hashøj Biogas”

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

LCBC m.fl. bemærker, at det er ukorrekt, at transporter foregår på hverdage, der bliver foretaget kørsler døgnet rundt samt i weekender. Nævner, at alle kørsler giver så meget støj, at de skader helbredet hos beboere i området. Mener det er usandsynligt, at der kun vil ske en lille ændring i kørselsmønster ifm. over en fordobling af antal kørsler pr. dag.

LCBC m.fl. bemærker, at der skal fremlægges dokumentation for, hvorfra biomasse, gylle mv. kommer til Hashøj Biogas for at afdække kørselsmønsteret nøjagtigt. Mener der skal være en detaljeret plan for kørselstidspunkter, som skal laves i samarbejde med beboere i området.

Bemærker videre, at der i dag er meget voldsomme gener pga. kørsel af biomasse gennem Gimlinge By, og at det er uacceptabelt, at Vemmeløse by også skal pålægges endnu større gener.

Kommentarer til “Ideoplæg Hashøj Biogas”

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

LCBC m.fl. bemærker, at sikkerheden for cyklister og fodgængere, herunder skolebørn mv. skal undersøges og dokumenteres for alle veje, der bliver påvirkede af den øgede transport. Nævner videre, at der skal tages højde for, at der er borgere der er afhængige af at kunne transportere sig pr. cykel/til fods til Dalmoose station.

LCBC m.fl. bemærker, at nye borgere/tilflyttere skræmmes væk pga. ekstrem trafik på alt for små veje, der ikke er dimensionerede til tung trafik, og som derfor bliver endnu farligere end nu, for især bløde trafikanter.

Temaer i høringssvaret til idéoplægget omkring lugt og luft er behandlet i miljørapporten. Virksomheden reguleres gennem vilkår i miljøgodkendelsen som skal sikre, at virksomheden overholder gældende grænseværdier for lugt- og luftforurening.

Slagelse Kommune kan ikke kræve fuldstændig reduktion. Slagelse Kommune har hjemmel til at påbyde lugtkrav.

En nedlukning af luftrensningsanlægget vil ikke afstedkomme en sundhedsskadelig situation, men det kan overvejes om nødstrømsanlæg til fakler skal inkludere andre anlægsdele som eks. Lugtrensning.

Der er stillet vilkår om de grænseværdier der er hjemmel til. Ved overskridelse kan Slagelse Kommune påbyde at måle og hvor ofte der skal måles hvor for hvad.

Varmekedel er reguleret i miljøgodkendelse, nødfakkel er ureguleret i forhold til emissioner da den kun anvendes i særlige driftssituationer.

Gasopgradering er en forudsætning for afsætning til N-gasnettet. I stedet for, som tidligere, at oplagre gas til produktion af fjernvarme og elektricitet, er aflagernettet i fremtiden så stor at lager bliver mindre nødvendigt.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

LCBC m.fl. kræver lugteliminering fra anlægget. Mener at filtre, som kan rense luften fuldstændigt skal benyttes.

LCBC m.fl. bemærker videre, at alle procedurer med vask, parkering af biler, risiko for udendørs spild mm. (såkaldte diffuse kilder) skal foregå i lukkede bygninger med optimal luftrensning. Nævner, at der skal foretages kontrol og certificering af eksterne og uvildige, så det sikres, at procedurer altid overholdes. Bemærker, at sanktioner skal følge armslængdeprincippet.

LCBC m.fl. bemærker, at der skal fremlægges dokumentation for, hvilke erfaringer der er med lukkede modtagefaciliteter. Bemærker videre, at miljøkonsekvensrapporten og miljøvurderingsrapporten skal detaljeret redegøre for fuldstændig eliminering af lugtmission. Mener at grænseværdier er underordnede, da der skal være 100% lugteliminering.

LCBC m.fl. bemærker, at i tilfælde af driftsuheld skal der være et redundant system, som fortsat sikrer, at den afsugede luft til enhver tid renses. Der skal være plan for alarmering og information af naboer og beboere i området i tilfælde af uheld. Bemærker videre, at der skal redegøres for mulige risici f.eks. i forbindelse med uheld/ulykker.

LCBC m.fl. bemærker, at der skal redegøres for grænseværdierne niveau og deres kemiske sammensætning samt for, hvor, hvorledes og hvor ofte de måles.

LCBC m.fl. bemærker, at forbrændingsgasserne fra den påregnede varmekedel og nødfakkel, som falder på de omkringliggende områder, skal være elimineret for emission og at dette skal dokumenteres og følges op med målinger fra de berørte områder. Nævner, at med gasopgraderingsanlægget vil der komme øget luftforurening i form af bl.a. skadelige partikler, som forventes at være en del af vurderingen i miljørapporterne.

LCBC m.fl. bemærker, at der ønskes en nærmere forklaring på og sandsynliggørelse af, hvordan gasopgraderingsanlægget vil mindske behovet for oplag af gas.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

Temaer i høringsvaret til idéoplægget omkring overfladevand og drænvand samt hensynet til anlæggets placering i områder med særlige drikkevandsinteresser er behandlet i miljørapporten.

Der er stillet vilkår til udledning fra bassin. Målet er at sikre at der ikke er en påvirkning af vandmiljøet, også under uheld med spild af biomasse eller gylle.

Virksomhedens drift er reguleret gennem vilkår i miljøgodkendelsen der skal sikre overholdelse af gældende grænseværdier for lugt.

Miljøbeskyttelsesloven giver ikke hjemmel til at regulere luftforurening fra transport på offentlig vej. Der henvises til emissionskrav i forbindelse med syn af køretøjer.

Kedel til gasopgradering er reguleret af nationale krav til kedler, og omfattet i miljøgodkendelsen.

Temaer i høringsvaret til idéoplægget omkring belysning er indarbejdet i lokalplanen så det sikres, at belysning opsættes med nedadrettet lyskegle, så belysningen ikke er til blændingsgene for forbipasserende eller naboejendomme. Lysgener reguleres af bygningsreglementet og kan anmeldes til Slagelse Kommune.

Hensynet til omgivelserne varetages gennem lokalplanen. For at minimere anlæggets synlighed, skal der etableres en tæt randbeplantning omkring anlægget, som i stort omfang vil afskærme anlægget i forhold til omgivelserne. Derudover anvendes mørke

LCBC m.fl. bemærker, at overfladevand og drænvand skal ledes til et lukket bassin, hvor der skal være krav til 0-emission. Bemærker videre, at anlægget skal være dimensioneret således, at der aldrig bliver behov for overløb.

LCBC m.fl. bemærker, at anlægget ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser, skal derfor være skærpede krav til håndtering af spild. Nævner videre, at det skal forklares, hvordan der kan forekomme spild i et anlæg, som er lukket.

Bemærker videre, at der skal tages højde for fremtidige prognoser om klimaforandringer med bl.a. øget regnvejrsmængde, idet anlægget er lokaliseret lavt i terrænet.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

LCBC m.fl. bemærker, at der nævnes, at der i miljørapporterne vil der blive beregnet energi- og miljøbalancer. Nævner i den forbindelse, at der også kræves beregning af luftforurening fra den ekstreme transport med dieselforurende køretøjer, som også skal vurderes for lokalområderne, der må forventes at blive generet af koncentrerede mængder forurening. Nævner videre, at det også gælder for forurening fra gasopgraderingsanlæggets varmekedel.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

LCBC m.fl. bemærker, at lys fra anlægget skal afskærmes, så det ikke spredes ud i lokalområdet. Bemærker, at det skal dokumenteres, at hverken anlæg, transport/køretøjer mv. påvirker omgivelserne. Specielt aktivitet aften/nat/morgen i og omkring anlægget skal ikke accepteres.

LCBC m.fl. bemærker, at miljøgodkendelsen af anlægget skal sikre, at der ikke er nogen påvirkning af omgivelserne mht. spredning af lys mv.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

LCBC m.fl. hæfter sig ved, at anlæggets synlighed vil blive meget dominerende i landskabet og ikke kan skærmes.

farvenuancer på bebyggelsen, der bidrager til at nedtone anlægget.

De temaer som er fremhævet i høringsvaret til idéoplægget, omkring indvirkning på flagermus og padder, er behandlet mere indgående i miljørapporten og tilhørende bilag.

Bemærkningen til idéoplægget, omkring kumulativ påvirkning, er behandlet mere indgående i miljørapporten.

Støj fra færdsel på offentlig vej reguleres ikke i miljøgodkendelsen. Støj fra vindmøller reguleres individuelt jf. vindmøllestøjbekendtgørelsen.

Bemærkningen til idéoplægget omkring alternativ placering er behandlet i miljørapporten.

Hashøj Biogas er en virksomhed, der i mere end 25 år har betjent oplandet omkring den nuværende placering, hvorfor en vurdering af alternativ placering ikke kun kan forholde sig til anlægselementer på selve lokaliteten.

Ud over, at der stadig er anlægstekniske elementer, der vil blive videreført såvel i en længere som kortere tidshorizont, så er der opbygget lagre i nærområdet, og lokale landmænd har tilrettelagt deres drift i relation til Hashøj Biogasanlæg.

Bemærkningen til idéoplægget omkring visualiseringer er behandlet mere indgående i miljørapporten med visualiseringer fra flere positioner.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

LCBC m.fl. gør opmærksom på, at området bl.a. har fredede arter, såsom flagermus og padder m.fl., som vil få forringet deres levevilkår.

LCBC m.fl. bemærker, at med stigende vandstand vil området, snart have potentiale af vådområde, mener derfor at anlægget bør nedlægges, og området omdannes til vådområde.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

LCBC m.fl. bemærker, at i forhold til kumulativ påvirkning er der i forvejen daglig trafik i området med tunge køretøjer og landbrugsmaskiner, offentlig transport, almindelig trafik mv. samt støj fra vindmøller.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

3. Alternativer

LCBC m.fl. foreslår en alternativ beliggenhed af anlægget i allerede eksisterende industriområde, tæt på store offentlige veje med egnede tilkørselsforhold og bedre infrastruktur, og hvor vejene er dimensionerede til denne mængde tung trafik. Nævner, at det vil være en fordel at kunne pumpe gassen direkte på gasnettet tæt ved aftagerne.

LCBC m.fl. mener det vil være bedre at bygge et fuldstændigt nyt anlæg med komplet ny teknologi i stedet for at renovere et gammelt anlæg.

LCBC m.fl. nævner, at andre forslag til alternativ beliggenhed kunne være tæt ved svinefarm og landevej eller ved SK Forsyning nær Stop 39 i Slagelse. Mener det vil ligge optimalt i forhold til transport til og fra anlægget.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

3. Alternativer

LCBC m.fl. bemærker til Bilag 2 - Visualisering fra vest på Fodsporet, at det er misvisende, idet de 30 meter høje bygninger slet ikke kan ses på "efter"-billedet, mens 18 meter høje bygninger på "før"-billedet tydeligt ses. Bemærker, at visualiseringen skal omfatte mange flere lokationer og vinkler for at give et retvisende indtryk af anlæggets negative indvirkning på det naturskønne landskab.

Den teknologiske udvikling inden for biogasanlæg og deres påvirkning af omgivelserne bygger på erfaringer og viden opbygget over tid. Høringssvar til andre biogasanlæg vil ikke indgå i miljørapporten.

Forhold vedrørende trafik og vejnet er besvaret i forbindelse med bl.a. Birger Kyhl og Dalmosegruppens bemærkninger.

Som tidligere nævnt, så vil den øgede lastbiltrafik i forbindelse med udvidelse af anlægget langt overvejende berøre den ca. 1,3 km lange strækning af Vemmeløsevej mellem Hashøj Biogas og Industrivej, i Dalmose.

Trafikken med lastbiler i tilknytning til biogasanlægget vil blive ca. 3 dobbelt.

Som tidligere angivet vil tilstanden af vejnettet indgå i Slagelse Kommunes samlede prioritering, og viser der sig ekstraordinært slitage, vil aktuelle strækning(er) blive prioriteret herefter.

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

3. Alternativer

LCBC m.fl. bemærker, at miljørapporterne skal medtage skriftlige høringer fra naboer til andre biogasanlæg om gener som stank, støj og trafikssikkerhed.

11. MORTEN BERTH JENSEN M.FL.

Morten Beth Jensen m.fl. (MBJ m.fl.) tilslutter sig bemærkningerne fremsendt af Dalmose Gruppen og nævner, at underskriverne af deres brev bor ca. 500 meter fra biogasanlægget i Vemmeløse by, og anser sig derfor som nogle af de tættere "naboer" til anlægget. Nævner, at de ser store udfordringer og bekymringer omkring lugtgener, trafikssikkerhed og trafikbelastning.

MBJ m.fl. er særligt bekymret for trafikbelastningen og nævner, at Vemmeløsevej i forvejen er en trafikeret vej, hvor der er dårlige forhold for cykler og gående. Nævner, at de allerede nu oplever tung transport og lastbiler gennem deres lille by, der gør det usikkert for bløde trafikanter at færdes. Bemærker, at vejstrækningen omkring Biogasanlægget ikke er egnet til mere tung transport, og henviser særligt til vej forholdene i Vemmeløse by, som de mener ikke er egnet til at kunne rumme så omfattende tung trafik.

Nævner, at der på borgermødet blev oplyst, at der kan forventes 10 – 12 lastbiler i timen, der skal transportere bioaffald til anlægget. MBJ m.fl. mener det er en voldsom forøgelse af den tunge trafik. Bemærker, at de i materialet, ikke kan se, at der er lavet beregninger på hvorvidt vejnettet kan håndtere dette. Bemærker videre, at det umiddelbart heller ikke fremgår af materialet eller af de oplysninger der blev givet på mødet, at der er tiltænkt tiltag, der sikrer, at vejnettet optimeres, herunder at der skabes cykelstier mv. der tilgodeser de bløde trafikanter.

MBJ m.fl. er bekymret omkring kloakforholdene og spørger, om der er foretaget undersøgelser af, om kloakkerne kan bære den øget vægt, og hvem der skal betale for udbedringen heraf? Bemærker, at de skuffet og frustreret over, at Slagelse kommune indtil videre ikke har

imødekommet beboernes ønske om at få Slagelse kommune til at afsætte de nødvendige midler til bedre trafiksikring.

MBJ m.fl. bemærker, at de stiller krav til kommunen om at sikre, at den massive forøgelse af lastbiltrafik ledes til anlægget via veje som er egnede, såfremt udvidelsen måtte blive en realitet.

Hashøj Biogas er en virksomhed, der i mere end 25 år har betjent oplandet omkring den nuværende placering, hvorfor en vurdering af alternativ placering ikke kun kan forholde sig til anlægselementer på selve lokaliteten.

Ud over, at der stadig er anlægstekniske elementer, der vil blive videreført såvel i en længere som kortere tidshorizont, så er der opbygget lagre i nærområdet, og lokale landmænd har tilrettelagt deres drift i relation til Hashøj Biogasanlæg.

I forhold til bemærkningen om sikkerhedsafstand henvises til besvarelse af høringsvar fra Lars Kyhl vedr. fare ved eksplosion.

MBJ m.fl. mener ikke at anlæggets placering er gennemtænkt eller analyseret på passende vis. Henviser til, at det af rapporten fremgår, at biogasanlægget er nedslidt og skal nedtages og der skal etableres et nyt. Nævner videre, at der ikke fremgår en analyse af, om der er andre placeringer, der kunne være mere hensigtsmæssige særligt i forhold til muligheden for at undgå at skulle etablere ny gasledning på en 12 km strækning.

MBJ m.fl. mener der er andre placeringer, der er bedre, og hvor vejnettet ikke belastes i det omfang som her, og hvor omkostningerne til etablering af ny ledning vil være væsentlig mindre.

MBJ m.fl. bemærker, at der ikke synes at være taget højde for, at den i rapporten omtalte sikkerhedsafstand i forhold til Vemmeløse By for det tilfælde, at der skulle ske uheld på Biogasanlægget. Bemærker, at dette ser de, som borger i Vemmeløse By, med stor bekymring på. Spørger, hvordan kan de som borgere i Vemmeløse by være trygge ved anlægget? Og hvorfor følges Miljøministeriet om at holde en minimumsafstand på 500 meter til nærmeste bebyggelse, når der planlægges anlæg af biogasanlæg (landsby eller større samling af boliger), ikke?

MJB m.fl. håber, med deres bekymringer, at det genovervejes, hvorvidt Hashøj Biogasanlæg er det rette sted at opføre et nyt biogasanlæg.

BILAG: BEMÆRKNINGERNE

Herefter følger bemærkningerne i deres fulde ordlyd. Rækkefølgen refererer til listen på side 3.

Carsten Sloth Møller

Fra: Birger Kyhl <kyhlbirger@gmail.com>
Sendt: 31. oktober 2021 11:40
Til: Planhøring – officielle postkasse; Lars Kyhl
Emne: Høringssvar mht. udvidelse m.m. af biogasanlæg på Vemmeløsevej

Til rette vedkommende

Som ejer af hus og grund, Vemmeløsevej 22, 4261 Dalmose tillader jeg mig at fremsende nedennævnte kommentarer, bemærkninger med mere med hensyn til ændringen/udvidelse af den lokalplan, der omhandler det eksisterende biogasanlæg på Vemmeløsevej i Vemmeløse.

Fakta omkring Vemmeløse og Vemmeløsevej:

Et ældre ægtepar har lige solgt deres hus, og et yngre par er flyttet ind. En tendens der sikkert vil fortsætte og dermed også bringe flere børn til byen.

Vi sælger vores hus først i det nye år 2022, og det medfører en tilgang af to mindre børn på henholdsvis 8 og 10 år.

Der er ingen fortove eller cykelsti fra udkanten af Vemmeløse og frem til det tidligere kommunekontor, hvor der dog er fortov.

Det betyder, at børn der enten skal ned og tage bussen til aktiviteter i Slagelse/Næstved, Skælskør eller til skole og/eller fritidsaktiviteter i Dalmosehallen enten må gå eller cykle med både private biler og den tunge, daglige trafik til biogasanlægget med biler og lastbiler "hvislende" om ørerne, biler der i ca. 60. 70 % kører over den tilladte hastighedsgrænse på 50 km!!!

Jeg har intet imod den grønne omstilling, klimaforbedringer etc. og er derfor umiddelbart positiv indstillet over for en udvidelse af det eksisterende biogasanlæg, men ikke hvis, men når det notorisk vil medføre en øgning af den meget tunge trafik til og fra biogasanlægget, er jeg lodret imod. Hvis planen skal have en "tommel op" fra mig, og de personer jeg skal sælge huset til, er forslaget helt klart og utvetydigt, at der skal etableres en ny tilkørselsvej til biogasanlægget fra landevejen, der går gennem Dalmose og videre til Skælskør.

NB. Med hensyn til de ulovlige hastigheder gennem Vemmeløse, har jeg både skrevet til Slagelse Kommune og Politiet i Slagelse. I begge tilfælde dog uden at have modtaget et svar! Hvis der skulle være en trafikmåler tilovers på Materielgården i Slagelse, kunne den gøre god gavn i Vemmeløse.

Med venlig hilsen

Birger Kyhl, Vemmeløsevej 22, 4261 Dalmose - Mobil 40352515 - Lars Kyhl er nuværende lejer af huset.

Til rette vedkommende
Planafdelingen i Slagelse Kommune

Dalmose 07-11-2021

Høringsvar til Lokalplansforslag 1234, udvidelse af eksisterende Biogasanlæg på Vemmeløsevej i Dalmose.

Jeg er som beboer på Vemmeløsevej og dermed indenfor risikozonen bekymret for, at en udvidelse af det eksisterende biogasanlæg vil betyde flere uheldige ting for mig og min familie samt for Dalmose by som helhed.

Herunder en opremsning af mine bekymringer.

- En 3-dobling af transporter med store lugtene lastbiler på alt for små veje. Hvilket vejene og samfundet slet ikke er gearet til.
- Føringelse af boligpriserne i området.
- Affolkning af byen og manglende tiltrækningskraft af nye beboere.
- Støj, lugtgener fra anlægget i den daglige drift.
- Konsekvenserne ved en ulykke.
- Risiko for flere fremtidige udvidelser.

Dalmose biogasanlæg startede, som et forholdsvis lille projekt imellem flere landmænd i området. Er forskellige årsager kunne det ikke drives mere og er derfor solgt til en af de store spillere på markedet.

Den nye ejers plan er at udvide anlægget til næsten det 3-dobbelte.

En så stor udvidelse hører ikke til i landzone, men er mere egnet til et regulært industriområde f.eks. ved Stignæs tæt på Skælskør. Her er infrastrukturen også allerede i orden og der er muligheder for at have massere af vand til rådighed i tilfælde af en ulykke på anlægget.

I har, som udøvende myndighed pligt at følge alle regler, som er forbundet med fremlæggelse af et lokalplansforslag.

Desværre bærer materialet præg af at I, som udøvende myndighed ikke vil eller tør stille udvidede og skærpente fremtidige krav til anlæggets nye ejere. Samt at en del af materialet er købt og betalt af anlæggets nye ejere. Sidstnævnte med en risiko for at vurderingerne ikke er upartiske. Enkelte er faktisk faktuelle forkert. F.eks. vejbreder og vurderingerne af den nye belastning af vejene.

I kan indenfor gældende lovgivning sagtens stille endnu flere krav. Krav, som ville tilgodese anlæggets medarbejdere, anlæggets naboer og ikke mindst Dalmose by.

Det kunne være indenfor:

- Driftstidspunkter. At anlægget kun kørte i dagtimerne og IKKE i weekender.
- En øvre grænse for antallet af daglige transporter og deres størrelser.
- Skærpede støjkrav.
- Krav til højder og anden fysisk fremtoning af anlægget.
- Placering på matriklen.
- Materialevalg (bæredygtigt, træ, sedum, farver osv.).
- Beplantningens højder.
- EL-batteri drevet køretøjer på anlæggets matrikel.
- Opkøb af arealer og etablering af bedre egnede adgangsvej til og fra anlægget. Det kunne f.eks. være etableringen af en vej ud til rute 22 Slagelsevej.

Jeg har i dette skriv forsøgt at beskrive nogle af de bekymringer, som en evt. fremtidig udvidelse af Dalmoose Biogasanlæg vil afstedkomme.

Sideløbende med dette høringssvar, har jeg valgt at sende en række spørgsmål, som ønskes uddybet af Slagelses Kommunes Plan afd.

Med Venlig Hilsen

Lars Kyhl
Vemmeløsevej 22
4261 Dalmoose

Spørgsmål til Planafdelingen vedr. Lokalplansforslag 1234 Udvidelse af Dalmose Biogasanlæg

Lokalplan

5.1 Hvad tænker I om den voldsomme stigning af antallet af tonstunge lugtende lastbiler på Vemmeløsevej?

Og hvilken vejklassifikation har Vemmeløsevej?

6.2 Miljøstyrelsen grænseværdier er KUN vejl.

Er det ikke en risiko for at disse vejledninger ikke overholdes?

Kan man som kommune ikke stille skærpede krav til virksomheden?

6.3 Kan man under dette punkt kræve at virksomheden har skumringsrelæ og andet, som sikrede at lysene ikke var på fuldt blus med mindre det var nødvendigt?

På denne måde sikrer man at anlægget ikke "lysforurener".

7.2 Der nævnes i dette afsnit at der skal holdes en afstand til skel på 7 meter.

Kunne dette øges til f.eks 20 meter?

7.3 Hvad tæller med i den dispenserede bebyggelsesprocent på de 25%

7.4 Hvorfor kan den nye ejer ikke få lov til at nedsænke anlægget i terræn?

På denne måde ville det ikke have en særlig stor fysisk fremtoning i landskabet.

8.1 & 8.2 Hvorfor gives der muligheden for farven hvid?

Det må vel i denne sammenhæng være vigtigt at holde sig til jord & neutrale farver.

8.3 Kan I stille krav om bestemte tagmaterialer på alle bygninger f.eks. sedum?

Sedumtage ville få de forskellige bygninger til at fremstå mindre fremtrædende i terrænet.

8.8 Er I ikke bekymrede for at solceller kan have en for stor glans?

I beskriver at andre bygningsdele ikke må have en glas over 10.

Lokal Redegørelse

Baggrund:

Kan en udvidelse godt begrundes med at det har økonomiske årsager fra ejeren af anlægget?

Indhold:

Beplantning i -og omkring anlægget beskrives. Men hvorfor nævnes der ikke noget om ønsket højde?

Og er I bekendt med at der aldrig blev beplantet jf. den gamle lokalplan?

Kommunes rammedel:

Hvorfor skal fremtidige skorstene have lov til at rage 30 meter op?

Har man undersøgt om mindre kan klare opgaven?

Eks. Forhold:

Trafikbelastningen bliver i min optik alt for stor ift. de muligheder, der er for at komme til anlægget.

Ses der slet ikke med stor bekymring på at vejnettet slet ikke har kapacitet til ca. 16.000 årlige

transporter?

Og hvilken vejklassifikation har Vemmeløsevej og Katrinevej egentlig?

Vurderes trafikredegørelsen som fyldestgørende og har I kontrolleret de beskrevne vejbredder?

Syntes ikke de har særligt meget med omkring huse som ligger tæt på vejkanten, ej heller om de mange gående og cyklende, som hver dag benytter Vemmeløsevej.

I den forbindelse skal det nævnes at vejen ikke er oplyst med gadelamper.

Natur & miljøforhold:

Lugtgener beskrives efter særlige immissions regler. Om de er høje eller lave har man som almindelig borger svært ved at vurdere.

Men dertil skal det nævnes at de største lugtgener faktisk kommer fra de gennemkørende lastbiler.

Også selvom der hårdnakket forklares fra vognmændenes side, at påfyldningerne sker i lukkede systemer.

Hvis disse immissionskrav ikke kan overholdes fremadrettet, kan I så som myndighed så kræve at produktionen/transporterne stoppes indtil at forholdet er bragt i orden?

Støjforhold & Trafik

Støj – Ville man som myndighed kunne kræve at produktionen af Biogas kun var i drift i dagtimerne 7-17 og altså ikke i nattetimerne og i weekenderne?

Man beskriver at udvidelsen ikke får en indvirkning på belastningen af vejene – er dette ikke faktisk forkert?

For mig at se, så bliver belastningen ca. 3 dobbelt.

1.4.10 På billedet ses tydeligt at to store køretøjer ikke kan passere hinanden. Og det er endda på et af vejens bredeste steder.

Herunder ses to andre steder, hvor det kan blive alvorligt, hvis en bus og en transport og andre bløde trafikanter mødes samtidigt.



Kortet er fra Vemmeløse

Den øverste markering viser et hushjørne, som ligger meget tæt på vejkanten.

Den nederste markering viser de 2 busstoppesteder.



Kortet er fra Gimlinge.
Flere steder er der dårligt udsyn og andre steder er vejen ikke særlig bred.



Kortet er fra Vemmeløsevej. På toppen af bakken svinger vejen og udsynet er ikke godt.

Syntes I at disse emner er blevet belyst tilstrækkeligt i redegørelsen?

Påvirkningen af belastningen beskrives som middel påvirkning. Er I som myndighed enige i denne vurdering?

For mig at se så tales der om en 3-dobling af transportere.

Fare ved eksplosion:

Hvordan skal deres beskrivelser forstås indenfor risikozonen (250 meter) og den anden zone på de ca. 600 meter?

Hvilke skader kan det forventes der sker på mennesker og bygninger?

Ser frem til en besvarelse af mine fremsendte spørgsmål.

Skulle der være behov for at noget skal uddybes så kan jeg kontaktes på nedenstående kontaktinfo.

M.V.H

Lars Kyhl
Vemmeløsevej 22
4261 Dalmore
Mobil 61675778

Center for Miljø,
Plan og Teknik
Rådhuspladsen 11
4200 Slagelse

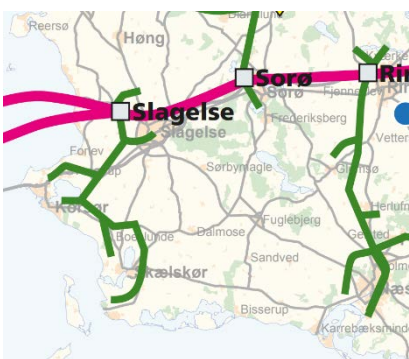
Dalmose, 09-12-2021

Høringssvar til "Forslag til Lokalplan 1234, Biogasanlæg ved Vemmeløsevej, Dalmose samt Kommuneplantillæg nr. 36 til Kommuneplan 2017, miljøkonsekvensrapporten med bilag, udkast til miljøgodkendelse og udkast til § 25 tilladelse"

Hermed fremsendes høringssvar fra lokalråd, landsbyråd og interessegrupper i Hashøj Sydøst (DalmoseGruppen, Gimlinge landsbyråd, Flakkebjerg landsbyråd, Skørpinge landsbyråd, Hyllested landsbyråd og Støtteforeningen for Idræt, Kultur og Lokalt samvær).

Som udgangspunkt går vi ind for opgradering og udbygning af teknologi inden for grøn energi.

Helt overordnet savner vi dog en analyse af hvorfor man ikke placerer det nye anlæg ved siden af en gasledning og store veje, i stedet for at grave 12 km ny gasledning gennem vores landskab, for så at stå med en masse udfordringer omkring tung trafik på smalle, ensporede lokalveje. Man beskriver netop, at hele det gamle anlæg i grove træk er nedslidt og skal pilles ned, og derfor giver det i vores øjne netop mening at placere det nye anlæg ved siden af en egnet gasledning og store statsveje, der er egnet til tung trafik!



Udsnit af Gasselskabernes grønne fordelingsledning ved Skælskør/Stignæs erhvervspark samt ved Slagelse.

Dernæst hæfter vi os ved, at der i sagsfremstillingen på mødet i MPL-udvalget ikke tages særlig notits af vores tidligere fremsendte høringssvar vedr. kommuneplantillæg 36, men at man blot hæfter sig ved at bygherrers miljørapport belyser disse emner.

Vi finder det dybt kritisabelt, at Slagelse Kommune alene forholder sig til en rapport bestilt og betalt af bygherrer, uden at forholde sig yderligere til lokalområdernes tidligere høringssvar!

Vi vil i dette høringssvar forholde os til punkter i bygherrers rapporter, som vi er meget uenige i, og så vil vi yderligere fremstille vores holdninger til projektet.

Et mindre biogasanlæg, som har aftaget gylle fra lokale landmænd, ønskes nu udvidet til en industri, hvor produktionen af biogas tredobles! Herudover er der tale om yderligere ildelugtende industriaffald fra resten af landet + Skandinavien som skal anvendes på det nye anlæg!

Ved sådan et ønske bør man som bygherrer og kommunal myndighed sørge for at en udvidelse tager mest muligt hensyn til lokalområdet, og sørge for at levevilkårene i de nærliggende lokalsamfund ikke forringes!

Hvad forstår vi ved en forringelse af vores levevilkår?

Utryghed ved at færdes på vejnettet som blød trafikant pga. tung trafik, eller som bosiddende klods op af mindre landsbyveje, hvor antallet af tunge transportere tredobles. Ildelugtende transportere gennem området og ildelugtende produktion af biogas, hvor man afhængigt af vindforhold bliver påvirket mere eller mindre. Anlægsprojekter med 30 meters byggehøjde i det åbne land, som først om 15-20 år dækkes delvist af nyplantede træer. Risikozone ved ulykker/kollaps, som påvirker Vemmeløse by og borgere i nærområdet i ukendt omfang..!

Det er en forringelse af levevilkårene i de små lokalsamfund omkring Hashøj biogas!

Som kommunal myndighed skal man sørge for at en evt. lokalplan og miljøtilladelse ikke er elastikker i metermål, men præcise rammer, hvor man tydeligt kan evaluere om rammerne overholdes, og hvor man beskriver konsekvenser, hvis ikke dette er tilfældet.

Vi synes ikke, at lokalplanforslaget og miljøtilladelsen giver et indtryk af at kommunen udstikker disse rammer, tværtimod!

Følgende punkter skal derfor undersøges til bunds, og tilladelser/retningslinjer skal beskrives i detaljer i lokalplanen og miljøtilladelsen, såfremt man giver tilladelse til denne udvidelse. Vores uddybning af punkterne kommer efter den følgende opridsning af vores kritikpunkter:

- **Trafikpåvirkning, Vejforhold og Trafiksikkerhed:**
 - Udvidelsen får en beregnet konsekvens i trafikbelastningen med en forøgelse af over 11.000 lastbiler om året til i alt 16.000 lastbiler, som skal til og fra Hashøj Biogas gennem vores små lokalsamfund!
 - Vejnettet gennem vores byer er ikke egnet til dette, og der er tale om en massiv udvidelse af tung trafik, som vejene ikke er dimensioneret til og vil være til gene i vores små landsbyer. Derfor mener vi, at man skal planlægge en ny tilkørselsvej fra Slagelse Landevej eller fra Skælskørvej over markerne!
- **Lugtemissioner:**
 - Der beskrives, at der vil komme flere potentielt ildelugtende biomasser til Hashøj Biogas, men at man benytter nyeste teknologier for at hindre lugtemissioner.
 - Vi vil fremsætte det krav, at man følger op på lugtgener. Kan man i de nærliggende lokalområder efterfølgende lugte produktionen, eller transporterne til og fra anlægget, skal man uden unødigt ophold udbedre dette, og hvis ikke dette kan lade sig gøre, skal man indstille produktionen!

Landskabelig påvirkning:

- 30 meter høje bygninger dækkes ikke sådan lige! Vi vil fastholde et mørkegrøn farvevalg af den høje bygningsmasse, og slå på, at der skal anvendes hurtiggroende træarter og buske til at skærme området.
- Miljøkonsekvens:
 - Sikkerhed: Der beskrives nu en risikozone med maksimal sikkerhedsafstand, hvor hele Vemmeløse by er beliggende i!
 - Vi mener ikke, at man ved udvidelse kan forsvare, at en landsby ligger inden for en zone, hvor man ikke ved, hvad der kan ske, hvis det værst tænkelige uheld sker på Hashøj biogas.
 - Vi mener, man som minimum bør følge Miljøministeriets anbefalinger for minimumsafstande til bebyggelse ved planlægning af det nye anlæg.
 - Vedr. gasledningen nævner man, at der ved Fodsporet/Ravnebækskoven ikke er registreret bilag 4 arter. Man har de seneste år gjort en del for levesteder for Markfirbenet ved Fodsporet. Markfirbenet er en bilag 4 art, og initiativet fra Slagelse Kommune og Naturstyrelsen for at skabe levesteder langs Fodsporet nævnes slet ikke, selvom gasledningen skal pløje direkte gennem Fodsporet.

Trafikpåvirkning, Vejforhold og Trafiksikkerhed uddybning:

Vi er, som borgere i lokalsamfundet, ikke enige med kommunens administration i, at en forøgelse med 11.000 lastbiler om året kun har en lille påvirkning på de trafikale forhold. Det skriver administrationen i oplægget til det politiske MPL-udvalg.

Vi kan også læse fra aktindsigt i den interne høringsproces, at selvom den høringsansvarlige har ment, at det var vigtigt at forholde sig til ansvarsområdet "vej og trafik", er der ingen, der har forholdt sig til det i den interne høringssekuelon (side 11). Og derfor har administrationen brugt bygherrers trafikanalyse ukritisk.

Vi er ikke enige i trafikanalysen og konklusionerne heraf, som HCS er fået udarbejdet.

Rapporten har, med vores øjne, alene det formål, at tegne et lyserødt billede af hvordan forholdene er, og hvordan de bliver.

Trafikpåvirkning/Trafikintensitet:

Der er i rapporten lavet trafiktælling og en opgørelse af hvor meget der køres til og fra anlægget nu, og hvor meget man regner med der skal køres ved fuld udbygning.

Som vi kan se det, drejer det sig altså om en totalbelastning til og fra værket på i alt 16.000 lastbiler om året (side 9 trafikanalyse). Hertil kommer anden tung trafik i området, som skal lægges oven i den samlede belastning af vejnettet.

Det beskrives at kørselsmønsteret ikke kendes ved fuld udbygning. En stor del af udvidelsen (9.440 transporter) er fast bioaffald, madaffald, slagteriaffald og fiskeaffald, og da det er ny tilgang af biomasse, kan man godt forstå at det kan være svært at gennemskue.

Det betyder at det scenarie vi kigger ind i, kan være alt fra én lastbil for hvert kvarter til én lastbil for hvert 5. minut i dagtimerne. Vi ved det ikke, men det har enorm stor

betydning for afvikling af trafikken, trafiksikkerheden og levevilkår for omkringboende langs vejnettet i de små landsbyer.

Spørgsmål:

Vil Slagelse Kommune i miljøtilladelsen sætte rammer for hvor høj intensiteten må være pr. dag, eller hvordan vil Slagelse Kommune sikre sig, at lokalsamfundet ikke skal leve med en høj trafikintensitet af tung trafik?

Vejforhold:

Vejforholdene er beskrevet på side 4 i analysen.

Her har Dansk Miljørådgivning klassificeret vejene iht. hvor mange lastbiler pr. døgn vejene er egnede til.

Man har også angivet mål for vejene.

Overordnet har man beskrevet Industrivej og Vemmeløsevej som gode veje egnede til denne udbygning af transportintensiteten af tung trafik.

Der står, at Vemmeløsevej er en tosporet vej på ca. 6 m, mens fx Vollerupvej er ca. 5,7 m og enssporet.



Strækningen fra Industrivej til byskiltet i Vemmeløse er dog kun ensporet og 5 meter bred. Husene ligger helt ud til vejen!

Det er altså forkert at skrive, at Vemmeløsevej er 6 m og tosporet, uden at kommentere at strækningen mod Dalmose gennem Vemmeløse er smallere og kun ensporet. Strækningen, vi taler om her, er ikke blot en lille indsnævring, men stort set lige så lang en strækning som hele Industrivej!

Kigger man på tilkørsel og frakørsel mod nord, så er der fra krydset ved Gimlingevej igen tale om ensporede veje, og igen har man undladt at nævne at f.eks. Gimlingevej kun er 3,8 m på dele af strækningen, som f.eks. omkring Fodsporet, hvor mange bløde trafikanter både krydser vejen og bruger Gimlingevej fra både Flakkebjerg og Gimlinge som adgangsvej til Fodsporet!

Man har i rapporten ikke kunnet konstatere kantskader og huller, men hvis man har kørt på vejene i 2021, så vil man vide at der f.eks. på Gimlingevej er ca. 0,5 m rabat i hver side, som er kørt helt op på stort set hele strækningen, og kanterne på vejene er ødelagte. Det er gældende på flere af de små veje, og det er nærmest kun Vemmeløsevej, som bejljligt har fået et nyt slidlag for nylig, der på overfladen er pæn pt. Her har man også forsøgt at gøre vejen lidt bredere ved at planere asfalten længere ud, hvor der altså **ikke** er bærelag under.



Gimlingevej ved Fodsporet. Ca. 3,8 meter bred



Gyldenholmvej. Ca. 3,5 meter bred

Sliddet på en vej fra 1 lastbil svarer til sliddet fra 10.000 personbiler. Det er gammel viden og man kan læse mere om dette forhold her:

<https://ing.dk/artikel/hvordan-beregner-man-lastbilers-vejslid-92104>

Spørgsmål:

Har Slagelse kommune i overvejelserne omkring tilladelse til dette projekt afsat ekstra midler til vedligehold af vejnettet i nærområdet ifht et ekstraordinært slid af vejene som vil være en følge af en evt udvidelse?

Ift. vejklasser anvender man i rapporten trafikklasser 0-7 som argumentation for, hvad vejene er egnede til ift. tung trafik.

Spørgsmål:

Anvender Slagelse Kommune og Dansk Miljørådgivning en anden standard end resten af landet?

Standarden i håndbog for dimensionering af befæstelser og forstærkningsbelægninger, som er udgivet af Vejdirektoratet, viser nemlig at en trafikklasse 2 vej er beregnet til op til 65 lastbiler i døgnet, og ikke 150, som der står i analysen?

Ligeledes er en klasse 1 vej beregnet til mindre end 1 lastbil pr, døgn, og ikke op til 75 som der står i rapporten.

Hvis man følger standarden for vejklasserne fra Vejdirektoratet, så viser analysen, at vejnettet allerede i perioder er maksimalt belastet i forhold til hvad vejene er egnet til jf tællinger side 6, og de ensporede veje er allerede belastet mere end de er dimensioneret til ift. trafikklasserne.

Spørgsmål:

Hvilke vejklasser vurderer Slagelse Kommune vejklasserne til at være? Og i særdeleshed Vemmeløsevej som en helhed inkl. den ensporede del gennem Vemmeløse, og vil Slagelse Kommune undersøge trafikforhold yderligere inden man igen sender materiale til det politiske udvalg?

2.1. TRAFIKKLASSER

Der er skelnet mellem følgende 8 trafikklasser, jf. nedenstående tabel. Der er forudsat tosporet vej med normal køresporbredde.

Trafikklasse	Lastbiler på vejen pr. døgn i begge retninger tilsammen	N _{Æ10} -pr. døgn i spor (øvre grænse)	Dimensioneringstrafik N _{Æ10} /år
T0 ¹⁾	Kun lette køretøjer	-	-
T1	Mindre end 1	0,5	75
T2	Op til 65	20	7.300
T3	65 til 120	50	18.300
T4	120 til 560	200	73.000
T5	560 til 1.200	500	180.000
T6	1.200 til 1.500	800	300.000
T7	Mere end 1.500	1.500 ²⁾	500.000 ²⁾

Noter

- 1) I trafikklasse T0 bør træffes aktive foranstaltninger mod færdsel med tunge køretøjer (mere end 3.500 kg totalvægt), f.eks. tungt snerydningsmateriel.
- 2) Principielt ubegrænset - de angivne værdier bruges som standardværdier i MMOPP.

Tabel 1 Trafikklasser.

Trafiksikkerhed

Vi har på det omtalte vejnet, Vemmeløsevej, Gimlingevej, Vollerup, Gyldenholmvej og Katrinevej ingen cykel- eller gangstier langs vejene.

Man er i det åbne land forvist til vejkanterne som blød trafikant!

I forvejen mangler der sikring af de bløde trafikanter i vores landsbyer, hvor den tunge trafik i forvejen er stigende. På hovedgaden i Dalmoose finder man fx ikke en gang et fodgængerfelt! I trafikanalysen henviser man omkring Gimlinge/Dalmoose til at børnene nok bruger en busrute, der nu er nedlagt, og at børn, der ikke bruger bussen befordres af forældrene (s.11-13 i trafikanalyse)!

Til dels referer man til en busrute, som nu er nedlagt, og så er det bare ikke korrekt, at vejen ikke bruges af bløde trafikanter, herunder skolebørn. Vi kan sagtens se for os at vejen ikke vil blive brugt af disse, hvis tilladelsen til udvidelse gives, for så vil det være for farligt. Men det kan eller skal bare ikke bruges i en rapport som argument for at en øget trafikbelastning ikke har en konsekvens for trafiksikkerheden!

Spørgsmål:

Hvordan vil Slagelse Kommune sikre de bløde trafikanter på dette vejnet, når kanter og rabatter i forvejen er kørt op på dele af vejnettet, og når der samtidigt skal være lastbiler på smalle veje med en intensitet på ned til hvert 5. minut?

Vi mener projektet, hvis det gennemføres, skal indeholde en ny til- og frakørselsvej fra Rute 22 Slagelse Landevej/Slagelsevej eller Skælskørvej, som fører tværs over markerne uden om byerne. Det af hensyn til både trafiksikkerhed, hvad vejene er dimensioneret til og ift. de gener, som den tunge trafik ellers måtte medføre for de omkringboende borgere.

Spørgsmål:

Vil Slagelse Kommune planlægge en ny til- og frakørselsvej til dette projekt, som bliver industri i landzonen, så vi som bløde trafikanter kan færdes trygt på de små lokalveje?

I Slagelse Kommunes udviklingsstrategi i forbindelse med kommuneplan 2021 skriver man om livet på landet, at man bakker op om tiltag, der vedrører adgang til naturen og forbedring af infrastruktur.

Spørgsmål:

Hvordan harmonerer ovenstående med øget tung trafik på små lokalveje, som vil gøre det mere risikabelt for bløde trafikanter at færdes langs vejene mellem landsbyerne?

Lugt-emissioner uddybning:

Vi er, med nuværende setup, meget bevidste om hvad lugtgener kan betyde, herunder vindretning og lugtgener fra transport til og fra anlægget. Vi har forstået, at man selvfølgelig benytter nyeste teknologi for at hindre dette. Problemet er bare, at vi kan læse os til, fra andre steder i landet, at det ikke er tilstrækkeligt, og er en udfordring mange steder.

Vi savner en uddybning af lugtgener ift. grænseværdier beskrevet i punkt 49 i udkastet til miljøtilladelsen. Herunder også af transport til og fra anlægget. Grænseværdien siger os ikke ret meget, men vi kan konstatere, at lugtgener stadig er en stor udfordring på

andre nye anlæg rundt omkring i landet. Herudover savner vi en konsekvensbeskrivelse af, hvad der sker hvis ikke grænseværdierne overholdes!

Spørgsmål:

Vil Slagelse Kommune i miljøtilladelsen tilføje strategier og retningslinjer for hvordan biogasanlægget skal tilpasse anlægget såfremt borgerne i nærområdet klager over lugtgener?

De forsimplede beregninger for lugt i bygherre rådgivers rapport er udelukkende baseret på den volumenstrøm, som føres gennem en skorsten med filter. Der tages ikke højde for udslip fra andre steder som fx efterlagertanke, åbne porte eller beskidte lastbiler. Programmet som benyttes til beregningerne giver jf. bilag advarsel om at input data er udenfor område.

Dette er der ikke kommentar til i rapporten, men det vil give et væsentligt andet resultat end det præsenterede.

Rådgivers proportioner for beregningen er fejlagtige, da den benyttede volumenstrøm på 30.000 m³/h vil give en hastighed i en 4x4 m portåbning på 0.52 m/s. For at sætte det i proportion, er den mest fremherskende vindhastighed ca. 5 m/s - altså 10 gange så meget.

Lugt vil uden tvivl ikke kunne holdes inde med 0.52m/s, som er en hastighed der kan sammenlignes med at man ånder sagte.

Derudover tages der ikke stilling til hvorledes situationen ser ud hvis portene er åbne i begge ender af hallen!

Der er i rapporterne ikke fremlagt eksempler på datablad for filtertype, deres funktion og testede effektivitet og udskiftningsinterval eller erfaring fra andre anlæg!

Spørgsmål:

Hvordan forholder Slagelse kommune sig til denne viden? Og vil man skærpe kravene for lugtmissioner og kontrol af dette?

Lugtmissioner vil også i betydelig grad komme fra decentrale efterlagertanke, som ikke overholder nogle fornuftige krav til udslip. Man kan forestille sig at disse tanke vil blive brugt til andre biomasser end gylle som de oprindeligt har været beregnet til.

Disse efterlagertanke vil således ikke længere være at betragte som landbrugets men industriens og vil så skulle overholde andre krav.

Spørgsmål:

Hvordan forholder Slagelse kommune sig til dette og hvorledes forhindres lugtmissioner fra efterlagertanke når membran åbnes for eksempelvis omrøring?

Der er omtalt PVC dug men PVC har dårlig lufttæthed, så derfor vil der være lugtudslip. Her kan refereres til plastindustriens eget dokument for anvendelighed. COWI rapport for Energistyrelsen (Drivhusgasemissioner fra biogasanlæg) forklarer at udslip også kommer fra samlinger i efterlagertanke. Nogle producenter vil her bruge EPDM som tætning men EPDM har en ringe tæthed over for luft.

Spørgsmål:

Kan der fremlægges datablad for omtalt gastæt dug og testrapport som efterviser dens effektivitet og tæthed overfor forskellige gasser?

Hvorledes vil Slagelse kommune sikre sig at bygherres rådgiver tager alle relevante forudsætninger med i deres beregninger for lugt?

I den hidtidige drift har der været forskellige udfordringer med åbne porte, defekt ventilation og andre forhold som har skabt lugtemissioner fra anlægget.

Spørgsmål:

Hvem kontrollerer det fremadrettet og vil man i miljøtilladelsen sætte rammer for egenkontrol og konsekvenser for fravigelse af procedurer der hindrer lugtemissioner?

Landskabelig påvirkning uddybning:

Først og fremmest savner vi en nærmere undersøgelse af nærområdet af anlægget.

Spørgsmål:

Har Slagelse Kommune forholdt sig til miljøministeriets høringssvar, hvor man kommenterer på at dele af området er udlagt som skovrejsningsområde og bevaringsværdigt område?

Vi er bekymret for den tilladte bygningshøjde på 30 meter. Så høje bygninger dækkes ikke sådan lige! Vi vil fastholde et mørkegrøn farvevalg af den høje bygningsmasse og slå på, at der skal anvendes hurtiggroende træarter og buske til at skærme området.

Miljøkonsekvens uddybning

I miljøvurderingen af eksisterende forhold tages udgangspunkt i at gassen afsættes til Hashøj Kraftvarme. Det er ikke længere en selvfølge da Hashøj Kraftvarme her i 2021 har indviet ny varmepumpe og biomassekedel, og ikke længere er afhængig af biogas. Kommunen bør være bekendt med forholdene.

Sikkerhed

Maksimal risikozone hvor Vemmeløse By er inkluderet er yderst bekymrende.

Spørgsmål:

Hvilke skader kan ske ved totalt kollaps i denne zone?

Man bliver nødt til at forholde sig til værst tænkelige scenarie inkl. landskab og vindforhold mm..

Hvis der sker et kollaps efter fuld udbygning, kan der strømme op i mod 20. - 30.000 m³ gas ud i området hvis der ingen vind er (anlægget ligger i en lavning/dal). Jf. side 5 i udkast til miljøgodkendelse søges om 6 gaslagre a 5.100 m³ gas.

Spørgsmål:

Hvordan forholder Slagelse Kommune sig til værst tænkelige scenarie ved total kollaps efter fuld udbygning ift.:

- Sikkerhed for borgere, der opholder sig i nærområdet?
- Nærliggende bebyggelse inkl. Vemmeløse samt forbi passerende?
- Beredskab, tilgængelige vandressourcer etc.?

På side 8 i konsekvensrapporten ses et billede af det måske kommende anlæg, Reaktorer og gaslagre ligger helt ud til volden med beplantning og marken på den anden side.

Spørgsmål:

Skal man indtænke brede brandbælter mod markskel ift. risikoen for naturbrande? Og er der ingen krav til hvor tæt, man må anlægge store gaslagre op af skæl?

Giftige gasser omkring et biogasanlæg og utætheder er ikke ukendt for branchen. Ifht nærområdet og specielt beliggenheden tæt op af Vemmeløsevej sætter vi spørgsmålstejn ved sikkerheden og opfølgningen på sikkerheden omkring udslip af gasser. Der har før været alvorlige uheld, også på Hashøj biogas.

<https://www.kemifokus.dk/stort-udslip-af-giftig-gas-ved-aflaesning-af-madaffald/?fbclid=IwAR2Qpxjmp0fzwgvB3RlxDs8tyEadUwmeqJ6Jt1QfdKxN6G5gbOeecjWCYMo>

Spørgsmål:

Hvordan vil man sikre kontrol med utætheder ifht giftige gasser som fx H₂S eller andre gasser?

Hvordan vil man sikre borgere/trafikanter som passerer på Vemmeløsevej ved udslip af farlige men usynlige gasser?

Miljøministeriets anbefalinger

Miljøministeriet anbefaler i håndbogen "Kommuneplanlægning for biogasanlæg" at holde en minimumsafstand på 500 meter til nærmeste bebyggelse, når der planlægges anlæg af biogasanlæg (landsby eller større samling af boliger).

https://mst.dk/media/150562/apropos5_om_biogas.pdf

Når man nu planlægger en 3-dobbelt udvidelse mener vi Slagelse Kommune bør følge disse minimumskrav.

Med den foreliggende plan overholdes disse krav ikke ift. Vemmeløse og enkelte andre ejendomme!

I samme håndbog anbefales det også at placere biogasanlæg ud til større offentlige veje, der kan tåle den tunge transport. Denne anbefaling følger Slagelse Kommune heller ikke, såfremt man giver tilladelsen i nuværende form!

Afsluttende bemærkninger:

Vi har hørt følgende argumenter for lokalplanforslaget fra forskellige, som vi her giver korte svar på:

- "Alle vil have grøn energi men ingen vil have det i baghaven!"
 - (Vores svar: Hvis man laver en industri af denne størrelse, så må man også være klar til de følgeomkostninger, der er! Ved denne placering fx en ny til- og frakørselsvej, der er dimensioneret til det og strategier for lugt og sikkerhed.)
- Øget trafik på Vemmeløsevej: "Det er så få, der bliver ramt af det. De må vige for at udvidelsen er til gavn for almenvældet!"
 - (Vores svar: Nej, Hashøj biogas og Slagelse Kommune må lave et projekt som tager hensyn i landdistriktet)
- "Lokale landmænd har brug for afsætningen, så derfor er udvidelsen nødvendig!"
 - (Vores svar: Ja, det har de muligvis, men deres efterhånden meget store produktioner skal stadig tage hensyn til lokalbefolkningen, og derfor skal vores ønsker og krav efterkommes.)
- "Der kommer flere lokale arbejdspladser:"
 - (Vores svar: Måske! Projektet fortæller ikke noget om det, men vi har ikke brug for dyrt købte arbejdspladser, som giver ringere levevilkår for lokalbefolkningen. Vi er vant til at pendle og kører også gerne til et biogasværk i Skælskør eller Slagelse for at arbejde!)
- "Rapporterne omkring udvidelsen viser, at det er et projekt, som hverken giver gener trafikmæssigt eller lugtmæssigt!"
 - (Vores svar: Nej, vi er ikke enige i konklusionerne i rapporterne, som er fejlbehæftet, og som er bestilt og betalt af bygherrer)

Så kære politikere: Tag ansvar og lad dig ikke forblænde af rapporter bestilt og betalt af HCS. Undersøg nu forholdene selv, lyt til lokalbefolkningen, og kig jer lidt rundt i det danske landskab til andre kommuner:

https://www.energy-supply.dk/article/view/809749/stor_ildkugle_og_kraftig_rogudvikling_efter_eksplosion_pa_biogasanlaeg?fbclid=IwAR3JsN3Q9UCNwrA32PSv_lejwpevDbTrvHSVdg0IoD4mle8_RUMwqOWQsA

https://www.energy-supply.dk/article/view/813290/klar_besked_til_biogasselskab_fa_styr_pa_stanken_eller_s_ma_i_ikke_udvide?rel=related

Hvis man, som politikere og myndigheder, i sin iver efter få mere biogasproduktion i Slagelse Kommune ikke selv tager initiativ til at undersøge forholdene og ikke tager forbehold for alle elementer omkring sådan en stor industri, så tager man ikke vare om lokalbefolkningen, og dermed heller ikke sin kommune.

Vi håber, I vil respektere vores indsigelser og kommentarer i den videre behandling af sagen, og gå i dialog med os.

På vegne af borgere i de berørte lokalsamfund og medlemmer af landsbyrådene

Lokalråd, Landsbyråd og interessegrupper i Hashøj Sydøst

Skørpinge Landsbyråd v. formand Anna Fjordside

Flakkebjerg Landsbyråd v formand Kim Sørensen

Gimlinge Landsbyråd, v formand Caroline Amalie Falkenberg

Hyllested Landsbyråd, v formand Pernille Hansen

Støtteforeningen for Idræt, Kultur og Lokalt samvær, v. formand Jesper Brian Larsen

Dalmoosegruppen v. formand Jens Brandbyge Jørgensen

Herunder også følgende bidragsydere til høringssvaret:

Lars Kyhl, Vemmeløsevej 22

Steen W.W. Lauritzen, Vemmeløsevej 15

Christian Barnechow, Vemmeløsevej 13

Evt spørgsmål vedr høringssvar kan rettes til:

Jens Brandbyge Jørgensen



Mob 24625534

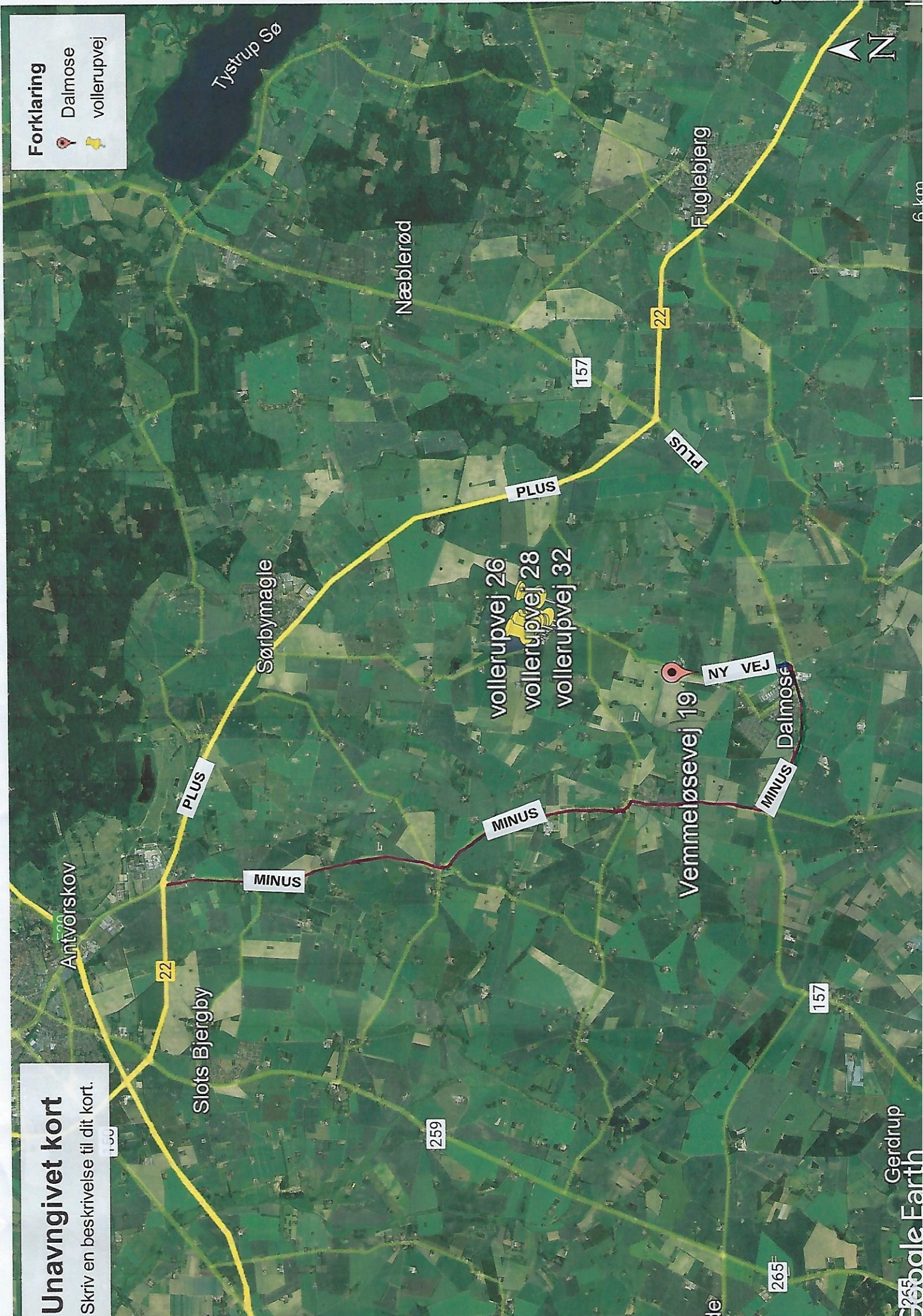
Mail: dalmoosegruppen@gmail.com

Unavngivet kort

Skriv en beskrivelse til dit kort.

Forklaring

-  Dalmose
-  vallerupvej



Antvorskov

Slots Bjerghby

MINUS

PLUS

Sørbymagle

Næblierød

vallerupvej 26
 vallerupvej 28
 vallerupvej 32

MINUS

PLUS

Vemmeløsevej 19

NY VEJ

MINUS

Dalmose

Fuglebjerg

22

157

PLUS

259

157

265

Gerdrup

Google Earth



Høringssvar vedr HASHOJ BIOGAS

Hashøj biogas søger om tilladelse til udvidelse, derfor dette høringssvar fremsendt af STEEN RYTTER VOLLERUPVEJ 26 Gimlinge 4200 Slagelse.

Som borger i Slagelse kommune er jeg tilhænger af, vi frembringer al den alternative energi der er mulighed for. Og med Slagelse kommunes markering som Grøn vil det passe godt ind i fremtidsplanerne også med brug af spildprodukter.

Placeringen af anlægget kan altid diskuteres. Det vil være utopi at tænke på en flytning.

Da udvidelsen vil kræve større trafik, vil det være oplagt at se det som en bunden opgave, at finde løsninger på dette problem.

Mit forslag til løsning vil være, at der etableres en ny vej fra landevejen Dalmose mod Sorø, med start 200 – 300 m fra boligmonteringen og direkte til biogasanlægget. (ca 1,6 km)

Det vil gøre, at byer som **Harrested, Skørpinge, Flakkebjerg, Gimlinge, Vemmeløse og Dalmose** derved vil kunne friholdes for megen trafik. D.v.s at al trafik nord og øst fra, ledes over Lystagertorp og bruger derved landeveje til tung trafik. (afstand forskel i kørsel = 0.

Som bruger af biogasanlægget kan jeg tilføje, at ved brugen af biogas er lugtgener mindre end ved udkørsel af ren gylle, endvidere prøver vi, med vejret som medspiller at indrettet bedriften hensigtsmæssig.

Carsten Sloth Møller

Fra: egevej14@godmail.dk
Sendt: 20. december 2021 18:10
Til: Planhøring – officielle postkasse
Emne: Biogasanlæg ved Vemmeløse

Til Slagelse kommune vedr. indsigelse ved Biogasanlæg liggende ved Vemmeløse.

Bekymring ved gylletank/gylletanke.

Vi bor på Egevej 14, Lille Flakkebjerg og mellem Egevej 25 og Egevej 27 ligger en gylletank.

Over tid er der kommet overdækning på, men den har fortsat flere perioder med **stank!**

Vi bekymres over om der er planer om udvidelse med flere gylletanke her på Egevej i forb. med udvidelsen af biogasanlægget!

Vi kan ikke umiddelbart gennemskue den del af planen?!

Vi ønsker at blive oplyst om der ligger planer herom.

Med venlig hilsen

Torben og Henriette Jakobsen,

Egevej 14, Lille Flakkebjerg,

4200 Slagelse

Carsten Sloth Møller

Fra: Jan Møller Pedersen <janmp@hashojnet.dk>
Sendt: 21. december 2021 15:38
Til: Planhøring – officielle postkasse
Emne: lokalplan 1234, Biogasanlæg ved Vemmeløsevej, Dalmose med tilhørende kommuneplantillæg nr. 36 til

Hørings svar.

Undertegnede var tilstede ved borgernødet i Dalmose, vedr. etablering af biogasanlæg på Vemmeløsevej.

Der blev givet en god gennemgang af udfordringerne omkring det påtænkte nye anlæg.

Der kan blive udfordringer omkring trafik - men ikke være end det bør kunne løses.

Vedr. lugtgener og farlighed - her vil det nye anlæg blive bedre end det eksisterende.

Vi har boet i Flakkebjerg i mere end 24 år - ud mod åbne marker til biogasanlægget - vi har kun ganske få gange (2-4) kunne lugte anlægget - og aldrig følt os generet af det.

Flakkebjerg Landsbyråd har indgivet hørings svar - dette taler ikke på alle Flakkebjerg borgeres vegne!

MVH

Jan Møller Pedersen

Hylleparken 3 Flakkebjerg

4200 Slagelse

Center for Miljø,

Dalmose, 22. december 2021

Plan og Teknik

Rådhuspladsen 11, 4200 Slagelse

Sendt til: plan@slagelse.dk

Høringssvar til "Forslag til Lokalplan 1234, Biogasanlæg ved Vemmeløsevej, Dalmose samt Kommuneplantillæg nr. 36 til Kommuneplan 2017, miljøkonsekvensrapporten med bilag, udkast til miljøgodkendelse og udkast til § 25 tilladelse"

Hermed fremsendes høringssvar fra Beboerne på Vemmeløsevej 10A og 12.

Vi er positivt stemt for opgradering og udbygning af teknologi inden for grøn energi.

Vi har dog en indvending mod at renovere og udvide det eksisterende biogasanlæg på Vemmeløsevej, da det vil medføre betydelige gener i lokalområdet.

Vi oplister de gener, som vi allerede oplever ved det eksisterende anlæg, og som vi forventer vil forværres – tredobles – hvis der gives tilladelse til udvidelsen.

Lugtgener

Grundet terrænets beskaffenhed oplever vi ofte lugtgener på Vemmeløsevej 10A. Det opleves ved alle vindretninger fra sydvest til sydøst. På Vemmeløsevej 12, som ligger lidt højere i terrænet, oplever vi disse lugtgener mere sjældent.

Tung og farlig trafik på en skolevej - og vejene ødelægges

Uanset at chaufførerne til biogasanlægget er hensynsfulde og kører pænt, oplever vi allerede i dag, at det er svært og farligt at passere de store lastbiler. Lastbilerne trækker gerne ud i rabatten ved passage, hvilket er fint i situationen, men det ødelægges vejene, således at alle andre veje i området end Vemmeløsevej har helt opkørte rabatter. Disse rabatter er udfordrende ved passage af to personbiler, og helt uanvendelige for cyklister og gående. Uanset at Vemmeløsevej ikke er ødelagt af den tunge trafik, finder vi ikke, at den er velegnet til trafik af denne type og i det omfang. Vi frygter, at en tredobling af trafikken til biogasanlægget vil forværre disse forhold væsentligt.

Vi anbefaler, at der som forudsætning for en eventuel udvidelse af biogasanlægget, skal etableres en ny adgangsvej for lastbiler til dette. Adgangen bør være fra en af de lastbilegnede veje – 157 Skælskørvej, Industrivej eller 22 Slagelsevej.

Indpasning i landskabet

Det eksisterende anlæg er, uanset at der er plantet omkring det, meget synligt – nogen vil sige grimt – set fra naboejendommene. Såfremt der gives tilladelse til udvidelsen, bør denne ud over de skitserede fornuftige farvevalg på bygninger mv, stille krav om beplantning. Der bør stilles specifikke krav om beplantningens størrelse f.eks. 6 eller 12 rækker træer og buske. Derudover bør der stilles krav om beplantningens højde efter 5 og 10 år, således at beplantningen rent faktisk medvirker til at indpasse biogasanlægget i de landlige omgivelser.

Med venlig hilsen

Bent Suhr og Lissie Suhr, Vemmeløsevej 10A

Anette Degn, Signe Degn og Peter Degn, Vemmeløsevej 12

Slagelse Kommune, Plan
Rådhuspladsen 11
4200 Slagelse

Dalmose, den 23. december 2021

Høringssvar til Forslag til lokalplan nr. 1234 - Biogasanlæg ved Vemmeløsevej, Dalmose

Forslag om at udvikle muligheder for at omdanne husdyrgødning og andet organisk affald til biogas og afgasset gylle, kan vi kun tilslutte os. Biogas er en vigtig del af den grønne omstilling, hvor rest- og affaldsprodukter omdannes til grøn energi og afgasset gylle. Den afgassede gylle kan benyttes som organisk gødning i landbruget med den yderligere grønne gevinst, at landbrugets behov for indkøb af kunstgødning, som fremstilles under stort energiforbrug, reduceres. Men som ejere og forpagtere af noget af den landbrugsjord, hvor gasledningen til Skælskør påtænkes nedgravet, er vi kritiske overfor den foreslåede placering. Derfor nedenstående høringssvar med forslag til alternativ placering.

Regeringen har midt i december 2021 fremlagt et udspil med 1,25 milliarder kr. til udvikling af "Power-to-X" teknologi, der omdanner grøn el til brændstoffer. Udspillet bygger på to nye strategier, "Grøn gasstrategi" og "Strategi for udvikling og fremme af brint og grønne brændstoffer", Power-to-X strategien. Der er med "Klimaaf tale for energi og industri 2020" afsat min. 750 mio. kr. til et udbud for Power-to-X, som nu hæves til 1,25 mia. kr. Midlerne målrettes støtte til produktion af grønne brændstoffer. Regeringen prioriterer yderligere 344 millioner til investeringsstøtte til innovative grønne teknologier og forbedrer desuden rammevilkårene for både produktion, distribution og anvendelse af Power-to-X.

Hvis udspillet bliver vedtaget, vil det være oplagt for Slagelse Kommune at få del i udspillet muligheder, herunder at anvende CO₂, som udskilles ved opgradering af biogas til naturgaskvalitet, til iblanding af brint produceret eksempelvis fra solcelleenergi. Ved denne proces fremstilles e-metan, som er et grønt brændstof, der kan erstatte fossile brændstoffer i bl.a. skibsmotorer, lastbiler, traktorer, fly og i industrien.

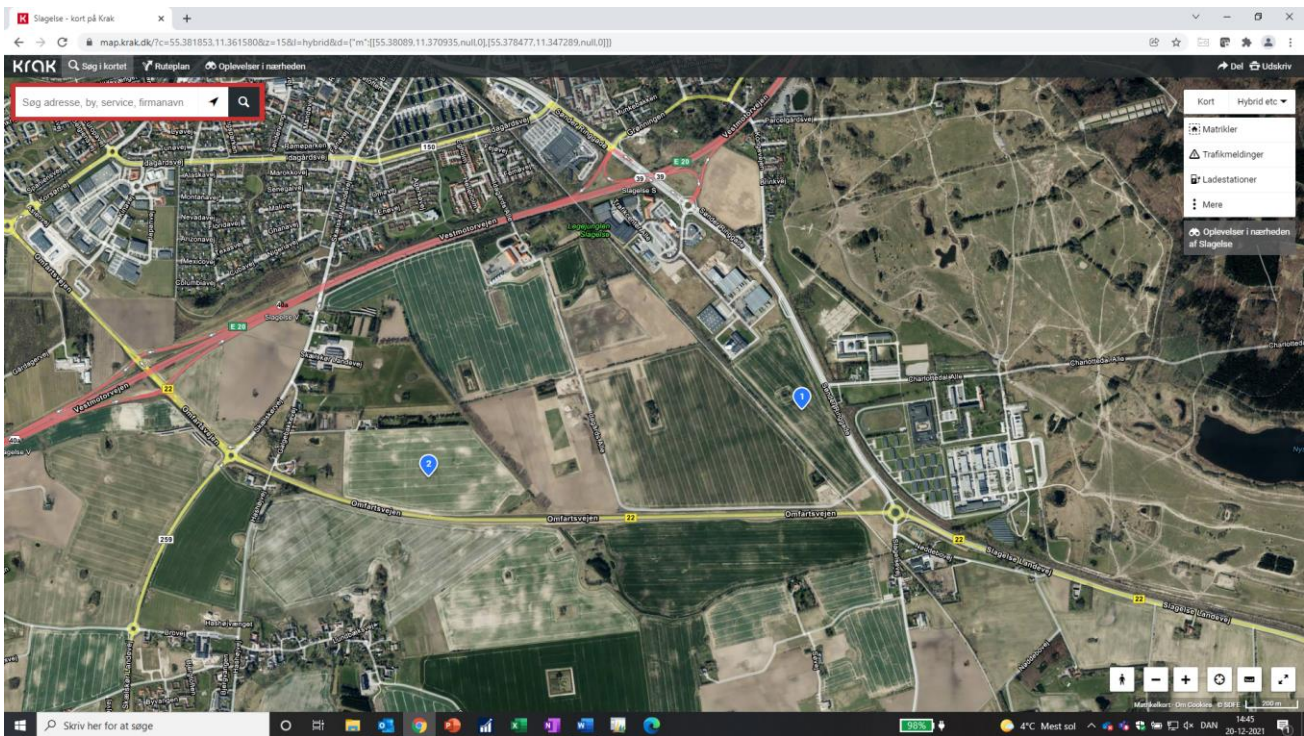
Af regeringens udspil fremgår det, at hensigtsmæssig placering af biogasanlæg er vigtig, så dyre transportomkostninger til transport af gylle og strøelse fra stalde, samt rest- og affaldsprodukter ind til biogasanlægget og bortkørsel af afgasset gylle reduceres. I takt med, at gassen i højere grad produceres på biogasanlæg rundt omkring i landet, vil der opstå et øget behov for at imødekomme en decentral gasproduktion. Dette behov bliver især aktuelt, når produktionen af biogas i det enkelte distributionsområde overstiger forbruget i området. I dag er der et princip om, at ethvert biogasanlæg skal kunne tilkobles det

eksisterende gassystem, hvor end det ønsker at blive placeret. Den geografiske placering af biogasanlæggene har imidlertid betydning for omkostningerne til at drive gassystemet. De store mængder biogas, som forventes i de kommende år, bør derfor tilføres det eksisterende gassystem ud fra et samfundsøkonomisk hensyn for at mindske omkostningerne ved den grønne omstilling. **Det er derfor vigtigt, at biogasanlæggene i fremtiden placeres hensigtsmæssigt i forhold til den eksisterende infrastruktur og samlede økonomi.**

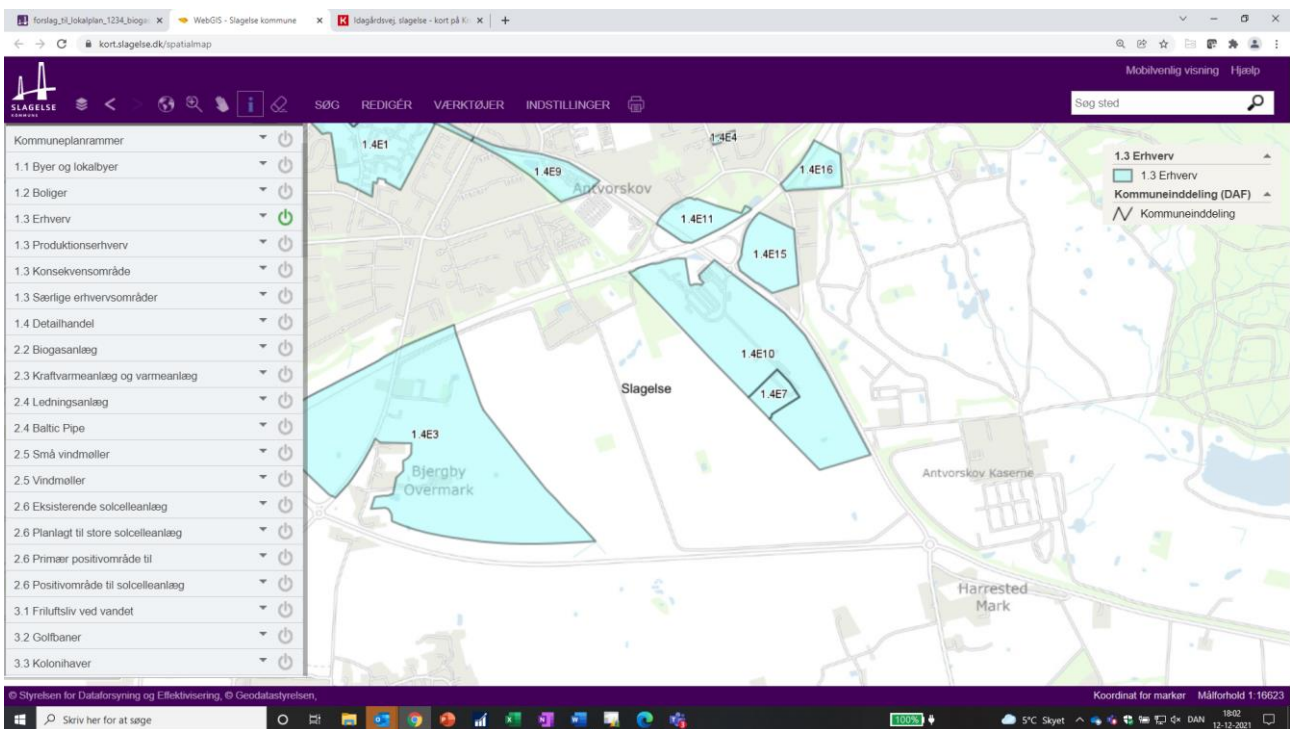
Placeringen af et anlæg ved Vemmeløsevej, Dalmoose med kapacitet til 325.000 tons biomasse årligt, som angivet i Forslag til lokalplan 1234, lever ikke op til de fremhævede kriterier ovenfor af hovedsageligt to årsager: 1) Vejforholdene er slet ikke dimensioneret til, at der hver arbejdsdag skal køre 80-90 lastbiltransporter med ind- og udtransport på små veje og gennem små landsbysamfund og 2) der er ikke eksisterende gasledninger, som kan aftage gassen fra så stort et anlæg. Et anlæg af den foreslåede størrelse bør, som nævnt i regeringens udspil, placeres, hvor der er infrastruktur til at håndtere tung trafik både til og fra anlægget samt i nærheden af eksisterende gasledninger, hvor anlæggets opgraderede biogas kan tilkobles naturgasnettet uden unødige gennemgravninger af landbrugsarealer, som Forslag til lokalplan nr. 1234 kræver – først godt 10 km gasledning mod Skælskør og dernæst 20 km gasledning helt til Herlufmagle, som påkrævet for at kunne lede gas til Lolland-Falster. I øvrigt bør placeringen tage hensyn til omkringliggende bebyggelse og aktiviteter.

På informationsmødet i Dalmoosehallen den 30. november 2021 oplyste HCS, som ønsker at opføre et nyt biogasanlæg til erstatning for det gamle nedslidte anlæg på Vemmeløsevej, Dalmoose, at et nyt anlæg godt kan anlægges på en anden lokalitet end, hvor det nuværende ligger. Der er alligevel ikke noget af den eksisterende teknik, som skal benyttes i det nye anlæg. Der er altså ikke noget til hinder for en anden placering. Stignæs blev nævnt som en mulighed, men det er en placering i et hjørne af Sjælland, hvor det vil medføre unødigt meget transport at lægge et nyt biogasanlæg.

En placering, der lever op til ovenstående, kunne være på arealet syd for SK Forsynings fjernvarmeanlæg ved Slagelse markeret med "blå markør 1" på nedenstående Kort 1. Det areal er – som det fremgår af Kort 2 – delvist erhvervs- og landzone. Alternativ placering kunne være på arealet markeret med "blå markør 2" på Kort 1, som udelukkende er erhvervszone. Hvis etablering af et biogasanlæg skal ske i landzone og landzonedelen af arealet ved "blå markør 1" ikke er stort nok, så må kommunen foreslå andre landzonearealer i nærområdet til dette forslag.



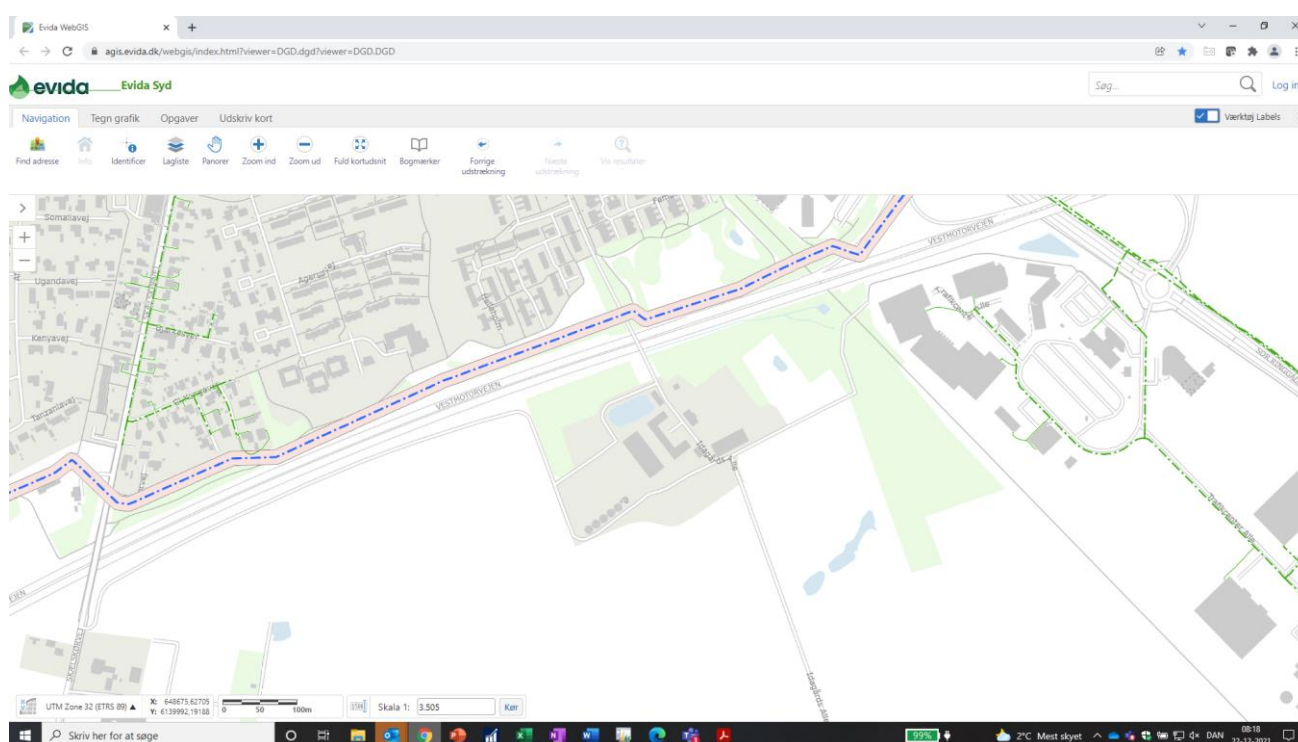
Kort 1: Markør 1 er forslag til placering af biogasanlæg på et areal i erhvervs- og landzone og Markør 2 er forslag på erhvervsareal



Kort 2: Oversigt over erhvervsarealer

Landzonearealet i området syd for SK Forsynings fjernvarmeanlæg er i modsætning til arealet ved Vemmeløsevej ikke udlagt som "Særligt værdifuldt landbrugsområde".

Begge foreslåede arealer ved "blå markør 1" og "blå markør 2" på Kort 1 kan etablere tilkørsel til Sønder Ringgade eller Omfartsvejen, og der er mindre end 1,5 km at grave for at komme til naturgasnettet, som ligger lige nord for Vestmotorvejen fra Sdr. Ringgade forbi Skælskørvej om videre mod Korsørvej – se Kort 3. Den viste naturgasledning er en 19 bar 114 mm stålledning. Den foreslåede tilkobling i Skælskør er også en 19 bar ledning. Hvis 114 mm ikke er diameter nok, må man grave enten godt 2 eller godt 3 km til Korsørvej, afhængigt af endelig placering af biogasanlægget. Ved Korsørvej ligger der 19 bars ledninger med hhv. 219 mm og 273 mm diameter.



Kort 3: Den blå/lilla prikkede markering nord for Vestmotorvejen viser 19 bar og Ø 114 mm naturgasledning.

Da en stor andel af gylle og organiske affaldsprodukter vil komme fra områder nord og øst for Slagelse, vil meget transport, tid og energi kunne spares ved en placering kun 2-3 km fra motorvejsafkørsel 39.

Ved en placering som foreslået ovenfor vil Skælskør kunne forsynes med gas via den distributionsledning, som løber fra Slagelse til Skælskør og gasledningen til Lolland-Falster, som skal bidrage til den grønne omstilling generelt og sikre, at grøn vækst også kommer Lolland-Falster til gode, vil også kunne forsynes via transmissionsledningen fra Slagelse til Ringsted og derfra via distributionsledningen mod syd.

En placering som her foreslået er også mere fremtidssikret i tilfælde af, at man måtte ønske at udvide anlægget på et senere tidspunkt. Det gælder både geografisk adgang til biomasser og belastning af vejnet m.m. Endelig vil den foreslåede placering også give mulighed for tilkobling/samarbejde med andre grønne energivirksomheder – eksempelvis brintfremstilling fra solcelleenergi.

Byrådet i Slagelse kommune bør stå sammen om snarest at vælge en placering til et stort nyt biogasanlæg, der er velegnet i forhold til infrastruktur så som trafikforhold og tilkobling af gasnettet. Ny teknologi kan sikre, at lugtgener stort set ikke forekommer, og placeringen som foreslået er gunstig i forhold til den fremherskende vindretning fra vest og sydvest. Besparelserne ved ikke at skulle nedgrave 30 km gasledning til hhv. Skælskør og Herlufmagle kan mere end rigeligt finansiere en fuldstændig lugtreduktion fra et nyt biogasanlæg. Erfaringer fra andre nye biogasanlæg om reduktion af lugtgener skal inddrages i dette nye biogasanlæg.

Lad os få Slagelse Kommune med på landkortet over nye velplacerede biogasanlæg, der bidrager til den grønne omstilling og har en fremtidssikret beliggenhed.

Med venlig hilsen,

Claus Hunsballe, Hunsballe Grønt, Orebyvej 80, 4230 Skælskør

Ebbe Steen Jensen, Tranderupgård, Tranderupvej 62, 4230 Skælskør

Jens Ellegaard, Højstrupgård, Sorø Landevej 300, 4261 Dalmose

Jesper Hansen, Åsgård, Sorø Landevej 304, 4261 Dalmose

John Reese Jensen, Koldekilde, Koldekildevej 3, 4200 Slagelse

Klaes Kappel Larsen, Højlandsgården, Flakkebjergvej 4, 4261 Dalmose

Lars Godtfredsen, Snekkerupgård, Snekkerupvej 25, 4200 Slagelse

Peter Melchior, Lyngbygård, Korsør Landevej 159, 4242 Boeslunde

Søren Olesen, Hyldetoftegård Berries, Råbjergvej 20, 4230 Skælskør

Carsten Sloth Møller

Fra: Ib Larsen <iblarsen1955@gmail.com>
Sendt: 23. december 2021 23:21
Til: Planhøring – officielle postkasse
Emne: Lokalplan 1234 - biogasanlæg ved Vemmeløsevej, Dalmose

Til Planafdelingen

Danmarks Naturfredningsforenings kommentarer Vedr. Forslag til lokalplan Nr. 1234 - biogasanlæg ved Vemmeløsevej, Dalmose.

Paragraf 9. Ubebyggede arealer

Beplantning

9.1 Beplantningsbælte

Vi er af den opfattelse at et kun 7 m bredt beplantningsbælte omkring et så dominerende anlæg i det åbne land er alt for smalt.

Til et anlæg som lokalplanen giver mulighed for bør bredden som minimum være 20 - 25 m.

Vedrørende artsvalget til plantebælterne er vi meget tilfredse med, at beplantningen skal bestå af hjemmehørende og egnskarakteristiske træer og buske, som bilag 7 foreskriver.

Derfor bør bemærkningen Ad.9.1, to første linjer udgå, da de ikke er i overensstemmelse med bilag 7.

I afsnittet "Ubebyggede arealer" under lokalplanen redegørelse bør linjen " med hensyn til valg af træarter og buske kan der hentes inspiration i egnens læhegn" udgå, da mange eksisterende læhegn også indeholder ikke hjemmehørende arter, og vil derfor være i uoverensstemmelse med bilag 7.

Venlig hilsen

Ib Larsen

Danmarks Naturfredningsforening Slagelse

Vemmeløse By, 24/12-2012

Teknik og Miljø
Slagelse Kommune
plan@slagelse.dk

Hørings svar december 2021, Hashøj biogas, udvidelse

Resume til politikere

Der opfordres til at sætte sig grundig ind i indsendte dokumenter fra borgere og foreninger. Det er bekymrende at se, hvordan hvidbogen giver et forvrænget billede af situationen til politikerne. Der er så mange fejl i rådgiver rapport, at den må betragtes som ubrugelig.

Generelt er der flere områder i rådgivers rapporter, som er mangelfulde og uklare. Der bruges mange vurderinger og estimater uden begrundelse og med fejlagtige antagelser. Flere er helt uden at forholde sig til, om det praktisk kan lade sig gøre. Ordet, "vurderes", bruges 223 gange i rapporten, og i de fleste tilfælde er det slet ikke underbygget af konkret fakta. Dvs. at mange af konklusionerne er baseret på vurderinger. Nedenstående kommentarer til miljøvurderingsrapporten afdækker en del af disse områder.

Politikerne opfordres til at kontrollere, at forvaltningen ikke bare skjører hen over alle indkomne informationer. Opfordring til at der er stramme krav til al forurening fra anlægget. Dette gælder luftforurening (lugt, partikler), støjforurening (dag, nat, weekend), lysforurening. I området kan man om natten faktisk tydeligt se mælkevejen.

Med den mængde af fejlvurderinger og unøjagtigheder, som VVM indeholder, er den ikke "fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet" til at overholde Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) som siger: "§ 20. Bygherren fremlægger en miljøkonsekvensrapport for et projekt omfattet af § 15. De oplysninger, som bygherren efter stk. 2 fremlægger i miljøkonsekvensrapporten, skal være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet".

Menneskers sundhed er ikke sat højt, hvis man tillader passage af tung trafik hvert femte minut og ikke kan eliminere stanken fra anlægget samt forurener området med støj og kunstigt lys. Her er tale om daglig kontinuert belastning af borgere. Der henvises til bilag 1 i dette svar, som klart definerer: "uden at der forvoldes støj- og lugtgener".

Der er desværre ikke taget højde for de bløde trafikanter, som færdes mellem Gimlinge og Dalmoose for at komme til skole og fritidsaktiviteter.

Med venlig hilsen
Lisbeth og Christian B. Christiansen
Vemmeløsevej 13

Bemærkninger samt krav på svar og uddybning til "Miljøvurdering af udvidelse af Hashøj biogasanlæg"

Ikke teknisk resumé

1.1

Menneskers sundhed vil uden tvivl blive påvirket meget negativt af en så omfattende udvidelse

1.4.10

Fuldstændig fejlagtig vurdering at området kun vil blive påvirket i lille til middel grad.

1.4.13

Gives der nogle garantier fra bygherrer om arbejdspladser? Anlægget vil hovedsageligt være fuldautomatisk.

WHO anslår, at 9 millioner mennesker dør om året af partikelforurening fra bl.a.

lastbiludstødning. Dette anlæg ligger langt fra, hvor det meste materiale kommer fra.

Der mangler dokumentation for, hvilke erfaringer man har fra en lang række anlæg for begrænsning af lugtemission.

Ejendomspriserne vil falde pga. markant mere trafik, støj, lugt og forurening.

1.4.14

Der nævnes at der ikke er kumulative påvirkninger - man har glemt vindmøllerne!

Der er i forvejen en høj ammoniak belastning af området fra adskillige svine- og kvægproducenter.

Indledning

2.

LBK nr 973 af 25/06/2020, som der refereres til er et historisk dokument. Hvorledes kan rådgiver påstå at overholde gældende lov når der refereres til et historisk dokument?

Projekbeskrivelse

3.3.4

Hvordan bestemmes tidspunktet for overbrusning?

Vil overbrusning føre til lugtudslip? Hvor ofte sker overbrusning?

Umuligt at holde lugt inde i aflæssehal med så lavt luftflow som 30.000m³/h.

Filteret er for lille, når kun citat: "op mod" 98% rensning kan klares.

SRO, skal også overvåge parametre som bl.a. CO, NOx, lugt, partikler, støj, åbning af porte etc.

Målingerne skal være før og efter filter, så funktion af filter overvåges.

Målinger skal også foretages i skel, så det sikres at overholde grænser for anlægget.

Hvilke målinger logges i SRO? Ovenstående målinger skal logges i SRO for at kunne følge alle former for forurening fra anlægget.

3.3.5

Urenset biogas er ekstremt forurenende ved afbrænding. Udleder partikler, svovl, CO₂ osv.

3.4.3

Det er åbenlyst, at hallen ikke er en to-kammer hal, som vil være markant bedre til at undgå lugtudslip. Hvorfor vælger man ikke det af hensyn til miljøet og menneskers sundhed?

3.4.6

Der er omtalt PVC dug, men PVC har dårlig lufttæthed så derfor vil der være lugtudslip. Her kan refereres til plastindustriens eget dokument for anvendelighed. COWI rapport for Miljøministeriet forklarer, at udslip også kommer fra samlinger i efterlagertanke. Nogle producenter vil her bruge EPDM som tætning, men EPDM har en ringe tæthed over for luft.

Der skal fremlægges dokumentation for molekylestørrelse over de forskellige gasser og aromaer, som produceres i anlægget for at klarlægge deres udslip.

Hvor foregår vask af køretøjer?

Tabel 3.5

Ny modtagehal er ikke beskrevet som lukket, så den må være lige så åben som den gamle. Der henvises til kommentarer for beregninger vedr. lufthastighed for afsnit 11.3. Hvor vælges ikke en to-kammer hal der vil eliminere stank?

Hvorledes holdes undertryk i hal, når begge porte er åben?

3.4.10

Upræcist, intet om hvor ofte, hvor længe eller hvor kraftigt eller hvilke tidspunkter på året, der vil forekomme stank fra anlægget.

3.4.12

Gasfyret vil afbrænde 3MW af beskidt biogas. Dette er en enorm forureningskilde af svovl, partikler, CO₂, CO, NO_x etc.

For at forbedre biogassen til naturgasnettet skal der bruges enorme mængder energi (3MW), som produceres med forurenende urensset biogas.

3.8

Viser, at man slet ikke har vurderet i indkomne svar fra borger, som har foreslået alternativ placering ved eks. Stop39.

Miljøvurderingsproces, afgrænsning og metode

4.4

“Der tages udgangspunkt i høringsvaret fra idefasen”? Menneskers sundhed er ikke sat højt.

Plangrundlag og lovgrundlag

5.3.3

Krav til BAT. BAT-tjekliste er ikke tilgængelig. Den skal fremlægges.

Biomassegrundlag og afsætning

6.4

Der nævnes natronlud, som beskrives: "Natronlud er uorganisk base der er meget anvendelig til opløsning af organisk materiale". Giftigt og farligt og ætsende.

Man benytter sig af decentrale tanke, som står for en kraftig stank og lugtforurening, jf. figur 6.1. Disse tanke skal også være indrettet til at eliminere udslip af stank.

Landskabelig påvirkning

7.1

Anlægget vil med sine voldsomme bygninger i væsentlig omfang forringe oplevelsen af kirken i Gimlinge.

Naturbeskyttelse

8.1

Der er bilag IV arter i området. Flagermus, pader, sommerfugle, guldsmede og firben. Borgergrupper er igang med at forbedre levesteder for bilag IV arter. Med en udvidelse af anlægget vil man ødelægge det.

Grundvand, spildevand og overfladevand

10.2.2

Fejl og sjusk, der nævnes Gislinge.

Intet er nævnt om vask af køretøjer. Hvor vil dette foregå, og hvordan sikres, at køretøjer også er vaskede, når de kører fra afhentning fra de decentrale tanke?

Luft- og lugtemissioner

11.1

Der er fejl i grænseværdier nævnt i tabel 11.1. Jf. EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa. Her skal benyttes værdier, der er 50% lavere og dermed er konklusionen om, at grænseværdierne er overholdt forkerte. Derudover er der krav om løbende at sænke niveauet af luftforurening. Hvorledes overholdes det?

11.2

Hvorledes sikrer man sig, at der ikke kommer stank fra køretøjer under deres kørsel til og fra anlægget? Dette er der overhovedet ikke taget med i analysen.

Endnu en forkert antagelse om, at der kun er to afkast, hvor der kommer lugtudslip. Der er også udslip fra porte i haller og efterlagertanke og overtryksventiler.

Hvorfor er lugtemissionen antaget? Her kunne man blot have målt den. Dette er endnu en gang forkerte forudsætninger for beregninger.

De forsimplede beregninger for lugt i bygherre rådgivers rapport er udelukkende baseret på den volumenstrøm, som føres gennem en skorsten med filter. Der tages ikke højde for udslip fra andre steder som efterlagertanke, åbne porte eller beskidte lastbiler. Programmet, som benyttes til beregningerne giver jf. bilag advarsel om, at input data er udenfor område. Dette er der ikke

kommentar til i rapporten, men det vil give et væsentligt mere positivt resultat end det præsenterede.

Det er klart, at rådgivers proportioner for beregningen er fejlagtige, da den benyttede volumenstrøm på 30000m³/h vil give en hastighed i en 4x4m portåbning på 0.52m/s. For at sætte det i proportion er den mest fremherskende vindhastighed ca. 5m/s - altså 10 gange så meget. Lugt vil uden tvivl ikke kunne holdes inde med 0.52m/s, som er en hastighed, der kan sammenlignes med, at man ånder sagte. Derudover tages der ikke stilling til, hvorledes situationen ser ud, hvis porte er åbne i begge ender af hallen?

Der er i rapporter ikke fremlagt eksempler på datablad for filtertype, deres funktion og testede effektivitet og udskiftningsinterval eller erfaring fra andre anlæg.

Lugtudslip vil også i betydelig grad komme fra decentrale efterlagertanke som ikke overholder nogle fornuftige krav til udslip. Man kan forestille sig, at disse tanke vil blive brugt til andre materialer end gylle, som de oprindeligt har været beregnet til. Hvorledes sikrer man det? Disse efterlagertanke vil således ikke længere være at betragte som landbrugets, men industriens og vil så skulle overholde andre krav.

Hvorledes forhindres lugtudslip fra efterlagertanke, når membran åbnes ved for eksempelvis omrøring?

Der er omtalt PVC dug, men PVC har dårlig lufttæthed, så derfor vil der være lugtudslip. Her kan refereres til plastindustriens eget dokument for anvendelighed. COWI rapport for Miljøministerieret forklarer, at udslip også kommer fra samlinger i efterlagertanke. Nogle producenter vil her bruge EPDM som tætning, men EPDM har en ringe tæthed over for luft.

Der skal fremlægges dokumentation for molekylestørrelse over de forskellige gasser og aromaer som produceres i anlægget for at klarlægge deres udslip.

Der skal fremlægges datablad for omtalt gastæt dug og testrapport, som efterviser dens effektivitet og tæthed overfor forskellige gasser.

Figur 11.2

Det kan ud fra denne figur antages, at filteret kun virker tilstrækkeligt i 1/3 af tiden.

Figur 11.3

Dette er rigtig slemt, da hovedparten af mængden af PM10 indeholder de små og ekstremt farlige PM2.5 partikler.

11.3.2

Anlægget vil fra 3MW gaskedel udlede store mængder CO₂.

Maskinernes udledning af store mængder CO₂ er ikke nævnt i tabel 11.6.

Ny biofilter skal kræves at have 100% effektivitet. 98% er alt for lidt, og man kan undre sig over, om der slet ikke er sket nogen udvikling i teknologien på dette område? Dokumentation ønskes for filter typer og effektivitet.

Udslip fra ventiler på anlægget skal også ledes til filter for at undgå forurening med lugt.

Der vil være en jet stråle med en hastighed på 61m/s (220km/h) ud af skorstenen. Det er jo helt galt. Der vil støj ved så høj hastighed.

Hvis man antager 700mg/Nm³ fra en gammel måling i 2002 (20 år siden!) som er under optimale forhold og samtidig ignorerer de målinger under dårlige forhold i figur 11.2, har man ikke givet et retvisende billede.

Der er ikke oplyst, hvorledes man vil forbedre luftkvaliteten fremadrettet, jf. EU direktiver.

Klima

12.5

Der mangler oversigt over, hvilke målinger der føres dagligt og periodevis. Udførlig liste skal fremstilles og indeholde målinger for partikler, lugt og støj.

Hvem kontrollerer kvaliteten af procedurer på anlægget?

12.6

Reference 2 findes ikke. Den skal venligst fremsendes.

Støj

13.2

Der er nuværende støj fra anlægget. Det er høje sirener, støjende køretøjer og kraftige brag.

Der er støjgener fra det nuværende anlæg og kommentaren om, at der ikke har været klager, er ikke korrekt. Der er markant støj fra udstyr.

Har der været udført målinger af støj fra anlægget? Hvis ikke, skal det gøres så det bliver kortlagt for det nuværende anlæg.

13.4

Der er fejl i beregning af støjniveau, da det antages, at lyd udbreder sig fra en fri kilde. De kilder/maskiner, som er angivet, befinder sig på jorden. Lydniveau vil derfor være mindst fordoblet i forhold det viste i rapporten. Også fejl i forudsætningen af lydeffekt på 105dB(A), da gummiged udsender 110dB(A).

Har WHO's seneste anbefalinger om støjgrænser og deres påvirkning af mennesker været medtaget i vurderingen?

Hvorledes er buldrende (lavfrekvent) støj fra maskinerne og trafik? Dokumentér med målinger og beregninger og seneste viden på området. Lavfrekvent støj dæmpes stort set ikke gennem luften. Se standarden ISO 9613-2.

Hvor meget støj kommer der ud af hallerne, når portene er åbne?

Hvorledes er bygningerne, som maskinerne er placeret i støjisolerede? De skal være støjisolerede.

13.6

Jf. kommentarer til afsnit 13.4 er det fuldstændig forkert, at "udvidelsen vil have en ubetydelig eller lille påvirkning i forhold til støj".

13.7

Der skal laves dobbelt sluse til haller, så der ikke udledes støj, og alle bygninger skal være støjisolerede.

Affald og gødningsprodukt

14.2

Hvorledes forhindres stank fra gylletanke, som bruges til opbevaring? Hvor opbevares de 120.000 ton, før de skal på markerne?

14.4

Der skal ikke gives tilladelse til opbevaring i gylletanke, da de ikke er at betragte som lukkede. Der vil da være stank fra dem, og beregninger tager ikke højde for det.

Anlægget vil erhverve eksterne gylletanke, som derfor skal opfylde strengere krav til lugtudslip end landbruget har.

Gødning fra anlægget vil belaste de i forvejen stærkt eutrofierede vandhuller i området. Disse vandhuller vil man lokalt gerne gøre til levesteder for fredede arter.

14.5

Området er udpeget til skovrejsning.

Trafik

15.1-15.2

Man antager trafikken med personbiler er 5-10 bilen om dagen. Dette er ikke korrekt. Den trafiktælling, som er foretaget, mens landet var "lukket ned" pga. Corona og kun over 2 dage, hvor den ene var en Helligdag. Se bilagene om trafik. Dette giver ikke et retvisende billede. Dette kan også ses af tabel 15.1, hvor der angives 0 lastbiler søndag. Så dårlige målinger kan man ikke bygge en rapport på.

15.4

Hvordan vil bygherre sikre sig, at trafikken gennem Gimlinge begrænses?

Man vurderer, at den daglige transport med lastbiler og traktorer bliver ca. 50 hver vej. Hvordan har man vurderet dette, og hvor sikker er man på størrelsen af tallet?

Denne mængde af lastbiler og traktorer vil betyde, at der kører et tungt køretøj under hver 5. minut forbi bl.a. husene i Vemmeløse. Dette er jo fuldstændig vanvittigt. Aflæsning af en lastbil tager ca. 8 minutter oplyser driftsleder på anlægget. Lastbilerne vil så holde i kø ud ad Vemmeløsevej, da der kommer en lastbil hvert femte minut.

Der er ikke taget højde for, at skolebørn færdes mellem Gimlinge og Dalmose. Dette er både for at komme til og fra skole, men også for at komme til fritidsaktiviteter i Dalmosehallen eller Gimlinge IF.

Risiko

16.1

På anlægget har der tidligere været uheld med livstruende og invaliderende konsekvens.

Mærkværdigt at lignede punkt ikke er medtaget i HAZID analysen.

Adskillige fritliggende ejendomme tæt på anlægget er ikke medtaget i figur 16.1.

16.2.2

Fem boliger (ca. 20 personer) i det åbne land og hele Vemmeløse (30 personer) vil blive påvirket ved uheld med størst skadevirkning.

16.3

Det er forkert at konkludere, at det er usandsynligt. Der har i 2020 været eksplosioner på biogasanlæg, og man må derfor med denne viden revurdere sine vurderinger.

Befolkning og sundhed

17.4

Der henvises til de forkerte grænseværdier jf. kommentarer i foregående afsnit.

Materielle goder, arkitektoniske og arkæologiske kulturarv

Figur 18.1

Ikke overensstemmelse med andre kort af området.

Figur 18.2

Viser, hvordan man bare lader lugerne til efterlagertanke stå åbne.

18.4

Der skal ikke gives tilladelse til 30m tanke og siloer, når miljøvurderingsrapporten ikke tager det med i analysen (kun 18m).

På grund af beholderne vil man ikke længere kunne se Gimlinge Kirke fra syd.

Figur 18.4

Her har man fået skjult en skorsten bag et vindmølletårn. Igen misvisende information i rapporten.

Miljøpåvirkningernes socioøkonomiske forhold

19.2

Det er urealistisk at vurdere, at der ikke vil være negative effekter på ejendomspriserne i området, når en industri bliver 3 gange så stor.

19.4

Bygherre kan ikke garantere for nogle af de arbejdspladser, som der nævnes. Anlægget kan køres fuldt automatisk. Den samlede belastning af området kan kun forventes at blive større mht. trafik-, støj- og lugtgener. De øvrige kommentarer ovenfor viser at der mangler at blive taget højde for adskillige scenarier omkring lugtemission.

Omkring støj, se kommentarer til afsnit 12 og 14 ovenstående.

Se kommentarer til afsnit 16, at adskillige ejendomme ikke er taget i betragtning.

Man har ikke inkluderet de seneste uheld i 2021 på biogasanlæg i vurderingen for risiko for uheld.

19.6

Fuldstændig fejlfortolket. Kan ikke konkluderes med alle de fejl, rapporten indeholder.

Kumulative påvirkninger

20.2

Der er lugtemission fra adskillige svine- og kvægbrug i området.

20.4

Der nævnes, at der ikke er kumulative påvirkninger - man har glemt vindmøllerne! Jf. kommentarer til øvrige afsnit vil støjbelastningen være væsentlig. Der er fejl i beregninger jf. kommentarer i tidligere afsnit.

Der er i forvejen en høj ammoniak belastning af området.

Bilag til miljøvurderingsrapporten

Bilag 4

3.1

Hvorledes er korrektionen af kildestyrken på 7.8 bestemt?

Bilag IV arter findes i området. Der er fast bestand af flagermus, firben, pader, guldsmedearter, men rapporten nævner, at de ikke kan findes - man har kigget de forkerte steder. En udvidelse af anlægget vil forstyrre og ødelægge deres yngle- og rasteområder. Det er ikke tilladt.

Der mangler beregning af støj, når porte er åbne, da støj så vil slippe ud. Man burde her foreslå haller med dobbelt kammer.

Generelle kommentarer til forvaltningens håndtering.

Der er ikke klar definition mellem de forskellige faser "Idéfase", "Høring", behandling i udvalg, og hvor forvrænget et billede forvaltningen kan tillade sig at lave af borgernes svar.

Hvidbog

Der er ikke overensstemmelse mellem bilag 1,2,3 og bilag 4 og 5. Hvilket er korrekt, og hvorfor fremstilles der forskellige udgaver i hvidbogen? Hvilke konsekvenser er der?

Det ikke korrekt, at alle emner, som høringssvar berører er behandlet i miljøkonsekvensrapport. Behandling af høringssvar fra Vemmeløsevej 13, 15 og 17 er ikke behandlet. Er bl.a. Ikke sendt til rådgiver for kommentarer.

Hvidbog, Kommuneplantillæg nr 36

Det er unødvendigt at give tilladelse til 30m høje siloer eller tanke. VVM angiver op til 18m. I så fald skal VVM analysere konsekvenserne af 30m tilladelse.

Bilag 1

Menneskers sundhed

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver

<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj/dan>

Artikel 13

Beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at affaldshåndtering foretages, uden at menneskets sundhed bringes i fare, uden at miljøet skades, og navnlig:

- a) uden at der opstår risiko for hverken vand, luft, jord, planter eller dyr
- b) uden at der forvoldes støj- og lugtgener, og
- c) uden at landskaber eller områder af særlig interesse påføres skade.

Renovering og udvidelse af Hashøj Biogasanlæg

Kommentarer til "Ideoplæg Hashøj Biogas"

I forhold til, hvor stor en indvirkning en renovering og udvidelse af Hashøj Biogasanlæg vil få, er det en meget kort frist, man har givet til, at vi som borgere i lokalsamfundet kan indgive forslag til VVM, miljøvurdering, lokalplan og kommuneplantillæg. Desuden ligger fristen i vinterferien, hvor de fleste ikke har mulighed for at søge informationer og komme med ideer og forslag, som der ønskes. Vi mener, at offentlighedsfasen er alt for kort og ligger på et særdeles uhensigtsmæssigt tidspunkt. Derudover er landsbyrådene ikke en gang informeret om denne offentlighedsfase. Man kan kun antage, at der er noget, man ønsker at få gennemført, men ikke ønsker lokalbefolkningens/offentlighedens opmærksomhed omkring, før godkendelser er givet.

På baggrund af det ønsker vi fremover løbende information og indsigt i al kommunikation og dokumentationen, der har med denne sag at gøre.

1. Introduktion

Adskillige punkter i rapporten er vage og ikke nærmere defineret, heriblandt;

Hvad er en gasstation, hvilken funktion har den, hvilke konsekvenser og gener har dette.

Bioaffald, biomasse er nævnt adskillige gange, også uden at være specificeret nærmere.

Der er ikke kontrol med, hvilke typer biomasse og hvilken kvalitet og forurening, som Hashøj Biogas ønsker at behandle. Der skal være fuld dokumentation for, hvilke typer biomasse der evt. ønskes behandlet.

Det er ikke klart, hvilke standarder man benytter i nutidige anlæg til indretning for reduktion af luftemission. Det skal være et krav, at der benyttes filtre, som fuldstændig renser for lugt og forurening. Disse findes på markedet allerede i dag. Luftemission skal have krav om 0 gene.

Flere gange nævnes nyeste standarder for luftemission, men hvad er nyeste standarder?

Uafhængig af standarder skal der være eliminering af lugtgener fra området og anlægget.

Der skal laves en redegørelse for, hvad dette anlæg bidrager med for reduktion af klimabelastningen, som Danmark angiveligt har forpligtet sig til.

Der nævnes, at biogas indeholder kuldioxid og svovlbrinte, som skal fjernes. Hvordan håndteres disse? Hvilke farer har de for lokalområdet? Hvordan håndteres kulmonooxid?

Der skal være krav om, at der løbende (logning per minut) skal være detaljerede målinger af lugt og støj fra anlægget lokalt og eksternt. Alle målinger skal stilles frit tilgængelige for interesserede i lokalområdet.

Vaskehal er ikke nævnt i beskrivelsen af det nye anlæg. Det skal være et krav, at der foretages vask af alle former for køretøjer i lukket hal, samt at køretøjer skal vaskes efter afhentning af gulle og biomasser hos leverandør, inden de afgår fra afhentningssted for at undgå lugtgener under transport. Det er observeret, at selv lukkede tankbiler afgiver voldsomme lugtgener under kørsel fra leverings- og afhentningssted. Dette gælder også afhentning af eksempelvis slagteriaffald, som stadig foregår i delvist åbne køretøjer. Vask af køretøjer skal gælde alt, hvad

der har været i berøring med stinkende biomasse, heriblandt slanger til opsugning af f.eks. gylle.

Modtagehal skal være med dobbeltkammer (med sluseporte), således at der ikke på noget tidspunkt undslipper stank. Konstruktion af dette skal godkendes, og der skal eftervises ved test, at det kan opfylde kravene om, at der ikke på noget tidspunkt udslipper nogen form for lugtgener.

Det skal kortlægges, i hvor lange afstande der hentes gylle, industriaffald, slagteriaffald og biomasse, altså alt hvad der skal transporteres til og fra anlægget.

Kommentarer til tabel:

90 kørsler dagligt svarer til 1 kørsel hver 15. minut, hvis der køres 24 timer i døgnet. Hvis der kun køres 8 timer i dagtiden, vil det svare til en kørsel hver 5. minut. Ingen af disse situationer vil området overhovedet kunne bære, hverken menneskeligt for beboere i et stort område, natur og dyreliv samt vejnettets beskaffenhed. Der er allerede store gener med det nuværende antal kørsler og kørselsmønster.

Kommuneplantillæg og lokalplan kan ikke sikre de omkringliggende områder mod miljømæssige gener ved at udbygge Hashøj Biogas, bl.a. med trafikale gener, lugtgener, støj osv.

En forøgelse af bebyggelsesprocenten fra 10 til 25% vil markant øge støj, lugt og gener til lokalområdet. Samtidig vil forureningen til lokale åer og vådområder stige uoverskueligt. En forøgelse af anlæggets højde op til 30 meter, altså dobbelt så højt som det nuværende anlæg, vil ødelægge naturen i hele området og være til gene for kirker i omegnen. Derudover vil fredede dyr såsom flagermus og padder få ødelagt levevilkår. Anlægget vil endvidere være til stor gene for Fodsporets stigende antal brugere.

I ideoplægget foreslås randbeplantning om det nye byggefelt, hvor der er bygninger på 30 meter i højden. Det er fuldstændig urealistisk, at randbeplantning på nogen måde vil kunne afskærme bygninger af denne højde. Det giver heller ikke støj- og lugtreduktion med randbeplantning. Der nævnes, at kommuneplantillæg og ny lokalplan for området skal tage hensyn til omgivelserne - hvilke konkrete hensyn refereres der til?

Vi henstiller til, at man laver en individuel vurdering for hver bolig og landsby og tager kontakt til borgerne for at vurdere, hvad ændringer betyder for mennesker og natur i omgivelserne. Kommunen og de lokalvalgte politikere forventes at være særdeles forpligtede til at beskytte os som borgere i de berørte områder.

Der foreslås alternativ beliggenhed tæt på affald og aftagere og tæt på store offentlige veje, f.eks. tæt ved svinefarm og landevej eller ved SK forsyning nær Stop 39 i Slagelse.

Kommunen opfordres til at tænke i og undersøge alternative beliggenheder, da udbygningen er så stor, at den ikke kan bæres af lokalområdet.

Der kan ikke accepteres en samordning af Miljøvurderingsrapporten og Miljøkonsekvensrapporten, da projektet kan have enorme menneskelige, miljømæssige, klimamæssige og samfundsmæssige konsekvenser for området.

2. Miljøpåvirkninger som følge af planlægningen og projektet

Det er fuldstændig fejlagtigt at antage støjmønsteret ikke ændrer karakter med denne kæmpe udbygning af anlægget. Derudover er det hypotetisk, da konstruktioner og bygninger endnu ikke kendes.

I miljørapporterne skal alle støjkilder vurderes. Vejledende støjgrænser er ikke defineret. WHO har i seneste rapport om konsekvenser om støj strammet kravene, disse skal medtages. I det hele taget skal støj elimineres, så området har karakter af natur.

Det er ukorrekt, at transporter foregår på hverdage, der bliver foretaget kørsler døgnet rundt samt i weekender. Alle kørsler giver så meget støj, at de skader helbredet hos beboere i området. Det er usandsynligt, at der kun vil ske en lille ændring i kørselsmønster ifm. over en fordobling af antal kørsler pr. dag.

Der skal fremlægges dokumentation for, hvorfra biomasse, gylle mv. kommer til Hashøj Biogas for at afdække kørselsmønsteret nøjagtigt. Desuden skal der være en detaljeret plan for kørselstidspunkter, som skal laves i samarbejde med beboere i området.

Der er allerede i dag meget voldsomme gener pga. kørsel af biomasse gennem Gimlinge By, og det er uacceptabelt, at Vemmeløse by også skal pålægges endnu større gener.

Sikkerheden for cyklister og fodgængere, herunder skolebørn mv. skal undersøges og dokumenteres for alle veje, der bliver påvirkede af den øgede transport. Der skal endvidere tages højde for, at borgere, der skal med offentlig transport, er afhængige af at kunne transportere sig pr. cykel/til fods til Dalmose station, da bus mellem Gimlinge og Dalmose kører meget sjældent. Desuden er det vigtigt, at borgere og ikke mindst børn og unge mennesker kan komme omkring på cykel/til fods mhp. at få motion.

Nye borgere/tilflyttere skræmmes væk pga. ekstrem trafik på alt for små veje, der ikke er dimensionerede til tung trafik, og som derfor bliver endnu farligere end nu, for især bløde trafikanter.

En tilstræbelse af lugtreduktion fra anlægget er ikke tilstrækkeligt, der kræves lugteliminering fra anlægget. I dag findes filtre, som kan rense luften fuldstændigt. Disse filtre kræves benyttet.

Ligeledes skal alle procedurer med vask, parkering af biler, risiko for udendørs spild mm. (såkaldte diffuse kilder) foregå i lukkede bygninger med optimal luftrensning. Der skal foretages kontrol og certificering af eksterne og uvildige, så det sikres, at procedurer altid overholdes. Der skal tages stilling til, hvilke sanktioner der skal gælde. Sanktionerne skal følge armlængdeprincippet.

Der skal fremlægges dokumentation for, hvilke erfaringer der er med lukkede modtagefaciliteter. Miljøkonsekvensrapporten og Miljøvurderingsrapporten skal detaljeret redegøre for fuldstændig eliminering af lugtemission. Grænseværdier er underordnede, da der skal være 100% lugteliminering.

Der skal i tilfælde af driftsuheld være et redundant system, som fortsat sikrer, at den afsugede luft til enhver tid renses.

Der skal være plan for alarmering og information af naboer og beboere i området i tilfælde af uheld. I det hele taget skal redegøres for mulige risici f.eks. i forbindelse med uheld/ulykker.

Der skal detaljeret redegøres for grænseværdiernes niveau og deres kemiske sammensætning. Desuden skal der redegøres for, hvor, hvorledes og hvor ofte de måles.

Forbrændingsgasserne fra den påregnede varmekedel og nødfakkel, som falder på de omkringliggende områder, skal såvel som al anden lugt- og luftforurening være elimineret for emission. Dette skal dokumenteres og opfølges med målinger fra de berørte områder. Med gasopgraderingsanlægget vil der komme øget luftforurening i form af bl.a. skadelige partikler, som forventes at være en del af vurderingen i miljørapporterne.

Der ønskes en nærmere forklaring på og sandsynliggørelse af, hvordan gasopgraderingsanlægget vil mindske behovet for oplag af gas.

Overfladevand og drænvand skal ledes til et lukket bassin, hvor der også skal være krav til 0-emission. Anlægget skal være dimensioneret således, at der aldrig bliver behov for overløb. Da anlægget ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser, skal der være skærpede krav til håndtering af spild. Det skal endvidere forklares, hvordan der kan forekomme spild i et anlæg, som er lukket.

Der skal tages højde for fremtidige prognoser om klimaforandringer med bl.a. øget regnvejrsmængde, idet anlægget er lokaliseret lavt i terrænet.

Der nævnes, at der i miljørapporterne vil der blive beregnet energi- og miljøbalancer. Der kræves også beregning af luftforurening fra den ekstreme transport med dieselforurende køretøjer, som også skal vurderes for lokalområderne, der må forventes at blive generet af koncentrerede mængder forurening. Dette gælder også for forurening fra gasopgraderingsanlæggets varmekedel.

Lys fra anlægget skal afskærmes, så det ikke spredes ud i lokalområdet, hvor det vil påvirke både mennesker, dyreliv og natur. Det skal dokumenteres, at hverken anlæg, transport/køretøjer mv. påvirker omgivelserne. Specielt aktivitet aften/nat/morgen i og omkring anlægget skal ikke accepteres.

Miljøgodkendelsen af anlægget skal sikre, at der ikke er nogen påvirkning af omgivelserne mht. spredning af lys mv.

Vi hæfter os ved, at anlæggets synlighed vil blive meget dominerende i landskabet og ikke kan skjærmes.

Vi gør opmærksom på, at området bl.a. har fredede arter, såsom flagermus og padder m.fl., som vil få forringet deres levevilkår. Med stigende vandstand vil området, som anlægget påtænkes i, snart have potentiale af vådområde, hvorfor anlægget bør nedlægges, og området omdannes til vådområde.

I forhold til kumulativ påvirkning er der i forvejen daglig trafik i området med tunge køretøjer og landbrugsmaskiner, offentlig transport, almindelig trafik mv. Der er desuden støj fra vindmøller.

3. Alternativer

Der foreslås alternativ beliggenhed af anlægget i allerede eksisterende industriområde, tæt på store offentlige veje med egnede tilkørselsforhold og bedre infrastruktur, og hvor vejene er dimensionerede til denne mængde tung trafik.

Skraldebilerne kan køre direkte til anlægget med byens, slagteriernes mv. affald og biomasse.

Det vil være en fordel at kunne pumpe gassen direkte på gasnettet tæt ved aftagerne.

Alt hvad anlægget har behov for af service, er lige ved døren eller meget tæt på.

Det vil være bedre at bygge fuldstændig nyt anlæg med komplet ny teknologi i stedet for at renovere et gammelt anlæg, hvor man bliver nødt til at tilpasse nyt og gammelt anlæg.

Andre forslag til alternativ beliggenhed kunne f.eks. være tæt ved svinefarm og landevej eller ved SK Forsyning nær Stop 39 i Slagelse.

Det vil ligge optimalt i forhold til transport til og fra anlægget.

Bilag 2 - Visualisering fra vest på Fodsporet er fuldstændig misvisende, idet de 30 meter høje bygninger slet ikke kan ses på "efter"-billedet, mens 18 meter høje bygninger på "før"-billedet tydeligt ses. Visualiseringen skal omfatte mange flere lokationer og vinkler for at give et retvisende indtryk af anlæggets negative indvirkning på det naturskønne landskab.

I miljørapporterne skal medtages skriftlige høringer fra naboer til andre biogasanlæg om gener som stank, støj og trafiksikkerhed.

Venlig hilsen

Johannes og Ingelise Kristiansen
Vemmeløsevej 17
4261 Dalmose

Steen Lauritzen
Vemmeløsevej 15
4261 Dalmose

Lisbeth og Christian B. Christiansen
Vemmeløsevej 13
4261 Dalmose

Slagelse Kommune

Center for miljø

Plan og Teknik

Sendt til plan@slagelse.dk

den 24. december 2021

Vedr. Offentlig høring af forslag til lokalplan nr. 1234

Slagelse Byråd har den 25. oktober 2021 vedtaget at sende forslag til lokalplan 1234, Biogasanlæg ved Vemmeløsevej, Dalmose med tilhørende kommuneplantillæg nr. 36 til Kommuneplan 2017 samt miljøkonsekvens-rapporten for anlægget og planlægningen med tilhørende bilag, udkast til miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelsesloven og udkast til § 25 tilladelse efter miljøvurderingsloven i offentlig høring, hvilket giver medunderskriverne anledning til følgende indsigelser og bemærkninger til forslaget.

Inden vi skal fremkomme med vores indsigelser og bemærkninger til forslaget, skal det oplyses, at vi er orienteret i de indlæg Dalmose gruppe har indgivet af henholdsvis den 8. og 9. december 2021, som vi støtter og er enige i.

Vi vil derfor ikke gengive deres bekymringspunkter, da vi fuldt ud deler disse bekymringer og kan tilsluttes os bemærkninger hertil.

Vores indlæg vil derfor alle supplere disse indlæg.

Generelt om underskriverne af dette brev kan det oplyses, at vi er boende ca. 500 meter fra Biogasanlægget i Vemmeløse by, og derfor anser os selv som nogle af de tættere "naboer" til anlægget.

Flere af os har boet side om side med biogasanlægget i siden dets etablering, og har derfor en væsentlig indsigt i, hvordan anlægget med dets nuværende kapacitet påvirker lokalområdet.

Vi har læst høringsmaterialet igennem og ser store udfordringer og bekymringer omkring lugtgener, trafiksikkerhed og trafikbelastning i idéoplægget.

Især trafikbelastningen er vi bekymret for. Vemmeløsevej er i forvejen en trafikeret vej, hvor der er dårlige forhold for cykler og gående. Vi oplever allerede nu tung transport og lastbiler gennem vores lille by, der gør det usikkert for bløde trafikanter at færdes.

Vi deler bekymringen om, at vejstrækningen omkring Biogasanlægget ikke er egnet til mere tung transport, og vi kan her særligt henvise til vej forholdene i Vemmeløse by, som på ingen måde er egnet til at kunne rumme så omfattende tung trafik.

På mødet den 30. november 2021 blev det oplyst, at vi kan forvente 10 – 12 lastbiler i timen, der skal transportere bioaffald til anlægget. Det er en voldsom forøgelse af den tunge trafik. Vi ser ikke i materialet, at der er lavet nogle beregninger på, hvorvidt vejnettet kan håndtere dette. Der fremgår umiddelbart ej heller af materialet eller af de oplysninger der blev givet på mødet, at være tiltænkt tiltag, der sikre, at vejnettet optimeres, herunder at der skabes cykelstier mv. der tilgodeser de bløde trafikanter.

Hertil kommer en bekymring omkring kloakforholdene. Er der foretaget undersøgelser af, om kloakerne kan bære denne øget vægt, og hvis ikke – hvem skal så betale for udbedringen heraf? Vi deler også her skuffelsen/ frustrationen over, at Slagelse kommune indtil videre ikke har imødekommet beboernes ønske om at få Slagelse kommune til at afsætte de nødvendige midler til bedre trafiksikring.

Vi tilslutter os derfor kravet til kommunen om at sikre, at den massive forøgelse af lastbiltrafik, som en udvidelse af anlægget giver i vores lokalområder, ledes til anlægget via veje som er egnede, såfremt udvidelsen måtte blive en realitet.

I forhold til anlæggets placering, synes dette ikke gennemtænkt eller analyseret på passende vis. Det fremgår af rapporten, at biogasanlægget er nedslidt, og som en del af udvidelsen skal det gamle anlæg nedtages og der skal etableres et nyt. Der fremgår ingen analyse af, om der er andre placeringer, der kunne være mere hensigtsmæssige – her særligt i forhold til muligheden for at undgå at skulle etableringen af ny gasledning, og dermed ikke skulle grave ledning ned på en 12 km strækning.

For os giver dette ikke mening, da der åbenbart er andre placeringer, der er bedre, og hvor vejnettet ikke belastes i det omfang vi har med at gøre her, og hvor omkostningerne til etablering af ny ledning vil være væsentlig mindre, end hvad der er tiltænkt med dette forslag.

Der synes ej heller at være taget højde for, at den i rapporten omtalte sikkerhedsafstand i forhold til Vemmeløse By for det tilfælde, at der skulle ske uheld på Biogasanlægget.

Dette må vi som borger i Vemmeløse By se på med stor bekymring. Hvordan kan vi som borger i Vemmeløse by være trygge ved anlægget? Og hvorfor følges Miljøministeriet om at holde en minimumsafstand på 500 meter til nærmeste bebyggelse, når der planlægges anlæg af biogasanlæg (landsby eller større samling af boliger) ikke?

Med disse bekymringer håber vi derfor at I vil genoverveje, hvorvidt Hashøj Biogas anlæg er det rette sted at opføre et nyt biogasanlæg.

Med venlig hilsen

Conni Berth

Carsten Jensen
Vemmeløsevej 29

Frode Johansen
Vemmeløsevej

Jørn Johansen
Vemmeløsevej 25

Carsten Hedevig
Vemmeløsevej 24A
4261 Dalumse.

Morten Berth Jensen
Vemmeløsevej 20

Vemmeløsevej 23

Christopher Riis

Louise Nielsen
Vemmeløsevej 23