

Høringssvar til Miljørapport og Miljøkonsekvensrapport vedrørende Energiklynge Tjele med solcelleanlæg og vindmøller ved Vinge, Viborg Kommune

Vedrørende gener fra markant øget tung trafik på Hobro Landevej (HL) for beboere i Foulum, Formyre, Nr. Vinge og Sjørring

Miljørapporten angiver, at den daglige trafik på Hobro Landevej er ca. 2.500 køretøjer, hvoraf omkring 200 anslås at være tunge køretøjer. I projektets fase 1 forventes trafikmængden at stige til 2.850 køretøjer dagligt. Det angives, at andelen af tung trafik vil stige fra de nuværende 8 % til 16-20 %.

Der henvises i rapporten til ældre trafiktællinger med et årsgennemsnit på 2.135 (2022), 2.060 (2023), 2.243 og 1.512 (2025), som alle er lavere end de 2.500 daglige køretøjer, Rambøll anvender i beregningerne. Det betyder, at den procentvise stigning i den samlede trafik i praksis er højere end de 14%, der er opgivet.

Ser man isoleret på øgningen i tung trafik, bliver konsekvenserne langt mere alvorlige. Gennem Foulum og Formyre vil antallet af tunge køretøjer stige med op mod 115 %, mens det i Sjørring og Nr. Vinge vil stige med op til 180 %. Dette alene i projektets første fase. I fase 2 stiger belastningen yderligere.

Rapportens tabel 16-1 viser, at i fase 2 vil yderligere 724 lastbiler dagligt tilføjes de nuværende ca. 200. Det svarer til en øgning på 362 %. Det er en voldsom stigning og mere end angivet i rapportens sammenfatning. Dertil kommer, at græsprotein til græsproteinanlægget påtænkes at kunne køres i døgndrift i 180 dage om året.

Den markante øgning i tung trafik vil:

- øge risikoen for ulykker med bløde trafikanter,
- øge vibrationsbelastning på nærtliggende bebyggelse,
- øge køresporenes slid og vejens generelle tilstand,
- øge kollisioner og kritiske situationer ved passerende tung trafik på smalle vejstrækninger.
- forringe livskvalitet og tab af ejendomsværdi

Trafiksikkerhed og bløde trafikanter

Det er allerede i dag risikofyldt og utrygt at cykle på den smalle HL. Der findes cykelsti fra Foulum til Viborg, fra Onsild til Hobro og fra Vorning til Hammershøj, men vejen derimellem er uafskærmet og farlig. En øget mængde tung trafik vil forværre dette markant.

Fartdæmpning, cykel-gangsti og diskret belysning gennem landsbyerne vil forbedre sikkerheden betydeligt og allerede på nuværende tidspunkt være ønskeligt.

Rapporten beskriver området som svagt trafikeret af bløde trafikanter, hvilket er baseret på antagelser. Det stemmer ikke med virkeligheden. Vi observerer dagligt:

- cykelryttere i hold og turister på HL bl.a. på vej til Margueritruen, der krydser HL i Foulum/Formyre og Onsild,
- skolebørn og ældre på cykler, elcykler og knallerter, der pendler til Ørum, Hammershøj og Onsild,

- ditto unge, der benytter HL grundet manglende offentlig transport til ungdomsuddannelser i Hobro og Viborg.

Hvis projektet skal fremmes som et "grønt" initiativ, bør det også understøtte grøn transport.

Kommunen bør kræve:

- Trafiksikkerhedsrevision på de planlagte adgangsveje
 - Det vurderes at revisionen bør udføres af 3. part, da Rambøll som bygherrens rådgiver må siges værende forudindtagede omkring projektets realisering uagtet dets påvirkninger af miljøet.
- Krav om cykelstier, fortove eller chikaner gennem bebyggede områder
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger i landsbyer eller alternative føringsveje for den tunge trafik.

Risiko på andre veje: Tjelevej og Vorningvej ved Hammershøj

Det er uklart, hvilke til- og frakørselsruter der præcist vil blive benyttet af den tunge trafik til og fra energiklyngen. Denne usikkerhed udgør en væsentlig risiko, da flere alternative ruter – herunder Tjelevej i Ørum og Vorningvej ved Hammershøj – kan blive belastet, uden at det fremgår tydeligt af miljøvurderingen.

Vi anbefaler, at kommunen fastlægger og offentliggør de præcise til- og frakørselsforhold, før projektet kan godkendes endeligt. Dette kræver naturligvis et overblik over, hvor biomassen skal komme fra. Se særskilt høringssvar herom.

- En mulig øget belastning af Tjelevej vil markant øge uheldsrisikoen i Ørum, særligt i nærheden af skolen, hallen/forsamlingshuset og børnehaven. Denne vej er ikke egnet til tung trafik.
→ Vi anbefaler et eksplicit forbud mod tung trafik på Tjelevej i Ørum.

Vorningvej

Ifølge Rambølls Miljøkonsekvensvurdering kører der i dag ca. 2.400 køretøjer dagligt på Vorningvej, heraf ca. 100 tunge. Trafikken til Energiparken vil øge dette med yderligere 120 lastbilpassager i 1. fase – en stigning i tung trafik på 120 %. Strækningen ved Vorningvej 127 – ca. 1 km fra krydset ved Hobro Landevej – har et skarpt sving med dårlige oversigtsforhold lige før en smal bro over Vorning Å. Her er hastighedsgrænsen 80 km/t, og gentagne fartkontroller har påvist for høj hastighed. Vejen er i dårlig stand med ujævn belægning og huller, hvilket medfører betydelig støj, vibrationer og materielle skader på ejendomme. Der mangler cykelfaciliteter mod både Vorning, Hobro og Viborg, trods høj cykeltrafik fra skolebørn, motionister og besøgende til det nærliggende lavbundsprojekt Skalådal. Området er samtidig udpeget til øget rekreativ brug med bl.a. shelters og adgang til naturprojekter, hvilket står i skarp kontrast til planerne om en markant forøgelse af tung trafik gennem landsbyen og forbi skole-, idræts- og fritidsfaciliteter i Hammershøj.

Anbefalinger:

- Tilpasning af rutevalg for tung trafik, så gennemkørsel i landsbyer begrænses. Særskilt trafiksikkerhedsvurdering af hele Vorningvej.
- På Vorningvej i Hammershøj bør der indføres tidszoner for tung trafik, så kørsel helt undgås i tidsrum med mange bløde trafikanter.
- Hastighedsnedsættelse og hastighedsdæmpende foranstaltninger. Særskilt svingbane mellem HL og Vorningvej.

- Opgradering af vejbelægning for at reducere støj og vibrationer.
- Etablering af sikre cykelforbindelser mellem Vorning, Hobro og Viborg.

Vejsikkerhed og -bredde

Uheld mellem personbiler og lastbiler er ikke ualmindeligt på HL, særligt i svinget mellem Foulum og Formyre. Også vejen igennem Nr. Vinge er smal og snoet. Rambøll anfører, at vejbredder på 5,5–6 meter er tilstrækkelige til passerende tung trafik, da Biocircs lastbiler er målt til en bredde på 2,55 meter (ekskl. sidespejl). Dette står i kontrast til Vejdirektoratets anbefalinger om, at lastbiler har en bevægelsesprofil på 3,2 meter, og dermed reelt kræver en samlet vejbredde på 6,4 meter plus sikkerhedsafstande.

Sving, smalle passager og bevoksning nær vejen, som vi har i flere af landsbyerne, kræver øget vejkapacitet og oversigtsforhold. En øget tung trafik på en allerede presset landevej bør ikke accepteres.

At vejen er smal, og lastbiler ofte trækker ud i rabatten eller over midterstregen, kan ses i de mange hjulspor i rabatten og på vedhæftede billeder.

Støj

En stigning fra ca. 200 til 574 lastbiler dagligt i første fase vil medføre en markant øgning i trafikstøjen. Tunge køretøjer bidrager langt mere til støjbelastningen end personbiler, især ved acceleration og bremsning. I henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 er den vejledende grænse for trafikstøj i boligområder 58 dB Lden. Rambøll vurderer, at denne grænse ikke vil blive overskredet.

Men Rambøll fremlægger ingen målinger af det nuværende støjniveau (Lden) – kun fremskrevne tal for 2030. De forudsætter fejlagtigt, at al eksisterende trafik foregår i dagtimerne, hvilket undervurderer støjens vægt i aften og nat i Lden-beregninger. Dermed bliver den procentvise stigning af støj undervurderet. Uagtet støjniveauet virker det mærkeligt, at den fordobling-tredobling af støjniveauet, som Rambøll selv angiver, vurderes til kun at være “en lille hørbar ændring”.

Dette bliver særligt problematisk, når man medtager 2. fases øgede transport og i den sammenhæng græsproteinanlægget i energiklyngen, der er det mest transportintensive anlæg. Ifølge rapporten vil anlægget være i drift hele døgnet i seks måneder om året (maj–september). I denne periode forventes cirka 65 lastbiltransporter dagligt – også i weekender – svarende til 130 lastbilture i døgnet. Dermed vil en betydelig andel af den tunge trafik foregå i aften- og nattetimerne, hvilket Lden-metoden netop vægter højere og som reelt kan føre til, at grænseværdierne overskrides – særligt i landsbyer uden støjafskærmning og med ejendomme tæt på vejen.

Derudover bør det bemærkes, at Verdenssundhedsorganisationen WHO anbefaler, at vejtrafikstøj ved boliger ikke overstiger 53 dB Lden for at undgå negative helbredseffekter som søvnforstyrrelser, hjertekarsygdomme og forringet livskvalitet (Environmental Noise Guidelines for the European Region, WHO 2018). Miljørapporten anvender Miljøstyrelsens højere vejledningsværdi på 58 dB, men tager ikke højde for den sundhedsmæssige evidens, der underbygger WHO's lavere grænse. WHO's retningslinjer anvendes i stigende grad ved internationale vurderinger og klagesager, og bør derfor indgå i en ansvarlig og fremtidssikret planlægning.

Vi finder det stærkt utilstrækkeligt, at der ikke er foretaget målinger eller en egentlig vurdering af, om 53 dB Lden allerede er overskredet i dag, særligt i de tætbebyggede landsbyområder langs Hobro Landevej og Vorningvej.

Vi opfordrer Viborg Kommune til at:

- gennemføre uafhængige støjmålinger ved Foulum, Formyre, Sjørring og Nr. Vinge,
- basere vurderingen på Lden og medtage både nuværende og fremtidig trafik, inklusive døgnekørsel til og fra græsproteinanlægget,
- vurdere om WHO's anbefalede grænseværdi på 53 dB Lden kan overholdes ved de nærmeste boliger – eller i det mindste belyse de sundhedsmæssige konsekvenser ved en overskridelse.

Såfremt WHO's grænseværdi overskrides, eller risikoen derfor vurderes som væsentlig, bør kommunen iværksætte afværgeforanstaltninger, herunder:

- ruteomlægning,
- støjreducerende asfalt,
- yderlige fartbegrænsninger gennem landsbyer,
- støjskærme eller beplantning ved støjfølsomme boliger.

Vibrationer og vejens tilstand

Vejen er allerede i dårlig stand: Revner, huller og ujævnheder fører til øgede vibrationer. Hvide kantstriber er flere steder placeret uden for den bærende asfalt, og regnvandsrender er for nyligt blevet fyldt med grus – men allerede nu ses der tydelige spor efter tunge køretøjer, der har været ude i rabatten med hjulene (se vedhæftede fotos). Den dårlige vejtilstand medfører ikke kun øget risiko for bløde trafikanter, men også øget støj og vibrationer.

Stigningen i tung trafik alene i første fase – fra ca. 200 til op mod 574 lastbiler dagligt – vil øge risikoen for vibrationsskader på nærliggende bygninger væsentligt. Det er derfor bemærkelsesværdigt, at miljørapporten fra Rambøll ikke indeholder nogen reel vurdering baseret på målinger af vibrationspåvirkninger, til trods for den markante stigning i belastning og trafiktal.

Miljøstyrelsen anbefaler i sådanne tilfælde anvendelse af **DIN 4150-3**, en internationalt anerkendt standard for vurdering af bygningsskadelige vibrationer. Det er uklart, hvordan eller om denne standard overhovedet er anvendt i Rambølls vurdering.

Vi har flere ejendomme langs HL og Vorningvej, der gennem de seneste år har fået udbedret sætningsskader.

Vi anbefaler, at Viborg Kommune:

- gennemfører baseline-målinger af vibrationer ved de mest udsatte boliger **før anlægsstart**,
- definerer klare grænseværdier for vibrationer i både anlægs- og driftsfase – med differentiering efter tidspunkt på døgnet og periode på året,
- forpligter bygherre til løbende vibrationsovervågning,
- etablerer et varslings- og kompensationsystem i tilfælde af overskridelser eller skader, der kan henføres til vibrationer,
- og sikrer, at vejens nuværende tilstand og bæreevne indgår i en samlet vurdering af risikoen for skader og gener.

Ejendomsværdier og nabolovgivning

Den øgede uheldsrisiko, støj og slid på vej og bebyggelse, som den tunge trafik medfører, vil forringe livskvalitet og ejendomsværdier i landsbyerne. Med Energipark Tjele ændrer kommunen reelt områdets anvendelse fra åbent land med gårde og landsbyer til en industripræget energipark. Industri, der typisk ville placeres i eksisterende industriområder eller områder med stærk infrastruktur med adgang via kategori 1 vej.

Denne ændring i karakter sker uden de nødvendige infrastrukturelle eller planmæssige tilpasninger og bidrager væsentligt til, at den naboretlige tålegrænse må anses for overskredet. , jf. vurdering fra cand.jur. Kenneth Løvenskjold Andreasen (se bilag).

Ift. adgangsveje:

Ifølge Miljøvurderingslovens § 20, stk. 2, skal miljørapporten indeholde en vurdering af "rimelige og realistiske alternativer" til projektets udformning, placering og tekniske indretning.

- I denne sag er der udelukkende vurderet ét adgangsscenario – tung trafik via Vingevej og Hobro Landevej gennem mindre bysamfund.
- Følgende alternativer burde som minimum have været vurderet:
 - Etablering af ny adgangsvej til anlægget udenom byområder
 - Trafikfordeling på flere tilkørsler for at reducere ensidig belastning af landsbyer

Afsluttende bemærkning

Vi opfordrer til, at Viborg Kommune og projektets parter:

- planlægger alternative transportkorridorer for tung trafik udenom beboede områder,
- opgraderer den eksisterende infrastruktur med særligt fokus på vejens bredde, bæreevne og tilstand,
- prioriterer trafiksikkerhed, støjdemper og lokal dialog,
- baserer støjvurderinger på WHO's anbefalede grænseværdi på 53 dB Lden frem for udelukkende Miljøstyrelsens vejledningsværdi,
- inddrager uafhængige aktører til at foretage støj-, trafik- og vibrationsmålinger – før projektets godkendelse og løbende under anlægs- og driftsfase.

Kun gennem en ansvarlig og fremsynet planlægning kan projektet realiseres uden at påføre øget utryghed, helbredsrisici og forringede levevilkår for befolkningen i de berørte landsbyer.