

Trafikale overvejelser – Nature Energy Sdr. Vium

Om notatet

Dette notat er uddrag af notat af 10.06.2022 med overvejelser vedr. placering af biogasanlægsansøgninger ved Ejstrup og No. Uddraget er skrevet af medarbejdere i LBK med sigte på give information fra administrationen om trafikale overvejelser i forhold til planlægningen for biogasanlægsansøgninger ved Ejstrup og No med ansøgte årlige mængder af biomasse på 650.000 tons om året til hvert anlæg.

Notatets generelle overvejelser er ligeledes gældende for den ansøgte udvidelse af behandlingskapaciteten på Nature Energy Sdr. Vium med 53.000 tons om året til i alt 133.000 tons om året.

Placering af biogasanlæg i det åbne land - Trafikale overvejelser

Visionen for kommunens mobilitetspolitik er bl.a. at fremtidens mobilitet skal være bæredygtig og intelligent samt at de klima-, miljø- og trafikikkerhedsmæssige påvirkninger skal minimeres.

Det er samtidig et mål at vedligeholde og udbygge den trafikale infrastruktur, så den lever op til behovet for både persontransport og erhvervstransport – med fokus på bæredygtige løsninger.

Biogasanlæggene placeres der, hvor produktionen af biomasse/husdyrgødning er størst, og hvor transportvejen er kortest, men samtidig også der, hvor mange kommuneveje stadig er smalle, og ikke lever op til behovet for erhvervstransport.

En bæredygtig placering af et biogasanlæg, vil være en placering, som så vidt det er muligt, sikrer minimal påvirkning og belastning på bl.a. følgende områder:

- 1 Slid og store omkostning til drift af vejene
- 2 Trafikkens afvikling
- 3 Trafikkerhed/antallet af uheld på vejnettet
- 4 Utryghed i trafikken
- 5 Støjgener hos vejenes naboer

1. Slid og store omkostninger til drift af vejene

Gyllen skal transporteres fra og til de enkelte landbrug, og jo kortere transporten er, jo mindre bliver vejene belastede. I det åbne land lever mange af vejene ikke op til den erhvervstrafik, som allerede i dag kører på vejene, og de er derfor ikke egnede til et stigende antal tunge transporter.

En generel tommelfingerregel er, at en lastbil slider på en vejbelægning svarende til 10.000 personbiler, og selv en mindre forøgelse af antallet af lastbiler, vil derfor ret hurtigt kunne ses og mærkes i form af bl.a. slid på belæggningerne samt ødelagte kanter og rabatter.

Samlet set må der forventes ikke ubetydelige ekstraudgifter til renoveringer og sideudvidelser af småveje, herunder i første omgang de veje, som ligger tæt på biogasanlæggene, og hvor transporterne mødes, men også veje længere væk fra anlæggene, hvor trafikken med tunge transporter stiger.

Det er ikke muligt at forudse alle konkrete udfordringer på de enkelte veje, og vejene må derfor udbygges og renoveres i takt med det slid, som viser sig.

De enkelte Biogasanlæg kan, ved indgåelse af leverandøraftaler og evt. udbygningsaftaler hjælpe med at sikre, at transporterne så vidt muligt ikke sker på veje, som er i meget dårlig stand.

2. Trafikken afvikling

I Ringkøbing-Skjern Kommune er der generelt ikke problemer med afvikling af trafikken på vejene. På de mindre veje på landet, ligger antallet af biler typisk mellem 500 – 1000 biler/døgnet, og heraf en andel af lastbiler på ca. 12-15%.

Med placering af biogasanlæg på landet, vil trafikmængden stige i form af flere lastbiler - på nogen veje mere end på andre. Der vil ikke blive tale om kapacitetsproblemer, og trafikken skal nok blive afviklet, men det vil naturligvis kunne mærkes, at der er flere tunge lastbiler, som fylder på vejene og i krydsene.

Der vil blive gennemført trafiktællinger på vejene omkring kommende biogasanlæg – både før og efter - således at trafikens udvikling kan følges.

3. Trafiksikkerhed og antallet af uheld på vejnettet

De fleste ulykker i Ringkøbing-Skjern Kommune sker i det åbne land, herunder både i kryds og på strækninger. 65 % af alle dræbte og tilskadekomne i perioden 2015 – 2020 kom til skade ved ulykker i landzone. Den hyppigste uheldstype er eneuheld uden andre trafikanter involveret. Herudover er 48 % af de registrerede ulykker i landzone skete på lige vej, og 33 % skete i kryds.

Flere lastbiler på de små veje i landområderne, er ikke ensbetydende med, at der vil ske flere uheld i trafikken, idet der er mange faktorer involveret i forbindelse med trafikuheld.

Med flere lastbiler på vejene, vil den generelle hastighed evt. blive lidt lavere, hvilket er positivt ift. uheldsrisiko. Derimod er risikoen for uheldige overhalinger større, og der er risiko for, at man møder flere lastbiler efter hinanden ligesom trafikanterne kan blive utålmodige og irriterede, med risiko for at de foretager farlige overhalinger.

Mange lastbiler vil desuden slide på vejens udstyr, som f.eks. rabatter der kan blive opkørte og bløde, og være til fare for trafiksikkerheden.

Det forudsættes at krydsområder og adgangsforhold omkring selve anlæggene bliver løst i forbindelse med planlægningen, men der må forventes behov for trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger på andre lokaliteter – det kan f.eks. omhandle skiltning og afmærkning samt forbedringer i kryds, kurver og rabatter mv.

Det kan ikke forudses, hvor der præcist vil opstå udfordringer, og de må derfor håndteres efterhånden som de bliver synlige.

4. Utryghed i trafikken

Tryghed er ikke det samme som trafiksikkerhed. Når man snakker om tryghed, er der tale om en følelse, og en opfattelse af sikkerhed. Vores opfattelse af tryghed i trafikken afspejles i vores adfærd. Hvis vi opfatter trafikken og andre trafikanter adfærd som sikker, så føler vi os mere sikre og kører mere risikobetonet selv.

På mindre veje i landzone hvor pladsen er trang, kan det som blød trafikant føles utrygt at blive passeret af et stort køretøj, fordi det ikke er muligt at give god afstand til den cyklende eller gående. Jo flere lastbiler

der kører på en strækning, jo større er chancen for at man mødes. På de smalleste veje kan det have den konsekvens, at færre vælger cyklen som transportmiddel, og at flere forældre vælger at køre børnene til skole og fritidsaktiviteter.

Som trafikant i personbil vil et øget antal lastbiler, som nævnt i afsnit 3, kunne give anledning til frustration og irritation samt evt. dårlige valg i trafikken, herunder farlige overhalinger. Ved overhalinger på smalle veje kan der opleves utryghed på grund af ringe afstand mellem køretøjerne.

For nogle trafikanter kan det føles trygt at kunne se, hvem som kører lastbilen. Herved kan der skabes mulighed for, at vurdere om det er den samme chauffør, som man tryghedsmæssigt og sikkerhedsmæssigt har en udfordring med. Herved er der også mulighed for, at kunne tage kontakt til leverandøren, og fortælle om oplevelserne.

5. Støjgener hos vejenes naboer

Støj fra veje varierer med trafikken. Ved veje med spredt trafik kan der være store udsving i støjen fra minut til minut, mens der ved veje med tæt trafik er mere konstant støj. Ligesom trafikken varierer også støjen over døgnet, hvor der er mest trafik og støj i myldretiderne og mindst om natten. Desuden vil trafikdens sammensætning og trafikdens hastighed påvirke støjniveauet

En lastbil giver anledning til lige så meget støj som 8-10 personbiler, og derfor har andelen af tung trafik på en vej stor betydning for den samlede støj.

Udfordringer med ændringer i støjen på grund af en større andel af tunge transportere er et vilkår, når man bor tæt på en offentlig vej, og kan være svære forhold at forberede vejens naboer på.

Men det er vigtigt, at der iværksættes afværgeforanstaltninger f.eks. i form af krav om tidspunkter for kørsel til anlæggene, så anlæggets drift ikke påfører omgivelserne unødige gener.