

Sparringsgruppemøde

Energiklynge Djursland

Deltagere

Fra sparringsgruppen deltog 15 medlemmer i mødet.

NRGi:

Allan Dahl Larsen
Anders Skovbo
Birgitte From Nielsen

Thorsen Biogas I/S:

Steffen Thorsen

Urland:

Emilie Uhlott Bell

PlanEnergi:

Bettina Veje Andersen

Norddjurs Kommune:

Kisa Lindgaard
Filip Therkildsen
Henrik Bjerring Poulsen
Mick Rasmussen

Gæster:

Jens Meilvang
Leif Lahn Jensen

Referent

Birgitte From Nielsen

Sted

Vejlby Forsamlingshus

Dato

25.08.2025 kl. 17.30 – 21.00



Dagsorden

1. *Velkommen/deltagerne præsenterer sig* kl. 17.30 – 17.45
2. *Tema: Trafik og omfartsvej* kl. 17.45 – 18.45
 - 2.1. Dialog med folketingspolitikere Leif Lahn og Jens Meilvang vedr. omfartsvej
 - 2.1.1. Trafikforliget. Hvad omfatter det og hvordan fungerer det? Den politiske vinkel og den praktiske.
 - 2.1.2. Hvad er status for projekt omfartsvej? Og hvad er processen fremadrettet?
 - 2.1.3. Vi ser en sammenhæng mellem den øgede trafik, som Energiklynge Djursland vil foranledige i lokalområdet og behovet for en regulering af trafik udenom Trustrup.
 - 2.1.4. Har vi mulighed for at påvirke sagsgangen, således at realiseringen af omfartsvejen fremskyndes, og trafikken foranlediget af Energiklynge Djursland indtænkes i den endelige løsning? Hvordan og hvornår er det hensigtsmæssigt at søge indflydelse?

PAUSE kl. 18.45 – 19.15 Sandwich og sodavand

3. *Indkomne bemærkninger til referatet fra sidste sparringsgruppemøde* kl. 19.15 – 19.20
 - 3.1. Gruppen forholder sig til bemærkningerne og eventuelle ændringer til referatet besluttet.
4. *Den videre miljøvurderingsproces* v. Emilie (Urland) kl. 19.20 – 19.45
Hvad indebærer en miljøvurdering for denne projekttype typisk, samt procedure for afgrænsning af miljøvurderingens indhold og status på opstart af feltundersøgelser mv.
Et første kig på forslag til visualiseringspunkter.
5. *Trafikanalyse (metodisk tilgang)* v. Bettina/Line (PlanEnergi) kl. 19.45 – 20.45
Trafik: Præsentation af metoden bag trafikanalyse ved planlægning for biogasanlæg, og hvilke temaer den vil berøre, herunder hvilke data og analyser der forventes at være behov for i den videre proces i forhold til at svare på de konkrete bekymringer for øget trafik, som fremgår i de indsendte høringssvar. Sparringsgruppemedtagerne bidrager med inputs fra deres lokale viden om eventuelle knudepunkter, hvor øgede trafikbelastninger kunne være kritiske, og derfor skal tages med i analysen.
6. *Tema og dato for næste sparringsgruppemøde?*
7. *Nyt om Energiklyngens hjemmeside*
8. *Eventuel*

1. Velkommen/deltagerne præsenterer sig kl. 17.30 – 17.45

Der blev budt velkommen til møde, særligt til aftenens inviterede gæster folketingspolitikere Leif Lahn og Jens Meilvang. Efterfølgende blev punkterne for aftenens dagsorden gennemgået kort.

2. Tema: Trafik og omfartsvej kl.17.45 – 18.45

2.1. Dialog med folketingspolitikere Leif Lahn og Jens Meilvang vedr. omfartsvej

2.1.1. Trafikforliget. Hvad omfatter det og hvordan fungerer det? Den politiske vinkel og den praktiske.

2.1.2. Hvad er status for projekt omfartsvej? Og hvad er processen fremadrettet?

2.1.3. Vi ser en sammenhæng mellem den øgede trafik, som Energiklynge Djursland vil foranledige i lokalområdet og behovet for en regulering af trafik udenom Trustrup.

2.1.4. Har vi mulighed for at påvirke sagsgangen, således at realiseringen af omfartsvejen fremskyndes, og trafikken foranlediget af Energiklynge Djursland indtænkes i den endelige løsning? Hvordan og hvornår er det hensigtsmæssigt at søge indflydelse?

Transportforliget indgået for perioden 2019 – 2035 blev uddybet, særligt for den del som omhandler udbedring af motortrafikvejen fra Løgten til Tirstrup og omfartsvejene ved Trustrup og Tirstrup. Det politiske ønske har det sigte at afkorte rejsetiden mellem Aarhus og Grenå. Der arbejdes derfor for, at der foruden de 2 omfartsveje kommer til at ske en opgraderingen af A15 således, at vejen bliver en tosporet motortrafikvej med fartgrænse på 100 km/t.

Der blev fra sparringsgruppemedlemmerne spurgt til muligheden for at ændre linjeføringen af omfartsvejen omkring Trustrup.

Energiklynge Djursland vil øge især den tunge trafik i området, og det er derfor vigtigt, at også denne trafik tænkes ind i den endelige løsning. Ifølge Jens Meilvang og Leif Lahn er den nuværende linjeføring en politisk beslutning, hvilket ikke giver mulighed for at ændre denne. Den sydgående linjeføring står derfor ikke til at kunne ændres. Dette skal sammenholdes med, at der er politisk velvilje i forhold til, at trafikafviklingen fortsat forbedres på Norddjursland generelt, og at rejsetiden mellem Grenå og Aarhus forkortes i særdeleshed. En øget trafik i området, som tilføres pga. Energiklyngen Djursland, bidrager til dette.

Konklusionen blev, at til- og frakørsel ved Energiklynge Djursland nok ikke kunne forventes at blive integreret som en del af omfartsvejen, da omfartsvejens tilslutning til A15 ligger langt (ca. 1,2 km.) fra lokalplansafgrænsningen af energiklyngen.

Det blev i denne sammenhæng tydeligt, at kontinuerlig dialog mellem Vejdirektoratet og Norddjurs Kommune er ønskeligt på nuværende tidspunkt. Dette for at skabe tydelighed om henholdsvis planprocessen for Norddjurs Kommunes behandling af projektet Energiklynge Djursland og Vejdirektoratets tidsplan for igangsætning af anlægsarbejdet for omfartsvejene.

Der blev peget på vigtigheden af en løbende dialog ml. Norddjurs Kommune og Vejdirektoratet mhp. at sikre at den øgede trafikbelastning fra energiklyngen bliver tænkt ind i detailplanlægningen af omfartsvejen.

Trafikknudepunktet ved Mc Donalds-krydset ved Grenaa, hvor hovedvej A15 mødes med hovedvej A16, blev fremhævet af flere sparringsgruppedeltagere ligesom trafikafviklingen til og fra Grenå havn. Ifølge Jens Meilvang og Leif Lahn, skal der politisk ses på dette indenfor nær fremtid.

Illustrationen af omfartsvejenes linjeføring på Trafikministeriets hjemmeside er den nyeste version af de planlagte linjeføringer.

PAUSE kl. 18.45 – 19.15 Sandwich og sodavand

3. Indkomne bemærkninger til referatet fra sidste sparringsgruppemøde kl.19.15 – 19.20

3.1. Gruppen forholder sig til bemærkningerne og eventuelle ændringer til referatet besluttet.

Forslaget til ændring af formulering under punkt 2.1. blev godkendt af sparringsgruppen. Dette tilføjes referatet fra 25.6.25.

4. Den videre miljøvurderingsproces v. Emilie (Urland) kl. 19.20 – 19.45 Hvad indebærer en miljøvurdering for denne projekttype typisk, samt procedure for afgrænsning af miljøvurderingens indhold og status på opstart af feltundersøgelser mv. Et første kig på forslag til visualiseringspunkter.

Urland præsenterede proces for miljøvurdering (tidl. VVM) og planlægning (se bilag 1.), og gennemgik den foreløbige tidsplan for de forventede miljøundersøgelser, som nu skal foretages i forbindelse med planlægning og miljøvurdering af det samlede projekt. Der skal udarbejdes kommuneplantillæg og en lokalplan, og både planer og det konkrete projekt skal miljøvurderes. Miljøvurdering af hhv. planerne og projektet kommer til at forløbe parallelt, og



da der vil være et stort overlap imellem de to miljøvurderinger, er det meget normalt, at de samskrives i et dokument. De formelle rammer og krav følger af Miljøvurderingsloven.

Den næste led i processen er udarbejdelsen af et afgrænsningsnotat, som er et centralt dokument med det formål at definere, hvilke miljøforhold der skal undersøges nærmere i den efterfølgende miljøvurdering – og hvilke der ikke skal. Afgrænsningsnotatet er den "kontrakt" mellem miljørådgiveren og planmyndigheden, der definerer rammer for, hvad der skal miljøvurderes. Afgrænsningsnotatet sendes ud til høring til de berørte myndigheder og relevante interesseorganisationer. Der er ikke pt. taget beslutning om, hvorvidt afgrænsningsnotatet skal i offentlig høring.

Der blev spurgt til, hvordan man kan konkretisere de centrale temaer f.eks. lugt. Ifølge Emilie fra Urland vil fagekasperterne i høj grad lægge sig op af grænseværdier f.eks. for lugt. Spørgsmålet fra sparringsgruppen tages med mhp. konkretisering af temaerne ved senere fremlæggelse af disse i sparringsgruppen. Emilie viste afsluttende en tidsplan (se bilag 1. s. 10) for de selvstændige undersøgelser, der skal foretages af de udvalgte centrale temaer i miljøkonsekvensrapporten.

Fra sparringsgruppen blev der spurgt, hvad konsekvensen er, hvis det på et senere tidspunkt besluttes, at dele af projektet ikke skal realiseres. Norddjurs Kommune forklarede, at der ikke er handlepligt på en lokalplan. Det vil sige, at opstiller (NRGi og Thorsen Biogas) ikke har pligt til at realisere hele planen, men at projektet skal realiseres indenfor lokalplanens rammer.

Et første kig på forslag til fotopunkter blev fremvist (se bilag 1. s. 11). De udpegede fotopunkter er steder, hvor det kan være særligt sigende at lave visualiseringer af fremtidige forhold ved etablering af energiklyngens elementer. Visualiseringer anvendes til at belyse synligheden af anlægget og tjener som understøttende værktøj for landskabsvurderingen. Visualiseringsrapporten er derfor et bilag til miljøkonsekvensrapporten. Visualiseringerne anvendes til at vurdere, hvorvidt der er tale om væsentlig påvirkning eller mindre væsentlig påvirkning fra de udvalgte fotostandpunkter, således at man, med baggrund i visualiseringerne og de vurderinger der er foretaget, kan få en samlet vurdering af projektets landskabsmæssige påvirkninger.

Birgitte har d. 26.8.25 sendt det fremviste kort med forslag til fotopunkter til alle sparringsgruppedeltagere. Alle er velkomne til at sende input retur til flere visualiseringspunkter, som skal tages med i den samlede udvælgelse af punkter.

5. *Trafikanalyse (metodisk tilgang) v. Bettina/Line (PlanEnergi) kl. 19.45 – 20.45*

Trafik: Præsentation af metoden bag trafikanalyse ved planlægning for biogasanlæg, og hvilke temaer den vil berøre, herunder hvilke data og analyser der forventes at være behov for i den videre proces. Sparringsgruppedeltagerne bidrager med inputs fra deres lokale viden om eventuelle knudepunkter, hvor øgede trafikbelastninger kunne være kritiske, og derfor bør tages med i analysen.

Bettina fra PlanEnergi gennemgik, hvilke metoder der anvendes, hvilke temaer der undersøges, og hvilke data der indsamles, når der laves en trafikanalyse. Trafikanalysen udarbejdes med udgangspunkt i et biogasanlæg i driftsfasen.

Indsamlingen af data har til formål at danne grundlag for en basisviden i forhold til, hvor meget trafik er der på vejene i dag? Metoden for, hvordan trafik optælles, blev beskrevet. Udover trafiktællingen danner udarbejdelse af en biomasseplan udgangspunkt for den efterfølgende trafikanalyse. Det er på baggrund af disse data, trafikanalysen laves. I analysen laves en fremskrivning af den tunge trafik. Desuden undersøger analysen 1. Trafikafvikling; i udvalgte knudepunkter 2. Fremkommelighed; kødannelse, belastningsgrad, middelforsinkelse og 3. Trafiksikkerhed; udformning af veje, kryds, helleanlæg, sving/svingbaner, cyklister, fodgængere, hastighed, kantbaner osv.

Tung trafik, som er på vejene i dag med andet biomateriale (halm, majs osv.), trækkes ikke fra i trafikanalysen af kørsel med biomasse til biogasanlægget i drift. Det vil sige, trafikanalysen er et worst case scenarie. Grundlæggende er der tale om, at der ikke transporteres mere biomasse, end der allerede transporteres rundt i dag, men det transporteres andre steder hen dvs. hen til biogasanlægget. Der blev fra sparringsgruppen spurgt, hvorvidt det er muligt at lave tvangs-veje, som transporterne til biogasanlægget skal anvende. Det er ifølge Bettina ikke muligt at laves tvangs-veje for tung trafik til biogasanlægget.

Efter trafikanalysen er udarbejdet, skal der drøftes, hvilke muligheder der er for at lave afværgeforanstaltninger.

Efterfølgende blev forslag til udvalgte trafiktællepunkter vist til sparringsgruppen, som kom med input til flere vigtige tællepunkter, bl.a. sammenfletningen Homåvej-Damkærvej i den nordlige del af Homå og ved Hoedvej sydvest for projektområdet. Input til vigtige trafiktællepunkter affødte en drøftelse af muligheden for flere til- og afkørsler for biogasanlægget, som ville kunne fordele den trafikale belastning til og fra anlægget og medvirke til, at nedbremsningen foregår inde på anlægget.

Dialogen om mulige afværgeforanstaltninger vil blive genoptaget, når trafikanalysen er så fremskredet, at vi kan have dialogen i sparringsgruppen på et mere oplyst grundlag.

6. Tema og dato for næste sparringsgruppemøde?

Flere af de tidligere prioriterede temaer blev foreslået. Men temaet '*Landskaber og landskabsværdier samt afskærmende beplantning og biodiversitetsfremmende tiltag*' blev fastlagt som tema for næste møde, da det vil passe ind i VVM-rådgivernes tidsplan for udarbejdelse af planerne, der skal tages beslutninger herom i løbet af efteråret. Temaerne på sparringsgruppens møder skal gerne understøttes af de undersøgelser, som pågår, og i denne kontekst er temaet ovenfor et velvalgt.

Næste sparringsgruppemøde er efterfølgende fastlagt til:

Mandag d. 3. november kl. 17.30 – 21.00 i Vejlbj Forsamlingshus, Søren Quists Vej 24, Grenaa

7. Nyt om Energiklyngens hjemmeside

Der var ikke tid til dette punkt.

8. Eventuelt

Der var ikke noget til eventuelt.