

Center for Miljø,  
Plan og Teknik  
Rådhuspladsen 11  
4200 Slagelse

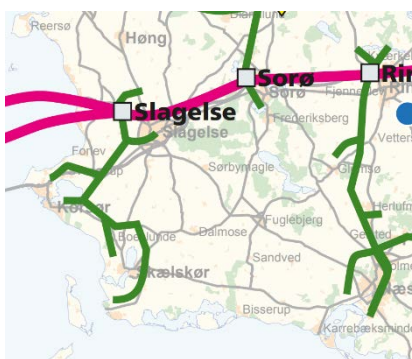
Dalmose, 09-12-2021

## 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 høringssekvelon (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 kørselsmønstret 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 <sub>Æ10</sub> -pr. døgn i spor (øvre grænse)	Dimensioneringstrafik N <sub>Æ10</sub> /år
T0 <sup>1)</sup>	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 <sup>2)</sup>	500.000 <sup>2)</sup>

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 m<sup>3</sup>/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 rapportererne 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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 H<sub>2</sub>S 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](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/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](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