

Resume: Transportbehovet for Industriklyngen i Mulstrup

Præsentation:

I forbindelse med Ringsted Kommunes klimaplan og -mål 2023 og det af BioCirc ansøgte energiprojekt Ringsted Go Green, har 'Arbejdsgruppe – Vedvarende Energi' under Nordrup Farendløse Lokalråd og Ørslev Landsbylaug, undersøgt det potentielle transportbehov af råvarer til den ansøgte industriklynge* i Mulstrup og dermed den trafikale belastning af lokalområdet.

Problemstilling:

I BioCirc's informationsmateriale vedr. Ringsted Go Green [1] beskrives et behov på 500.000 tons biomasse årligt til metan fremstilling, og at biomassen forventes transporteret med gennemsnitlig 2 lastbiltransporter i timen døgnet rundt. Der er i materialet ikke taget højde for, at lastbilerne skal køre både til og fra industriklyngen - altså dermed dobbelt så meget kørsel, 4 lastbiltransporter i timen, som angivet i BioCirc's materiale.

For at kunne træffe en beslutning på et oplyst grundlag, samt vurdere hvilke konsekvenser den tunge transport, til og fra den projekterede industriklynge, vil have for infrastrukturen herunder vejnettet i kommunen, er det nødvendigt at kigge faktisk på det reelle og retvisende antal kørsler.

Anvendte metoder/fremgangsmåde:

Med udgangspunkt i data fra BioCirc's ansøgning, for det tilsvarende Vedvarende Energiprojekt 'Viborg Go Green' i Viborg Kommune. I ansøgningen: 'Plangrundlag og Miljøkonsekvensvurdering' [2] er der udført en meget uddybende beskrivelse af bl.a transport, biomasse behov og produktion. Bl.a. er der udført en ingeniørberegning på hvilket minimums-transportbehov der vil være i BioCirc's ansøgte projekt 'Viborg Go Green'.

I BioCirc's 'Viborg Go Green' ansøgning nævnes et transportbehov af i størrelsen 1.100.000 tons biomasse årligt. I BioCirc's ansøgning til 'Ringsted Go Green' er transportbehov i biomasse sat til en kapacitetsudnyttelse på 45% af industriklyngens maksimale kapacitet. Det er i 'Ringsted Go Green' ansøgningerne svært at finde årsagen til, at 'Ringsted Go Green' kun skal behandle 45% af industriklyngens kapacitet når det for det tilsvarende projekt 'Viborg Go Green' er udregning på industriklyngens maksimale kapacitet.

I 'Viborg Go Green' ansøgningen [2] beskrives, at der alene vil blive lastvognskørsler i arbejdstimerne og ikke på helligdage. Hvis man overfører disse oplysninger en-til-en til 'Ringsted Go Green' projektet, kalkulerer med 260 arbejdsdage (uden helligdage og weekender) årligt à 10 timer, vil dette andrage 14 lastvognstog** i timen til og fra til Industriklyngen, dermed i alt 28 lastvognstog i timen. I 'Viborg Go Green' beskrives desuden, at der skal yderligere 20 lastvognstransporter til andre dele af anlægget i døgnet. Vi må antage at denne yderligere lastvognstransport ligeledes ligger indenfor de 10 timers arbejdsdag, således vil den samlede lastvognstransport i timen være på 30 lastvognstog, lastvogne.

Det vil altså sige, at der vil være ca. to minutter imellem hvert lastvognstog til transport af "råvarer" til Industriklyngen.

Der er ikke i det oplyste materiale [2] taget stilling til omfanget af transport af "færdigvarer" ud fra Industriklyngen. Det må dog antages, at en væsentlig del af "færdigvarerne" til transporten vil kræve andre typer lastbiler, end hvad der benyttes til råvarer, idet der kræves tankvogne til metanol og flydende

*Industriklynge = her med reference til Biogasanlæg og Power-to-X anlæg

** Lastvognstog = Lastvogn med anhænger

biobrændsler. Det vil yderligere forøge belastningen af transport ganske væsentligt, hvilket ikke er beskrevet af BioCirc hverken for 'Ringsted Go Green' eller 'Viborg Go Green'.

Lastvognstransport pr. <u>time</u> (fordelt på 10 timer pr døgn)	
Oplyst i BioCirc's materiale [1]	Beregnet af 'Arbejdsgruppen – Vedvarende Energi'
2	+30

Figur 1. Sammenligning af tal for Lastvognstransport pr time

Lastvognstransport pr. <u>døgn</u> (fordelt på 10 timer pr døgn)	
Oplyst i BioCirc's materiale [1]	Beregnet af 'Arbejdsgruppen – Vedvarende Energi'
20	+300

Figur 2. Sammenligning af tal for Lastvognstransport pr døgn

Konklusion:

Med baggrund i data fra BioCirc's 'Viborg Go Green' ansøgning, sammenkørt med data fra BioCirc's 'Ringsted Go Green' projekt, kan vi konkludere, at antallet af kørsler med biomasse til det af BioCirc ansøgte hybrid anlæg (Industriklynge) i Mulstrup, reelt bliver væsentligt højere end det projektstiller har givet udtryk for i deres oplægget (2 lastvognskørsler i timen), det reelle udregnede tal er på hele 30 kørsler i timen (300 i døgnet) til og fra industriklyngen, hertil skal kalkuleres med yderligere lastvognskørsler til og fra industriklyngen når biobrændsel (Metanol, brint etc.) skal transporteres væk fra industriklyngen .

Ud over antallet af lasvognstransporter må konklusionen også konkluderer på infrastrukturen. Hvis vi tager de her beregnede tal for de daglige lastvognskørsler i forbindelse med 'Ringsted Go Green', og placerer lastvognskørslen på arbejdsdage og ikke på helligdage, sådan som det er tilfældet i 'Viborg Go Green', vil der i spidsbelastningstidspunkterne være et kæmpe pres på vejnettet i og omkring Mulstrup, vejnettet er på ingen måde dimensionere til så meget og tung transport. Det eksisterende områdets vejnet består i vidt omfang af veje, som allerede nu betragtes som farlige for bl.a. skolebørn og bløde trafikanter i øvrigt.

Det kan med denne analyse og beregninger ligeledes udlægges, at det vil være trafikalt uforsvarligt at udbygge det eksisterende 'Ringsted Biogas' anlæg i et sådant omfang, som 'Ringsted Go Green' ville medføre uden katastrofale omkostninger for borgere i lokalområdet og uden at udbygge vejnettet meget kraftigt.

Kilder:

[1] BioCirc's debatoplæg vedr. Ringsted Go Green:

https://ringsted.dk/sites/default/files/2023-05/Go%20green%20hybrid_.pdf

[2] Ansøgning om Plangrundlag og Miljøkonsekvensvurdering, Viborg Go Green:

https://viborg.dk/media/nakhz45o/revideret_ansoegning_viborggogreen.pdf

*Industriklynge = her med reference til Biogasanlæg og Power-to-X anlæg

** Lastvognstog = Lastvogn med anhænger