



Midtjyske Jernbaner A/S
Fabriksvej 9
7620 Lemvig
DK - Danmark



Dato 26-02-2025
A01-2 Natur og Miljø
Rådhusgade 2
7620 Lemvig
Telefon: 9663 1200
www.lemvig.dk

Sagsnummer: 09.40.20P19-24-24
Ref: BRHA
Dir.tlf.: 9663 1132

Afgørelse på VVM - screening af ny elladeinfrastruktur ved Lemvig Station, Banegårdsvej 2, 7620 Lemvig

Lemvig Kommune meddelte den 12. december 2022 afgørelse efter § 21 i Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) på en ansøgning om tilladelse til at udvikle et stationsområde med ladeinfrastruktur til tog og busser på matrikel nr. 75c, samt dele af matr.nr. 75a og 41l, alle Lemvig Markjorder.

Den 20. september 2024 ophævede Miljø- og Fødevarerklagenævnet Lemvig Kommunes afgørelse af 12. december 2022 om, at etablering af et elladeinfrastrukturprojekt ved Lemvig Station ikke er omfattet af krav om miljøvurdering og § 25-tilladelse, og hjemviste sagen til fornyet behandling i Lemvig Kommune.

På denne baggrund modtog Lemvig Kommune den 13. november 2024 en ansøgning fra Midtjyske Jernbaner om genbehandling af projektet.

Ansøgningen er fremsendt i henhold til § 18 i miljøvurderingsloven¹.

Projektet er omfattet af bilag 2,

- Punkt 10b) Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg,
- punkt, 10 c) Anlæg af jernbaner og anlæg til kombineret transport og af intermodale terminaler (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1) samt
- punkt 3a) Industrianlæg til fremstilling af elektricitet, damp og varmt vand (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).

Projektet har derfor gennemgået en VVM-screening med henblik på at kunne træffe afgørelse om der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport og tilladelse.



Afgørelse

Lemvig Kommune har på baggrund af VVM-screeningen vurderet, at projektet ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt, og derfor ikke er omfattet af krav om miljøvurdering.

Afgørelsen er truffet efter § 21 i miljøvurderingsloven.

Øvrige bemærkninger

Afgørelsen er ikke en tilladelse til at gennemføre projektet, men alene en afgørelse af, at projektet ikke skal gennem en miljøvurderingsproces, før de nødvendige tilladelser kan udstedes.

Gennemførelse af projektet kan derfor forudsætte tilladelse, godkendelse eller dispensation efter lovgivningen i øvrigt.

Hvis projektet ændres, er I forpligtet til at indsende en ny ansøgning jf. miljøvurderingslovens § 18.

Screeningen er gennemført med udgangspunkt i det projekt, som I har beskrevet i ansøgningen og på baggrund af de miljømæssige forudsætninger, som er gældende på screeningstidspunktet.

Hvis projektet ændres, er I forpligtede til at ansøge igen med henblik på at få afgjort om ændringen er omfattet af krav om miljøvurdering (VVM-pligtigt).

Afgørelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt, jf. miljøvurderingslovens § 39.

Beskrivelse af projektet

Nærværende projekt for stationsområdet i Lemvig omfatter hele matr. nr. 75c, 75b samt dele af matr. nr. 75a, 39a og 7000bg alle Lemvig Markjorder.

Matr. nr. 39a er ejet af en række privatpersoner, men er rettelig offentlig vej, hvor ejer burde være Lemvig Kommune. Vejstrækningen (Matr. nr. 39a) er offentlig vej, dvs. arealet driftes og vedligeholdes af Lemvig Kommune. Lemvig Kommune har ikke igangsat den matrikulere sag, hvor arealet udmatrikuleres til offentligt vejareal, men det forventes at blive udført i 2025.

Matr. nr. 7000bg er offentlig vej og er ejet af Lemvig Kommune.

Øvrige arealer er ejet af Midtjyske Jernbaner.

Som en del af den nationale grønne omstilling, har Region Midtjylland, Midttrafik, Midtjyske Jernbaner og Klimatorium en ambition om at udvikle den første samlede grønne tog- og busforbindelse samt ladeinfrastruktur i Danmark. Det samlede projekt for området skal medvirke til at udvikle et stationsområde med ladeinfrastruktur i Lemvig by med innovativ ladehub, hvor både busser, tog og biler kan blive opladt.

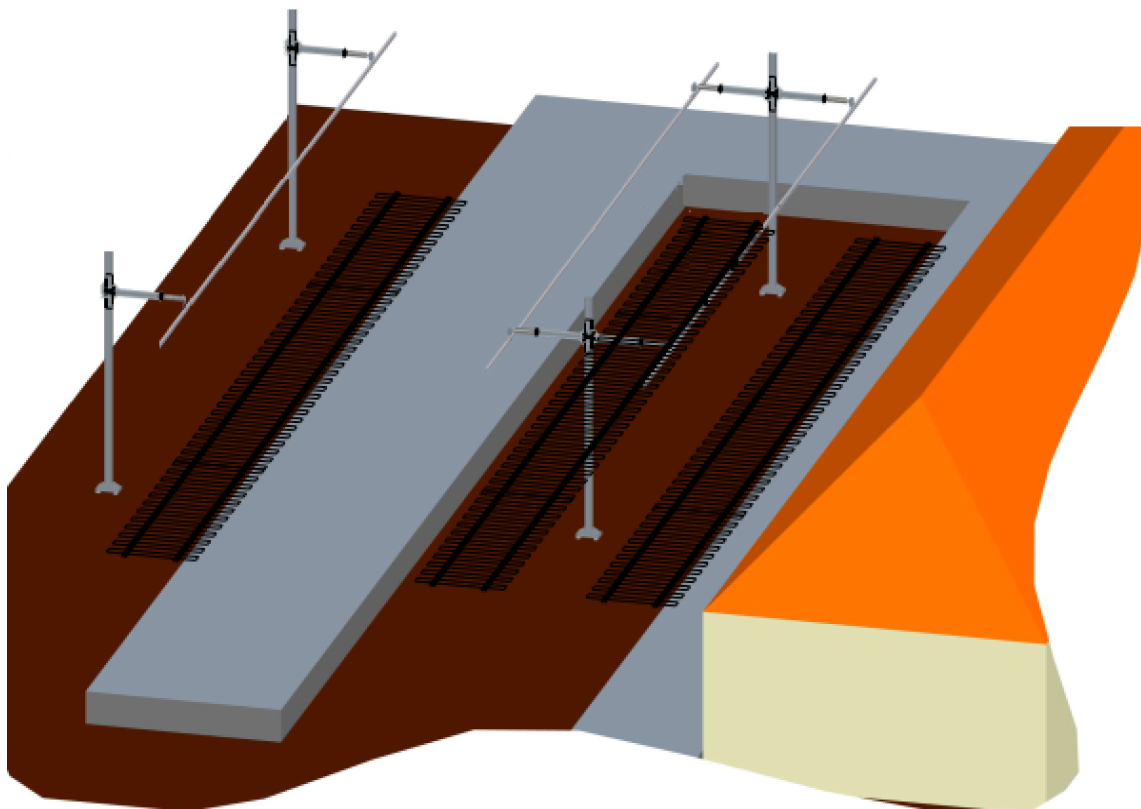
Midtjyske Jernbaner (MJBA) har som en del af projektet købt 7 batteritog til at køre på Holstebro- og Skjernsbanen samt jernbanen imellem Vemb, Lemvig og Thyborøn. I modsætning til traditionelle eltog, der i dag kræver elektrificeret jernbaneinfrastruktur, vil batteritogene i stedet oplade



på udvalgte stationer med egnede ladefaciliteter, herunder Lemvig station. Ved drift af batteritog skal batterierne genoplades med jævne mellemrum for at sikre robusthed under driftsforhold. For at sikre disse forhold er Lemvig udpeget som central ladestation for batteritogene, der betjener strækningen Vemb, Lemvig og Thyborøn. Lemvig Station bruges til passagertog og jernbanevedligeholdelseskøretøjer. Herudover kører ugentligt et godstog til FMC

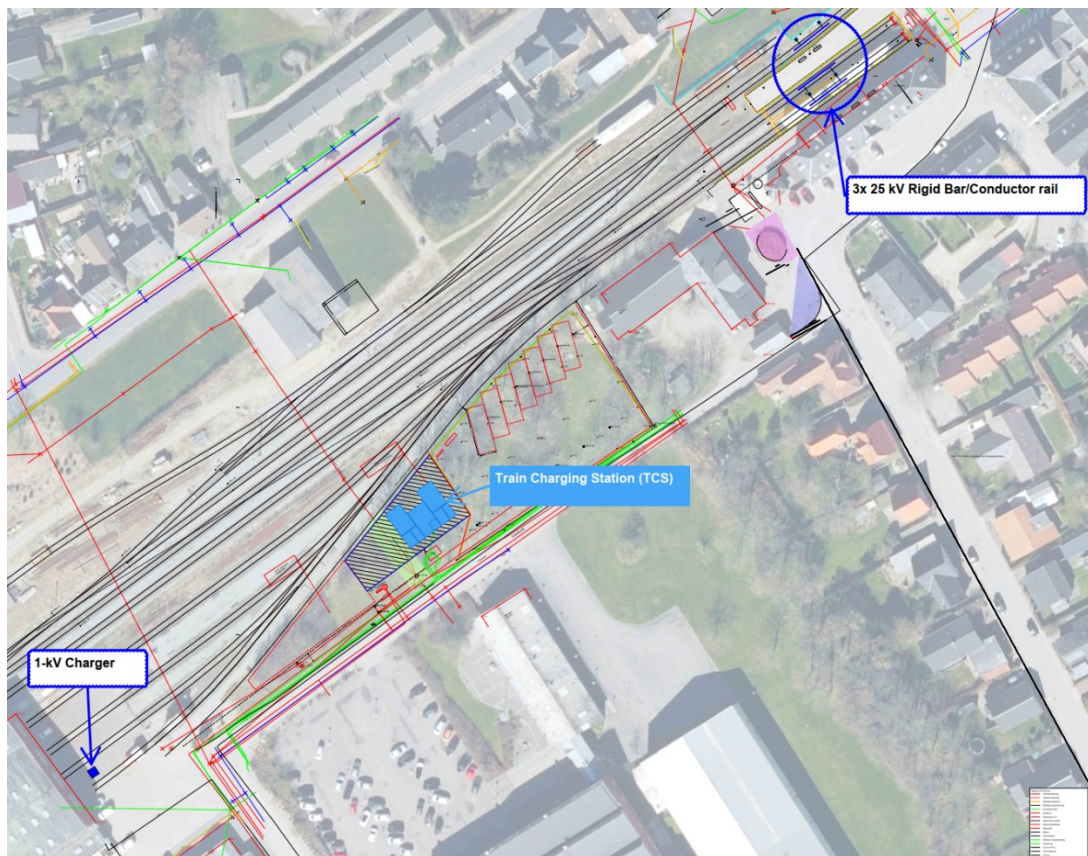
Batteritogene vil blive opladet ved hjælp af et statisk togopladningssystem, der skal bygges på Lemvig Station. Dette system vil omfatte en trækraftstation, der leverer den nødvendige strøm til opladning, sammen med et køreledningssystem. Gennem togets strømaftagere vil togene forbinde sig til køreledningen, der ligner traditionelle elektriske tog. Opladning vil udelukkende ske, når togene holder stille på Lemvig Station, altså udelukkende via statiske metoder.

Der etableres en trækraftstation mellem busstationsområdet og depotet, og der installeres et lille luftledningssystem bestående af to lederskiner/stive stænger, hver med en maksimal længde på 12 meter, på stationsområdet; En mellem spor 1 og 2 og en på spor 3, se Figur 1. Kontaktledningssystemerne vil blive placeret med hensyn til stoppunkterne og placeringen af strømaftageren oven på togene.



Figur 1 Principskitse for opladningssystem

Som en del af projektet skal der opføres en transformerstation. Den præfabrikerede bygning til transformer placeres tæt på det nybyggede busstationsområde og NOE 10 kV-forsyningspunktet, jf. Figur 2.



Figur 2 Placering af transformere og opladningssystem.

Transformatorerne og kontrol- og beskyttelsesudstyret leveres som en præfabrikeret transformerstationsbygning. Den præfabrikerede bygning består af flere rum dedikeret til transformere, mellemspændingskoblingsanlæg, lavspændingscentral, omformere, RTU-enheder osv. Transformerstationen indhegnes med trådhegn.

Der er ikke grænseværdier for magnetfelter. Magnetfeltudvalget angiver, at generelt er magnetfeltet fra selve transformeren uden for stationens hegn/bygning normalt meget lille. De magnetfelter, der kan registreres, stammer sædvanligvis fra ledningerne, der går til og fra transformerstationen. Transformerstationen opfylder Sundhedsstyrelsens "Forsigtighedsprincip", der er formuleret således:

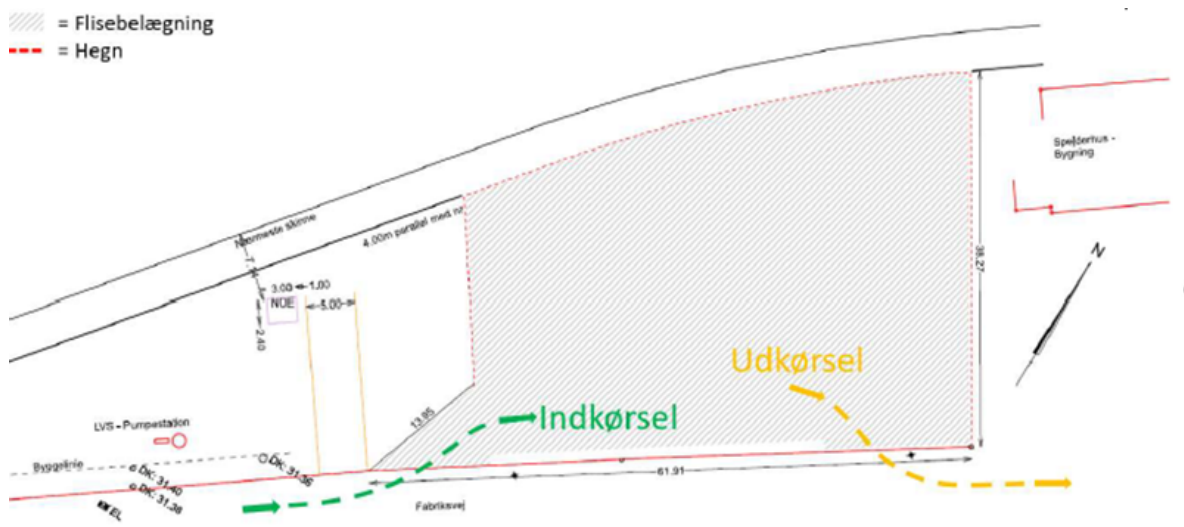
- Nye boliger og institutioner, hvor børn opholder sig, bør ikke opføres tæt på eksisterende højspændingsanlæg.
- Nye højspændingsanlæg bør ikke opføres tæt på eksisterende boliger og børneinstitutioner.
- Begrebet 'tæt på' kan ikke defineres generelt, men må afgøres i den konkrete situation ud fra en vurdering af den konkrete eksponering.

Sundhedsstyrelsens forsigtighedsprincip omhandler afstand til boliger og institutioner for børn (inkl. skoler), da forskningen ikke tyder på en sundhedsrisiko for voksne. Forsigtighedsprincippet er en anbefaling fra sundhedsmyndighederne, men ikke en tvangsmæssig foranstaltning. Nærme-

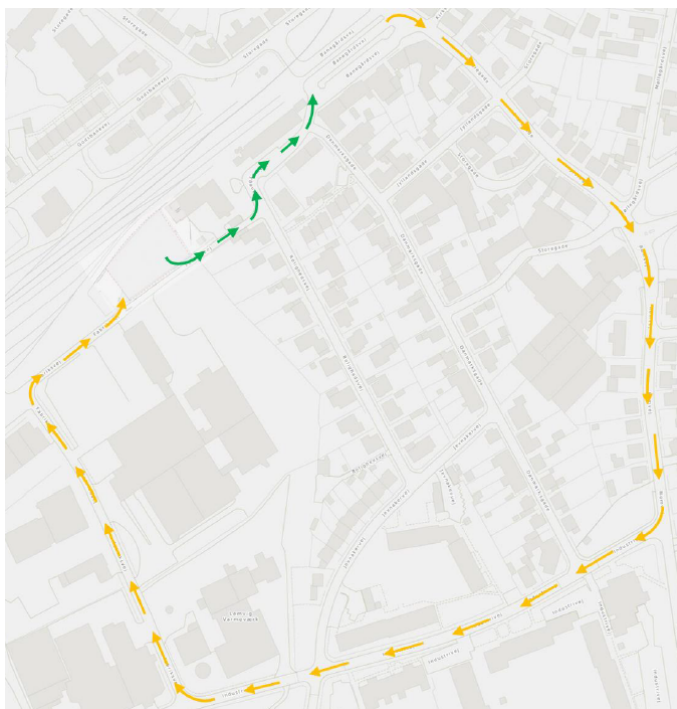


ste sted, hvor børn og unge opholder sig er spejderhuset, som er beliggende over 75 meter fra transformerstationen. Der er ud fra ovenstående således ikke grundlag for at træffe foranstaltninger til nedbringelse af magnetfelter, da der er fornøden afstand til boliger og institutioner. Der etableres brandmeldeanlæg i transformerbygningen som automatisk alarmerer beredskabet ved brand.

Parkeringsareal til busparkering og opladning af batteribusser sker på areal vest for spejderhytten, jf. **Error! Reference source not found.**. Pladsen er indhegnet og udstyret med separat ind- og udkørsel til Fabriksvej, jf. **Error! Reference source not found.**. For at sikre overholdelse af de vejledende støjgrænser opføres et 2,5 meter højt og 45 meter langt støjhegn i skel til spejderhuset på matr. nr. 71, Lemvig Markjorder.



Figur 3 Areal til busparkering og opladning.



Figur 4 Kørerute til/fra busparkering og til Lemvig Station



Busserne vil forlade parkeringsområdet fra busparkeringsområdets østlige port, (porten nærmest stationen) og kører via Fabriksvej i retningen af stationen og videre ad Banegårdsvej. Busserne vil, når de forlader Lemvig Rutebilstation og ikke længere være i drift, køre via Storegade, Romvej, Industrivej og Fabriksvej. Der vil være indkørsel til parkeringsområdet fra busparkeringsområdets vestlige side (porten nærmest Midtjyske Jernbaners værkstedsområde).

Ved at benytte den beskrevne rute, mellem rutebilstationen og busparkeringen undgås det, at busserne skal bakke på offentligt tilgængelige steder. Ved at benytte forskellige til- og frakørselsruter fra busparkeringen sikres det, at to busser ikke skal passere hinanden på et trafikalt uhenigtsmæssigt sted. Det forventes ikke at den daglige trafik vil blive påvirket i nævneværdig grad, da pladsen primært skal benyttes som natparkering.

Buskørslen til natholdeplads medfører ikke ændringer i forhold til buskørslen på Banegårdsvej, da busserne fortsat kører til natparkering på Fabriksvej, men nu bare holder et andet sted. Etablering af busholde- og ladeplads forventes således ikke at medføre forøget trafik på køreruten mellem rutebilstationen og busparkeringen.

I det tidsrum, hvor busserne holder parkeret, skal de kunne oplades via ladestandere som er opsat på stedet. Der kan parkeres og oplades op til 7 busser ad gangen. Busparkeringen er anlagt og idriftsat.

På et areal på ca. 3.000 m² ved Godsbanevej påtænkes opstillet solceller på terræn med en højde på ca. 2 meter. Solcellerne afskærmes mod Godsbanevej og på siderne mod øst og vest med et begrønnet hegn på minimum 2 m, for at begrænse indsigten til solcelleanlægget. Solcellepanelerne vil være overfladebehandlede for at undgå refleksionsgener. Anlægget forventes at kunne producere ca. 262 kWh/år.

Værkstedet til servicering af togsæt, med naturligt tilhørende funktioner og beliggende i den sydvestlige del af området, fastholdes. På taget over værkstedet påtænkes opført solceller.

Nordvest for stationsbygningen – på modsatte side af skinnerne – etableres bilparkering til 10 biler med mulighed for opladning.

I de perioder, hvor solcellerne ikke laver strøm, vil strømmen komme fra elnettet.

I forhold til det tidligere anmeldte projekt er solcellerne over busparkeringen og batteristationen vest for busparkeringen ikke længere en del af projektet og opføres således ikke. Herudover er udvidelsen af værkstedet tillige skrinlagt, men opgraderet ventilering mv. kan komme på tale.

Projektet berører alene Lemvig Kommune.

Oversigtskort er vedlagt som bilag 1.

Situationsplan er vedlagt som bilag 2.

Arealanvendelse efter projektets realisering vil være stationsformål, værksted, busholdeplads, solcelleanlæg, ladeinfrastruktur inkl. tekniske anlæg og parkering.

Det fremtidige samlede bebyggede areal bliver ca. 3.800 m².



Det fremtidige samlede befæstede areal bliver ca. 3.500 m².

Nye arealer, som befæstes ved projektet bliver ca. 1.800 m² busparkering ved Fabriksvej og ca. 500 m² til parkering nord for stationen.

Projektets samlede grundareal er ca. 3,3 ha.

Projektets bebyggede areal er samlet ca. 160 m².

Transformerstationens dimensioner vil blive ca. 16,5 x 10 meter og med en højde på ca. 4,5 meter.

Kørestrøm bliver i ledning ca. 7,5 meter over skinne overkant og ca. 5 meter fra perron til køreledning. Højde af transformer bliver maksimalt 5 meter.

Solceller ved Godsbanevej bliver maksimalt 2,5 meter høje men forventeligt 2 meter høje.

Der vurderes ikke at være behov for grundvandssænkning.

Der sker ikke nedrivning af bygninger i forbindelse med projektet.

Busparkeringen på Fabriksvej er anlagt. Køreledningsanlægget inkl. transformerstation forventes at stå færdigt juli 2025, Bilparkeringen nord for stationen forventes færdig ultimo 2025.

Samlet vurdering

Lemvig Kommune har på baggrund af ansøgningsmaterialer og relevante kriterier i lovens bilag 6 vurderet, at projektet ikke er omfattet af krav om miljøvurdering og tilladelse. Den samlede begrundelse for afgørelsen samt afgørelsens forudsætninger kan ses i nedenstående afsnit.

Biologisk mangfoldighed

Natur 2000

I henhold til §7, stk.6 i habitatbekendtgørelsen², er afgørelser efter § 21 i miljøvurderingsloven omfattet af en forudgående vurdering af, hvorvidt aktiviteterne forbundet med projektet kan påvirke Natura 2000-områder væsentligt (EF-habitat områder, EF-fuglebeskyttelses- områder samt Ramsarområder). Dette indbefatter en vurdering af projektets potentielle indflydelse på udpegningsgrundlaget (naturtyper samt arter) for de internationale naturbeskyttelsesområder.

Der er ca. 2,3 km til Natura 2000 område nr. 28, Agger Tange, Nissum Bredning, Skibsted Fjord og Agerø og ca. 5,2 km til Natura 2000 område nr. 224, Flynder Å og heder i Klosterhede Plantage.

Grundet projektets karakter og afstand til Natura 2000, vurderes det, at der ingen påvirkning vil være på disse områder og udpegningsgrundlaget herfor.

§3- Beskyttet natur

Der ligger flere vandhuller ca. 250 mod syd og en ådal omgivet af eng mod nordvest.



Projektet vil ikke påvirke beskyttet natur, da der ikke vil være udledninger af stoffer eller andet til disse områder.

Bilag IV arter

Der kan i området forekomme diverse småflagermus, der jager. Der forventes ikke andre Bilag IV arter.

Ved etablering af busparkeringen er der fældet nogle træer og ryddet krat ved Fabriksvej. Der er i forbindelse med planlægningen af busparkeringen foretaget en konkret vurdering af træerne. Ved en undersøgelse udført af Dansk Bioconsult, der er ekspert i flagermus, blev flagermus set både på fotos indenfor og uden for de omtalte træer. Dansk Bioconsult vurderede, at træerne ikke var ret høje og ikke ret tykke.

Tynde træer har færre muligheder for at flagermus kan bo der. På de oprindelige fotos anvendt til bedømmelsen, sås ingen tegn på større løse flager af bark, nedbrydning af træstammer, rådne træstammer med huller eller andre tegn på, at de kan beboes af flagermus.

Ved spejderhuset står et ret gammelt bøgetræ, der måske godt kan huse flagermus, ligesom spejderhuset og nærmeste bygning til spejderhuset, evt. godt kan huse flagermus på loftet. Men spejderhus, træet i gården og den lille bygning er ikke omfattet af projektet.

Det er hermed Lemvig Kommunes vurdering, at den bevoksning i projektområdet, som nu er fjernet, ikke var attraktiv for flagermus. Det vurderes, at flagermus ikke har yngleområde indenfor lokalplanområdet. Det vurderes også, at der ikke er yngle- eller rasteområder for øvrige bilag IV arter eller påvirkning af dem indenfor området.

Støj, vibrationer, støv, luft, lugt og lys

Støj og vibrationer

Projektet er omfattet af:

- Miljøministeriets bekendtgørelse 2017-06-23 nr. 844 om miljøregulering af visse aktiviteter.
- Vejledning nr. 5 fra Miljøstyrelsen 1984 om ekstern støj fra virksomheder (anlæg) m.fl.
- De vejledende grænseværdier for støj fra jernbaner fremgår af et tillæg fra juli 2007 til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner".

Ansøger oplyser, at anlægsarbejdet kunne overholde de eventuelt lokalt fastsatte vejledende grænseværdier for støj og vibrationer. I denne forbindelse skal det nævnes, at midlertidigt støj- og vibrationsfrembringende bygge- og anlægsarbejder, skal anmeldes til kommunalbestyrelsen, jf. § 2 i bekendtgørelse om miljøregulering af visse aktiviteter.

Midtjyske Jernbaner har redegjort for, at de vejledende grænseværdier for støj vil blive overholdt i driftsfasen.

Der er udført støjberegninger i forhold til den kommende støjbelastning, der viser at støjgrænser kan overholdes – se vedlagte notat N4.024.22 rev02.



Beregningerne af støjen i omgivelserne omfatter dels støj fra selve jernbanen dels virksomhedsrelateret støj fra transformerstation, faste ladefaciliteter til busholdepladsen mv.

Det fremgår af beregningerne for togstøj, at støjen overalt er ukritisk i forhold til de relevante støjgrænser på hhv. $L_{den} \leq 64$ dB og $L_{Amax} \leq 85$ dB. På nuværende tidspunkt foreligger der kun overordnede støjdata for den forventede støjudsendelse fra toget. Ved beregningerne af støjen er derfor taget udgangspunkt i en række forudsætninger om støjudsendelsen baseret på et standardiseret elektrificeret regionaltog og de fra leverandøren oplyste foreløbige støjdata for støjudsendelsen fra toget under ophold og opladning på stationen.

Ved beregningerne af støjen fra den virksomhedsrelaterede drift er transformerstation, anlæg i tilknytning til værksted, ladefaciliteter til busholdepladsen mv. indregnet med den projekterede indretning og drift samt forudsætninger om støjudsendelse. I projektet indgår endvidere, at der opføres en støjskærm mellem busparkeringen og boligområde 1B2.6, hvor der i dag findes et spejderhus. Skærmens højde er 2,5 meter og medvirker til at sikre, at støjen mod nordvest ikke overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for boligområder for åben og lav boligbebyggelse. Lokalplanen giver mulighed for at opføre den nødvendige støjafskærmning i skel til spejderhuset.

Undersøgelsen viser, at ændringerne på stationsområdet kan gennemføres under overholdelse af relevante støjgrænser for jernbanestøj og støj fra virksomhedsrelaterede aktiviteter.

Støjen vurderes ikke at give anledning til betydende lavfrekvent støj eller kritiske vibrationer. Midtjyske Jernbaner har opstillet krav til maksimal lavfrekvent støj til leverandøren af transformerstationen, der sikrer, at grænseværdier herfor overholdes.

Kumulativ støj

Det bemærkes, at der ikke findes grænseværdier for den kumulative støj.

Støjen knyttet til togtrafik og virksomhedsstøj er beregnet for alle tider af døgnet. Støjtyperne kan dog ikke umiddelbart adderes, da der er tale om to helt forskellige støjindikatorer og grænseværdisæt.

Det kan dog konstateres, at den kumulative støj generelt er beskeden. Jernbanestøjen overholder således støjgrænserne med god margen, og de boligområder syd for jernbanen, der modtager støj fra busholdepladsen mm, er ikke specielt udsat for jernbanestøj eller anden kritisk støj.

Den kumulative støjpåvirkning i omgivelserne er således helt marginal og ukritisk

Støv

De kommende anlægsarbejder vurderes ikke at give anledning til væsentlige støvgener.

Driften vil ikke give anledning til støvgener.



Luftforurening

Driften af værkstedet er omfattet af luftvejledningens³ anvendelsesområde. Der vil ikke ske forøget luftforurening i forbindelse med projektet. Tværtimod vil eltogene fortrænge dieseltogene, så der vil komme færre emissioner til luften fra værkstedets drift.

Der vil ikke være emissioner ifm. anlægsarbejdet udover fra trafikken til og fra projektområdet og fra maskiner under anlægsarbejdet.

Overgang til eltog og elbusser vil medføre en minimering af luftforureningen set i forhold til de eksisterende dieseldrevne busser og tog.

I visse tilfælde indsættes dieselbusser som reservebus. Det er nødvendigt at installere dieselfyr i busserne for at varme kabinerne op.

Da det er en reservebus, kan det ikke times, hvornår oliefyret skal starte, da det sjældent kan forudses, hvornår behovet for en reservebus opstår. Tilsvarende forhold kendes fra togene. Oliefyr til opvarmning af busser forventes ikke at støje, så det kan høres hos naboer. Vedrørende lugt og forureningsgener vil den samlede løsning føre til mindre støj og forurening.

Lugt

Der er ikke aktiviteter i anlægs- eller driftsfasen der giver anledning til lugtgener.

Lys

Projektet har ikke behov for belysning i anlægsperioden.

Der er etableret belysning af parkeringsplads til busser ligesom der vil blive anlagt parkeringsplads til biler. Lysene er nedadrettede og vil ikke oplyse naboarealer eller omgivelser og vil således ikke give anledning til lysgener. Busparkeringsområdets belysning vil være styret af sensorer, så der kun vil være belysning på pladsen, når der er aktivitet på denne.

Boligområder (støj/lys og luft):

Projektet påvirke ikke områder, hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet.

Ressourcer og affald inklusive spildevand

Anlægsfasen

Der vil være behov for råstoffer/byggematerialer i anlægsfasen svarende til et tilsvarende byggeri.

Ved busparkeringspladsen er der sket opfyld med ca. ½ meter jord/bundsikring for at bringe arealet i niveau med Fabriksvej.

Der er ikke behov for vand i den kommende anlægsperiode.

Affaldsmængder har og vil være tilsvarende et lignende anlægsprojekt. Der er primært tale om jord og stenmaterialer som affald. Herudover træerne, som er blevet fældet.

Der udledes ikke spildevand i forbindelse med projektet.

Regnvand nedsives i anlægsperioden.



Driftsfasen

Der vil ikke være behov for råstoffer ud over de materialer, som skal benyttes i forbindelse med byggeriet.

Da der ikke er tale om produktionsvirksomhed vil ikke blive produceret forbrugt mellemprodukter eller produceret færdigvarer.

Der er ikke umiddelbart behov for selvstændig vandforsyning, men Nordvestjyllands Brandvæsens skal orienteres således, at de har beredskabsmateriel klar til eventuelle brande.

På sigt vil mængder af spildolie falde i forhold til i dag, da der sker en udskiftning fra dieseltog til eltog. Øvrige affaldsmængder vil svare til i dag.

Processpildevand og sanitært spildevand afledes til den offentlige spildevandsledning til rensning på Lemvig Renseanlæg. Der sker ikke ændringer i mængder spildevand til rensningsanlæg.

Bygge- og beskyttelseslinjer samt fredninger

Projektet berører ikke bygge- og beskyttelseslinjer.

Der er ikke fredningssager under behandling i Lemvig Kommune.

Der er ca. 800 meter ned til Lemvig Sø, der er med i fredningen af Lemvig Sødal.

På grund af afstand, vurderes det, at projektet ikke vil påvirke fredede områder.

Overfladevand, grundvand, drikkevandsinteresser og jord

Projektet vil ikke medføre påvirkning af overfladevand eller grundvand. Tag- og overfladevand fra projektets befæstede arealer vil blive afledt til den offentlige regnvandsledning jf. Lemvig Kommunes Spildevandplan. Tag- og overfladevand fra projektområdet afledes via regnvandsledningen til regnvandsbassinerne i Ballevad, der har udløb til Ballevad Grøft via regnvandsudløb RAV1.

Ballevad Grøft opfylder ikke målsætningen om god økologisk tilstand da tilstanden for smådyr er vurderet til moderat. For fisk og planter er tilstanden ukendt i Miljøstyrelsens registreringer til vandområdeplan 1.2 for Limfjorden. Den manglende målopfyldelse skyldes bl.a. at vandløbet mangler variation og vandføringen svinger meget i løbet af året, hvor der er meget vand i vinterperioden og den udtørres i tørre somre på strækningen omkring målestationen og op.

Tag- og overfladevand fra projektområdet vurderes ikke at indeholde forurenende stoffer, der vil kunne påvirke Ballevad Grøft negativt. Derfor vurderes det, at projektet ikke vil påvirke sårbare vådområder negativt eller hindre målopfyldelsen i vandområderne.

Området er placeret i område med drikkevandsinteresser, men uden for område med særlige drikkevandsinteresser (OSD), og vurderes derfor ikke at påvirke drikkevandsinteresserne. Projektområdet ligger uden for indsatsområder og følsomme indvindingsområder. Projektområdet berører ingen boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) eller indvindingsoplande.

Projektet forventes ikke at ville påvirke grundvandsforekomsterne i området.



Projektet medfører ikke brug af naturressourcer, særlig jordarealer, jordbund, vand.

Jordforurening

Hele området er placeret inden for områdeklassificeringen.

Matr. nr. 75a og 75c er begge V1-kortlagt grundet jernbanedrift samt engroshandel med motorbrændstof, brændsel, smøreolie mv.

En del af matr. nr. 41l, som er arealoverført til matr. nr. 75a, er V1-kortlagt som kulbrinte-forurenet grund. Der er ingen oplysninger om branche.

Ved bortkørsel af jord fra projektområdet vil denne blive analyseret efter kravene i jordflytningsbekendtgørelsen.

Der ikke er tale om arealer med en videre offentlig indsats efter § 6, stk. 1 i jordforureningsloven, og der ikke er tale om, at anvendelsen ændres til forureningsfølsom anvendelse efter JFL § 6, stk. 2. Hermed er der ikke krav om tilladelse efter § 8 i jordforureningsloven.

Arealer, landskab og oversvømmelsesrisici

Projektet er i overensstemmelse med eksisterende lokalplan Lp 234 - Ladeinfrastruktur m.m. ved Lemvig Station, Midtjyske Jernbaner.

Jf. bestemmelsen i Lokalplan 234 § 8.2 må tekniske anlæg maksimalt have en højde på 6 meter. De 6 meter til ladeskinner og stativ regnes fra niveauet hvor skinnerne ligger.

Køreledningsmasterne bliver med det nuværende design formentlig 7,5 meter høje, hvilket vil kræve en dispensation fra lokalplanen i forbindelse med byggesagen. Idet der er tale om en mindre overskridelse af højden 1-2 meter, vurderer Lemvig Kommune, Plan & Projekt som myndighed, at der sammen med byggetilladelse kan gives den nødvendige dispensation fra bestemmelsen i § 8.2.

Projektet omfatter ikke anlæg eller aktiviteter, der begrænser anvendelsen af naboarealer, jf. støjredegørelsen og projektbeskrivelsen angående kørerute til/fra busparkering og til Lemvig Station samt placeringen af de tekniske anlæg.

Der er ikke råstofinteresser i eller nær projektområdet.

Som hele Lemvig By, er stationsområdet beliggende inden for kystnærhedszonen. Da projektområdet er beliggende ca. 500 meter fra kysten, og da der i forvejen ligger højere byggeri imellem projektområdet og kysten, vil ingen dele af byggeriet være synligt fra kysten.

Der er på arealet for busparkering ryddet et areal med krat og træbevoksning. Området har ikke kunnet karakteriseres som skov, da det bl.a. ikke er større end ½ ha og kun på dele af arealet er bredere end 20 m.

I klimatilpasningsplanen er der for området ikke angivet at være risiko for oversvømmelser i forbindelse med skybrud.



I klimatilpasningsplanen er der for området ikke angivet at være risiko for oversvømmelser i forbindelse med havvandsstigninger ved ekstreme højvandsændelser.

Hele Limfjorden herunder den vestlige Limfjord er udpeget som risikoområde for oversvømmelser af lavereliggende kystnære arealer samt arealer ved vandoplønde til Limfjorden. Det konkrete område vurderes ikke at være et risikoområde, da det er højt beliggende i kote ca. 32 meter.

Området ligger inden for udpegning til bevaringsværdigt landskab og er udpeget som geologisk interesseområde, ligesom det øvrige Lemvig by. Det vurderes, at projektet ikke giver mulighed for ændring af det eksisterende terræn, og projektområdet fremstår allerede i dag som et område med tekniske anlæg til og i tilknytning til jernbanedriften.

Området rummer ingen kendte arkæologiske værdier/landskabstræk, der skal tages hensyn til.

Området ligger indenfor afgrænsningen af Geopark Vestjylland. Der er ikke tale om et "hotspot", så det vurderes, at projektet ingen betydning har for Geoparken.

Arten af og kendetegn ved den potentielle indvirkning på miljøet

Indvirkningens art og størrelsesorden og rumlige udstrækning (f.eks. geografisk område og antallet af personer, der forventes berørt)

Projektet medfører ikke ændringer på strækningsanlægget, hvor støjen og luftforureningen fra eltog er mindre end fra dieseldrevet tog.

Anlæg mv. er ikke omfattet af risikobekendtgørelsens anvendelsesområde.

I forhold til risikobilledet for større ulykker og/eller katastrofer bemærkes det, jævnfør oplysninger fra partshøringen, at:

- brande i f.eks. batteritog og elbusser er svære at håndtere, fordi de ikke kan slukkes på normal vis, og hvor røgen er meget giftig.
- en brand i den 165 m² store transformatorstation breder sig til Dantrafo og skaber en storbrand her.

Dette risikobillede håndteres i samarbejde med beredskabet i forbindelse med Lemvig Kommunes behandling af byggeansøgningerne. Det vurderes ikke, at risikobilledet vil medføre behov for ændringer i kommune- og lokalplanlægningen.

Projektet indebærer ikke væsentlig udledning af drivhusgasser.

Området er ikke sårbart, idet det er tilpasset den eksisterende tog og bustrafik.

Projektet etableres i et tæt befolket område i Lemvig By.

Naboer til stationsområdet forventes berørt af projektet, idet stationsområdets udtryk ændres. Det vurderes dog, at overgangen til eldrevne tog og etableringen af busholdepladsen ikke påvirker området negativt i forhold til støj og områdets sociale struktur og erhvervsliv eller menneskers brug af den trafikale infrastruktur.



Risikoen for menneskers sundhed ændres ikke. I høringsvaret fra DANTRAFO udtrykkes virksomheden dog bekymring for, hvorledes magnetfelter og elektriske felter påvirker menneskers sundhed.

I beskrivelsen af de tilpasninger af projektet, som ansøgeren vil foretage med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller kompensere for væsentlige skadelige virkninger på miljøet, anvendes Sundhedsstyrelsens forsigtighedsprincip for magnetfelter og højspændingsanlæg. Se i øvrigt vedlagte replik til høringsvar fra Dantrafo.

Hermed er det Lemvig Kommunes vurdering, at etablering og drift af transformerstationen og kabelanlægget ikke vil medføre væsentlige indvirkninger på menneskers sundhed.

Miljøpåvirkninger på tværs af landegrænser (Espoo)

Projektet vurderes ikke at have grænseoverskridende miljøpåvirkninger, idet projektet ikke forårsager deposition af stoffer i omgivelserne sammenholdt med, at projektet er placeret med stor afstand til nærmeste naboland.

Indvirkningens intensitet og kompleksitet

Ikke væsentlig påvirkning af omgivelserne.

Indvirkningens sandsynlighed

Busholdeplads, transformerbygning, solceller og ladestation vil være synlig i området.

Indvirkningens forventede indtræden, varighed, hyppighed og reversibilitet

Varighed: Permanent.

Hyppighed: Ændringen sker med anlægsarbejdet ad en omgang.

Reversibilitet: Den trafikale infrastruktur kan omlægges.

Kumulationen af projektets indvirkninger med indvirkningerne af andre eksisterende og/eller godkendte projekter

Der er ikke aktiviteter eller anlæg i nærområdet, som sammen med det ansøgte vil medføre en væsentlig kumulativ påvirkning af miljøet.

Det skal dog nævnes, jf. høringssvarene, at nabovirksomheden DANTRAFO er bekymret for, at magnetfeltet fra projektets installationer vil påvirke DANTRAFOs test af de præcisions måletransformere, som virksomheden producerer. Hertil har ansøger redegjort for, at der i projektet sikres elektromagnetisk kompatibilitet (EMC), jf. vedlagte replik til høringsvar fra Dantrafo.

Muligheden for reelt at begrænse indvirkningerne.

Projektet er ikke omfattet af standardvilkår, krav i branchebekendtgørelser, BREF-dokumenter eller BAT-konklusioner.

Etablering af solceller og ladeinfrastruktur til elbusser, -tog og -biler vil være med til at fortrænge køretøjer med fossile brændstoffer og mindske partikeludledningen.

Der vil omkring solcellepanelerne ved Godsbanevej blive opført et begrønnet hegn for at sløre anlægget i forhold til omkringboende. Hegnet vil have samme højde som solcellepanelerne.

Som en del af projektet vil der blive etableret en støjskærm, jf. kortbilag 2, for at sikre overholdelse af de vejledende støjgrænser for nærliggende boligområde, inkl. spejderhuset.

Elbusser og -tog medfører en mindre støjudbredelse end eksisterende dieseldrevne busser og tog. Der vil derfor være en mindre støjpåvirkning for de omkringboende ved driften med eltog og -busser end det er tilfældet med tidligere/nuværende dieseldrevne busser og tog.

Der er således truffet en række foranstaltninger til sikring af, at projektet ikke medfører væsentlige skadelige virkninger på miljøet, jf. miljøvurderingslovens § 19, stk. 3.



Høring af berørte myndigheder

Projektet har været i stjerne høring internt ved myndighederne i Lemvig Kommune.

Høring af naboer

Afgørelsen har været sendt i høring ved virksomheder, ejere og beboere på følgende matrikler:

Lemvig Markjorder	15ai
Lemvig Markjorder	15az
Lemvig Markjorder	15k
Lemvig Markjorder	15o
Lemvig Markjorder	15x
Lemvig Markjorder	15z
Lemvig Markjorder	1q
Lemvig Markjorder	1s
Lemvig Markjorder	38do
Lemvig Markjorder	38dq
Lemvig Markjorder	38ds
Lemvig Markjorder	39a
Lemvig Markjorder	39b
Lemvig Markjorder	39t
Lemvig Markjorder	39x
Lemvig Markjorder	41l
Lemvig Markjorder	64
Lemvig Markjorder	65
Lemvig Markjorder	67
Lemvig Markjorder	70
Lemvig Markjorder	71

Lemvig Kommune har modtaget vedhæftede høringssvar fra DANTRAF0. Hertil kan der knyttes følgende bemærkninger:

Støj

DANTRAF0 mener stadig ikke miljøscreeningen, herunder støjberegninger er udført korrekt. Jf. støjnotat ser der ud til at mangle følgende i beregningerne:

- Busholdeplads hårdt underlag
- refleksion fra støjskærm mod spejdere
- tillæg 5 db(A) fra transformatorstation
- Støj fra værkstedsaktiviteter incl solceller på tag
- støj fra opladning af toge
- støj fra opvarmning af busser når det er koldt, oliefyret
- støj fra transformator og opladning af biler på området nordvest for stationsbygning
- støj fra trækraftstationen
- støj fra højspændingsledningerne



- Endvidere er der ikke taget stilling til vibrationer, lavfrekventstøj mv.
- Desuden mangler der en total støjberegning, som viser hvordan støjen udbreder sig over hele området. Dvs. hvor alle støjende aktiviteter er medtaget.

Bemærkninger til høringssvaret:

Jævnfør vedlagte replik til høringssvar fra Dantrafo, er der foretaget vurderinger af de støjkloder, som DANTRAFO nævner. Lemvig Kommune betragter støjspørgsmålet tilstrækkelig oplyst til, at Lemvig Kommune har mulighed for at træffe en lovmedholdelig afgørelse.



Magnetfelter og elektriske felter

DANTRAFO mener, at den projekterede elladeinfrastruktur ved Lemvig Station er et forsøgsprojekt, hvor ingen reelt kan forudsige de endelige konsekvenser for miljø og sundhed i omgivelserne.

1. Der er aldrig blevet foretaget reelle undersøgelser/opsamling af data for folk hvis liv er blevet ødelagt (fx sterilitet hos både mennesker og dyr, leukæmi mv.), af et liv tæt på f.eks. store højspændingsledninger.
2. DANTRAFO er bekymret, at magnetfeltet fra projektets installationer vil påvirke DANTRAFOs test af de præcisions måletransformere, som virksomheden producerer.

Bemærkninger til høringssvaret:

Jævnfør vedlagte replik til høringssvar fra Dantrafo anvendes Sundhedsstyrelsens forsigtighedsprincip for magnetfelter og højspændingsanlæg.

Hertil har ansøger redegjort for, at der i projektet sikres elektromagnetisk kompatibilitet (EMC).

Lemvig Kommune betragter spørgsmålet tilstrækkelig oplyst til, at Lemvig Kommune har mulighed for at træffe en lovmedholdelig afgørelse.

Brand

Brandrisikoen er en stor bekymring for DANTRAFO.

1. DANTRAFOs administrationsafdeling, hvor alle funktionærer arbejder, ligger mindre end 20 m fra den projekterede transformatorstation. Et af scenarierne er en brand i den 165 m² store transformatorstation, som breder sig til Dantrafo og skaber en storbrand her.
2. Elladeanlægget på Lemvig Station bliver en tæt samling af anlæg der kan resultere i uslukkelige, langvarige sundhedsskadelige brande.
3. Fabriksvej skal afspærres.
4. Hvorvidt Dantrafo i tilfælde af brand på anlæggene, vil blive berørt af, at der skal slukkes for alt strømførende på anlæggene.



Bemærkninger til høringssvaret:

Brand håndteres i samarbejde med beredskabet i forbindelse med Lemvig Kommunes behandling af byggeansøgningerne. Det vurderes ikke, at brandrisikoen vil medføre behov for ændringer i kommune- og lokalplanlægningen. Hermed betragter Lemvig Kommune spørgsmålet som tilstrækkelig oplyst til, at Lemvig Kommune har mulighed for at træffe en lovmedholdelig afgørelse.

Anlægsfasen

Gener i anlægsfasen går man også let henover.

Bemærkninger til høringssvaret:

Ansøger har sendt yderligere oplysninger om anlægsfasen, se vedlagte replik til høringssvar fra Dantrafo.

Vedr. placering af transformatorstation

I det nye projekt er anlægget flyttet til at skulle ligge direkte over for Dantrafos administrationsbygning. DANTRAFO ønsker en forklaring.

Endvidere ser det ud til, der i det skraveredere område er plads til noget mere. Er det fordi man på et senere tidspunkt vil etablere batteristation alligevel?

Bemærkninger til høringssvaret:

Ansøger har redegjort for placeringen af transformerstationen i vedlagte replik til høringssvar fra Dantrafo.

Lemvig Kommune behandler den ansøgning efter § 19 i miljøvurderingsloven, som er indsendt. Hvis der er foretaget ændringer i forhold til en VVM-afgørelse, som er hjemvist, skal det ikke behandles i denne VVM-afgørelse.

Aktindsigt

I den tilsendte aktindsigt er der udeladt mange dokumenter, som kunne have vores interesse. Derudover undrer vi os over de samme dokumenter medtaget flere gang uden at I gør opmærksom på hvilket dokument, der er gældende.

Bemærkninger til høringssvaret:

Lemvig Kommune har den 6. januar 2025 fuldt ud imødekommet DANTRAFOs anmodning om aktindsigt i sagsnummer 09.40.20P19-24-24 vedrørende bygherres ansøgning, samt alt korrespondance mellem Lemvig Kommune, bygherre, rådgivere mv.

I henhold til det almindelige forvaltningsprincip er de gældende dokumenter i forhold til partshøringen det materiale, som er fremsendt sammen med høringsbrevet.

Offentliggørelse og annoncering

Lemvig Kommunes afgørelse annonceres den 27. februar 2025.

Lemvig Kommunes afgørelse annonceres og offentliggøres udelukkende digitalt. Materialet kan tilgås på www.lemvig.dk. Offentligheden har adgang til sagens øvrige oplysninger med de begrænsninger, der følger af lovgivningen.

Klagevejledning

I henhold til miljøvurderingslovens⁴ § 49 kan kommunens afgørelse påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål. Der kan f.eks. klages hvis nogen mener, at kommunen ikke har haft hjemmel til at træffe afgørelsen. Der kan derimod ikke klages over, at kommunen efter andres opfattelse burde have truffet en anden afgørelse.

Afgørelsen kan påklages af ansøger, Miljø- og Fødevareministeren, enhver med retlig interesse i sagens udfald samt landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelse af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser indenfor arealanvendelse og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer, jf. miljøvurderingslovens § 50.

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Du klager via Klageportalen, som ligger på hjemmesiden for Nævnenes Hus under Miljø- og Fødevareklagenævnet:

<https://naevneneshus.dk/start-din-klage/miljoe-og-foedevareklagenævnet/>.

Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med MIT-ID.

Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr, som er på 900 kr. for private og 1800 kr. for virksomheder og organisationer. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på klagenævnets hjemmeside.

Klagen skal være modtaget senest den 27. marts 2025.

Søgsmål

Ønskes afgørelsen prøvet ved domstolene, skal søgsmål ifølge lovens § 101 være anlagt inden 6 måneder efter afgørelsens meddelelse, det vil sige senest 26. august 2025 eller, hvis sagen påklages, inden 6 måneder efter, at den endelige administrative afgørelse foreligger.

Aktindsigt

Der er mulighed for at se det materiale, der er indgået i sagens behandling. Reglerne for hvilket materiale kommunen må udlevere er fastlagt i forvaltningsloven⁵, offentlighedsloven⁶ og lov om aktindsigt i miljøoplysninger⁷.



Venlig hilsen

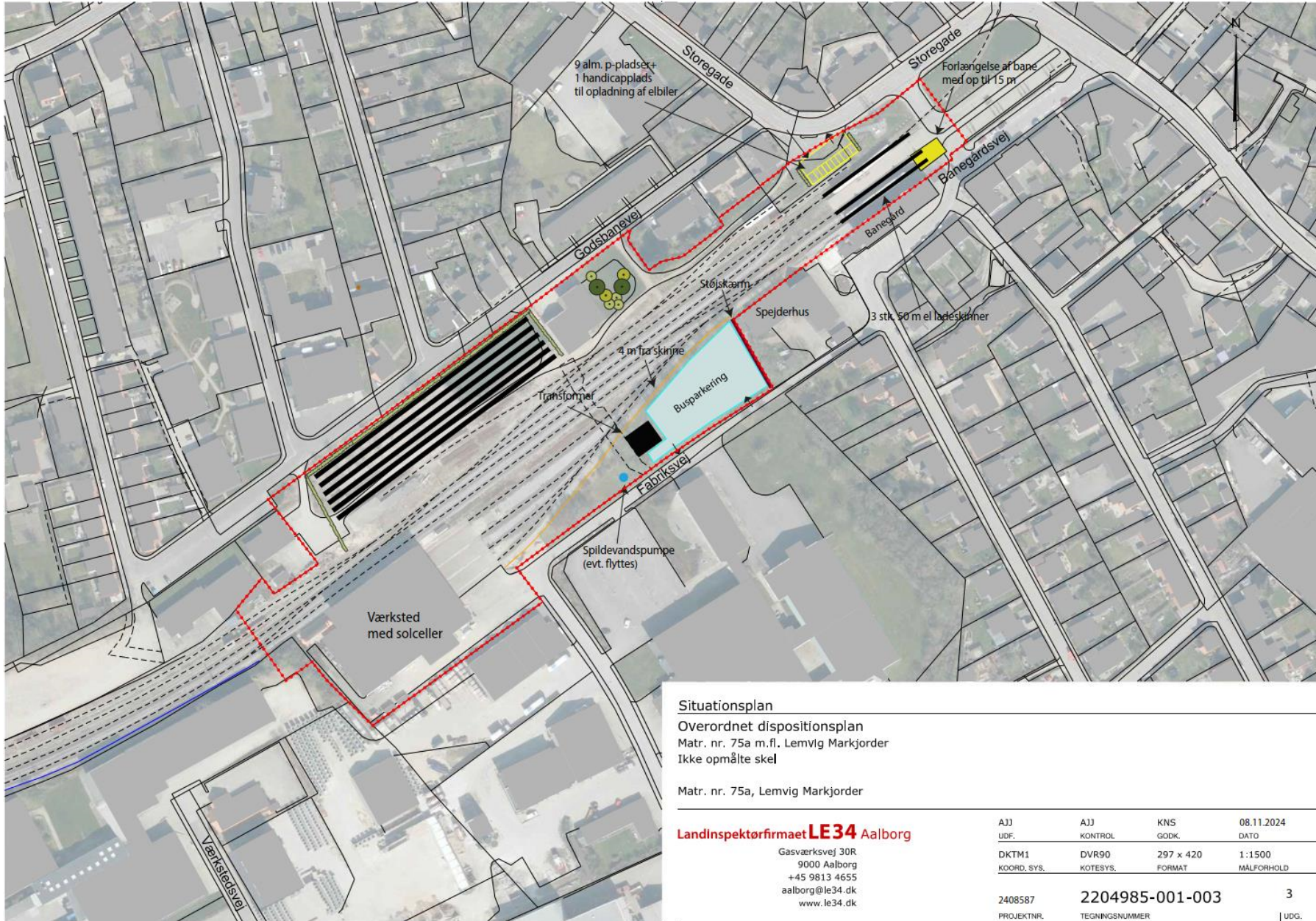
Brian Lenz Hansen
Civilingeniør

Vedlagt. Støjnotat N4.024.22 rev02.
Høringssvar fra DANTRAFO
Replik til høringssvar fra Dantrafo



- ¹ Miljøministeriets Lovbekendtgørelse 2023-01-03 nr. 4 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (Miljøvurderingsloven)
- ² Miljøministeriets Bekendtgørelse 2023-08-21 nr. 1098 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (Habitatbekendtgørelsen)
- ³ Miljøstyrelsen luftvejledning nr. 2/2001 og Miljøstyrelsen B-værdivejledning nr. 20/2016.
- ⁴ Miljøministeriets Lovbekendtgørelse 2024-06-28 nr. 928 om miljøbeskyttelse (Miljøbeskyttelsesloven)
- ⁵ Justitsministeriets Lovbekendtgørelse 2014-04-22 nr. 433 Forvaltningsloven
- ⁶ Justitsministeriets Lovbekendtgørelse 2020-02-24 nr. 145 om offentlighed i forvaltningen (Offentlighedsloven)
- ⁷ Miljøministeriets Lovbekendtgørelse 2017-08-16 nr. 980 om aktindsigt i miljøoplysninger (Miljøoplysningsloven)





Situationsplan

Overordnet dispositionsplan
 Matr. nr. 75a m.fl. Lemvig Markjorder
 Ikke opmålte skel

Matr. nr. 75a, Lemvig Markjorder

Landinspektørfirmaet LE34 Aalborg

Gasværksvej 30R
 9000 Aalborg
 +45 9813 4655
 aalborg@le34.dk
 www.le34.dk

AJJ UDF.	AJJ KONTROL	KNS GODK.	08.11.2024 DATO
DKT1 KOORD. SYS.	DVR90 KOTESYS.	297 x 420 FORMAT	1:1500 MÅLFORHOLD
2408587 PROJEKTNR.	2204985-001-003 TEGNINGSNUMMER	3 UDG.	

NOTAT

PROJEKT Indretning af Lemvig Station ved overgang til batteritog. Redegørelse for ekstern støj.	UDFÆRDIGET AF Lars Bjerrekær	DATO 2024-11-11
PROJEKTNUMMER 41005781	KVALITETSSIKRET AF Hans Bjerregaard	NOTAT N4.024.22 rev02

Indledning

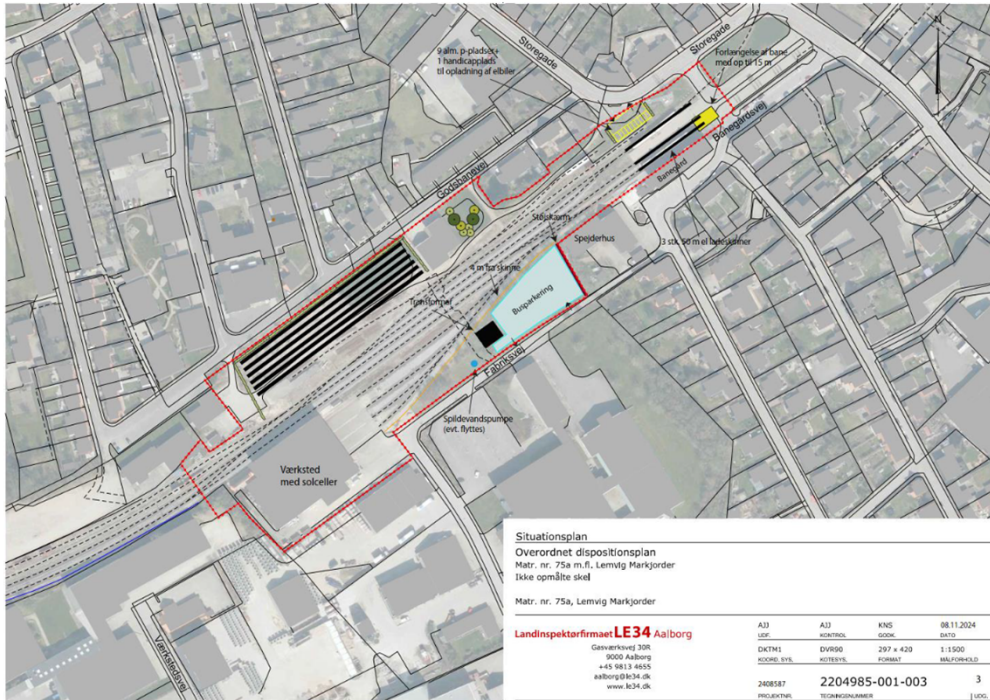
Sweco A/S, lydafd. Acoustica er af Landinspektørfirmaet LE34 rekvireret til at belyse støjbelastningen omkring Lemvig Station i forbindelse med, at Midtjyske Jernbaner overgår til at anvende batteridrevne tog på jernbanen Vemb-Lemvig-Thyborøn. Ændringerne vil bl.a. medføre en række ændringer af indretningen og driften af Lemvig Station, som har betydning for støjen i omgivelserne. Til brug for udarbejdelsen af en lokalplan for stationsområdet, er derfor udført beregninger af støjen i omgivelserne.

Nærværende rev02 udgave af notatet indeholder dels en konkretisering af projektet i forhold til indretningen af området syd for jernbanen, hvor der etableres transformerstation og busparkering, dels at der er indregnet en støjskærm mellem busparkeringen og naboområdet mod nordøst, hvor der i dag findes et spejderhus. Skærmen sikrer overholdelse af de af kommunen opstillede støjgrænser hér. Ændringerne påvirker den virksomhedsrelaterede støj, som er genberegnet. Der er ingen ændringer af jernbanestøjen, som blot er gengivet.

I forhold til tidligere er de væsentligste ændringer, at solcellepaneler på halvtag over busparkering og batteri ved Fabriksvej er udgået af projektet. Nedenstående figur viser en situationsplan for den kommende indretning.

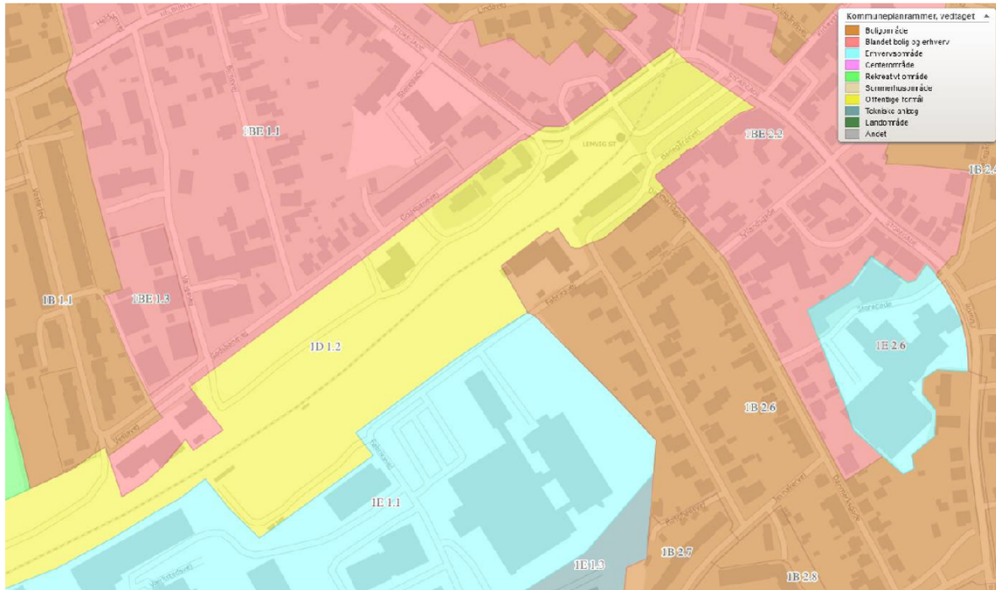
Ændringerne af stationsområdet vil bl.a. indbefatte etableringen af tre stk. ladeskinner ved banegårds-bygningen, en busparkering ved Fabriksvej med bl.a. ladefaciliteter for batteridrevne busser, ændringer af eksisterende værksted mod sydvest med ventilering og solceller. I forhold til tidligere indrettes der 10 personbils p-pladser til opladning nord for perroner. Der forventes ingen betydende støjudsendelse herfra.

Sweco Asmildklostervej 11, 2.sal DK-8800 Viborg Telephone +45 89 28 81 00 www.sweco.dk	Sweco Danmark A/S Reg.no 48233511 Reg. office: Glostrup Member of the Sweco Group	Lars Bjerrekær Tlf +45 89 28 81 04 Mobile +45 27 23 81 04 Larb@sweco.dk
---	--	--



Figur 1. Situationsplan (kort nordvendt, ikke måfast). Fra Landinspektørfirmaet LE34.

Nedenstående figur 2 viser de nuværende kommuneplanrammer for stationsområdet 1D1.2 og naboområderne. Det bemærkes, at der indenfor område 1D 1.2 findes en række boliger med adresse på Godsbanevej.



Figur 2. Kommuneplanrammer (kort nordvendt, ikke målfast) Fra Plansystem

Beregningerne af støjen i omgivelserne omfatter dels støj fra selve jernbanen – dvs. strækingsstøjen og støj fra tilknyttede aktiviteter i naturlig forlængelse af trafikafviklingen, herunder bl.a. støj fra ventende tog under opladning mv., dels virksomhedsrelateret støj fra transformerstation, batteri, faste ladefaciliteter til busholdepladsen, solcellepaneler mv.

Det batteritog Midtjyske Jernbaner anskaffer er et helt nyt tog af typen Mireo fra Siemens. Det er det første batteritog i landet, og skal gennem en godkendelsesproces ved Trafikstyrelsen.

På nuværende tidspunkt foreligger der kun overordnede støjdata for den forventede støjudsendelse fra toget. Ved beregningerne af støjen er derfor taget udgangspunkt i en række forudsætninger om støjudsendelsen baseret på et standardiseret elektrificeret regionaltog og de fra leverandøren oplyste foreløbige støjdata for støjudsendelsen fra toget under ophold og opladning på stationen.

Støjen fra faste tekniske anlæg som transformerstationen, anlæg ved værkstedet og ladefaciliteter til busholdepladsen mv. er indregnet med en forudsat tilladelig støjudsendelse. Den tilladelige støjudsendelse skal ved den løbende konkretisering af projektet videreformidles som entydige støjkrav til leverandørerne af anlæggene så det sikres, at støjgrænser ved mest udsatte naboer i omgivelserne kan overholdes.

1. Jernbanestøjen

1.1 Retningslinjer, metode og grænseværdier

Retningslinjerne vedrørende fastlæggelse af støj fra jernbaner er angivet i følgende vejledninger fra Miljøstyrelsen:

- Vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner"
- Tillæg til vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner", juli 2007

Der anvendes følgende symboler for lydtekniske begreber:

L_{day}: Det energiekvivalente, A-vægtede lydtrykkniveau i dB bestemt for dagperioden på samtlige dage i et meteorologisk referenceår.

L_{evening}: Det energiekvivalente, A-vægtede lydtrykkniveau i dB bestemt for aftenperioden på samtlige dage i et meteorologisk referenceår.

L_{night}: Det energiekvivalente, A-vægtede lydtrykkniveau i dB bestemt for natperioden på samtlige dage i et meteorologisk referenceår.

L_{DEN}: Det energiekvivalente, A-vægtede lydtrykkniveau i dB beregnet efter følgende formel:

$$L_{DEN} = 10 * \log \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 3 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 9 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

L_{Amax}: Det maksimale A-vægtede lydtrykkniveau i dB med tidsvægtning FAST.

Ved vægtning i forbindelse med bestemmelse af L_{den} tillægges bidrag på henholdsvis + 5 dB og + 10 dB for de respektive aften- og natperioder.

Følgende referencetidsrum indgår endvidere i formlen:

- Dag: kl. 07 - 19 - varighed 12 timer
- Aften: kl. 19 - 22 - varighed 3 timer
- Nat: kl. 22 - 07 - varighed 9 timer

Fra ovenstående vejledninger er følgende grænseværdier relevante:

Tabel 1. Vejledende grænseværdier for jernbanestøj.

Område / Anvendelse	Grænseværdi, L_{den}	Grænseværdi, $L_{A,max}$
	Jernbanestøj	Jernbanestøj
Boligområder , børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	64 dB(A)	85 dB(A)

Jernbanestøjen er beregnet efter Nord2000 beregningsmetode i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner", juli 2007. Støj fra en strækning på op til 600 m fra Lemvig station er indregnet. Støj fra ventende tog ved perron på stationen er beregnet i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 om beregning af ekstern støj fra virksomheder. Den samlede jernbanestøj, L_{den} er fastlagt ved energisummen af L_{den} -resultaterne for de to kildetyper. Støjens maksimalværdi, $L_{A,max}$ er fastlagt som den højeste maksimalværdi for de to kildetyper.

Beregningerne af støjudbredelsen er udført ved at opbygge en tredimensionel topografisk model i støjregningsprogrammet SoundPLAN version 8.2 (update 28-01-2020). I modellen indgår eksisterende bygninger med oplysninger om bygningshøjder, jernbanestrækning med oplysninger om trafikmængder, togtype, hastigheder, fordelingen af trafikken over døgnet, ophold ved perron ved station m.m.

Beregninger af den generelle støjudbredelse er foretaget 1,5 meter over terræn, repræsenterende udendørs opholdsarealer og støjen ved stueplan til beboelser. Supplerende hertil er der placeret en række referencepunkter repræsenterende de nærmeste mest udsatte naboer. Punkterne er placeret 1,5 meter over etageniveau.

1.2 Terrænforhold

Ved de udførte beregninger tages der højde for de faktiske terrænforhold, heriblandt terrænets højdemæssige variation. Terrænforholdene er baseret på Geodatastyrelsens frie geometriske data, hvor der benyttes en laserscanning fra 2014 med højdeoplysninger liggende i et net på 0,4 x 0,4 meter.

1.3 Øvrige akustiske forhold

I beregningsmodellen regnes terrænet akustisk hårdt på befæstede arealer såsom vejbaneoverflader, mens øvrige områder regnes akustisk absorberende.

De skærmende og reflekterende virkninger, som bygninger i området kan have på lydudbredelsen, er inkluderet i beregningerne.

1.4 Trafikdata

Togtrafikken er opdelt i tidsintervaller og angivet som antal togmetre i nedenstående tabeller. Der er taget udgangspunkt i et fremtidigt scenarie, hvor den nuværende trafik på strækningen Vemb-Lemvig-Thyborøn er øget til 24 afgang og 24 ankomster til Lemvig station. Bilag 1 viser den nuværende køreplan hvortil, der er tilføjet tre ekstra afgang og ankomster. Det bemærkes, at forskydninger i køreplanen ikke vil have betydende indflydelse på resultaterne.

Tabel 2. De anvendte togmængder på jernbanestrækningen.

Tog	Tog type	ADT [m]	Togmeter [m]		
			Dag kl. 07-19	Aften kl. 19-22	Nat kl. 22-07
Fjern- og regionaltog, el	A-D, D	1104	828	184	92

Der benyttes nedenstående hastigheder.

Tabel 3. De anvendte hastigheder (alle tal i km/t)

Tog	Stræknings- hastighed	Køreplans- hastighed	Sammenvejet hastighed
Fjern- og regionaltog, el	-	-	70/80*

*70/80 for hhv. accelererende /decelererende tog

Hastigheden er taget fra Referencelaboratoriets orientering nr. 50 "Togstøj ved stationer" (tabel 2, side 9)

1.5 Støjdata for tog ved perron

Hydraulik, varme- og kølestøj mm.: Jævn støjudsendelse, kildestyrke $L_{WA} = 92,2$ dB(A).

Fastlagt ud fra oplysninger fra Siemens om TSI Noise, $L_{pAeq,T_1}(\text{unit}) = 63$ dB(A) jf. DIN EN ISO 3095:2014. Varigheden er 20 minutter pr. ankomst eller afgang af et tog. Det er indregnet, at der er to tog, som har samtidig ankomst og afgang.

Under opladning af togbatteri: Varierende støjudsendelse, kildestyrke $L_{WA} = 94,2 - 103,2$ dB(A). Kildestyrkerne er for en ladestrøm på mellem 700 – 2000 kW.

Fastlagt ud fra oplysninger fra Siemens om TSI Noise, $L_{pAeq,T_1}(\text{unit}) = 65 - 74$ dB(A).

Hver ankomst af et tog til stationen efterfølges af en opladningssekvens på op til 8 minutter, umiddelbart efter ankomst eller inden næste afgang.

Der er konservativt regnet med den højeste oplyste kildestyrke, hver gang der lades ved perron.

1.6 Resultater

Støjudbredelsen er beregnet og vist som IsodB-kurver 1,5 meter over terræn, svarende til beregningshøjden for udendørs opholdsarealer og stueplan til beboelsesbygninger.

Resultaterne for samlet L_{den} er vist på bilag 2. Støjens maksimalværdi L_{pAmax} er vist på bilag 3. Støjen i referencepunkterne er vist på bilag 4. Usikkerheden på resultaterne vurderes til 3 dB.

Det fremgår, at støjen er ukritisk i forhold til støjgrænserne på hhv. $L_{den} \leq 64$ dB og $L_{Amax} \leq 85$ dB.

2 Virksomhedsrelateret støj

2.1 Retningslinjer, metode og grænseværdier

Retningslinjerne vedrørende fastlæggelse af støj fra virksomhedsdrift er angivet i følgende vejledninger fra Miljøstyrelsen:

- Vejledning nr. 5/1984 "Ekstern støj fra virksomheder".
- Vejledning nr. 5/1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder"

Fra ovenstående vejledninger er følgende grænseværdier relevante:

Tabel 4. Vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj.

Område / Anvendelse	Grænseværdier, L_r i dB Hverdage dag/aften/nat*
Erhvervsområder med forbud mod generende virksomheder	60 / 60 / 60
Områder for åben og lav boligbebyggelse	45 / 40 / 35
Blandet bolig og erhverv, herunder bykerne og centerområder	55 / 45 / 40

*Dagperioden er kl. 07-18, aften kl. 18-22 og nat kl. 22-07. For lørdag formiddag kl. 07-14 gælder grænseværdien for dagperioden. Grænseværdierne om aftenen er også gældende, lørdag eftermiddag ml. kl. 14-18 og søndage kl. 07-18.

Støjen er beregnet i henhold til den nordiske beregningsmodel, der er beskrevet i nævnte vejledning nr. 5/1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder" og i beregningsprogrammet Soundplan implementeret som "General Prediction Method".

Beregninger af den generelle støjbredelse er foretaget 1,5 meter over terræn, repræsenterende udendørs opholdsarealer og støjen ved stueplan til beboelser. Supplerende hertil er der placeret en række referencepunkter repræsenterende de nærmeste mest udsatte naboer. Punkterne er placeret 1,5 meter over etageniveau og medtaget for kontrol af at støjen ved 1. sals indretninger ikke er kritisk.

2.2 Støjende aktiviteter og støjdata

Ændringerne af stationsområdet vil ud over etablering af ladeskinnerne ved banegårdsbygningen omfatte etablering af følgende større anlæg:

- Transformerstation ved Fabriksvej i uafbrudt drift. Samlet kildestyrke, $L_{WA} = 76$ dB.
- Busparkering med ladefaciliteter ved Fabriksvej. Samlet kildestyrke, $L_{WA} = 79$ dB for en Kempower inverter med syv lydløse ladeudtag.

I forbindelse med busparkeringen, er der indregnet støj fra kørsel med busser på parkeringsarealet. Det er indregnet, at op til 6 eldrevne busser samtidig kan forlade pladsen indenfor en halv time i den kritiske natperiode kl. 22-07. Det er endvidere indregnet, at alle busserne returnerer til pladsen enten i løbet af dagperioden kl. 07-18 eller aftenperioden kl. 18-22 (2 stk. pr. time er indregnet). Der regnes med en kildestyrke, $L_{WA} = 84$ dB og en opholdstid pr. bus på ca. 15 sekunder. Støjens maksimalværdi $L_{WAmax} = 85$ dB. Kildedata svarer til støjudsendelsen fra en hybrid lastbil på el-drift. Data er fra Miljøstyrelsens rapport "Støjsvag varelevering til butikker. Miljøprojekt nr. 1596, 2014"

- Ventilation, solceller mv. i uafbrudt drift på taget af værksted mod sydvest. Samlet kildestyrke, $L_{WA} = 75$ dB.
- Solcellepaneler med inverterer ved Godsbanevej. Samlet kildestyrke, $L_{WA} = 76$ dB under maks. ydelse når der inverteres. I natperioden kl. 22-06 regnes med en kildestyrke på $L_{WA} = 66$ dB, da der i denne periode ikke forekommer betydende produktion.
- Etablering af en støjskærm med højde 2,5 meter mellem busparkeringen og naboområdet mod nordvest, hvor der i dag findes et spejderhus. Støjskærmens placering og udstrækning er skitseret på bilag 5.

Solcellepaneler på tag over busparkering og batteri ved Fabriksvej er udgået af projektet.

I forbindelse med konkretiseringen af projektet kan de ovenfor anførte kildestyrker nuanceres og eventuelt opdeles under hensyn den faktiske geometri, indretning og drift af anlæggene. Kildestyrkerne for de faste anlæg skal viderefremmes som entydige støjkrav til leverandørerne af anlæggene. Det bemærkes, at der i april 2023 er meddelt en række støjkrav til leverandøren af ladeinfrastrukturen ved Fabriksvej. En tilretning af tilladelige kildestyrker vil ikke give

anledning til betydende ændringer af beregningsresultaterne eller de konklusioner, der kan drages heraf. Støjgrænser kan fortsat forventes overholdt.

2.3 Terræn og øvrige akustiske forhold

Terræn og øvrige akustiske forhold er indregnet på samme måde som ved jernbanestøjen.

2.4 Resultater

Støjudbredelsen er beregnet og vist som L_{sodB} -kurver 1,5 meter over terræn, svarende til beregningshøjden for udendørs opholdsarealer og stueplan til beboelsesbygninger.

Resultaterne for støjbelastningen, L_r i perioderne dag, aften og nat er vist på bilag 5, 6 og 7. På bilag 8 er støjens maksimalværdi angivet. Usikkerheden på resultaterne vurderes til 3 dB.

Støjen i referencepunkter omkring busparkeringen er vist på bilag 9. Støjen er overalt på eller under de opstillede støjgrænser.

3. Sammenfatning

Der er foretaget en undersøgelse af støjbelastningen omkring Lemvig station i forbindelse med, at Midtjyske Jernbaner overgår til at anvende batteridrevne tog på jernbanen Vemb-Lemvig-Thyborøn. Overgangen til batteridrevne tog vil bl.a. medføre en række ændringer af indretningen og driften af Lemvig Station, hvilket har betydning for støjen i omgivelserne.

Undersøgelsen viser, at ændringerne på stationsområdet kan gennemføres under overholdelse af støjgrænser for jernbanestøj og støj fra virksomhedsrelaterede aktiviteter.

Det forudsættes at nye støjkluder i området overholder en række opstillede forudsætninger og støjkrav, og at der etableres en støjskærm ved busparkeringen.

Sweco A/S
Acoustica
Lars Bjerrekær

Der er i beregningerne tilføjet 3 ankomster ift. den oprindelige kørselsplan. I alt 24 kørsler pr. døgn.

Vemb - Lemvig - Thyborøn

Hverdage undtagen lørdage, ikke 5/6

Gyldig fra 15. december 2019

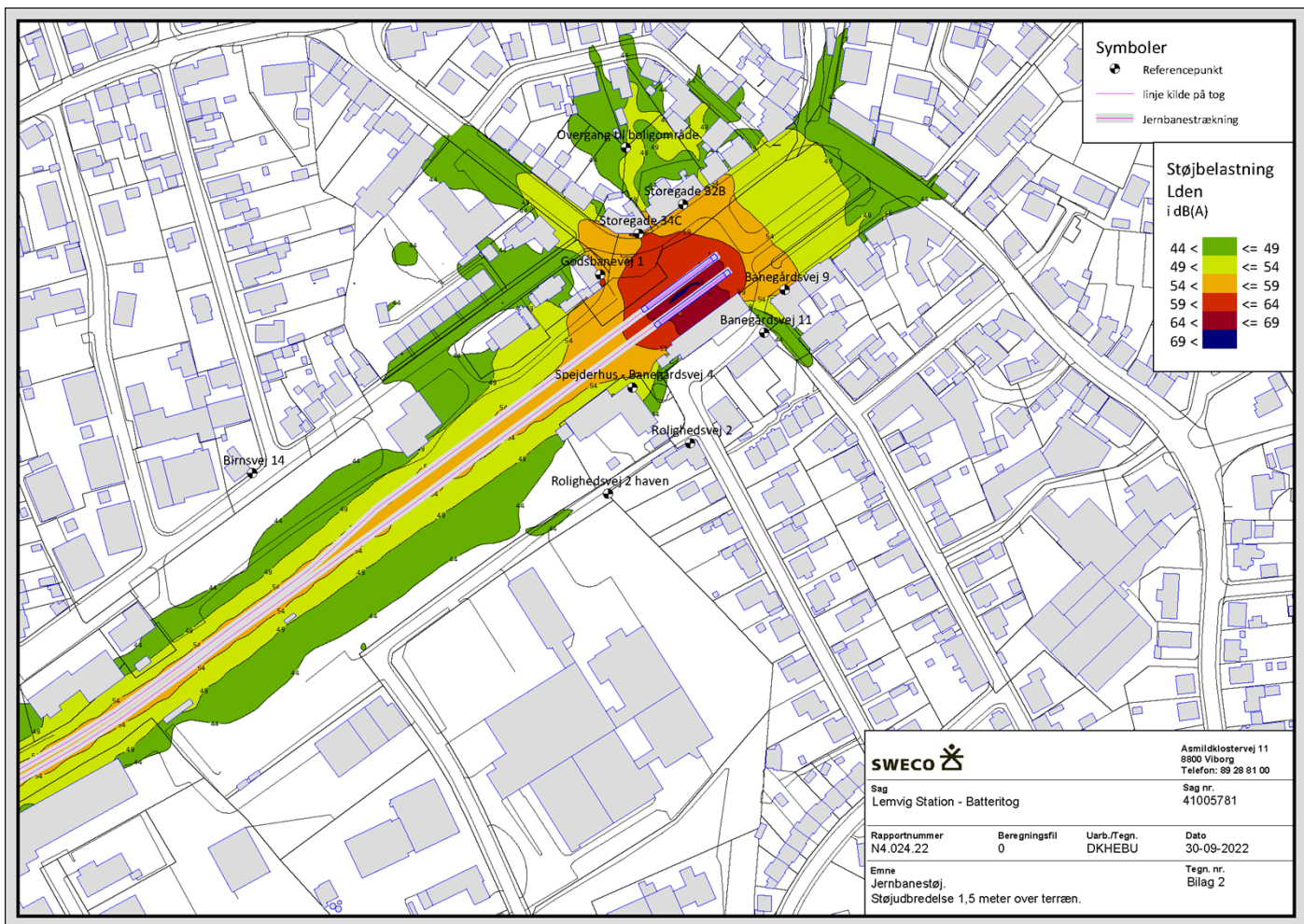
Tognummer		301	305	307	309	311	313	315	317	319	321	323	325
Halslev	af												
Bur													
Vemb	an												
Vemb	af		07:05	08:35	10:05	11:35	13:05	14:35	16:05	17:35	19:05	20:35	
Arnsbo			07:09	08:39	10:09	11:39	13:09	14:39	16:09	17:39	19:09	20:39	
Bakmarksbo			07:14	08:44	10:14	11:44	13:14	14:44	16:14	17:44	19:14	20:44	
Sikbæk			07:19	08:49	10:19	11:49	13:19	14:49	16:19	17:49	19:19	20:49	
Håre			07:25	08:55	10:25	11:55	13:25	14:55	16:25	17:55	19:25	20:55	
Lanme			07:30	09:00	10:30	12:00	13:30	15:00	16:30	18:00	19:30	21:00	
Bønne			07:30	09:00	10:30	12:00	13:30	15:00	16:30	18:00	19:30	21:00	
Arnsbo			07:30	09:00	10:30	12:00	13:30	15:00	16:30	18:00	19:30	21:00	
Lemvig	an		07:40	09:10	10:40	12:10	13:40	15:10	16:40	18:10	19:40	21:10	
Lemvig	af	06:20	08:00	09:30	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00	18:30	20:00		21:30
Dalby		06:20	08:00	09:30	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00	18:30	20:00		21:30
Klindby		06:25	08:05	09:35	11:05	12:35	14:05	15:35	17:05	18:35	20:05		21:35
Bønne		06:27	08:07	09:37	11:07	12:37	14:07	15:37	17:07	18:37	20:07		21:37
Strønde		06:30	08:10	09:40	11:10	12:40	14:10	15:40	17:10	18:40	20:10		21:40
Victoria Street Station		06:31	08:11	09:41	11:11	12:41	14:11	15:41	17:11	18:41	20:11		21:41
Vist		06:34	08:14	09:44	11:14	12:44	14:14	15:44	17:14	18:44	20:14		21:44
Halsbo		06:39	08:19	09:49	11:19	12:49	14:19	15:49	17:19	18:49	20:19		21:49
Ranand		06:41	08:21	09:51	11:21	12:51	14:21	15:51	17:21	18:51	20:21		21:51
Sprogvej		06:44	08:24	09:54	11:24	12:54	14:24	15:54	17:24	18:54	20:24		21:54
Thyborøn kirke		06:45	08:25	09:55	11:25	12:55	14:25	15:55	17:25	18:55	20:25		21:55
Thyborøn Havn	an	06:50	08:30	10:00	11:30	13:00	14:30	16:00	17:30	19:00	20:30		22:00

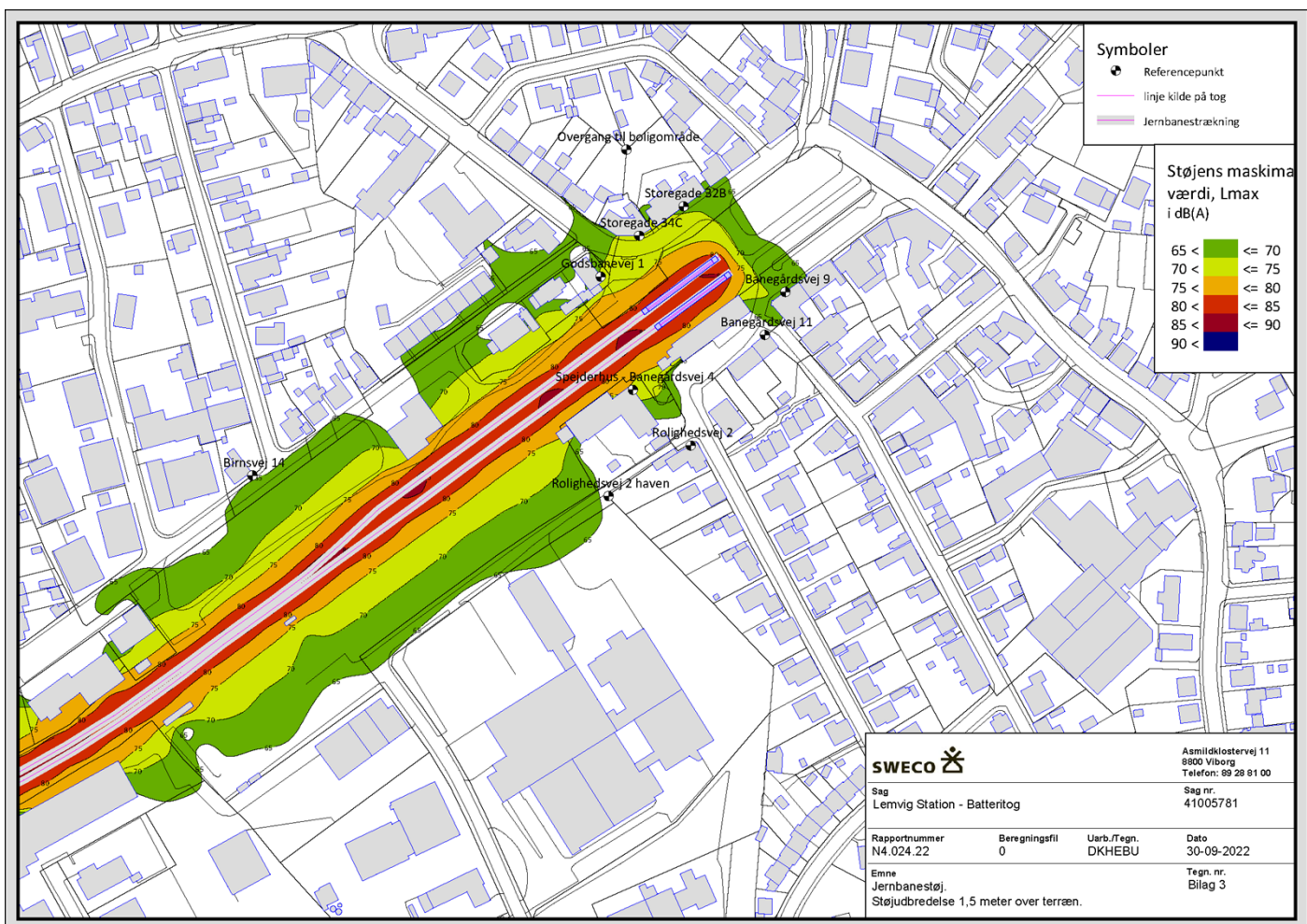
Thyborøn - Lemvig - Vemb

Hverdage undtagen lørdage, ikke 5/6

Gyldig fra 15. december 2019

Tognummer		304	308	306	302	310	312	314	316	318	320	322	324
Thyborøn Havn	af		07:05	08:35	10:05	11:35	13:05	14:35	16:05	17:35	19:05	20:35	22:05
Thyborøn kirke			07:07	08:37	10:07	11:37	13:07	14:37	16:07	17:37	19:07	20:37	22:07
Sprogvej			07:08	08:38	10:08	11:38	13:08	14:38	16:08	17:38	19:08	20:38	22:08
Ranand			07:13	08:43	10:13	11:43	13:13	14:43	16:13	17:43	19:13	20:43	22:13
Halsbo			07:17	08:47	10:17	11:47	13:17	14:47	16:17	17:47	19:17	20:47	22:17
Vist			07:20	08:50	10:20	11:50	13:20	14:50	16:20	17:50	19:20	20:50	22:20
Victoria Street Station			07:24	08:54	10:24	11:54	13:24	14:54	16:24	17:54	19:24	20:54	22:24
Strønde			07:27	08:57	10:27	11:57	13:27	14:57	16:27	17:57	19:27	20:57	22:27
Najup			07:29	08:59	10:29	11:59	13:29	14:59	16:29	17:59	19:29	20:59	22:29
Klindby			07:31	09:01	10:31	12:01	13:31	15:01	16:31	18:01	19:31	21:01	22:31
Dalby			07:33	09:03	10:33	12:03	13:33	15:03	16:33	18:03	19:33	21:03	22:33
Lemvig	an		07:40	09:10	10:40	12:10	13:40	15:10	16:40	18:10	19:40	21:10	22:40
Lemvig	af	06:20	08:00	09:30	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00	18:30	20:00		21:30
Arnsbo		06:20	08:00	09:30	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00	18:30	20:00		21:30
Bønne		06:25	08:05	09:35	11:05	12:35	14:05	15:35	17:05	18:35	20:05		21:35
Lanme		06:30	08:10	09:40	11:10	12:40	14:10	15:40	17:10	18:40	20:10		21:40
Håre		06:34	08:14	09:44	11:14	12:44	14:14	15:44	17:14	18:44	20:14		21:44
Sikbæk		06:39	08:19	09:49	11:19	12:49	14:19	15:49	17:19	18:49	20:19		21:49
Bakmarksbo		06:42	08:22	09:52	11:22	12:52	14:22	15:52	17:22	18:52	20:22		21:52
Arnsbo		06:44	08:24	09:54	11:24	12:54	14:24	15:54	17:24	18:54	20:24		21:54
Vemb	an	06:50	08:30	10:00	11:30	13:00	14:30	16:00	17:30	19:00	20:30		22:00
Vemb	af												
Bur													
Halslev	an												



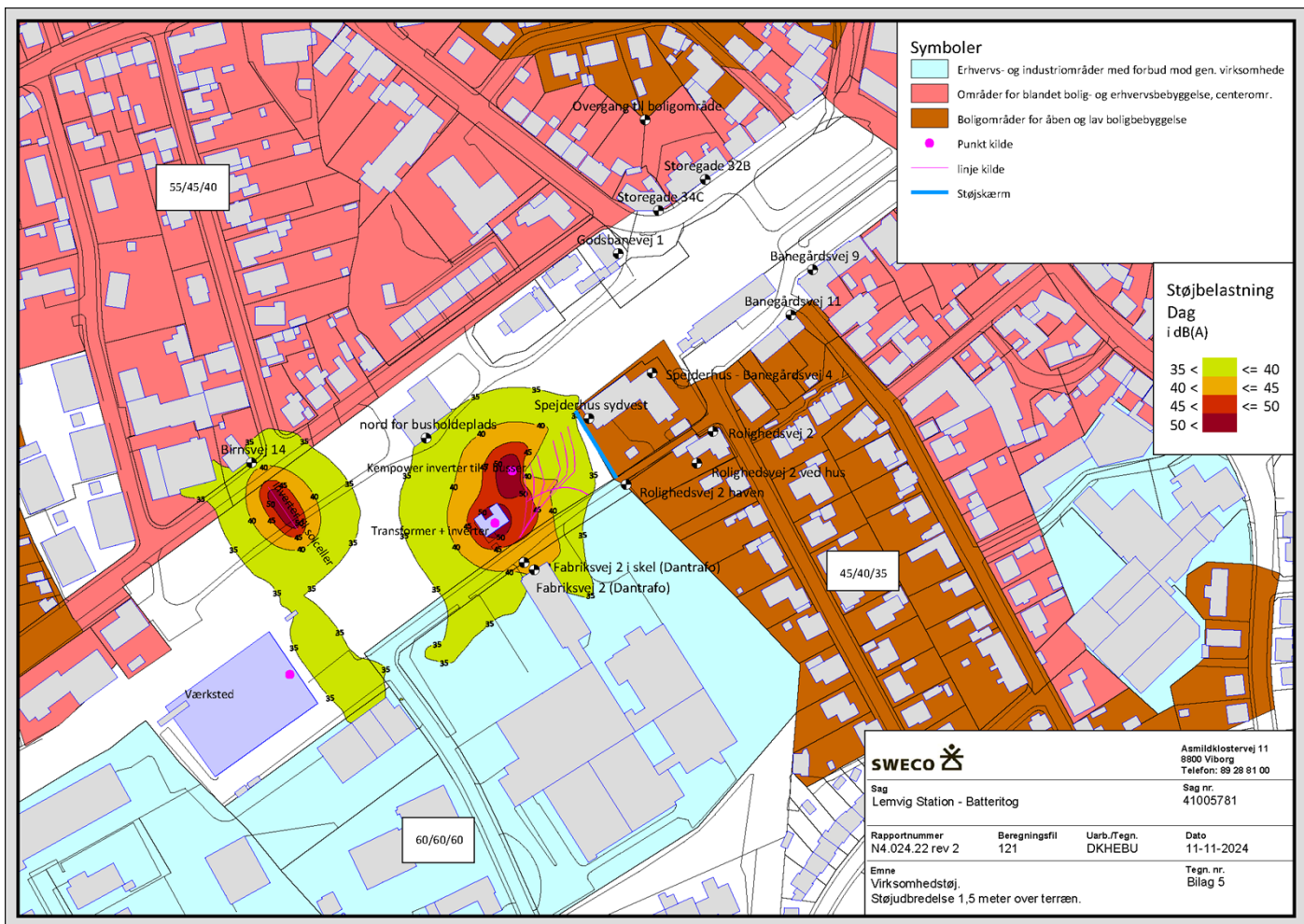


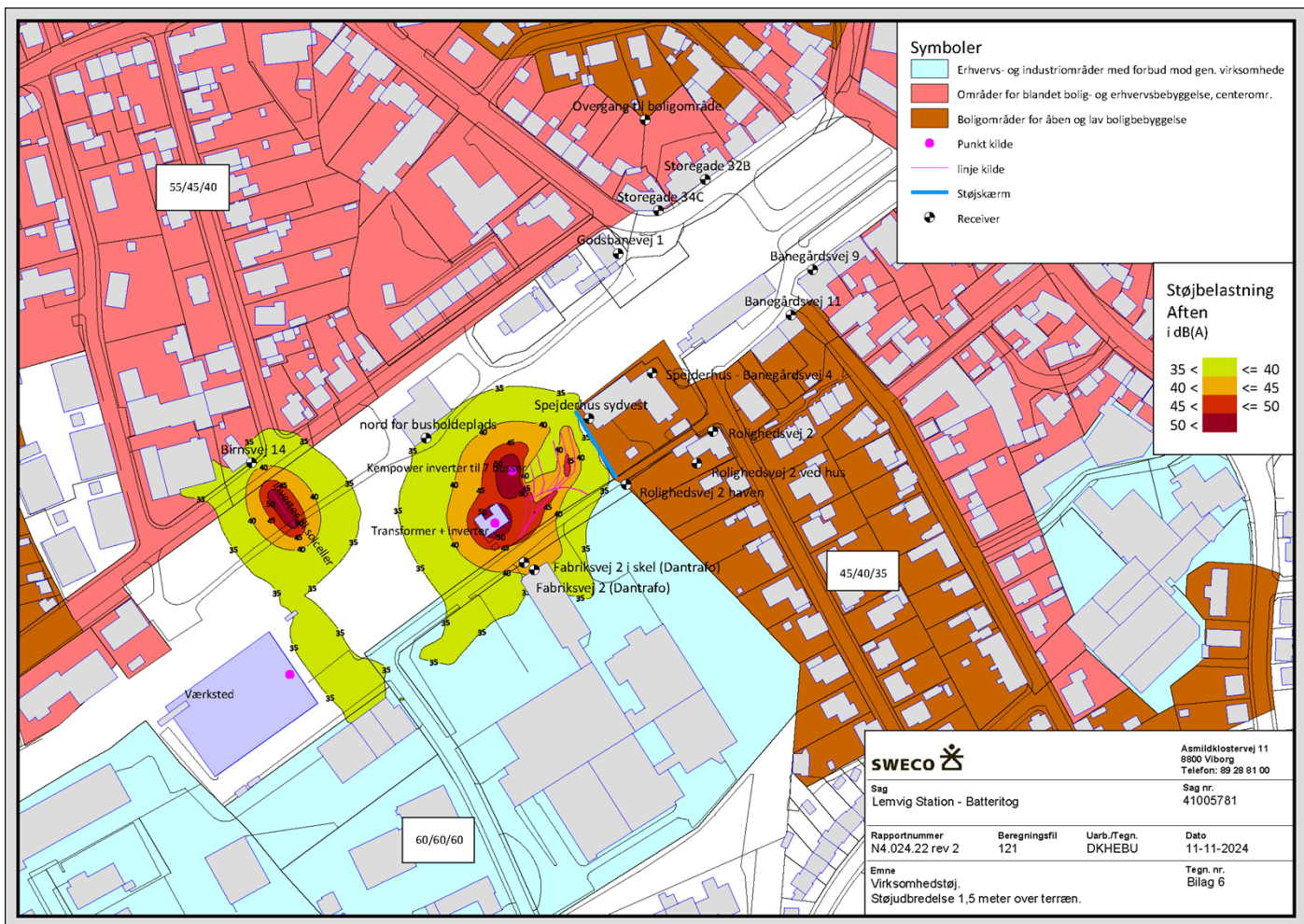
Bilag 4
Beregnet støj i referencepunkter
Jernbanestøj

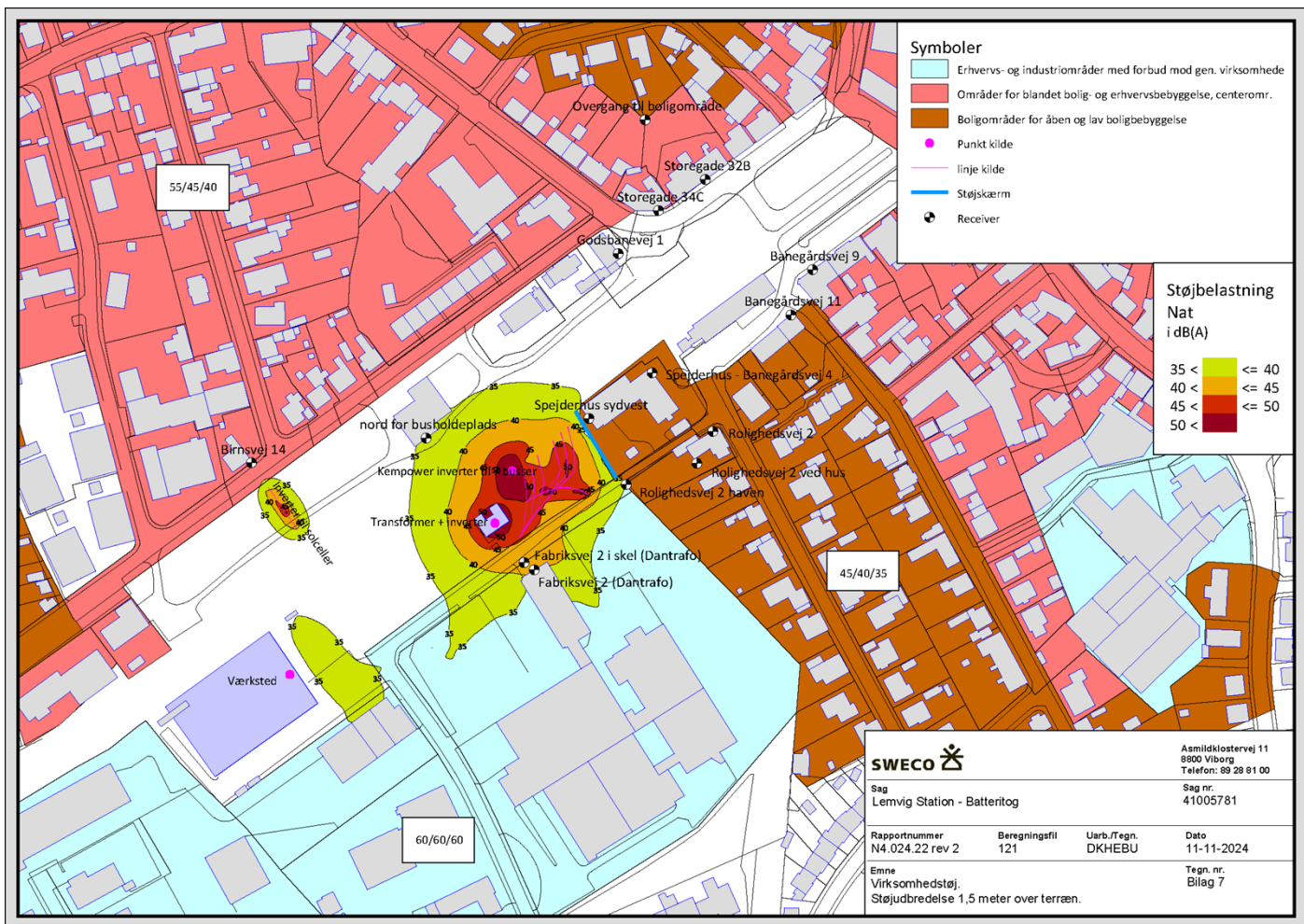
Bidrag fra kørsel		Lden	Lmax
Referencepunkt		dB(A)	dB(A)
Banegårdsvej 9	Stuen	39	66
Banegårdsvej 9	1. Etage	38	65
Banegårdsvej 9	2. Etage	38	65
Banegårdsvej 11	Stuen	30	46
Birnsvej 14	Stuen	39	65
Godsbanevej 1	Stuen	41	69
Godsbanevej 1	1. Etage	44	71
Overgang til boligområde	Stuen	33	62
Rolighedsvej 2	Stuen	34	63
Rolighedsvej 2 haven	Stuen	38	64
Spejderhus - Banegårdsvej 4	Stuen	43	71
Storegade 32B	Stuen	41	68
Storegade 32B	1. Etage	41	68
Storegade 34C	Stuen	43	70
Storegade 34C	1. Etage	43	70

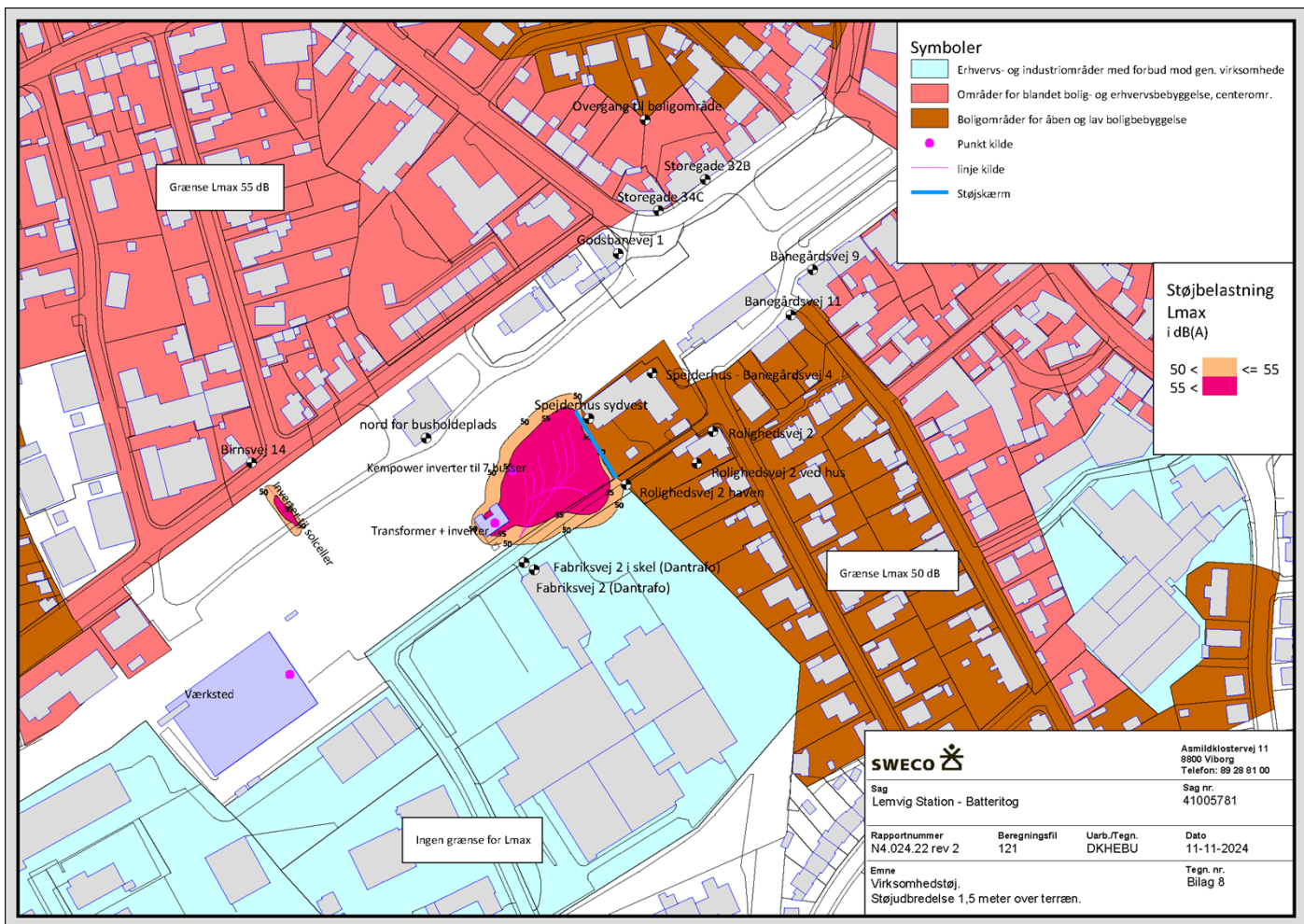
Bidrag fra ventende tog ved Perron		Lden	Lmax
Referencepunkt		dB(A)	dB(A)
Banegårdsvej 9	Stuen	52	56
Banegårdsvej 9	1. Etage	53	57
Banegårdsvej 9	2. Etage	53	58
Banegårdsvej 11	Stuen	40	44
Birnsvej 14	Stuen	37	41
Godsbanevej 1	Stuen	57	62
Godsbanevej 1	1. Etage	56	61
Overgang til boligområde	Stuen	49	53
Rolighedsvej 2	Stuen	38	41
Rolighedsvej 2 haven	Stuen	37	41
Spejderhus - Banegårdsvej 4	Stuen	52	56
Storegade 32B	Stuen	55	60
Storegade 32B	1. Etage	55	60
Storegade 34C	Stuen	57	62
Storegade 34C	1. Etage	58	62

Samlet Jernbanestøj		Lden	Lmax	Lden grænse	Lmax grænse
Referencepunkt		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Banegårdsvej 9	Stuen	53	66	64	85
Banegårdsvej 9	1. Etage	53	65	64	85
Banegårdsvej 9	2. Etage	54	65	64	85
Banegårdsvej 11	Stuen	41	46	64	85
Birnsvej 14	Stuen	41	65	64	85
Godsbanevej 1	Stuen	57	69	64	85
Godsbanevej 1	1. Etage	57	71	64	85
Overgang til boligområde	Stuen	49	62	64	85
Rolighedsvej 2	Stuen	39	63	64	85
Rolighedsvej 2 haven	Stuen	41	64	64	85
Spejderhus - Banegårdsvej 4	Stuen	52	71	64	85
Storegade 32B	Stuen	55	68	64	85
Storegade 32B	1. Etage	56	68	64	85
Storegade 34C	Stuen	57	70	64	85
Storegade 34C	1. Etage	58	70	64	85









Bilag 9
Beregnet støj i referencepunkter
Virksomhedsstøj

Referencepunkt		Grænseværdi, Lr og Lmax				Støjbelastning, Lr og Lmax			
		Dag dB(A)	Aften dB(A)	Nat dB(A)	Lmax dB(A)	Dag dB(A)	Aften dB(A)	Nat dB(A)	Lmax dB(A)
Banegårdsvej 9	Stuen	55	45	40	55	14,2	14,5	14,6	23,6
Banegårdsvej 9	1. Etage	55	45	40	55	15,4	15,5	14,8	24,5
Banegårdsvej 9	2. Etage	55	45	40	55	17,7	17,7	16,2	27,1
Banegårdsvej 11	Stuen	45	40	35	50	22,3	22,3	21,7	29,3
Birnsvej 14	Stuen	55	45	40	55	38,4	38,4	30,7	37,8
Fabriksvej 2 (Dantrafo)	Stuen	60	60	60		40,1	40,2	40,4	45,9
Fabriksvej 2 i skel (Dantrafo)	Stuen	60	60	60		41,2	41,3	41,5	46,9
Godsbanevej 1	Stuen	55	45	40	55	10,9	10,9	10,7	16,2
Godsbanevej 1	1. Etage	55	45	40	55	26,4	26,5	26,6	33,1
nord for busholdeplads	Stuen	55	45	40	55	34,1	34,1	34,1	37,3
Overgang til boligområde	Stuen	45	40	35	50	20,2	20,2	18,9	19,1
Rolighedsvej 2	Stuen	45	40	35	50	20,9	21,0	20,8	34,6
Rolighedsvej 2 haven	Stuen	45	40	35	50	31,9	32,6	35,0	49,5
Rolighedsvej 2 ved hus	Stuen	45	40	35	50	25,4	25,6	26,6	38,3
Spejderhus - Banegårdsvej 4	Stuen	45	40	35	50	13,9	13,9	13,4	21,7
Spejderhus sydvest	Stuen	45	40	35	50	24	24,5	25,9	41,1
Storegade 32B	Stuen	55	45	40	55	24,9	24,9	24,8	31,0
Storegade 32B	1. Etage	55	45	40	55	24,5	24,5	24,3	30,4
Storegade 34C	Stuen	55	45	40	55	24,3	24,3	24,5	30,9
Storegade 34C	1. Etage	55	45	40	55	25,4	25,4	25,3	31,8



Dantrafo A/S
Fabriksvej 2
DK-7620 Lemvig
Danmark

Lemvig Kommune
Rådhuset
7620 Lemvig

Telephone +45 76282930
Homepage: www.dantrafo.dk

Your reference	Your letter of	Our reference	Date
Brian L. Hansen	9. december 2024	Ivan Gam	25. Jaunuar 2025

Svar på Lemvig kommunes genbehandling af VVM-screening af elladeinfrastruktur ved Lemvig Station af 9.12.2024,

Sagsnummer: 09.40.20P19-24-24

GENERELLE FORHOLD

DANTRAFØ A/S i Lemvig er hovedsæde for en koncern med 3 udenlandske datterselskaber og vi driver en virksomhed i Lemvig med ca. 60 arbejdspladser. Fabrikken i Lemvig udvikler og producerer kundespecifikke produkter og hver uge sættes nye konstruktionsopgaver i gang.

Vores administrationsafdeling, hvor alle funktionærer arbejder, ligger mindre end 20m fra den projekterede transformatorstation. Her sidder der ingeniører og arbejder 37t om ugen.

Dantrafos bygning har ligget her i mere end 50 år. Først som B&O fabrik og i 1993 blev den overtaget af Dantrafo.

Vi er bekymrede for dette forsøgsprojekt og de konsekvenser det kan få for Dantrafo, som vi vil beskrive i detaljer efterfølgende.

Et af scenarierne er en brand i den 165 m2 store transformatorstation, som breder sig til Dantrafo og skaber en storbrand her. Hvis vi ikke kan levere i en periode, er vores kunder tvunget til at finde andre leverandører og når vi bliver leveringsdygtige igen kan vi ikke forvente at få vores omsætning tilbage. Dette scenarie kan betyde halveret omsætning, underskud, likviditetskrise og konkurs. Datterselskaber kan ikke redde Dantrafo A/S i denne situation. Jeres projekt kan således sende en veldrevet virksomhed med 60 arbejdspladser i Lemvig og en skønnet markedsværdi på 100-200MDKK i betalingsstandsning. Dette har vi orienteret Lemvig Kommunes Tekniske Direktør Claus Borg om ved møde på Dantrafo den 15 maj 2023.

Vi har gjort opmærksom på en del forhold i tidligere indsigelse og klage og det har resulteret i at Miljø og Fødevareklagenævnet har hjemvist sagen til fornyet behandling i Lemvig Kommune.

Nu er der lavet et nyt projekt med væsentlige ændringer, hvor Lemvig Kommune igen forsøger kun at lave en VVM-screening på et ufuldstændigt grundlag, hvilket vi mener er uacceptabelt.

Når man som Lemvig Kommune og Midtjyske Jernbaner ultimativt er finansieret af skatteydernes penge gennem skattebetaling, udligningsordninger og øvrige tilskud finder vi det klædeligt at være lidt mere ydmyg i en sag som dette.

Dernæst kan man undre sig over at et sådant projekt skal etableres i Lemvig Kommune, der er tyndt befolket og ikke har befolkningstilgang. Disse halvtomme tog og halvtomme busser, der kører rundt, kan ikke have noget samfundsøkonomisk potentiale for elektrificering, uanset om man ser på totaløkonomi incl. afskrivninger, eller bare et grønt regnskab per kørt person kilometer.

VEDR VVM-SCREENING AF 9 DEC 2024

Der er der igen lavet om på projektet. Batteristationen er åbenbart taget ud uden det fremgår om dette er permanent eller midlertidigt og transformatorstationen er opgraderet til et kæmpe anlæg på 165m², som ikke er nærmere beskrevet, dvs. vi får ikke oplyst præcist hvad der skal opføres, effekt mv.

Vi mener stadig ikke miljøscreeningen, herunder støjberegninger er udført korrekt. Derfor kan man ikke konkludere, at der ikke er nogen sundhedsmæssige eller miljømæssige problemer er i forbindelse med drift af anlægget, og dermed er undtaget en VVM-vurdering.

Dernæst skal det slås fast, at den projekterede elladeinfrastruktur ved Lemvig Station er et forsøgsprojekt, hvor ingen reelt kan forudsige de endelige konsekvenser for miljø og sundhed i omgivelserne.

Det betyder, at det bliver de omkringboende virksomheder og boliger, der kommer til at mærke konsekvenserne ved det nye anlæg.

Dantrafos administrationsbygning samt rekreative have er placeret tæt på Fabriksvej, dvs. vi bliver nærmeste nabo til alle de projekterede tekniske anlæg, med store støjemissioner, magnetfelter strålefelter, lavfrekvent støj og rystelser som følge. Desuden er det en kæmpe risiko for vores fabrik i tilfælde af brand.

Støj

Jf. støjnotat ser der ud til at mangle følgende i beregningerne:

Busholdeplads hårdt underlag

refleksion fra støjskærm mod spejdere

tillæg 5 db(A) fra transformatorstation

Støj fra værkstedsaktiviteter incl solceller på tag

støj fra opladning af toge

støj fra opvarmning af busser når det er koldt, oliefyret

støj fra transformator og opladning af biler på området nordvest for stationsbygning

støj fra trækraftstationen

støj fra højspændingsledningerne

Endvidere er der ikke taget stilling til vibrationer, lavfrekventstøj mv.



Desuden mangler der en total støjberegning, som viser hvordan støjen udbreder sig over hele området. Dvs. hvor alle støjende aktiviteter er medtaget.

Magnetfelter og elektriske felter

Der er aldrig blevet foretaget reelle undersøgelser/opsamling af data for folk hvis liv er blevet ødelagt (fx sterilitet hos både mennesker og dyr, leukæmi mv.), af et liv tæt på f.eks. store højspændingsledninger.

Magnetudvalget består af aktører fra den branche som lever af at sætte højspændingsanlæg op, så habiliteten i deres konklusioner, kan ligge på et meget lille sted. Endvidere kan hverken magnetudvalget eller sundhedsstyrelsen udtale sig om det samlede magnetfelt fra elladeanlægget på Lemvig Station, idet samtlige udtalelser/anbefalinger omfatter magnetfelter fra enkeltanlæg, men vi her har at gøre med et forsøgsprojekt, med mange magnetfeltsskabende anlæg liggende side om side.

Vi har ansatte i forskellige aldre, og fx sterilitet og påvirkning af pacemakere kan være sundhedsmæssige konsekvenser.

Dernæst producerer DANTRAFO A/S præcisions måletransformere, som ikke vil kunne testes med høj baggrundsstøj. Driftshold som dette omfattes af området EMC (Elektromagnetisk Kompatibilitet), Det er lovkrav for dette område. I må antage, at når der skal laves et anlæg med meget stor ydeevne vil komponenter, såsom invertere skulle parallelforbindes. Såfremt der er mange parallelle enheder er den elektromagnetiske støjefekt proportional med antallet af enheder. Derfor kan I ikke bare henvise til et leverandørdatablad for en af komponenterne.

Vi må derfor bede jer om at lave en samlet redegørelse for magnetfelterne og elektriske felter fra samtlige anlæg, herunder fra luftledninger og kabler i jorden.

Brand:

Brandrisikoen er en stor bekymring for DANTRAFO A/S, som introduceret tidligere. Det er med dyb undren vi konstaterer at denne problemstilling nærmest negligeres i jeres VVM, samtidigt med at der er mange indlæg i den offentlige debat.

Midtvest beredskab har været ude i medierne flere gange i den seneste tid, med artikler om, hvor lidt "påklædte" der er til at håndtere brande i de nye energianlæg, fx batteritoge og elbusser. Brande som er svære at håndtere, fordi de ikke kan slukkes på normal vis, og hvor røgen er meget giftig. Med højspændingsinstallationer og strømførende anlæg kan det være livsfarligt at forsøge at slukke en brand. Med det nyeste beredskabsforlig, kommer der ingen penge til at understøtte dette, ud til de lokale beredskaber.

Uddrag fra artikel i Lemvig posten den 15.1.2025

De nye opgaver



"Beredskabet ser ind i en fremtid, hvor klimaforandringer giver mange nye udfordringer. Der er nye ptx-anlæg på vej, der vil producere ammoniak eller brint. Ejendomme bliver bygget stadig højere og grønnere - blandt andet ved hjælp af brændbare træ eller træbeklædninger. Det giver udfordringer, når der skal reddes personer ud. Desuden er der en udfordring omkring de nye batteritog, der kan give problemer i forbindelse med en indsats.

Derfor har det kommunale beredskab brug for både nyt udstyr og uddannelse.

- Jeg skal for eksempel bruge flere tankvogne, fordi nettet af brandhaner ikke kan give os vand nok ved indsats hos de nye virksomheder. Der er brug for udstyr, der kan sprøjte vand eller skum fra en længere afstand, fordi vi ikke kan komme tæt på. Vi skal også have noget, der kan ventilere en giftsky og skubbe den i en anden retning. Og så skal mandskabet uddannes, lære at bruge udstyret og være trygge ved det, siger han."

Jf. Ovenstående uddrag af artikel, er beredskabet slet ikke klar til at håndtere brand i batteritog, batteribusser, transformatorstation. Elladeanlægget på Lemvig Station bliver en tæt samling af anlæg der kan resultere i uslukkelige, langvarige sundhedsskadelige brande.

Brand Publikationen "Indsats ved brand i BESS" december 2024 beskriver hvilke foranstaltninger mv brandvæsen skal tage ved brand i batterier, højspænding mv. Heraf kan man forudse konsekvenser af en brand i fx et bus eller togbatteri.

Fabriksvej skal afspærres, hvilket betyder at vi ikke kan få varer til/fra vores varelager.

Der vil sive giftig røg ind over vores fabrik, hvor vi i værste fald skal sende folk hjem og evt. modtage sygemeldinger. Vores grund og bygninger vil blive forurenede, hvilket kommer til at koste oprensning og rengøring.

I den forbindelse ønsker vi oplyst, hvorvidt Dantrafo i tilfælde af brand på anlæggene, vil blive berørt af at der skal slukkes for alt strømførende på anlæggene.

Beredskabsplan ønskes derfor fremlagt. Vi vil gerne vide hvordan beredskabet planlægger at beskytte Dantrafo i tilfælde af brand. Hvor har man tænkt sig at stå og brandkøle, når anlægget er placeret helt ud til vejareal, og alle med lidt kendskab til el ved der skal holdes stor afstand?

Anlægsfasen:

Gener i anlægsfasen går man også let henover. Da man anlagde busholdeplads mv. medførte det store gener for Dantrafo. Vores parkeringspladser og indkørsel til lager blev uden Dantrafos accept, anvendt til parkeringer, vendinger mv. til stor gener for vores virksomheds drift. Se vedlagte foto.

Endvidere var Fabriksvej jævnligt spærret af tung trafik, så vores vareleverancer ikke kunne komme til og fra Fabrikken. Vi var generet af støj og støv. Vi har haft fat i Midtyske Jernbane, hvor man bare grinede af vores henvendelse. Vi har haft Claus Borg til møde på Fabrikken, hvor vi bad om at Lemvig Kommune tog affære, men intet skete.



Vedr. placering af transformatorstation

Jf. lokalplanen for området og tidligere ansøgning, skulle transformatorstationen ligge tæt på banens værkstedbygning og der skulle være et grønt område over for Dantrafos administrationsbygning. I det nye projekt er anlægget flyttet til at skulle ligge direkte over for Dantrafos administrationsbygning. Forklaring ønskes.

Endvidere ser det ud til der i det skraveredere område er plads til noget mere. Er det fordi man på et senere tidspunkt vil etablere batteristation alligevel?

Aktindsigt

I den tilsendte aktindsigt er der udeladt mange dokumenter, som kunne have vores interesse. Derudover undrer vi os over de samme dokumenter medtaget flere gang uden at I gør opmærksom på hvilket dokument, der er gældende.

Konklusion:

Miljøscreening og støjberegninger er mangelfulde, dvs. man kan ikke på baggrund af disse, konkludere at elladeanlægget ikke har nogen sundhedsmæssige eller miljømæssige påvirkning af omgivelser, og derfor ikke skal gennemgå en VVM-undersøgelse.

Vi skal derfor også oplyse, at Midtjyske Jernbaner vil blive holdt fuld erstatningsansvarlige for samtlige sundhedsmæssige, miljømæssige, og virksomhedsødelæggende påvirkninger, som anlægget evt. vil påføre virksomheden Dantrafo, dens ansatte og matriklen.

Med venlig hilsen

Ivan Gam
Adm Direktør
DANTRAFØ A/S
Fabriksvej 2
DK-7620 Lemvig

Lemvig Kommune
Teknik og Miljø
Att.: Brian Lenz Hansen
Sendt på mail: brian.lenz.hansen@lemvig.dk

LE34 Aalborg
Gasværksvej 30R
9000 Aalborg

Kasper Nimand Steffensen

+45 4412 6108
kns@le34.dk

Projekt: 2408587
Dokument: D25-101168

14-02-2025

Replik til høringsvar fra Dantrafo

På vegne af Midtjyske Jernbaner fremsendes hermed replik til Dantrafos høringsvar af 25. januar 2025 vedr. VVM-screening af elladeinfrastruktur ved Lemvig Station.

Nedenstående replik forsøger at besvare de forskellige punkter, som Dantrafo opstiller i sit høringsvar. Herudover henvises til fremsendte VVM-anmeldelse af 12. november 2024 og medfølgende bilag.

Generelt vedr. VVM-screening af 9. december 2024

Der stilles i høringsvaret spørgsmål til projektets konsekvenser for miljø og sundhed. Som det fremgår af nedenstående uddybende svar og i øvrigt af Lemvig Kommunes udkast til afgørelse af 9. december 2024, er det vurderingen, at projektet ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt, herunder menneskers sundhed. Midtjyske Jernbaner er enig i kommunens vurdering.

I forhold til det tidligere anmeldte projekt er det korrekt, at der er sket ændringer. Bl.a. er batteristationen permanent udeladt og indgår således ikke længere som en del af projektet. Herudover tilkommer mindre og uvæsentlige ændringer, som ikke har væsentlig betydning for, hvorvidt projektet skal undergå en miljøvurdering eller ej.

Det er korrekt, at der er tale om et forsøgsprojekt. Projektet består i sammenbygningen af ladning af tog, bus og biler fra samme transformerstation. Ladeanlægget i Lemvig, inkl. køreledningsanlægget, er permanent da driften skifter fra dieseltog til batteritog og delkomponenterne i anlægget bygger på velkendte samt gennemprøvede teknologier. Forsøgsprojekt skal i højere grad forstås på den måde, at Staten gerne vil have testet kapacitet og funktionalitet af batteritog på Midtjyske Jernbaner banestrækningsanlæg, inden de laver et udbud til resten af de regionale strækninger. "Forsøget" hos Midtjyske Jernbaner skal bl.a. give klarhed over batteriernes kapacitetspåvirkning under forskellige vejrforhold. Det betyder, at Midtjyske Jernbaner skal registrere hvordan batterikapaciteten påvirkes af både stærk vind, regn, frost og høje temperaturer. Det er således ikke infrastrukturen, der er et forsøg, men derimod togenes performance. Alt dette for, at Staten kan blive klogere på, hvilke eventuelle udfordringer der kan opstå i driften, som de vil kunne tage højde for forud for et kommende togudbud, og dermed være i stand til at lave en kravspecifikation, der eliminerer fejl ved toget. Projektets status som forsøgsprojekt har således ingen betydning for de påvirkninger, som projektet medfører, eller for de vurderinger, som Lemvig Kommune skal foretage.

Ud fra den fremsendte ansøgning mener vi således, at sagen er tilstrækkelig oplyst og Lemvig Kommune har mulighed for at træffe en lovmedholdelig afgørelse.

Støj

I høringsvaret stilles en række spørgsmål til de udførte støjberegninger, som forsøges adresseret og besvaret i det følgende.

Busholdepladsens underlag er indregnet som lydmeæssigt hårdt (100% lydreflekterende). Støjskærmen mod spejderhuset er indregnet reflekterende og har ingen betydning for støjen i de udpegede referencepunkter. Midtjyske Jernbaner overvejer skærmen udført absorberende på siden mod busholdepladsen, selv om dette som sagt er uden betydning for den beregnede støj.

Vi henviser til vores politik vedrørende behandling af personoplysninger, som findes [her](#) eller via www.le34.dk/GDPR

Landinspektørfirmaet LE34 A/S | Medlem af Praktiserende Landinspektørers Forening | DS/EN ISO 9001 Certificeret

Støj fra værkstedsaktiviteter tilrettelægges i dag og fremadrettet til at ske indendørs, uden betydende støjudsendelse og forekommer i al væsentligt alene i dagperioden. Værkstedsaktiviteterne vil forventeligt aftage fremover, da der er mindre service på batteritogene. Det er indregnet, at der kan forekomme ny støj fra nye tekniske installationer som ventilationsanlæg og/eller solceller mv.

Støj fra trækraftstationen – hvis der tænkes på transformerstationen mv. – er indregnet. Der er ikke grundlag for at give et 5 dB tillæg til delbidrag fra transformatorstationen eller til det samlede støjniveau i omgivelserne. Det er ved kravformulering til leverandøren af ladeinfrastrukturen netop krævet, at der ikke må optræde toner eller impulser i støjen, der udløser tillæg.

Støj fra opladning af tog er inkluderet i beregningerne. Støjen, der udsendes fra tog i strækningssporet ved perron, er medtaget som en del af strækingsstøjen, medens den støj, der udstråles fra transformerstation, når tog oplades, er medtaget som en del af virksomhedsstøjen.

Støj fra opvarmning af busser, når det er koldt, vurderes ikke at udgøre en støjproblematik. Det bemærkes, at opvarmningen ikke sker med olieforbrænding, men støjsvagt med strøm/bussens egen varmepumpe uden betydende støjudsendelse. Det kan dog beregnes, at hvis 6 busser opvarmes samtidig med en støjudsendelse (kildestyrke) på ca. 70 dB pr. bus, som er en middelhøj støjudsendelse, beregnes et bidrag på op til 32 dB i det mest udsatte referencepunkt "Rolighedsvej 2 haven", når der sker opvarmning, hvilket er ukritisk. Den samlede støj vil fortsat ikke overskride en natstøjgrænse på 35 dB. Den støj fra busholdepladsen, der giver anledning til den højeste støj i natperioden, stammer fra en forudsat udkørsel af alle busser samtidig om morgenen inden kl. 07, hvor støjgrænsen også overholdes.

Opladning af biler på området nordvest for stationsbygningen bliver med 11/22 kW ladere med lydløse strømudtag. Standerne svarer til de standere, der installeres i private hjem og er således uden betydeligt støjbidrag.

Støj fra højspændingsledninger er ikke en reel problematik, da kablerne omkring transformerstationen er ført i jorden. Kun ved perronen, hvor tog oplades, findes kortere strækninger med kabler i det fri. En støj som i den aktuelle sammenhæng vurderes at være helt ukritisk i forhold til at udgøre en støjgener ved nærmeste naboer. Som følge heraf medregnes støjen ikke som en del af en normalsituation.

Der er taget stilling til vibrationer og lavfrekvent støj i projektet, og der er til leverandøren af ladeinfrastrukturen opstillet krav til vibrationer, lavfrekvent støj og infralyd, så det sikres, at grænseværdier overholdes.

I forhold til ønsket om en total støjberegning, bemærkes det, at der er redegjort for al betydende støj knyttet til togtrafik og virksomhedsstøj. Støjtyperne kan dog ikke umiddelbart adderes, da der er tale om to helt forskellige støjindikatorer og grænseværdisæt. Det kan dog konstateres, at den samlede kumulative støj er beskedent, hvilket også er anført i VVM-screeneringen. Jernbanestøjen overholder således støjgrænserne med god margen, og de boligområder syd for jernbanen, der modtager støj fra busholdepladsen mm, er ikke specielt udsat for jernbanestøj eller anden kritisk støj. Den samlede kumulative støjpåvirkning i omgivelserne er således helt marginal og ukritisk.

Magnetfelter og elektriske felter

Vi anerkender de potentielle elektromagnetiske påvirkninger, som den planlagte infrastruktur ved Lemvig Station kan medføre. Derfor har vi allerede fra projektets start sikret, at alle relevante sundheds-, sikkerheds- og EMC-krav bliver overholdt – både under design og i den praktiske idriftsættelse.

Sikring af sundhed og sikkerhed ved elektromagnetiske felter

Projektet er designet i overensstemmelse med gældende lovgivning, som stiller strenge krav til beskyttelse af arbejdstagere mod elektromagnetiske felter. Projektet har udarbejdet simuleringer og beregninger, der viser, at de elektromagnetiske feltstyrker overholder grænseværdier, iht. gældende standarder og direktiver.

Sikring af elektromagnetisk kompatibilitet (EMC)

For at forhindre, at elektromagnetiske emissioner forstyrrer følsomt udstyr, er der implementeret et EMC-kontrolsystem i overensstemmelse med gældende lovgivning. EMC-styringsplanen sikrer, at både enkeltudstyr og hele anlægget – inklusiv sammenkoblinger og afskærmninger – opretholder fuld elektromagnetisk kompatibilitet.

Overholdelse af alle gældende lovkrav og standarder er en grundpille i projektet. Hver fase – fra design til idriftsættelse – underkastes strenge kontrol- og valideringsprocedurer.

Brand

Ladeanlægget er et højspændingsanlæg og er derfor omfattet af bekendtgørelse om sikkerhed for drift af elektriske anlæg. Det betyder, at Midtjyskes jernbaners organisation indeholder en "Driftsansvarlig person", som er godkendt af Sikkerhedsstyrelsen til at sikre de nødvendige faglige kompetencer ved drift af elektriske anlæg. Både transformestationen og køreledningsanlægget foran stationsbygningen overvåges 24/7/365 via et Scada-anlæg. I transformeringbygningen er der installeret brandmeldere, som i tilfælde af temperaturstigninger vil alarmere beredskabet via Midtjyske Jernbaners alarmsystem. Det er via Midtjyskes Jernbanernes entrepriseaftale sikret, at beredskabet uddannes inden anlægget sættes i drift.

Togene er udstyret med et brandalarmeringssystem med brandmeldere i både passagerafsnit og ved traktionsbatterierne. Ved en brandalarm udkobler toget via dets tekniske systemer de berørte el-skabe, klima- og ventilationsenheder og lukker alle luftspjæld. Der er 2 stk. traktionsbatterier i hvert tog, som er indbygget i en batterikasse efter standard EN45545 om brandsikkerhed i tog. Gulvet over traktionsbatterierne har klassifikationen E15 hvilket giver mulighed for evakuering af evt. passagerer. I driftsinstruksen for betjening af toget er ligeledes udarbejdet en instruks i henhold til brand, som Midtjyske Jernbaners personale bliver uddannet i. Såfremt toget holder ved perron skal det, så vidt det er muligt, efter evakuering, flyttes til en egnet sted, hvor beredskabet har de bedste arbejdsbetingelser.

Midtjyske Jernbaner har været i erfaringsudveksling med en tysk jernbanevirksomhed, som har idriftsat batteritog af samme type med samme størrelse traktionsbatterier, for at tilrette producentens beredskabsplaner til lokale forhold. Midtjyske Jernbaner er også i løbende dialog med Nordvestjyllands Brandvæsen om udarbejdelse af beredskabsplaner og aftaler om udpegede egnede steder til evt. bekæmpelse af brand.

Midtjyske Jernbaners kontrakt med togproducenten indeholder også uddannelse af beredskabet inden togene tages i drift. Uddannelsen vil indeholde metoder til den bedste bekæmpelse af brand i traktionsbatterierne, evakuering uden personale etc.

Anlægsfasen

Midtjyske Jernbaner gør opmærksom på, at der vil forekomme aktiviteter i form af kraning på Fabriksvej i løbet af byggeperioden, forventeligt i perioden fra 20.-30. maj 2025. Midtjyske Jernbaner er i dialog med kommunen for at sikre, at færrest mulige bliver generet af denne aktivitet. Midtjyske Jernbaner vil i den forbindelse bede entreprenørerne om at udføre denne aktivitet på tidspunkter, hvor færrest mulige vil blive påvirket.

Dantrafo påpeger, at transformestationen er flyttet længere mod vest end angivet på den mulige bebyggelsesplan i lokalplanen. Kortbilag nr. 3 til lokalplanen angiver kun en mulig placering af de enkelte elementer. Der er ikke udlagt byggefelt til placering af tekniske anlæg inden for delområdet II, hvor transformestationen ønskes placeret. Det er således muligt frit at placere transformestation og øvrige tekniske anlæg inden for delområdet i forhold til lokalplanens bestemmelser. Den anmeldte placering er således i overensstemmelse med lokalplan nr. 234.

Midtjyske Jernbaner beklager, at Dantrafo har følt sig generet af maskiner i forhold til anlægsfasen for busholdepladsen. Det vil ved anlægsfasen for transformestationen blive indskærpet over for entreprenørerne, at Dantrafos arealer ikke må anvendes og særligt indkørslen til deres vareindlevering skal friholdes.

Konklusion

Midtjyske Jernbaner mener, at VVM-ansøgningen inkl. bilag er indeholder fyldestgørende oplysninger om projektet og dets miljømæssige påvirkninger og at vurderingerne i Lemvig Kommunes afgørelse efter miljøvurderingsloven således kan træffes på et fuldt oplyst grundlag. Ovenstående supplerer således blot den allerede indsendte anmeldelse.

Såfremt Lemvig Kommune ønsker ovenstående uddybet eller i øvrigt har spørgsmål til projektet, er I meget velkommen til at kontakte undertegnede.

På vegne af Midtjyske Jernbaner.

Med venlig hilsen
Kasper Nimand Steffensen
Planlægger, Landinspektørfirmaet LE34