

HVIDBOG

LOKALPLAN NR. 1291

KOMMUNEPLANTILLÆG NR. 4

LADESTATION VED STOREBÆLTSVEJ, KORSØR

SLAGELSE KOMMUNE | PLAN

OKTOBER 2024

HVAD ER EN HVIDBOG

Når Slagelse Kommune laver lokalplaner, har borgerne mulighed for at fremsende bemærkninger til indholdet. Det sker i høringsperioden, der finder sted, når lokalplanforslaget er blevet vedtaget af byrådet.

For at skabe overblik over tilbagemeldingerne, samler Slagelse Kommune de indkomne bemærkninger sammen i en hvidbog.

Bemærkningerne er gengivet på de næste sider i en forkortet version, men hovedbudskaberne er uændrede. Bemærkningernes fulde ordlyd ses bagest, hvor de er vedhæftet som bilag.

Hvidbogen forelægges byrådet, inden lokalplanen godkendes endeligt.

PLANFORSLAGET

Denne hvidbog vedrører forslag til lokalplan nr. 1291 med tilhørende kommuneplantillæg nr. 4, plan for ladestationer med tilhørende servicebygninger. Planforslaget omfatter området, markeret på kortet til højre.

Planforslaget har været fremlagt i offentlig høring fra den 31. maj 2024 til den 26. juli 2024.

Der er registreret i alt 1 bemærkning inden for høringsfristen. Dertil har der forud og gennem processen været en god dialog med Envafors og Sund & Bælt, primært pga. ledninger der er helt eller delvist nedgravet indenfor området. Bl.a. er der to bestemmelser der modsiger hinanden angående nedsivning. Det er ikke muligt at nedsive i lokalplanområdet.



STOREBÆLTSVEJ, KORSØR

OVERSIGT

Slagelse Kommune har rettidigt modtaget bemærkninger fra følgende afsendere:

1. Storebælt Innovation A/S (SI)
Storebælts Erhvervspark 3, 4220 Korsør
2. Øvrigt (ØV)
Administrationens opsamling.

SAMMENFATNING

Herunder er bemærkningerne gengivet i resumé og med Slagelse Kommunes kommentarer til bemærkningerne vist til venstre. Nummeret refererer til oversigten over afsendere.

SLAGELSE KOMMUNES KOMMENTARER:

Lokalplanforslaget har i paragraf § 1.2 og § 3.1 samt redegørelsens afsnit støj på side 35 anvendt navnet værksted, der reelt er de enkelte ladestationers servicebygning, herunder en bygning der servicerer den person der er tilknyttet køretøjet. Servicebygninger fremstår i sin indretning med: kontor, køkken- og opholdsrum samt bade- og toiletfaciliteter.

Planafdelingen indstiller, at ordet værksted ændres til servicebygning.

Lokalplan 72 stiller krav om etablering af en jordvold i kote 5. Lokalplan 1291 har fastholdt kravet og lagt kravet i lokalplanens formålsbestemmelse fordi volden ikke kun skal fungere som en støjdemper. Kommunen har i processen drøftet lokalplanindholdet med Sund & Bælt. I den sammenhæng fastholdes volden, fordi volden er indregnet i statens risikoplan for højvandssikring, hvor beregninger er opgjort i forhold til en 10.000 års hændelse bl.a. pga. deres tunnelanlæg. Derudover er det administrations vurdering, at volden bidrager visuelt til at fremstå rekreativ og har en psykologisk effekt i forhold til at skabe rolige omgivelser, begge emner falder i tråd med Milence værdisæt (lokalplanområdet ligger klos op ad T43 der er afkørselsrampe til E20).

Lokalplan 1291 giver mulighed for at eldrevne køretøjer har mulighed for at oplade deres bil. Administrationens forventning

RESUMÉ AF AFSENDERENS BEMÆRKNINGER TIL PLANFORSLAGET:

1. **STOREBÆLT INNOVATION A/S (SI)**

SI har bemærkninger der vedr. anvendelse af nyt lokalplanområde som et parkerings- og rasteområde for tung transport, støj, samt vej og infrastruktur indenfor og udenfor lokalplanområdet. SI påpeger følgende:

Anvendelse og støj

Når lokalplanen skal give mulighed for etablering af et parkerings- og rasteområde med lade-standere og værksteder der forventes at skulle betjene lastbiltrafik fra Vestmotorvejen har SI bemærkning til lokalplan 1291 bestemmelse § 9.8, der er et støjensyn der også gælder i Lokalplan 72 (gældende lokalplan for det samlede område) men man glemmer, at lokalplanens anvendelse i sig selv vil generere en anseelig mængde støj. SI refererer til lokalplanforslagets redegørelsesdel på side 35:

Lokalplanen giver mulighed for indpasning af energiproduktionsvirksomheder, tekniske anlæg, administration, værkstedsvirksomhed, kontorvirksomheder. Der forventes ikke at være væsentlige støjklinder forbundet med ladestation og/eller de tilhørende faciliteter.

De væsentlige støjklinder fra området forventes at komme fra trafik til og fra området.

Støj fra området skal overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser i forhold til boligområder i byzone (kategori 4-5). I den forbindelse er nærmeste boligområde, boligerne ved Grønlandsvej mod øst, der i forvejen er belastet af station, motorvej og byen i øvrigt. Dertil ligger der erhvervsbyggeri (kontorer og daginstitution) imellem lokalplanområdet og boligbebyggelsen og det vurderes derfor ikke, at lokalplanområdet skal støjreduceres yderligere.”

SI spørger hvordan kommunen kan vurdere, at anlæggene ikke vil genere støj, når hverken lokalplanforslag eller mv-screening, at de forventede støjniveauer fra det nye lokalplanområde er blevet dokumenteret i en støjrapport. Hvis der ikke er foretaget en kortlægning, hvordan kan kommunen så vurdere, at der ikke forventes væsentlige støjklinder forbundet med

er at kundegruppen primært vil komme til og fra motorvejsstrækningen. I dag findes flere gode optankningsmuligheder. Lokalplanområdet bliver et af dem, men fordi arealerne også vil tilbyde anden service end blot en optankning. Fx et hvil, bad og omklædningsfacilitet, brug af tekøkken i mindre opholdsrum, vil det blive en luksusmulighed for særligt de chauffører der kører langt, herunder primært langturschauffører. Både ladning, ophold eller andet brug af faciliteterne vil koste x-antal kroner i timen. Det vil betyde, at en chauffør kun køber sig ind, når han/hun har brug for et ordentligt og tiltrængt ophold. I den sammenhæng er det ikke kommunens eller bygherres opfattelse, at der vil komme flere biler ind, end området kan betjene. Der ligger i forvejen flere gode rastesteder i nærheden, også for tung transport. Man kommer ind i lokalplanområdet via en portløsning der sikrer, at området ikke har flere biler end det rent faktisk kan betjene. Endeligt vil de eldrevne køretøjer have svag motorlyd og når de er nede i fart (køretøjer er igennem mindst 1 rundkørsel afhængig af om de kommer fra øst eller vest), vil dæklyden også være begrænset, så det er begrænset hvad der vil komme af støj fra lokalplanområdet. I den sammenhæng henvises til den normale infrastruktur der hersker udenfor lokalplanområdet. Men fordi anvendelsen ikke går på hotel, kontorvirksomhed mm. har kommunen vurderet, at en ladestation er lokalplanpligtig og lokalplan 1291 skal således afløse Lokalplan 72 på den del af området, der er ladestation. Lokalplan 1291 har taget mange elementer fra lokalplan 72 over, fordi administrationen vægter sammenhængen i området højt.

Da Lokalplan 1291 ikke er støjfølsom anvendelse i planlovmæssig forstand og desuden i sig selv ikke støjforurener sine omgivelser, er det ikke administrationens vurdering, at der skal ske yderlige støjsikring, medmindre anlæggene eller dele heraf vil generere dette. Området vil fremadrettet blive et erhvervsområde og vil derfor skulle overholde de krav som miljøloven udstikker. I den sammenhæng anbefales at lokalplanens redegø-

anvendelsen?

SI henviser til Miljøstyrelsens vejl. Nr. 5/1984 der henviser til at krav gælder både indenfor- og udenfor et lokalplanlagt område. Eksisterende Lokalplan 72 giver alene mulighed for virksomheder der ligger indenfor miljøklasse 1 – 2. Et parkerings- og rasteområde er en virksomhed med aktiviteter af væsentlig højere miljøklasse. IS bemærker, at det må betragtes som god planlægning, at der indtænkes en fysisk adskillelse af områderne, både af hensyn til støj og af visuelle hensyn. SI foreslår en jordvold og angiver placering (kort herunder). At jordvolden tilplantes med græsarter og buske. En jordvold vil desuden være en fordel ud fra mange aspekter da man i så fald kan beholde og ikke skal bortkøre jord fra området.

relse s.34 + 35 fastholdes.

Planafdelingen indstiller, at der ikke ændres indholdsmæssigt i lokalplanens redegørelsesdel.

Administrationen deler ikke holdning om at en fysisk adskillelse med jordvold vil være god planlægning. Visuelt vil det ødelægge helhedsindtrykket på et meget pænt og indbydende erhvervsområde, hvor vejbjølle samt dens beplantning, sø mv. er med til at skabe sammenhæng og sikre, at arealerne og området fremstår indbydende.

Anlægsarbejdet der planlægges for, vil ikke have behov for, at køre jord væk fra området. Det forventes at alt jord, muldlag mv. forbliver indenfor del af matrikel, som Lokalplan 1291 omfatter.

Planafdelingen indstiller, ingen ændringer af lokalplanen.

Grundejerforening

Områdets interne vejbjølle er udlagt som privat fællesvej og skal overholde privatvejsloven.

I planloven kan kommunen når det vedr. nye udlagte erhvervsområder stille krav om oprettelse af en grundejerforening. Det giver god mening, når et område har flere grundejere og i den sammenhæng et eller flere fælles anlæg. I lokalplan 72 er der stillet krav om grundejerforening. Administrationen er af den overbevisning, at det nemmeste for området som helhed vil være at indgå i samme, herunder en fælles grundejerforening. Dog er der sikkerhed for, gennem lokalplanerne, at områderne fortsat vil fremstå som et samlet hele. Dertil har kommunen som sådan ingen indflydelse eller bestemmelser i foreningsregi, udover, at vi skal sikre, at foreningernes vedtægter stemmer overens med lokalplanerne. Administrationens vurdering er, at

Grundejerforening

SI bemærker at det interne vejprofil har form som en halvbue og er opdelt/udstykket således, at hver ejendom har sin "egen" lille del af et samlet vejareal. Samlet vedr. vejarealerne ca. halvdelen (den nordlige del der vejbetjener Storebælt Innovation og Storebælt skolen) Det nordlige stykke driftes og vedligeholdes i fællesskab gennem en grundejerforening. I den sammenhæng gøres opmærksom på at vejprofilets sydlige halvdel ejes af Slagelse Kommune og er ikke udmatrikuleret og tjener i øvrigt ikke noget formål for den nordlige del, dertil er der intet fællesskab, eller ejermæssigt, funktionelt sammenhæng mellem de to. SI gør indsigelse mod at den eksisterende grundejerforening skal involveres økonomisk og ønsker ikke at optage nye ejere af samme årsag. IS ønsker en korrektion af Lokalplan 1291 så der oprettes en særskilt grundejerforening for det nye lokalplanområde.

de to lokalplanområder godt kan have hver deres grundejerforening.

Planafdelingen indstiller, at Lokalplan 1291 § 11.1 ændres til:
Hvis der kommer mere end 1 grundejer indenfor Lokalplan 1291, skal der oprettes en grundejerforening. Det er grundejer der skal tage initiativ til nytilkomne og sikrer oprettelsen.

Og, at § 11.3 justeres til:
Grundejerforeningens vedtægter skal være i overensstemmelse med Lokalplan 1291.

Og, at § 12.1 justeres til:
Lokalplan – ophævelse af en del af Lokalplan nr. 72 Storebælts erhvervspark

Ved den endelige vedtagelse og offentlige bekendtgørelse af lokalplan 1291 ophæves lokalplan 72, Storebælts Erhvervspark, tinglyst 19. september 1989, for det område, der er omfattet af lokalplan 1291.

Planafdelingen indstiller, at lokalplanens redegørelsesdel nedest på side 28 ændres til:

Lokalplan/byplanvedtægt

Lokalplan 1291 erstatter eksisterende Lokalplan nr. 72.

Trafikale forhold

I forbindelse med udarbejdelse af udkast til et lokalplanforslag har administrationen i samarbejde med bygherres rådgiver og Sund & Bælt vurderet på flere muligheder i forhold til adgang til og fra lokalplanområdet. I den sammenhæng er det landet på, at lokalplan 1291 skal vejbetjenes via den eksisterende interne vejbjølle indenfor Lokalplan 72. Vejen er udlagt som privat fællesvej og etableret i dag.

Hvis Lokalplan 1291 vedtages endeligt, vil planområdets ejere

Trafikale forhold

SI savner en grundigere redegørelse for hvordan de nye vejforhold til parkerings- og rasteområde udføres. SI har erfaring med at kommunen kræver forhold som trafikbelastning, trafik-sikkerhed og projektering af vej grundigt afdækket i lokalplanlægningsprocesserne. De kan ikke læse af Lokalplan 1291, at der har indgået i processen og er belyst. Det betyder, at naboer og øvrige, ikke kan læse hvordan området reelt vil trafikbetjene sig fremadrettet. SI mener ikke at områdets overordnede infrastruktur, som det er i dag, kan håndtere de store mængder af tung trafik som lokalplanområdet vil afstedkomme. SI påpeger lokalplanens § 5.3 tegning og påpeger, at det på ingen måder er en tilfredsstillende belysning af forholdene i forbindelse med en offentlig høring. SI ønsker en grundigere afdækning som minimum indeholder følgen-

bl.a. ansøge ved kommunens vejmyndighed fordi de skal have godkendt et trafik- og vejprojekt (Lokalplanforslag § 5.1). Vejprojektet skal bl.a. redegøre for at oversigtsforhold og opbygning af vejprofil kan bærer en fremtidig tung trafik. I projektet vil der ligeledes tages stilling til trafiksikkerhed. Heri er også indeholdt sikkerhed for at den bløde trafikant, kan krydse vejen sikkert. Desuden vil det være ejer af lokalplanområde 1291, der afholder omkostninger for krydsets eventuelle ombygninger eller ændringer.

En evt. lukning på del af vejbjølle er ikke et anlæggende for nærværende lokalplan fordi der ligger et kommunalt restareal, hvor vi endnu ikke kender anvendelse og/eller køber. Der kan dog komme et forbud mod at svinge mod højre, men dette vil også blive afklaret i behandling af vejprojektet og således ikke noget som lokalplanen skal håndtere (vejmyndigheden behandler vej-anlæggene i vejloven).

Planafdelingen indstiller, ingen ændringer af lokalplanen.

Envafor, Sund & Bælt og har hjulpet administrationen med at få overblik over de ledninger der ligger i området og hvilke der enten skal erstattes af nyere og hvilke der ikke bruges. Også hvordan det nye anlæg skal tilsluttes regn- og spildevand er klarlagt.

I den sammenhæng skal det den fælles sø der ligger i centrum af vejbjølle opretholdes. En hovedledning til regnvand er placeret under vejbjøllen, hvorfra der går flere stik. Lokalplanområdet skal koble sig på eksisterende stik.

Sund & Bælt har en eksisterende ledning der afvander deres område. Denne ledning skal fastholdes eller omlægges. Evt. fornyelse kræver accept fra Sund & Bælt og det således ikke kun

de:

Opbygning af kryds mellem Storebæltsvej og Storebælts Erhvervspark, Fremtidigt vejprofil for den sydlige og nordlige del af Storebælts Erhvervspark, Fysisk adskillelse mellem den sydlige og nordlige del af Storebælts Erhvervspark, således trafikken for hhv. skole og kontor holdes adskilt fra den tunge trafik fra parkerings- og rasteområde, Trafiksikkerhedsrevision, særligt med udgangspunkt i krydset mellem Storebæltsvej og Storebælts Erhvervspark, hvor der i dag er etableret krydsende cykelsti, Kapacitetsberegning, som viser at planlagte og eksisterende veje kan håndtere den forventede trafikbelastning.

IS afrunder sit høringssvar med, at man er positivt indstillet og ønsker dialog med kommunen, så der kan skabes de bedst mulige betingelser for både parkerings- og rasteområde, samt skole og kontorvirksomhed.

2. Øvrige (ØV)

Bygherre, Sund & Bælt og administrationen har ved dialog fastlagt ind- og udkørsel fra lokalplanområdet til Storebæltsvej via vejbjølle. Dertil har ladestationsanlægget særlige behov til forsyning. Desuden har området lagt brak gennem flere år og der er således konstateret flere ledninger, herunder regnvands- og drænledninger indenfor området.

Envafor, Sund & Bælt og kommunen har ved fælles hjælp fået skabt sig overblik over eksisterende ledninger. Flere skal opretholdes, men kan efter nærmere godkendelse omlægges.

kommunens vandløbsfolk der skal godkende en evt. omlægning, hvis de nye ejere måtte ønske dette. Det er desuden et krav fra Sund & Bælt at der ikke sker nedsivning som kan belaste deres ledning. Dertil ønsker de at den eksisterende jordvold mellem afkørselsrampe og lokalplanområdet fastholdes.

Planafdelingen indstiller at lokalplanens redegørelsesdel side 29 afsnit, Tilladelse eller dispensation fra andre myndigheder ændres til:

Sund & Bælt

Det forudsætter tilladelse fra Sund & Bælt, hvis der på de vejbyggelinjepålagte arealer ønskes opført ny bebyggelse eller andre anlæg og indretninger af blivende art (f.eks. hegn, parkeringsarealer, interne køreveje, støjvolde og støjskærme, faststøbte skilte og flagstænger, belysning, ledningsanlæg, septiktanke og andre nedgravede beholdere m.m.), herunder evt. indgreb eller ændringer i jordvold. Konkret ansøgning skal fremsendes til Sund & Bælt med henblik på behandling.

Sund & Bælt er desuden ledningsejere og bruger på flere rørledninger.

Eventuelle ændringer, flytning og nye belastninger i eksisterende forhold kræver tilladelse fra Sund & Bælt.

Løbende drift og vedligehold af rørledninger inde på området på falder ejer af matriklen, dokumentation af vedligehold skal fremsendes til Sund & Bælt.

Vejdirektoratet

Etablering af pylon skal ske i dialog med Vejdirektoratet. Vejdirektoratet fører i henhold til bekendtgørelse nr. 817 af 20. juni 2018 § 9, jævnfør Naturbeskyttelseslovens § 73, stk. 3, tilsyn med skiltning og opsætning af andre indretninger i reklameøjemed langs statsvejene.

Der er ligeledes tinglyste vejbyggelinjer fra motorvej og tilkørselsrampe, jf. lovbekendtgørelse nr. 671 af 19. august 1999 om offentlige veje § 34, stk. 3 og 4.

Planafdelingen indstiller at lokalplanens redegørelsesdel side 30 afsnit, Tilladelse eller dispensation fra andre myndigheder ændres til:

Eksisterende grøfter, rør og dræn.

Suppleres: med en tekst om at hvis Envafors og/eller Sund & Bælt har ejerskab, råderet eller lignende, skal de høres forud for eventuel tilladelse.

Planafdelingen indstiller, at § 6.5 ændres til:

Ny bebyggelse skal tilsluttes det til enhver tid gældende separatkloakerede kloaknet.

Planafdelingen indstiller, at § 6.6 ændres til:

Der skal etableres anlæg til håndtering af regn- og overfladevand inden for lokalplanområdet.

Anlæggene kan etableres som både over- og underjordiske anlæg uden mulighed for nedsivning. Der må ikke ske nedsivning af forurenede regn- og overfladevand fra køreveje, oplagsarealer, adgangsarealer/stier og parkeringsarealer samt vand fra tage beklædt med tagpap.

Regnvandsbassiners hældning må ikke være stejlere end 1: 5. Alle befæstede arealer skal udformes, så forurenede overfladevand forsinkes og ledes til ledningsnet, alternativt renses inden udledning.

Planafdelingen indstiller, at der indsættes en ny bestemmelse § 6.7: En del af eksisterende sø, indenfor eksisterende vejbjølle ligger indenfor lokalplanområdet og må ikke nedlægges.

Og suppleres med en ad-bestemmelse samt et vinget-kort der

viser placering og stikledninger:

*Evt. ændringer, tilslutninger eller lignende tages i samråd med
Envafors og Kommunens miljøafdeling.*

Slagelse Kommune
Rådhuspladsen 11
4200 Slagelse

plan@slagelse.dk

Dato: 25.06.2024
J.nr.: 66464
Christian K Nielsen
ckn@skel.dk

Indsigelse mod forslag til lokalplan 1291

Slagelse Byråd sendte d. 27. maj 2024 forslag til Lokalplan 1291 – Ladestation ved Storebæltssvej, Korsør med tilhørende kommuneplantillæg nr. 4 i offentlig høring.

Der fremsendes hermed indsigelse mod forslag til lokalplan 1291 på vegne af selskabet **Storebælt Innovation A/S (cvr 43046462)**, som er grundejer af naboejendommen matr. 28a Korsør Markjorder. På ejendommen er opført ca. 3000 m² bebyggelse til kontorformål. Indsigelsen er opdelt i afsnit, som adresserer de forskellige emner der gøres indsigelse imod eller stilles spørgsmål til.

Støj fra planlagt parkerings- og rasteområde med mulighed for værksteder

Med lokalplanforslaget gives der mulighed for at etablere et parkerings- og rasteområde med ladestander og værksteder. Området forventes jf. lokalplanen at komme til at betjene lastbiltrafikken fra Vestmotorvejen. I lokalplanen forholder man sig i § 9.8 til de støjensyn som blev gjort, med vedtagelsen af gældende lokalplan nr. 72 for området. Dette betyder at støjvolden mod Vestmotorvejen skal bevares. Formålet med dette tiltag er jf. s. 24 i lokalplanforslaget at sikre, at støjreduktionen inden for lokalplanområdet fremmes, og at naboarealer ikke påvirkes negativt. I lokalplanforslaget glemmer man imidlertid, at et parkerings- og rasteområde med værksteder og lastbiltrafik i sig selv genererer en anseelig mængde støj. På lokalplanforslagets s. 35 skrives følgende som bemærkning til støjpåvirkning fra området:

”Lokalplanen giver mulighed for indpasning energiproduktionsvirksomheder, tekniske anlæg, administration, værkstedsvirksomhed, kontorvirksomheder. Der forventes ikke at være væsentlige støjkloder forbundet med ladestation og/eller de tilhørende faciliteter.

De væsentlige støjkloder fra området forventes at komme fra trafik til og fra området.

Støj fra området skal overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser i forhold til boligområder i byzone (kategori 4-5). I den forbindelse er nærmeste boligområde, boligerne ved Grønlandsvej mod øst, der i forvejen er belastet af station, motorvej og byen i øvrigt. Dertil ligger der erhvervsbyggeri (kontorer og daginstitution) imellem lokalplanområdet og boligbebyggelsen og det vurderes derfor ikke, at lokalplanområdet skal støjreduceres yderligere.”

Det fremgår hverken fra teksten i lokalplanforslaget eller fra tilhørende miljøscreening, at de forventede støjniveauer fra det nye lokalplanområde er blevet dokumenteret i en støjrapport. Såfremt der ikke er

blevet foretaget en kortlægning af støjen, på hvilket grundlag kan Slagelse Kommune da udtale, at der ikke forventes væsentlige støjkloder forbundet med anvendelsen?

Det fremgår af Miljøstyrelsens vejl. nr. 5/1984 at en virksomhed / given anvendelse ikke alene skal overholde den grænseværdi, der gælder for det område, indenfor hvilket den er beliggende.

Grænseværdierne for de omliggende områder skal også overholdes. Det fremgår ligeledes af vejledningen, at disse grænseværdier både gælder for planlagte områder og for den faktiske anvendelse af områderne. I denne konkrete sag er den faktiske anvendelse af naboområderne kontorformål og skole. Det bemærkes hertil at eksisterende lokalplan nr. 72 kun giver mulighed for anvendelse som administration, forskning, service, rådgivning etc. Med eksisterende lokalplan er herved ikke mulighed for at indrette støjende virksomheder, men alene virksomheder som vurderes at være i typen miljøklasse 1 – 2. Med forslag til lokalplan 1291 gives herimod mulighed for virksomhed og aktiviteter af væsentlig højere miljøklasse.

I Miljøstyrelsens vejl. nr. 3/2003, kategoriseres både boliger, institutioner og kontorer som støjfølsom anvendelse. Miljøstyrelsen noterer sig følgende i vejledningen: *"Kontorer, offentlig og privat administration og serviceerhverv er støjfølsomme. Støjen nedsætter evnen til kommunikation og mentalt arbejde og forøger på den måde det arbejdsbetingede stress på denne type arbejdspladser"*. De vejledende støjgrænser for virksomheder mod kontorformål fastlægges derfor i vejledningen til 50 – 55 dB, og til 45 – 50 dB for institutionsformål, herunder skole. Da støj som beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning er mentalt skadelig for mennesker, så vælges den laveste værdi naturligvis i planlægningssammenhæng, dvs. hhv. 45 og 50 dB.

Ny støjvold mod støjfølsomme naboområder

Som beskrevet i forrige afsnit, så planlægges der med forslag til lokalplan 1291 for støjende aktiviteter mod støjfølsomme naboområder. Det må derfor betragtes som god planlægning, at der indtænkes en fysisk adskillelse af områderne, både af hensyn til støj og af visuelle hensyn. Storebælt Innovation A/S foreslår at der etableres en ny jordvold med placering som vist på vedlagte kort. Jordvolden tilplantes med græsarter og buske, således at der sker en visuel tilfredsstillende afgrænsning af rasteområdet, og således at støjen fra det nye område begrænses mod den støjfølsomme anvendelse. Etableringen af støjvolden har herudover den fordel, at opgravet jord kan genanvendes i området, fremfor at skulle bortskaffes. Der er herved både økonomiske, miljømæssige, klimamæssige, æstetiske, naturmæssige og støjmæssige fordele ved at etablere støjvolden. På vedlagte kort er vist en principiel placering af volden.

Trafikale forhold og grundejerforening

Med forslag til lokalplan 1291 planlægges det nye parkerings- og rasteområde vejbetjent fra det sydvestlige kryds mellem Storebæltsvej og Storebælts Erhvervspark. Vejen Storebælts Erhvervspark er i dag et vejstykke formet som en halvbue, med en sydvestlig og nordøstlig overkørsel til Storebæltsvej. Den nordligste del af halvbuen vejbetjener kontorejendommen Storebælt Innovation A/S og Storebæltskolen. Dette vejstykke er udmatrikuleret og driftes og vedligeholdes i fællesskab gennem en grundejerforening. Den sydligste del af halvbuen Storebælts Erhvervspark tjener i dag intet formål, og vejstykket er ikke udmatrikuleret og ejes i dag alene af Slagelse Kommune. På trods af at den nordlige og sydlige del af Storebælt Erhvervspark hverken ejermæssigt eller funktionsmæssigt har noget med hinanden at gøre, så lægger man i forslag til lokalplan 1291 op til, at det nye lokalplanområde skal indtræde i den eksisterende grundejerforening med Storebæltskolen og Storebælt Innovation A/S. Herefter er grundejerforeningen forpligtet til at overtage vej og fællesarealer, og herefter forestå drift og vedligeholdelse af grønne områder, herunder beplantning, vej, belysning, fællesanlæg og stier (lokalplanforslagets § 11).

Storebælt Innovation A/S gør i denne forbindelse indsigelse mod, at den eksisterende grundejerforening skal involveres økonomisk i hverken anlægsomkostninger eller driftsomkostninger forbundet med etableringen af det nye parkerings- og rasteområde. Som allerede beskrevet bliver skolen og kontorvirksomheden vejbetjent fra udmatrikuleret vej med overkørsel til Storebæltsvej, og har således intet med den sydlige del af Storebælts Erhvervspark at gøre. Der ønskes foretaget den korrektion til lokalplanen, at der oprettes en særskilt grundejerforening til det nye parkerings- og rasteområde, som kommer til at forestå drift og vedligehold af den sydlige del af halvbuen Storebælt Erhvervspark.

I forhold til planlægningen af de nye vejforhold til parkerings- og rasteområdet, så savnes der en grundigere redegørelse for, hvordan man forestiller sig dette skal udføres. Det er vores erfaring at Slagelse Kommune som udgangspunkt kræver forhold som trafikbelastning, trafiksikkerhed og projektering af vej grundigt afdækket ifm. lokalplanprocessen. I forslag til lokalplan 1291 ser ingen af disse forhold dog ud til at være belyst. Dette gør det umuligt for naboer og offentligheden i almindelighed, at få noget som helst indblik i, hvordan området kommer til at fungere fremadrettet. Ser man på krydset mellem Storebæltsvej og Storebælt Erhvervspark, samt dimensioneringen af Storebælt Erhvervspark, så er det tydeligt at hverken kryds eller vej kan håndtere store mængder tung trafik til et nyt parkerings- og rasteområde. Lokalplanen skitserer et fremtidigt vejforløb i § 5.3, men denne tegning kan på ingen måde betragtes som en tilfredsstillende belysning af forholdene ifm. offentlig høring. Der ønskes derfor en grundig afdækning af de fremtidige vejforhold, og det anbefales at denne afdækning som minimum indeholder følgende:

- Opbygning af kryds mellem Storebæltsvej og Storebælt Erhvervspark.
- Fremtidig vejprofil for den sydlige del af Storebælt Erhvervspark.
- Fysisk adskillelse mellem den sydlige og nordlige del af Storebælt Erhvervspark, således at trafikken for hhv. skole og kontor holdes adskilt fra den tunge trafik fra parkerings- og rasteområdet.
- Trafiksikkerhedsrevision, særligt med udgangspunkt i krydset mellem Storebæltsvej og Storebælts Erhvervspark, hvor der i dag er etableret krydsende cykelsti.
- Kapacitetsberegning, som viser at planlagte og eksisterende veje kan håndtere den forventede trafikbelastning.

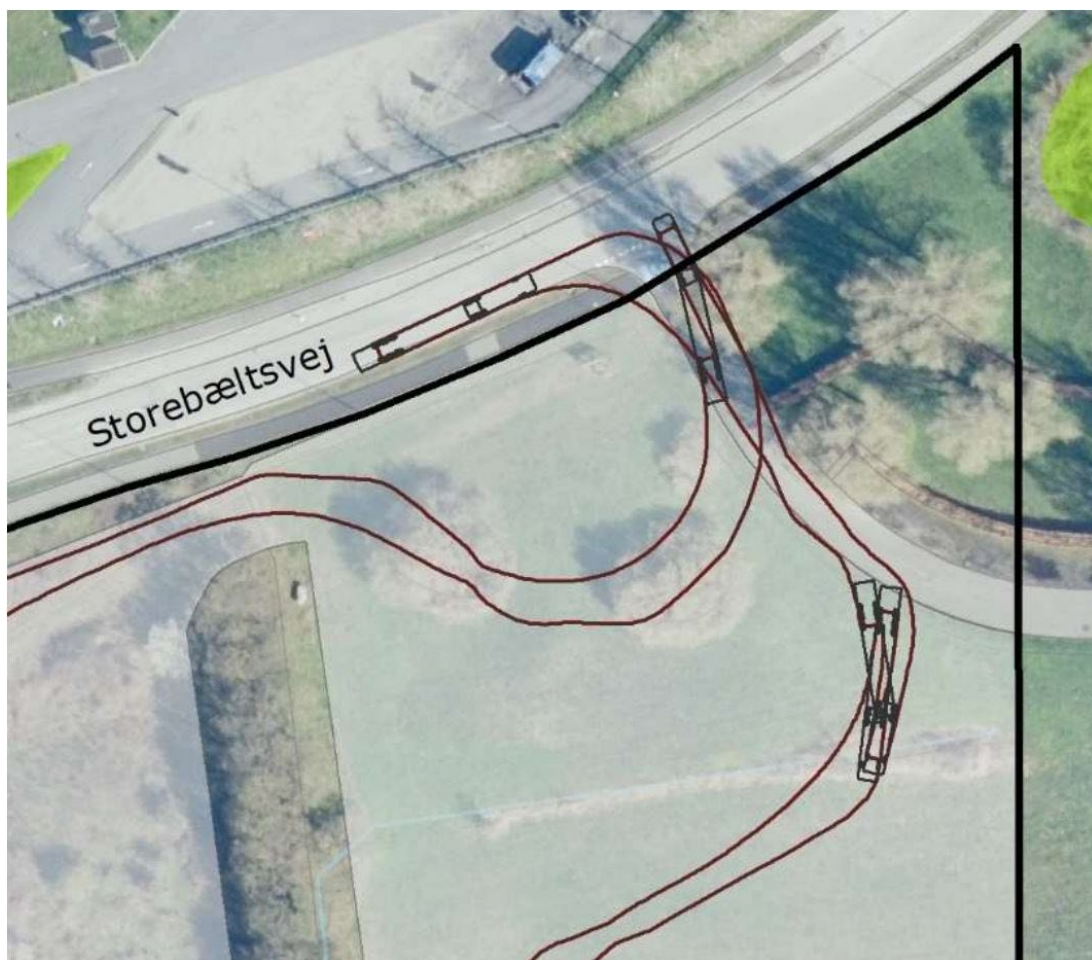
Storebælt Innovation A/S håber på en konstruktiv dialog med Slagelse Kommune, således at der kan skabes de bedst mulige betingelser for både parkerings- og rasteområde, samt skole og kontorvirksomhed.

Med venlig hilsen

Christian Kromann Nielsen



Figur 1: Eksisterende forhold i krydset mellem Storebæltsvej og Storebælts Erhvervspark



Figur 2: Planlagt vejforløb jf. forslag til lokalplan 1291 § 5.3



Skel:dk
landinspektører

firma@skel.dk · www.skel.dk

Målforshold: 1:1700

0 m. 50 m. 100 m.

Forslag til lokalplan 1291

Ny støjvold

Dato: 25-06-2024

©Hexagon AB, ©LIFA A/S, ©Plandata.dk