



Haderslev Kommune

4-2021 - Dagligvarebutik og erhvervsområde ved Hammelev

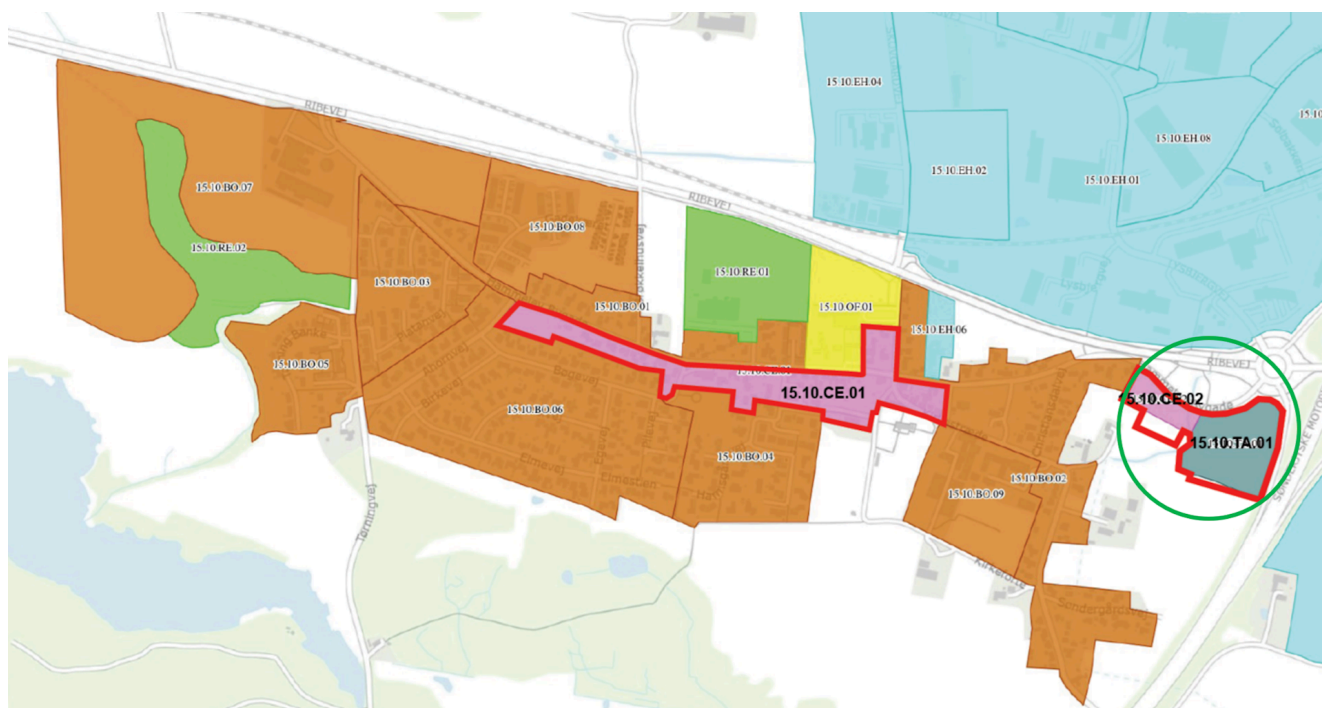
Baggrund og formål

Kommuneplantillæg 4-2021 er udarbejdet i forbindelse med Lokalplan 15-5 'Dagligvarebutik og erhvervsområde ved Hammelev'. Formålet med planlægningen er at muliggøre etablering af et område med forskellige publikumsorienterede servicefunktioner, herunder en dagligvarebutik, fastfood restauranter, tankanlæg med kiosk, bilvask, ladefaciliteter o.lign. ikke støjfølsomme funktioner. Området vil rette sig både mod Hammelev by og mod trafikken på det tilstødende overordnede vejnet med motorvej E45 og Ribevej, der forbinder til Vojens i vest. Planlægningen er igangsat på baggrund af et projekt fra en privat udvikler.

Planlægningen for en dagligvarebutik forudsætter en ændring af kommuneplanens retningslinjer for detailhandel. Med tillægget udlægges et nyt lokalcenter til én dagligvarebutik på maks. 1.200 m² i den vestlige del af planområdet. Samtidig nedlægges det eksisterende lokalcenter i Hammelev. Herudover – som en følge af udpegningsen af et nyt lokalcenter – har kommuneplantillægget til formål at justere rammen for det eksisterende centerområde - 15.10.CE.01 - i Hammelev ift. anvendelse og regulering ift. detailhandelsbutikker. Dette for fremadrettet at begrænse muligheden for detailhandel til det nye lokalcenter.

Planområdets beliggenhed og eksisterende forhold

Kommuneplantillæggets område er beliggende i byen Hammelev mellem Vojens og Haderslev. Området strækker sig fra rundkørslen ved motorvej E45 og Ribevej i øst og langs med Hammelev Bygade til Ahornvej mod vest, mens lokalplan 15-5's område ligger længst mod øst, jf. oversigtskortet nedenunder. Området ligger delvist i byzone og delvist i landzone



Afgrænsning af kommuneplantillæggets område i Hammelev vist med rød streg. Lokalplan 15-5's område er cirklet ind med grønt.

Lokalplanområdet har et areal på cirka 30.000 m² og omfatter opdyrkede marker, der delvist er kanted af levende hegn og gennemskæres af et delvist rørlagt vandløb. Lokalplanområdet er ubebygget.

Den øvrige del af kommuneplantillæggets område strækker sig langs med Hammelev Bygade, der er rygraden gennem byen, og som også vejforsyner lokalplanområdet. Området omfatter eksisterende bymæssig bebyggelse overvejende i form af lav boligbebyggelse og enkelte centerfunktioner.

Indhold

Nærværende kommuneplantillæg 4-2021 har til formål:

- at aflyse ramme 15.10.CE.02 – Centerområde, Hammelev Bygade Øst
at aflyse ramme 15.10.TA.01 – Område til tekniske anlæg, Hammelev Bygade
- at udlægget nyt rammeområde 15.10.EH.16 – Erhvervsområde Hammelev Syd. Rammeområdets anvendelse fastlægges til erhverv med lokalcenter til detailhandel, tankstation, publikumsorienterede serviceerhverv og tekniske anlæg, herunder anlæg til regnvandshåndtering og klimasikring. Arealrammen til detailhandel er 1.200 m² til dagligvarer, heraf én dagligvarebutik på maks. 1.200 m², der skal placeres inden for lokalcenterafgrænsningen i den vestlige del af rammeområdet. Ny bebyggelse kan opføres i op til 2 etager og med en højde på maks. 10 m.
- at ændre kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjer for detailhandel ift. udlæg af et nyt lokalcenter til dagligvarebutik i Hammelev samtidig med at det eksisterende lokalcenter udgår.

For det nye lokalcenter fastsættes en samlet arealramme på 1.400 m² og en maksimal butiksstørrelse på 1.200 m², og

- at justere den specifikke anvendelse og regulering ift. detailhandelsbutikker i rammeområde 15.10.CE.01 – Centerområde Hammelev Bygade Syd.

Trafikale forhold

Som et led i planlægningen for det nye servicecenter er der udarbejdet en trafikanalyse, 'Nyt servicecenter ved Hammelev TSA 68 – Trafiksimulering - Kapacitetsnotat'. Analysen er udarbejdet efter anmodning fra Vejdirektoratet og foreligger som et særskilt dokument.

Trafikanalysen er lagt til grund for en nærmere vurdering af den trafikale påvirkning og betydningen for vejnettets kapacitet ved den planlagte udbygning af området med dagligvarebutik, fastfoodrestaurant, tankanlæg og ladepladser. Konkret belyser undersøgelsen trafikken i året for færdiggørelsen af byggeprojektet i 2025/26 (Basisscenariet) samt trafikken i den fremtidige situation 15 år efter færdiggørelse af byggeprojektet (Fremtidsscenariet - 2040).

Analysen, der dækker de to rampekryds ved TSA 68 samt adgangsvejen til planområdet, er gennemført ved brug af mikrosimuleringsværktøjet VISSIM. Trafikgrundlaget er dels baseret på droneoptagelser ved TSA 68 i myldretidsperioderne, og dels på en beregnet trafik til og fra servicecenteret. I beregningen af turproduktionen er der forudsat en høj trafikvækst samt tæt på fuld udnyttelse af alle funktioner ved servicecenteret, hvilket giver en meget robust kapacitetsberegning.



Oversigt over analyseområdet ved TSA 68 set fra syd. Det hvide areal viser placering af servicecenter, mens de røde cirkler viser de to rampekryds. (Kilde: DDG – skråfoto).

Den samlede trafik fra servicecentrets funktioner er for basisscenariet (2025/26) beregnet til hhv. 168 biler i morgentrafikken, hhv. 426 biler i eftermiddagstrafikken. For fremtidsscenariet (2040) er der

beregnet hhv. 236 om morgenen og 452 biler om eftermiddagen. I tallene for eftermiddagstrafikken er der taget højde for dobbeltudnyttelse.

Resultaterne af kapacitetsberegningen viser, at der ved basisscenariet ses den største forsinkelse i rundkørslen fra Hammelev Bygade (28 sekunder) og i signalkrydset fra frakørselsrampen (33 sekunder). I Fremtidsscenariet afvikles trafikken fra Hammelev Bygade i rundkørslen med en gennemsnitlig forsinkelse på op til 68 sekunder i morgenspidstimen. Fra Lysbjergvej ses en forsinkelse på op til 66 sekunder i eftermiddagsspidstimen.

De beregnede forsinkelser er et udtryk for serviceniveauet i de betragtede vejanlæg. Serviceniveauet opgøres fra A-F, hvor A er det bedste og F er udtryk for meget stor forsinkelse svarende til et trafikalt sammenbrud. Serviceniveau A-D anses normalt for at være acceptabel afvikling.

Trafikstrømmene fra Hammelev Bygade og Lysbjergvej afvikler med serviceniveau E, mens øvrige trafikstrømme afvikler med serviceniveau D eller bedre. I det østlige kryds er forsinkelsen fra Ribevej øst 46 sekunder i 2040. Dermed afvikles trafikken med serviceniveau D eller bedre. I det prioriterede kryds afvikles trafikken med serviceniveau B eller bedre.

I begge scenarier medfører kølængderne ikke tilbagestuvning mellem rampekrydsene ned på frakørselsramperne eller tilbage til rundkørslen fra det nye servicecenter på Hammelev Bygade. I morgenspidstimen vil der opstå tilbagestuvning tilbage til adgangsvejen til servicecenteret. Forsinkelsesresultaterne viser generelt en begrænset restkapacitet i rundkørslen, mens øvrige kryds har en del restkapacitet.

Samlet set afvikles trafikken i de tre kryds med serviceniveau D eller bedre i 2040. I rundkørslen opleves der kun serviceniveau E fra én retning i hhv. morgen- og efter-middagsspidstimen, hvor øvrige vejgrene afvikler med serviceniveau D eller bedre. Dertil ses ingen kritisk tilbagestuvning omkring rampekrydsene. Kun på Hammelev Bygade vil der opleves tilbagestuvning tilbage til krydset ved servicecentret, der i perioder vil reducere afviklingen i dette kryds.

Trafikanalysen er vedhæftet som bilag.

Kommuneplan 2021-2033 for Haderslev Kommune

Hovedstruktur og retningslinjer

Planområdet ligger inden for følgende udpegninger:

Arealer til byudvikling

Erhvervslokalisering

Skovrejsning

Oversvømmelsesområder

Turisme

Kulturhistoriske værdier/kirkeomgivelser

Støjkonsekvenszoner

Byudvikling

Kommuneplantillægget omfatter et større areal til byudvikling mod øst, end angivet i retningslinjen. Med kommuneplantillæggets vedtagelse udgår arealerne af retningslinjen.

Erhvervslokalisering

Da det er af national interesse at sikre drifts- og udviklingsmuligheder for bl.a. transport- og logistikerhverv, er der i Haderslev Kommune fokus på anvendelsen af erhvervsarealer, der ligger i umiddelbar tilknytning til motorvejen og det øvrige overordnede vejnet, herunder den østlige del af kommuneplantillæggets område omfattet af forslag til Lokalplan 15-5.

Udviklingen viser, at transport- og logistikerhverv i stigende grad bliver store enheder med meget stort arealbehov. Tilsvarende viser tendensen, at godstransport over længere afstande vil ske med større vogntog, og at disse vogntog i stadigt stigende grad vil være elektrificerede eller køre på nye typer drivmidler. Dette skaber behov for robuste, hurtige og let tilgængelige opladnings-/påfyldningslokaliteter. Endelig er helt stedsspecifikke forhold omkring rummelighed, trafikafvikling, kapacitet og trafiksikkerhed vigtige i sammenhængen. Med afsæt i disse forudsætninger er potentialet og mulighederne i planområdet vurderet nærmere, herunder er der foretaget en sammenligning med eksisterende nærliggende motorvejsnære lokaliteter - erhvervsområdet Lysbjergvej/Nørremark og erhvervsområdet Melskov Allé. To af de eksisterende erhvervsområder ligger umiddelbart nord for planområdet, mens rasteplassen Ustrup ligger ca. 3,5 km længere mod syd.

Vurderingen er, at planområdet hverken synes relevant for den aktuelle type erhvervslokalisering eller vurderes velegnet til servicering af de nye typer pladskrævende godstransporter knyttet til transport- og logistikerhvervet. Dette begrundet i områdets begrænsede størrelse og den forventede sammensætning og disponering af de fremtidige funktioner, hvor specielt de fysiske pladskrav kombineret med blandingen af tunge og lette trafikanter vil vanskeliggøre en hensigtsmæssig og trafiksikker drift. Samlet vurderes det derfor hensigtsmæssigt at holde funktioner knyttet til servicering af transport- og logistikvirksomhed til de 3 alternative lokaliteter. I de to områder nord for findes en række naturlige lokationer for tung trafik, og områderne har allerede i dag en høj andel heraf. Det synes derfor mere hensigtsmæssigt at etablere nye lademuligheder for tung trafik i de eksisterende områder, hvor der tilmed er restrummelighed. Derved undgås også en yderligere spredning af den helt tunge trafik til Hammelev Bygade.

Endelig er der fortsat også velbeliggende og attraktive lokaliseringsmuligheder for disse typer virksomheder og denne type servicefunktioner ved Bestseller i Logistikcenter Nord, der ligger ved Moltrup Landevej og Sommerstedvej (afkørsel 67).

Skovrejsning

På arealer inden for planområdet er skovrejsning uønsket. Kommuneplantillægget muliggør ikke skovrejsning.

Oversvømmelsesområder

Planområdet ligger ikke kystnært, men omfatter mindre arealer i Hammelevs eksisterende byområde,

som er udpeget med oversvømmelsesrisiko. Kommuneplantillæggets ændring af de berørte rammeområder ift. anvendelsen til detailhandel vurderes at være uden betydning herfor.

Den østlige del - med lokalplanområdet – grænser mod syd op til oversvømmelsestruede arealer langs med vandløbet. Dette vurderes ikke at udgøre en risiko ift. den fremtidige anvendelse til erhverv. Endvidere stilles med planlægningen krav om, at regnvand der overstiger servicekravet, skal opsamles og forsinkes lokalt inden afledning.

Turisme

Hele planområdet ligger inden for et udpeget interesseområde ift. turisme. Kommuneplantillægget, herunder muligheden for etablering af et område med publikumsorienterede serviceerhverv, vurderes at være i overensstemmelse hermed.

Kulturhistoriske værdier/kirkeomgivelser

En større del af planområdet er udpeget som område med kulturhistoriske bevaringsværdier knyttet til Hammelev Kirke. Inden for kirkeomgivelserne må der kun planlægges for og udføres aktiviteter inden for byggeri, anlæg, råstofgravning m.v., hvis der tages hensyn til kirkernes landskabelige beliggenhed, samspil med det nære bebyggelsesmiljø eller udsigten til og fra kirken, og det kan godtgøres, at de beskyttelsesmæssige og bevaringsmæssige interesser ikke tilsidesættes.

Inden for det omfattede areal muliggøres udlæg af et nyt lokalcenter til etablering af dagligvarebutik (maks. 2 etager og en bygningshøjde op til 10 m) med tilhørende færdselsarealer. Bebyggelsens placering i kanten af udpegningen og den begrænsede byggehøjde vurderes at afspejle hensynet til de kulturhistoriske bevaringsværdier og det primære indkøb langs Ribevej og Hammelev Bygade. Øvrige ændringer som følge af kommuneplantillægget ift. de berørte rammeområders anvendelse til detailhandel vurderes at være uden betydning for de kulturhistoriske interesser.

Støjkonsekvenszoner

Dele af planområdet ligger inden for støjkonsekvenszonerne omkring hhv. motorvej E45 og Ribevej. Kommuneplantillægget muliggør ikke nye støjfølsomme anvendelser.

Detailhandel

Udviklingen af kommunens handelsliv skal ske iht. Kommuneplan 2021's hovedstruktur og retningslinjer for detailhandel – retningslinje 2.5. Detailhandelsplanlægningen i Haderslev Kommune har tre ligeværdige formål:

- fremme et varieret butiksudbud
- sikre god tilgængelighed for alle trafikarter
- skabe gode rammer for velfungerende markeder med en effektiv butiksstruktur

Butikker, der forhandler dagligvarer og udvalgsvarer, skal som udgangspunkt placeres i de afgrænsede butiksområder, der ligger i bymidter, bydelscentre og lokalcentre.

Planområdet er i dag ikke omfattet af kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjer for detailhandel. Placering af butikker uden for de udpegede områder kan kun ske under forudsætning af, at der som minimum redegøres for butikkens omsætningsmæssige opland samt hvilken påvirkning - negativ/positiv - der kan forventes af den eksisterende detailhandel.

Mere specifikt er det planlagte udlæg af et nyt lokalcenter i Hammelev omfattet af planlovens krav om detailhandelsredegørelse, jf. planlovens § 11 e, stk. 4. Detailhandelsredegørelsen og konsekvensvurderingen, der er indsat bagest i nærværende kommuneplantillæg, redegør for følgende:

- Vurdering af omfanget af den eksisterende detailhandel
- Vurdering af behovet for yderligere detailhandel
- Vurdering af sammenhængen med målene for detailhandelsstrukturen
- Oplysning om sammenhængen med målene for den kommunale hovedstruktur
- Angivelse af tilgængeligheden for de forskellige trafikarter

Konklusionen i detailhandelsredegørelsen er, at der er et lokalt forbrugspotentiale for en dagligvarebutik på 1.200 m².

Etableringen af en ny dagligvarebutik til lokalt indkøb er desuden i overensstemmelse med Hammelevs rolle i bymønstret som lokalby med et vist niveau af funktioner tilpasset det lokale opland. Her er dagligvarebutikker fraværende i Hammelev i dag.

Samlet vurderes det, at effekterne for den eksisterende detailhandel ved etablering af den nye dagligvarebutik er begrænsede. Kunderne til en ny butik handler i dag meget spredt, dvs. både i Vojens og Haderslev. Det er således afhængigt af deres bevægelsesmønstre i hverdagen, hvilken af dagligvarebutikkerne i de to byer, de vælger at handle ind i.

Dagligvarebutikken kan indpasses ved udpegning af et nyt lokalcenter i Hammelev i kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjer (Retningslinje 2.5) som erstatning for eksisterende lokalcenter i Hammelev.

Placeringen i den østlige ende af Hammelev Bygade lige ved såvel motorvej E45 og Ribevej samt et lokalt stinet betyder, at dagligvarebutikken er godt placeret for lokal trafik, uanset transportform. Desuden er butikken godt placeret for besøg ifm. borgernes ærindekørsel ved pendling og andre aktiviteter.

De konkrete ændringer af Kommuneplan 21's retningslinjer for detailhandel med tilhørende kort er indsat nederst i nærværende kommuneplantillæg.

Anvendelse og rammer for lokalplanlægningen

Kommuneplantillægget omfatter følgende eksisterende rammeområder udlagt til centerformål og

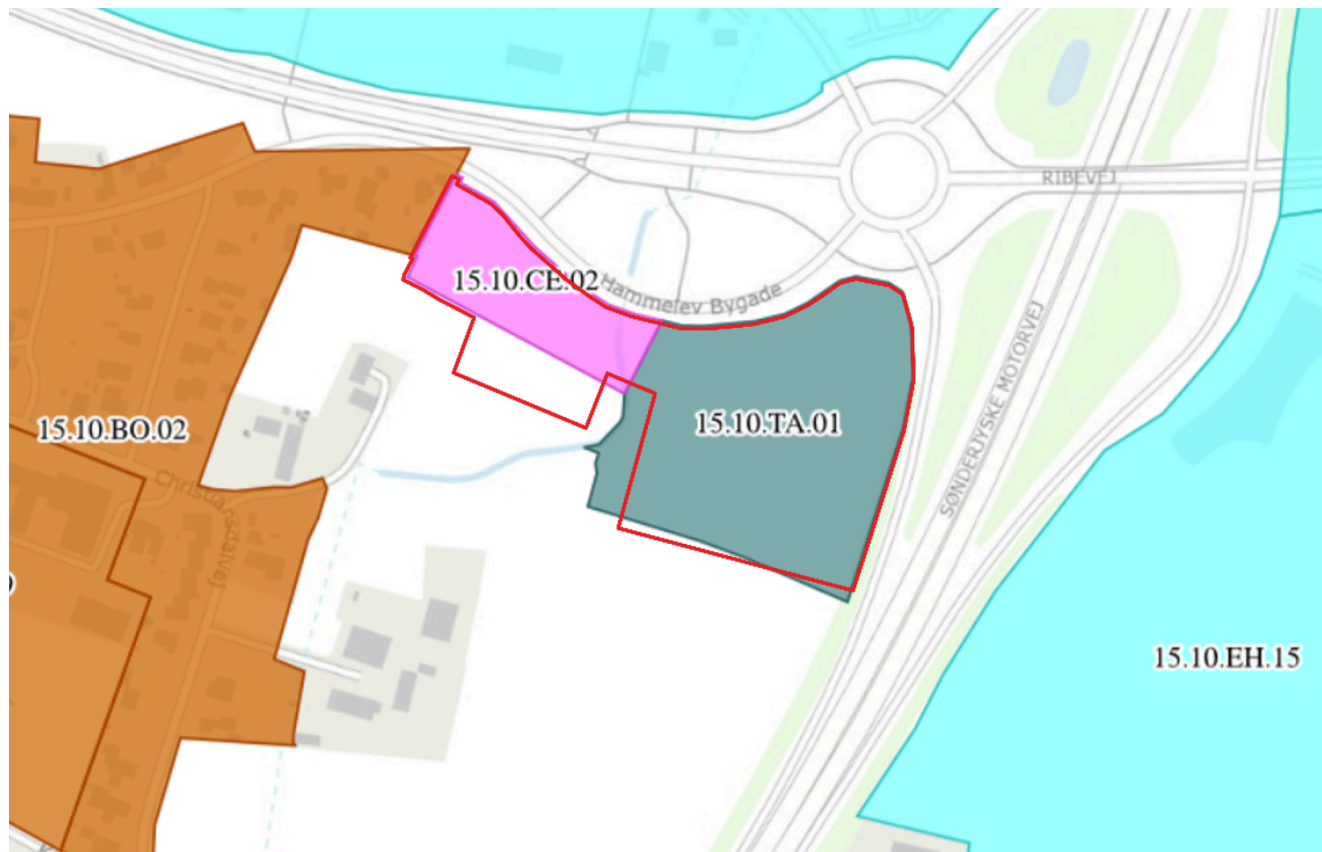
tekniske anlæg:

15.10.CE.02 – Centerområde, Hammelev Bygade Øst

15.10.TA.01 – Område til tekniske anlæg, Hammelev Bygade

15.10.CE.01 – Centerområde Hammelev Bygade Syd

Herudover omfatter tillægget mindre arealer i det åbne land, som ikke er omfattet af kommuneplanen. Arealerne ønskes udlagt som en del af området for Lokalplan 15-5 mod øst, jf. nedenstående oversigtskort.



Arealer i kommuneplantillægget, der ligger i det åbne land. Arealerne udlægges ifm. Lokalplan 15-5, hvis afgrænsning er vist med rødt.

Arealerne medtages for at sikre tidssvarende og tilstrækkelige fysiske rammer for den kommende dagligvarebutik med tilhørende færdselsarealer mv. Arealerne overgår til byzone med vedtagelse af lokalplanen. Det vurderes at der alene er tale om en marginal merudvidelse af byzonen ift. gældende planlægning.

Naturforhold

Internationale naturbeskyttelsesområder

Ifølge bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter kan et planforslag ikke vedtages, hvis gennemførelse af planen kan betyde:

- at planen skader Natura 2000-områder,
- at yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra a) kan blive beskadiget eller ødelagt, eller
- at de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b) i alle livsstadier, kan blive ødelagt.

Nærmeste Natura 2000 områder - Pamhule Skov og Stevning Dam - ligger ca. 700 m sydvest for kommuneplantillæggets område. Områderne udgør hhv. fuglebeskyttelsesområde og habitatområde. Grundet afstanden og kommuneplantillæggets karakter og indhold vurderes dette ikke at give anledning til påvirkning af Natura 2000 områderne.

Beskyttede arter

Kommuneplantillæggets område ligger inden for udbredelsesområdet for flere beskyttede arter, men Haderslev Kommune har ikke kendskab til forekomst af Bilag IV arter, ligesom der ikke er registreringer i Naturdata.

Der er derfor gennemført en Bilag IV-screening og flagermusaktivitetsregistrering i forbindelse med området, jf. afsnittet 'Habitatscreening' på s. 29. Det er Haderslev Kommunes vurdering, at realisering af lokalplanen ikke vil have nogen negative påvirkninger af Natura 2000-området og Bilag IV-arters yngle- og rasteområder.

Habitatscreening

Der er derfor gennemført en Bilag IV-screening og flagermusaktivitetsregistrering i forbindelse med området, jf. afsnittet 'Habitatscreening' på s. 29. Det er Haderslev Kommunes vurdering, at realisering af lokalplanen ikke vil have nogen negative påvirkninger af Natura 2000-området og Bilag IV-arters yngle- og rasteområder. Habitatscreeningen er baseret på en fysisk besigtigelse af arealet foretaget d. 15. april 2024 og flagermusaktivitetsregistreringer i juni, juli og august 2024. den er også baseret på baggrund af Naturstyrelsens oversigt over bilag IV-arter i Danmark og ud fra oplysninger om deres udbredelse, krav til levesteder og foreliggende oplysninger om kendte lokale forekomster. Ud fra disse forhold er der foretaget en vurdering af planens mulige påvirkning af arterne.

Screeningen viser, at det primært er flagermus, der kan blive påvirket af projektet. Der er konstateret flere forskellige flagermusarter i forbindelse med aktivitetsregistreringen. For samtlige andre arter oplistet på Habitatdirektivets Bilag IV vurderes det, at planområdet ikke er egnet som levested for disse arter.

Besigtigelsen viste, at der inden for området er enkelte større træer i et levende hegn, der kan rumme levesteder for visse arter af flagermus. Fældning af disse kan derfor resultere i tab af levesteder. I træerne blev der imidlertid ikke observeret skader eller hulheder, der synes at være tilstrækkelige til at kunne huse kolonier af flagermus.

Beskyttelse af Bilag IV-arter indebærer, at arternes yngle- og rasteområder ikke må beskadiges eller ødelægges, og desuden er der forbud mod forsætligt drab af individer. Fældning af de egnede træer for flagermus kan derfor alene ske i begyndelsen af maj eller i august-september (udenfor rasteperioden). Ved realisering af planen er det intentionen at fjerne hegnet og enkelte større træer. I lokalplanen fastsættes bestemmelser om, at der skal plantes træer langs planområdets nordlige og sydlige afgrænsning, der på sigt vil være egnede for flagermus. Endvidere vurderes arealerne omkring selve projektområdet at have en tilsvarende økologisk funktionalitet for flagermus.

Samlet vurderes det, at områdets økologiske funktionalitet for flagermus ikke vil blive påvirket ved fældning af de få større træer i området.

Tilsvarende vurderes ændringen af de øvrige kommuneplanrammer ift. anvendelse og mulighed for detailhandel at være uden betydning for naturbeskyttelsesinteresser og beskyttede arter.

Grundvand og drikkevandsinteresser

Kommuneplantillæggets områder ligger uden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), men i område med generelle drikkevandsinteresser (OD) samt delvist inden for følsomt indvindingsopland og boringsnære beskyttelsesområder (BNBO) i Hammelev By.

Den østlige del med lokalplanområdet ligger dog kun i OD-område. Derfor vurderes den planlagte anvendelse til erhverv i form af publikumsorienterede servicefunktioner - herunder tankstation mv. - ikke at medføre en risiko for grundvandet/ drikkevandsforsyningen. Dette begrundes med, at planen indeholder specifikke bestemmelser omkring håndtering af overfladevand og oplag, så der ved eventuelt spild eller lækage ikke kan ske nedsivning af forurenende stoffer til grundvandet.

Tilsvarende vurderes ændringen af rammerne for det eksisterende byområde ift. anvendelse og mulighed for detailhandel at være uden betydning for grundvand og drikkevandsinteresser.

Miljøvurdering

Kommuneplantillægget er omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), lovbekendtgørelse nr. 4 af 03.01.2023. Tillægget omfatter ikke Natura 2000 områder og vil ikke give anledning til påvirkning af sådanne, men er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, Punkt 10 – Infrastrukturprojekter - e) Bygning af veje, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1). Da planlægningen kun fastlægger anvendelsen af mindre områder på lokalt plan eller angiver mindre ændringer i sådanne planer eller programmer er der gennemført en screening for miljøvurdering iht. lovens § 8 stk. 2.

Screeningsresultat

Screening for miljøvurdering af forslag kommuneplantillæg 4-2021.

Haderslev Kommune har i henhold til lov om miljøvurdering af planer, programmer og konkrete projekter (VVM) gennemført en screening for, om kommuneplantillæggets påvirkning af miljøet har en karakter og et omfang, der kræver en miljøvurdering.

Tillægget er screenet i forhold til den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

Det vurderes at tillægget ikke er omfattet af kravet om miljøvurdering, da virkeliggørelsen ikke påvirker miljøet væsentligt. Vurderingen er baseret på:

- At planlægningen for nyt erhvervsområde med bl.a. dagligvarebutik ikke vil påvirke grundvand og drikkevandsinteresser.
- At trafikbetjeningen til erhvervsområdet kan afvikles uden væsentlig gene for trafikafvikling, kapacitet og trafiksikkerhed.
- At planlægningen ikke giver anledning til væsentlig påvirkning af kulturhistoriske bevaringsværdier.
- At planlægningen kan realiseres uden væsentlig påvirkning af Natura 2000 interesser og Bilag IV arter, herunder arter af flagermus.
- At planlægningen ikke muliggør støjfølsomme funktioner eller giver anledning til væsentlig støjpåvirkning af omgivelserne.

Forslag til kommuneplantillæg 4-2021 er desuden screenet ud fra en række yderligere emner, der ikke vurderes at

være relevante herfor. De fremgår af "Screeningsnotat af forslag til tillæg 4-2021 til Haderslev Kommuneplan 2021 (KP21) og forslag til lokalplan 15-5 Dagligvarebutik og erhvervsområde ved Hammelev".

Følgende retningslinjer ændres i tillægget

Retningslinje 2.5.6

Inden for området udlægges et nyt lokalcenter benævnt 'Lokalcenter - Hammelev' samtidig med at det eksisterende lokalcenter udgår. Placering og afgrænsningen af lokalcentret ses på nedenstående kort.

Det nye lokalcenter omfattes af følgende retningslinje 2.5.6 'Lokalcentre', jf. Kommuneplan 21:

- Der kan lokalplanlægges for butikker i lokalcentre, der maksimalt må være på 3.000 m². Størrelsen på de enkelte butikker må maksimalt være 1.000 m². Dog tillades 1.200 m² bruttoetageareal for ny dagligvarebutik i Lokalcenter – Hammelev.
- Rammer for lokalcentre fremgår af redegørelsen.
- Lokalcentrene er angivet på kortet med den samlede detailhandelsstruktur under retningslinje 2.5.1

For 'Lokalcenter – Hammelev'

	Maksimal ramme for området	Maks. butiksstørrelser i området	Eksist. butiksareal	Samlet fremtidigt butiksareal
Hammelev				
Dagligvarer	1.400 m ²	1.200 m ²	0 m ²	1.400 m ²
Udvalgsvarer	0 m ²	1.000 m ²	0 m ²	0 m ²



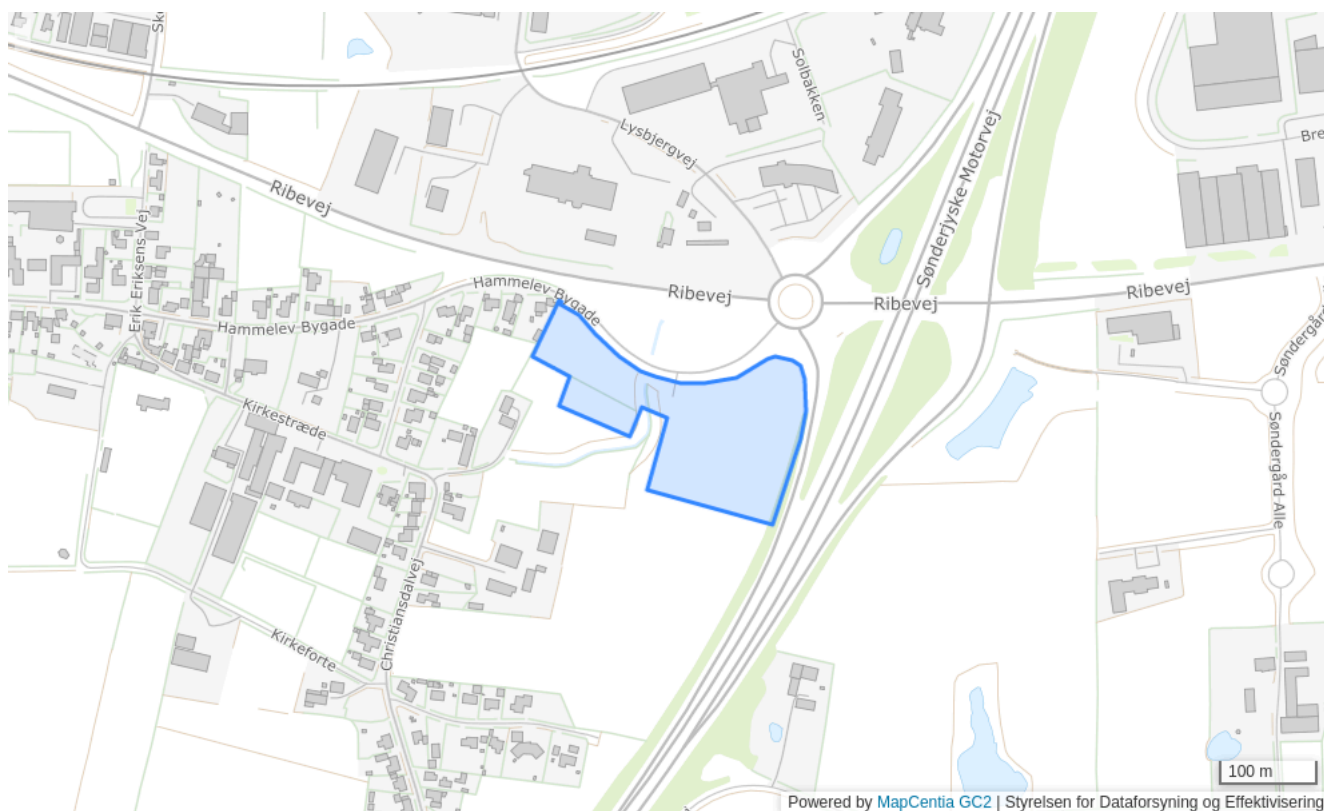
Placering og omfang at nyt lokalcenter 'Hammelev' (COWI).

Rammer

Nye rammer

De efterfølgende rammer bliver udlagt i tillægget.

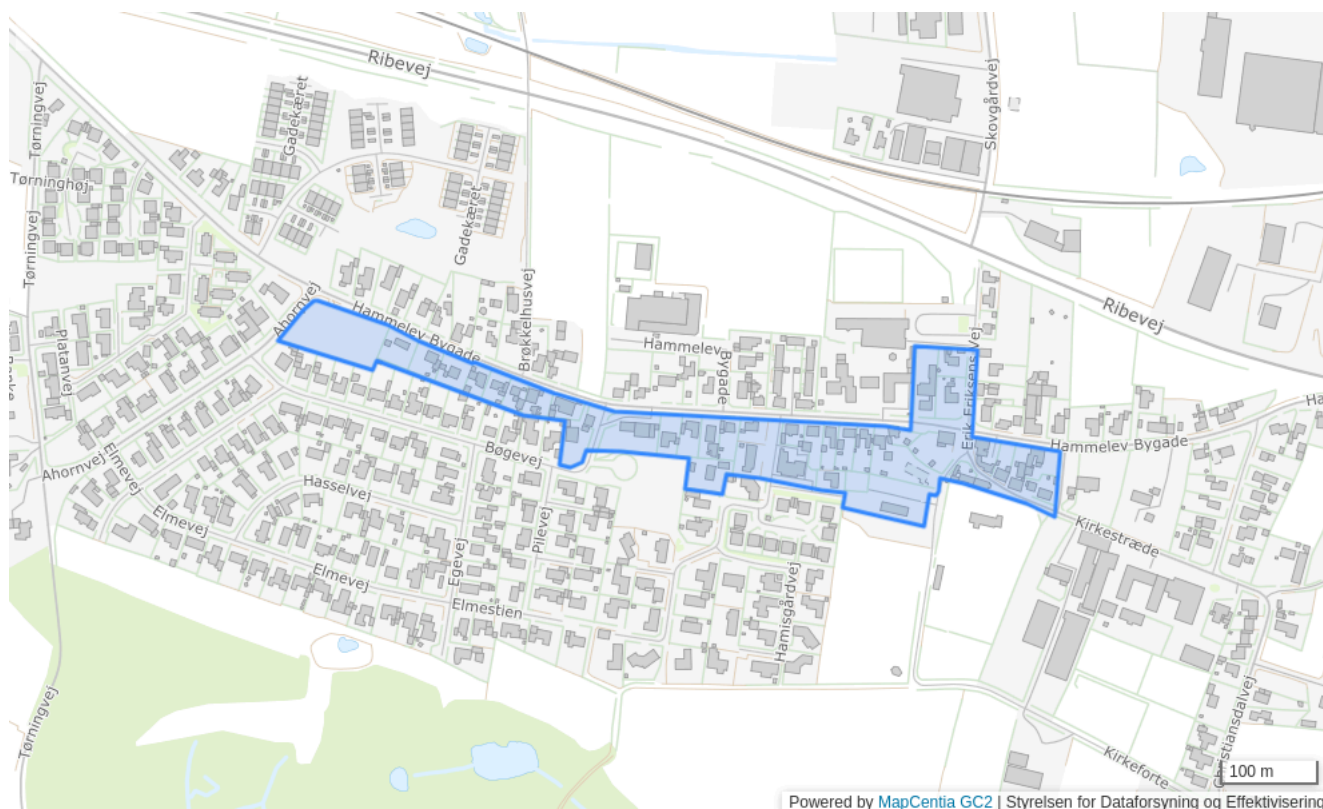
Erhvervsområde Hammelev Syd



Plannavn	Erhvervsområde Hammelev Syd
Plannummer	15.10.EH.16
Anvendelse generelt	Erhvervsområde
Specifik anvendelse	Lokalcenter Tankstation Publikumsorienterede serviceerhverv Tekniske anlæg Regnvands- og klimaanlæg
Fremtidig zonestatus	Byzone
Bebyggelsesprocent	50% beregnet ud fra området som helhed
Max. antal etager	2
Udstykningsforbud	Udstykning er tilladt inden for rammeområdet

Anvendelse	Erhvervsområde med dagligvarebutik, 1 restaurant på max 400 m ² , tankstation, vaskehal, ladefaciliteter samt service- og teknikbygninger og tekniske anlæg. Arealrammen til detailhandel er 1.200 m ² til én dagligvarebutik, der skal placeres inden for den vestlige del af rammeområdet
Bebyggelsens omfang og udformning	Butiks- og erhvervsbebyggelse i maks. 10 m højde og i maks. 2 etager. Der tillades opsat én skiltepylon med en højde på maks. 25 m.
Opholds- og friarealer	Der skal tilvejebringes nødvendige opholdsarealer i forhold til den enkelte ejendoms anvendelse.
Trafikbetjening og parkering	Ramme-området skal vejbetjenes fra kommunevejen Hammelev Bygade i en afstand af minimum 100 meter fra statsvejen.
Særlige bestemmelser	Ved samlede parkeringspladser skal der for anlæg af hver 3. parkeringsplads plantes mindst 1 træ.

Centerområde Hammelev Bygade Syd

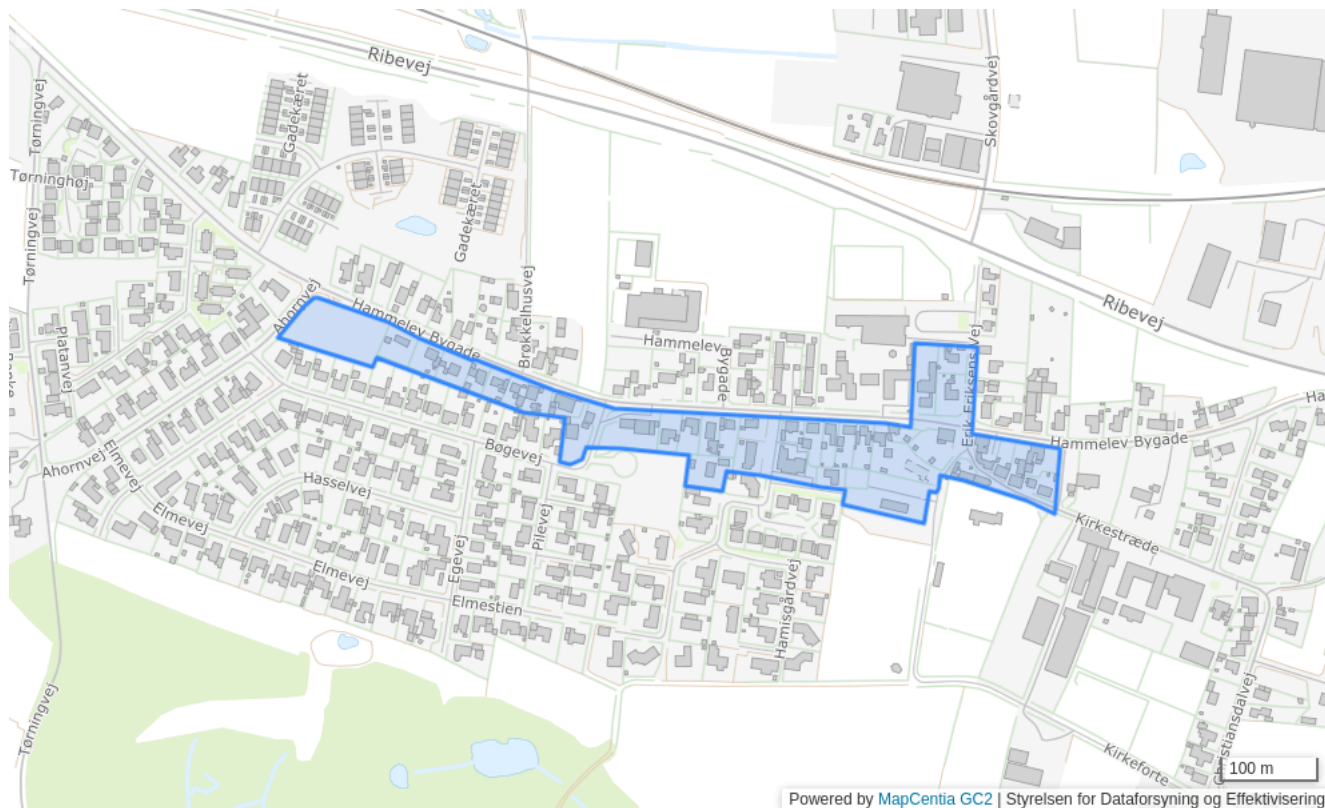


Plannavn	Centerområde Hammelev Bygade Syd
Plannummer	15.10.CE.01
Anvendelse generelt	Centerområde
Specifik anvendelse	Åben-lav boligbebyggelse Tæt-lav boligbebyggelse Erhvervsområde Kontor- og serviceerhverv Område til offentlige formål Butikker til lokalområdets forsyning
Fremtidig zonestatus	Byzone
Bebyggelsesprocent	40% beregnet ud fra den enkelte ejendom
Max. antal etager	2
Udstykningsforbud	Udstykning er tilladt inden for rammeområdet
Områdets anvendelse	Centerområde med boliger, detailhandelsbutikker, offentlige og private servicefunktioner til områdets daglige forsyning samt mindre erhvervsvirksomheder, som naturligt hører til i området.

Bebyggelsens omfang og udformning	Fritliggende åben-lav bebyggelse, tæt-lav bebyggelse samt erhvervsbyggeri. Bebyggelsesprocent for åben-lav maks. 30. Bebyggelsesprocent for anden bebyggelse maks. 40. Ny bebyggelse skal udformes i overensstemmelse med den omgivende bebyggelse og skal ved udformning og indpasning medvirke til at fastholde den eksisterende karakter.
Opholds- og friarealer	Boligernes opholdsareal skal mindst svare til etagearealet. For øvrig bebyggelse skal opholdsarealet være mindst 50% af etagearealet.

Følgende rammeområder bliver aflyst ved tillæggets endelige vedtagelse:

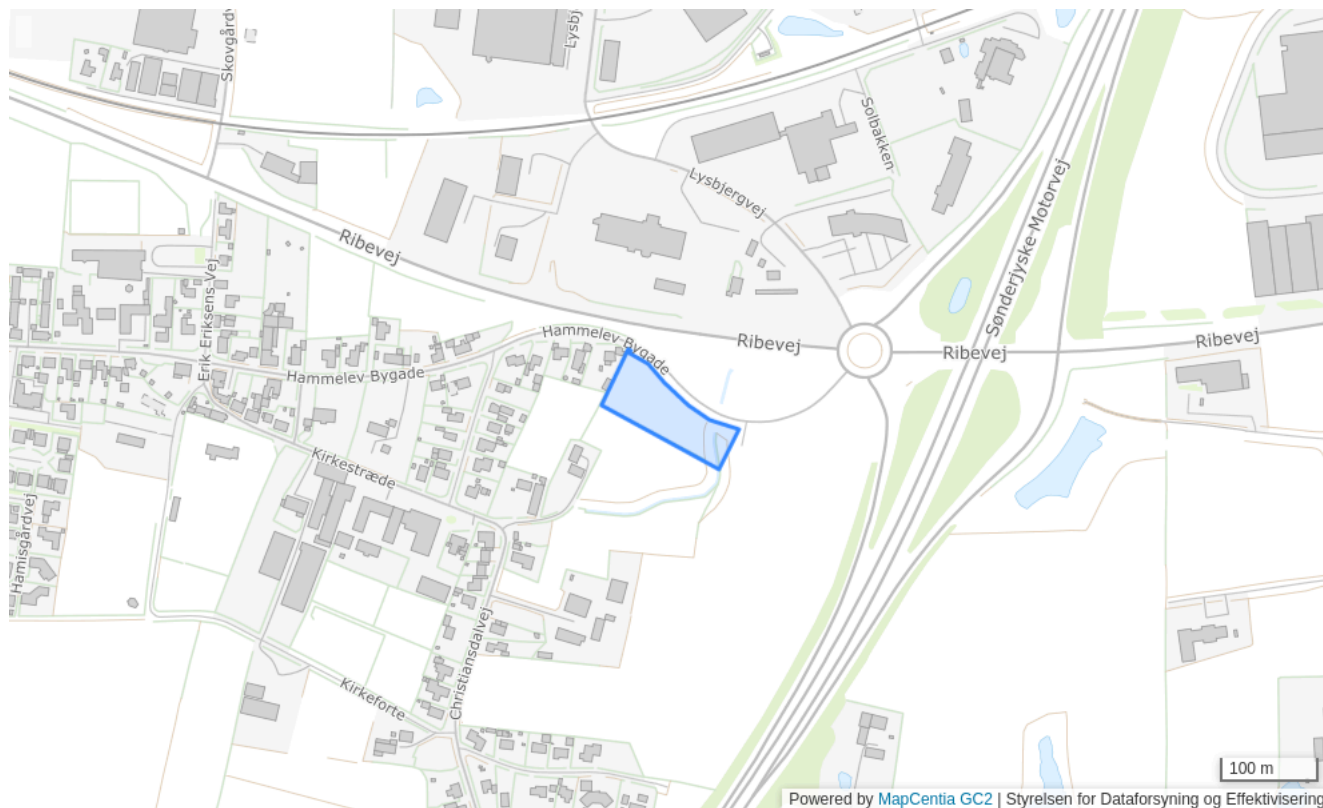
15.10.CE.01 - Centerområde Hammelev Bygade Syd



Plannavn	Centerområde Hammelev Bygade Syd
Plannummer	15.10.CE.01
Anvendelse generelt	Centerområde
Specifik anvendelse	Åben-lav boligbebyggelse Tæt-lav boligbebyggelse Erhvervsområde Kontor- og serviceerhverv Butikker Område til offentlige formål
Fremtidig zonestatus	Byzone
Bebyggelsesprocent	40% beregnet ud fra den enkelte ejendom
Max. antal etager	2
Udstykningsforbud	Udstykning er tilladt inden for rammeområdet
Områdets anvendelse	Centerområde med boliger, detailhandelsbutikker, offentlige og private servicefunktioner til områdets daglige forsyning

	samt mindre erhvervsvirksomheder, som naturligt hører til i området.
Bebyggelsens omfang og udformning	Fritliggende åben-lav bebyggelse, tæt-lav bebyggelse samt erhvervsbyggeri. Bebyggelsesprocent for åben-lav maks. 30. Bebyggelsesprocent for anden bebyggelse maks. 40. I området må der udover de eksisterende butikker maksimalt opføres/indrettes 200 m2 butiksareal til dagligvarebutikker og 200 m2 butiksareal til udvalgswarebutikker. Den enkelte dagligvarebutiks bruttoetageareal må maksimalt være 1.000 m2. Den enkelte udvalgswarebutik må maksimalt være 1.000 m2. Ny bebyggelse skal udformes i overensstemmelse med den omgivende bebyggelse og skal ved udformning og indpasning medvirke til at fastholde den eksisterende karakter.
Opholds- og friarealer	Boligernes opholdsareal skal mindst svare til etagearealet. For øvrig bebyggelse skal opholdsarealet være mindst 50% af etagearealet.

15.10.CE.02 - Centerområde Hammelev Bygade Øst



Plannavn	Centerområde Hammelev Bygade Øst
Plannummer	15.10.CE.02
Anvendelse generelt	Centerområde
Specifik anvendelse	Butikker til lokalområdets forsyning Boligområde Område til offentlige formål Kontor- og serviceerhverv
Fremtidig zonestatus	Ingen
Bebyggelsesprocent	50% beregnet ud fra den enkelte ejendom
Max. antal etager	8.5
Max. bygningshøjde (m)	1.5
Udstykningsforbud	Udstykning er tilladt inden for rammeområdet
Opholds- og friarealer	Der skal tilvejebringes nødvendige opholdsarealer i forhold til den enkelte

	ejendoms anvendelse. Opholdsarealet skal etableres forud for parkeringspladser.
Særlige bestemmelser	Provas har et større rørbassin (Ø1400 cm), som er omfattet af en tinglyst deklaration, beliggende på arealet. Karakteristisk beplantning skal bevares. Hvis der anlægges fælles parkering, skal der for anlæg af hver 3. parkeringsplads plantes mindst 1 træ.

15.10.TA.01 - Teknisk anlæg Hammelev Bygade



Plannavn	Område til tekniske anlæg Hammelev Bygade
Plannummer	15.10.TA.01
Anvendelse generelt	Tekniske anlæg
Specifik anvendelse	Parkeringsanlæg Tankstation
Fremtidig zonestatus	Byzone
Bebyggelsesprocent	10% beregnet ud fra den enkelte ejendom
Max. antal etager	8.5
Max. bygningshøjde (m)	1.5
Udstykningsforbud	Udstykning er tilladt inden for rammeområdet
Områdets anvendelse	Området er tiltænkt autocamperparkeringsplads med mulighed for overnatning.
Opholds- og friarealer	Der skal tilvejebringes nødvendige opholdsarealer i forhold til den enkelte ejendoms anvendelse. Opholdsarealet skal etableres forud for parkeringspladser. Der skal etableres støjafskærmning mod motorvej.

Særlige bestemmelser	Karakteristisk beplantning skal bevares. Hvis der anlægges fælles parkering, skal der for anlæg af hver 3. parkeringsplads plantes mindst 1 træ.
----------------------	--

STENDER INNOVATION

DISCOUNTBUTIK I HAMMELEV

DETAILHANDELSREDEGØRELSE OG KONSEKVENSVURDERING

ADRESSE COWI A/S
Visionsvej 53
9000 Aalborg

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Baggrund og formål	2
2	Ikke-teknisk resumé	3
3	Butiksplanlægning og redegørelseskrav	3
3.1	Planlægningsmuligheder	5
3.2	Planloven: Planlægning til butiksformål	6
3.3	Redegørelse for detailhandel i kommuneplanen	7
4	Sammenhæng med kommuneplan	7
4.1	Hovedstruktur	7
4.2	Mål for detailhandlen	8
5	Dagligvarehandel i Hammelev og omegn	9
6	Lokalt opland og forbrugsgrundlag	9
7	Tilgængelighed for de forskellige trafikarter	10
8	Effekter for den eksisterende detailhandel	11
9	Konklusion	12

PROJEKTNR.

A214130

VERSION

2.2

UDGIVELSESDATO

27.06.2024

BESKRIVELSE

Detailhandelsredegørelse og
konsekvensvurdering

UDARBEJDET

JBJO/MALN

KONTROLLERET

MRRR/LLKR

GODKENDT

KRBR

1 Baggrund og formål

Stender Innovation arbejder for at etablere en dagligvarebutik i Hammelev. Der er tale om en dagligvarebutik til lokalområdets forsyning på 1.200 m². COWI har i den forbindelse undersøgt, om og hvordan plangrundlaget for en sådan butik kan tilvejebringes, samt vurderet effekterne for den eksisterende detailhandel i influensområdet. I tilknytning til butikken arbejdes der for etableringen af et nærliggende område med to fastfoodrestauranter samt servicefunktioner i form af et tankanlæg med tilhørende kiosk samt el-ladestandere, vaskehal mv.



Figur 1 Område til ny dagligvarebutik i Hammelev.

COWI har tidligere efter ønske fra Hammelev Sogns Borgerforening vurderet på muligheden for etablering af en dagligvarebutik på ca. 600 m² i form af f.eks. Min Købmand og en separat, mindre dagligvarebutik på op til 200 m² i form af en specialdagligvarebutik som f.eks. en bager, slagter, blomsterbutik, apotek eller lignende. Det har efterfølgende vist sig, at der ikke er tilstrækkelig efterspørgsel efter dagligvarebutikker på 600 m² eller specialdagligvarebutikker i størrelsesniveauet 200 m². Der påtænkes i stedet etableret en dagligvarebutik i discountbutiksstørrelse, dvs. op til 1.200 m².

Projektområdet ligger i den østlige del af Hammelev, umiddelbart sydvest for rundkørslen ved Ribevej og motorvejsafkørsel 68. Det nugældende plangrundlag muliggør ikke realisering af den ønskede butik og heller ikke restauranter. Projektområdet anvendes i dag til landbrug, men er for hovedpartens vedkommende udlagt til byudvikling i kommuneplanen og omfattet af rammeområderne 15.10.CE.02 – Centerområde Hammelev Bygade Øst – og 15.10.TA.01 – Område til tekniske anlæg, Hammelev Bygade. Et mindre areal ligger i landområde.

Formålet med notatet er at tilvejebringe den påkrævede detailhandelsredegørelse for planlægningen for dagligvarebutik, herunder at redegøre for kundegrundlaget til en dagligvarebutik på 1.200 m²

På det tilstødende areal ved motorvejen ønskes etableret et erhvervsområde med forskellige servicefunktioner, der understøtter trafikken på det overordnede vejnet, herunder en eventuel kiosk i tilknytning til tankstation. Kiosken indpasses iht. planlovens bestemmelser for detailhandel - konkret lovens § 50 om detailhandel i tilknytning til tankstationer, togstationer, lufthavne, stadioner, fritliggende turistattraktioner og lign. Kiosken vil således ikke være til lokalområdets forsyning, men til betjening af de rejsende, som benytter tankstationens og serviceområdets øvrige faciliteter. Der er således tale om en sekundær funktion. Kiosken skal i omfang tilpasses kundekredsen samt det vareudbud, der er naturligt forekommende i denne type af butikker. Kioskens størrelse skal dermed også afspejle den sekundære funktion, som den har, hvorfor der fastsættes en størrelse på op til 200 m². Der skal iht. planlovens bestemmelser ikke redegøres yderligere for dennes indpasning.

2 Ikke-teknisk resumé

Der ønskes etableret en dagligvarebutik i form af en discountbutik på 1.200 m² iht. planlovens detailhandelsbestemmelser i et område i den østlige ende af Hammelev Bygade og op mod motorvejen.

Notatet redegør for, at der er et lokalt forbrugspotentiale for en dagligvarebutik på 1.200 m². Der kan planlægges for projektet ved, at det eksisterende rammeområde for centerformål tilpasses, således det geografisk dækker projektområdet, ved at arealrammen for dagligvarer øges til 1.200 m² og ved at der udlægges et lokalcenter i kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjer.

Det vurderes, at effekterne for den eksisterende detailhandel ved etablering af den nye dagligvarebutik er begrænsede. Kunderne til den nye dagligvarebutik handler i dag meget spredt, dvs. både i Vojens og Haderslev. Det er således afhængigt af deres bevægelsesmønstre i hverdagen, hvilken af dagligvarebutikkerne i de to byer, de vælger at handle ind i.

Etableringen af en dagligvarebutik til lokalområdets forsyning i området vil give en lokal indkøbsmulighed i Hammelev, hvilket ikke er tilfældet i dag.

Der ønskes endvidere mulighed for at indpasse en eventuel kiosk i tilknytning til tankstation. Kiosken vil ikke være til lokalområdets forsyning, men til betjening af de rejsende, som benytter tankstationens og serviceområdets øvrige faciliteter. Der er således tale om en sekundær funktion, der ikke skal redegøres for iht. planlovens bestemmelser.

3 Butikspanlægning og redegørelseskrav

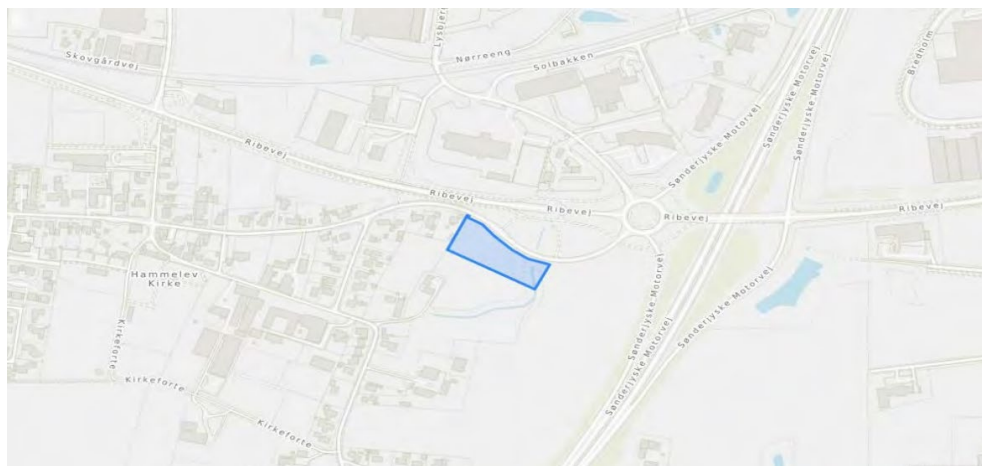
Der er i Hammelev udlagt et centerområde, 15.10.CE.01 - Centerområde Hammelev Bygade Syd, Lokalområde Hammelev, der er beliggende overvejende syd for Hammelev Bygade, fra Ahornvej i vest til kirken i øst. Centerområdet muliggør 200 m² til dagligvarebutikker og 200 m² til udvalgswarebutikker. Rammen er ikke udlagt i hovedstrukturen eller retningslinjedelen i Haderslev Kommunes Kommuneplan 2021

Endvidere er der udlagt et rammeområde til centerformål, 15.10.CE.02 – Centerområde Hammelev Bygade Øst, der er beliggende øst for Christiandalvej. Rammeområdet muliggør etablering af centerfunktioner, herunder butikker til lokalområdets forsyning. Det fremgår af rammebestemmelserne, at der i området udover de eksisterende butikker maksimalt må opføres eller indrettes 200 m² butiksareal til hhv. dagligvarebutikker og 200 m² udvalgswarebutikker, samt at den enkelte butiks bruttoetageareal maksimalt må være 1.000 m². Endelig giver kommuneplanrammen 15.10.BO.02, som ligger mellem projektområdet og rammeområdet til centerformål, mulighed for en 'butik til lokalområdets forsyning', hvilket tolkes som en enkeltstående butik. Arealrammen eller butiksstørrelsen er ikke specificeret.

Også kommuneplanrammerne 15.10.BO.03, 15.10.BO.04, 15.10.BO.05 15.10.BO.06 og 15.10.BO.07 længere mod vest giver mulighed for etablering af dagligvarebutikker.



Figur 2 Nuværende rammeområde til centerformål 15.10.CE.01 i Hammelev. Rammeområdet er ikke omfattet af kommuneplanens hovestruktur eller retningslinjedel.



Figur 3 Nuværende rammeområde til centerformål 15.10.CE.02 i Hammelev, hvor der er mulighed for enkeltstående butikker til lokalområdets forsyning. Rammeområdet er ikke omfattet af kommuneplanens hovedstruktur eller retningslinjedel.

Den påtænkte placering af den nye dagligvarebutik ligger omkring 350 m øst for afgrænsningen af rammeområde 15.10.CE.01. Den del af projektområdet, som ønskes anvendt til den nye dagligvarebutik, ligger delvist inden for rammeområde 15.10.CE.02, mens den del af projektområdet, der ønskes anvendt til restauranter, ladepladser og vaskehal ligger uden for rammeområde 15.10.CE.02.

Med den nuværende detailhandelsplanlægning er det dermed ikke muligt at etablere den påtænkte butik. Plangrundlaget kan revideres, så det muliggør etablering af butikken. Det forudsætter, at Haderslev Kommune vil arbejde for at understøtte etablering af dagligvarehandel i området. Retningslinjer herfor skal i givet fald indarbejdes i kommuneplanens hovedstruktur, og bestemmelser herfor skal indarbejdes i en kommuneplanramme for lokalplanlægning af området.

I de følgende afsnit gennemgås først mulighederne i kommuneplanlægningen, og herefter lovgivningens detailhandelsbestemmelser herfor, samt de redegørelseskrav, der skal opfyldes i den sammenhæng.

3.1 Planlægningsmuligheder

Etableringen af en mindre butiksforsyning i et lokalområde, som her, kan planlægningsmæssigt muliggøres enten ved at projektområdet udlægges i et lokalcenter, eller ved at give mulighed for en enkeltstående butik på placeringen.

Det anbefales at udlægge et lokalcenter i kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjedel samt tilpasse geografien for et lokalcenter, så afgrænsningen som minimum omfatter projektområdets dagligvaredel, dvs. butiksbygning og tilhørende parkeringsplads. På den måde kan kommuneplanlægningens princip om sammenhæng mellem bymønstre og detailhandelsstruktur fastholdes, og der gives mulighed for at tillade en dagligvarebutik på 1.200 m² i et lokalcenter.

Planlægningen for et centerområde i form af et område til en enkeltstående butik vil kun muliggøre én butik i projektområdet, ligesom der også er åbnet op for i en række andre områder i Hammelev. Det vil ikke muliggøre en supplerende udvalgsvarebutik på 200 m² i tilknytning til dagligvarebutikken, der nævnes som mulighed i de nugældende rammeområder.

Desuden vil et område til en enkeltstående butik sandsynligvis også kræve ændringer i de udlagte rammer til centerformål alligevel, da både et lokalcenter og den enkeltstående butik i planmæssig forstand vil have egne lokale oplande, og der dermed vil blive flere oplande i Hammelev – noget der ikke vil falde naturligt byens størrelse taget i betragtning.

Det anbefales at udlægge et område til lokalcenter i Hammelev. Det er i den sammenhæng vigtigt at bemærke, at rammeområdet til centerformål giver mulighed for nye butikker, men at der ikke er kortlagt butikker i rammeområdet eller det øvrige Hammelev. Af andre funktioner, der typisk forbindes med et

centerområde, findes der nogle enkelte, men disse er små og spredte. Rammeområdet til centerformål fremstår derfor som planmæssig mulighed for, at der kan ske en udvikling i byen, men uden at det er bundet til et eksisterende funktionelt centerområde. Det vil dermed ikke være en indgribende ændring at tilpasse afgrænsningen af rammeområdet til centerformål.

Samlet anbefales det, at den geografiske afgrænsning af rammeområdet til centerformål tilpasses, så området omfatter projektområdet, samt at arealrammen for dagligvarehandel ændres fra 1.000 m² til 1200 m². Det vil sige en tilpasning af kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjer for detailhandel, nærmere bestemt arealramme og geografiske udstrækning for et lokalcenter, samt en ramme for lokalplanlægning i kommuneplanen. Herefter kan der udarbejdes en lokalplan for området.

Enten kan Haderslev Kommune planlægge for dette ved hjælp af et kommuneplantillæg, der tilpasser detailhandelsplanlægningen, eller ved at ændringerne indarbejdes i detailhandelsplanlægningen ifm. Kommuneplan 2025, afhængig af tidsplanen for projektet.

I forbindelse med den geografiske tilpasning af rammeområdet til lokalcenterformål kan det overvejes, om afgrænsningen skal ændres andre steder.

3.2 Planloven: Planlægning til butiksformål

Dette afsnit gennemgår planlovens bestemmelser og redegørelseskrav ifm. planlægning for lokalcentre og for enkeltstående butikker.

Der kan jf. planlovens § 5 n, stk. 1, nr. 2 udlægges arealer til butiksformål i et lokalcenter eller placeres enkeltstående butikker, som alene tjener til lokalområdets daglige forsyning. Det betyder, at der skal redegøres for et tilstrækkeligt lokalt forbrugsgrundlag i det lokale opland. Bruttoetagearealet af den enkelte dagligvarebutik må jf. § 5 q, stk. 2 ikke overstige 1.200 m², hvilket omfatter salgsareal, overdækket lager, kontor og personalefaciliteter mv.

Der må ikke placeres enkeltstående butikker i tilknytning til andre butikker eller centerområder således, at butikkerne fremstår som ét butiksområde med dagligvare- og udvalgsvarerbutikker.

Planloven og Vejledning om detailhandelsplanlægning definerer ikke en metode til afgrænsning af det lokale opland til et lokalcenter eller en enkeltstående butik, men fastlægger at et lokalcenter eller enkeltstående butik alene skal betjene et lokalt opland. Efter praksis afgrænses lokaloplandet med udgangspunkt i afstandene og køretiderne ad vejnettet fra borgernes bopæl til de nærmeste store dagligvarebutikker. Det er uden betydning ift. planlovens krav om redegørelse for et tilstrækkeligt lokalt forbrugsgrundlag, at en ny dagligvarebutik i projektområdet vil betjene andre kunder end beboerne i lokaloplandet.

3.3 Redegørelse for detailhandel i kommuneplanen

En ændret detailhandelsplanlægning forudsætter redegørelse for nedenstående emner, jævnfør planlovens § 11 e, stk. 4. I parentes er angivet, hvilket afsnit i dette notat, der behandler emnet.

- 1 Vurdering af omfanget af den eksisterende detailhandel (afsnit 5)
- 2 Vurdering af behovet for yderligere detailhandel (afsnit 6)
- 3 Vurdering af sammenhængen med målene for detailhandelsstrukturen (afsnit 4)
- 4 Oplysning om sammenhængen med målene for den kommunale hovedstruktur (afsnit 4)
- 5 Angivelse af tilgængeligheden for de forskellige trafikarter (afsnit 7)

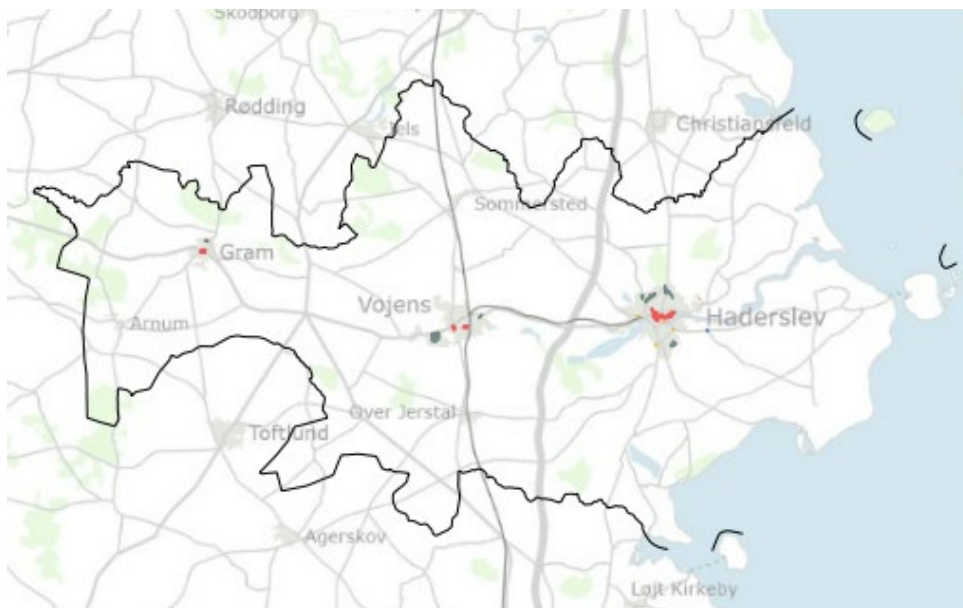
4 Sammenhæng med kommuneplan

I det følgende behandles sammenhængen mellem planlægningen for en ny dagligvarebutik i Hammelev og kommuneplanens hovedstruktur og mål for detailhandlen.

4.1 Hovedstruktur

Detailhandlen i Haderslev Kommune er ved vedtagelse af Kommuneplan 2021 fordelt på bymidterne i Haderslev, Vojens og Gram, ét bydelscenter i Starup samt en række lokalcentre og områder til butikker med særligt pladskrævende varegrupper. I tilknytning til området til SPV i Haderslev Nord ved Sverigesvej ligger endvidere et aflastningsområde.

Detailhandlen i kommunen er karakteriseret ved en relativ centraliseret struktur, hvor hovedparten af butikkerne er lokaliseret i centerbyernes bymidter. Det fremgår af kommuneplanen, at bymidterne i Haderslev, Vojens og Gram skal være de bymæssige omdrejningspunkter for handel, kultur, oplevelser og et attraktivt byliv. De skal bl.a. også være med til at definere Haderslev Kommune som et attraktivt bosætningsområde og et attraktivt erhvervsområde, hvor også fx vidensarbejdere kan se sig selv i bylivet og eventuelt som potentielle tilflyttere.



Figur 4 Centerstruktur i Haderslev Kommune – Kommuneplan 2021. Overordnet følger centerstrukturen bymønstret i kommunen. Bymønstret i Haderslev Kommune indgår i bymønstret for det samlede Trekantsområde, hvor Haderslev er udpeget som hovedby, Vojens og Gram er centerbyer, og de 12 byer med lokalcentre er lokalbyer.

Etablering af den nye dagligvarebutik til lokalt indkøb er i overensstemmelse med Hammelevs rolle i bymønstret som lokalby med et vist niveau af funktioner tilpasset det lokale opland. Disse er ikke eksisterende i dag.

4.2 Mål for detailhandlen

I det følgende vurderes sammenhængen mellem planlægningen for den nye butik i Hammelev og målene for detailhandlen. I den fælles kommuneplan for Trekantsområdet er opstillet følgende mål:

- > Trekantområdet skal rumme et varieret og regionalt-orienteret handelsliv, som kan matche områdets status som storby
- > Der skal sikres mulighed for etablering af nye butikskoncepter
- > Det skal være muligt at tilbyde borgerne alle former for butikstyper og -størrelser

De to første mål er ikke relevante i sammenhæng med dagligvarebutikker i Hammelev. I forhold til tredje mål vil den nye dagligvarebutik give borgerne i Hammelev mulighed for lokalt dagligvareindkøb. Dette skal også ses i sammenhæng til kommuneplanens nærmere redegørelse for målene: "*Udviklingen i detailhandelen har således en væsentlig betydning for byernes evne til at tiltrække og fastholde nye bosættere samt for udviklingen i flere andre erhverv som turisme, kulturliv mv.*", samt "*Butikkernes placering har samtidig stor betydning for bl.a. trafikmønstre.*" Her vurderes et lokalt dagligvareudbud at have positive effekter.

Desuden kan der peges på planlovens formålsbestemmelser for detailhandelsplanlægningen jf. planlovens § 5 l:

- > At fremme et varieret butiksudbud i mindre og mellemstore byer samt i de enkelte bydele i større byer.
- > At sikre, at arealer til butiksformål udlægges, hvor der er god tilgængelighed for alle trafikarter, og så transportafstandene i forbindelse med indkøb er begrænsede.
- > At skabe gode rammer for velfungerende markeder med en effektiv butiksstruktur.

Planlægningen for den nye dagligvarebutik understøtter formålsbestemmelserne. Der er ingen dagligvarebutik i Hammelev i dag, og planlægningen for den nye dagligvarebutik vil således i høj grad fremme udbuddet i en mindre by. Desuden vil den nye dagligvarebutik vil give borgerne adgang til en lokal indkøbsmulighed på en beliggenhed med god tilgængelighed, hvorved transportafstandene ifm. indkøb mindskes. Endeligt vil planlægningen skabe plads til en ny og moderne dagligvarebutik, hvilket understøtter målet om konkurrence.

5 Dagligvarehandel i Hammelev og omegn

Hammelevs placering mellem Haderslev og Vojens betyder, at der er et stort antal dagligvarebutikker 5-7 km mod øst og mod vest. Der er 13 større dagligvarebutikker i Haderslev, med en anslået samlet årlig omsætning på i størrelsesordenen 770 mio. kr. Desuden er der i størrelsesordenen 110 mio. kr. årlig omsætning i mindre dagligvarebutikker i Haderslev.

I Vojens er der fem større dagligvarebutikker med en anslået samlet årlig omsætning på i størrelsesordenen 250 mio. kr. Hertil kommer omkring 50 mio. kr. i mindre dagligvarebutikker i byen.

Øvrige nærmeste butikker er en Min Købmand i Sommersted og en Let-Køb i Vedsted, der ifølge Supermarkeds- & kiosk håndbogen 2022 omsatte for hhv. 15-20 og 5-7 mio. kr. i 2021.

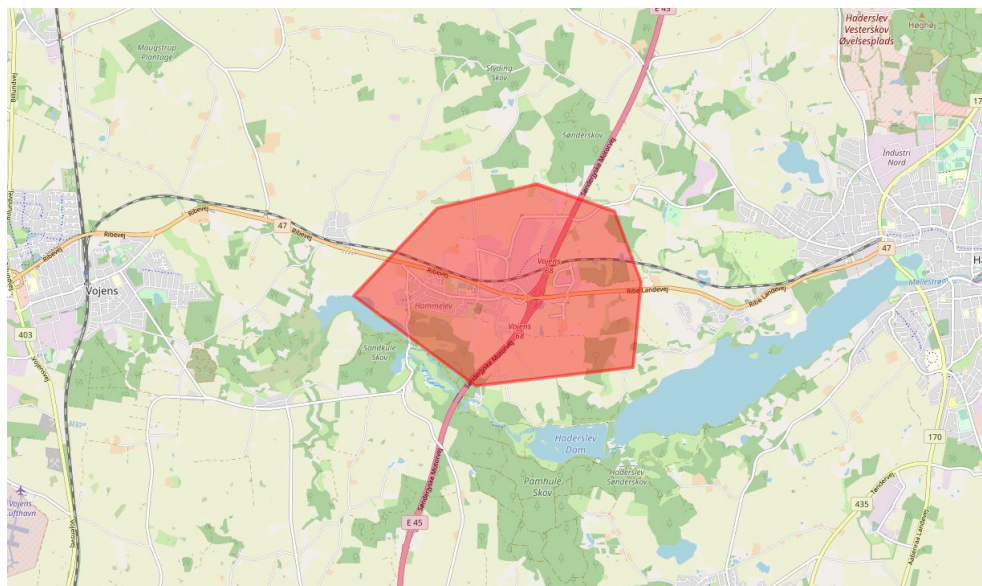
Der er ikke nyere og mere detaljerede tal tilgængelige, så de angivne tal repræsenterer et bud ud fra det bedst tilgængelige materiale, herunder seneste detailhandelsanalyse.

6 Lokalt opland og forbrugsgrundlag

Planlægning for nye dagligvarebutikker forudsætter et tilstrækkeligt lokalt forbrugsgrundlag. En ny dagligvarebutik på ca. 1.200 m² i projektområdet forventes at opnå en årlig omsætning på ca. 30-35 mio. kr. Der regnes i det følgende med 35 mio. kr. Spørgsmålet bliver derfor, om forbrugsgrundlaget hos de lokale beboere er i mindst samme størrelsesorden som den forventede omsætning.

Det lokale opland vil dække Hammelev, da butikken vil være nærmeste indkøbsmulighed i byen. Indenfor byen vil den længste afstand til butikkerne være 1,5 km og i gennemsnit noget kortere. I praksis vil en dagligbutik sandsynligvis også være lokalbutik for borgere bosiddende i landområderne omkring Hammelev og evt. for borgere bosiddende i Styding, eftersom en dagligvarebutik i Hammelev afstandsmæssigt vil være den nærmeste for borgere i Styding, men dog et mindre stærkt udbudspunkt end Vojens. Det på kortet afgrænsede opland er udtryk

for lokaloplandet iht. planloven og Vejledning om detailhandelsplanlægning. I praksis handler borgerne på tværs af oplandsgrænser.



Figur 5 Lokalt opland for et lokalcenter i Hammelev

Afgrænsningen af oplandet til det kommende lokalcenter tager udgangspunkt i, at der ikke planlægges for dagligvare- eller udvalgswarebutikker på andre steder i Hammelev.

Der bor lidt under 1.000 borgere i Hammelev. På baggrund af data om bl.a. forbrug og indkomst fra Danmarks Statistik er det gennemsnitlige årlige dagligvareforbrug pr. borger i Hammelev opgjort til godt 29.000 kr. Det samlede forbrugsgrundlag på dagligvarer i oplandet er knap 30 mio. kr.

Udover nuværende borgere i Hammelev kan tilregnes udlagte kommuneplanrammeområder for boligudbygning i Hammelev. Det skønnes ud fra arealberegninger, at der indenfor udlagte rammeområder til boliger er plads til at yderligere etablere 180-200 boliger – særligt i rammeområderne 15.10.BO.07, 15.10.BO.08 og 15.10.BO.09. Med ca. to borgere pr. husstand giver det i omegnen af 350 nye borgere. Således er der i Hammelev et forbrugspotentiale på i alt ca. 40 mio. kr. fra i alt 1.350 nuværende og fremtidige borgere.

Det lokale forbrugspotentiale overstiger den forventede omsætning i den nye dagligvarebutik, og der kan derfor planlægges for en arealramme på 1.200 m² til dagligvarehandel.

7 Tilgængelighed for de forskellige trafikarter

I det følgende redegøres jf. planlovens § 11 e, stk. 4, pkt. 5 for tilgængeligheden for de forskellige trafikarter til et nyt lokalcenter.

Projektområdet ligger ved Hammelev Bygade, og er dermed godt placeret i forhold til lokal trafik, uanset transportform. Desuden vil placeringen ved Bygaden

forbindelse til Ribevej og E45 betyde, at butikken ligger godt placeret for besøg ifm. borgernes ærindekørsel ved pendling og andre aktiviteter. Regionalbus 135 har stoppested på Hammelev Bygade ca. 500 m fra projektområdet og regionalbusserne 136 og 138 har stoppested på Ribevej ved projektområdet.

Der er fortov langs Hammelev Bygade frem til stiforbindelsen under Ribevej. Stien forbinder projektområdet med området nord for Ribevej, hvor der bl.a. findes et spisested, en tankstation og en vaskehal.

8 Effekter for den eksisterende detailhandel

Effekterne for den eksisterende detailhandel er vurderet. Dette er ikke et redøgelseskrav, men effektivurderingen kan indgå i det samlede beslutningsgrundlag. Vurderingen er foretaget ud fra det skitserede projekt – dvs. at der kan planlægges for et lokalcenter, der omfatter projektområdet og tillader 1.200 m² dagligvarebutik, som udnyttes i form af discountbutik.

Der regnes ud fra de anslåede omsætningstal beskrevet i afsnit 5 og 6. Dagligvarebutikken på 1.200 m² tilbyder overordnet samme varegrupper som supermarkeder, altså de almindelige indkøb af madvarer, husholdningsprodukter o.l.

COWI anvender en metode til vurdering af effekterne af nye dagligvarebutikker, som bygger på en vurdering af bl.a. afstand til nuværende udbudspunkter, forventede handelsmønstre, butikstype og kædeforhold. Det vurderes, at etableringen af en ny dagligvarebutik ikke vil medføre, at borgerne bruger flere penge på dagligvarer end tidligere. Derfor vurderes omsætningen at blive hentet fra de eksisterende dagligvarebutikker i området. Tallene angives som et beløb i mio. kr., og skal læses som et omtrentligt tal, da hverken den nuværende omsætning eller de fremtidige ændringer er præcist kendt.

Som beskrevet i afsnit 5, vil en dagligvarebutik i form af en discountbutik i Hammelev indgå i dagligvarehandelen i et geografisk område med de store udbudspunkter i Haderslev og Vojens samt evt. i mindre grad i de mindre byer med små dagligvarebutikker mod nord og syd.

Centralt i effektivurderingen står det forhold, at byens borgere i dag ikke har nogen lokal indkøbsmulighed, og at deres forbrug dermed sker i andre byer. Det vurderes, at det meste sker i Haderslev, som det nærmeste og mest attraktive udbudspunkt, hvor Hammelevs borgere også i meget høj grad vil have andre ærinder som arbejde, udvalgswareindkøb, praktiske ærinder, fritidsaktiviteter mv. Det samme gør sig gældende ift. indkøb i Vojens, som ligger i samme afstand, men har et mindre udbud og ikke samme antal af øvrige funktioner som i Haderslev. Derfor vurderes derfor, at en lidt mindre del af Hammelevs borgeres handel foregår her.

Endelig vil en del af indkøbene foregå længere væk, hvor borgerne enten har f.eks. arbejdsplads eller ved de store udbudspunkter som f.eks. Bilka i Kolding eller ved grænsen. Det vurderes ikke, at de mindre butikker i Sommersted og Vedsted vil blive nævneværdigt påvirket af den nye dagligvarebutik, da borgerne i Sommersted og Vedsted allerede i dag kan betjene sig af dagligvarebutikkerne i Vojens og Haderslev med et større udbud.

Endelig betyder Hammelevs og projektområdets placering ved krydset mellem E45 og Ribevej, at noget omsætning kan komme fra forbiørende trafik. Det vurderes at give et mindre bidrag til omsætningen: Trafikken på Ribevej vil i meget høj grad gå til Vojens og Haderslev, hvor der i forvejen er større udbudspunkter ved det overordnede vejnet, som trafikanterne vil passere. Den rent forbiørende trafik på motorvejen vil heller ikke være relevant ift. egentlige indkøbsture, men kan bidrage med omsætning ifm. ophold ved tankning og lignende. En mindre del af omsætning vil også komme fra ophold på den planlagte el-lade station.

KONSEKVENSVURDERING				
Område	Før ny butik	Efter ny butik	Ændring i omsætning	
	mio. kr. pr. år	mio. kr. pr. år	mio. kr. pr. år	%
Ny discountbutik	-	Ca. 35	Ca. +35	
Haderslev bymidte	Ca. 435	Ca. 423	Ca. -12	Ca. 3
Haderslev by i øvrigt	Ca. 340	Ca. 327	Ca. -13	Ca. 4
Vojens bymidte	Ca. 250	Ca. 243	Ca. -7	Ca. 3
I øvrigt*	-	-	Ca. -3	-
Omsætning i større dagligvarebutikker (discountbutikker, supermarkeder og varehuse) i udbudspunkterne. *Kategorien i øvrigt dækker omsætning hentet fra andre udbudspunkter, herunder ifm. forbiørende trafik og ophold på el-lader stationen. Tallene er ikke eksakte, men udtrykker niveauer.				

Tabel 1 Konsekvensvurdering

Det vurderes, at det meste af omsætningen vil blive hentet i Haderslev. Det skyldes dels, at Haderslev bymidte er det største udbudspunkt i oplandet, hvor det vurderes, at det meste af Hammelev-borgernes forbrug sker i dag. I forhold til den samlede omsætning, er nedgangen i bymidten dog den mindste. Den relativt største påvirkning forventes i butikkerne i Haderslev i øvrigt, hvoraf f.eks. Rema 1000 på Simmerstedvej, er det mest oplagte udbudspunkt for den type indkøb, som discountbutikken i Hammelev vil erstatte. Det samme gør sig gældende for Vojens, hvor den østlige del af bymidten ligger i samme kørselsafstand fra Hammelev, som Rema 1000 på Simmerstedvej. Her forventes den næststørste relative omsætningsnedgang. Endelig kommer en mindre del af omsætningen fra andre udbudspunkter.

Det er dog værd at bemærke, at størrelsesordenen af påvirkningerne er begrænsede, og uden betydning for den overordnede butiksstruktur.

9 Konklusion

Der kan kommuneplanlægges for en dagligvarebutik på 1.200 m² i projektområdet. Dette notat opfylder redegørelseskravene i den forbindelse og skal indgå i kommuneplanlægningen.

Kommuneplanlægningen vil for så vidt angår detailhandel bestå af udlæg af et lokalcenter i kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjedel. Der fastsættes

en arealramme på 1.200 m² og maksimal butiksstørrelse på 1.200 m² for dagligvarer. Der kan fastsættes en mindre arealramme og maksimal størrelse pr. udvalgsvarebutik på f.eks. 200 m². Lokalcentrets geografiske udstrækning skal som minimum omfatte hele projektets detailhandelsdel.

Kommuneplanlægningen vil desuden bestå af ændringer i rammedelen, så denne er i overensstemmelse med retningslinjerne for lokalcentret. Rammebestemmelserne skal justeres således, at disse er i overensstemmelse med førnævnte retningslinjer. Der er i den nugældende planlægning bestemmelser for detailhandel i en række rammeområder i Hammelev. Det anbefales, at rammerne gennemgås, og at bestemmelserne ændres, sådan at muligheden for detailhandel fremadrettet samles i det nye lokalcenter. Den geografiske udstrækning af rammeområdet til centerformål skal enten udvides eller flyttes, og tilstødende rammeområders afgrænsninger skal muligvis justeres.

Planlægningen vil give mulighed for en lokal indkøbsmulighed, der ikke er til stede i dag. Dette ses i høj grad som positivt, lige som projektets lokale forankring er et positivt træk. I forhold til den lokale trafik ville en mere central placering have været mere positiv, men det er af markedsaktørerne vurderet ikke at være rentabelt, og en realiserbar mulighed for en butik vil transportmæssigt være at foretrække frem for den manglende lokale indkøbsmulighed. Dertil kommer, at der i dag i byen ikke er et eksisterende fokuspunkt for funktionssamling, der bliver påvirket negativt. Der er altså ikke en negativ påvirkning på en eksisterende bymidte i Hammelev, ligesom påvirkningen på bymidterne i Haderslev og Vojens vurderes at være begrænsede.

JANUAR 2025
STENDER INNOVATION

NYT SERVICECENTER VED HAMMELEV TSA 68 - TRAFIKSIMULERING

KAPACITETSNOTAT



COWI

JANUAR 2025
STENDER INNOVATION

NYT SERVICECENTER VED HAMMELEV TSA 68 - TRAFIKSIMULERING

KAPACITETSNOTAT

PROJEKTNR.

A272134

DOKUMENTNR.

VERSION

3.2

UDGIVELSESDATO

11-03-2025

BESKRIVELSE

Kapacitetsnotat

UDARBEJDET

KANL

KONTROLLERET

LIAN

GODKENDT

LLKR

INDHOLD

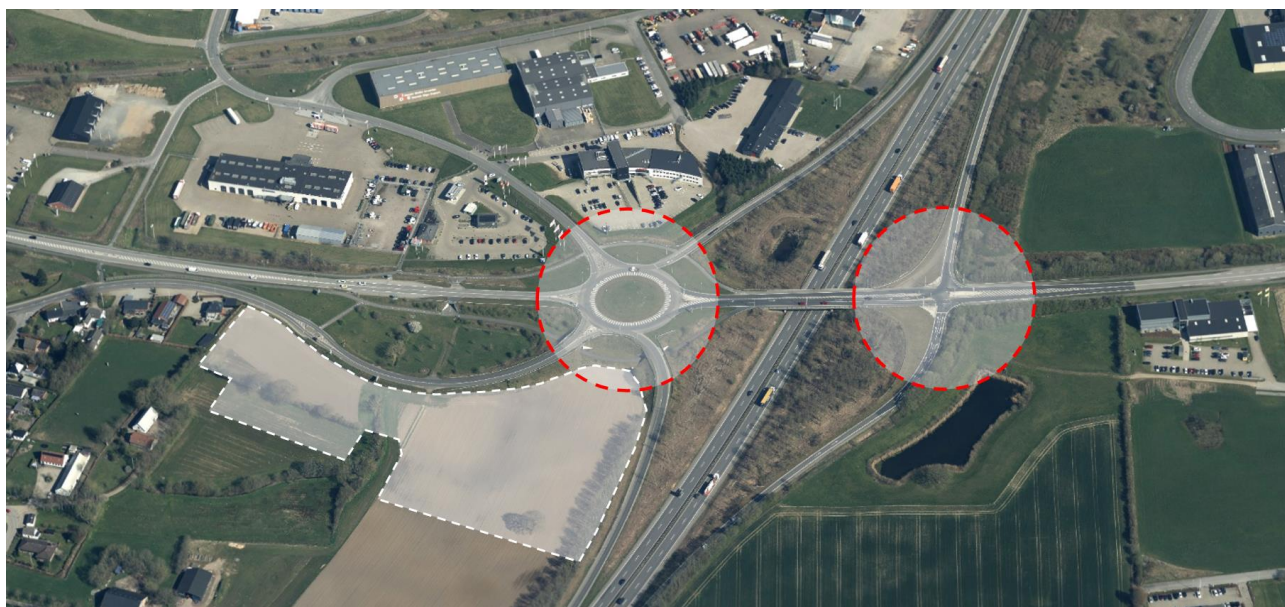
1	Indledning	6
2	Sammenfatning	7
3	Eksisterende forhold	8
4	Projektforslag	10
5	Forudsætninger	11
5.1	Trafikgrundlag	11
5.2	Signalstyring	15
5.3	Trafikantgrupper	16
5.4	Scenarier	16
6	Metode	17
7	Resultater	19
7.1	Gennemsnitlig forsinkelse	20
7.2	Kødannelse	24

1 Indledning

Stender Innovation A/S ønsker udarbejdelse af en trafikanalyse i forbindelse med udbygningen af et nyt servicecenter vest for Sønderjyske motorvej E45 ved tilslutningsanlæg 68 (TSA 68) ved Hammelev Ø. Analysen gennemføres i forbindelse med, at Vejdirektoratet ønsker nærmere belyst, hvilken trafikal påvirkning udbygningen af servicecenteret vil have på trafikafviklingen ved TSA 68. Resultaterne fra denne analyse skal danne grundlag for en vurdering af vejnettets kapacitet. Her undersøges trafikken i året for færdiggørelsen af byggeprojektet samt i den fremtidige situation 15 år efter færdiggørelse af byggeprojektet.

Trafikanalysen er gennemført ved brug af mikrosimuleringsværktøjet VISSIM, hvor trafikken simuleres for det enkelte køretøj. Trafikgrundlaget er baseret på droneoptagelser ved TSA 68 og beregnet trafik til og fra servicecenteret. I trafikanalysen medtages de registrerede køretøjer på lokaliteten, herunder personbiler og tunge køretøjer.

Trafikanalysen dækker de to kryds ved TSA 68 samt adgangsvejen til det nye servicecenter, som det fremgår af figur 1-1.



Figur 1-1

Oversigtsbillede over TSA 68 set fra syd (kilde: DDG – skråfoto). Hvidt areal viser placering af servicecenter. Røde cirkler viser de to rampekryds.

2 Sammenfatning

I Basisscenariet ses den største forsinkelse i rundkørslen fra Hammelev Bygade (28 sekunder) og i signalkrydset fra frakørselsrampen (33 sekunder). I Fremtids-scenariet afvikles trafikken fra Hammelev Bygade i rundkørslen med en gennemsnitlig forsinkelse på op til 68 sekunder i morgenspidstimen. Fra Lysbjergvej ses en forsinkelse på op til 66 sekunder i eftermiddagsspidstimen. Disse to trafikstrømme afvikler med serviceniveau E, mens øvrige trafikstrømme afvikler med serviceniveau D eller bedre. I det østlige kryds er forsinkelsen fra Ribevej øst 46 sekunder i 2040. Dermed afvikles trafikken med serviceniveau D eller bedre. I det prioriterede kryds afvikles trafikken med serviceniveau B eller bedre.

I begge scenarier medfører kølængderne ikke tilbagestuvning mellem rampekrydsene, ned på frakørselsramperne eller tilbage til rundkørslen fra det nye servicecenter på Hammelev Bygade. I morgenspidstimen vil der opstå tilbagestuvning tilbage til adgangsvejen til servicecenteret.

Forsinkelsesresultaterne viser generelt en begrænset restkapacitet i rundkørslen, mens øvrige kryds har en del restkapacitet. I beregningen af turproduktionen er der forudsat en høj trafikvækst samt tæt på fuld udnyttelse af alle funktioner ved servicecenteret, hvilket giver en meget robust kapacitetsberegning.

Samlet set afvikles trafikken i de tre kryds med serviceniveau D eller bedre i 2040. I rundkørslen opleves der kun serviceniveau E fra én retning i hhv. morgen- og eftermiddagsspidstimen, hvor øvrige vejgrene afvikler med serviceniveau D eller bedre. Dertil ses ingen kritisk tilbagestuvning omkring rampekrydsene. Kun på Hammelev Bygade vil der opleves tilbagestuvning tilbage til krydset ved servicecenteret, der i perioder vil reducere afviklingen i dette kryds.

3 Eksisterende forhold

Det nye servicecenter er planlagt etableret sydvest for tilslutningsanlæg 68 ved Sønderjyske motorvej E45. TSA 68 ligger vest for Haderslev i Haderslev Kommune og umiddelbart øst for Hammelev. På figur 3-1 ses placeringen af projektområdet.



Figur 3-1 Placering af TSA 68 og anlæggets udformning øverst t.v.

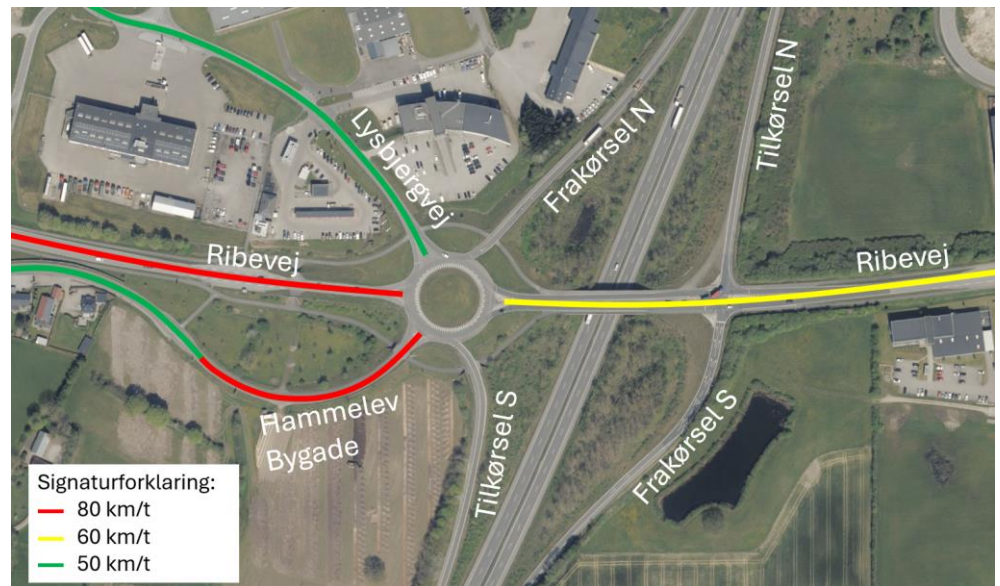
Ribevej (primærrute 47) er en hovedvej, der går mellem Haderslev mod øst og Gæbel mod vest. Ribevej forbinder Haderslev med E45 og til øvrige primærruter mod det vestlige og sydvestlige Jylland, hhv. primærrute 24 og 25.

TSA 68 består af to kryds. Det østlige kryds er et trafikstyret signalreguleret kryds med separate svingbaner på den sydlige frakørselsrampe og separat venstresvingsbane på Ribevej vest. Det vestlige kryds er en 6-benet rundkørsel, hvor to af vejbenene er hhv. til- og frakørsel til E45. Det nordvestlige vejben (Lysbjergvej) giver adgang til et erhvervsområde. Det sydvestlige ben (Hammelev Bygade) går ind til Hammelev samt forbi det planlagte nye servicecenter.

Ribevej er anlagt med ét spor i hver kørselsretning med separate cykelstier i begge vejsider. Ved TSA 68 afvikles cykeltrafikken sammen med den ligeudkørende trafik i det østlige signalregulerede kryds. I rundkørslen afvikles cyklerne generelt med underføringer under vejen med undtagelse af Lysbjergvej (nordvest), hvor cykelstien er tilbager trukket, og cyklisterne er pålagt vigepligten.

TSA 68 ligger i åbent land, hvormed den tilladte hastighed er 80 km/t, med lokale hastighedsgrænser ind mod krydset. På E45 er den tilladte hastighed 130 km/t. På

figur 3-2 ses anlæggets udformning samt hastighedsgrænser på de enkelte vejgrene.

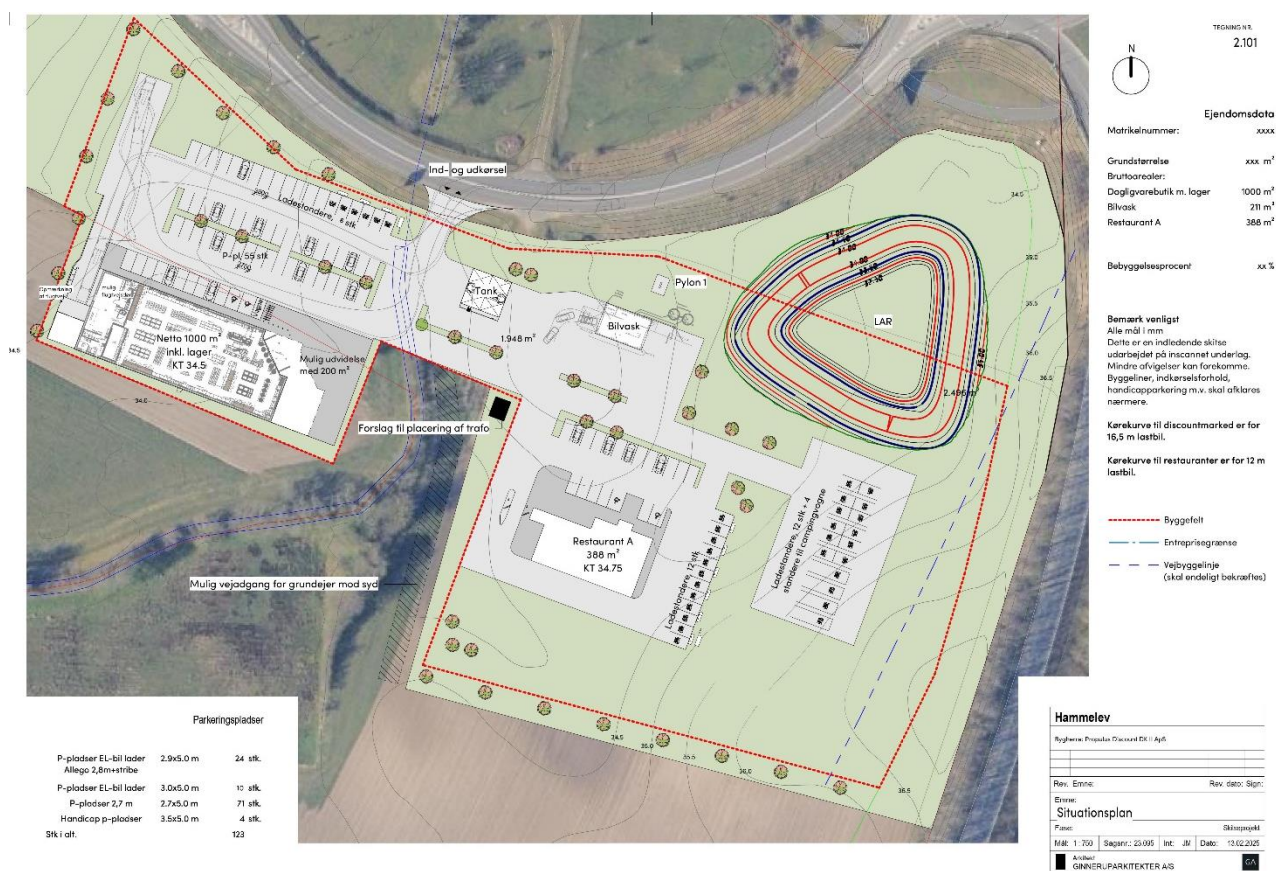


Figur 3-2 Tilslutningsanlæg 68 med hastighedsgrænser på hver vejgren.

4 Projektforslag

Stender Innovation har planlagt etablering af et nyt servicecenter ved TSA 68. Servicecenteret etableres sydvest for den vestlige rundkørsel ved TSA 68 med adgang via Hammelev Bygade, se figur 4-1. Der er oplyst følgende funktioner ved servicecenteret:

- › En ubemandet tankstation + bilvaskehal
- › Ladepladser til 34 personbiler
- › En fastfoodrestaurant med samlet etageareal på 388 m²
- › En dagligvarebutik på 1.000 m², med mulighed for udbygning til 1.200 m².



Figur 4-1 Foreslået udformning af nyt servicecenter ved TSA 68.

Krydset ved adgangsvejen ind til servicecenteret er planlagt som et prioriteret T-kryds uden separate svingbaner.

5 Forudsætninger

I følgende afsnit gennemgås de bagvedliggende forudsætninger for den trafikale analyse og kapacitetsberegningerne for hhv. dagens situation og den fremtidige situation. Der ses på følgende parametre:

- › Trafikalt grundlag
- › Signalprogram
- › Trafikantgrupper
- › Scenarier

5.1 Trafikgrundlag

Trafikgrundlaget vil bestå af følgende trafik:

- › Eksisterende trafik (droneoptagelse)
- › Trafik til og fra nyt servicecenter

I følgende afsnit beskrives trafikken fra hhv. droneoptagelsen og den beregnede trafik for servicecenteret.

5.1.1 Eksisterende trafik

Den eksisterende trafik ved TSA 68 er baseret på en dronetælling gennemført torsdag d. 12. december 2024. Dronetællingen blev gennemført i myldretidsperioderne kl. 6:45 til 8:45 og kl. 15:00 til 17:00. Dronetællingen blev om morgenen startet et kvarter før normalt, da Vejdirektoratet oplyste, at myldretidstrafik på frakørselsrampen startede lidt før kl. 7:00.

På figur 5-1 ses et udklip fra droneoptagelserne.



Figur 5-1 View fra droneoptagelsen ved TSA 68.

Fra droneoptagelserne udtrækkes hhv. trafiktal og rutevalg.

Trafiktallene er efterfølgende fremskrevet til det forventede år for færdiggørelse af det nye servicecenter, i prognoseår 2025/2026.

Trafiktallene er dernæst fremskrevet til prognoseåret + 15 år svarende til år 2040. Vejdirektoratet foreslår med baggrund i *Grøn Mobilitetsmodel*, at der anvendes en årlig trafikvækst på 1% for alle svingbevægelse i tilslutningsanlægget.

Dette ligger en smule over trafikprognosen fra Vejdirektoratets forventning til årlig trafikvækst fra 2025-2040 ved vejnettet omkring Haderslev, hvor den forventede årlige trafikvækst ligger på 0 til 0,5%. Den anvendte trafikvækst vil dermed sikre en robust analyse.

5.1.2 Trafik: Servicecenter

Det nye servicecenter vil generere ny trafik ved tilslutningsanlægget. Trafikproduktionen til og fra det nye servicecenter baseres på information om de fremtidige funktioner. Forudsætning for beregning af ture for hver funktion i hhv. morgen- og eftermiddagsspidstimen gennemgås separat. Afslutningsvis beskrives den samlede trafik, der anvendes i trafiksimuleringerne.

Tankanlæg

I Vejdirektoratets håndbog *Turrate, 2020* er der angivet en gennemsnitlig værdi for hvor mange ture et ubemandet tankanlæg generer dagligt. Turraten oplyses til at være 700-900 ture pr. døgn.

Ud fra dette sættes tankanlægget til at generere 800 daglige ture, hvoraf ca. 13% vil ske i spidstimerne, svarende til ca. **100 køretøjer i morgen- og eftermiddagsspidstimen.**

Denne værdi anvendes både i prognoseåret 2025/2026 for spidstimetrafikken og i 2040 for den fremtidige trafik. Danmark har en målsætning om at stoppe salg af

biler, der anvender fossile brændstoffer, i 2030. Dertil vil EU stoppe salg af fossile biler i 2035. På baggrund af dette vurderes brugen af fuld turproduktion til/fra tank-anlægget i 2040 at være på den sikre side.

Ladepladser

Der er planlagt etablering af 34 ladepladser til personbiler ved det nye servicecenter. En opladning tager normalvis omkring 20-30 minutter, hvormed en stander kan betjene to biler i timen. En opladning vil give to ture – en ind og en ud.

I morgenspidstimen vurderes belægningen på ladestanderne dog ikke at være fuldt udnyttet. Dertil vil en stor andel af elbilejerne have ladet deres bil hjemmefra i løbet af natten. Ud fra dette sættes belægningen til at være 25% i morgenspidstimen med én udskiftning på pladserne. **Dette medfører 34 ture i morgenspidstimen.**

I eftermiddagsspidstimen vil belægningen være en del højere ift. morgenspidstimen. Her sættes belægningen til 50% i prognoseåret 2025/2026 med én udskiftning. Dette giver 68 ture i eftermiddagsspidstimen.

Efterhånden som fossile biler udfases forventes en stigning i salg af elbiler. I 2040 forventes belægningen på ladeparken at være større i morgen- og eftermiddagsspidstimen. Belægningen fastsættes her til 75% med én udskiftning. **Dette giver 102 ture i spidstimerne i 2040.**

Dagligvarebutik

Der er planlagt etablering af en ny dagligvarebutik ved servicecenteret. Dagligvarebutikken er planlagt til 1.000 m² med mulighed for at udvide til 1.200 m². I følgende beregninger anvendes 1.200 m² for at sikre muligheden for udvidelse, uden at det belaster vejnettet yderligere.

I Vejdirektoratets turrate håndbog er der for mindre dagligvarebutikker (op til 1.500 m²) fastsat en turrate på 140 ture pr. 100 m², hvoraf 14% ankommer i spidstimen. Dagligvarebutikken beregnes at skabe 1.680 ture pr. døgn. **Dette giver ca. 235 ture i eftermiddagsspidstimen.** Der anvendes samme turrate for eftermiddagsspidstimen i prognoseåret 2025/2026 og i 2040.

Morgenspidstimen ligger fra 07:15 til 08:15 i dronetællingen. Dagligvarebutikken forventes at have åbent fra kl. 07:00. I håndbogen *Turrater, 2020*, bilag 4 figur B4.2 angives andelen af trafikken i morgenspidstimen til 2%. Denne andel anvendes både i prognoseår 2025/2026 og 2040. **Dette giver 34 ture i morgenspidstimen i både 2025/2026 og 2040.**

Fastfoodrestauranter

Turrater for fastfoodrestauranter kan ligeledes findes i turrate håndbogen. Her er den beregnede turrate 1.450 bilture for én fastfoodrestaurant. Denne stikprøve er fastsat ud fra en meget begrænset stikprøve på fire fastfoodrestauranter ved Aalborg. Af håndbogen ses spidstimetrafik at ligge fra kl. 17:45-18:45, hvilket er uden for myldretiden ved anlægget.

Grundet det usikre datagrundlag er der udleveret besøgsdata fra en af de forventede restaurantkæder (Sunset Boulevard), for at fastsætte andelen af spidstimetrafik ved lignende anlæg. I tabel 5-1 kan andelen af besøgende ses for hver time samt antallet af biler. Som det fremgår af tabellen, vil fastfoodrestauranten først åbne kl. 10:00, hvormed der ikke er trafik i morgenmyldretiden. Spidsbelastningen ligger fra kl. 18:00-19:00, hvilket stemmer godt overens med turratehåndbogen.

Tabel 5-1 Fordeling af besøgende til fastfoodrestaurant samt besøgende biler.

Tid:	%-andel besøgende	Biler
10:00-11:00	3%	6
11:00-12:00	9%	21
12:00-13:00	11%	26
13:00-14:00	9%	21
14:00-15:00	7%	17
15:00-16:00	6%	15
16:00-17:00	7%	17
17:00-18:00	13%	30
18:00-19:00	15%	35
19:00-20:00	10%	24
20:00-21:00	6%	15
21:00-22:00	3%	7
22:00-23:00	0%	0
23:00-24:00	0%	0

Der er planlagt etablering af en Sunset Boulevard, hvilket historisk genererer en lavere turproduktion en f.eks. McDonalds. Der vurderes at være usikkerheder forbundet med anvendelsen af antal besøgende biler i tabellen, der ligger væsentligt under turratehåndbogen. Ud fra dette er det valgt at anvende turraterne fra håndbogen på 1.450 ture sammenholdt med spidstimebelastningen fra restaurantkæden på 6%. Dette vurderes at give det bedste estimat på turproduktionen.

Med baggrund i ovenstående vil fastfoodrestauranterne generere ca. 87 ture i eftermiddagsspidstimen. Der anvendes samme turproduktion i prognoseåret 2025/2026 og 2040.

Samlet trafik fra servicecenter

I tabel 5-2 fremgår de beregnede turproduktioner for de forskellige funktioner. I tabellen fremgår ture i hhv. morgen- og eftermiddagsspidstimen i prognoseår 2025/2026 og 2040.

Tabel 5-2: Beregnet antal ture til hver funktion. Tallene er summen af ind- og udkørende biler for hhv. morgen- og eftermiddagstrafikken i 2026 og 2040. Tal i parentes viser trafik som følge af dobbeltudnyttelse (dvs. de tal der anvendes i trafiksimuleringerne).

Funktion	Ture/døgn	Ture i morgenspidstimen		Ture i eftermiddagsspidstimen	
		2026	2040	2026	2040
	ÅDT				
Fastfoodrestaurant	1.450	-	-	87 (65)	87 (65)
Tankanlæg	800	100	100	100 (75)	100 (75)
Ladepladser	-	34	102	68 (51)	102 (77)
Dagligvarebutik	1.680	34	34	235	235
Samlet	-	168	236	490 (426)	524 (452)

De beregnede ture vil i eftermiddagsspidstimen ikke bare kunne lægges direkte sammen, da der forventes at være dobbeltudnyttelse, forstået ved at biler benytter flere funktioner under samme tur. F.eks. vil en fører (og passagerer) der lader sin elbil kunne benytte ventetiden til at besøge en fastfoodrestaurant.

Erfaringsmæssigt kan antallet af ture reduceres med 25% grundet dobbeltudnyttelse. Denne effekt anvendes kun i eftermiddagsspidstimen, da det vurderes meget begrænset i morgenspidstimen, hvor restauranterne er lukket. I tabel 5-2 fremgår antal ture som følge af dobbeltudnyttelse i parenteser, og det er disse tal der anvendes i de efterfølgende trafiksimuleringer.

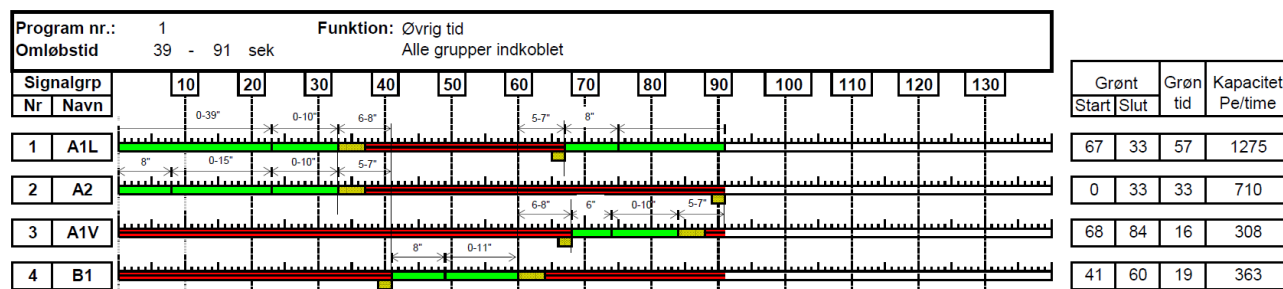
5.2 Signalstyring

Det østlige kryds i anlægget er i dagens situation et trafikstyret signalreguleret kryds. Signaldokumentation for krydset er udleveret af Vejdirektoratet og indarbejdet i trafiksimuleringen. Der er ét signalprogram for morgen- og eftermiddagsmyldretiden (program 2).

Der er indarbejdet følgende funktioner ud fra signaldokumentationen:

- › Anlægget fungerer frit trafikstyret med rød-hvile.
- › I programmet er der indarbejdet køfunktion fra Ribevej vest og fra frakørselsrampen.
 - › Køfunktion fra Ribevej vej indkobles ved at detektor 11 (140 meter fra stopstreg) har en udglattet belægning på over 70% i 4 på hinanden følgende sekunder. Her tillægges A1L minimum 8 sekunder ekstra grøntid og maksimalt 30 sekunder.
 - › Køfunktion på rampen indkobles ved kø på detektor 17 (90 meter fra stopstreg) ved en udglattet belægning på 90% i 2 på hinanden følgende sekunder. B1 indkobles hurtigst muligt efter.

På figur 5-2 ses signalgruppeplanen for program 2.



Figur 5-2 Signalgruppeplan for østligt kryds ved TSA 68 for morgen- og eftermiddagsprogram.

5.3 Trafikantgrupper

I simuleringen indgår de trafikantgrupper, der forventes at færdes i anlægget, herunder personbiltrafik og tung trafik.

For den tung trafik skelnes der ikke mellem bustrafik og lastbiltrafik, da bustrafikken i dronetællingen udgjorde en lille andel af den samlede tunge trafik.

I dronetællingen blev der registreret 2-4 cykler i spidstimen og ingen fodgængere. På baggrund af dette er det valgt ikke at medtage bløde trafikanter, da de ikke vurderes at have nogen reel betydning for trafikafviklingen. Særligt da de i rundkørslen generelt afvikles ude af niveau med undtagelse af Lysbjergvej. I signalanlægget vurderes det yderst begrænsede antal cyklister ligeledes ikke at påvirke den højresvingende trafik i betydelig grad.

5.4 Scenarier

I trafiksimuleringen undersøges to scenarier:

- › Basisscenarie: Prognoseår 2025/26 hvor projektet forventes færdiggjort.
- › Fremtidsscenarie: Som Basisscenariet, hvor den generelle trafik på vejnettet fremskrives til år 2040 med en årlig trafikvækst på 1%.

Der er gennemført simuleringer for både morgen- og eftermiddagsspidstimen i begge scenarier.

6 Metode

Kapacitetsanalysen er gennemført ved brug af mikrosimuleringsværktøjet VISSIM (version 24). Trafikmodellen er indstillet efter gældende danske standarder, herunder kapacitetsnormer for de individuelle spor, vigepligtsforhold, køretøjers længde osv.

I VISSIM er resultater for forsinkelser og kølængder ved hvert kryds udtrukket for hver trafikstrøm. Simuleringen er gennemført for en to timers periode i morgenmyldretiden (06:45-08:45) og eftermiddagsmyldretiden (15:00-17:00). For begge perioder er inkluderet en opvarmningsperiode på 15 minutter, så der er trafik i modellen ved start af simuleringsperioden.

Resultatudtræk er gennemført for spidstimen i begge perioder, hvor trafikmodellen viser den højeste trafikmængde. I morgenspidstimen fra kl. 07:00 til 08:00 og i eftermiddagsspidstimen fra kl. 15:15 til 16:15. I disse perioder forventes forsinkelser og kølængder generelt at være størst.

Forsinkelse defineres som den gennemsnitlige forsinkelse for alle køretøjer inden for et specifikt defineret område i en nærmere specificeret periode. Forsinkelsen opgøres som forskellen mellem den ønskede hastighed og den faktisk kørte hastighed i trafiksimuleringen. Forsinkelsen måles for hver trafikstrøm. Køretøjer i programmet er indstillet, så den ønskede hastighed kan variere for det enkelte køretøj. For eksempel ved en hastighedsgrænse på 60 km/t vil en andel af trafikanter have en ønsket hastighed på over 60 km/t. Forskellen mellem den tilladte hastighed og ønskede hastighed medtages ikke i beregningen af forsinkelsen. Det vil dermed kun være forsinkelsen fra den egentlige hastighed op til hastighedsgrænsen som registreres som forsinkelse.

Serviceniveauet (Levels of Service, LOS) bestemmes ved at anvende definitionen beskrevet i Vejdirektoratets håndbog "Anvendelse af Mikrosimuleringsmodeller". Serviceniveauet beregnes primært på baggrund af forsinkelsen. Den anvendte definition af serviceniveau fremgår af tabel 6-1.

Tabel 6-1 Definition af serviceniveau (LOS) for forskellige krydstyper jf. Anvendelse af Mikrosimuleringsmodeller

Serviceniveau	Beskrivelse	Middelforsinkelse [sek.] Siganalanlæg	Middelforsinkelse [sek.] Rundkørsel
A	Næsten ingen forsinkelse	0 – 10	0 – 10
B	Begyndende forsinkelse	11 – 20	11 – 15
C	Ringe forsinkelse	21 – 35	16 – 25
D	Nogen forsinkelse	36 – 60	26 – 50
E	Stor forsinkelse	60 – 100	51 – 70
F	Meget stor forsinkelse (Sammenbrud)	> 100	> 70

Serviceniveau A-D anses normalt for at være acceptabel afvikling.

Ved serviceniveau E fra flere retninger vil afviklingen i krydset være på grænsen. Trafikanter vil opleve længere forsinkelser, men krydset afvikler stadig trafikken. Såfremt serviceniveauet ligger på F for én eller flere trafikstrømme, anbefales det, at krydset udbygges, eventuelt ved signalteknisk optimering eller ved fysisk udbygning.

Køresultaterne er udtrukket for de maksimale og gennemsnitlige kølængder for hver trafikstrøm. Den maksimale kølængde er angivet som 95%-fraktilen, da de resterende 5 % kan give et for højt billede af den egentlige kølængde. Resultaterne præsenteres grafisk.

7 Resultater

I dette afsnit præsenteres resultaterne af kapacitetsanalysen for TSA 68 og adgangsvejen til servicecenteret som følge af etablering af det nye servicecenter. Afsnittet omfatter forsinkelsesresultater i de tre kryds. Desuden vises køresultaterne i krydsene. Kødannelser afbilledes grafisk for den maksimale kølængde, for visuelt at kunne se påvirkningen. For gennemsnitlige kølængder og kølængder som data henvises til Bilag A.

Der er gennemført resultatudtræk for de to scenarier i trafikanalysen, som oplistet i afsnit 5.4.

Der er udført resultatudtræk for den mest trafikerede time i henholdsvis morgen- og eftermiddagsmyldretiden. Morgenspidstimen er defineret som tidsrummet fra kl. 07:15-08:15. Eftermiddagsspidstimen er defineret som tidsrummet fra kl. 15:15-16:15.

7.1 Gennemsnitlig forsinkelse

De gennemsnitlige forsinkelser vises først for Basisscenariet i morgen- og eftermiddagsspidstimen i de tre kryds. Af resultaterne fremgår trafiktallene for hver trafikstrøm, den gennemsnitlige forsinkelse og serviceniveauet.

7.1.1 Basisscenariet

I tabel 7-1, tabel 7-2 og tabel 7-3 fremgår resultater for forsinkelser i Basisscenariet i hhv. den vestlige rundkørsel, det østlige signalanlæg og adgangsvejen til servicecenteret. I tabellerne fremgår resultater for morgen- og eftermiddagsspidstimen.

Tabel 7-1 Gennemsnitlige forsinkelser (i sekunder) for alle baner ved rundkørslen i hhv. morgenspidstimen (7:15-8:15) og eftermiddagsmyldretiden (15:15-16:15) for Basisscenariet.

Rundkørsel (Vest)							
Fra	Til	Morgenspidstime			Eftermiddagsspidstime		
		Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS	Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS
Ribevej øst (bro)	Tilkørsel S	83	5	A	45	5	A
	Lysbjergvej NV	96	4	A	58	4	A
	Ribevej V	211	4	A	315	4	A
	Hammelvej Bygade SV	86	6	A	162	5	A
	Vejben	475	4	A	580	5	A
Frakørsel nord-øst	Lysbjergvej NV	49	16	C	32	14	B
	Ribevej V	235	15	B	191	15	B
	Hammelvej Bygade SV	6	19	C	64	15	C
	Ribevej Ø	39	19	C	16	16	C
	Vejben	330	15	C	304	15	B
Lysbjergvej nordvest	Ribevej V	23	15	B	49	21	C
	Hammelvej Bygade SV	25	21	C	41	20	C
	Tilkørsel S	35	14	B	49	22	C
	Ribevej Ø	64	14	B	117	23	C
	Vejben	147	16	C	257	22	C
Ribevej vest	Hammelvej Bygade SV	2	15	C	3	13	B
	Tilkørsel S	34	9	A	24	14	B
	Ribevej Ø	465	12	B	441	14	B
	Lysbjergvej NV	41	11	B	16	16	C
	Vejben	542	12	B	484	14	B
Hammelev Bygade sydvest	Tilkørsel S	40	21	C	22	9	A
	Ribevej Ø	151	27	D	88	10	A
	Lysbjergvej NV	32	28	D	27	10	A
	Ribevej V	66	26	D	68	11	B
	Vejben	288	26	D	205	10	B
Total		1.782	13	B	1.831	12	B

Tabel 7-2

Gennemsnitlige forsinkelser (i sekunder) for alle baner ved signalanlægget i hhv. morgenspidstimen (7:15-8:15) og eftermiddagsmyldretiden (15:15-16:15) for Basisscenarioet.

Signalanlæg (Øst)							
Fra	Til	Morgenspidstime			Eftermiddagsspidstime		
		Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS	Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS
Ribevej øst	Ligeud	371	28	C	485	28	C
	Højre	19	27	C	29	30	C
	Vejben	390	28	C	514	29	C
Frakørsel syd	Venstre	107	33	C	98	33	C
	Højre	53	29	C	66	29	C
	Vejben	159	32	C	164	31	C
Ribevej vest (bro)	Venstre	288	21	C	263	22	C
	Ligeud	431	5	A	401	5	A
	Vejben	719	12	B	664	12	B
Total		1.268	19	B	1.342	21	C

Tabel 7-3

Gennemsnitlige forsinkelser (i sekunder) for alle baner ved servicecenteret i hhv. morgenspidstimen (7:15-8:15) og eftermiddagsmyldretiden (15:15-16:15) for Basisscenarioet.

Adgangsvej til servicecenter							
Fra	Til	Morgenspidstime			Eftermiddagsspidstime		
		Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS	Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS
Hammelev Bygade øst	Ligeud	74	2	A	156	1	A
	Højre	43	1	A	115	1	A
	Vejben	116	2	A	271	1	A
Servicecenter syd	Venstre	79	3	A	86	3	A
	Højre	120	3	A	128	2	A
	Vejben	199	3	A	214	2	A
Hammelev Bygade vest	Venstre	171	1	A	76	0	A
	Ligeud	59	1	A	36	0	A
	Vejben	230	1	A	112	0	A
Total		545	2	A	597	1	A

Forsinkelsesresultaterne viser, at trafikken afvikles tilfredsstillende i både morgen- og eftermiddagsspidstimen i Basisscenarioet (2025/2026), hvor det nye servicecenter er etableret. I rundkørslen ses den største forsinkelse fra Hammelev Bygade, hvor forsinkelsen bliver op til 28 sekunder (serviceniveau D). Øvrige trafikstrømme i morgen- og eftermiddagsspidstimen afvikles med serviceniveau C eller bedre i begge kryds. Ud fra ovenstående resultater vurderes begge kryds at afvikle trafikken tilfredsstillende efter udbygning af det nye servicecenter.

7.1.2 Fremtidsscenarie

I tabel 7-4, tabel 7-5 og tabel 7-6 fremgår resultater for forsinkelser i Fremtidsscenariet i 2040 for hhv. den vestlige rundkørsel, det østlige signalanlæg og adgangsvejen til servicecenteret. I tabellerne fremgår resultater for morgen- og eftermiddagsspidstimen.

Tabel 7-4 Gennemsnitlige forsinkelser (i sekunder) for alle baner ved rundkørslen i hhv. morgenspidstimen (7:15-8:15) og eftermiddagsmyldretiden (15:15-16:15) for Fremtidsscenariet.

Rundkørsel (Vest)							
		Morgenspidstime			Eftermiddagsspidstime		
Fra	Til	Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS	Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS
Ribevej øst (bro)	Tilkørsel S	94	6	A	52	6	A
	Lysbjergvej NV	109	4	A	65	4	A
	Ribevej V	241	5	A	356	5	A
	Hammelvej Bygade SV	69	6	A	180	6	A
	Vejben	514	5	A	653	5	A
Frakørsel nord-øst	Lysbjergvej NV	55	24	C	38	22	C
	Ribevej V	272	20	C	217	22	C
	Hammelvej Bygade SV	5	23	C	71	22	C
	Ribevej Ø	46	26	D	19	25	C
	Vejben	378	21	C	346	22	C
Lysbjergvej nordvest	Ribevej V	25	24	C	53	66	E
	Hammelvej Bygade SV	22	32	D	48	57	E
	Tilkørsel S	41	20	C	54	66	E
	Ribevej Ø	75	22	C	125	61	E
	Vejben	163	23	C	280	62	E
Ribevej vest	Hammelvej Bygade SV	15	28	D	4	39	D
	Tilkørsel S	40	12	B	28	33	D
	Ribevej Ø	529	16	C	504	36	D
	Lysbjergvej NV	47	15	B	18	47	D
	Vejben	631	16	C	553	36	D
Hammelev Bygade sydvest	Tilkørsel S	39	51	E	26	20	C
	Ribevej Ø	155	68	E	102	20	C
	Lysbjergvej NV	36	67	E	31	21	C
	Ribevej V	64	68	E	74	23	C
	Vejben	294	66	E	234	21	C
Total		1.980	24	C	2.066	27	D

Tabel 7-5 Gennemsnitlige forsinkelser (i sekunder) for alle baner ved signalanlægget i hhv. morgenspidstimen (7:15-8:15) og eftermiddagsmyldretiden (15:15-16:15) for Fremtidsscenariet.

Signalanlæg (Øst)							
Fra	Til	Morgenspidstime			Eftermiddagsspidstime		
		Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS	Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS
Ribevej øst	Ligeud	397	32	C	543	45	D
	Højre	21	30	C	34	46	D
	Vejben	418	32	C	577	45	D
Frakørsel syd	Venstre	119	37	D	109	35	C
	Højre	62	29	C	77	33	C
	Vejben	181	34	C	186	34	C
Ribevej vest (bro)	Venstre	316	23	C	295	24	C
	Ligeud	477	5	A	453	5	A
	Vejben	793	12	B	748	13	B
Total		1.392	21	C	1.510	28	C

Tabel 7-6 Gennemsnitlige forsinkelser (i sekunder) for alle baner ved servicecenteret i hhv. morgenspidstimen (7:15-8:15) og eftermiddagsmyldretiden (15:15-16:15) for Fremtidsscenariet.

Servicecenter							
Fra	Til	Morgenspidstime			Eftermiddagsspidstime		
		Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS	Køretøjer	Forsinkelse [s]	LOS
Hammelev Bygade øst	Ligeud	67	4	A	164	1	A
	Højre	54	2	A	131	1	A
	Vejben	121	3	A	296	1	A
Servicecenter syd	Venstre	72	13	B	90	3	A
	Højre	109	16	B	137	2	A
	Vejben	181	15	B	227	2	A
Hammelev Bygade vest	Venstre	208	13	B	88	0	A
	Ligeud	59	19	B	37	0	A
	Vejben	267	14	B	125	0	A
Total		569	12	B	648	1	A

Forsinkelsesresultaterne viser, at trafikken ligeledes vil kunne afvikles i afvikles både morgen- og eftermiddagsspidstimen i Fremtidsscenariet (2040), hvor det nye servicecenter er etableret og den generelle trafik er fremskrevet, dog med større forsinkelse fra enkelte retninger. Den ekstra trafik skaber større forsinkelser fra Hammelev Bygade i morgenspidstimen, hvor forsinkelsen bliver 51-68 sekunder (serviceniveau E). I eftermiddagsspidstimen ses de største forsinkelser fra Lysbjergvej, hvor forsinkelsen bliver 57-66 sekunder (serviceniveau E). Rundkørslen vil samlet set få serviceniveau C i morgenspidstimen og serviceniveau D i eftermiddagsspidstimen.

I det østlige rampekryds ses de største forsinkelser fra Ribevej øst (46 sekunder). Øvrige trafikstrømme i morgen- og eftermiddagsspidstimen afvikles med

serviceniveau D eller bedre i begge kryds. Ved det prioriterede kryds til servicecenteret afvikles trafikken med serviceniveau B eller bedre. Adgangen til servicecenteret vil dermed ikke medføre udfordringer med afvikling af trafikken.

Beregningerne er gennemført med en lang række antagelser om den fremtidige trafik, bl.a. at trafikfordelingen er den samme i 2040 og at den generelle trafikstigning vil være lineær frem mod 2040 med en relativ høj trafikvækst. Dertil er der vurderet fuld udnyttelse af tankstation og fastfoodrestaurant, samt en høj belægning på ladestanderne frem mod 2040, hvilket giver en meget robust beregning. Ændringer i trafikmønstre og en anden trafikvækst end antaget kan medføre en ændret afvikling i rampekrydsene. Der er en restkapacitet i det østlige kryds, der vurderes at kunne håndtere en evt. øget trafikmængde frem mod 2040. Rundkørslen vil i fremtiden derimod ikke kunne håndtere en større stigning i trafikken.

I Fremtidsscenariet vurderes afviklingen på en lang tidshorisont, hvormed der kan være store usikkerheder forbundet med trafikken. Signalkrydset og krydset ved servicecenteret viser en acceptabel afvikling i 2040 ud fra forudsætningerne fastlagt i afsnit 6. Rundkørslen vil ligeledes afvikle trafikken, dog med større forsinkelser fra enkelte retninger. Det nye servicecenter vurderes at medføre en øget forsinkelse, der i spidstimen kan medføre op mod serviceniveau E for én vejgren i hhv. morgen- og eftermiddagsspidstimen.

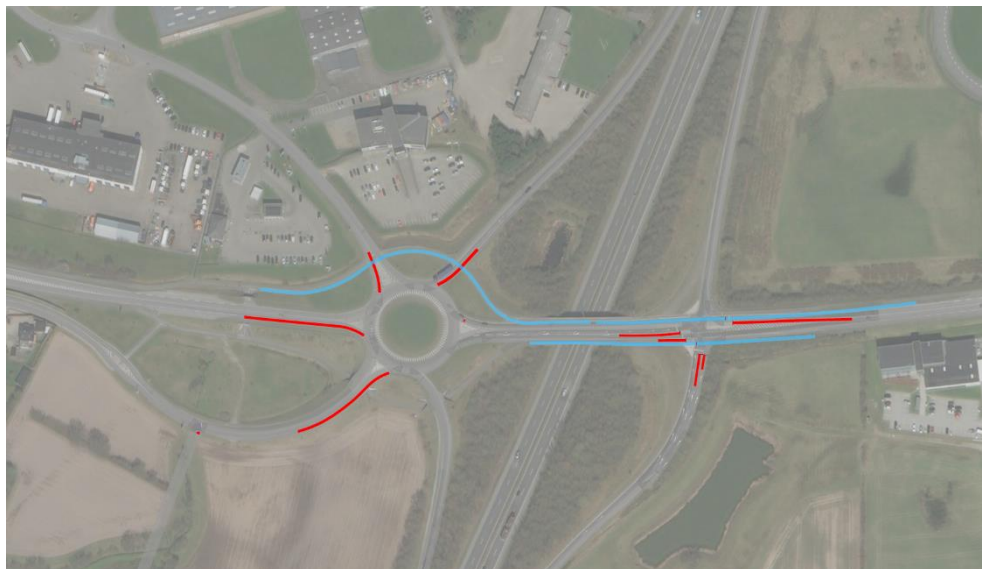
7.2 Kødannelse

I følgende afsnit vises de maksimale kødannelser i de to scenarier i morgen- og eftermiddagsspidstimen grafisk. Kølængderne skal vise, om der opstår tilbagestuvning mellem de to rampekryds, ned på frakørselsramperne og på Hammelev Bygade fra det nye servicecenter til rundkørslen. Dertil bør der ikke opstå store kølængder på øvrige vejben.

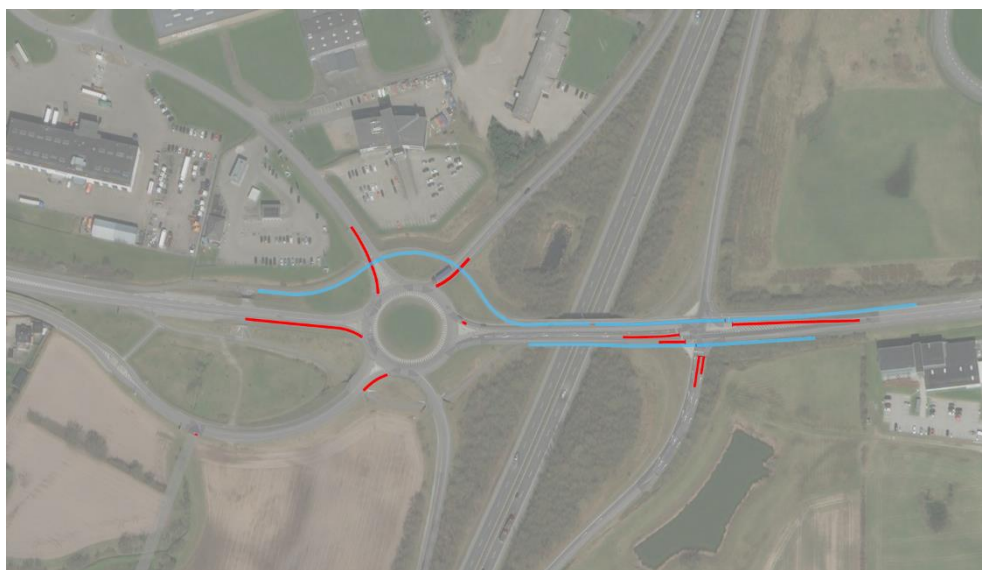
Der ses først på de maksimale kølængder i Basisscenariet i morgen- og eftermiddagsspidstimen. Dernæst ses der på det fremtidige scenarie.

Basisscenariet

På figur 7-1 og figur 7-2 ses de maksimale kølængder (95%-fraktilen) i Basisscenariet i hhv. morgen- og eftermiddagsspidstimen.



Figur 7-1 Maksimale kølængder (95%-fraktilen) i morgenspidstimen for de to rampekryds i Basisscenariet.

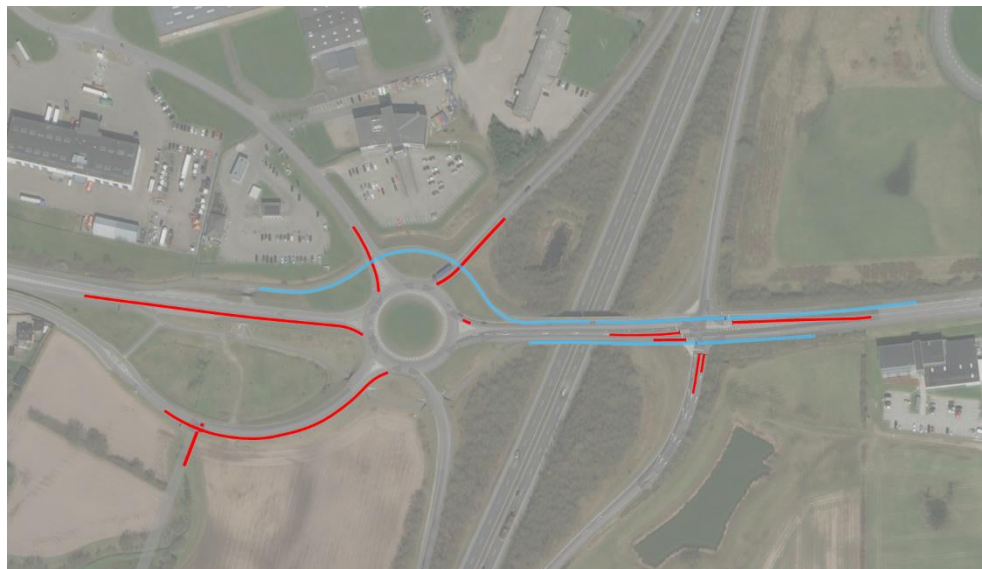


Figur 7-2 Maksimale kølængder (95%-fraktilen) i eftermiddagsspidstimen for de to rampekryds i Basisscenariet.

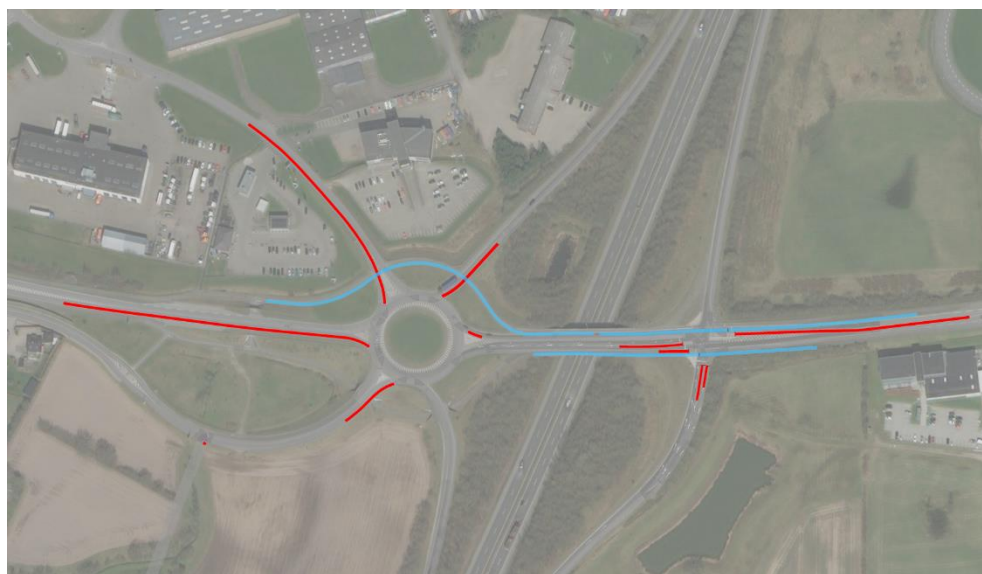
Figureerne viser ingen tilbagestuvning mellem rampekrydsene, på frakørselsramperne eller på Hammelev Bygade. Kølængderne på de øvrige vejben vurderes ligeledes ikke at være problematiske. De største kølængder i det østlige rampekryds ses på Ribevej øst (84 meter). I rundkørslen ses de største kølængder fra Ribevej vest (80 meter). Ud fra ovenstående figurer vurderes der ikke at opstå afviklingsproblemer som følge af kølængderne. Der opstår ingen kødannelse ved adgangsvejen til servicecenteret.

Fremtidsscenariet

På figur 7-3 og figur 7-4 ses de maksimale kølængder (95%-fraktilen) i Fremtidsscenariet i hhv. morgen- og eftermiddagsspidstimen.



Figur 7-3 Maksimale kølængder (95%-fraktilen) i morgenspidstimen for de to rampekryds i Fremtidsscenariet.



Figur 7-4 Maksimale kølængder (95%-fraktilen) i eftermiddagsspidstimen for de to rampekryds i Fremtidsscenariet.

Figurerne viser ligeledes ingen tilbagestuvning mellem rampekrydsene, på frakørselsramperne eller fra servicecenteret til rundkørslen i det fremtidige scenarie (2040). Der er i morgenspidstimen kødannelse på Hammelev Bygade der støver tilbage fra rundkørslen forbi det nye servicecenter (171 meter). I eftermiddagsspidstimen er der begyndende kø fra Lysbjergvej (165 meter) og Ribevej vest (229 meter). Kødannelse fra Hammelev Bygade i morgenspidstimen og Lysbjergvej i eftermiddagsspidstimen skaber nogen forsinkelse (serviceniveau E). Kødannelserne vurderes ikke at medføre problemer på Lysbjergvej. På Hammelev Bygade kan kødannelserne medføre kø ind på servicecenterets arealer i korte perioder.

I signalkrydset ses de største kølængder fra Ribevej øst i eftermiddagsspidstimen (150 meter). Ud fra ovenstående figurer ses begyndende kødannelser, der dog afvikles løbende, som forsinkelserne viser. Det vurderes på baggrund af dette, at kødannelsen ikke medfører afviklingsproblemer.

Ved servicecenteret er der tæt på ingen kødannelse ind til servicecenteret. Ud fra servicecenteret kan der opleves kø ud på Hammelev Bygade mod øst, som følge af køen ind mod rundkørslen.

Bilag A Kølængder

I følgende bilag vises de kølængder for Basisscenariet og Fremtidsscenariet grafisk.

I nedenstående tabeller fremgår kølængder i de to rampekryds for hver trafikstrøm. I tabel A-1 vises resultater for morgenspidstimen for hhv. de gennemsnitlige og maksimale kølængder for hver vejgren. Dertil fremgår forskellen mellem de to scenarier. I tabel A-2 fremgår resultaterne for eftermiddagsspidstimen for de to scenarier.

Tabel A-1 Kølængder i morgenspidstimen for de to rampekryds. Resultater ses for hhv. gennemsnitlige og maksimale kølængder (95%-fraktile). Sidst ses forskellen i kølængder fra Basisscenariet til Fremtidsscenariet. Et negativt tal indikerer en reduktion i kølængderne.

		Basisscenarie		Fremtidsscenarie		Forskel	
						Basis til Fremtid	
Vejgren	Kørselsretning	Gns. kølængde [m]	Max. kølængde [m]	Gns. kølængde [m]	Max. kølængde [m]	Gns. kølængde [m]	Max. kølængde [m]
Rundkørsel (vestligt rampekryds)							
Frakørsel nordøst	Alle	6	36	14	82	8	46
Ribevej øst (bro)	Alle	1	0	1	6	0	6
Hammelev Bygade	Alle	14	78	58	171*	44	93
Ribevej vest	Alle	13	80	45	195	32	141
Lysbjergvej	Alle	4	28	8	43	4	15
Signalanlæg (østligt rampeanlæg)							
Ribevej øst	Højre / ligeud	18	81	24	100	6	19
Frakørsel syd	Venstre	5	23	6	26	1	3
	Højre	2	11	2	12	0	1
Ribevej vest (bro)	Venstre	11	42	13	49	2	7
	Ligeud	2	19	3	23	1	4
Servicecenter							
Hammelev Bygade	Venstre	0	0	0	0	0	0
Servicecenter	Venstre	0	0	7	42	7	42
	Højre	0	0	7	42	7	42

*Trafik fortsætter forbi krydset. 135 er afstand fra rundkørsel til servicecentrets adgangsvej.

Tabel A-2 Kølægder i eftermiddagsspidstimen for de to rampekryds. Resultater ses for hhv. gennemsnitlige og maksimale kølægder (95%-frakti). Sidst ses forskellen i kølægder fra Basisscenariet til Fremtidsscenariet.

		Basisscenarie		Fremtidsscenarie		Forskel	
						Basis til Fremtid	
Vejgren	Kørselsretning	Gns. kø- længde [m]	Max. kø- længde [m]	Gns. kø- længde [m]	Max. kø- længde [m]	Gns. kø- længde [m]	Max. kø- længde [m]
Rundkørsel (vestligt rampekryds)							
Frakørsel nordøst	Alle	5	30	11	55	6	25
Ribevej øst (bro)	Alle	1	1	2	12	1	11
Hammelev Bygade	Alle	3	19	9	44	6	25
Ribevej vest	Alle	15	79	61	229	46	150
Lysbjergvej	Alle	9	47	47	165	38	118
Signalanlæg (østligt rampeanlæg)							
Ribevej øst	Højre / ligeud	24	84	61	184	38	100
Frakørsel syd	Venstre	5	23	6	24	1	1
	Højre	2	12	3	16	1	4
Ribevej vest (bro)	Venstre	10	38	13	44	3	6
	Ligeud	2	18	3	20	1	2
Servicecenter							
Hammelev Bygade	Venstre	0	0	0	0	0	0
Servicecenter	Venstre	0	0	0	5	0	5
	Højre	0	0	0	0	0	0



25-06-2025 • Sagsident: 24/6258 • Sagsbehandler: Kirsten Bruun Plougmand

Endelig vedtagelse af lokalplan 15-5 Dagligvarebutik og erhvervsområde ved Hammelev og tilhørende kommuneplantillæg 4-2021

Haderslev Kommunalbestyrelse vedtog den 24. juni 2025 lokalplan 15-5 Dagligvarebutik og erhvervsområde ved Hammelev og tilhørende kommuneplantillæg 4-2021.

Område

Planområdet er beliggende i Hammelev mellem Vojens og Haderslev. Det ligger umiddelbart syd for motorvejsrundkørslen, og udgør et areal på cirka 3 hektar. Området omfatter del af matriklerne 8 og 25 – begge af ejerlavet Hammelev, Hammelev.

Indhold

Baggrund for planerne er et ønske om at etablere et område med forskellige publikumsorienterede servicefunktioner, der orienterer sig såvel mod Hammelev by som den forbikørende trafik på det tilstødende vejnet med Sønderjyske Motorvej E45 og Ribevej. Området tænkes blandt andet at rumme et nyt lokalcenter med en dagligvarebutik og tilhørende parkering samt et område med fastfood restaurant, bilvask og ladefaciliteter samt regnvandsbassin.

Offentlighedsperiode og ændringer

Forslaget til lokalplan 15-5 og kommuneplantillæg 4-2021, har været fremlagt til offentlig debat fra den 3. oktober 2024 til og med den 28. november 2024.

I høringsperioden modtog Haderslev Kommune i alt 40 hørings svar;

- 34 positive tilkendegivelser fra borgere, som ikke har givet anledning til ændring af planforslagene.
- 5 hørings svar indeholdt bemærkninger vedrørende trafiksikkerhed. Hørings svarene har givet anledning til ændring af lokalplanens bestemmelse vedrørende stier, således der sikres sikker adgang for gående og cyklister helt frem til dagligvarebutikken.
- 1 bemærkning vedrørende støjafskærmning mod motorvejen. Bemærkningen har ikke givet anledning til ændring af planerne, da et støjskærmsprojekt vil forudsætte ny planlægning, i stedet fortsættes særskilt dialog med projektgruppen.
- Plan- og Landdistriktsstyrelsen har gjort indsigelse mod kommuneplantillægget på grund af der ikke var redegjort tilstrækkeligt for påvirkningen af det overordnede vejnet. Indsigelsen er afslået på betingelse af at der indarbejdes revideret trafikanalysen i tillægget, fastsættelse af

krav om at adgangen til området skal ske minimum 100 meter fra statsvejen (rundkørslen) og at anvendelsesbestemmelsen justeres for at minimere trafikmængden til området. Der kan således kun etableres 1 dagligvarebutik og 1 fastfoodrestaurant inden for området.

Anvendelsesbestemmelsen i lokalplanen er justeret i overensstemmelse hermed.

- Vejdirektoratet har gjort indsigelse mod lokalplanen vedrørende vejbyggelinjen langs motorvejen samt mulighederne for skiltning inden for området. Vejdirektoratet har frafaldet indsigelsen på betingelse af korrekt angivelse af vejbyggelinjerne, flytning af regnvandsbassinet uden for vejbyggelinjerne samt ændring af hvor skiltepylonen kan opsættes.
- Derudover er det i kommuneplantillægget præciseret at lokalcenteret i Hammelev flyttes til den nye placering ved Hammelev Bygade østlige del, og afstand mellem bebyggelse og nabo- og vejskel er reduceret fra 5 til 3 meter.

Retsvirkninger

Der må ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser, medmindre byrådet har meddelt dispensation fra lokalplanen, jf. planlovens §18.

Når tillæg til kommuneplanen er vedtaget endeligt, kan kommunen nedlægge forbud mod bebyggelse eller ændret anvendelse af bebyggede eller ubebyggede arealer i strid med kommuneplanens rammebestemmelser. Ligeledes kan der nedlægges forbud mod bebyggelse, som er i strid med kommuneplanens rækkefølgebestemmelser, jf. planlovens § 12, stk. 2 og 3.

Fremlæggelse af planen

Lokalplan 15-5 Dagligvarebutik og erhvervsområde samt kommuneplantillæg 4-2021 finder du på Haderslev kommunes hjemmeside [Høringer og afgørelser | Haderslev Kommune](#)

Derudover kan planen ses på Erhvervsstyrelsens hjemmeside for plandata: [Forside - Plandata](#)

Klagevejledning

Lokalplanen og kommuneplantillægget er vedtaget i henhold til lov om planlægning. Efter denne lov kan retlige spørgsmål i forbindelse med lokalplanen og kommuneplantillægget påklages af alle, der har retlig interesse i planen/planerne.

Hvis du vil klage

Hvis du vil klage over retlige forhold i forbindelse med denne afgørelse truffet af Haderslev Kommune, jf. planlovens § 58, stk. 1, nr. 3, kan du klage til Planklagenævnet via Klageportalen, som kan tilgås via dette link <https://naevneneshus.dk/start-din-klage/planklagenaevnet/>. Du skal bruge MitID for at logge på.

Planklagenævnet afviser din klage, hvis du sender den uden om Klageportalen, medmindre du forinden er blevet fritaget for brug af Klageportalen (se afsnittet om "Fritagelse fra at bruge Klageportalen" nedenfor).

Klagen sendes via Klageportalen til Haderslev Kommune.

På hjemmesiden af Nævneshuset om planklagenævnet via dette link:

<https://naevneneshus.dk/planklagenaevnet/vejledning/> finder du også en klagevejledning.

Klagefrist og gebyr

En klage skal være indgivet inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt. Er afgørelsen offentligt bekendtgjort, regnes klagefristen dog altid fra bekendtgørelsen. I tilfælde, hvor en afgørelse træffes indirekte og således ikke meddeles og offentliggøres, regnes fristen fra det tidspunkt, hvor klageren har fået kendskab til afgørelsen. Udløber klagefristen på en lørdag eller en helligdag, forlænges fristen til den følgende hverdag.

En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på 900 kr. (for privatpersoner) eller 1800 kr. (for virksomheder og organisationer). Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Hvad kan der klages over

Der kan kun klages over retlige forhold, jf. planlovens § 58 stk. 1 nr. 3, som bl.a. kan være:

- om planen er tilvejebragt i overensstemmelse med planlovens procedureregler om borgerinddragelse mv.
- om der er uoverensstemmelse mellem lokalplan og kommuneplan
- om planloven, kommuneplanen og lokalplanen er fortolket korrekt
- om et byggeprojekt er lokalplanpligtigt
- om en dispensation fra en lokalplan er lovlig
- om miljørapport og den sammenfattende redegørelse er i overensstemmelse med miljøvurderingsloven og planen
- om almindelige forvaltningsretlige regler vedrørende habilitet, partshøring, ligebehandling m.m. er fulgt.

Det betyder, at hvis retsregler og retsprincipper er fulgt, har Planklagenævnet ikke mulighed for at behandle klager over indholdsmæssige spørgsmål og vil ikke kunne tage stilling til, om afgørelsen er hensigtsmæssig eller rimelig.

Fritagelse fra at bruge Klageportalen

Hvis du ønsker at blive fritaget fra at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til kommunen senest samtidig med klagen. Kommunen videresender herefter anmodningen til Planklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt anmodningen imødekommes.

Se betingelser for at blive fritaget på hjemmesiden af Nævnenes hus om planklagenævnet via dette link: <https://naevneneshus.dk/-fritagelse-fra-klageportalen>

Hvis du er omfattet af et af de særlige forhold og trods vejledning ikke har mulighed for at bruge Klageportalen, kan du eller din eventuelle repræsentant sende en anmodning om fritagelse for brug af Klageportalen til Planklagenævnet via mail på plan@naevneneshus.dk. Anmodningen om fritagelse for brug af Klageportalen skal begrundes. Hvis du er fritaget for at bruge Digital Post, bedes dette oplyst i anmodningen. Du skal være opmærksom på, hvis du sender følsomme oplysninger, skal det ske via en sikker kanal såsom Digital Post, sikker mail eller lign. Får du afslag på fritagelse, får du eller din eventuelle repræsentant en passende frist til at indsende klagen via Klageportalen.

Når du eller din eventuelle repræsentant ansøger om fritagelse for brug af Klageportalen, er det vigtigt, at du/I giver Haderslev Kommune besked om det. Så ved Haderslev Kommune nemlig, at der er en klage på vej. Haderslev Kommune kan orienteres via mail, telefon eller ved at sende et brev. Kontaktoplysninger:

Haderslev Kommune, Teknik og Miljø, Plan, Christian X's Vej 39, Indgang A, 6100 Haderslev Telefon: 74 34 34 34 Mail: plan@haderslev.dk

Domstolsprøvelse

Hvis du vil indbringe afgørelsen for domstolene, skal dette ske inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt, jf. planlovens § 62, stk. 1.

Er afgørelsen offentliggjort, regnes søgsmålsfristen fra offentliggørelsen.

Uanset om der anlægges retssag, er du forpligtet til at rette dig efter denne afgørelse, indtil domstolen måtte bestemme noget andet.

Venlig hilsen

Kirsten Bruun Plougmand
Landzonemedarbejder