



NOTAT

Haderslev Kommune
Teknik og Klima
Christian X's Vej 39
6100 Haderslev

www.haderslev.dk

Dir. tlf. 23 64 72 27
kibp@haderslev.dk

04-04-2025 • Sagsident: 24/6258 • Sagsbehandler: Kirsten Bruun Plougmand

Ændringsnotat i forbindelse med endelig vedtagelse af Kommuneplantillæg 4-2021 og lokalplan 15-5 Dagligvarebutik og erhvervsområde ved Hammelev

I nedenstående skema er angivet de ændringsforslag, der indstilles til Kommunalbestyrelsen i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 4-2021 og lokalplan 15-5.

Første kolonne angiver ændringsforslagets nummer og i parentes nummeret på høringssvaret, der har givet anledning til ændringen jf. bilag 2, anden kolonne indeholder teksten fra de offentliggjorte planforslag, mens den tredje kolonne indeholder ændringsforslagene, der indstilles indarbejdet i forbindelse med den endelige vedtagelse.

Kommuneplantillæg 4-2021		
Nr.	Formulering i offentliggjorte forslag	Ændringsforslag
a. (a)	Side 4, 2. sætning i andet afsnit under overskriften "Baggrund og formål" "Med tillægget udlægges et lokalcenter til én dagligvarebutik på maks. 1.200 m ² i den vestlige del af planområdet. Herudover – som en følge af udpegningen af et lokalcenter – har kommuneplantillægget til formål at justere rammen for det eksisterende centerområde - 15.10.CE.01 - i Hammelev ift. anvendelse og regulering ift. Detailhandelsbutikker."	"Med tillægget udlægges et nyt lokalcenter til én dagligvarebutik på maks. 1.200 m ² i den vestlige del af planområdet. Samtidig nedlægges det eksisterende lokalcenter i Hammelev. Herudover – som en følge af udpegningen 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."
b. (a)	Side 4, 4. afsnit under overskriften "Indhold" "at ændre kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjer for detailhandel ift. udlæg af et nyt lokalcenter til dagligvarebutik i Hammelev. For lokalcentret fastsættes en samlet arealramme på 1.400 m ² og en maksimal butiksstørrelse på 1.200 m ² , og"	"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 m ² og en maksimal butiksstørrelse på 1.200 m ² , og"
c. (38)	Side 6 umiddelbart før overskriften "Kommuneplan 2021-2033 For Haderslev Kommune"	Nyt afsnit tilføjes 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 (Fremtidsscenarioet - 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.  <i>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).</i>



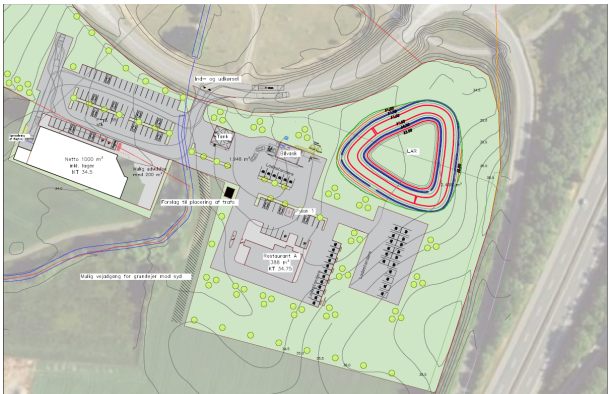
	Den samlede trafik fra servicecentrets funktioner er for basisscenariet (2025/26) beregnet til hhv. 168 biler i morgentrafikken, hhv. 426 biler i eftermiddagstrafikken. For fremtidsscenariet (2040) er der beregnet hhv. 236 om morgenen og 452 biler om eftermiddagen. I tallene for eftermiddagstrafikken 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 afvikles med serviceniveau E, mens øvrige trafikstrømme afvikles 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-middagsspilstimen, 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
d. (a)	Side 8, 9. afsnit under overskriften "Detailhandel" "Dagligvarebutikken kan indpasses ved udpegning af et nyt lokalcenter i Hammelev i kommuneplanens hovedstruktur og retningslinjer (Retningslinje 2.5)"	"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."
e. (a)	Side 12, 1. afsnit under overskriften "Følgende retningslinjer ændres i tillægget" "Inden for området udlægges et nyt lokalcenter benævnt 'Lokalcenter - Hammelev' jf. kommuneplanens retningslinje 2.5 'Detailhandel - Haderslev Kommune'."	"Retningslinje 2.5.6" Inden for området udlægges et nyt lokalcenter benævnt 'Lokalcenter - Hammelev' samtidig med at det eksisterende lokalcenter udgår,"
f. (38)	Side 15. Erhvervsområde Hammelev syd (15-10.EH:16) Anvendelse "Erhvervsområde med dagligvarebutikker, restauranter og caféer, tankstation med kiosk, ladefaciliteter, fitness, wellness, frisør, solcenter og andre ikke støjfølsomme anvendelser samt service- og teknikbygninger og tekniske anlæg. Arealrammen til detailhandel er 1.400 m ² til dagligvarer, heraf én dagligvarebutik på maks. 1.200 m ² , der skal placeres inden for lokalcenterafgrænsningen i den vestlige del af 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." "Infrastruktur" Ramme-området skal vejbetjenes fra kommunevejen Hammelev Bygade i en afstand af minimum 100 meter fra statsvejen"

Lokalplan 15-5		
Nr.	Formulering i offentliggjorte forslag	Ændringsforslag



1 (39)	Side 8 i afsnittet "Baggrund og formål" – første afsnit, 2. sætning "Området tænkes bl.a. at rumme et nyt lokalcenter med en dagligvarebutik samt et område med fastfoodrestauranter, tankanlæg, bilvask, ladefaciliteter og tilhørende parkering o.lign understøttende funktioner."	"Området tænkes bl.a. at rumme et nyt lokalcenter med en dagligvarebutik samt et område med én fastfoodrestaurant, tankanlæg, bilvask, ladefaciliteter og tilhørende parkering o.lign understøttende funktioner."
2 (39)	Side 12, figur 5  Fig. 5 Illustrationsplan med forslag til forventet disponering af bebyggelse, veje, parkering mv. af området	 Fig. 5 Illustrationsplan med forslag til forventet disponering af bebyggelse, veje, parkering mv. af området
3 (39)	Side 14, fig. 7  Fig. 7: 3D-visualisering af eksempel på det udbyggede lokalplanområde med dagligvarebutik og diverse servicefunktioner mv. (Stender).	 Fig. 7: 3D-visualisering af eksempel på det udbyggede lokalplanområde med dagligvarebutik og diverse servicefunktioner mv. (Stender).



4
(39)

Side 15, 16 og 17, figur 8-12



Fig. 8: Visualisering af 25 m pylon set fra E45 nord i ca. 500 m afstand (Stender).



Fig. 9: Visualisering af 25 m pylon set fra E45 nord ved afkørsel 68 (Stender)



Fig. 10: Visualisering af 25 m pylon set fra Ribevej vest i ca. 340 m afstand (Stender).



Figur 8. Visualisering af 25 meter høj pylon set fra Ribevej - 220 meter vest for rundkørslen (Stender)



Figur 9. Visualisering af 25 meter høj pylon set fra Ribevej ca. 150 meter vest for rundkørslen (Stender)



Figur 10. Visualisering af 25 meter høj pylon set fra afkørsel 68 fra E45.



Fig. 11: Visualisering af 25 m pylon set fra Ribevej øst i ca. 120 m afstand. (Stender).



Fig. 12: Visualisering af 25 m pylon set fra Ribevej øst i ca. 240 m afstand (Stender).



Figur 11 Visualisering af 25 meter høj pylon set fra tilkørsel til motorvej E45

5
(38)

Side 26 Afsnittene "Vejbetjening" og "Trafikkens omfang og afvikling"

Vejbetjening

Lokalplanområdet skal vejbetjenes ved udvidelse og flytning af den eksisterende markoverkørsel til Hammelev Bygade længere mod vest, jf. kortbilag 2. Herfra fordeles trafikken enten til dagligvarebutikken mod vest eller funktionerne i det øvrige servicecenter mod øst.

Parkering til dagligvarebutikken placeres på forarealet mod Hammelev Bygade og vareleveringen med lager længst mod vest. Mod øst fordeler trafikken sig til tankstation, bilvask, ladepladser eller til et centralt nord-sydgående parkeringsareal møntet på de to restauranter. Varelevering til restauranterne forventes at ske på arealet mellem de to restaurationsbygninger, i princippet som vist på kortbilag 3 (Illustrationsplan). Endelig sikrer planen vejadgang, så der kan ske nødvendig drift og

Vejbetjening

Lokalplanområdet skal vejbetjenes ved udvidelse og flytning af den eksisterende markoverkørsel til Hammelev Bygade længere mod vest, jf. kortbilag 2. Herfra fordeles trafikken enten til dagligvarebutikken mod vest eller funktionerne i det øvrige servicecenter mod øst.

Parkering til dagligvarebutikken placeres på forarealet mod Hammelev Bygade og vareleveringen med lager længst mod vest. Mod øst fordeler trafikken sig til tankstation, bilvask, ladepladser eller til et parkeringsareal møntet på fastfoodrestauranten. Varelevering til restauranten forventes at ske på arealet vest for restaurationsbygningen, i princippet som vist på kortbilag 3 (Illustrationsplan). Endelig sikrer planen vejadgange, så der kan ske nødvendig drift og vedligehold af hhv. regnvandsbassinet samt vandløbet mod syd.



vedligehold af hhv. regnvandsbassinet samt vandløbet mod syd. Trafikkens omfang og afvikling Som en del planlægningen er der udarbejdet en trafikvurdering, hvor omfanget og afviklingen af den fremtidige trafik er belyst nærmere. Den samlede trafik fra planområdet er estimeret til 4.800 biler pr. døgn med ca. 570 biler i den travleste time, heraf 235 biler til dagligvarebutikken. Spidstimen skønnes fordelt på ca. 285 biler til området og 285 biler fra område. Estimatet bygger på turrater, erfaringstal og kapacitetsbetragtning fra tilsvarende projekter samt 25% dobbeltudnyttelse, idet en del besøgende vil benytte flere af områdets funktioner ved samme besøg. Trafikken til området vil primært være personbiler, men der vil også være lastbiler med varer til dagligvarebutikken og restauranterne, der afvikles ved de respektive vareleveringer. Trafikken til tank, bilvask, ladepladser og restauranter vil fortrinsvist komme fra motorvejen via rundkørslen og videre til Hammelev Bygade, mens trafikken til dagligvarebutikken overvejende vil være lokale beboere, der kommer via Hammelev Bygade fra vest. Spidstimetrafikken til dagligvarebutikken er som nævnt estimeret til 235 biler. Dog vil en stor del af denne trafik i praksis være trafik, som allerede kører på strækningen i dag, og som fremover vil benytte den nye mulighed for indkøb. Erfaringsmæssigt kan op mod halvdelen af trafikken til en ny dagligvarebutik være eksisterende trafik. I forhold til trafikken på Ribevej, som er den øst-vestgående vej gennem rundkørslen, er der registreret en trafik på ca. 9-10.000 biler/døgn (ÅDT). Ved fremskrivning til 2038 kan forventes en trafik på omkring 12.000 biler/døgn. Ud fra dette vurderes det, at der i spidstimerne kan være tendens til kort kødannelse på nogle af tilfarterne, men ikke egentlige kapacitetsproblemer.	Biltrafikkens omfang og afvikling Som et led i planlægningen er der udarbejdet en trafikanalyse, som er lagt til grund for en nærmere vurdering af den trafikale påvirkning på det statslige vejnet ved udbygning af servicecenteret. Forudsætningen i trafikanalysen er, at der kun etableres følgende inden for lokalplanområdet: • En ubemandet tankstation + vaskehal, • ladepladser til 34 personbiler, • en fastfoodrestaurant med samlet etageareal på 388 m² og • en dagligvarebutik på 1.000 m², med mulighed for udbygning til 1.200 m². Såfremt forudsætningerne ovenfor afviges, vil det udover dispensation fra lokalplanen, også forudsætte udarbejdelse af ny trafikanalyse. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at det angivne antal af elladestanderpladser i forudsætningerne, ikke omfatter de ladepladser der vil blive påkrævet i henhold til elladestanderbekendtgørelsen i forbindelse med parkeringspladserne i tilknytning til dagligvarebutikken og fastfoodrestauranten. Konkret belyser trafikanalysen trafikken i året for færdiggørelsen af byggeprojektet i 2025/26 samt trafikken i den fremtidige situation 15 år efter færdiggørelse af byggeprojektet (2040). Det første betegnes som basisscenariet og det andet som fremtidsscenariet. Analysen dækker de to rampekryds ved TSA 68 samt adgangsvejen til planområdet. Den samlede trafik fra servicecentrets funktioner er for basisscenariet beregnet til hhv. 168 biler i morgentrafikken, hhv. 426 biler i eftermiddagstrafikken. For fremtidsscenariet er der beregnet hhv. 236 biler om morgenen og 452 biler om eftermiddagen. I tallene for eftermiddagstrafikken er der taget højde for dobbeltudnyttelse. Trafikgrundlaget, der er anvendt som afsæt for analysen, er dels baseret på droneoptagelser ved de to rampekryds i myldretidsperioderne, og
--	--

Som en del af den trafikale vurdering indgår også forhold for cyklister og fodgængere. Som tidligere nævnt vil cyklister og gående fortrinsvist være fra lokalområdet og vil kunne benytte Hammelev Bygade og den eksisterende stiforbindelse fra Ribevej for at komme til butikken. Fra det eksisterende fortov etableres stien a-b frem til butikken. Den øgede trafik på denne vil derfor ikke skabe problemer for krydsende cyklister. Herudover kan området indrettes med supplerende interne stiforbindelser, enten i eget tracé eller som en del af de øvrige færdselsarealer. Alt i alt vurderes trafikken fra udbygningen af området med dagligvarebutik samt service- og erhvervsfunktioner at kunne afvikles hensigtsmæssigt samt uden væsentlige indvirkninger på kapacitet og sikkerhed på det tilstødende vej- og stinet.	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. 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 Fremtidsscenarioet 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 vej anlæg. 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 den fremtidige trafik i de tre kryds med serviceniveau D eller bedre. 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 servicecentret, der i perioder vil reducere afviklingen i dette kryds. Cyklende og gående trafik Som en del af den trafikale vurdering indgår også forhold for cyklister og fodgængere. Som tidligere nævnt vil cyklister og gående fortrinsvist være fra lokalområdet og vil kunne benytte Hammelev Bygade og den eksisterende stiforbindelse fra Ribevej for at komme til butikken. Ved Hammelev Bygade er stien tilkoblet et helleanlæg, som muliggør sikker krydsning. Den øgede trafik på Hammelev Bygade vil derfor ikke skabe problemer for krydsende cyklister til området. For fodgængere til området er det hensigten at de ledes fra det eksisterende fortove langs med Hammelev Bygade via den nye stiforbindelse a-b og frem til dagligvarebutikkens hovedindgang langs med facaden. Dette vil indbyde til, at kunderne benytter den mest direkte og synligt markerede adgang til butikken på tværs af de foranliggende færdsels- og parkeringsarealer. Herudover kan området indrettes med øvrige interne stiforbindelser, enten i eget tracé eller som en del af de øvrige færdselsarealer. Samlet vurderes det at den bløde trafik til servicecenteret vil kunne afvikles både trafiksikkert og hensigtsmæssigt.
6 (39)	Side 27 afsnittet "Vejbyggelinjer og adgangsbegrænsning" "Den østlige del af planområdet er omfattet af vejbyggelinjer på hhv 50 og 25 m ift Sønderjyske motorvej E45 og dennes tilfart jf. kortbilag 2. byggelinjer er fastsat fra vejmidte – jf- kortbilag 2. Planens byggemuligheder er i overensstemmelse hermed."	"Den østlige del af planområdet er omfattet af vejbyggelinjer på hhv 50 og 25 m ift Sønderjyske motorvej E45 og dennes tilfart jf. kortbilag 2. Vejbyggelinjen på 50 meter måles fra motorvejsmidte, mens vejbyggelinjen langs rampen måles 25 meter fra rampens kørebane kant nærmest motorvejen. Planens byggemuligheder er i overensstemmelse hermed"
7 (39)	Side 27 efter afsnittet "Kollektiv trafik"	Nyt afsnit tilføjes



		"Forhold til anden lovgivning Reklameskiltning i det åbne land Lokalplanområdet er beliggende i det åbne land, og at mulighederne for opsætning af skilte og andre indretninger i reklameøjemed derfor er underlagt naturbeskyttelseslovens § 21 vedr. reklameskiltning i det åbne land, indtil området måtte skifte karakter til bymæssig bebyggelse. Dette gælder uanset lokalplanens bestemmelser om skiltning i øvrigt og uanset områdets zonestatus efter planloven. Ifølge naturbeskyttelseslovens § 21, stk. 1 må der i det åbne land ikke anbringes plakater, afbildninger, fritstående skilte, lysreklamer og andre indretninger i reklame- og propagandaøjemed. Forbuddet i stk. 1 omfatter dog bl.a. ikke virksomhedsreklamer, som anbringes i umiddelbar tilknytning til virksomheden, når de ikke virker dominerende i landskabet. Forbuddet i § 21 mod reklameskiltning i det åbne land er et absolut forbud, som det ikke er muligt at dispensere fra. Vejdirektoratet fører tilsyn med overholdelsen af naturbeskyttelseslovens § 21 og den tilhørende bekendtgørelse nr. 817 af 20. juni 2018 for så vidt angår skiltning m.m. i det åbne land, som opsættes vendt eller henvendt mod statsvejene, og som er synlig herfra. Det er Vejdirektoratet, der foretager vurderingen af, hvornår lokalplanområdet måtte ændre karakter fra åbent land til bymæssigt bebygget område – og dermed hvornår, naturbeskyttelsesloven eventuelt ikke længere regulerer skiltemulighederne i området. Uafhængigt af Vejdirektoratets vurdering kan placeringen af en pylon påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet af f.eks. Danmarks Naturfredningsforening. Skiltning, der er synlig fra statsvejen, skal godkendes af Vejdirektoratet inden opsætning, indtil området efter Vejdirektoratets vurdering har skiftet karakter fra åbent land til bymæssigt bebygget område."
8 (39)	Side 30, afsnittet "Tilladelse efter naturbeskyttelseslovens m.v. "Tilladelse efter naturbeskyttelsesloven mv. Lokalplanområdet grænser tæt op til statsvejnettet i form af Sønderjyske Motorvej	Afsnittet slettes



	E45. Vejdirektoratet er myndighed ift. skiltning i det åbne land på ejendomme, der grænser op til statsvejnettet. Der må jf. naturbeskyttelseslovens § 21 ikke opsættes plakater, afbildninger, fritstående skilte, lysreklamer og andre indretninger i reklame- og propagandaøjemed i det åbne land. Det er vejdirektoratet, der foretager vurderingen af, hvornår et lokalplanområde har ændret karakter fra åbent land til bymæssigt bebygget område. Lokalplanområdet ligger i landzone, men i umiddelbar tilknytning til både den bymæssige bebyggelse samt eksisterende byzonearealer i Hammelev og omkring motorvejsafkørslen. Dette sammenholdt med en placering af den primære skiltepylon inden for den zone, der er markeret på kortbilag 2, hvor pylonen placeres i tilknytning til den nye dagligvarebutik og den øvrige servicebebyggelse vurderes det, at der ikke er tale om en placering i det åbne land."	(afsnittet erstattes af afsnittet "Forhold til anden lovgivning, Reklameskiltning i det åbne land" Ændringsforslag nr. 7)
9 (39)	Side 31 § 3.1 og 3.2 "3.1 Lokalplanen må kun anvendes til erhverv i form af publikumsorienterede serviceerhverv såsom dagligvarebutikker, restauranter, caféer, tankstation med kiosk, anlæg med ladefaciliteter for person- og varebiler, fitness, wellness, solcenter, frisør o.lign. ikke støjfølsomme funktioner samt toiletter, teknikbygninger og tekniske anlæg, der har en naturlig tilknytning 3.2 Det maksimale bruttoetageareal for dagligvarebutikker er 1200 m² pr. butik. Ny dagligvarebutik skal placeres inden for det på kortbilag 2 markerede byggefelt" Herudover kan der i tilknytning til en tankstation etableres kiosk med en maks. butiksstørrelse på 200 m2 inkl. lager, men ekskl. Personale faciliteter. Der kan i alt etableres 1400 m2 butiksareal inden for lokalplanområdet"	"3.1 Lokalplanen må kun anvendes til erhverv i form af publikumsorienterede serviceerhverv såsom 1 dagligvarebutikker, 1 restaurant på max 400 m², tankstation, anlæg med ladefaciliteter for person- og varebiler samt toiletter, teknikbygninger og tekniske anlæg, der har en naturlig tilknytning" 3.2 Det maksimale bruttoetageareal for dagligvarebutikken er 1200 m² pr. butik. Ny dagligvarebutik skal placeres inden for det på kortbilag 2 markerede byggefelt Der kan i alt etableres 1200 m2 butiksareal inden for lokalplanområdet"
10 (39)	Side 32 § 5.3 "Der sikres stiforbindelse a-b mellem Hammelev Bygade og områdets funktioner, som vist i princippet på kortbilag 2. Stien skal udlægges i	"Der sikres stiforbindelse a-b mellem Hammelev Bygade og den kommende dagligvarebutik, som vist i princippet på kortbilag 2. Stien skal



	min. 2 m bredde og anlægges med fast eller permeabel belægning i mindst 1,5 m bredde."	udlægges i min. 2 m bredde og anlægges med fast eller permeabel belægning i mindst 1,5 m bredde. En del af stiforbindelsen kan indgå som en del af områdets færdselsarealer, men hvor stiarealet er tydeligt markeret i belægningen f.eks. med farvet asfalt eller belægningsmateriale i anden farve."
11 (39)	Side 33, § 6.2 "Der gælder følgende byggelinjer inden for planområdet: Sønderjyske Motorvej (E45): 50 m* fra vejmidte Vestlig tilfart til E45: 25 m* fra vejmidte Hammelev Bygade: 5 m til vejskel Naboskel og øvrige vejskel: 5 m *) ekskl. højde- og passagetillæg."	"Der gælder følgende byggelinjer inden for planområdet: Sønderjyske Motorvej (E45): 50 m* fra vejmidte Vestlig tilfart til E45: 25 m* fra rampens kørebane kant nærmest motorvejen Hammelev Bygade: 5 m til vejskel Naboskel og øvrige vejskel: 3 m *) ekskl. højde- og passagetillæg på 2 X højdeforskel + 1 meter."
12 (39)	Side 33, § 6.3 "Den principielle disponering af bebyggelse mv. i lokalplanens område er vist på kortbilag 3. Jævnfør § 3.2 skal dagligvarebutikken placeres i den vestlige del af området"	"Den principielle disponering af bebyggelse mv. i lokalplanens område er vist på kortbilag 3. Dagligvarebutik op til 1200 m² og restauranten skal placeres inden for de udlagte byggefeltet hertil, jf kortbilag 2."
13 (39)	Side 33, § 6.4 "Sekundære bygninger som toiletter/servicebygninger, skure til indkøbsvogne, cykelskure, redskabsskure, overdækninger ved ladepladser mv. skal placeres i naturlig tilknytning til den primære bebyggelse og under hensyn til anvendelsen af færdselsarealer mv"	"Tankstation og vaskehal samt sekundære bygninger som toiletter/servicebygninger, skure til indkøbsvogne, cykelskure, redskabsskure, overdækninger ved ladepladser mv. Kan placeres uden for byggefeltet, men skal placeres i naturlig tilknytning til den primære bebyggelse og under hensyn til anvendelsen af færdselsarealer mv"
14 (b)	Side 34, § 7.4 andet afsnit " Mindre tagpartier kan endvidere fremtræde i glas eller dækkes med overfladebehandlet metalplade i form af zink, aluminium eller kobber"	"Mindre tagpartier kan endvidere fremtræde i glas eller dækkes med overfladebehandlet metalplade i form af aluminium."
15 (39)	Side 35, § 8.3 "Der må opstilles 1 primær skiltepylon med fællesskiltning for områdets virksomheder/funktioner. Pylonen skal placeres	"Der må opstilles 1 primær skiltepylon med fællesskiltning for områdets virksomheder/funktioner. Pylonen skal placeres

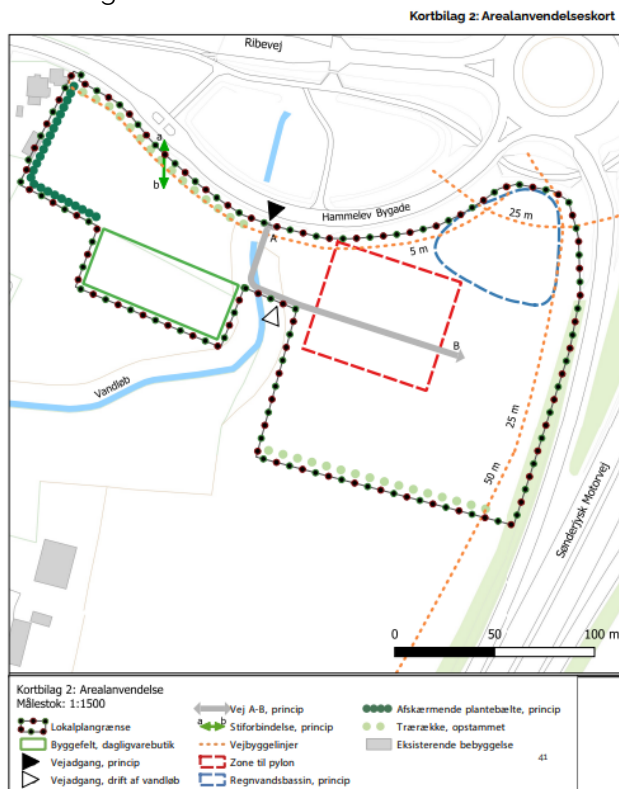


	inden for zonen angivet på kortbilag 2 og må gives en højde på maks. 25 m og en bredde på maks. 6 m."	i princippet som angivet på kortbilag 2 og må gives en højde på maks. 25 m og en bredde på maks. 6 m. <i>Skiltepylonen kan først opsættes, når området opleves som bymæssige bebyggelse og dermed er ude af naturbeskyttelseslovens regulering."</i>
16 (39)	Side 35 §8.7 "Der må opstilles op til 2 grupper á maks. 3 flagstænger til firmaflag mv. Flagstængerne må kun opstilles i linje eller i gruppe med en indbyrdes afstand på højst 10 meter og med en placering øst for indkørslen fra Hammelev Bygade."	"Der må opstilles op til 2 grupper á maks. 3 flagstænger til firmaflag mv. Flagstængerne må kun opstilles i linje eller i gruppe med en indbyrdes afstand på højst 10 meter og med en placering umiddelbart øst for indkørslen fra Hammelev Bygade."
17 (c)	Side 36. § 9.7 "Der kan dog i nødvendigt omfang udføres supplerende terrænregulering ifm. anlæg af vej-, sti- og parkeringsarealer samt eventuelle anlæg til håndtering af regnvand og eventuel støjafskærmning, jf. § 10. Dog må kun anlæg til regnvandshåndtering udføres med terrænregulering under kote 34,75 (DVR90)"	"Der kan dog i nødvendigt omfang udføres supplerende terrænregulering ifm. anlæg af vej-, sti- og parkeringsarealer samt eventuelle anlæg til håndtering af regnvand og eventuel støjafskærmning, jf. § 10. Dog må færdigt terræn ikke reguleres til under kote 34,5 (DVR90), bortset fra ifm. etablering af anlæg til regnvandshåndtering. <i>Restriktionen omkring minimumskoten for færdigt terræn (kote 34,5 DVR90) er fastsat ud fra hensyn til at sikre en velfungerende afledning fra områdets bebyggelser og befæstede arealer til planlagt regnvandsbassin i områdets nordøstlige del, hvorfra vandet skal kunne løbe til det rørlagte vandløb nord for Ribevej."</i>
18 (39)	Side 37 efter § 10.9	Ny § 10.10 Inden for området må der max etableres 34 selvstændige elladestanderpladser. Påkrævede elladestandere i tilknytning til dagligvarebutikken og fastfoodrestauranten er ikke omfattet af ovenstående.

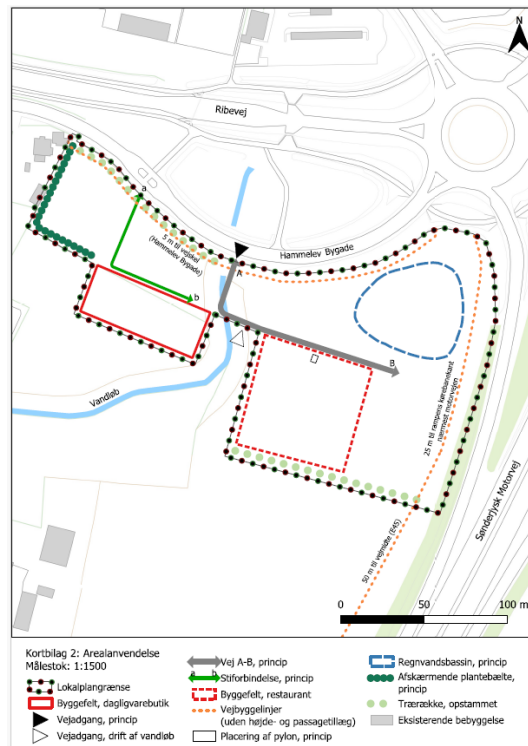


19
(39)

Kortbilag 2

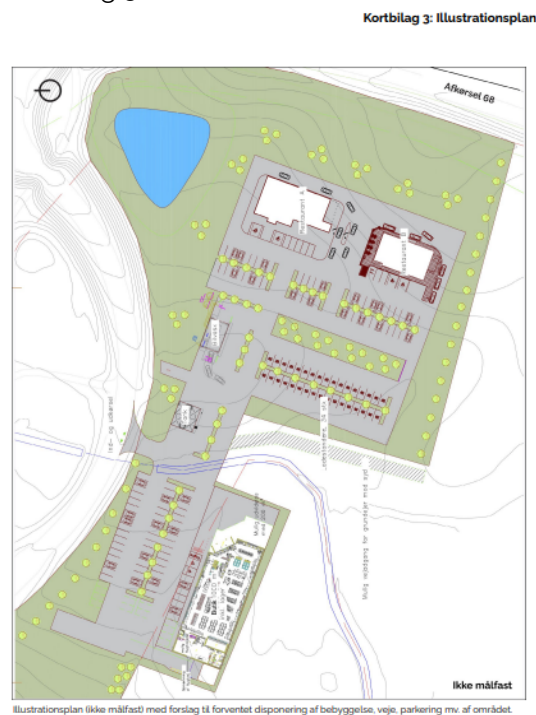


Nyt kortbilag 2 indsættes



20
(39)

Kortbilag 3



Ny illustrationsplan indsættes

