

JULI 2019
RINGSTED OUTLET

UDVIDELSE AF RINGSTED OUTLET

MILJØKONSEKVENSRAPPORT



ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

JULI 2019
RINGSTED OUTLET

UDVIDELSE AF RINGSTED OUTLET

MILJØKONSEKVENSRAPPORT

PROJEKTNR.

A113225

DOKUMENTNR.

A113225-010

VERSION

2.0

UDGIVELSESDATO

15. juli 2019

BESKRIVELSE

Miljøkonsekvensrapport

UDARBEJDET

ASTH, KHN, HEK,
LFL, MOV, MKK,
LAAG

KONTROLLERET

JOKC, LKBR

GODKENDT

JOKC

INDHOLD

1	Indledning	9
1.1	Miljøvurderingsprocessen	9
1.2	Læsevejledning	11
2	Ikke-teknisk resumé	12
2.1	Projektbeskrivelse	12
2.2	Planforhold	14
2.3	Vurdering af påvirkninger på miljøet	14
3	Projektbeskrivelse	18
3.1	Afgrænsning af projektområdet	18
3.2	Eksisterende forhold	18
3.3	Udvidelse af Ringsted Outlet	19
3.4	Projektets anlægsfase	23
3.5	Fravalgte alternativer	26
3.6	Referencescenarie	27
3.7	Andre planer og projekter	27
4	Principper og metoder for vurderingen	29
4.1	Afgrænsning af fokusområder	29
4.2	Overordnet vurderingsmetode	30
4.3	Manglende viden	30
5	Planforhold	31
5.1	Zonestatus	31
5.2	Ringsted Kommuneplan 2017-2029	31
5.3	Lokalplan	32
6	Trafik	33
6.1	Metode	33
6.2	Eksisterende forhold	33

6.3	Konsekvenser i anlægsfasen	36
6.4	Konsekvenser i driftsfasen	38
6.5	Konklusion	40
7	Støj	41
7.1	Metode	41
7.2	Eksisterende forhold	41
7.3	Konsekvenser i anlægsfasen	42
7.4	Konsekvenser i driftsfasen	43
7.5	Konklusion	45
8	Visuelle forhold og skygger	46
8.1	Metode	46
8.2	Eksisterende forhold	46
8.3	Konsekvenser i anlægsfasen	53
8.4	Konsekvenser i driftsfasen	54
8.5	Konklusion	69
9	Spildevand og klimatilpasning	71
9.1	Metode	71
9.2	Eksisterende forhold	71
9.3	Konsekvenser i anlægsfasen	72
9.4	Konsekvenser i driftsfasen	72
9.5	Konklusion	74
10	Luftforurening og vind	75
10.1	Metode	75
10.2	Eksisterende forhold	75
10.3	Konsekvenser i anlægsfasen	78
10.4	Konsekvenser i driftsfasen	78
10.5	Konklusion	79
11	Jordforurening	81
11.1	Metode	81
11.2	Eksisterende forhold	81
11.3	Konsekvenser i anlægsfasen	83
11.4	Konsekvenser i driftsfasen	84
11.5	Konklusion	84
12	Kumulative virkninger	85
13	Afværgeforanstaltninger	86
13.1	Overvågning	87

14	Referencer
----	------------

88

BILAG

Appendix A Afgrænsningsudtalelse fra Ringsted
Kommune

Appendix B Vurdering af parkeringsbehov

Appendix C Kapacitetsvurdering

1 Indledning

Ringsted Outlet ønsker at udvide outletcenteret. Udvidelsen vil ske ved at udvide butiksarealet for detailhandel. Der skal desuden etableres et parkeringshus, dels da en del af parkeringspladserne forsvinder i forbindelse med udvidelsen, dels da der forventes at komme flere besøgende.

Udvidelsen af Ringsted Outlet skal være med til at sikre, at butikscentret får en størrelse, der er attraktiv i et superregionalt perspektiv, så området fortsat kan tiltrække nye butikker samt besøgende fra et stort opland og samtidig give området et løft, så udearealerne bliver mere attraktive med opholdszoner, beplantning og muligheder for udeservering.

Projektet er omfattet af punkt 10b i bilag 2 til lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25/10/2018 om lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) og skal derfor screenes for eventuel pligt til at gennemføre en miljøvurdering af det konkrete projekt.

Bygherren Ringsted Outlet har sammen med deres rådgiver COWI vurderet, at projektet er af et sådant omfang, at der er overvejende sandsynlighed for, at en screening vil falde ud til afgørelse om miljøvurdering.

På denne baggrund af ovenstående har Ringsted Outlet derfor anmodet om, at projektet skal undergå en miljøvurdering, som § 18, stk. 2 i miljøvurderingsloven giver mulighed for.

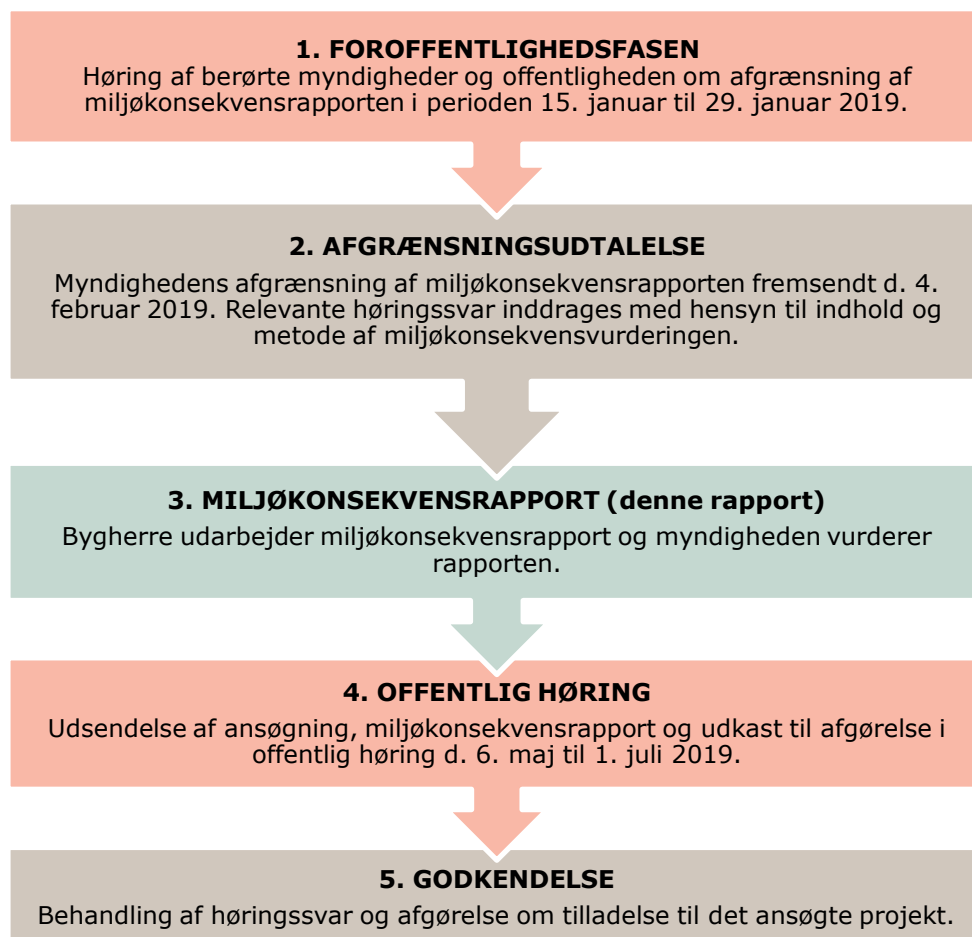
Miljøvurderingen afrapporteres i en miljøkonsekvensrapport – denne rapport. I miljøkonsekvensrapport beskrives projektet og de forventede miljømæssige konsekvenser af at udvide Ringsted Outlet. I undersøgelsen indgår alle påvirkninger, det vil sige de direkte, indirekte, afledte og kumulative effekter under både anlæg og drift.

1.1 Miljøvurderingsprocessen

Forud for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten har Ringsted Kommune afgivet en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold og om-

fang (Appendix A). Når Ringsted Kommune har gennemgået miljøkonsekvensrapporten, sendes denne sammen med udkast til tilladelse i høring hos berørte myndigheder og offentligheden. Efter høringen træffer Ringsted Kommune afgørelse om, hvorvidt projektet kan etableres.

Miljøvurderingsprocessen er illustreret i Figur 1-1 i fem trin.



Figur 1-1 Grafisk oversigt over faserne i miljøvurderingsprocessen med markering af, om det er miljømyndigheden eller bygherre, der er ansvarlig.

	Ringsted Kommune
	Ringsted Outlet
	Offentlig høring

1.1.1 Lokalplan og kommuneplantillæg

Sideløbende med miljøkonsekvensvurderingen af projektet er der tilvejebragt et udkast til lokalplan og et kommuneplantillæg. Plangrundlaget muliggør det projekt, som er vurderet i denne miljøkonsekvensrapport. Der er samtidig med tilvejebringelsen af plandokumenterne udarbejdet en miljøvurdering af plangrundlaget.

1.2 Læsevejledning

Miljøkonsekvensrapporten indledes med en generel introduktion og baggrund for projektet. Herefter følger et ikke-teknisk resumé. Dette kapitel opsummerer de vigtigste pointer fra rapporten og formidler dem på en måde, der gør det let at få overblik over projektet og rapporten – også for folk uden forhåndskendskab til de fagområder, der behandles.

Kapitel 3 er projektbeskrivelsen, som beskriver projektet og de detaljer, som er nødvendige for vurderingen i de enkelte fagkapitler samt afgrænsning af projektområdet og de alternativer, der er vurderet. Kapitel 4 omhandler de principper og metoder, der anvendes i vurderingen. Denne afgrænsning sætter rammerne for den efterfølgende miljøvurdering af projektets konsekvenser. I kapitel 5 gennemgås de eksisterende og fremtidige planforhold.

Kapitel 6 til 11 er fagkapitler om:

- > Trafik og besøgsfordeling
- > Støj
- > Visuelle forhold og skyggeforhold
- > Spildevand og klimatilpasning
- > Luftforurening og vind
- > Jordforurening

De enkelte fagkapitler er bygget ens op. Således indeholder hvert kapitel:

- > Metode, herunder afgrænsning og dokumentationsgrundlag
- > Eksisterende forhold
- > Konsekvenser i anlægsfasen
- > Konsekvenser i driftsfasen
- > Konklusion

Der er grænseflader mellem flere af kapitlerne. Projektbeskrivelsen er nødvendig for forståelse af dem alle. For eksempel er støjberegningen afhængig af besøgsfordelingen og dimensionerne for parkeringshuset. Vurderingen af luftforureningen er ligeledes afhængig af besøgstellene og anlægsperioden.

Efter fagkapitlerne gennemgås de kumulative virkninger og indarbejdede afværgeforanstaltninger i kapitel 12 og 13.

Rapporten afsluttes med en referenceliste over de anvendte kilder.

2 Ikke-teknisk resumé

Ringsted Outlet ønsker at udvide outletcenteret mod syd og nord. Udvidelsen af outletcenteret inkluderer et større butiksareal og etablering af et parkeringshus. Det udvidet butiksområde og parkeringshuset etableres ved inddragelsen af eksisterende parkeringspladser. På Figur 2-1 ses en skitse af Ringsted Outlet efter udvidelsen.



Figur 2-1 Skitse af Ringsted Outlet efter udvidelsen

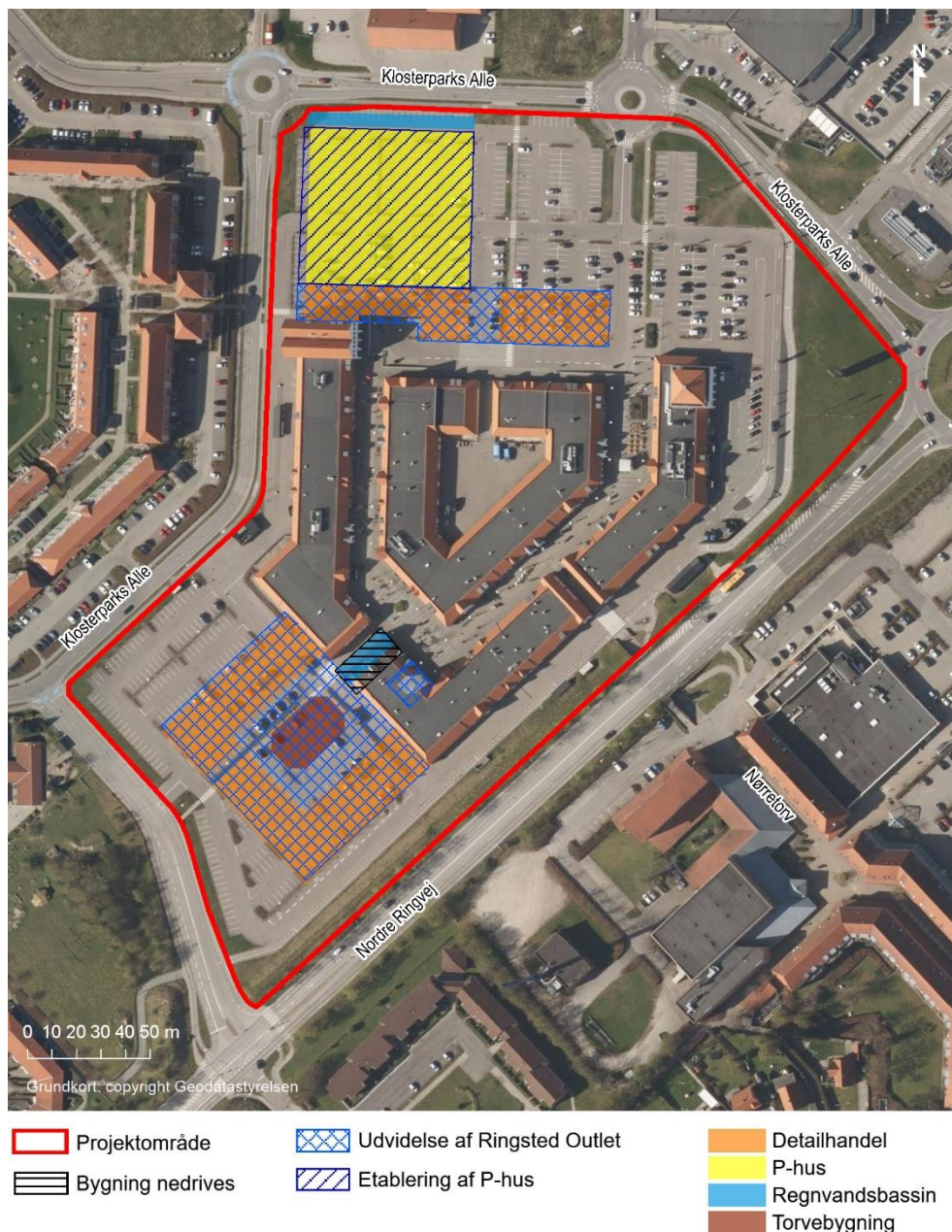
Ringsted Outlet har gennemført en miljøkonsekvensvurdering af projektet. Side-løbende med miljøkonsekvensvurderingen er der udarbejdet et lokalplanudkast og miljøvurdering af denne. Ringsted Kommune har foretaget en indkaldelse af idéer og forslag i perioden 15. januar til 29. januar 2019 og på baggrund af denne udarbejdet en afgrænsning for miljøkonsekvensvurderings indhold og de emner som skal vurderes.

Dette ikke-tekniske resumé beskriver de væsentligste miljøpåvirkninger fra udvidelsen af Ringsted Outlet.

2.1 Projektbeskrivelse

Udvidelsen af outletcenteret vil bestå af bygninger til detailhandel i tilknytning til eksisterende butikker nord og syd for det eksisterende center og en torvebygning i den sydlige del af den nye udvidelse. Byggeriet vil blive opført i op til to etager og op til 11 meter. Byggeriet vil afspejle det nuværende byggeri i området i byggestil og højde. Der etableres et parkeringshus i nordvest for outletcenteret som kompensation for de parkeringspladser som nedlægges af projektet. Parkeringshuset vil blive 20 meter over terræn og have seks etager.

De arealer, hvor outletcenteret udvides, fremgår af Figur 2-2. Anlægsarbejder forventes at vare cirka 30 måneder fra primo 2020 til medio 2022



Figur 2-2 Projektområde for Ringsted Outlet og arealerne som udbygges

2.1.1 Referencescenarie

Referencescenariet benyttes som sammenligningsgrundlag for at vurdere, hvilke påvirkninger projektet medfører. Referencescenariet tager udgangspunkt i de eksisterende forhold i projektområdet med den sandsynlige udvikling for området, hvis projektet ikke gennemføres. Referencescenariet for dette projekt er den situation, hvor Outletcenteret ikke udbygges yderligere, men hvor besøgstallet fortsat stiger.

2.1.2 Fravalgte alternativer

Den valgte løsning er fundet mest hensigtsmæssig i forhold til terrænforskelle og butiksstruktur. Med udvidelsen af butiksarealet nord for det eksisterende outletcenter, ville hovedindgangen blive flyttet til midt i centeret, hvilket vil udfordre hele den eksisterende udlejningsstruktur og skabe et mindre attraktivt kundeflowsmønster.

Var udvidelsen af butiksarealet sket mod nord, skulle butiksarealet placeres på en høj kælder på grund af terrænforskellene for at undgå trapper. Dette ville give en høj kælder som vil gøre det samlede byggeri fra udvidelsen højt og massivt. Hovedindgangen til centeret ville desuden blive flyttet, hvilket vil udfordre udlejningsstrukturen i området. Med den sydlige udvidelse bevares byggeriets nærhed til bymidten. Udbygning af butiksarealet mod nord ville desuden udfordre vareleverancerne til området og McDrive.

2.2 Planforhold

Projektområdet er beliggende inden for to rammeområder i Ringsted Kommuneplan, som blandt andet skal sikre, at området anvendes som centerområde og butikker. Udvidelsen af Ringsted Outlet forudsætter, at der tilvejebringes et kommuneplantillæg da bebyggelsesprocenten og antal etager overstiger det tilladte i gældende kommuneplanrammer.

Projektområdet er beliggende i et område, som tidligere har fået tilvejebragt en lokalplan for blandt andet at etablere outletcenteret. Udvidelsen kan dog ikke rummes inden for den gældende lokalplan, hvorfor der er tilvejebragt en ny lokalplan specifikt til dette projekt.

2.3 Vurdering af påvirkninger på miljøet

2.3.1 Trafik

I anlægsfasen vil der være øget lastbiltrafik til og fra området, formentlig primært mellem motorvejstilslutningen via rundkørslen ved Klosterparks Allé og videre til Klostervangen, hvorfra der vil være adgang til byggepladsen. For at mindske generne for de øvrige trafikanter kan det overvejes at lægge tidsrestriktioner på transporterne, så de ikke foregår i myldretiderne.

Den øgede mængde besøgende til outletcenteret vil kun påvirke trafikken i få perioder. Der vil være tale om nogen forsinkelse fra Outlettet mod Klosterparks Allé især på lørdage i perioden 11 – 13, hvor der er stor kundestrøm fra Outlettet.

Fremkommeligheden for udrykningskøretøjer fra Falckstationen på Klosterpark Allé kan være forringet, hvis udrykningen sker i perioder med mange besøgende til og fra outletcenteret og RingStedet. Såfremt dette er tilfældet, vil det være en væsentlig påvirkning.

Der vurderes ikke at være væsentlige påvirkninger på trafiksikkerheden i hverken anlægs- eller driftsfasen, som følge af udvidelsen af outletcenteret. Dette skyldes at, de lette trafikanter er adskilt fra biltrafikken, og da der generelt er gode oversigtsforhold.

2.3.2 Støj

Det kan ikke udelukkes, at der i et vist omfang vil forekomme støj- og vibrationsgener fra de mest støjende og vibrationskritiske anlægsaktiviteter. Disse vil dog være af kort varighed, og de perioder, hvor der kan forekomme overskridelse af grænseværdien, vil være begrænset. De almindeligt forekommende anlægsaktiviteter, herunder øvrige arbejder med entreprenørmaskiner vil ikke give anledning til støjniveauer som er højere end grænseværdien uden for projektets område (afstande over 20 m).

Resultatet af støjberegningerne viser, at i driftsfasen vil grænseværdierne for støj for alle perioder overholdes ved de omkringliggende boligområder. Påvirkningen vurderes således ikke at være væsentlig.

2.3.3 Visuelle forhold

Udvidelsen af Ringsted Outlet vil medføre, at bebyggelsen fortættes i området. Dette skyldes både udvidelsen af butiksarealet og ved etablering af parkeringshuset. De områder, som tidligere har ligget hen med åbne parkeringsarealer, vil blive delvist bebygget. Lokalt vil dette ændre byrummet som opleves fra de omgivende veje og naboboligbeboelsen vest for parkeringshuset. Set i et større perspektiv vil udvidelsen ikke påvirke byrummene i Ringsted da udvidelsen kun vil opleves fra nærområdet.

Parkeringshuset vil især være tydeligt fra nabobeboelsen vest for Klosterparks Allé. Lokalt vurderes dette at medføre en væsentlig visuel påvirkning for naboerne. På Figur 2-3 ses de eksisterende forhold ved Klosterparks Allé og på Figur 2-4 ses Klosterparks Allé efter etablering af parkeringshuset.



Figur 2-3 Eksisterende forhold på Klosterpark Allé set mod syd.



Figur 2-4 Kommende forhold på Klosterpark Allé set mod syd. Parkeringshuset ses til venstre og eksisterende byggeri til højre. (visualisering udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD)

Udvidelsen vurderes samlet set ikke påvirke området væsentligt, da butiksbygningerne er forholdsvis lave og i samme højde og byggestil som de øvrige bygninger i outletcenteret og i området generelt. Der vil samtidig fortsat være åbne arealer især nord for outletcenteret. At påvirkningen fra udvidelsen samlet set vurderes ikke væsentlig, begrundes samtidig ud fra, at området i forvejen er præget af boliger og detailhandel af samme højde og karakter.

2.3.4 Vand og klimatilpasning

Udvidelsen af Ringsted Outlet vil ikke medføre væsentlige påvirkninger på afledningen af spildevand. Udvidelsen vil ikke medføre en påvirkning på afledningen af regnvand ved skybrudshændelser. Dette skyldes, at der ikke bygges nyt byggeri, hvor regnvandet løber ved skybrud. Udvidelsen af outletcenteret vil derfor

ikke medføre øget risiko for oversvømmelse af naboarealer. Etableres der regnvandshåndtering inden for Ringsted Outlets grund, vil det mindske belastningen af kloaksystemet under skybrud.

2.3.5 Luftforurening og vind

Luftforurening

Samlet set vurderes påvirkning af luftkvaliteten i både anlægs- og driftsfase at være begrænset. Dette skyldes at antallet af entreprenørmaskiner i anlægsfasen vil være forholdsvis begrænset og at området har en åben karakter med gode vindforhold. Der vil i anlægsperioden være fokus på at minimere støv fra anlægsområdet ved god renholdelse, overdækning af løse materialer, befugtning i tørre perioder mv. I driftsfasen kan der forventes en forøgelse på luftforureningen, men denne vil ligge under grænseværdierne for luftkvalitet.

Vind

Ændringen af vindforholdene som følge af udvidelse af Ringsted Outlet vurderes ikke at være væsentlig.

2.3.6 Jordforurening

Det vurderes, at jordhåndteringen ved anlægsarbejdet ikke vil påvirke omgivelserne og miljøet.

Det vurderes, at risikoen for spild og lignende, der kan forårsage forurening af jorden, er minimal. Selv i værste fald vil påvirkningen være uvæsentlig for omgivelserne og miljøet.

3 Projektbeskrivelse

3.1 Afgrænsning af projektområdet

Projektområdet dækker matrikel 15z, Klosteret, Ringsted Jorder og en lille del af 7000ac ved viadukten under Nordre Ringvej. Projektområdet fremgår af Figur 3-1. Med undtagelse af vejarealet ved matrikel 7000ac ejes projektområdet af Ringsted Outlet og anvendes som outletcenter (outletby) med tilhørende arealer til parkering. Projektområdet er afgrænset hele vejen rundt af vejarealer.



Figur 3-1 Projektområde og matrikelgrænser

3.2 Eksisterende forhold

Ringsted Outlet ligger i Ringsted cirka 300 meter syd for Vestmotorvejen (E20) og umiddelbart vest for rundkørslen som betjener Nordre Ringvej, Klosterparks Allé, Nørregade og Kaserne Parkvej. Nord for Ringsted Outlet ligger en Falck-station samt RingStedet, som er et butikscenter med en dagligvarebutik og flere butikker med udvalgsvarer. Syd for Ringsted Outlet ligger to områder med hen-

holdsvis boliger i form af en mindre etagebebyggelse og blandet bolig og erhverv, hvor der blandt andet findes et kongrescenter, et hotel og en dagligvarebutik. Vest for outletcenteret ligger en daginstitution samt et større boligområde med både tæt-lav bebyggelse og etagebyggeri. Projektområdet er beliggende i byzone.

Ringsted Outlet ligger på matrikel 15z, Klosteret, Ringsted Jorder, som har et areal på 65.672 m². Ringsted Outlet har i dag et samlet bruttoetageareal på 13.766 m². Af dette udgøres 12.519 m² af detailhandel, lagerområder og restauranter. Butiksarealet udgør 11.190 m², mens det resterende etageareal på 1.329 m² er fordelt på restauration og lager. Bygningerne er op til to etager og op til 11 meter høje.

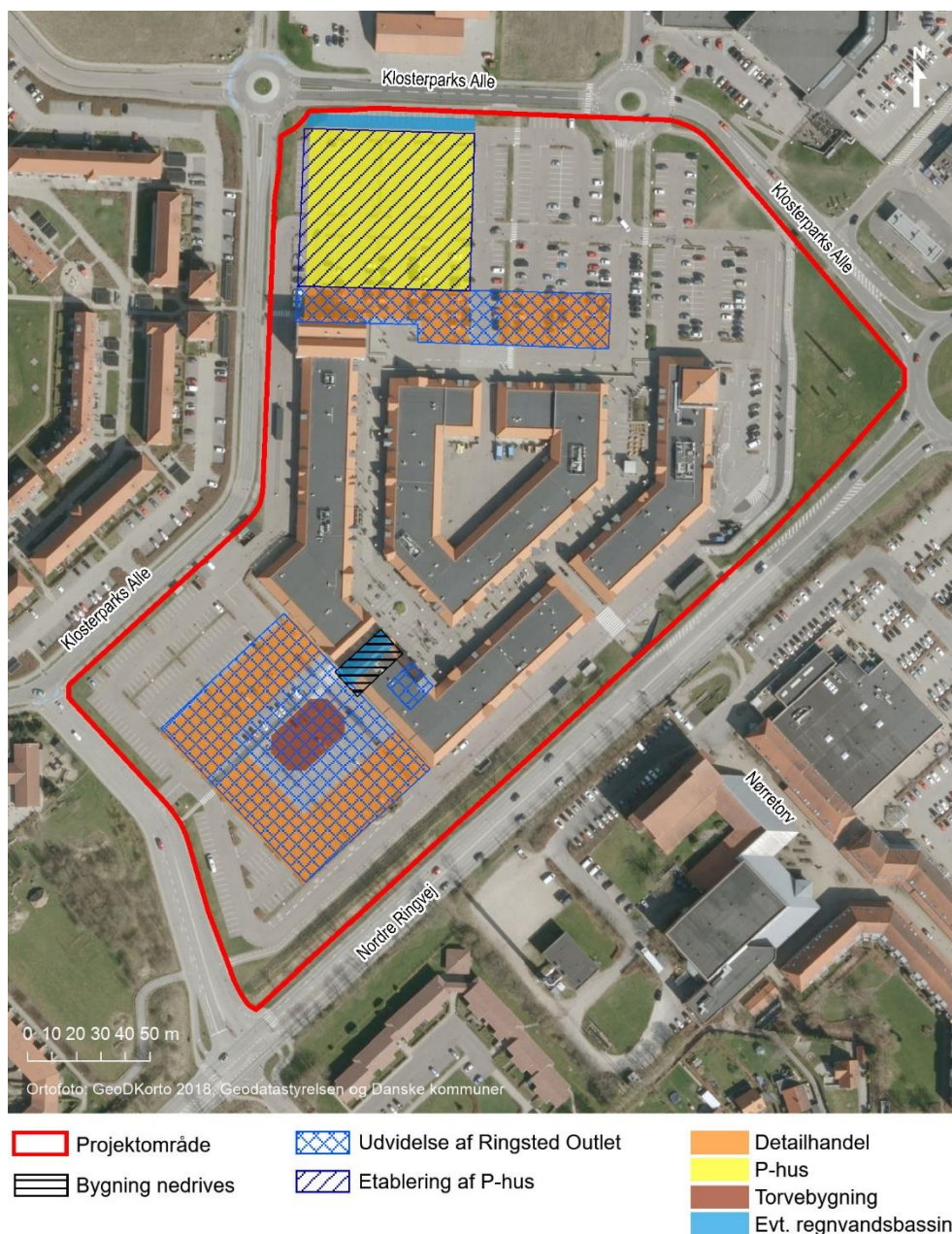
Ringsted Outlet har 875 parkeringspladser. Parkeringsarealerne ligger umiddelbart nord og sydvest for outletcenteret inden for projektområdet. Der er fra outletcenterets område stiforbindelser til nærområdet, og en dobbeltrettet cykel- og gangsti forbinder området med Ringsted Bymidte, bl.a. via tunnel under Nordre Ringvej.

Handicaptilgængelighed

Området er i dag indrettet således, at outletområdets nærmeste parkeringspladser er indrettet som handicapparkering. Parkeringspladserne er i terræn med outletcenteret. På grund af grundens terrænforskelle er der steder, hvor vejadgangen ikke er i terræn med gangarealerne i outletcenteret. De steder findes der ramper med flade hældninger til gangbesværede, handicappede, barnevogne mv.

3.3 Udvidelse af Ringsted Outlet

Ringsted Outlet ønsker at udvide butiksarealet i Ringsted Outlet som følge af øget efterspørgsel. Projektet indebærer at Ringsted Outlet udvides med cirka 7.500 m² butiksareal til detailhandel, så det samlede areal vil blive op til 22.000 m². De eksisterende og kommende bygninger fremgår af Figur 3-2.



Figur 3-2 Projektområde for Ringsted Outlet og arealerne som udbygges.

Udvidelsen af outletcenteret vil bestå af bygninger til detailhandel i tilknytning til eksisterende butikker nord og syd for det eksisterende outletcenter og en torvebygning i den sydlige del af den nye udvidelse. Byggeriet vil blive opført i op til to etager og op til 11 meter. Byggeriet vil afspejle det nuværende byggeri i området i byggestil og højde. Ringsted Outletcenter efter udvidelsen er illustreret på Figur 3-3



Figur 3-3 Illustration af det udbyggede outletcenter inklusiv nyt parkeringshus

3.3.1 Parkeringshus og trafik

Parkeringshus

Der etableres et parkeringshus nordvest for outletcenteret da en stor del af parkeringspladserne i den sydlige del nedlægges på grund af udvidelsen af butiksarealet. Parkeringshusets grundplan vil være cirka 4.200 m² og have et etageplan på cirka 25.100 m² ved seks etager. Parkeringshuset vil blive 20 meter over terræn. Etableringen af parkeringshuset med sine 828 pladser vil medføre, at det samlede antal parkeringspladser øges fra 875 til 1.228.

Parkeringshuset vil bestå af fag i varierende bredder med skiftevis blank mur i røde tegl og fag af stålammeller. Ved fag med stålammeller etableres der beplantning, som slynger sig op ad facaden. Parkeringshusets højde vil følge terrænet langs vejen. Se principskitzen fra lokalplanen på Figur 3-4



Figur 3-4 Principskitse for parkeringshuset set fra vest

Der vil blive etableret 10 parkeringspladser til elbiler med mulighed for opladning på outletcenterets grund.

Trafik

Trafik til området vil fortsat komme via den primære indgang fra Klosterparks Allé. Herfra er der adgang til parkeringsarealerne og parkeringshuset i den nordlige del af projektområdet. Der er desuden adgang og via Klostervangen til den sydlige parkeringsplads, som primært vil bruges som personaleparkering. Skiltningen til området er ved den nordlige adgangsvej via Klosterparks Allé, som er tættest motorvejen, hvorfor den primære trafik vil komme via denne adgangsvej.

3.3.2 Regnvandshåndtering

Der etableres muligvis et regnvandsbassin eller anden regnvandshåndtering i den sydlige indgang til det eksisterende byggeri. Dette forudsætter, at en del af det eksisterende byggeri nedrives for at gøre plads til regnvandsbassinet og for at skabe sammenhæng mellem det nuværende og det nye center. Det er desuden en mulighed, at der etableres et regnvandsbassin eller anden regnvandshåndtering umiddelbart nord for parkeringshuset. Placeringen af arealer til mulig regnvandshåndtering fremgår af Figur 3-2.

3.3.3 Forsyning og affald

Udvidelsen af Ringsted Outlet vil betyde et øget behov for forsyning og øget mængde produceret affald. Området er separatkloakeret og vil koblet på eksisterende kloaksystem. Områdets vandforsyning stammer fra Ringsted Forsyning og vil ikke ændres væsentligt med udvidelsen. Områdets varmforsyning (fjernvarme) leveres ligeledes af Ringsted Forsyning. Der vil være et øget behov for fjernvarme.

Affald fra området vil bestå i dagrenovation og emballage fra butikker. Dette vil blive håndteret efter Ringsted Kommunes gældende retningslinjer, dog med yderligere sortering af pap, plast og glas. Ringsted Outlet vil efter udvidelsen i drift ligesom tidligere, producere almindeligt butiks- og erhvervsrelateret affald, som vil blive sorteret og håndteret i henhold til Ringsted Kommunes regulativ for husholdningsaffald. Affaldet vil blive håndteret af kommunens indsamlingsordning og kørt til videre behandling eller forbrænding.

3.3.4 Handicaptilgængelighed

Tilgængelighed for gangbesværede og nærmere anvisning af handicapparkering og plads til handicapbus, ramper mv. vil blive indtænkt i projektets detailfase. Handicappladser placeres i det nordlige parkeringsareal i nærheden af butikscenterets indgang, hvor der er niveaufri adgang til centergaden. Herved kan det sikres, at gangbesværede brugere kan anvende områdets faciliteter. Projektet giver 19 ekstra parkeringspladser i p-huset således at der i alt kommer 27 handicappladser, hvoraf 5 er til handicapbus.

Der vil blive sikret adgang fra det nordlige parkeringsareal via ramper og trapper. Der vil blive sikret adgang i parkeringshuset via elevator og trapper. Adgangen til outletcenteret fra omkransende veje og parkeringsarealer via fortov vil

blive udført i betonsten, som er handicapvenlige og tilgængelige for gangbesværede.

3.3.5 Besøgstal

Der er lavet en vurdering af udviklingen i besøgstal for Ringsted Outlet (COWI, Vurdering af udvikling i besøgstal i Ringsted Outlet, 2018). Besøgstallet i Ringsted Outlet er vokset med gennemsnitligt 11 % pr. år i perioden 2013-2017.

Den samlede stigning i antallet af besøgende i Ringsted Outlet inkl. udbygningen i perioden ultimo 2017/primo 2018 til 2030 er beregnet og vurderet til i størrelsesordenen 865.000 eller cirka 47 %. Trafikken vil som følge stigningen i besøgstallene.

3.3.6 Detailhandel

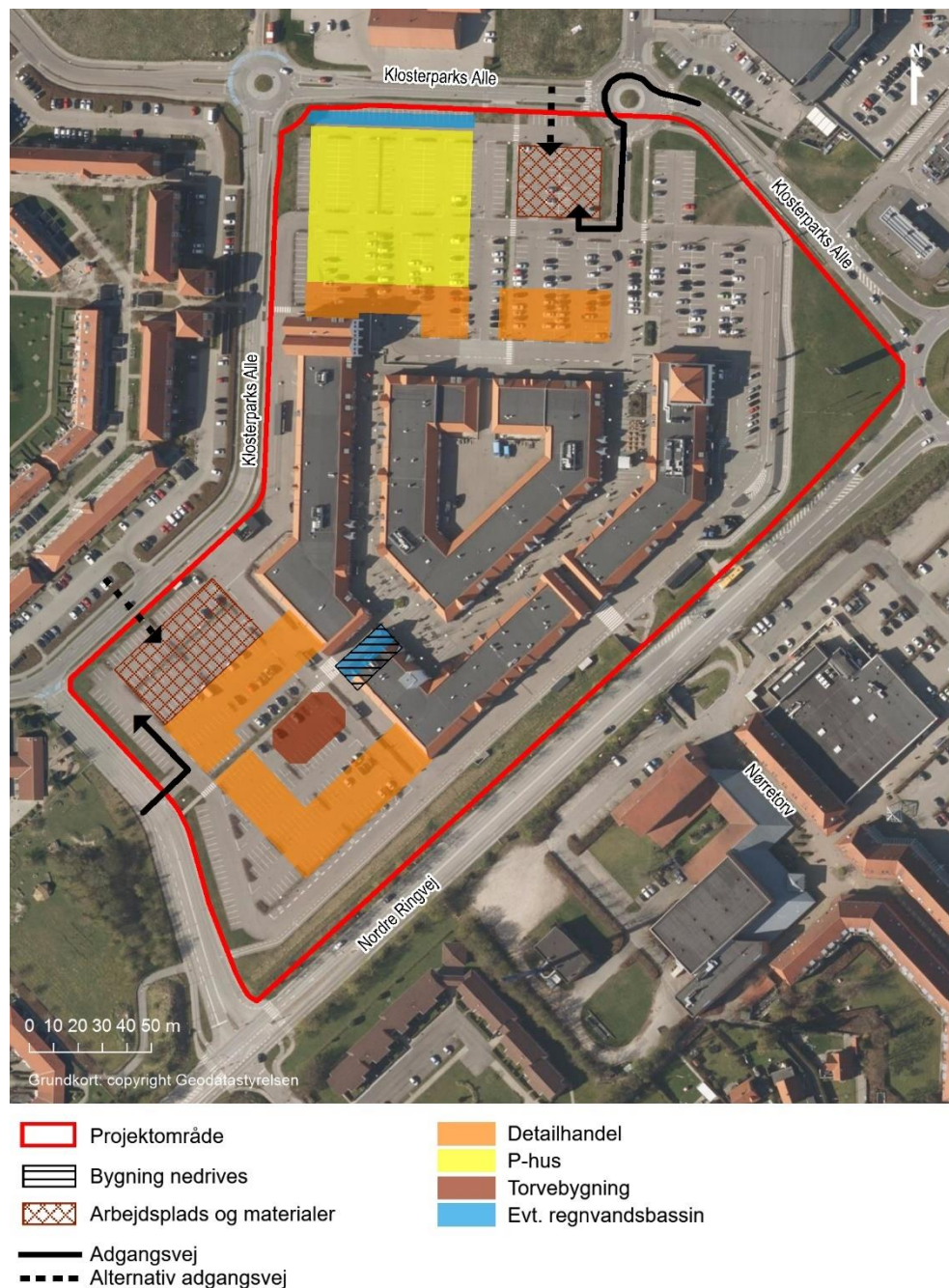
Outletshopping adskiller sig fra den almindelige detailhandel ved fortrinsvist at sælge overskudsproduktion og restvarer fra tidligere kollektioner, som tidligere er solgt i den almindelige detailhandel. Detailhandlen i Ringsted Outlet er karakteriseret ved, at der f.eks. sjældent forefindes fuldt sortiment i alle størrelser, og at varerne adskiller sig fra de nyeste og sæsonaktuelle varer, der sælges i bymidten og øvrige traditionelle butikcentre. Forskellen mellem Ringsted Outlet og den øvrige del af Ringsted bymidte kommer også til udtryk ved, at der ikke findes traditionelle bymidtefunktioner som supermarkeder, posthuse, apoteker og lignende i Ringsted Outlet. Ifølge Ringsted Outlets egne opgørelser udgør lokale borgere kun godt 10 % af de besøgende i Ringsted Outlet, mens den resterende del af de besøgende fortrinsvist udgøres af borgere fra det øvrige Sjælland og til dels Fyn, Jylland og i mindre grad udenlandske turister.

Den nye detailhandel forventes at hente en del af kunderne fra den eksisterende detailhandel i nærområdet, herunder Ringsted Outlet, eftersom der vil være et sammenfald mellem varegrupperne i de eksisterende outletbutikker og de nye outletbutikker. Det vurderes, at den nye detailhandel kun vil hente en begrænset del af omsætningen fra den øvrige, almindelige detailhandel i Ringsted bymidte, da outletshopping adskiller sig fra den almindelige detailhandel, og da der er tale om udbygning af et eksisterende outletcenter. Der vil således fortsat være en klar rollefordeling mellem Ringsted Outlet og den øvrige del af bymidten med almindelig detailhandel og kundeorienterede servicefunktioner. Den nye detailhandel forventes derfor også at hente en væsentlig del af sine kunder fra et større, regionalt opland bestående af store dele af Sjælland.

3.4 Projektets anlægsfase

Anlægsarbejderne forventes at vare cirka 24-30 måneder med forventet begyndelse i primo 2020 og afslutning i 2022. Etablering af parkeringshuset vil vare cirka 12 måneder. Etableringen af den sydlige udvidelse vil være tilsvarende 12 måneder og afsluttende arbejder ca. 6. mdr. inden de nye butikker kan åbne.

Arbejdsplads og materialeopbevaring vil være på de markerede områder, som fremgår af Figur 3-5. Adgangsvejen for entreprenørmaskiner og arbejdskørsel vil være via Klosterparks Allé og Klostersvænget. Adgangsvejene og kørsel internt på området fremgår af Figur 3-5.



Figur 3-5 Arbejdspladser og adgangsveje i anlægsfase

Det vides endnu ikke, om der skal rammes/vibreres spuns i forbindelse med anlægsarbejderne. Dette vil først blive specificeret i detailprojekteringen efter de geotekniske undersøgelser. Støjforhold for ramning/vibrering af spuns er beskrevet i afsnit 7.3. Dette er således en worst case beskrivelse af anlægsarbejdet. Trafikale forhold fra kørsel med entreprenørmaskiner, materialetransport og

anden arbejdskørsel i anlægsfasen fremgår af afsnit 6.3. Støjpåvirkningen i anlægsfasen fra entreprenørmaskiner og anlægsaktiviteter fremgår af afsnit 7.3. Forhold omkring spildevand og kloakering fremgår af kapitel 9.

3.4.1 Arkæologiske forhold

Museum Vestsjælland har udtalt, at der ikke længere findes arkæologiske interesser i projektområdet. Projektområdet er tidligere undersøgt for arkæologiske interesser ved søgegrøfter. Der findes ikke andre kulturhistoriske interesser i området.

Såfremt der under anlægsarbejder skulle dukke fortidsminder op, skal arbejdet straks standes og Museum Vestsjælland skal kontaktes.

3.4.2 Ressourceanvendelse og affald

Ressourceanvendelse

Ressourceanvendelsen i anlægsfasen består af forbrug af byggematerialer og råstoffer til den samlede byggeproces, både klargøring af byggegrunden og etablering af interne veje og bygningerne.

Klargøring af byggegrunden inkluderer sand og stabilgrus, som indledningsvist fordeles ud over store dele af projektområdet. Der anvendes beton til fliser samt stål til armering og muligvis spuns. Veje, parkeringsarealer, pladser mv. etableres på traditionel vis med asfalt, fliser eller anden kendt belægning.

Byggematerialer i form af beton, stål, tegl, glas mv. til butiksarealerne svarer til sammenlignelige byggerier af tilsvarende kvalitet.

Et skøn de anvendte materialer fremgår af Tabel 3-1. Skøn er baseret på SBI anvisning 171, Nedrivning af bygninger og anlægskonstruktioner (Lauritzen & Jakobsen, 1991).

Tabel 3-1 Skøn over mængde af anvendte materialer ved opførelse af cirka 7.500 m² butiksareal og cirka 24.000 m² etageareal parkeringshus

Materiale	Mængde
Beton og teglbrokker	46.000 tons
Træ og andet brændbart	2.600 tons
Metal	2.600 tons
Andet ikke brændbart	5.300 tons
I alt	56.500 tons

Byggeriet opføres efter gældende Bygningsreglement 2018 (BR18) og vil således overholde de nyeste mindstekrav til opførelse og indretning af butiksarealerne. Byggeriets energieffektivitet vil leve op til kravene i BR18.

Affald

I anlægsfasen skal der nedrives 277 m² butiksareal for at give plads til passagen til den sydlige udvidelse og muligvis regnvandshåndtering. Typen af byggeaffaldet vil ikke adskille sig fra øvrige sammenlignelige byggeprojekter. Et skøn over affaldstyper og mængder fra nedrivningen fremgår af Tabel 3-2. Skøn er baseret på SBI anvisning 171, Nedrivning af bygninger og anlægskonstruktioner (Lauritzen & Jakobsen, 1991).

Tabel 3-2 Skøn over mængder affalds fra nedrivning af 277 m² butiksareal.

Materiale	Mængde ¹
Beton og teglbrokker	465 tons
Træ og andet brændbart	30 tons
Metal	30 tons
Andet ikke brændbart	60 tons
I alt	585 tons

Tabel 3-3 Skøn over mængder byggeaffald ved opførelse af cirka 7.500 m² butiksareal og 24.000 m² etageareal parkeringshus

Materiale	Mængde
Beton og teglbrokker	600 tons
Træ og andet brændbart	120 tons
Metal	15 tons
Andet ikke brændbart	30 tons
I alt	765 tons

Den udførende entreprenør vil indgå aftaler med modtagere af de enkelte affaldsfraktioner, som har tilladelse og kapacitet til at modtage affaldet.

Under nedrivningen skal det undersøges, om affaldet indeholder farlige affaldsstoffer. Dette forventes dog ikke da bygningerne er opført mellem 2007-2008. Nedrivningen skal anmeldes til Ringsted Kommune. Øvrige affald i anlægsfasen er angivet i Tabel 3-3 og håndteres efter Ringsted Kommunes gældende regler.

3.5 Fravalgte alternativer

Udvidelsen af Ringsted Outlet er i naturlig forlængelse af eksisterende faciliteter, som outlettet tilbyder. Der er derfor ikke undersøgt alternative placeringer. Der er dog arbejdet med internt med placeringen af udvidelsen af outletcenteret og alternative placeringer af parkeringshuset inden for projektområdet.

Udvidelsen af outlettet placeret primært i den sydlige ende, hvor udvidelsen vil fremstå som en integreret del midt i det nuværende center og dermed undgå, at der skabes et appendiks, som ligger for sig selv og ikke indgår i det naturlige flow rundt i centret. Denne løsning understøtter centerets nuværende kunde-flowsmønster, hvor to vigtige ankerbutikker (Nike og Boss) markerer indgangen til centeret, og kunderne ledes cirkulært rundt i centeret. Denne struktur er helt grundlæggende for udlejningen af centeret. Hvis parkeringshuset blev

¹ Arealet er tillagt 20 % idet en del af byggeriet er i 2 etager

placeret i den sydlige ende, og udvidelsen af butiksarealet skete i nord, ville hovedindgangen blive flyttet til midt i centeret, hvilket vil udfordre hele den eksisterende udlejningsstruktur og skabe et mindre attraktivt kundeflowsmønster. Ved at placere udbygningen mod syd bevares desuden byggeriets nærhed til bymidten.

Der er cirka syv meters højdeforskel mellem den nordlige og sydlige p-plads. Hvis butiksarealet alene skulle udvides mod nord, ville der blive store terrænmæssige udfordringer. Hvis udbygningen placeres mod nord og centerets nye gadeplan skal bygges i niveau, vil en del af udvidelsen skulle bygges med en høj kælder, som vil gøre det samlede byggeri fra udvidelsen højt og massivt.

Udvidelsen mod syd er desuden valgt da det ikke var muligt at finde det tilstrækkelige antal kvadratmeter til udvidelsen mod nord. Parkeringshusets placeringen i den nordvestlige del af den nordlige p-plads er ligeledes valgt, da placering længere mod øst vil give trafikale udfordringer for adgangen til vareleveringer i varegården, som servicerer halvdelen af butikkerne og for McDrive.

Der er desuden arbejdet på parkeringshusets udformning. Dette er gjort for at minimere påvirkninger visuelle gener. Der er blandt valgt en lukket facade for at undgå påvirkning fra lysglimt fra parkerende biler mod nabobebyggelsen mod vest. Parkeringshusets udtryk i fag med varierende bredder med skiftevis blank mur i røde tegl og fag af stållameller, hvor der etableres beplantning, er valgt for at bløde udtrykket op.

3.6 Referencescenarie

Referencescenariet er de eksisterende forhold for området, der benyttes som sammenligningsgrundlag for at vurdere, hvilke påvirkninger projektet medfører. Dertil gennemføres en beskrivelse af den sandsynlige udvikling for området, hvis projektet ikke etableres.

Referencescenariet er i dette tilfælde, at der ikke bygges yderligere og at driften af outletcenteret fortsætter som hidtil. Den sandsynlige udvikling er, at besøgsantallet fortsat stiger, men at der ikke sker en udvidelse af funktionerne og udbuddet af detailhandlen eller antal p-pladser. Besøgstallet er steget med cirka 11 % fra 2013-2017. Tal fra første kvartal af 2018 peger fortsat på stigning. Det vil sige, at vurderingen af miljøpåvirkningerne af projektet er en vurdering af forskellen mellem den situation, hvor projektet er realiseret i 2022, og den situation, hvor de nuværende forhold er fremskrevet til 2022.

3.7 Andre planer og projekter

Hvis flere projekter foregår i samme område på samme tid, er det relevant at vurdere deres samlede effekt på miljøet. Det kaldes også den kumulative effekt. Det er vigtigt at forholde sig til den kumulative effekt, da den samlede effekt af flere projekters påvirkninger kan være væsentlig, selvom påvirkningen fra det enkelte projekt isoleret set ikke er det.

For at kunne vurdere, om der er kumulative virkninger, som kan forstærke konsekvenserne fra udvidelsen af Ringsted Outlet på miljøet, ses på andre planer og projekter i området. De eventuelle kumulative effekter gennemgås samlet for alle miljøemner i kapitel 12.

Inden for, eller i nærheden af, projektområdet er nedenstående øvrige planer og projekter identificeret. Umiddelbart nord for projektområdet for Ringsted Outlet findes et lokalplanlagt område (Lokalplan 171 Butikker og erhverv i Klosterparken). Lokalplanen rummer blandt andet mulighed for RingStedet og for Falckstationen, som allerede er etableret. Der er ikke kendskab til andre projekter, som skal rummes inden for lokalplanens byggemuligheder på nuværende tidspunkt.

4 Principper og metoder for vurderingen

Dette afsnit indeholder en beskrivelse af de overordnede principper og metoder, som benyttes i udarbejdelsen af denne miljøkonsekvensvurdering. En mere specifik gennemgang af metoder for de enkelte miljøemner, fremgår af de respektive delkapitler. Formålet med miljøkonsekvensrapporten er at:

- > Undersøge de mulige miljøpåvirkninger, inden udvidelsen af Ringsted Outlet besluttet
- > Begrunde valg og fravalg af alternativer
- > Beskrive, hvordan projektet tilpasses, så væsentlige miljøpåvirkninger mindskes eller undgås eller kompensere for de væsentlige miljøpåvirkninger (såkaldte afværgeforanstaltninger).

I undersøgelsen indgår alle påvirkninger, det vil sige de direkte, indirekte, afledte og kumulative effekter samt i forhold til den øvrige udvikling i og omkring projektområdet. Miljøpåvirkningerne beskrives både i anlægs- og driftsfasen.

4.1 Afgrænsning af fokusområder

Ringsted Kommune har udtalt sig om afgrænsningen af miljøemnerne for projektet. Denne er vedlagt som Appendix A. Udtalelsen er afgivet på baggrund af projektets forventede miljøpåvirkninger og på indkomne høringssvar i forbindelse med den første høring af berørte myndigheder og offentligheden. Høringen blev gennemført i perioden 15. januar til 29. januar 2019.

I myndighedens udtalelse om afgrænsningen, er de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af realisering af projektet identificeret og fastlagt. I afgrænsningen er det vurderet, at følgende miljøfaktorer, skal vurderes i miljøkonsekvensrapporten:

- > Trafikafvikling og trafiksikkerhed
- > Støj (anlæg- og driftsfasen)
- > Visuelle forhold og skyggepåvirkning (driftsfasen)
- > Spildevand og klimatilpasning
- > Luftforurening og vindforhold
- > Jordforurening
- > Arkæologi (beskrives i projektbeskrivelse)
- > Befolkning og menneskers sundhed (beskrives i øvrige kapitler og projektbeskrivelsen)

Disse emner fremgår af kapitel 6 til 11.

4.2 Overordnet vurderingsmetode

Der anvendes følgende metode for vurderingerne:

Tabel 4-1 Overordnet vurderingsmetode'

Påvirknings- grad/terminologi	Definition
Ingen påvirkning	Der forekommer ingen påvirkning i forhold til status quo. <i>Afværgeforanstaltninger er ikke relevante eller nødvendige.</i>
Ikke væsentlig	Der forekommer påvirkninger, som har et lille omfang, er kortvarige eller en lille kompleksitet uden at medføre irreversible skader. <i>Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.</i> <i>eller</i> Der forekommer påvirkninger, som enten har et relativt stort omfang eller langvarig karakter (f.eks. i hele anlæggets levetid), sker med tilbagevendende hyppighed eller er relativt sandsynlige og måske kan give visse irreversible, men lokale skader. <i>Afværgeforanstaltninger eller projektilpasninger overvejes.</i>
Væsentlig påvirkning	Der forekommer påvirkninger, som har et stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende eller sandsynlige, og der vil være mulighed for irreversible skader i betydeligt omfang. <i>Det vil blive vurderet, om påvirkningen kan undgås ved at ændre projektet, mindskes ved at gennemføre afværgeforanstaltninger, eller om der kan kompenseres for påvirkningen.</i>

Påvirkningen af hvert enkelt miljøemne vil blive fastlagt ud fra ovenstående kriterier til *ingen påvirkning*, *ikke væsentlig påvirkning* eller *væsentlig påvirkning*.

4.3 Manglende viden

Der er visse forhold som først fastlægges i detailfasen af projektet. Dette vil blandt andet afhænge af de geotekniske borer. For de forhold, hvor projekts detaljer ikke kendes eksempelvis for spuns, regnvandshåndtering, antal lastbiler mv., er der vurderet ud fra et worst case scenarie. Da der er taget udgangspunkt i worst case, vil ovenstående usikkerheder ikke medfører en øget miljøpåvirkning i konklusionen.

Støjberegningen er baseret på et parkeringshus med fem etagere. Etablering af seks etager i stedet for fem kan medføre en forøgelse af støj med under én dB. Dette er en ikke hørbar ændring. Konklusionen for støjbelastningen fra parkering vurderes derfor ikke at ændres som følge af en ekstra etage.

Der vurderes i øvrigt ikke at være mangler, som kan påvirke konklusionerne.

5 Planforhold

I dette kapitel kortlægges de eksisterende overordnede planforhold, som berøres direkte af projektet. Herefter beskrives de fremtidige planforhold og det vurderes, hvilken påvirkning projektet har. Planforhold inden for de enkelte miljøemner er behandlet i de relevante fagkapitler.

5.1 Zonestatus

Projektområdet er beliggende i byzone og der ændres ikke i dette forhold.

5.2 Ringsted Kommuneplan 2017-2029

Ringsted Kommuneplan fastsætter de overordnede mål for udviklingen i kommunen og er således grundlaget for al fysisk planlægning og overordnet koordinering. I kommuneplanen findes retningslinjer og planrammer for udvikling i det åbne land og for byudvikling.

Ringsted Kommuneplan indeholder retningslinjer for detailhandel. Ringsted Kommune har blandt andet som målsætning, at:

- > *Styrke og udvikle detailhandlen i bymidten med vægt på oplevelse og atmosfære, fx som centrum for de gode fødevarer*
- > *Understøtte kommunens potentiale indenfor handel, oplevelser og erhvervs-turisme*
- > *Understøtte en udbygning af området ved Klosterparken med nye butikker*

Detailhandelsplanlægningen har til formål at fastholde og videreudvikle den vel-fungerende arbejdsdeling mellem bymidten og de øvrige detailhandelsområder. Målet er at fortsætte de senere års positive udvikling og at styrke den samlede detailhandel i Ringsted Kommune. Detailhandelsplanlægningen skal også understøtte udvalgswarebutikkerne i den øgede konkurrence, der forventes fra E-handelsvirksomhederne (Ringsted Kommune, 2017).

Projektområdet berører (dele af) følgende gældende kommuneplanrammer:

- > 1C9 Outletbyen (centerområde)
- > 1C10 Outletbyens parkeringsplads (centerområde)

For område 1C9 (Outletbyen) gælder det, at området har generel anvendelse som centerområde og butikker og specifik anvendelse som bymidte. Den maksimale bebyggelsesprocent er 50 %. Der må maksimalt bygges i to etager og den maksimale bygningshøjde er 20 meter.

For område 1C10 (outletbyens parkeringsplads) gælder det, at området har generel anvendelse som centerområde og butikker og specifik anvendelse som bymidte. Den maksimale bebyggelsesprocent er 90 %. Der må bygges i fem etager og den maksimale bygningshøjde er 20 meter.

5.2.1 Fremtidige forhold

Udvidelsen af Ringsted Outlet vil medføre, at bebyggelsesprocenten og antal etager overstiger kommuneplanens rammer. Der vil derfor blive vedtaget et kommuneplantillæg med projektet, som muliggør udvidelsen af outletcenteret og etablering af p-huset.

5.3 Lokalplan

Lokalplaner beskriver med udgangspunkt i kommuneplanrammerne en mere detaljeret plan med bindende bestemmelser for et bestemt område i kommunen. Lokalplanen styrer den fremtidige udvikling i et område og giver borgerne og byrådet mulighed for at vurdere konkrete tiltag i sammenhæng med planlægningen som helhed. I en lokalplan fastlægger byrådet bestemmelser for, hvordan arealer, nye bygninger, beplantning, veje, stier osv. skal placeres og udformes inden for det område, som en lokalplan dækker.

Området er i dag omfattet af lokalplan nr. 137 *Factory Outlet og institution i Klosterparken* med kommuneplantillæg nr. 24 til Kommuneplan 2001-2012. Udvidelsen af Ringsted Outlet kan ikke rummes inden for rammerne af Lokalplan nr. 137. Dette skyldes blandt andet, at eksisterende outletcenter har udnyttet de arealmæssige byggemuligheder i lokalplan 137 fuldt.

5.3.1 Fremtidige forhold

For at muliggøre udvidelsen af Ringsted Outlet er der tilvejebragt et lokalplanforslag (Lokalplan 290). Lokalplan 290 vil afløse eksisterende lokalplan nr. 137 inden for den gældende planafgrænsning. Lokalplanens bestemmelser for arealet uden for planområde 290 er derfor fortsat gældende.

6 Trafik

6.1 Metode

Trafikale forhold er vurderet i notaterne (COWI, Vurdering af parkeringsbehov, 2018) og (COWI, Kapacitetsvurdering Ringsted Outlet, 2018), som er vedlagt i Appendix B og Appendix C. Der er i notaterne foretaget en vurdering af fremtidig parkeringsbehov og kapacitetsberegninger for den fremtidige trafik i rundkørslerne Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kaserne Parkvej og Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center samt signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Allé. Figur 6-1 viser en oversigt over områdets veje omkring Ringsted Outlet.

Parkering

Som baggrund for analysen er brugt data fra Ringsted Outlet om de nuværende besøgstal og fordelingen af de besøgende på ugedage og klokkeslæt samt detailhandelsanalyse for det fremtidige besøgstal. Der er endvidere i samråd med Ringsted Outlet fastlagt forudsætninger om, hvor mange besøgende, der kommer i bil, og hvor mange personer, der gennemsnitligt er i hver bil.

Trafik

Kapacitetsberegningerne for den fremtidige trafik er foretaget i analyseværktøjet DanKap, hvor der foretages beregninger på timeniveau for spidstimen onsdag eftermiddag (kl. 16-17) og spidstimen lørdag middag (kl. 11-12). For begge tidsperioder er der foretaget beregninger for et basisscenarie (svarende til referencescenariet) i 2022, svarende til fremskrivning af den nuværende trafik til 2022 med forventet stigning på 1 % om året. Der er foretaget beregninger for et fremskrevet scenarie i 2022, med 35 % mere trafik til/fra Ringsted Outlet, svarende til en stigning fra 2 millioner besøgende i 2018 til 2,7 millioner i 2022.

Beregningerne er baseret på oplysninger fra Ringsted Outlet om antal besøgende og fordeling af disse på uger, ugedage og tidspunkt på døgnet samt transportmiddelvalg, antal passagerer, opholdstider mv. – se Appendix C (COWI, Kapacitetsvurdering Ringsted Outlet, 2018). Hertil kommer trafiktællinger leveret af Ringsted Kommune fra forskellige tidspunkter. Tællingerne er fremskrevet til år 2022. Beregningerne tager ikke højde for en netværksbetragtning, hvor hele vejnettet medtages i vurderingen, hvorfor forudsætningen for undersøgelse af kapaciteten i krydsene er fri afvikling efter krydsene, dvs. ikke kødannelse efter krydsene (se mere herom senere). Beregningerne viser således alene, hvorvidt de enkelte kryds kan håndtere de forventede trafikmængder.

6.2 Eksisterende forhold

Parkering

Der er i dag 872 p-pladser i området. Det årlige antal besøg fordeler sig på årets måneder som angivet i Tabel 6-1.

Tabel 6-1 Fordeling af besøgende på måneder

Måned	Andel af årets besøg
Januar	6 %
Februar	6 %
Marts	6 %
April	8 %
Maj	8 %
Juni	8 %
Juli	10 %
August	8 %
September	10 %
Oktober	10 %
November	10 %
December	11 %
I alt	100 %

Fordelingen på ugedage er oplyst af Ringsted Outlet som angivet i Tabel 6-2:

Tabel 6-2: Fordeling af besøgende på ugedage

Ugedag	Andel af ugens besøg
Mandag	11 %
Tirsdag	12 %
Onsdag	12 %
Torsdag	13 %
Fredag	17 %
Lørdag	19 %
Søndag	16 %
I alt	100 %

Endelig er der for hver ugedag angivet en timefordeling for kundernes ankomst til Outlettet. Se Tabel 6-3.

Tabel 6-3: Fordeling af besøgende efter timer

Periode	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn
9:00-10:00	9 %	9 %	9 %	8 %	8 %	12 %	9 %
10:00-11:00	12 %	11 %	11 %	11 %	10 %	16 %	14 %
11:00-12:00	12 %	11 %	12 %	12 %	11 %	17 %	15 %
12:00-13:00	12 %	12 %	11 %	11 %	11 %	15 %	15 %
13:00-14:00	12 %	12 %	11 %	11 %	12 %	12 %	13 %
14:00-15:00	12 %	12 %	12 %	11 %	12 %	9 %	10 %
15:00-16:00	11 %	12 %	12 %	12 %	12 %	7 %	7 %

16:00-17:00	10 %	10 %	10 %	11 %	11 %	5 %	7 %
17:00-18:00	7%	7 %	7 %	8 %	8 %	4 %	6 %
18:00-19:00	4 %	4 %	5 %	5 %	5 %	3 %	4 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Det fremgår af besøgstiderne, at de travleste perioder er lørdage i efterårsmånederne, og at parkeringsbehovet er størst ved middagstid (kl. 11 – 12) om lørdagen.

Trafik

En gennemsnitlig lørdag forventes i dag cirka 435 tilkørende biler i den travleste time. COWI har beregnet kapaciteten i rundkørsler og kryds i området baseret på ovenstående samt tællinger i området.

Rundkørsel - Nordre Ringvej/Klosterpars Allé/Nørregade/Kaserne Parkvej

Baseret på beregningerne for referencescenariet er der for rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterpars Allé/Nørregade/Kaserne Parkvej isoleret set ikke umiddelbare store kapacitetsproblemer på de fire største veje, som udgøres af Klosterpars Allé, Nørregade og Nordre Ringvej nord og syd for rundkørslen. Beregninger viser til gengæld nogen forsinkelse (26-50 sek.) om lørdagen og stor forsinkelse (51-70 sek.) i hverdagene fra Kaserne Parkvej, hvor udkørsel blokeres af strømmene fra de øvrige retninger.

Allerede nu kan der konstateres ventetider for trafik fra Kaserne Parkvej og Nørregade mod den store rundkørsel i den tidlige eftermiddagsmyldretid på hverdage (kl. 15.30 – 16.00)². Disse problemer skyldes, ifølge Ringsted Kommune, primært signalanlæggene på Nordre Ringvej ved motorvejen (E20, frakørsel 36, Ringsted N) samt i krydset Roskildevej/Holbækvej. Dette sker uanset om projektet med udbygning af outletcenteret realiseres eller ej.

Rundkørsel - Klosterpars Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center

Beregninger for rundkørslen Klosterpars Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center viser for referencescenariet ingen fremkommelighedsproblemer med undtagelse af begyndende forsinkelse fra Ringsted Outlet.

Nordre Ringvej mellem Klosterpars Allé og Holbækvej

Kapacitetsberegningerne omfatter ikke Nordre Ringvej mellem Klosterpars Allé og Holbækvej. Dette til trods for, at der er konstateret problemer i netværket med lange køer i eftermiddagsmyldretiden på hverdage her. Disse problemer skyldes primært signalanlæggene på Nordre Ringvej ved motorvejen (E20, frakørsel 36, Ringsted N) samt i krydset Roskildevej/Holbækvej.

² COWIs observationer i rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterpars Allé/Nørregade/Kaserne Parkvej

6.3 Konsekvenser i anlægsfasen

Parkering

Under anlæg af parkeringshuset vil der blive inddraget parkeringsarealer til p-huset (ca. 250 pladser). Etablering af parkeringshuset vil vare cirka 12 måneder. Imens parkeringshuset etableres, er der fortsat parkering på den resterende del af det nordlige parkeringsareal, og på det sydlige parkeringsareal (i alt ca. 525 pladser), som vil være tilstrækkeligt til den daglige drift. Ved særlige lejligheder kan der komme et underskud af p-pladser. Når p-huset er etableret og tages i brug med sine 828 pladser, vil der være fuld parkeringskapacitet mens udvidelsen af centeret mod syd står på.

Trafik

I anlægsfasen vil der være en betydelig lastbiltrafik med transport af byggematerialer til byggepladsen samt bortkørsel af overskudsjord og affald. Det forventede antal lastbiler i anlægsfasen vil i de travleste perioder være mindre end syv i timen, hvilket er højt sat. Denne antagelse er ud fra, at det til og frakørte materiale fragtes i lastbiler, som laster cirka 30 tons. Gennemsnitligt vil tallet være mindre. Spredes antallet af lastbiler ud over hele anlægsperioden, vil tallet være mindre end én lastbil i timen forudsat der arbejdes otte timer om dagen, 21 dage om måneden.

Det vides ikke, hvorfra byggematerialerne kommer, eller hvor overskudsjorden skal deponeres, men det må antages at langt størstedelen af lastbiltrafikken kører ad motorvejen og dermed gennem tilslutningsanlæg 36, der ligger cirka 400 meter nord for Ringsted Outlet. Adgangen til byggepladserne sker ad Nordre Ringvej og enten rundkørslen ved Klosterparks Allé eller det signalregulerede kryds ved Klostervangen. Se Figur 6-1.



Figur 6-1 Oversigt over veje i området omkring Ringsted Outlet

Allerede i dag er der betydelig trafik i de signalregulerede kryds i tilslutningsanlægget og i rundkørslen ved Klosterparks Allé, og lastbiltrafikken til og fra Outlet-udbygningen vil medføre en yderligere trafikale belastning. Navnlig udkørende lastbiler fra Klosterparks Allé vil udgøre en belastning, fordi de svinger til venstre og dermed skal forbi tre ben i Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kassere Parkvej rundkørslen, hvor øvrige trafikanter må holde tilbage.

De trafikale gener kan reduceres ved forskellige tiltag. Der kan f.eks. lægges tidsrestriktioner på transporterne, så de ikke må foregå i myldretiderne. Navnlig i eftermiddagsmyldretiden er der i dag begyndende trængsel i den nævnte rundkørsel, så det kan overvejes at undlade lastbilkørsel mellem kl. 15 og 17.

En anden mulighed kunne være at lade alle udkørende lastbiler køre ad Klosterparken og ikke ad Klosterparks Allé. Det vil samtidig aflaste den lille rundkørsel ved Klosterparks Allé/Kloster Center/Ringsted Outlet. Omdirigeringen vil dog kun have mindre effekt, da lastbilerne under alle omstændigheder skal igennem rundkørslen (Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kassere Parkvej). I givet fald vil de komme ind i rundkørslen ad Nordre Ringvej fra syd og dermed kun passere to ben. De to ben er imidlertid Nørregade og Kaserne Parkvej, som

netop er de to ben, hvor trafikanterne oplever forsinkelser. En tvangsrute ad Klostervangen vil desuden medføre øget intern trafik i byggeområdet.

Da den største byggeaktivitet må forekomme syd for nuværende bygninger, vil det være naturligt at transport til og fra byggepladsen foregår ad Klostervangen. Dette kan også gælde transport vedrørende parkeringshuset som bygges nord for nuværende bygninger. Dette vil reducere belastningen på Klosterparks Allé (inkl. den lille rundkørsel) men vil give mindre fremkommelighed i krydset Klostervangen/Nordre Ringvej.

På Nordre Ringvej er der ingen lette trafikanter, og på Klosterparks Allé er der dobbeltrettet cykelsti, som er adskilt fra kørebanen med et rækværk. På Klostervangen er der cykelsti med kantsten mod kørebanen.

Rundkørslen ved Klosterparks Allé er tosporet med en diameter på cirka 60 meter, og den er dermed så stor, at sættevogne og lastbiler med anhænger forholdsvis nemt kan komme rundt.

6.4 Konsekvenser i driftsfasen

Parkering

Efter udvidelsen af Ringsted Outlet forventes parkeringsbehovet at være på i alt cirka 1090 pladser når behovet er størst, hvilket bliver dækket af den planlagte udvidelse som rummer 1228 parkeringspladser.

Rundkørsel - Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne parkvej
Ved udbygning af Ringsted Outlet viser beregningerne begyndende (11- 15 sek.) til ringe (16-25 sek.) forsinkelse på alle ben på nær for Kasserne Parkvej, hvor der vil være meget stor forsinkelse (> 70 sek.).

Allerede nu kan der konstateres ventetider for trafik fra Kasserne Parkvej og Nørregade mod den store rundkørsel i den tidlige eftermiddagsmyldretid på hverdage (kl. 15.30 – 16.00)³. Disse problemer skyldes, ifølge Ringsted Kommune, primært signalanlæggene på Nordre Ringvej ved motorvejen (E20, fra-kørsel 36, Ringsted N) samt i krydset Roskildevej/Holbækvej. Dette sker uanset om planen med udbygning af outletcenteret realiseres eller ej. Det vurderes, at den forøgede trafik fra Outlettet på hverdage vil være størst i slutningen af myldretiden det vil sige senere end de konstaterede forsinkelser for trafik fra Kasserne Parkvej og Nørregade, og trafikken fra outlettet vil derfor ikke have væsentlig betydning.

Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center

Beregninger for rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center viser for referencescenariet ingen fremkommelighedsproblemer, med undtagelse af begyndende forsinkelse fra Ringsted Outlet. Serviceniveauet er opretholdt i

³ COWIs observationer i rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej

forhold til referencescenariet, det vil sige samme interval for forsinkelse som i dag, i tilkørselsveje i rundkørslen i begge perioder, hvor trafikken er beregnet som worst case, på nær fra Ringsted Outlet i lørdagsberegningen, hvor der forventes begyndende forsinkelse. Dette skyldes især, at bilister fra Outlettet har vigepligt i forhold til venstresvingende fra Kloster Center mod Klosterparks Allé øst. Om lørdagen er der næsten ingen eller begyndende forsinkelse (11- 15 sek.) undtagen fra Outlettet, hvor der kan forventes nogen forsinkelse (26-50 sek.).

Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Allé

Beregninger for signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Allé viser for spidsbelastede tidspunkter (beregnet onsdag og lørdag eftermiddag) næsten ingen forsinkelse på Nordre Ringvej og med begyndende forsinkelse på Klostervangen og Amtstue Allé. Dette skyldes ankomster til krydset når der er rødt signal. Da signalet er trafikstyret, vil forsinkelserne i praksis blive fordelt forholdsvis jævnt mellem de fire vejgrene. Resultaterne er uændrede (ingen påvirkning), idet der forventes en minimal ændring i trafikstrømme i dette kryds.

Trafikstigning

Stigningen i antal besøgende til Ringsted Outlet vil føre til en stigning i trafikken. Da det vurderes, at et stort antal besøgende kommer fra motorvejen (og skal tilbage mod motorvejen efter endt besøg), vil konsekvensen af udvidelsen også betyde større trafik på Nordre Ringvej nord for Klosterparks Allé. Denne forøgede trafik vil føre til større kødannelser her.

Risikoen for længere køer kan søges minimeret ved at justere signalerne i rampekrydsene ved motorvejen samt krydset Holbækvej/Roskildevej med henblik på forbedret afvikling. Det skal dog sikres, at denne justering ikke fører til så lange køer på frakørsramperne fra motorvejen, at der opstår tilbagestuvning ud på motorvejen. De to ramper er i forvejen rimelig lange, og frakørselsrampen fra øst (som vurderes at have væsentlig større trafikmængder end frakørselsrampen fra vest) har to kørebaner på et længere stykke (venstre- og højresvingbane). Dette betyder, at der i forvejen er plads til mange køretøjer, hvorfor denne risiko vurderes at være minimal - dog afhængig af en eventuel justering af signalindstillingerne.

Udrykningskøretøjer

Fremkommeligheden for udrykningskøretøjer fra Falckstationen på Klosterpark Allé kan være forringet, hvis udrykningen sker i perioder med mange besøgende til outletcenteret og RingStedet. Såfremt dette er tilfældet, vil det være en væsentlig påvirkning. Udrykningskøretøjer vil dog fortsat have adgang via Klostervangen sydvest om outletcenteret, hvor analysen ikke viser afviklingsproblemer med opstuvning.

Trafiksikkerhed

Generelt vurderes trafiksikkerheden at være god, da cyklister, fodgængere og bilister er adskilt i stor grad. Desuden er fartgrænsen i byzone 50 km/t.

Øget trafik i området vurderes generelt at nedsætte hastighederne og dermed reducere risikoen for alvorlige ulykker. Til gengæld vil den øgede trafik øge risikoen for mindre uheld alene med materielle skader.

En almindelig problematik i danske rundkørsler er risiko for ulykker mellem ind- og udkørende bilister og cirkulerende cyklister. Denne problematik kan derfor overvåges i rundkørslen ved Klosterparks Allé og Kloster Center, hvor risikoen kan blive større med større trafikmængde. Hastigheden i rundkørslen vurderes at være op til 25 km/t. Der er ikke cyklister i rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kaserne Parkvej, da de ledes udenom.

Der vurderes ikke at være større problemer mht. skoleveje, idet Nordre Ringvej udgør grænsen mellem to skoledistrikter.

Samlet set vurderes der ikke at være væsentlige påvirkninger på trafiksikkerheden, som følge af udvidelsen af outletcenteret. Dette skyldes at, de lette trafikanter er adskilt fra biltrafikken, hastighedsniveauet er lavt og da der generelt er gode oversigtsforhold.

6.5 Konklusion

I anlægsfasen vil der være øget lastbiltrafik til og fra området, formentlig primært mellem motorvejstilslutningen via rundkørslen ved Klosterparks Allé og videre til Klostervangen, hvorfra der vil være adgang til byggepladsen. For at mindske generne for de øvrige trafikanter kan det overvejes at lægge tidsrestriktioner på transporterne, så de ikke foregår i myldretiderne.

På baggrund af gennemgangen af kapaciteten på de omkringliggende veje omkring outletcenteret vurderes påvirkningerne på den trafikale afvikling, som følge af udvidelsen af Ringsted Outlet at være begrænset til få perioder. Der vil være tale om nogen forsinkelse fra Outlettet mod Klosterparks Allé især på lørdage i perioden 11 – 13, hvor der er stor kundetilstrømning fra Outlettet. Herudover vil trafikanter fra Kaserne Parkvej opleve ventetid når de skal ind i den store rundkørsel. Dette sker allerede nu og uanset om planen med udbygning af outletcenteret realiseres eller ej.

Fremkommeligheden for udrykningskøretøjer fra Falckstationen på Klosterpark Allé kan være forringet, hvis udrykningen sker i perioder med mange besøgende til og fra outletcenteret og RingStedet. Såfremt dette er tilfældet, vil det være en væsentlig påvirkning.

Der vurderes ikke at være væsentlige påvirkninger på trafiksikkerheden i hverken anlægs- eller driftsfasen, som følge af udvidelsen af outletcenteret. Dette skyldes at, de lette trafikanter er adskilt fra biltrafikken, og da der generelt er gode oversigtsforhold.

7 Støj

7.1 Metode

Støj fra kørsel og parkering i parkeringshuset samt parkering i terræn er beregnet jf. Miljøstyrelsens vejledning 5/1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder" (Miljøstyrelsen, 1993).

Trafikbelastningen for parkeringshuset og parkering i terræn er vurderet på baggrund af trafikanalyser som bl.a. er beskrevet i notatet "Vurdering af parkeringsbehov" (COWI, Vurdering af parkeringsbehov, 2018) - Appendix B. Der er opstillet data for parkering fordelt på parkering i terræn og på de enkelte etager i parkeringshuset fordelt pr. time i løbet af dagen for henholdsvis hverdage og lørdage. Yderligere er der medtaget kørsel til og fra parkeringshuset samt summet antal kørsler på de enkelte etager.

Kørsel på arealet vest for Ringsted Outlet mellem parkering nord og syd indgår ikke i ovennævnte trafikanalyse. Det er vurderet, at omfanget af denne trafik vil være meget begrænset, og der er i støjberegningen medtaget 10 kørsler med personbil pr. time i perioden kl. 09-16, hvor der er mest trafik til og fra parkeringshuset.

Varigheden af en parkeringsoperation er antaget at være 30 sek. for parkering og "afparkering" dvs. samlet 60 sek. Ved parkering på terræn er det forudsat at parkeringsoperationen omfatter indkørsel eller udkørsel med personbil. Der er anvendt kildestyrke for kørsel og parkering med personbiler jf. tabelværdier i SoundPLAN (Lydteknisk Institut, 1989).

Butikscenteret, parkeringshuset og dets omgivelser er modelleret i SoundPLAN 8.0. Parkeringshuset er forudsat opbygget med fem etageplan over jorden og med alle sider åbne til det fri. Dog er parkeringshusets hjørner modelleret som lukkede bygningsdele. Det er en forudsætning for støjberegningen, at ind- og udkørsel for parkeringshuset sker mod øst.

Støjniveauet er beregnet i et net af punkter (grid) placeret med en indbyrdes afstand på 10 m. Beregningshøjden er ansat til 1,5 meter over terræn. Efterfølgende er de beregnede støjniveauer interpoleret til støjniveaunkonturer til brug for visualisering af støjudbredelsen. Beregningsresultaterne vist på støjkonturkortene er inklusive refleksioner fra bygninger, hvorfor støjniveauer beregnet tæt ved bygninger ikke er fritfeltsværdier og derfor ikke bør sammenholdes med støjgrænseværdier.

7.2 Eksisterende forhold

Området omkring Ringsted Outlet er præget af forskellige støjkloder. De primære støjkloder er trafikstøj fra Vestmotorvejen (E20), Nordre Ringvej, Klosterparks Allé, Klostervænget og intern kørsel på outletcenteret arealer.

Boligerne vest for outletcenteret er betegnet som "etageboligbebyggelse" i kommuneplanrammen. Boligerne øst for Nordre Ringvej er betegnet som "blandet boligområde" i kommuneplanrammen.

7.3 Konsekvenser i anlægsfasen

I anlægsfasen vil der forekomme støj fra transport med dumpere/lastvogne og øvrige arbejder med entreprenørmaskiner. Arbejdskørsel i anlægsfasen vil så vidt muligt søges begrænset på de lokale veje.

Støjen fra en typisk entreprenørmaskine er LWA=105-110 dB (kildestyrke) under normal drift. Dette svarer til et støjniveau på 65-70 dB i afstanden 20 m over fladt terræn. Jf. Ringsted Kommunes regler og bestemmelser for udførelse af bygge- og anlægsaktiviteter er der fastlagt en grænseværdi på 70 dB i dagtimerne (mandag-fredag mellem kl. 07-18 og lørdage mellem kl. 07-14) (Ringsted Kommune, Anmeldelsesskema til midlertidige aktiviteter, 2018). Da der er mere end 20 meter til nærmest boliger, vurderes påvirkningen ikke at være væsentlig.

Skal der udføres ramning eller nedvibrering af spunsvægge vil dette have en kildestyrke på henholdsvis LWA = 126 dB for ramning og LWA = 115 dB for nedvibrering. Dette svarer til et støjniveau på 65-70 dB fra ramning af spuns i en afstand på 150 m. Ved nedvibrering af spuns vil der være 65-70 dB i en afstand på 50 m. Da anlægsarbejderne kan foregå nærmere end henholdsvis 150 og 50 meter fra nærmest beboelse kan der være en midlertidig overskridelse af grænseværdierne ved ramning eller vibrering af spuns. Varigheden af en eventuel ramning er ukendt, men vil være af midlertidig karakter i dagtimerne. Da overskridelsen af grænseværdien potentielt kan overskrides, men da varigheden er midlertidig, vurderes påvirkningen ikke at være væsentlig. I det tilfælde, at der skal rammes eller vibreres spuns inden for henholdsvis 150 og 50 meter fra nabobeboelse, skal der ansøges om dispensation jf. miljøaktivetsbekendtgørelsen⁴ hos Ringsted Kommune.

Vibrationsgener vil kunne opstå som følge af ramning eller vibrering af spunsvægge. I afstande ud til cirka 65 m vil grænseværdien for vibrationskomfort kunne overskrides ved ramning af spuns. Ved nedvibrering af spuns vil afstanden, hvor grænseværdien for vibrationskomfort vil kunne overskrides, reduceres til cirka 25 m. Grænseværdier for vibrationskomfort er tilknyttet et indendørs vibrationsniveau på gulv, og er fastsat ud fra genevirkningen over for mennesker. Grænseværdien i dagperioden er 80 dB(KB) i boligområder og 85 dB(KB) i områder med blandet bolig og erhverv. I de øvrige tidsrum er grænseværdien 75 dB(KB) i de nævnte områdetyper (Miljøstyrelsen, Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø. Orientering fra Miljøstyrelsen. Nr. 7, 1997).

Der vil kunne opstå midlertidig overskridelse for vibrationskomforten, hvis der rammes spuns, da der findes boliger inden for 65 meter fra anlægsarbejder.

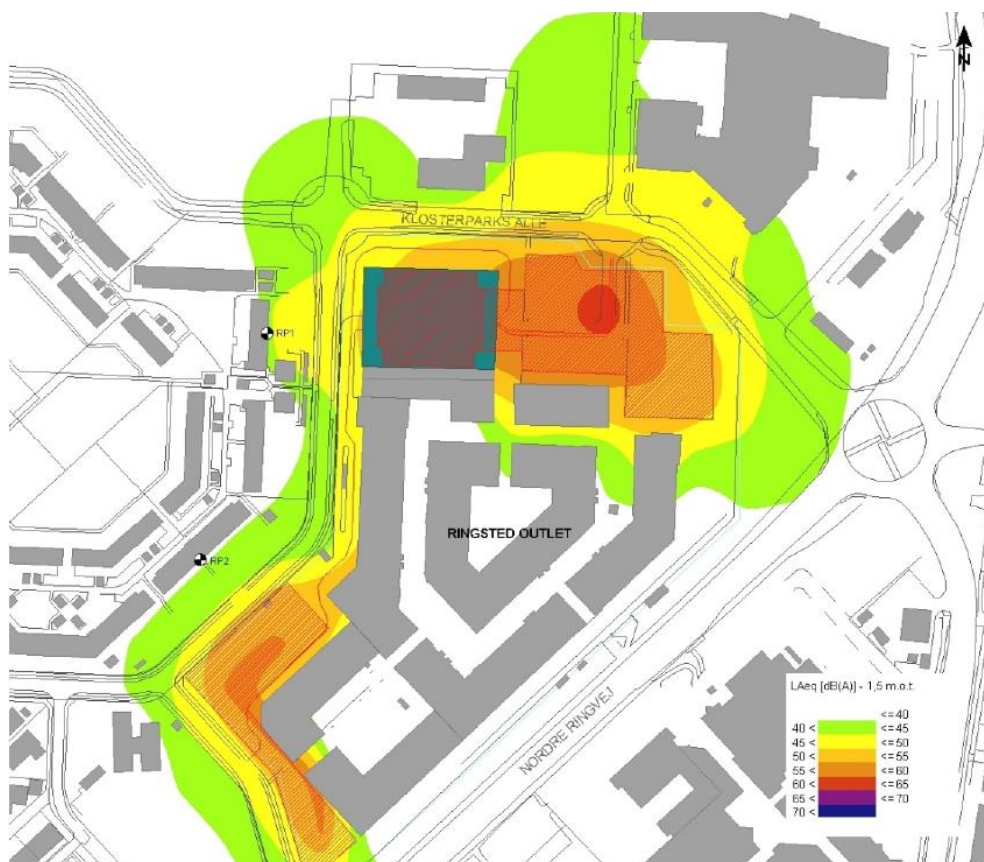
⁴ Bekendtgørelse nr. 844 af 23. juni 2017 om miljøregulering af visse aktiviteter

Grænseværdierne for vibrationer vil kunne overholdes da nærmeste boliger ligger mere end 25 meter fra anlægsarbejderne. Såfremt der rammes, vurderes påvirkningen fra vibrationer ikke at være væsentlig da der er tale om en midlertidig aktivitet i dagtimerne.

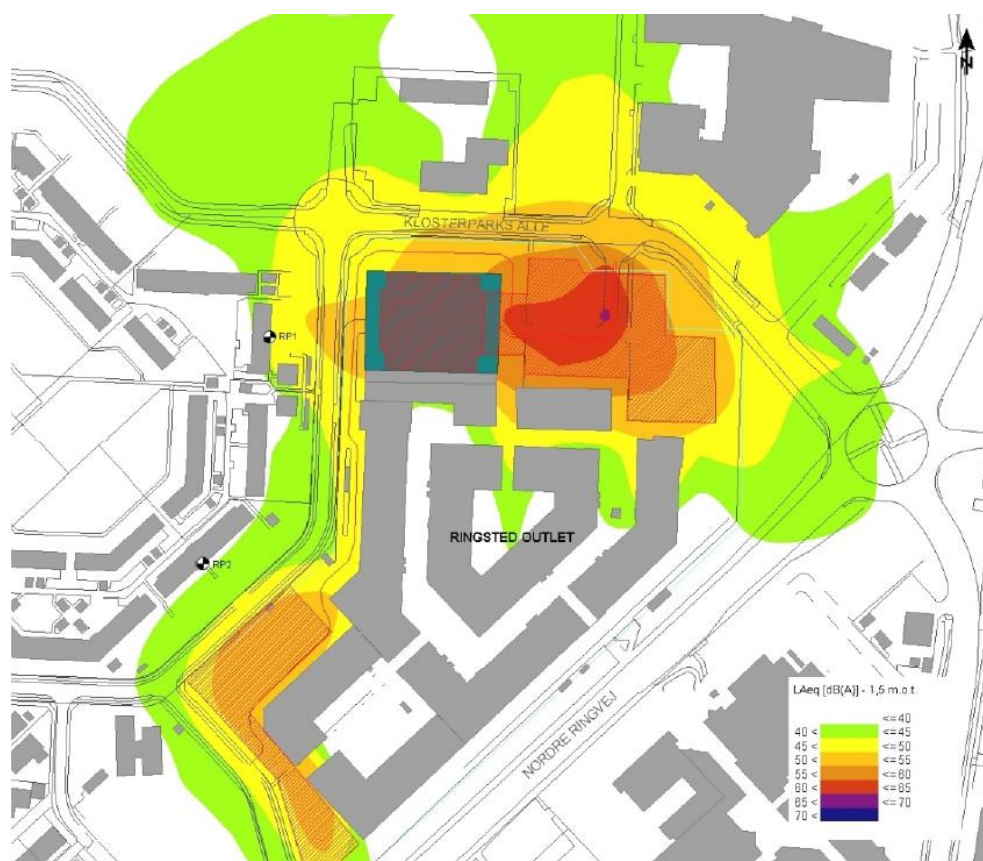
I forbindelse med tilrettelæggelse af anlægsarbejdet, etablering af arbejdspladser og ved væsentlige støjende anlægsaktiviteter skal naboerne informeres om forventede aktiviteter og tidsperioder. Der vil blive taget stilling til, om der skal etableres lokale afværgeforanstaltninger ved arbejdspladserne som begrænsede driftstider og lokal støjafskærmning, og hvilke krav der kan stilles til entreprenørerne for at begrænse støj- og vibrationsgener mest muligt. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at der vil kunne forekomme støj- og vibrationsgener, men de perioder, hvor der kan forekomme overskridelse af grænseværdierne vurderes at være af kort varighed og derfor vil der være tale om en begrænset gene. Påvirkningen vurderes således ikke at være væsentlig.

7.4 Konsekvenser i driftsfasen

Den beregnede støjdbredelse fra indkørsel og parkering i p-hus og på parkeringsarealer på hverdage kl. 7-18 fremgår af Figur 7-1 og på lørdage kl. 14-18 på Figur 7-2.



Figur 7-1 Beregnet støjdbredelse, hverdag kl. 07-18



Figur 7-2 Beregnet støjudbredelse, lørdag kl. 14-18

Støjen er supplerende beregnet i to punkter ved facader af nærliggende bebyggelse vest for Ringsted Outlet. Placering af beregningspunkterne fremgår af Figur 7-1 og Figur 7-2. Beregningsresultatet fremgår af Tabel 7-1. Resultatet af støjberegningen for de to punkter fremgår af Tabel 7-1. Placering af beregningspunkterne er valgt, hvor støjniveauet jf. de viste støjudbredelseskort er vurderet at være højest. Ved støjberegning i facadepunkter medtages der ikke refleksioner fra egen bygningsfacade, hvorfor de beregnede støjniveauer kan betragtes som fritfeltsværdier, der kan sammenholdes med støjgrænseværdierne.

Tabel 7-1 Beregningsresultat – støj fra parkering, L_{Aeq} i dB.

Beregnings-punkt	Etage	Hverdag kl. 07-18	Hverdag kl. 18-22	Lørdag kl. 07-14	Lørdag kl. 14-18	Lørdag kl. 18-22
RP1	Stue	44	38	48	42	35
	1. sal	45	37	50	42	34
	2. sal	44	36	50	42	32
RP2	Stue	41	40	40	40	38
	1. sal	41	40	40	40	39
	2. sal	41	40	40	41	39

I Tabel 7-2 er angivet miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder.

Tabel 7-2 Miljøstyrelsen vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder angivet i dB. (Miljøstyrelsen, Ekstern støj fra virksomheder. Vejledning nr. 5/1984, 1984).

	Mandag -fredag kl. 7:00-18:00 Lørdag kl. 7:00-14:00	Mandag -fredag kl. 18:00-22:00 Lørdag kl. 14:00-22:00 Søn- og hellig- dage kl. 7:22:00	Alle dage kl. 22:00-7:00
Etageboliger	50	45	40
Boliger for åben lav bebyggelse	45	40	35

Resultatet af støjberegningerne viser, at støjgrænseværdierne for dagperioderne på hverdage og lørdage samt i aftenperioden vil kunne overholdes ved etageboligerne umiddelbart vest for parkeringshuset. Da støjberegningen viser, at parkeringsstøj kan holdes under de vejledende grænseværdier, vurderes påvirkningen ikke at være væsentlig.

I alle de øvrige områder omkring butikscenteret vil støjgrænseværdierne ligeledes kunne overholdes.

7.5 Konklusion

Det kan ikke udelukkes, at der i et vist omfang vil forekomme støj- og vibrationsgener fra de mest støjende og vibrationskritiske anlægsaktiviteter. Disse forventes dog at være af kort varighed, og de perioder, hvor der kan forekomme overskridelse af grænseværdien, vil være begrænset. De almindeligt forekommende anlægsaktiviteter, herunder øvrige arbejder med entreprenørmaskiner vil ikke give anledning til støjniveauer som er højere end grænseværdien uden for projektets område (afstande over 20 m).

Resultatet af støjberegningerne viser, at i driftsfasen vil støjgrænseværdierne for dagperioderne på hverdage og lørdage samt alle dage i aftenperioden kan overholdes ved de omkringliggende boligområder.

8 Visuelle forhold og skygger

8.1 Metode

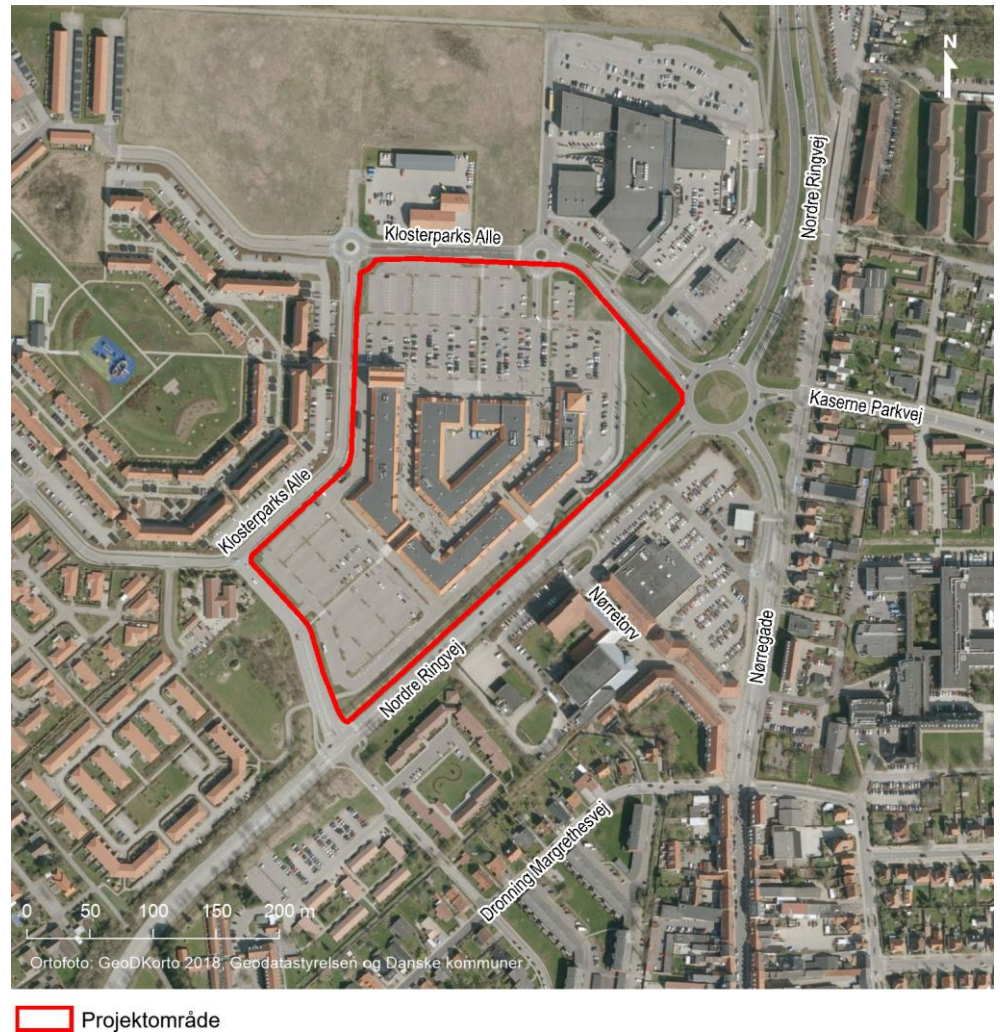
Påvirkningen af visuelle forhold og skygger baseres på en beskrivelse af de nuværende forhold og visualiseringer. Eksisterende forhold beskrives ud fra gældende kommuneplan og en besigtigelse af området. Beskrivelsen af området deles op under fire overskrifter der vurderes ud fra. Overskrifterne dækker over hhv. outletgågade, outletbygninger, åbne pladser og veje og naboboligbebyggelser. De nuværende forhold holdes op imod den visuelle ændring, som projektet vil medføre, vurderet ud fra visualiseringer. Visualiseringerne er indsat i rapporten under påvirkninger i driftsfasen. Visualiseringerne tager udgangspunkt i udvalgte steder, hvor udvidelsen kan ses fra forskellige vinkler. Visualiseringerne er lavet med ens facader og afspejler således ikke de forskellige facader, som outletcenteret har. Visualiseringerne er udarbejdet af BJØRK & MAIGÅRD.

For at vurdere skyggepåvirkningen, som udvidelsen af det nye byggeri medfører, er der udarbejdet skyggediagrammer for forår, sommer, efterår og vinter på forskellige tider af dagen. For sommer og vinter er der udarbejdet skyggediagrammer for solhverv, når lyset vender (21. juni og 21. december). For forår og efterår er der udarbejdet ved jævndøgn (21. marts og 21. september). Skyggediagrammerne er udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD og er vedlagt i **Error! Reference source not found..** Der er udarbejdet flere skyggediagrammer for sommer end for vinter. Forskellen skyldes de længere dage om sommeren. Skyggediagrammerne er typisk udarbejdet med tre timers intervaller. Solopgang og solnedgang er angivet på skyggediagrammerne samt solens placering. Skyggediagrammerne ser outletcenteret oppefra.

I vurderingen vises udvalgte skyggediagrammer. For at specificere skyggepåvirkningen, er der for de udvalgte perioder, hvor der findes en skyggepåvirkning på naboejendomme, udarbejdet skyggediagrammer på timebasis, for at vise den konkrete påvirkning. For sommersolhverv er der udarbejdet skyggediagrammer, hvor nabobeboelse vest for parkeringshuset ses oppe fra parkeringshuset.

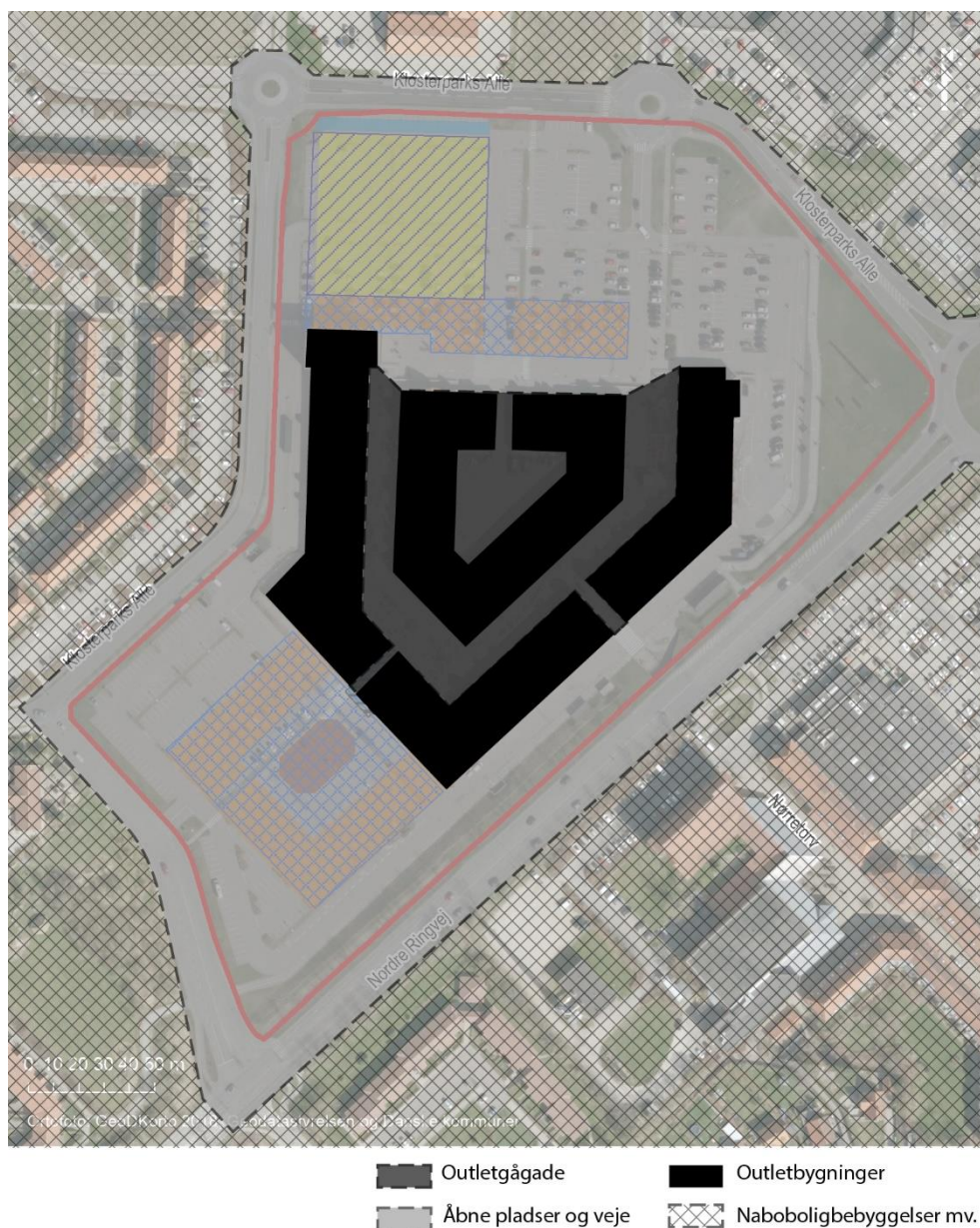
8.2 Eksisterende forhold

Projektområdet omfatter de eksisterende outletcenter-bygninger, græsarealer og parkeringsarealer nord og sydøst for outletcenteret. (Outletcenteret betegnes som et erhvervsområde med detailhandel). Terrænet falder med cirka syv meter fra syd mod nord inden for projektområdet. Terrænet ved eksisterende bebyggelse inden for projektområdet er dog planeret. På Figur 8-1 ses projektområdet og omgivelserne.



Figur 8-1 Projektområde og omgivelser

På Figur 8-2 fremgår inddelingen af områdekategorier for beskrivelsen af de eksisterende forhold.



Figur 8-2 Diagram der viser de forskellige områdekategorier, som områderne beskrives ud fra.

Outletgåde

Mellem de eksisterende outletbygninger er et defineret smalt gadeforløb med åbne butiksfacader uden biltrafik. Gadeforløbet mellem bygningerne fremstår som gågade og deler sig i et østligt og et vestligt gadestrøg.

Gangarealerne inden for outletcenteret afspejler samme valg af sten i hele outletcenteret. Visse steder er der bænke og udeservering, som bidrager til et livligt gademiljø. Opholdsområderne har enkeltstående træer og buske hist og her. Gademiljøet for den vestlige gågade fremgår af Figur 8-3.



Figur 8-3 Outletbyen set fra syd mod nord fra det vestlige gadestrøg.

Outletbygninger

Det eksisterende outletcenter består af bygningsmasse, der udadtil fremstår som lukket randbebyggelse, hvor facaderne åbner sig op mod en gågade mellem bygningskroppene.



Figur 8-4 Det østlige gadestrøg set fra nord mod syd, hvor vartegnet står. Her fremstår forskellige facader, men i samme byggestil og tagkonstruktion.

Bygningerne i outletcenteret er generelt maksimalt 11 meter høje. Der er dog enkelte bygninger og elementer i området, som er højere (op til 18 meter). Dette er blandt andet den hvide bygning i den nordøstlige del af outletbyen, vartegnet i den sydøstlige del af outletbyen og de to høje hvide bygninger i den nordvestlige del af outletbyen. På Figur 8-4 ses vartegnet og forskellige facader i

outletbyen. På Figur 8-5 fremgår den nordlige yderside af outletcenteret, hvor de to hvide bygninger ved den vestlige indgang kan ses.

Outletbygningerne som er fra mellem 2006 og 2008 har samme homogene arkitektoniske udtryk med røde mursten eller vandskurede facader og røde tegltage. Tagkonstruktionerne har derfor samme udtryk, mens facader kan have forskellige farver.



Figur 8-5 Den nordlige parkeringsplads. Her ses de to høje hvide bygninger ved den vestlige indgang. Butikkerne som kan ses til venstre i billedet, vil indgå i en ny gågade efter udvidelsen.

Åbne pladser og veje

Projektområdet omkranses desuden af veje hhv. Nordre Ringvej, Klosterparks Allé og Klostervangen. Nordre Ringvej ligger op til projektområdets sydøstlige side mens Klostervangen grænser op til projektområdets sydvestlige del. Klosterparks Allé løber langs den vestlige og nordlige del af projektområdegrænsen.

På outletbygningernes yderside ligger de nordlige og sydlige parkeringsarealer, der udgør vidstrakte åbne pladser med enkelte større græsarealer og græsrbatter. Dette fremgår blandt andet af Figur 8-6.



Figur 8-6 Outletcenterets nordlige parkeringsareal ses mellem Klosterparks Allé, der ligger i billedets forgrund og outletcenterets røde og hvide bygninger i billedets baggrund. De to røde bygninger i billedets højre side er beredskabsbygninger udenfor projektområdet.



Figur 8-7 Det nordlige parkeringsareal set øst for indkørslen til outletcenteret set mod vest, hvor det kommende parkeringshus vil komme til at ligge.

Parkeringsarealerne, som omgiver outletcenteret mod nord og sydvest, er uden bebyggelse og kun med spredt beplantning, som endnu er af relativt begrænset størrelse. Parkeringsarealerne opleves derfor som relativt åbne arealer. Parkeringsarealerne opleves primært lokalt umiddelbart omkring projektområdet og fra omkringliggende veje. På parkeringsarealerne er der hække og træer på udvalgte steder som fremgår af Figur 8-7 og Figur 8-8.



Figur 8-8 Indgang til outletcenteret fra den sydlige parkeringsplads.

Naboboligbebyggelser mv.

Vest for Klosterparks Allé og Klostervangen ligger boligbebyggelser og umiddelbart sydvest for projektområdet ligger en børnehave med tilhørende grønne udearealer. Nordøst for projektområdet ligger RingStedet som er et indkøbscenter, som kan ses fra den nordlige del af projektområdet.



Figur 8-9 Klosterparks Allé set fra nord mod syd. Outletcenteret ses til venstre i billedet og naboboligbebyggelserne til højre.

Boligerne vest for outletcenteret har udsyn til centeret og primært dets nordlige parkeringsplads. Boligerne syd og sydvest for outletcenteret kan kun i begrænset omfang se outletcenteret. Dette skyldes bl.a. boligernes højde og terrænforskelle.

Sydøst for projektområdet findes der supermarked og hotel. Hotellet kan ses fra den sydlige parkeringsplads. Der er ellers begrænset visuel forbindelse til arealerne sydøst for projektområdet på grund af en vold, som omgiver outletcenteret.

8.3 Konsekvenser i anlægsfasen

I anlægsfasen vil konsekvenser for visuelle forhold og skygger bestå af synlige arbejdsområder og anlægsarbejder. Der vil være behov for at inddrage arealer til arbejdspladser og adgangsveje, og anlægsarbejderne vil medføre afgravning og rydning af beplantning samt tung trafik. Af hensyn til sikkerheden vil der formentlig også blive opstillet hegn omkring arbejdsarealerne, og de vil være synlige i området, mens arbejderne står på.

I projektets anlægsfase vil projektområdet gennemgå en udbygning og visse områder nord og syd for det eksisterende outletcenter omdannes til byggeplads. Arbejdspladserne fremgår af Figur 3-5. Dette kan give en visuel påvirkning, mens anlægsarbejderne står på. Dette skyldes anlægsaktiviteter, oplag af materiale, kørsel i området og entreprenørmaskiner og byggehegn.

Nedrivning af eksisterende bygninger i den sydlige del af det eksisterende outletcenter vil også medføre anlægsaktiviteter. Udbygningen vil ske både nord og syd for det eksisterende outletcenter.

Anlægsarbejderne vil foregå i to etaper. Først på den nordlige parkeringsplads og senere på den sydlige parkeringsplads. Anlægsfasen vil vare cirka 24-30 måneder og anlægsarbejderne, og dermed den visuelle påvirkning, vil følge etaperne. Den visuelle påvirkning i anlægsfasen vil derfor være størst på den nordlige parkeringsplads til at begynde med. På grund af den relativt korte anlægsperiode vurderes den visuelle påvirkning i anlægsfasen ikke at udgøre en væsentlig påvirkning.

8.3.1 Skygger

Der vil ikke være varige eller væsentlige skyggepåvirkninger fra arbejdspladserne. Dette skyldes generelt, at materialeoplag ikke vil være højere end det kommende byggeri. Desuden vil anlægsfasen være midlertidig. Der vurderes derfor ikke at være væsentlige skyggepåvirkninger i anlægsfasen.

8.3.2 Lys og refleksioner

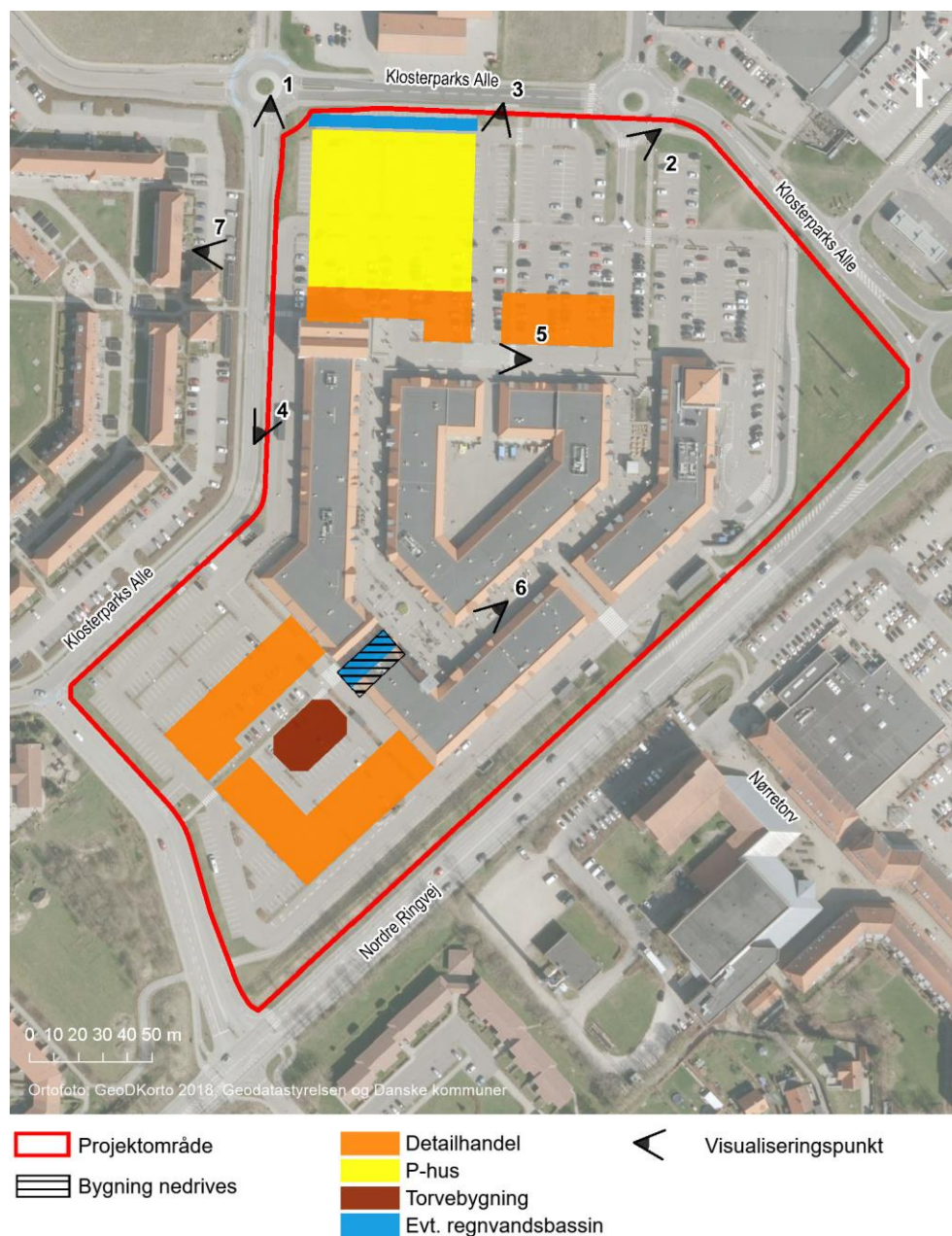
Det kan ikke udelukkes, at anlægsarbejderne i de mørke timer giver anledning til lyskast fra arbejdskørsel i takt med, at byggeriet etableres. Påvirkningen vurderes dog ikke at være væsentlig, da der generelt arbejdes i de lyse timer og da anlægsfasen er af midlertidig varighed. Arbejdspladserne kan være oplyst i aften- og nattetimer. Det skal sikres at stationært lys er fokuseret og ikke lyser direkte på omkringliggende boliger. Sikres dette vurderes der ikke at være væsentlige påvirkninger fra belysning af arbejdspladser.

8.4 Konsekvenser i driftsfasen

I driftsfasen vil konsekvenser for visuelle forhold og skygger bestå af de nye bygninger herunder parkeringshuset samt skygger fra disse.

Der er udarbejdet visualiseringer af Ringsted Outlet efter udvidelsen.

Visualiseringerne fremgår af Figur 8-11 til Figur 8-17. På Figur 8-10 ses oversigten, hvorfra visualiseringerne er lavet.



Figur 8-10 Oversigt over visualiseringspunkter



Figur 8-11 Standpunkt 1. Klosterpark Allé set mod syd. Parkeringshuset ses til venstre og eksisterende byggeri til højre (visualisering udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD)



Figur 8-12 Standpunkt 2. Nordlige parkeringsplads set fra nordøst mod sydvest. Kommende byggeri ses i form af parkeringshuset til højre og de nye butiksbygninger til venstre (visualisering udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD)



Figur 8-13 Standpunkt 3. Den nordlige parkeringsplads og parkeringshus set mod syd. Både parkeringshuset og den nordlige udvidelse til venstre fremgår af visualiseringen. Eksisterende byggeri ses i baggrunden (visualisering udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD).



Figur 8-14 Standpunkt 4. Klosterparks Allé set mod nordøst. Eksisterende bygninger ses til højre. Parkeringshuset ses til venstre bag ved de hvide bygninger (visualisering udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD).



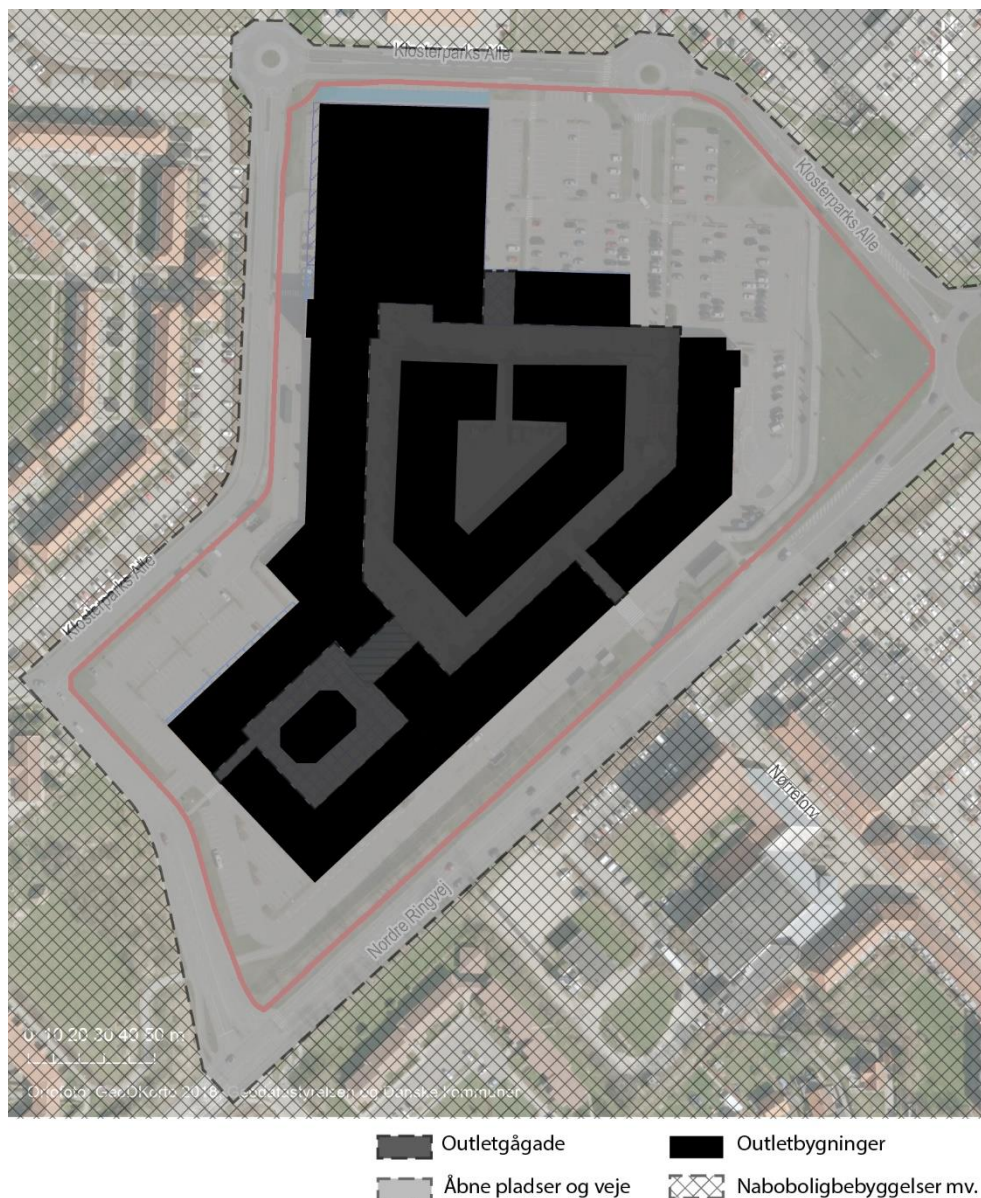
Figur 8-15 Standpunkt 5. Den nordlige parkeringsplads set mod vest. Kommende byggeri ses til højre i visualiseringen. De hvide bygninger er eksisterende og øvrige eksisterende butiksbygninger ses til venstre (visualisering udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD).



Figur 8-16 Standpunkt 6. Udsigt mod sydøst fra den østlige del af eksisterende outlet-center. Den sydlige udvidelse af outletcenteret kan ses ved de tre træer længst væk i visualiseringen. Til højre for vartegnet er passagen til den sydlige udvidelse gjort bredere (visualisering udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD)



Figur 8-17 Standpunkt 7. Parkeringshus set fra nabogrunnen vest for Klosterparks Allé. Eksisterende outletcenter ses til højre i billedet som de to hvide bygninger og byggeriet til højre for (visualisering udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD).



Figur 8-18 Diagram der viser de forskellige områdekategorier områderne beskrives ud fra.

På Figur 8-18 fremgår inddelingen af områdekategorier for beskrivelsen af påvirkningen af de kommende forhold.

Outletgade

Butiksindgange vil være rettet ind mod outletcenterets indre gadeforløb. Udviklingen vil derfor inde fra centerområdet bidrage til den samlede oplevelse af området som outletby. Outlet-gågaden vil få et større areal, hvor der mod syd også etableres en torvebygning.

Outletbygninger

Som det fremgår af visualiseringerne på Figur 8-11 til Figur 8-17, vil bygninger med undtagelse af parkeringshuset, fremstå i samme byggestil og højde som de

øvrige bygninger i outletcenteret. Byggeriet bliver maksimalt 11 meter med undtagelse af parkeringshuset der bliver i op til 20 meter (seks etager) og de øvrige bygninger og vartegn, som i dag er op til 18 meter.

Parkeringshuset vil bestå af fag i varierende bredder med skiftevis blank mur i røde tegl og fag af stålplader. Ved fag med stålplader etableres der beplantning, som slynger sig op ad facaden. På Figur 8-11 til Figur 8-14 og Figur 8-17 ses visualisering af parkeringshuset med delvist begrønnede facader (med beplantning). Parkeringshuset vil fremstå som et markant element i kontrast til de øvrige bygninger. Udtrykket vil blødes op ved begrønning af facaderne med stedsegrøn beplantning og ved at lade parkeringshuset følge terrænet (Se for eksempel Figur 8-17). Der vil gå en periode før beplantningen er etableret til den er vokset op ad parkeringshuset og har den ønskede effekt.

Åbne pladser og veje

Udvidelsen af Ringsted Outlet vil fortætte bygningsmassen omkring outletcenteret. De områder, som tidligere har været åbne parkeringsarealer, vil blive delvist bebygget. Lokalt vil dette ændre byrummet som opleves fra de omgivende veje og nabobeboelsen. I forhold til referencescenariet er dette en fortætning af bygningsstrukturen. I referencescenariet vil beplantningen på parkeringspladsen på sigt vokse op og gøre udtrykket på parkeringsarealet tættere, men vil aldrig give den visuelle påvirkning i form af fortætning af området, som udvidelsen af outletcenteret medfører.

Udvidelsen af butiksarealet vil især være synligt fra den nordlige del af Klosterparks Allé, Klostervangen og Nordre Ringvej. Udvidelsen af butiksarealet vil ske i tilknytning til det eksisterende byggeri, og vil udefra fortsat opleves som det eksisterende outletcenter med lukket randbebyggelse.

På grund af bebyggelsens omfang og relativt begrænsede højde samt topografien i Ringsted vil udvidelsen primært opleves lokalt omkring outletcenteret. Set i et større perspektiv vil udvidelsen derfor ikke påvirke byrummene i Ringsted da udvidelsen kun vil opleves fra nærområdet.

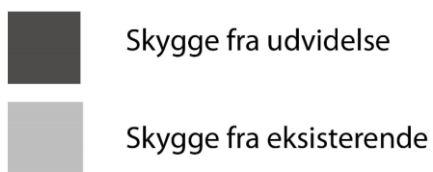
Naboboligbebyggelser mv.

Parkeringshuset vil være synligt fra især nabobeboelsen vest for på Klostervangen og ved ankomst til området via Klosterparks Allé. Beboelsen vest for parkeringshuset der i dag har udsigt over parkeringsarealerne vil få direkte udsigt til parkeringshuset og vil således være afskærmet fra den tidligere udsigt over parkeringsarealerne. Lokalt vurderes dette at være en væsentlig påvirkning. Set i et større perspektiv vurderes udvidelsen af outletcenteret med tilhørende parkeringshus ikke at medføre en væsentlig påvirkning. Dette skyldes at parkeringshuset primært vil opleves lokalt.

8.4.1 Skyggediagrammer

Der er udført skyggediagrammer for at vise i hvilken grad de nye bygninger kaster skygge på de nærliggende beboelsesejendomme. På Figur 8-19 illustreres

signaturforklaringerne for skyggediagrammerne. Den nye skygge, som udvidelsen af byggeriet medfører, er mørkere end den eksisterende skygge.

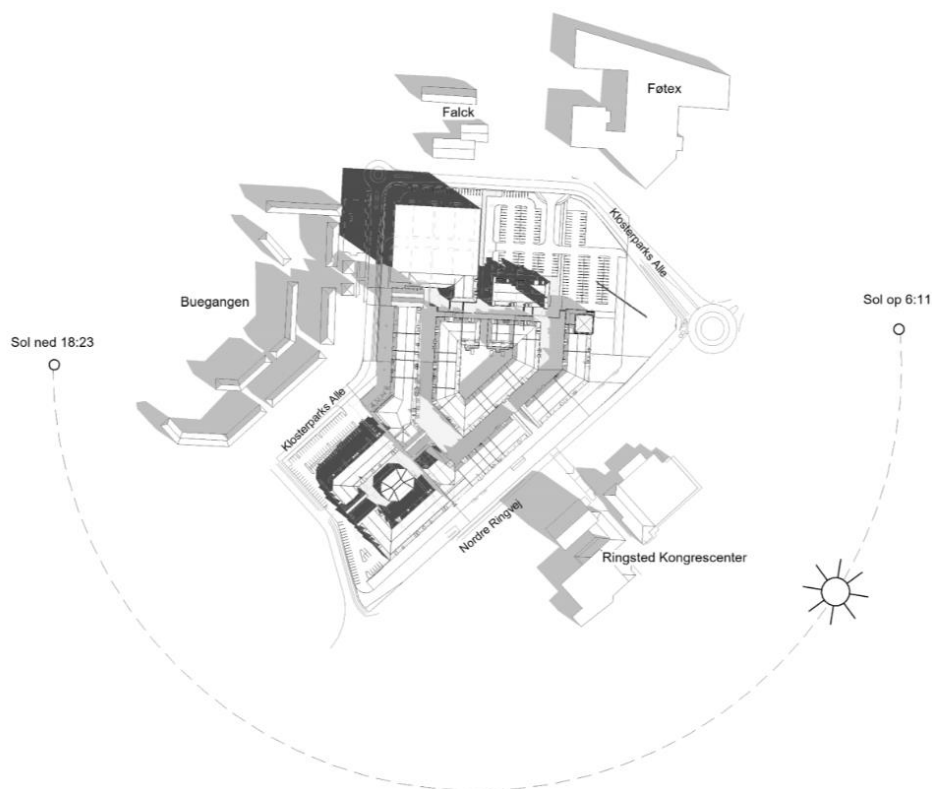


Figur 8-19 Signaturforklaring af skyggediagrammer

20. Marts kl 07.00 1 : 4000



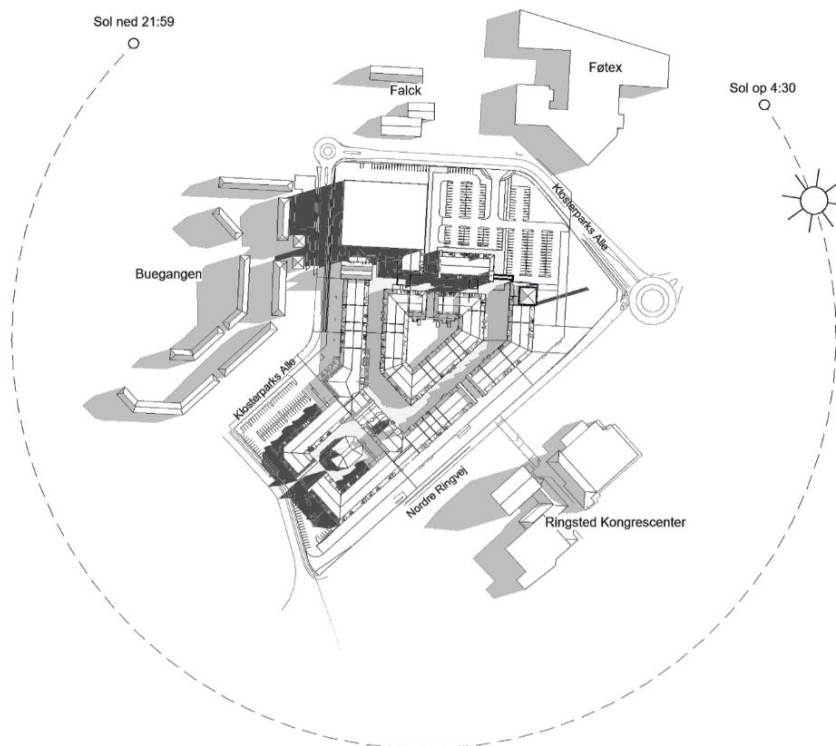
20. Marts kl 09.00 1 : 4000



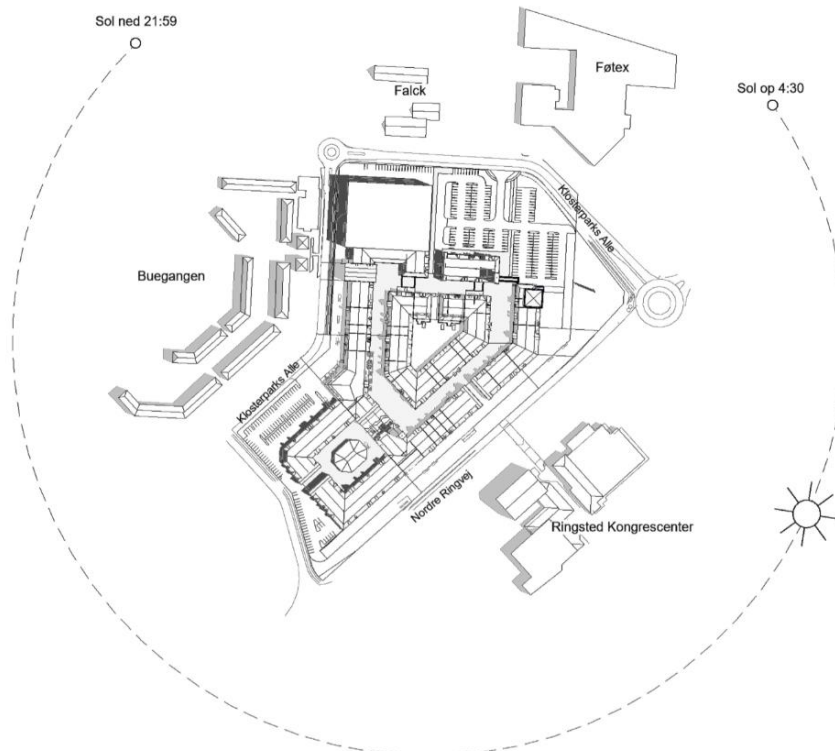
Figur 8-20 Skyggediagrammer for morgentimerne d. 21. marts. Lysegrå viser skygge fra det eksisterende byggeri, mens mørkegrå viser skygge fra det nye byggeri. Skyggediagram udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD

På Figur 8-20 fremgår skyggediagrammer for klokken syv og klokken ni for forårsjævndøgn (20. marts). Skyggediagrammerne illustrerer, at der vil være en skyggekastning fra parkeringshuset i morgenens første sollys i timen efter solopgang. Klokken ni vil skyggekast på nabobeboelsen vest for parkeringshuset være minimal.

21. Juni kl 06.00 1 : 4000

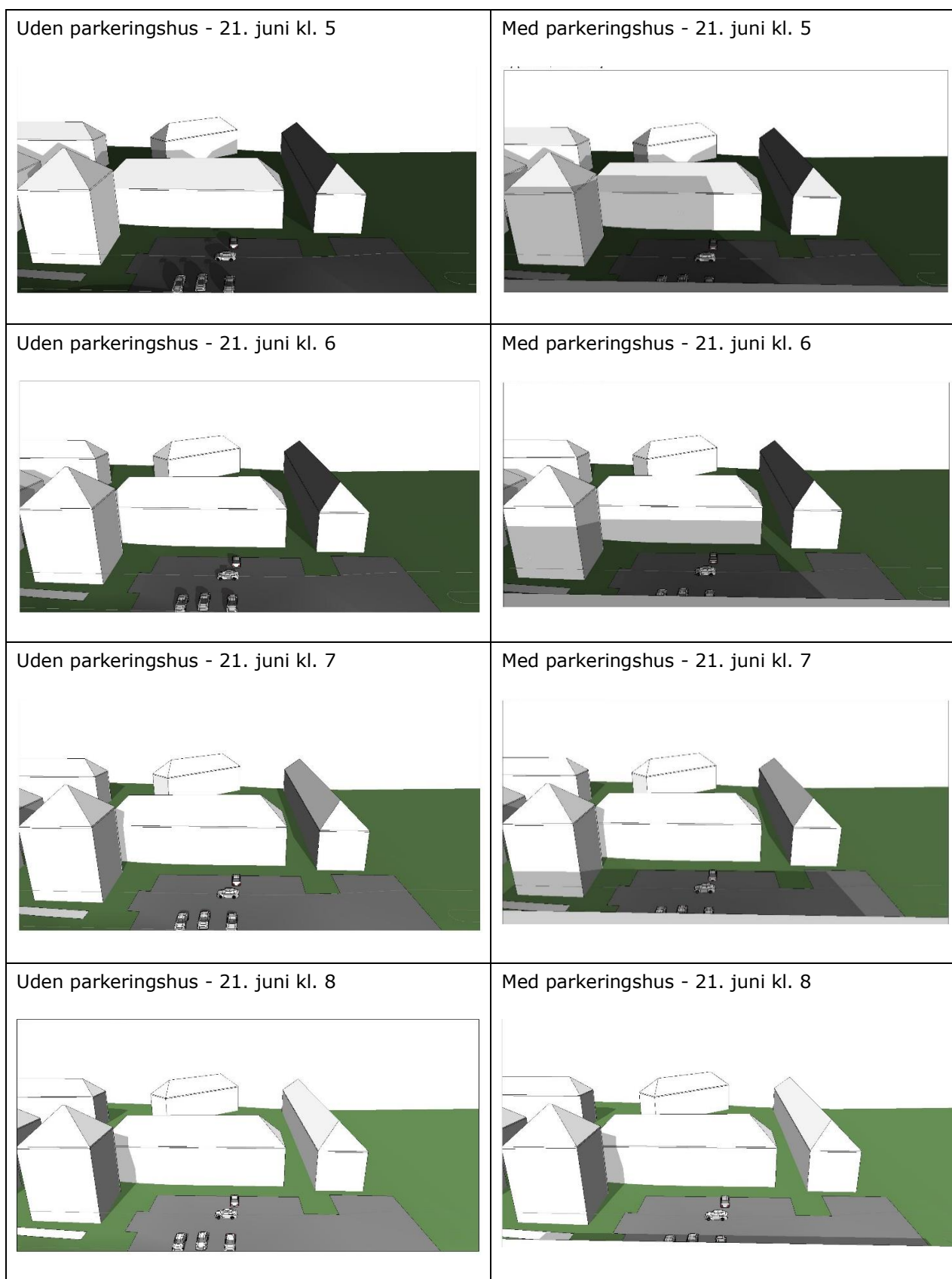


21. Juni kl 09.00 1 : 4000



Figur 8-21 Skyggediagrammer for morgentimer d. 21. juni. Lysegrå viser skygge fra det eksisterende byggeri, mens mørkegrå viser skygge fra det nye byggeri. Skyggediagram udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD

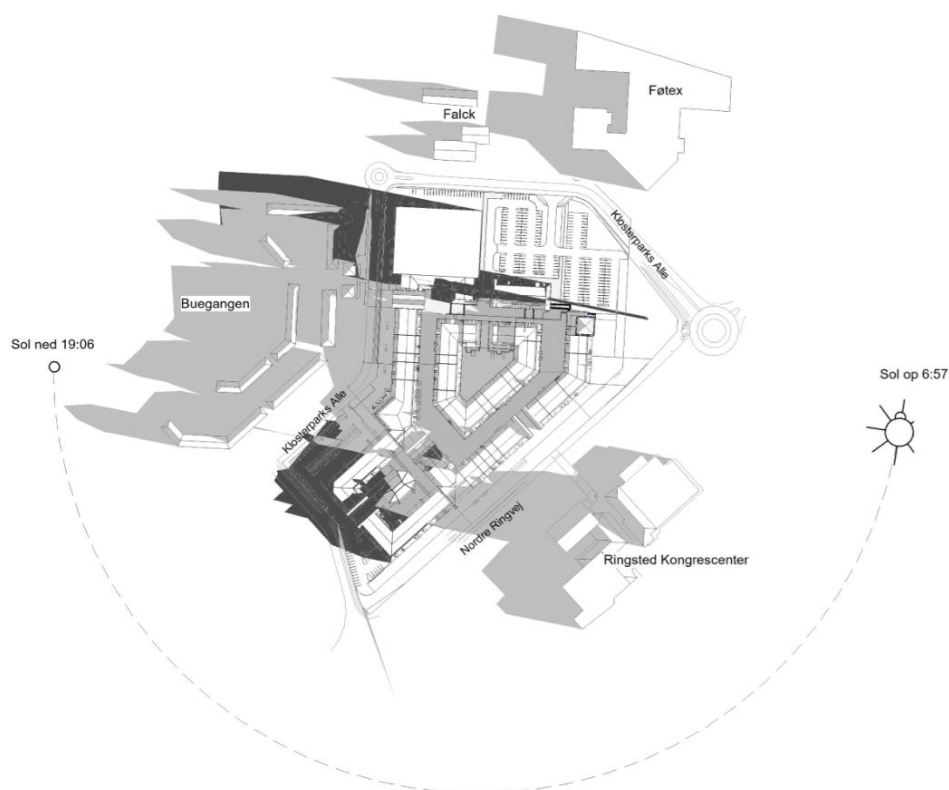
Som det fremgår af skyggediagrammerne for sommersolhverv (21. juni) (Figur 8-21) vil parkeringshuset kaste skygge over nabobebyggelserne i dagens første lys når solen står lavest. Skyggepåvirkningen er uddybet i Figur 8-22. Skyggediagrammerne viser byggeriet vest for parkeringshuset. Som det fremgår af skyggediagrammerne, vil skyggekast fra parkeringshuset ske i dagens første sollys mellem klokken fem og seks. Klokken syv vil skyggekast fra parkeringshuset kun ramme den nederste del af den østlige boligkarre.



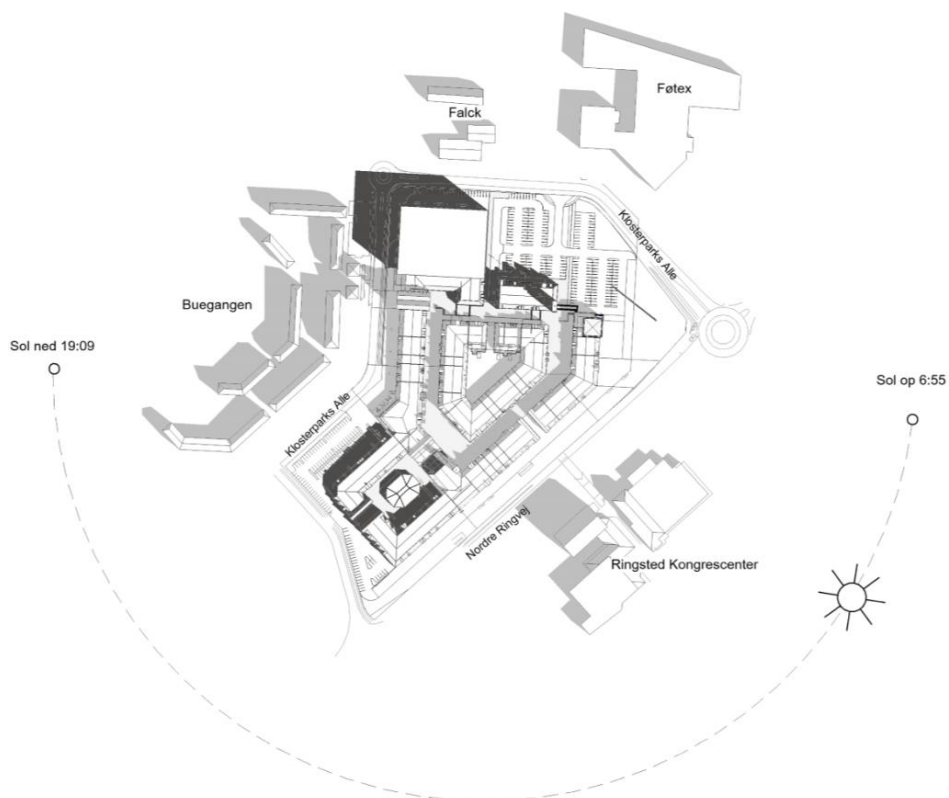
Figur 8-22

Skyggediagrammer for morgensol d. 21. juni. Skyggediagrammerne er set oppe fra parkeringshuset mod vest. Skyggediagram udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD.

23. September kl 07.00 1 : 4000



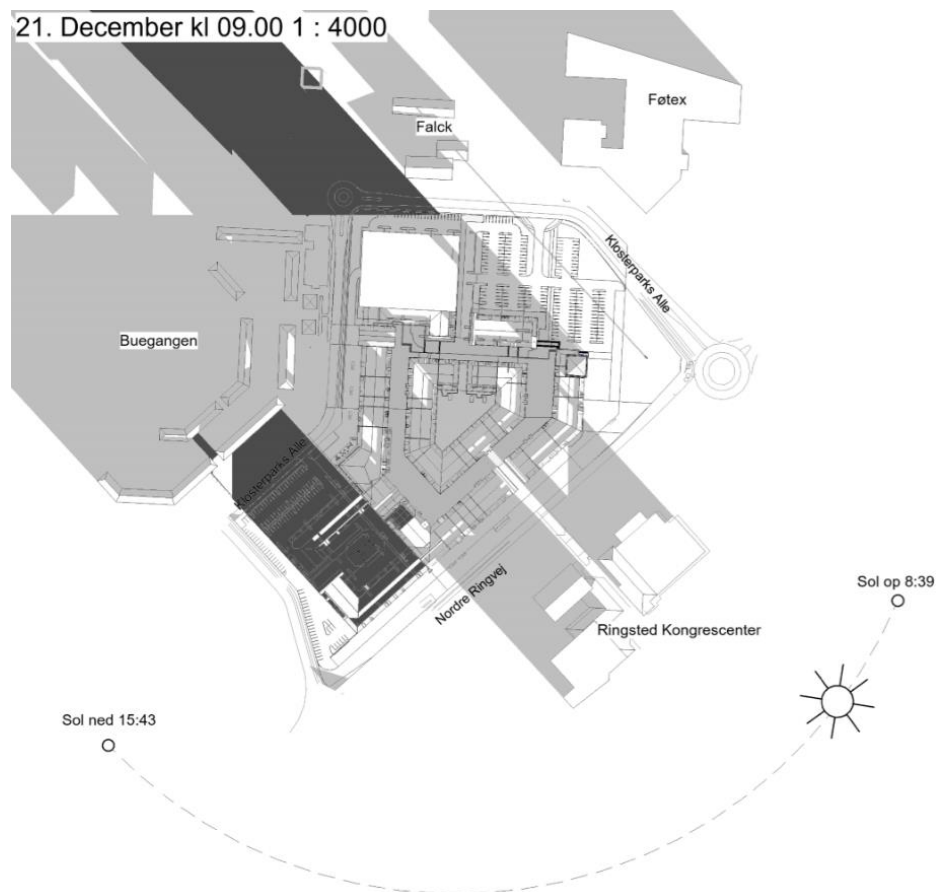
23. September kl 09.00 1 : 4000

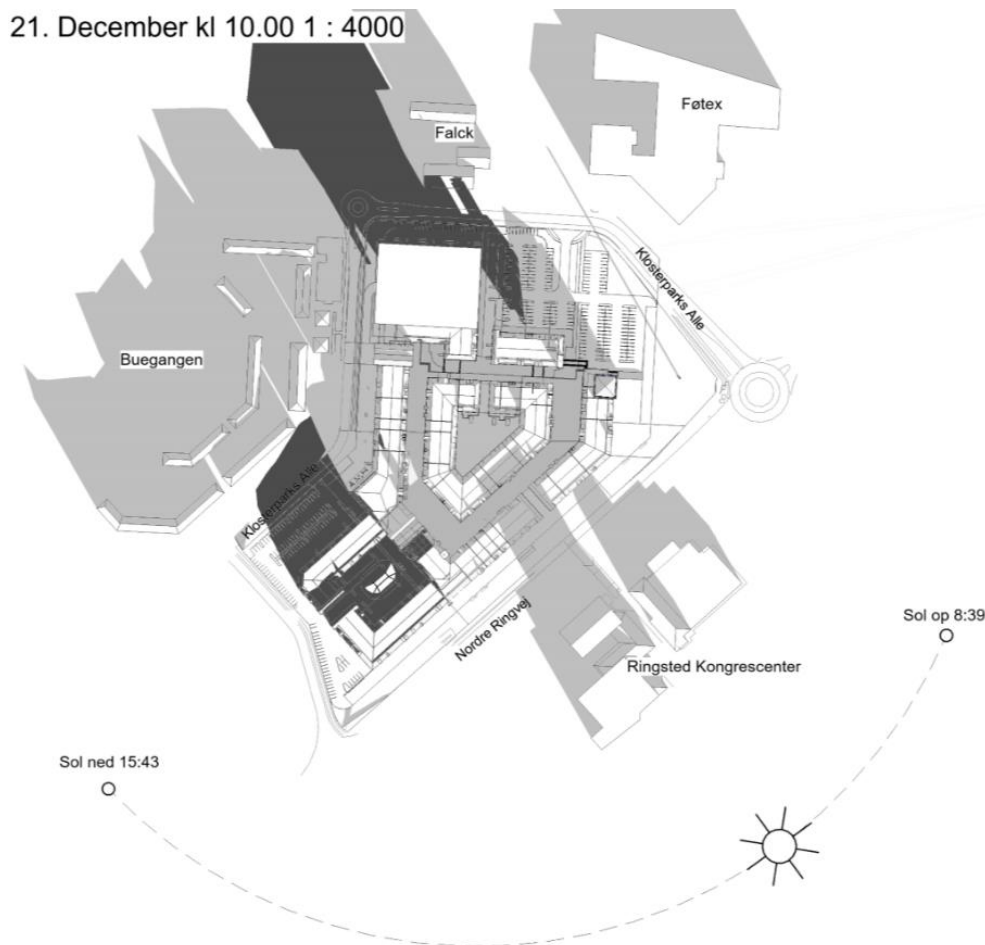


Figur 8-23

Skyggediagrammer for morgentimer d. 21. september. Lysegrå viser skygge fra det eksisterende byggeri, mens mørkegrå viser skygge fra det nye byggeri Skyggediagram udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD

Som det fremgår af skyggediagrammerne for efterårsjævn døgn (23. september) på Figur 8-23, vil parkeringshuset kaste skygger over nabobeboelsen vest for parkeringshuset i morgentimerne. For skyggepåvirkningen klokken 7 er solen kun netop er stået op. Skyggediagrammet for klokken 9 viser ingen skyggepåvirkning længere.





Figur 8-24 Skyggediagrammer for to forskellige tidspunkter på dagen for d. 21. december. Lysegrå viser skygge fra det eksisterende byggeri, mens mørkegrå viser skygge fra det nye byggeri. Skyggediagram udarbejdet af arkitekterne BJØRK & MAIGÅRD

På skyggediagrammerne for vintersolhverv (21. september) på Figur 8-24 fremgår det, at der ved det første lys efter solopgang vil være skyggekast på nabobebyggelsen vest for outletcenteret. I dette tilfælde er det byggeriet fra den sydlige udvidelse som vil kaste skygger på nabobebyggelsen da solen står op længere syd på horisonten. Skyggediagrammet viser, at skyggerne ikke påvirker nabobebyggelsen klokken ti. For vintersolhverv, vil der også være skyggekast på Falckstationen og ved Føtex (RingStedet).

Generelt viser skyggediagrammerne, at der ved solopgang er skyggekast på nabobebyggelsen vest for outletcenteret. Resten af dagen kaster udvidelsen af outletcenteret ikke skygger på beboelse. Skyggepåvirkningen om morgenen skyldes, at solen står lavt på himlen. Skyggevirksomheden er begrænset til de første timer efter solopgang. For de fleste tilfælde er det parkeringshuset som skygger, men i vintermånederne vil det være byggeriet i den sydlige del af projektområdet. Skyggediagrammerne for forårs- og efterårsolhverv viser, at det nye byggeri vil give skyggekast på Ringsted Kongrescenter i dagens sidste sollys.

Påvirkningen af nabobebyggelser fra udvidelsen af Ringsted Outlet med butiksareal og parkeringshus vurderes ikke at være væsentlig. Dette skyldes, at skyggepåvirkningen fra det nye byggeri på nabobeboelse kun vil være aktuelt i morgentimerne når solen står lavest.

8.4.2 Lys og refleksioner

Lysglimt fra biler i parkeringshuset kan ikke genere nabobebyggelsen, da parkeringshuset udføres med lukket facade på den vestvendte facade.

Der opsættes ikke oplyste logoer eller skilte ud mod Klosterparks Allé eller Klostervænget. Alle eventuelle Logoer og bogstaver i outletcenteret vil blive, så belysningen vender ind mod bebyggelsens indre gaderum. På baggrund af dette vurderes der ikke at være påvirkninger fra lysglimt fra biler, skilte eller logoer.

8.5 Konklusion

Visuelle forhold

For outletgågaden, inde fra outletbygninger og åbne pladser og veje er der ingen væsentlige visuelle påvirkninger.

For naboboligbebyggelser vil der være en lokal væsentlig visuel påvirkning på grund af parkeringshuset. Det vil gøre sig gældende for nabobeboelsen vest for parkeringshuset. Parkeringshuset vil være det mest markante element i området, men udtrykket blødes op med beplantning og med varierende højder, som følger terrænet. Udvidelsen af outletcenteret med tilhørende parkeringshus vurderes samlet set ikke at påvirke området væsentligt. Det skyldes at butiksbygningerne forbliver i samme højde og byggestil som de øvrige bygninger i outletcenteret. Dette begrundes samtidig i, at området i forvejen er præget af boliger og detailhandel af samme højde og karakter. Parkeringshuset vil på trods af sit markante udtryk primært opleves lokalt omkring outletcenteret. Der vil fortsat være åbne arealer især nord for outletcenteret.

Der er ikke landskabelige beskyttelsesinteresser i området.

Skygger

Skyggediagrammerne viser, at der ved solopgang er skyggekast på nabobebyggelsen vest for outletcenteret. Resten af dagen kaster udvidelsen af outletcenteret ikke skygge på beboelse. Skyggepåvirkningen om morgenen skyldes, at solen står lavt på himlen. Skygeeffekten er begrænset til de første timer efter solopgang. Påvirkningen af nabobebyggelser fra udvidelsen af Ringsted Outlet med butiksareal og parkeringshus vurderes ikke at være væsentlig. Dette skyldes, at skyggepåvirkningen fra det nye byggeri på nabobeboelse kun vil være aktuelt i morgentimerne når solen står lavest.

Lys og refleksioner

Parkeringshuset vil blive udført med en lukket facade mod vest. Naboerne til parkeringshuset vil derfor ikke blive påvirket af lysgener fra parkerende biler i

parkeringshuset. Logoer og bogstaver i outletcenteret vil desuden opsættes på væggen, så belysningen vender ind mod bebyggelsen.

9 Spildevand og klimatilpasning

9.1 Metode

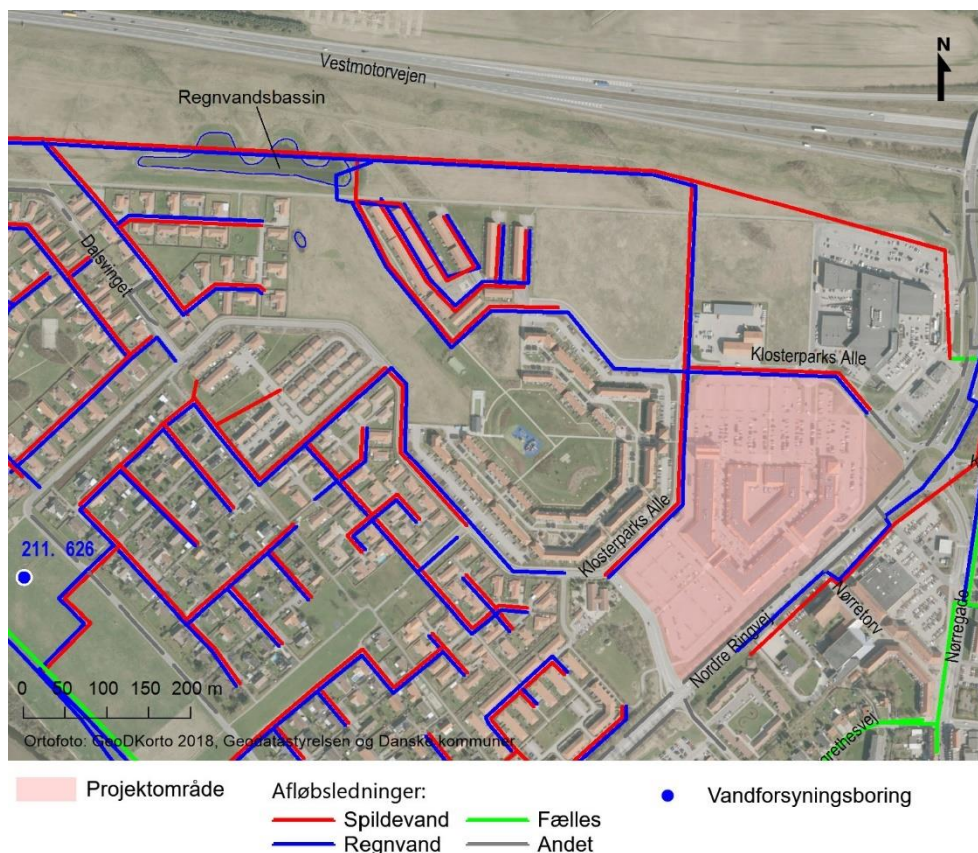
Vurdering omkring spildevands- og klimatilpasningsforhold er baseret på tilgængelige informationer fra Ringsted Kommune og Ringsted Forsyning.

Vurdering af topografi er baseret på højdedata fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.

9.2 Eksisterende forhold

Projektområdet er beliggende i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Nærmeste drikkevandsboring (211.626) ligger cirka 710 meter vest for projektområdet. Projektområdet er separatkloakeret.

Størstedelen af projektområdet er befæstet. For hele matriklen for Ringsted Outlet føres regnvand til regnvandsledninger i Klosterparks Allé. Derfra føres regnvand til regnvandsbassin beliggende nær motorvejen. Eksisterende afløbssystem fremgår af Figur 9-1. Der er ikke nedsivning af regnvand på området.



Figur 9-1 Eksisterende afløbssystem, Ringsted Forsyning.
Rød: spildevand, blå: regnvand og grøn: fællesvand

Planområdet er omfattet af Ringsted Kommunes spildevandsplan og er udlagt som separatkloakeret.

9.3 Konsekvenser i anlægsfasen

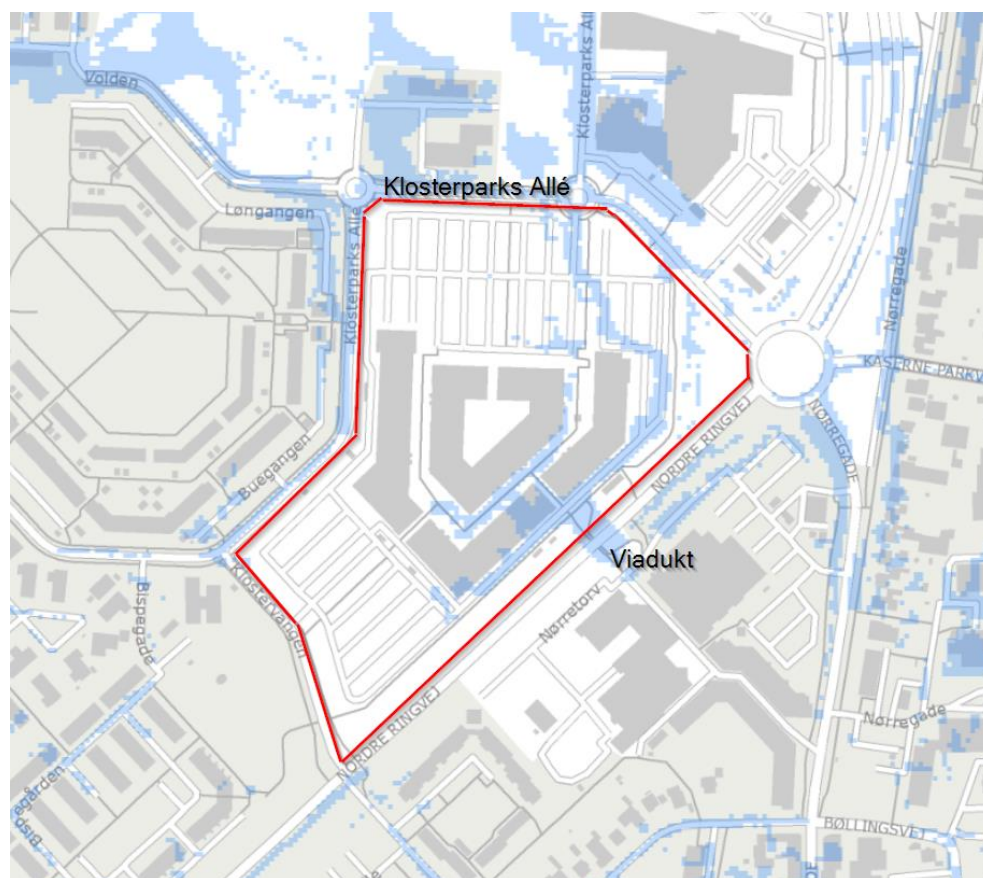
Behovet for midlertidig sænkning af grundvand vil først blive afklaret i forbindelse med de geotekniske borer. Der forventes dog kun begrænset omfang af grundvandssænkning, da der ikke etableres kældre. Midlertidige grundvands-sænkninger vil blive håndteret efter gældende regler.

Spildevand i anlægsfasen ledes til eksisterende kloaksystem.

9.4 Konsekvenser i driftsfasen

Det er undersøgt om den nye udvidelse af outletcenteret oversvømmes i forbindelse med skybrudsregn.

Der er i forbindelse med klimatilpasningsplanen gennemført oversvømmelsesberegninger. Oversvømmelser omkring Ringsted Outlet er vist på Figur 9-2. Data stammer fra (Ringsted Kommune, Handleplan for klimatilpasning, 2014)



Figur 9-2 Oversvømmelsesberegning fra Ringsted Kommunes klimatilpasningsplan, T=100 år. Beregning gennemført i model uden bygninger derfor er der vist strømmende vand gennem bygninger.

Af oversvømmelseskort Figur 9-2 ses en oversvømmelse omkring viadukt under Nordre Ringvej. Denne oversvømmelse breder sig ind på Outlet arealet og der strømmer vand videre derfra. Regnvand fra Ringsted Outlet føres ikke ud på Nordre Ringvej, og oversvømmelse deromkring skyldes derfor regnvand andre steder fra. Oversvømmelsens størrelse kunne dog tyde på, at der i oversvømmelsesberegning er medtaget i regnvandsbidrag fra Ringsted Outlet arealerne ud til regnvandsledningen i Nordre Ringvej.

Udvidelsen af Ringsted Outlet vil ikke have indflydelse på udbredelse eller placering af de på Figur 9-2 viste oversvømmelser.

Ringsted Outlet har et terrænfald på cirka 7 meter fra Klosterparken mod Klosterparks Allé som vist på Figur 9-3 med et fladt område omkring de eksisterende bygninger.



Figur 9-3 Terræn ved Ringsted Outlet. Den røde linje viser terrænfaldet fra syd mod nord. Som det fremgår, falder terrænet med syv meter.

Ved ombygning af Ringsted Outlet nedlægges størstedelen af parkeringspladserne mod syd og erstattes af nye bygninger med et torv i midten. Regnvand fra den eksisterende sydlige parkeringsplads føres mod vest ud på regnvandsledning. Vand fra de nye bygninger mod syd skal også afledes mod vest til Klosterparks Allé. Der er ikke mulighed for overfladisk magasinering på de parkeringspladser som bevares på den sydlige parkeringsplads på grund af faldforholdene.

Der vil være en risiko for oversvømmelse mellem de nye bygninger, da regnvand ikke kan strømme væk på terræn pga. bygninger. Afvandingssystemet mellem bygningerne kan derfor dimensioneres for en kraftigere hændelse end normalt. Dette skal besluttes i detailprojekteringen af projektet. Såfremt afvandingssystemet dimensioneres for en kraftigere regnhændelse, vurderes der ikke at være en påvirkning ved skybrud.

Ved en skybrudshændelse vil vandet efter udvidelsen af outletcenteret, afledes som i det nuværende scenarie. Udvidelsen vil derfor ikke ændre på risikoen for oversvømmelse for naboejendomme ved skybrudssituationer.

På den nordlige parkeringsplads omdannes en del af parkeringsarealet til parkeringshus. Umiddelbart nord for parkeringshuset findes et areal, som kan anvendes til regnvandshåndtering. Hvorvidt dette vil blive anvendt til regnvandshåndtering, vil afklares i detailprojekteringen. Hvis der etableres en regnvandsløsning, vil det medføre en positiv påvirkning på tilbageholdelsen af vand og systemet nedstrøms vil belastes mindre ved skybrud.

Det nye parkeringshus vil ikke medføre ændrede forhold for strømning af vand ud af Ringsted Outlet området. Dette skyldes, at vandet ikke løber over arealerne, hvor parkeringshuset placeres.

Parkeringsarealerne mod nord som bevares, har stort fald mod nord og vil ikke blive ændret. Afvanding af disse arealer er som med eksisterende forhold og vil ikke blive påvirket af byggeri af parkeringshuset.

Regnvand fra tagflader på nye bygninger vil eventuelt blive ført til nedsivningsanlæg. Dette vil blive afklaret i detailprojekteringen. Nedsivning af regnvand fra parkeringsarealer vil ikke forekomme.

Spildevand i driftsfasen ledes til eksisterende kloaksystem.

9.5 Konklusion

I anlægsfasen er der en ikke væsentlig påvirkning i forhold omkring regn- og spildevand. Dette skyldes, at spildevandet ledes til eksisterende kloak.

I driftsfasen vil afledning af spildevand medføre en ikke væsentlig øgning i spildevandsmængden. Dette skyldes, at der kun vil være en mindre forøgelse af sanitært spildevand, som følge af udvidelsen af outletcenteret og spildevandet udledes til eksisterende kloaksystem.

I driftsfasen er der ingen påvirkning på det eksisterende regnvandssystem i afledning af regnvand. Dette skyldes, at der ikke ændres i det befæstede overfladeareal og dermed den udledte regnmængde.

Eventuel strømmende vand under skybrud vil ikke blive påvirket af de nye bygninger. Dette skyldes, at skybrudsvandet løber i samme retning som med eksisterende forhold. Afledningen af skybrudsvand er derfor stort set uændret.

10 Luftforurening og vind

10.1 Metode

10.1.1 Luftforurening

Vurdering af projektets påvirkning af luftkvalitet sker både for anlægs- og driftsfasen. Basis for vurderingen er den eksisterende luftkvalitet for området som baseres på 'Luften på din vej' (DCE, 2016). DCE har udviklet et digitalt Danmarkskort over luftforureningen 'Luften på din vej' (DCE, 2016). Kortet viser gadekoncentrationer samt baggrundskoncentrationer beregnet som årsmiddeldkoncentrationer i 2012 af NO₂, PM₁₀ og PM_{2,5} for 2,3 millioner adresser rundt i Danmark.

Påvirkning af luftkvalitet i anlægsfasen vil være fra emissioner og diffust støv fra store maskiner og lastbiler. Der vil ske en kvalitativ vurdering på basis af omfanget af anlægsaktiviteterne og brug af maskinel.

Påvirkning af luftkvalitet i driftsfasen vil primært være fra den ekstra trafik som projektet vil generere. Der vil ske en vurdering af påvirkningen ud fra et overblik over meremissionen fra den ekstra trafikmængde i området.

10.1.2 Vind

Vurderingen af vindforholdene er baseret på en erfaringsmæssig vurdering af hele bebyggelsen i relation til det lokale vindklima. Vindroser fra DMI's målestation 29271, Alstedgård II (Cappelen & Jørgensen, 1999), er brugt.

10.2 Eksisterende forhold

10.2.1 Luftforurening

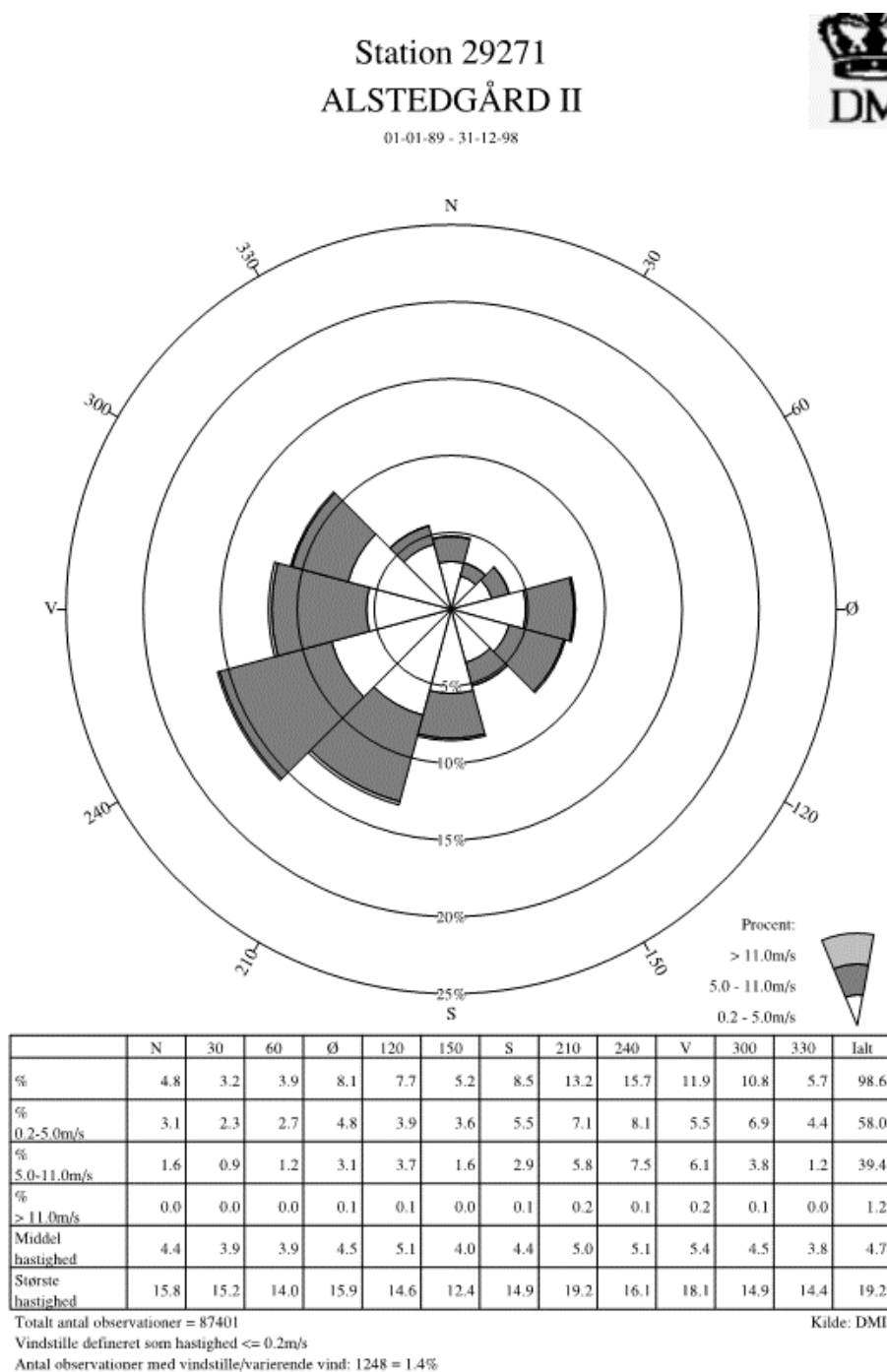
Tabel 10-1 giver et overblik over de baggrundskoncentrationsniveauer for NO₂, PM₁₀ og PM_{2,5}, som er fundet i projektområdet og sammenholdt med EU's grænseværdier.

Tabel 10-1 Overblik over baggrunds niveauer for NO_2 , PM_{10} og $\text{PM}_{2,5}$ i projektområdet i 2012 (DCE, 2016). Niveauerne er givet som et årgennemsnit.

	Midlingstid	Baggrundsni- veauer	Grænseværdi
NO_2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Årgennemsnit	9,3	40
PM_{10} [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Årgennemsnit	12	40
$\text{PM}_{2,5}$ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Årgennemsnit	10	25

10.2.2 Vind

Projektområdet er beliggende i et relativt fladt område omgivet af bebyggelse og store infrastrukturer. Mod nordvest findes et åbent og ubebygget område, som er udpeget til rekreativt område. Herfra er terrænet mere åbent ind mod projektområdet. Dette svarer bedst til terrænklasse II (Eurocode).



Figur 10-1 Årsvindrose, Alstedgård ved Ringsted (Cappelen & Jørgensen, 1999)

I Figur 10-1 er vist vindrosen for et helt år, baseret på målinger over en 10-års periode, svarende til terrænklasse II. Målestationen ligger knapt 10 km sydvest for projektområdet og er derfor meget velegnet. Det ses, at de fremherskende vindretninger er fra vest og sydvest, med østlige vinde derefter. Tilsvarende månedsvindroser fra samme kilder viser, at det blæser fra vest og sydvest især om vinteren, hvor vind vil føles mest generende, og at de østlige vinde er hyppige om foråret.

10.3 Konsekvenser i anlægsfasen

10.3.1 Luftforurening

Udvidelsen af outletcenteret vil medføre, at der i anlægsfasen vil være øget aktivitet af entreprenørmaskiner og lastbiler. Både lastbiler og entreprenørmaskinerne vil medføre øgede emissioner og risiko for diffust støv. Der forventes at være maksimalt tre til fem entreprenørmaskiner i drift på samme tid og op til syv lastbiler per time i de travleste perioder.

Anlægsperioden vurderes at være cirka 24-30 måneder, fordelt i to etaper på henholdsvis det sydlige og det nordlige område. Der vil i anlægsperioden være fokus på at minimere diffust støv fra anlægsområdet vha. god renholdelse, overdækning af løse materialer, befugtning i tørre perioder mv.

Samtidig vurderes spredningsforholdene for emissioner i området at være gode på grund af områdets åbne karakter. Der vil stilles krav til, at anlægsmaskinerne skal overholde Euro5-standarden.

I kraft af omfanget af anlægsaktiviteter, områdets størrelse og åbne karakter vurderes påvirkningen af luftkvaliteten under anlæg ikke at være væsentlig.

10.3.2 Vind

I anlægsfasen kan vindforholdene i området ændres løbende som følge af opførelsen af byggeriet. Beskrivelsen af vindforhold efter udvidelsen fremgår af afsnit 10.4.2.

10.4 Konsekvenser i driftsfasen

10.4.1 Luftforurening

Når byggeriet står færdigt, vil det medføre øget trafik i området både på tilkørselsveje og på de primære indfaldsveje.

Området er omgivet af store infrastrukturer som Vestmotorvejen og Nordre Ringvej som allerede nu har en effekt på den lokale luftkvalitet.

Studier har dog vist, at NO₂ koncentrationen ved motorveje i åbne områder falder markant med afstanden fra vejen, og at grænseværdierne typisk ikke vil være overskredet ved afstande over 50 meter fra vejen (Jensen, 2005). Dette underbygges af 'Luften på din vej' (DCE, 2016), hvor de estimerede koncentrationer langs Vestmotorvejen af PM₁₀, PM_{2,5} og NO₂ er noget under grænseværdierne.

Ved området omkring Ringsted Outlet er koncentrationsniveauerne jf. Tabel 10-1 i 2012 estimeret til henholdsvis 9,3-11 µg/m³ for NO₂, 11,5-12,2 µg/m³

for PM_{10} og $10,0-10,5 \mu g/m^3$ for $PM_{2,5}$ i 2012. Koncentrationsniveauerne i projektområdet i 2012 lå dermed en del under grænseværdierne både for NO_2 , PM_{10} og $PM_{2,5}$ på hhv. $40 \mu g/m^3$, $40 \mu g/m^3$ og $25 \mu g/m^3$.

Antal besøgende til outletcenteret var i 2013 cirka 1,2 millioner. Trafikken i 2022 forventes at være 35 % højere end i 2018 og dermed en faktor 2,25 højere end i 2013.

Såfremt det antages, at trafikken bidrager til halvdelen af koncentrationsniveauerne i Tabel 10-1 vil en stigning i trafik i 2022 med faktor 2,25 betyde at koncentrationsniveauerne i området stiger med cirka 60 % i forhold til 2012 (Tabel 10-1) og således fortsat være under grænseværdierne. Påvirkningen på luftkvalitet som følge af den forøgede trafik vurderes derfor ikke at medføre væsentlig påvirkning.

Idet bilparkens forurening forventes at blive mindre de kommende år, vurderes ovenstående vurdering absolut at være på den sikre side. Den forventede reduktion skyldes, at en større andel af bilparken vil udgøres af el- og hybridbiler fremover.

10.4.2 Vind

Ved udvidelse af outletcenteret vil områderne nord og sydvest for outletcenteret blive bebygget. Bygningshøjderne er op til 11 meter, som de øvrige bygninger i området. Parkeringshuset nordfor bygges dog til 20 meter.

Udbygningen sydvest for centeret er holdt i samme højder og har samme orientering og overordnede form som det eksisterende byggeri. Adgangsvejen/portåbningen flyttes blot længere ud ad samme SV/NØ-akse. Der er derfor ingen grund til at forvente nogen væsentlige ændringer i vindforholdene omkring adgangen til centeret herfra og i området generelt i forhold til nu. Sydvest er en af de mest hyppige vindretninger, så de vindgener, der eventuelt måtte opleves nu, vil forventes at være de samme efter udbygningen.

Parkeringshuset nord for centeret er højere, men ikke i en grad, der forventes at generere særligt problematiske vindforhold. Beliggenheden i den vestlige side af den eksisterende parkeringsplads skærmer tværtimod for vestlige og nordvestlige vinde, og kan måske endda give lidt forbedrede vindforhold på det tilbageværende parkeringsområde øst for. Nordenvind er ikke særlig hyppig, og væsentlige påvirkninger fra parkeringshuset på centerområdet syd for forventes ikke.

10.5 Konklusion

Luftforurening

Samlet set vurderes påvirkning af luftkvaliteten i både anlægs- og driftsfase at være begrænset. Ligeledes vil forøgelsen af trafik ikke medføre en overskridelse af grænseværdien for luftkvalitet.

Vind

Ændringen af vindforholdene som følge af udvidelse af Ringsted Outlet vurderes ikke at være væsentlig.

11 Jordforurening

Jordforurening vurderes på to måder i forhold til det planlagte projekt. Dels skal eksisterende jordforurening vurderes og dels skal det vurderes, om det kommende projekt forurener jorden i anlægsfasen og i driftsfasen.

11.1 Metode

Grundlaget for at kunne beskrive og vurdere miljøkonsekvenserne, som evt. jordforurening vil have, er oplysninger om arealernes historie, kendt viden om forurening og det gældende regelgrundlag.

Der skelnes mellem de konsekvenser, som evt. eksisterende forurening af jorden i projektområdet kan have, og de konsekvenser, som forurening fra bygge- og anlægsaktiviteterne kan have.

Der foretages en overordnet vurdering af risikoen for forurening af jorden som følge af, at det planlagte projekt gennemføres på arealet. Påvirkning af omgivelserne fra den eksisterende jordforurening vurderes også.

Projektets konsekvenser i forhold til forurenede jord og håndtering af jord i anlægs- og driftsfasen er vurderet på baggrund af projektets forventede udformning og de tilhørende anlægsaktiviteter. Der er udpeget områder og forhold, der skal være fokus på i forbindelse med den videre projektering, myndighedsbehandling og selve anlægsarbejdet.

Der er indhentet oplysninger fra Ringsted Kommune og Danmarks Miljøportal.

11.2 Eksisterende forhold

Størstedelen af projektområdet er ikke kortlagt eller områdeklassificeret efter jordforureningslovens⁵ bestemmelser⁶. Som udgangspunkt kan jorden forventes at være uforurenede i områder, der ikke er kortlagt eller områdeklassificeret. Det planlagte byggeri er placeret i sådanne forventet uforurenede arealer.

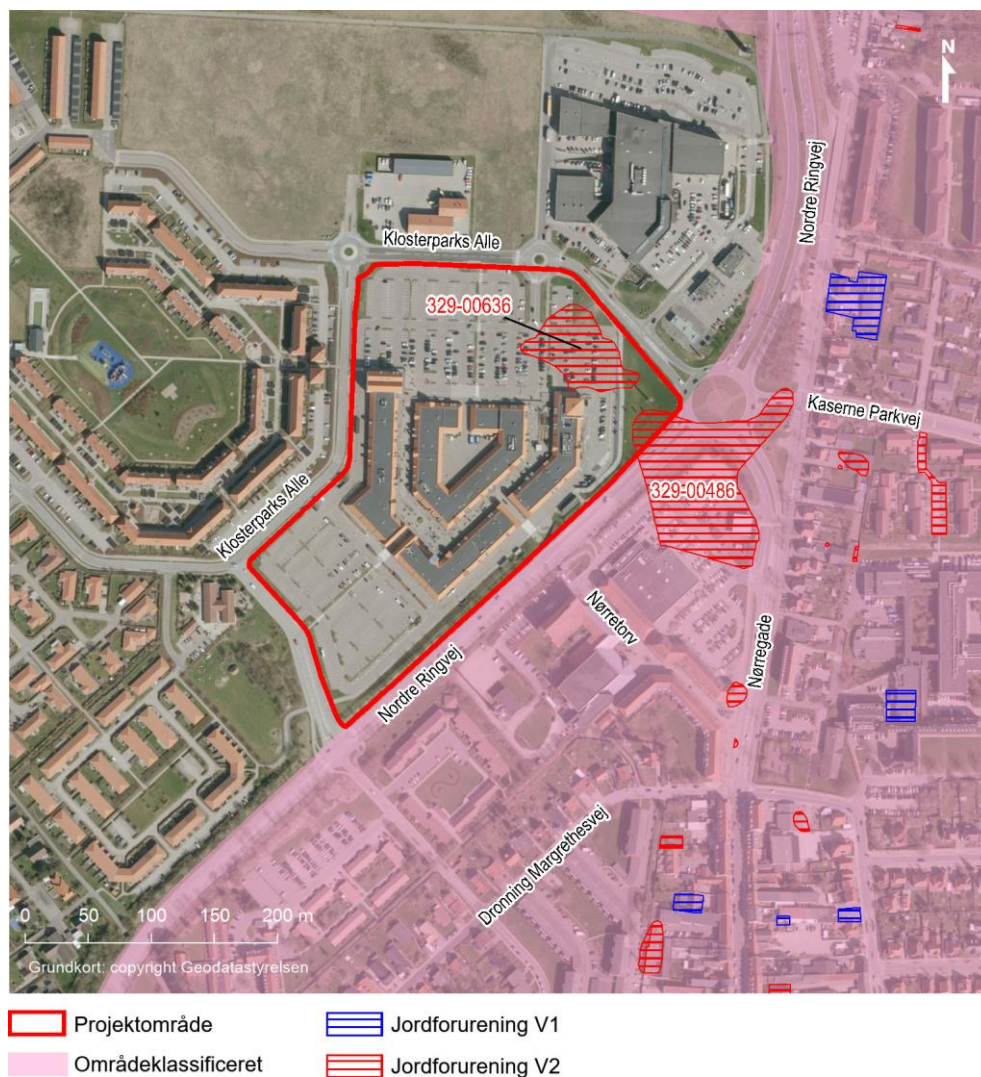
Inden for projektområdet findes dog to arealer, hvor der er kendt jordforurening. Begge er kortlagt på vidensniveau 2 (V2), dvs. er arealer med dokumenteret jordforurening. Arealerne er vist på Figur 11-1. Forurening nr. 329-00636 stammer fra slagter og andet affald og forurening nr. 329-00486 stammer fra en forurening fra en Q8 servicestation i 1998 (Ringsted Kommune, 2005).

Øst for Nordre Ringvej er arealerne områdeklassificeret. I områdeklassificeret arealer anses den øvre jord som muligt lettere forurenede. Jorden skal, som jord fra kortlagte arealer, håndteres efter regler bestemt i jordforureningsloven. Ringsted Outlet er ikke omfattet af områdeklassificeringen, selvom det ligger i

⁵ Lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 om forurenede jord

⁶ Reglerne vedr. forurenede jord omfatter også "offentlig vej", hvor jorden anses for at være muligt forurenede. Projektområdet omfatter dog ikke offentlig vej i denne forståelse.

byzone, der som udgangspunkt er definerende for områdeklassificeringen. Baggrunden er, at Ringsted Outlet er et relativt nyt byområde, hvor der historisk ikke er grundlag for at mistænke jorden som muligt forurenet. Før Ringsted Outlet blev etableret, blev arealerne enten anvendt til landbrug eller lå ubenyttet hen, selvom der jævnfør kortlægningen af området med slagter og affald tilsyneladende også er foregået forurenende aktiviteter.



Figur 11-1 Kortlagte og områdeklassificerede arealer ved Ringsted Outlet

Forurening nr. 329-00486 omfatter en grundvandsforurening, som har spredt sig under Nordre Ringvej til projektområdets østligste del. Der er etableret et midlertidigt anlæg, der suger forurenede grundvand op og forhindrer yderligere spredning af forureningen. I projektområdet består anlægget af en række brønde og en drænvæg. Det skal sikres, at afværganlægget kan fungere efter projektet er gennemført. Det skal også sikres, at der i forbindelse med byggeri ikke foretages aktiviteter, som spreder den nævnte grundvandsforurening.

Såfremt der mod forventning skal foregå anlægsaktiviteter inden for de V2-kortlagte arealer, skal der søges om tilladelse efter jordforureningsloven § 8. Tilladelsen efter jordforureningslovens § 8 kan om nødvendigt indeholde vilkår for byggeriets indretning.

11.3 Konsekvenser i anlægsfasen

11.3.1 Håndtering af jord

Anlægsarbejdet vil medføre, at der skal håndteres jord fra diverse gravearbejder. Udgangspunktet er, at der ikke er miljømæssige bindinger ved håndtering og bortskaffelse af jorden, når der ikke arbejdes i kortlagte eller områdeklassificerede arealer, som det er tilfældet her, da udvidelsen ikke medfører gravearbejde i de kortlagte arealer. Der vil ikke være krav om, at der skal tages jordprøver af jorden ved håndtering eller bortskaffelse. Visse modtagere kan dog stille krav om dokumentation af jordens forureningsgrad.

Uanset projektets udformning og de formelle krav til bør der udarbejdes en plan for håndtering af jorden. Planen godkendes af miljømyndigheden og vil udgøre grundlaget for jordhåndteringen.

Der bør ved anlægsarbejdet være opmærksomhed rettet mod ukendte forureninger, der kunne stamme fra arealernes anvendelse til parkering og kørsel, dvs. specielt små spild af brændstof mv.

Det vurderes, at jordhåndteringen ved anlægsarbejdet ikke vil medføre påvirkning af omgivelserne og miljøet.

11.3.2 Risiko for forurening under arbejdet

Der vil i projektets anlægsfase være risiko for, at der sker spild med olieprodukter ved blandt andet tankning af entreprenørmaskiner, fra mobile entreprenørtanke og fra defekte hydraulikslanger. Der vil også være risiko for forurening med olie eller andre kemikalier samt affaldsprodukter, hvor disse oplagres og håndteres.

Risikoen for spild skal minimeres ved, at der stilles krav til entreprenørens oplag af olie og kemikalier. Kravene kan omfatte spildbakker under olietanke, oplagring af kemikalier i særlige miljøcontainere og hindring mod påkørsel ved tydelig markering og evt. skiltning. Ligeledes kan der stilles krav om, at mobile tanke flyttes så lidt som muligt, og at entreprenørmaskiner og udstyr vedligeholdes, så brud på hydraulikslanger og lignende forhindres.

I forbindelse med udbud af projektet kan der stilles krav til entreprenøren om, at der udarbejdes en beredskabsplan for projektet, så det står klart for alle, hvem der skal gøre hvad, og hvem der skal kontaktes i forbindelse med et eventuelt spild eller anden form for ulykke.

Det vurderes, at risikoen for spild og lignende, der kan forårsage forurening af jorden, er minimal, og at der i værste fald kun vil være ikke væsentlig påvirkning af omgivelserne og miljøet.

11.4 Konsekvenser i driftsfasen

Udbygningen af Ringsted Outlet vil ikke kunne give anledning til en øget risiko for forurening af jorden, når det er gennemført. Der skal ikke anvendes stoffer i det udvidede outletcenter, som har givet anledning til forurening af jord i andre sammenhænge, f.eks. olieforbindelser eller chlorerede opløsningsmidler.

Der kan i mindre omfang ske spild af brændstof fra personbiler og lastbiler mv., der transporterer kunder og varer til outletcenterets udvidelse. Arealerne hvor transporterne foregår er befæstede parkerings- og kørearealer med opsamling af afløbsvand inkl. olieudskillere mv. Derfor anses det ikke som sandsynligt, at spild vil kunne give anledning til væsentlig forurening af jorden.

Det vurderes, at der er ingen påvirkning af jorden fra driften af det udvidede outletcenter. For så vidt angår påvirkning fra trafik vurderes det, at den vil give anledning til en ikke væsentlig påvirkning af omgivelserne og miljøet.

11.5 Konklusion

Det vurderes, at jordhåndteringen ved anlægsarbejdet vil medføre ingen påvirkning af omgivelserne og miljøet.

Det vurderes, at risikoen for spild og lignende, der kan forårsage forurening af jorden, er minimal, og at der i værste fald kun vil være ikke væsentlig påvirkning af omgivelserne og miljøet.

Det vurderes, at der er ingen påvirkning af jorden fra driften af outletcenterets udvidelse, dog ikke væsentlig for trafik til outletcenterets udvidelse.

12 Kumulative virkninger

Som kumulative virkninger ses på eksisterende eller planlagte projekter, som sammen med påvirkningen fra projektet kan forstærke konsekvenserne på miljøet. Der er ikke kendskab til andre projekter omkring Ringsted Outlet, som kan medføre kumulative virkninger.

13 Afværgeforanstaltninger

Tabel 13-1 Oversigt over afværgeforanstaltninger for de enkelte miljøemner.

Kapitel og Emne	Afværgende foranstaltninger og anbefalinger
6 - Trafik	
Afværgende foranstaltninger	-
Anbefalinger	I anlægsfasen kan trafikale gener reduceres ved at lægge tidsrestriktioner på transporterne, så de ikke foregår i myldretiden. Navnlig i eftermiddagsmyldretiden er der i dag begyndende trængsel i rundkørslen, så det kan overvejes at undlade lastbilkørsel mellem kl. 15 og 17. Risikoen for længere køer på krydset Holbækvej/Roskildevej kan søges minimeret ved at justere signalerne i rampekrydsene ved motorvejen samt krydset Holbækvej/Roskildevej med henblik på forbedret afvikling.
7 - Støj	
Afværgende foranstaltninger	I anlægsfasen vil der blive taget stilling til, om der skal etableres lokale afværgeforanstaltninger ved arbejdspladserne som begrænsede driftstider og lokal støjafskærmning.
Anbefalinger	-
8 - Visuelle forhold og skygger	
Afværgende foranstaltninger	Parkeringshuset begrønnes med stedsegrønne planter på fag med stållameller Det skal sikres at stationært lys fra arbejdspladser er fokuseret og ikke lyser direkte på omkringliggende boliger.
Anbefalinger	-
9 - Spildevand og klimatilpasning	
Afværgende foranstaltninger	-
Anbefalinger	Afvandingssystemet mellem bygningerne kan dimensioneres for en kraftigere hændelse end normalt for at mindske risiko for oversvømmelse på Ringsted Outlet.
10 - Luftforurening og vind	
Afværgende foranstaltninger	I anlægsfasen vil jordbunker spinkles i tørre og blæsende perioder for at undgå støvpåvirkninger Der vil stilles krav til, at anlægsmaskinerne skal overholde Euro5-standarden
Anbefalinger	-
11 - Jordforurening	
Afværgende foranstaltninger	I anlægsfasen vil der blive stillet krav til entreprenørens oplag af olie og kemikalier. Kravene kan omfatte spildbakker under olietanke, oplagring af kemikalier i særlige miljøcontainere og hindring mod påkørsel ved tydelig markering og evt. skiltning. Ligeledes kan der stilles krav om, at mobile tanke flyttes så lidt som muligt, og at entreprenørmaskiner og udstyr vedligeholdes, så brud på hydraulikslanger og lignende forhindres.
Anbefalinger	I forbindelse med udbud af projektet kan der stilles krav til entreprenøren om, at der udarbejdes en beredskabsplan for projektet.

Kapitel og Emne	Afværgende foranstaltninger og anbefalinger
	Der bør udarbejdes en jordhåndteringsplan, som godkendes af myndigheden. Der bør ved anlæg ved opmærksomhed på ukendte forureninger fra eksempelvis spild af brændstof mv.

13.1 Overvågning

Der er ikke behov for opsætning af overvågningsordninger i forbindelse med projektets anlæg eller drift.

14 Referencer

- Cappelen, J., & Jørgensen, B. (1999). *Teknisk rapport. 99-13. Observeret vindhastighed og -retning i Danmark*. DMI.
- COWI. (2018). *Kapacitetsvurdering Ringsted Outlet*.
- COWI. (2018). *Vurdering af parkeringsbehov*.
- COWI. (2018). *Vurdering af udvikling i besøgstal i Ringsted Outlet*.
- DCE. (2016). *Luften på din vej*. Hentet fra <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap>
- Jensen, S. L. (2005). *Kortlægning af luftkvalitet langs motorveje*. DMU, Teknisk Forvaltning.
- Lauritzen, E. k., & Jakobsen, J. B. (1991). *Nedrivning af bygninger og anlægskonstruktioner. SBI anvisning 171*. Teknik, miljø og genanvendelse. .
- Lydteknisk Institut. (1989). *Kørsel og intern transport. Del 3*.
- Miljøstyrelsen. (1984). *Ekstern støj fra virksomheder. Vejledning nr. 5/1984*. Miljø- og Energiministeriet, Miljøstyrelsen.
- Miljøstyrelsen. (1993). *Beregning af ekstern støj fra virksomheder. Nr. 5*. Miljøministeriet, Miljøstyrelsen.
- Miljøstyrelsen. (1997). *Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø. Orientering fra Miljøstyrelsen. Nr. 7*. Miljø- og Energiministeriet Miljøstyrelsen.
- Ringsted Kommune. (2005). *Lokalplan nr. 137 Factory Outlet og institution i Klosterparken*.
- Ringsted Kommune. (2014). *Handleplan for klimatilpasning*.
- Ringsted Kommune. (2017). *Ringsted Kommuneplan 2017-2029*.
- Ringsted Kommune. (2018). *Anmeldelsesskema til midlertidige aktiviteter*.
- Windfinder. (2018). *Windfinder*. Hentet fra <https://www.windfinder.com/windstatistics/ringsted>

Appendix A Afgrænsningsudtalelse fra Ringsted Kommune



Dato: 4. februar 2019

Afgrænsningsrapport for Miljøkonsekvens- vurdering af Ringsted Outlets udvidelse

Indledning

Ringsted Kommune har igangsat udarbejdelse af lokalplan og kommuneplantillæg for Ringsted Outlets udvidelse. I forbindelse med forslag til plandokumenter udarbejdes der en miljøvurdering af planen i overensstemmelse med Miljøvurderingslovens afsnit II jævnfør [LBK nr. 1225 af 25/10/18](#).

Ringsted Outlet har endvidere anmeldt det konkrete projekt i henhold til Miljøvurderingslovens afsnit III, § 18, stk. 2 (VVM):

"Såfremt bygherren ønsker, at et projekt omfattet af bilag 2 skal undergå en miljøvurdering, skal bygherrens ansøgning indeholde oplysning herom".

Samtidig forudsættes det, at bygherrens ansøgning udformes som en ansøgning om tilladelse til et projekt omfattet af bilag 1, hvilket betyder, at ansøgningen ikke skal opfylde formkravene i lovens § 19, dvs. at der skal gennemføres en screening af det konkrete projekt.

Derfor er der med ansøgningen fra Ringsted Outlet/COWI ikke vedlagt et screeningskema. I stedet er angivet nogle af de umiddelbare potentielle indvirkninger på miljøet, der er begrundelsen for at gennemføre en miljøvurdering:

- Visuelle og skyggepåvirkninger fra udvidelsen af Ringsted Outlet
- Trafikale ændringer som følge af udvidelsen
- Støjpåvirkning fra øget trafik i området
- Luftforurening som følge af øget trafik
- Håndtering af vand og klimatilpasning (overfladevand)

Det er aftalt, at der udarbejdes en miljøvurdering af plangrundlaget (SMV) og en Miljøkonsekvensrapport af projektet (VVM), og at de **ikke** udarbejdes som en samlede vurdering.

Denne afgrænsningsrapport er udarbejdet i medfør af Miljøvurderingslovens § 23 (VVM) med henblik på en afgrænsning rapportens omfang og detaljeringsgrad.

Ringsted Kommune
Teknik- og Miljøcenter

Team Byplan og Vej
Rønnedevej 9
4100 Ringsted

Tel.: +45 57 62 63 00
Dir.: +45 57 62 63 35
Mail: ffr@ringsted.dk

Sag: 19/315

teknikogmiljo@ringsted.dk
www.ringsted.dk
EAN: 5798007643683
CVR-nr.: 18957981

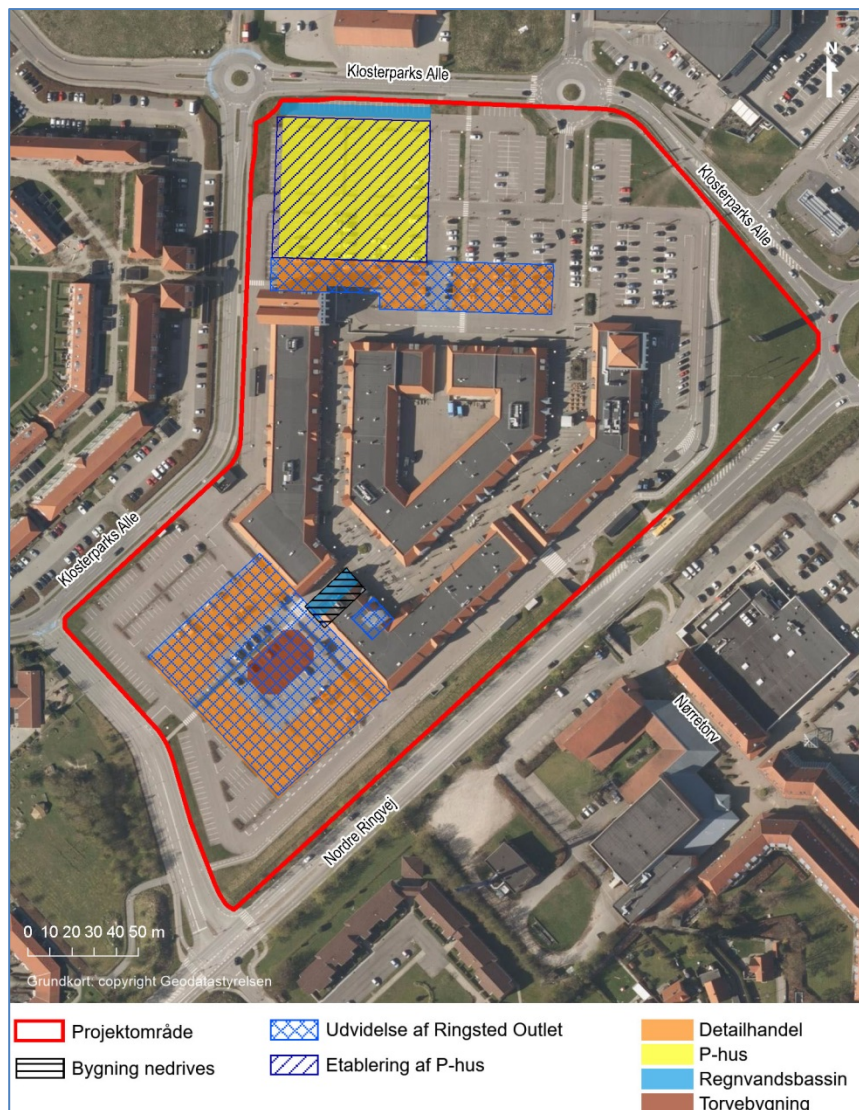
Åbningstid:
Mandag-Torsdag 11-15
Fredag 11-13
Telefontid:
Mandag-Torsdag 10-15
Fredag 10-13

Projektbeskrivelse

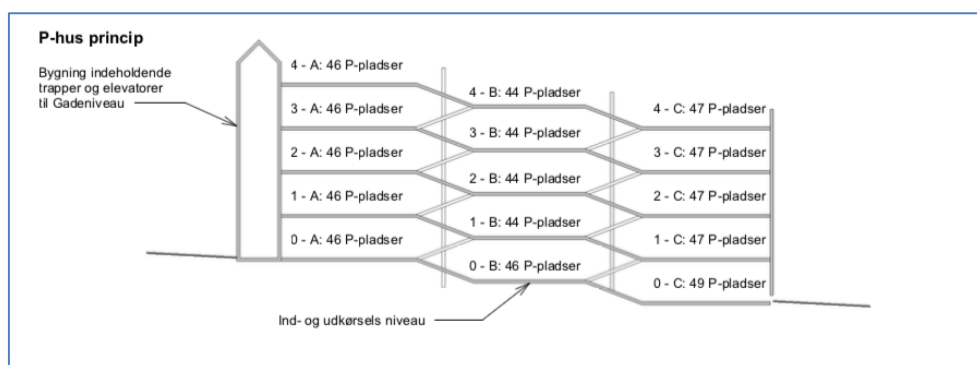
Ringsted Outlets butikscenter skal udvides primært på den nuværende sydlige parkeringsplads ud mod Klostervangen og i forlængelse af den eksisterende bebyggelse.

Den nye bebyggelse til butikscenteret vil være i op til to etager med saddeltag og røde teglsten, så udseendet bliver ligesom det eksisterende butikscenter.

Ringsted Outlet har i dag et samlet areal på 13.766 m², hvoraf 11.190 m² er butiksareal, 796 m² er restauration og 533 m² er lagerområde. I forbindelse med udvidelsen vil der blive nedrevet 277 m² butiksareal, og opført nyt areal på i alt 7.551 m². Butikscenterets samlede areal efter udvidelsen vil da være på 21.040 m². Nedenstående figur er en prinsipskitse, det vil sige, at f.eks. regnvandsbassiner kan blive placeret et andet sted i detailprojekteringen.



Det er nødvendigt at udvide parkeringskapaciteten i forbindelse med udvidelsen af butikscentret. Den eksisterende nordlige parkering ud mod Klosterparks Allé vil derfor blive omlagt, så parkering primært vil ske i et nyt 20 meter højt parkeringshus med parkering på terræn. Parkeringshuset placeres i områdets nordvestlige hjørne ud mod Klosterparks Allé ved "Nike" huset.



Parkeringshusets nuværende specifikationer:

Antal parkeringspladser - før og efter:

Før ombygning: 872 p-pladser (hvoraf 475 fjernes for at give plads til udvidelse).

Efter ombygning: 1090 p-pladser (heraf 693 placeret i p-hus ved max 5 etager) – heraf:

- 5 pladser som handikapparkering.
- 10 pladser til el-parkering & opladning

Hvilket arbejde skal udføres i anlægsfasen?

Ringsted Outlets udvidelse vil medføre en række aktiviteter i anlægsfasen. Der skal bortskaffes asfalt og jord fra afgravning til fundamentet til bygningerne og materialer fra føromtalt nedrivning af 277 m² eksisterende butiksareal. Der vil være transport af materialer herfra og ligeledes transport af materialer til opførelse af de nye bygninger og opholds- og køreareal. Anlægsarbejdet vil foregå i dagstimerne mellem kl. 7 – 18 hverdage og 7 – 14 lørdage.

Som udgangspunkt bliver det eneste alternativ, der skal undersøges, 0-alternativet, hvor udvidelsen ikke gennemføres.

Indkaldelse af idéer og forslag

Ringsted Kommune har fortaget en indkaldelse af idéer og forslag [scoping] af relevante miljøfaktorer, der kan blive påvirket ved gennemførslen af projektet. En indkaldelse af idéer og forslag er en afgrænsning af relevante emner, som Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde.

I forbindelse med en indkaldelse af idéer og forslag er både interne og eksterne myndigheder samt borgere i lokalplanområdet til projektet blevet hørt om, hvorvidt de er bekendt med faktorer, der kan påvirke det omgivne miljø, og som derfor skal undersøges nærmere.

Høringerne er forgået i perioden fra tirsdag den 15. januar 2019 til og med tirsdag den 29. januar 2019.

Følgende myndigheder er blevet hørt:

- Vejdirektoratet
- Museum Vestsjælland
- Sorø Kommune
- Næstved Kommune
- Køge Kommune
- Lejre Kommune
- Faxe Kommune
- Holbæk Kommune
- Roskilde Kommune

Der er ikke indkommet høringssvar fra eksterne myndigheder i høringsperioden.

Der er modtaget 7 høringssvar fra naboer og virksomheder i lokalområdet.

Hovedpointerne er de sammen som for "*Indkaldelse af idéer og forslag til Miljøvurderingsrapporten til lokalplan for Ringsted Outlets udvidelse*", der blev afholdt i perioden den 25. juni til den 30. juli 2018:

- Det drejer sig især om en anden placering af parkeringshuset f.eks. på den nuværende sydlige parkeringsplads eller over ved siden af Falck-stationen, da naboerne i beboelsesejendommen ved Løngangen er bekymret for at blive påvirket af skygge og manglende sol som følge af parkeringshuset.
- De trafikale problemer som der er allerede i dag med hensyn til afvikling af trafikken både igennem Klosterparks Allés rundkørsler og den store rundkørsel ved Nørregade. Der er en bekymring for, at det kun vil blive endnu værre, hvis der kommer et parkeringshus, hvor bilerne herfra også bliver udledt til disse rundkørsler.
- Vil den øgede trafik til og fra Ringsted Outlet som følge af udvidelse betyde, at Falck ikke kan komme ud med deres redningskøretøjer eller bliver væsentligt forsinket?

- Støj og luftforurening fra bilerne i parkeringshuset til beboerne i beboelsesejendommen ved Løngangen.
- Klimatilpasning af Ringsted Outlets område, da der er en bekymring for, om kloaknettet kan håndtere regnvandet ved kraftigt regnvejr.

Afgræsning af miljørapporten

Afgræsningsrapporten er udarbejdet ud fra de bemærkninger, der er fremkommet i høringsfasen fra interne og eksterne myndigheder samt offentligheden. Miljøkonsekvensrapporten skal derudover indeholde de oplysninger, der er fastsat i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, bilag 4.

Miljørapporten skal således indeholde:

1. Beskrivelse af planens eller programmets:
 - I. Indhold
 - II. hovedformål, og
 - III. forbindelser med andre relevante planer og programmer
2. **Alternativer** - Beskrivelse af relevante alternativer. Som minimum beskrives 0-alternativet – dvs. hvis planen ikke gennemføres. Herunder: En relevant skitsering af grunden til at vælge det valgte alternativ, samt hvorfor andre af de i høringsperioden foreslåede placeringer, eller p-kælder, ikke er medtaget, der har været behandlet, og en beskrivelse af, hvorledes vurderingen er gennemført, herunder eventuelle vanskeligheder (som f.eks. tekniske mangler eller mangel på knowhow), der er opstået under indsamlingen af de krævede oplysninger
3. Relevante aspekter af **den nuværende miljøstatus** og dens **sandsynlige udvikling**, hvis planen eller programmet ikke gennemføres (0-alternativet)
4. De nuværende miljøforhold i områder, der kan blive væsentligt berørt, herunder:
 - I. Ethvert **eksisterende miljøproblem**, som er relevant for planen eller programmet, herunder navnlig problemer på områder af særlig betydning for miljøet som f.eks. de områder, der er fuglebeskyttelsesområder eller Natura 2000-område
 - II. **Miljøbeskyttelsesmål**, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemstatsplan, og som er relevante for planen eller programmet, og hvordan der under udarbejdelsen af den/det er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn

5. **Den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet** i henhold til følgende emner, der er fundet gennem "Indkaldelses af idéer og forslag":

Overordnede miljøparameter	Indkaldelse af idéer og forslag [scoping] – omfang af miljøvurdering	Bemærkninger
Relevante aspekter af nuværende miljøstatus samt dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke bliver gennemført	Indgår primært i forhold til trafik og detailhandel	
Hvilke miljøparametre er der allerede i området, der vil blive påvirket – eksisterende miljøproblemer mv.	Kumulative effekter særligt i forhold til støj og luftforurening fra motorvejen samt trafik i og omkring området.	
Påvirkning af internationale mv. miljøbeskyttelsesmål	Indgår ikke	Det vurderes ikke, at der er internationale beskyttelsesmål, der bliver påvirket.

Miljøparameter	Indkaldelse af idéer og forslag [scoping] – omfang af miljøvurdering	Bemærkninger
Ressourcer Råstoffer, produkter, affald, arealet, vandforbrug, begrænsninger for naboarealer mv.	Indgår ikke	Er ikke relevant: Det er f.eks. det samme areal som hidtil, der anvendes til butiksområde med parkeringsplads
Landskab Landskabelig påvirkning, geologi, særlige beskyttelsesområder (fredninger, bygge- og beskyttelseslinier mv.)	Det visuelle udtryk	Det visuelle udtryk – herunder arkitektonisk udtryk, og sammenhænge med de eksisterende bygninger i området via visualiseringer, herunder også visualiseringer, der viser påvirkningen fra beboerne ved Løngangen
Natur Biologisk mangfoldighed, flora og fauna, beskyttelsesområder	Indgår ikke	Der er ikke nogen biotoper eller beskyttelsesområder i nærheden, eller som bliver påvirket af lokalplanen

Vand Grundvand og drikkevand, søer, vandløb, spildevand	Grundvand og spildevand	Håndtering af spildevand og nedsivning af grundvand i forhold til belægningsgraden
Kulturarv og kulturmiljøer Fortidsminder, kirker og kirkeomgivelser, bygningskulturarv, kulturmiljøer, diger, arkæologisk arv	Arkæologi	Museum Vestsjælland oplyser, at der ikke udtalt ikke længere er arkæologiske interesser på arealerne. Projektet berører ikke andre dele af kulturarven eller kulturmiljøer
Trafik Trafikmængde, trafikal tilgængelighed, trafiksikkerhed	Trafikafvikling og infrastruktur Trafiksikkerhed	Trafikafvikling og infrastruktur både internt på området og de vejforbindelser, der fører til Ringsted Outlet. Det skal undersøges, hvorvidt den nuværende og øgede trafikmængde påvirker området, samt hvordan påvirkningerne fra trafikken kan minimeres. • Det skal undersøges, hvordan trafikken og infrastrukturen tilrettelægges, således at udrykningskøretøjer uhindret kan komme igennem trafikken, og rednings-tjenesten derved kan overholde de lovbundne responstider • Hvordan den øgede trafikmængde forventes at påvirke til- og frakørslen til motorvejen (hvis der er en sådan påvirkning). • Hvordan rundkørslen på Klosterparks Allé og Nørregade påvirkes af Ringsted Outlets udvidelse. Trafiksikkerhed, herunder undersøgelse af uheld og hvordan en øget trafik vil påvirke sikkerheden på de omkringliggende veje, herunder skoleveje mv.

Miljø Lugt, støj, støv, vibrationer, forurening mv.	1. Støj 2. Lugt og øvrige luftemissioner 3. Jordforurening 4. Luftforurening	1. Støj både i anlægs- og driftsfasen, herunder støj fra byggepladsen, ventilationer mv., samt fra den øgede trafikmængde (besøgende og vareleveringer) 2. Lugt og øvrige luftemissioner både i anlægs- og driftsfasen, herunder udstødningsgasser fra den øgede trafik 3. Jordforurening på arealet 4. Forurening både i anlægs- og driftsfasen, særligt i forhold til etableringen og senere fra bilernes emission
Klima Energiforbrug, emissioner	Klimasikring i forhold til regnvand	Klimasikring, klimatilpasning og behandling samt evt. forsinkelse af regnvand, behovet herfor og muligheden af dette skal vurderes. Vurderingerne skal udføres i samarbejde med Ringsted Forsyning

Befolkning og sundhed Materielle goder, socialøkonomiske effekter, svage grupper, støj, lys- og skyggegener, rekreative muligheder, risiko	1. Lysgener 2. Skyggepåvirkning og refleksionsgener 3. Vindforhold 4. Handicaptilgængelighed 5. Detailhandelsanalyse	1. Lysgener, både i byggefasen og driftsfasen, herunder lysarmaturer, lysende skilte og parkerende biler fra p-huset 2. Skygge- og solvirkning og påvirkninger af beboelser, skygge- og soldigrammer for aftalte tidspunkter, samt eventuelle refleksioner alt efter materiale, der bruges 3. Vindforhold, herunder turbulens fra p-huset 4. Tilgængelighed for handicappede f.eks. stier og belægning er af en størrelse, vinkel og beskaffenhed så kørestolsbrugere, og gangbesværede (og barnevogne) kan bruge faciliteterne 5. Detailhandelsanalyse - påvirkning af detailhandel i lokal- og regionalområdet samt af internethandel
--	--	---

Denne indvirkning skal omfatte sekundære, kumulative, synergistiske, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende og midlertidige, positive og negative virkninger.

6. **Afværgende foranstaltninger** - en beskrivelse af de planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet af planens eller programmets gennemførelse, samt hvordan der indberettes og til hvem.
7. **Overvågningsprogram** – et program/ beskrivelse af de miljøparametre der bliver berørt af planens gennemførelse. Programmet udarbejdes for at kunne identificere eventuelle uforudsete og/eller negative påvirkninger af det omgivende miljø, så der på et tidligt tidspunkt kan træffes hensigtsmæssige afværgende foranstaltninger. Overvågningsprogrammet skal også bruge til at dokumentere/vurdere, hvorvidt de beskrevne afværgende foranstaltninger har været tilstrækkelige for at minimere planens konsekvenser, eller om der skal foretages yderligere tiltag.
8. **Et ikke-teknisk resumé** af de oplysninger, der blev fremlagt i miljørapporten.

Appendix B Vurdering af parkeringsbehov

RINGSTED OUTLET

VURDERING AF PARKERINGSBEHOV

NOTAT

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	1
2	Nuværende forhold	2
2.1	Foreliggende data	2
3	Fremtidige forhold	4
3.1	Fremtidigt parkeringsbehov	4
3.2	Parkeringsudbud	6

1 Indledning

Ringsted Outlet planlægger en udvidelse af butiksarealet som kan forventes at medføre en stigning i behovet for parkeringspladser ved Outlettet.

Formålet med nærværende notat er at fastlægge parkeringsbehovet efter udbygningen. De trafikale konsekvenser på vejnettet omkring Outlettet er vurderet i et særskilt notat.

Som baggrund for analysen er brugt data fra Ringsted Outlet om de nuværende besøgstal og fordelingen af de besøgende på ugedage og klokkeslæt samt detailhandelsanalyse for det fremtidige besøgstal. Der er endvidere i samråd med Ringsted Outlet fastlagt forudsætninger om, hvor mange besøgende, der kommer i bil, og hvor mange personer, der gennemsnitligt er i hver bil.

PROJEKTNR.

A113225

DOKUMENTNR.

001

VERSION

3.0

UDGIVELSESDATO

19. nov 2018

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

HEK

KONTROLLERET

RBJN / RSAL

GODKENDT

ADKK

1.1 Parkeringsudbud

Det øgede behov for parkeringspladser tænkes dækket af et nyt parkeringshus, som foreslås placeret på den nordvestlige del af den nordlige plads. Dette foreslås dels for at bevare den nuværende struktur og det nuværende flow, idet de tre ankerlejere BOSS, NIKE og McD markerer indgangene. Placeringen i den nordvestlige ende af den nordlige p-plads foreslås, da placering længere mod øst vil give trafikale udfordringer for McDrive og for adgangen til vareleveringer i varegården.

Udvidelsen af outlettet planlægges placeret i den sydlige ende, hvor udvidelsen vil fremstå som en integreret del midt i det nuværende center og dermed undgå, at der skabes et appendiks, som ligger for sig selv og ikke indgår i det naturlige flow rundt i centret. Dette bevarer desuden byggeriets nærhed til bymidten.

En udvidelse mod nord vil desuden vanskeliggøre varelevering til varegården, der servicerer halvdelen af butikkerne. Der er desuden ca 7m forskel mellem den nordlige og sydlige p-plads, og hvis en udvidelse skulle ligge mod Nord ville der blive nogle store terrænmæssige udfordringer. Hvis gadeplan skal bevares i niveau, så vil en del af udvidelsen skulle bygges med en høj kælder, som vil gøre byggeriet højt og massivt. Den foreslåede placering medfører desuden mindst mulig skyggepåvirkning overfor naboejendommene.

Da udvidelsen sker i den sydlige del af området, vil der blive nedlagt et stort antal p-pladser der, og det antages derfor at al kundeparkering vil foregå nord for outlettet. De tilbageværende p-pladser i den sydlige del af området kan blive brugt til personaleparkering.

2 Nuværende forhold

2.1 Foreliggende data

Ringsted Outlets samlede etageareal er i dag på 14.135 m², hvoraf 12.000 m² er butiksareal, og 2.135 m² er kontorer og restauranter.

Der er i dag 872 p-pladser i området, og ifølge Ringsted Outlet er der på travle dage fuld belægning.

Det totale antal årlige besøg fordeler sig på årets måneder som følger:

Tabel 1: Fordeling af besøgende på måneder

Måned	Andel af årets besøg
Januar	6 %
Februar	6 %
Marts	6 %

April	8 %
Maj	8 %
Juni	8 %
Juli	10 %
August	8 %
September	10 %
Oktober	10 %
November	10 %
December	11 %
I alt	100 %

Fordelingen på ugedage er også oplyst af Ringsted Outlet:

Tabel 2: Fordeling af besøgende på ugedage

Ugedag	Andel af ugens besøg
Mandag	11 %
Tirsdag	12 %
Onsdag	12 %
Torsdag	13 %
Fredag	17 %
Lørdag	19 %
Søndag	16 %
I alt	100 %

Endelig er der for hver ugedag angivet en timefordeling for kundernes ankomst til outlettet:

Tabel 3: Fordeling af besøgende efter timer

Periode	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn
9:00-10:00	9 %	9 %	9 %	8 %	8 %	12 %	9 %
10:00-11:00	12 %	11 %	11 %	11 %	10 %	16 %	14 %
11:00-12:00	12 %	11 %	12 %	12 %	11 %	17 %	15 %
12:00-13:00	12 %	12 %	11 %	11 %	11 %	15 %	15 %
13:00-14:00	12 %	12 %	11 %	11 %	12 %	12 %	13 %
14:00-15:00	12 %	12 %	12 %	11 %	12 %	9 %	10 %
15:00-16:00	11 %	12 %	12 %	12 %	12 %	7 %	7 %
16:00-17:00	10 %	10 %	10 %	11 %	11 %	5 %	7 %
17:00-18:00	7 %	7 %	7 %	8 %	8 %	4 %	6 %
18:00-19:00	4 %	4 %	5 %	5 %	5 %	3 %	4 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Af ovenstående tabeller kan det udledes, at de travleste perioder er lørdage i efterårsmånederne, og at parkeringsbehovet er størst ved middagstid om lørdagen.

3 Fremtidige forhold

3.1 Fremtidigt parkeringsbehov

COWI har i en detailhandelsanalyse, som er beskrevet i et særskilt notat, vurderet, at der i 2022 vil være ca. 2,7 mio. besøgende om året i Ringsted Outlet.

Fordelingen over ugedage antages at være uændret i forhold til i dag, hvilket vil sige, at lørdag er den travleste dag med 19 % af ugens besøgende. Da lørdag

desuden er den dag, hvor besøgene er mest koncentreret midt på dagen, er det lørdagen, der er dimensionerende for antallet af parkeringspladser.

Antallet af besøgende på et helt års lørdage er således 19 % af 2,7 mio. = 513.000 personer, svarende til ca. 10.000 personer på en almindelig lørdag.

I samråd med Ringsted Outlet er det vurderet, at 90 % af de besøgende kommer i bil, og at der om lørdagen i gennemsnit er 2,2 personer i hver bil.

Antallet af biler på en gennemsnitslørdag er derfor:

$$10.000 * 90 \% / 2,2 = 4.091 \text{ biler}$$

Den gennemsnitlige opholdstid er skønnet til cirka halvanden time. Skønnet er baseret på kendte opholdstider fra butikcentre i Danmark samt fra outletcentre i udlandet.

Ud fra den nuværende fordeling af besøg hen over dagen kan det ses, at det travleste tidspunkt er lørdag midt på dagen, hvor 26,6 % af dagens besøgende er til stede samtidig. Det betyder med andre ord, at der er behov for parkering til 26,6 % af dagens 4.091 biler, svarende til et behov på ca. **1.090 pladser**.

Det beregnede antal pladser er baseret på en række forudsætninger, der alle er forbundet med en vis usikkerhed. Hvis forudsætningerne ændres, vil parkeringsbehovet også ændre sig. I nedenstående tabel er det angivet, hvordan det endelige parkeringsbehov ændres, hvis forudsætningerne ændres. Tabellen skal læses på den måde, at hvis f.eks. antallet af besøgende øges med 10 %, stiger p-behovet også med 10 %. En stigning i antallet af personer pr. bil på 10 % medfører derimod et fald i p-behovet på 11 %, fordi der i så fald er færre biler.

Tabel 4: Konsekvenser af ændringer i forudsætninger

Forudsætning	Ændring i forudsætning	Ændring i p-behov
Antal besøgende	+ 10 %	+ 10 %
Andel i bil	+ 10 %	+ 10%
Personer pr. bil	+ 10 %	- 11 %
Opholdstid	+ 10 %	+ 9 %

Bilister foretrækker at parkere så nemt som muligt, og derfor vil terrænparkeringen formentlig blive fyldt op, inden bilisterne begynder at parkere i p-huset. Når bilerne kører i p-huset, vil det blive fyldt op nedefra, hvilket kan styres gennem et dynamisk henvisningssystem, der viser antallet af ledige pladser på hver etage.

3.2 Parkeringsudbud

Det øgede behov for parkeringspladser tænkes dækket af et nyt parkeringshus, som foreslås placeret på den nordlige plads for at bevare den nuværende struktur og det nuværende flow.

Udvidelsen af outlettet foreslås desuden placeret i den sydlige ende for at flytte centrets midtpunkt længere mod syd.

Da udvidelsen sker i den sydlige del af området, vil der blive nedlagt et stort antal p-pladser der, og det antages derfor at al kundeparkering vil foregå nord for outlettet. De tilbageværende p-pladser i den sydlige del af området kan blive brugt til personaleparkering.

Appendix C Kapacitetsvurdering

KAPACITETSVURDERING RINGSTED OUTLET

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	1
2	Sammenfatning	2
3	Forudsætninger	4
3.1	Geometri	4
3.2	Trafikalt grundlag, basis	7
3.3	Trafikalt grundlag Scenarie 1	14
4	Resultater	17
4.1	Trafikafvikling	17
4.2	Basis	18
4.3	Scenarie 1	21

1 Indledning

Ringsted Outlet planlægger en udvidelse af butikscentret som kan forventes at forøge besøgstallet til Outlettet til 2,7 mio. i 2022 fra nuværende 2 mio. svarende til 35% stigning i besøgstal som formentlig vil betyde tilsvarende stigning i trafik.

Formålet med nærværende notat er at fastlægge konsekvenserne for influensvejnettet.

Der er i notatet foretaget kapacitetsberegninger for rundkørslerne Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej og Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center, samt signalanlægget Ringvejen/Klostermarken/Amtstue Alle.

PROJEKTNR.

A113225

DOKUMENTNR.

002

VERSION

3.0

UDGIVELSESDATO

22. Nov. 2018

BESKRIVELSE

-

UDARBEJDET

RBJN

KONTROLLERET

LAAG

GODKENDT

ADKK

Kapacitetsberegninger er foretaget i Dankap, hvor der foretages beregninger for spidstimen for en onsdag eftermiddag 16:00-17:00 og en lørdag kl. 11:00-12:00 hvor der kan forventes størst trafik i området herunder til Outlettet.

For begge tidsbånd foretages beregninger for et basisscenarie, svarende til den nuværende trafik, samt scenarie 1 med en forøgelse af antal besøgende til/fra Ringsted Outlet, resulterende i en forøgelse i antal bilture på 35% i forhold til nu.

2 Sammenfatning

Kapacitetsberegninger

Der er i notatet foretaget kapacitetsberegninger for rundkørslerne Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej og Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center, samt signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle se kortet i Figur 2-1.



Figur 2-1 Oversigt over området omkring Ringsted Outlet.

Kapacitetsberegningerne er foretaget i analyseværktøjet DanKap, hvor der foretages beregninger på timeniveau for spidstimen onsdag eftermiddag (kl. 16-17) og spidstimen lørdag middag (kl. 11-12).

For begge tidsbånd er der foretaget beregninger for et basisscenarie i 2018, svarende til den nuværende trafik. Der er foretaget beregninger for et udvidelsescenarie 1, svarende til basisscenarie 2022, men med 35% mere trafik til/fra Ringsted Outlet, svarende til en stigning til 2,7 mio. mod 2 mio. i 2018.

Beregningerne er baseret på COWIs detailhandelsanalyse om antal besøgende og fordeling af disse på uger, ugedage og tidspunkt på døgnet. Hertil kommer trafiktællinger leveret af Ringsted Kommune fra forskellige tidspunkter. Tællingerne er fremskrevet til år 2022.

Beregningerne tager ikke højde for en netværksbetragtning, hvorfor forudsætningen for undersøgelse af kapaciteten i krydsene er fri afvikling efter krydsene. Dette til trods for at der er problemer i netværket med lange køer i eftermiddagsmyldretiden på hverdage. Dette skyldes imidlertid primært signalanlæggene på Nordre Ringvej ved motorvejen (E20, frakørsel 36, Ringsted N) samt i krydset Roskildevej/Holbækvej. Beregningerne viser således alene, hvorvidt de enkelte kryds kan håndtere de forventede trafikmængder.

Ved kapacitetsberegninger opereres med det såkaldte serviceniveau som fortæller om niveauet for forsinkelser i vejanlægget:

Serviceniveau	Definition
A	Næsten ingen forsinkelse
B	Begyndende forsinkelse
C	Ringe forsinkelse
D	Nogen forsinkelse
E	Stor forsinkelse
F	Meget stor forsinkelse (sammenbrud)

Tabel 2-1 Forklaring på serviceniveau

Resultater

Baseret på beregningerne for basisscenariet er der for rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej isoleret set ikke umiddelbare kapacitetsproblemer på de fire største strømmen. Beregninger viser til gengæld nogen forsinkelse om lørdagen og stor forsinkelse i hverdagene fra Kasserne Parkvej, hvor udkørsel blokeres af strømmene fra de øvrige retninger.

Udbygning af Ringsted Outlet (scenarie 1) viser begyndende til ringe forsinkelse på de fire største strømmen og stor forsinkelse på Kasserne Parkvej.

Beregninger for rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center viser for basis scenariet ingen fremkommelighedsproblemer. For scenarie 1 er serviceniveauet opretholdt ift. basisscenarie i alle ben i begge perioder, på nær fra Ringsted Outlet i lørdagsberegningen, hvor der forventes nogen forsinkelse. Dette skyldes især vigepligt for venstresvingende fra Kloster Center mod Klosterparks Allé øst.

Beregninger for signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle viser på tværs af beregningsperioder næsten ingen forsinkelse på Nordre Ringvej og med ringe forsinkelse på Klostervangen og Amtstue Alle, foranlediget af ankomster i rødtiden. Da signalet er trafikstyret vil forsinkelserne blive fordelt forholdsvis jævnt mellem de fire vejgrene. For scenarie 1 er resultaterne uændret, idet der forventes en minimal ændring i trafikstrømme i dette kryds.

3 Forudsætninger

Der er i forbindelse med kapacitetsvurderingen af krydsene en række anvendte forudsætninger. De trafikale forudsætninger beskrives i afsnit 3.2.

Til kapacitetsvurderingen anvendes værktøjet DanKap. Der ses udelukkende på krydsende som enkeltstående kryds og ikke i en netværkssammenhæng.

Observationer af trafikken viser, at der er problemer i netværket med lange køer i eftermiddagsmyldretiden på hverdage. Dette skyldes imidlertid primært signalanlæggene på Nordre Ringvej ved motorvejen (E20, TSA 36, Ringsted N) samt i krydset Roskildevej/Holbækvej. Udkørende trafik fra rundkørslen mod nordøst afvikles meget trægt, hvilket resulterer i kø i rundkørslens østlige del. Der opstår kø på især Nørregade men også på Kasserne Parkvej med deraf følgende forsinkelse. Denne problematik udelades i nærværende analyse, hvor forudsætningen for undersøgelse af kapaciteten i krydsene Nordre Ringvej/Klosterparks Alle/Nørregade/Kasserne Parkvej, Klosterparks Allé/Kloster Center og Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle er fri afvikling efter krydsene.

For krydset Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Allé haves ingen signaldokumentation. Derfor laves en simpel opbygning i DanKap med 2-faset signalstyring med grønt på primærvejen (Nordre Ringvej) i fase 1 og grønt på sekundærvejen (Klostervangen og Amtstue Alle) i fase 2. Der anvendes omløbstid 80s, 6s mellem tid mellem fase 1 og 2 og 12s mellem fase 2 og 1. Grøntidsfordeling sættes til 50s for fase 1 og 12s for fase 2, idet der kan være fodgængere på tværs af Nordre Ringvej. Dette for at simulere at signalerne i krydset er tidsstyrrede.

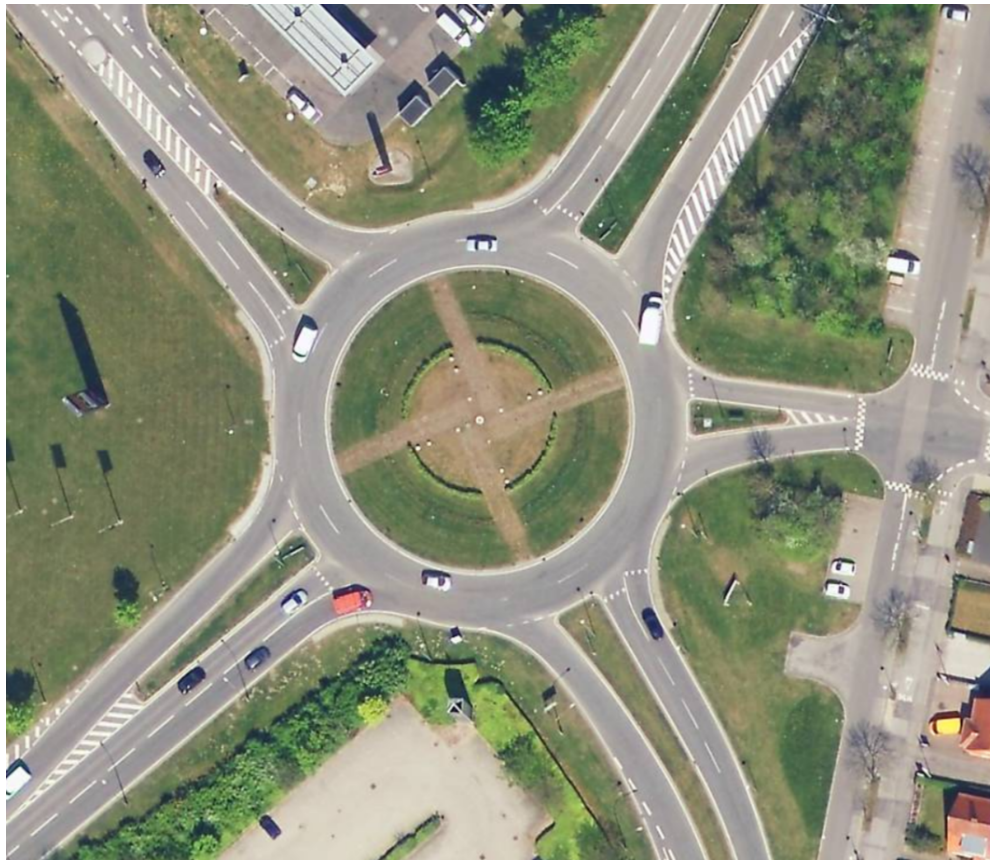
Det forudsættes i alle tilfarter i alle kryds en middel ankomstfordeling, idet der i tilfarterne er langt til forrige signalregulerede kryds.

3.1 Geometri

Der er i forbindelse med kapacitetsvurdering anvendt følgende geometriske grundlag:

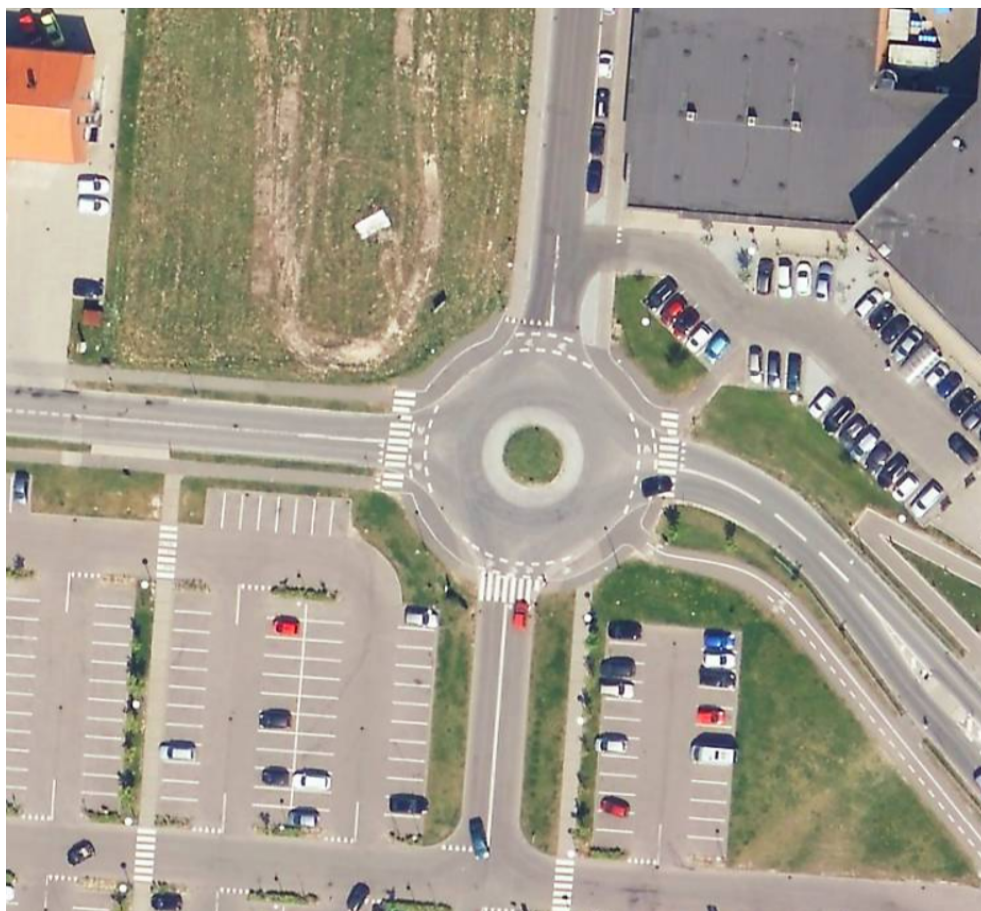
For Rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej er der anvendt 2 spor i alle tilfarter på nær Kaserne Parkvej, hvor der er anvendt 1 spor i tilfarten. For Nordre Ringvej er der 2 spor i begge tilfarter, mens det for Nørregade og Klosterparks Allé er 2 tilfartsspor de sidste cirka 30m mod rundkørslen. Det vurderes imidlertid at dette er nok til at der kan anvendes 2 spor som forudsætning, idet det er observeret, at trafikanter i spidsperioder vil vælge at holde i 2 rækker så langt tilbage som muligt. Der er to spor i cirkulationsarealet hele vejen rundt. Der forudsættes ingen cyklister og fodgængere i rundkørslen. Geometrien fremgår af Figur 3-1.

Det forudsættes, at trafikken fordeler sig således, at 2/3 af trafikken kører i højre spor, mens den sidste 1/3 kører i venstre (tættest på midterøen).



Figur 3-1 Geometri i Rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej

For rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center er der anvendt 1 spor i alle til-og frafarter samt et spor i cirkulationsarealet. Geometrien fremgår af Figur 3-2.



Figur 3-2 Geometri i Rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center

I krydset Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle er der på Nordre Ringvej nordøst anvendt 2 spor (ligeud-højresvingsspor og ligeud-venstresvingsspor). På Nordre Ringvej sydvest er der anvendt 2 spor (ligeud-højresvingsspor og venstresvingsspor). Fra sydvest er der i tilfarten 2 spor, men med en indsnævring til 1 spor cirka 60m før krydset, hvor venstresvingssvingbanen starter. Det vurderes, at svingbanen dels er tilstrækkelig lang til at kunne indeholde alle venstresvingere og dels, at der i spidsperioder kan forekomme kørsel på spærrefladen, hvorfor venstresvingssvingbanen kan betragtes som af uendelig længde (en forudsætning i DanKap). Fra Klostervangen er der anvendt 2 spor (højresvingsspor og et ligeud-venstresvingsspor). Højresvingssporet er i praksis cirka 85m langt, men det forudsættes i beregningerne at have uendelig længde. Fra Amtstue Allé er der et fælles spor til alle tre retninger. Geometrien fremgår af Figur 3-3.



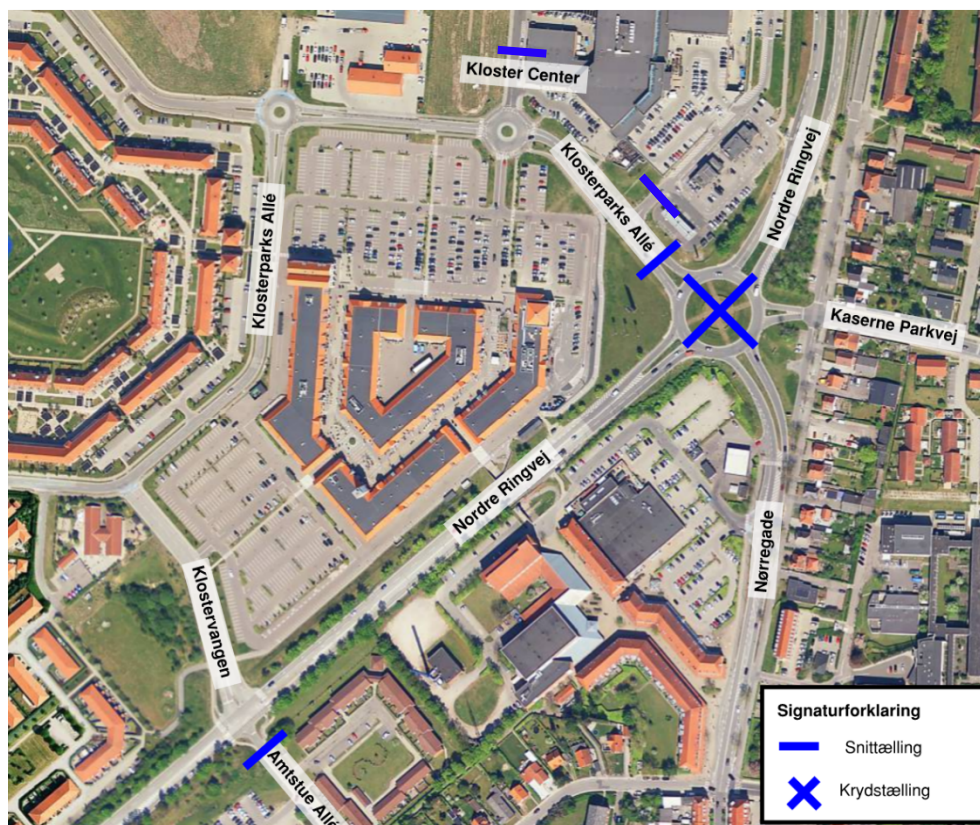
Figur 3-3 Geometri i signalanlægget Ringvejen/Klostermarken/Amtstue Alle.

3.2 Trafikalt grundlag, basis

I forbindelse med nærværende kapacitetsvurdering er der anvendt eksisterende tællinger for vejnettet. Disse fremgår af Figur 3-4.

Tællingerne er ikke tilstrækkelige til at lave en kapacitetsvurdering uden antagelser. Disse er beskrevet i de efterfølgende afsnit. Det bemærkes ligeledes, at der i analysen ikke regnes med lastbiltrafik. Dette skyldes dels, at der ikke er tilgængelige trafik-tællinger af tunge køretøjer, dels at der forventes en forholdsvis lav andel af tung trafik i analyseperioderne.

Trafikken fra tællingerne opskrives til beregnings år 2022, hvor der forudsættes en årlig stigning på 1%.

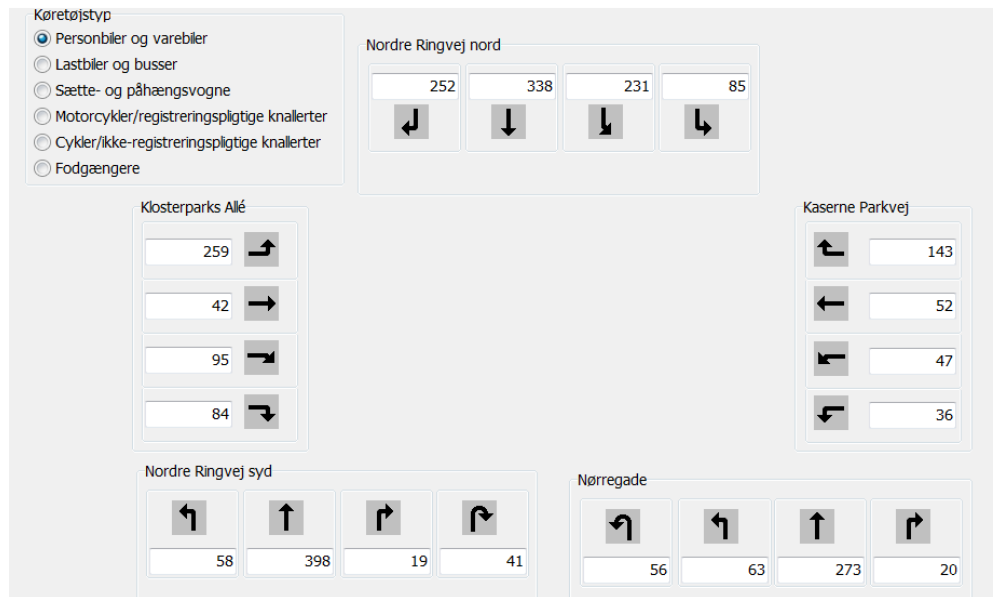


Figur 3-4 Overblik over anvendte tællinger i nærområdet.

3.2.1 Rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej

For rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej er der anvendt en krydstælling for myldretidsperioderne fra 2014 som grundlag for kapacitetsvurderingen.

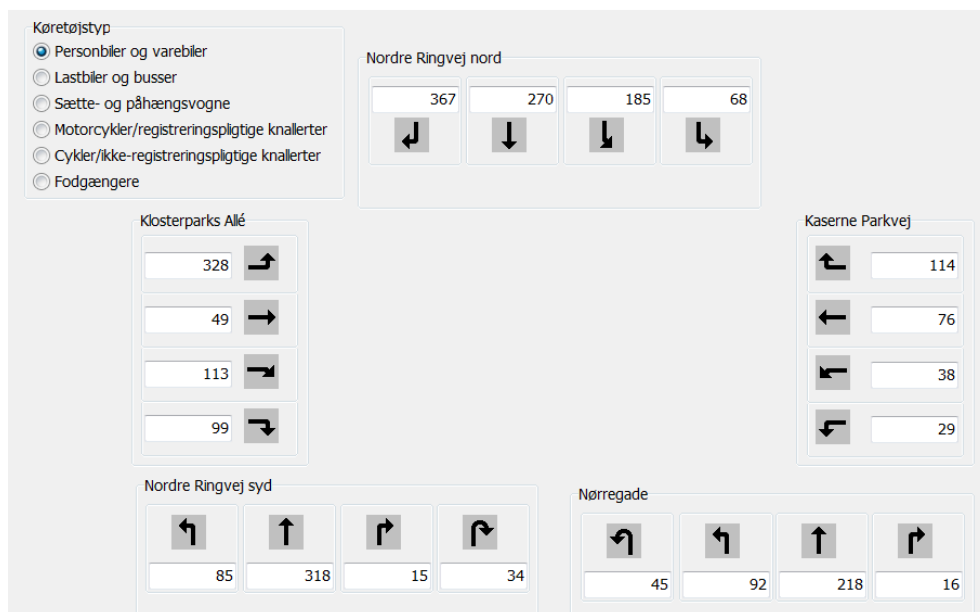
I krydstællingen er der registreret antal ind-/udkørende på hvert ben, samt O/D-relationer til/fra Nordre Ringvej mod nord. Der er dog ikke registreret svingbevægelser mellem de øvrige vejgrene. Det forudsættes derfor for hverdage, at svingfordelingen på de enkelte vejgrene er vægtet som summen af de ind/udkørende på de enkelte vejgrene. Eksempelvis er der fra Nordre Ringvej sydvest (fra byen) 507 indkørende, hvoraf det vides, at 398 er gennemkørende mod Nordre Ringvej nordøst (mod motorvejen). Således vil de resterende 109 fordele sig på de 3 øvrige vejgrene. Fra tællingen vides, at der på Klosterparks Allé er 426 udkørende, for Kasserne Parkvej er der 171 udkørende og for Nørregade er der 367 udkørende. Derfor antages det, at der fra Nordre Ringvej sydvest mod Nørregade vil være 41 køretøjer, svarende til 38% af trafikken fra Nordre Ringvej sydvest som ikke skal mod Nordre Ringvej nordøst. De øvrige strømme er fordelt på samme vis. Dette samt en opskrivning af trafikken frem til 2022 på 1% pr. år giver et trafikalt grundlag som vist på Figur 3-5.



Figur 3-5 Anvendt trafik (spidstimen) i rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kaserne Parkvej på hverdage kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.

For weekendtrafik er der ikke nogen tilgængelig tælling i rundkørslen. Derfor anvendes samme retningsfordeling som i hverdagsberegningen. Trafikmængderne er justeret ift. snittælling for Nørregade. Her viser trafiktællinger, at der på lørdage er cirka 81% af trafikken på gennemsnitlige hverdage dvs. 19% mindre trafik end på hverdage.

Det vides fra snittællingen på Klosterparks Allé, at der er 608 indkørende i rundkørslen, hvorfor trafikken fra Klosterparks Allé justeres til en stigning på 27% ($608/480$ svarende til summe for alle trafikstrømme fra Klosterparks Allé ($259+42+95+84=480$)). Trafik til/fra Ringsted Outlet er justeret til en stigning på 46% ($535/367$), svarende til trafikken mod vest i de to tidsintervaller (snittælling fra Klosterparks Alle fra 2017). Dette giver et trafikalt grundlag som vist på Figur 3-6.



Figur 3-6 Anvendt trafik (spidstimen) i rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej på lørdag kl. 11:00-12:00 i beregningsåret 2022.

3.2.2 Rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet

For rundkørslen Klosterparks Allé/Kloster Center/Ringsted Outlet findes der ingen krydstælling. Der er dog en snittælling på Klosterparks Allé fra 2017, samt på begge forbindelser til Ringstedet (foretaget i august 2018), der kan anvendes som forudsætning for en kapacitetsvurdering. Der er imidlertid behov for nogle antagelser.

Der er i 2018 ifølge Ringsted Outlet 2 mio. besøgende, svarende til at der på en hverdag er cirka 2.500 bilture til Ringsted Outlet. For en eftermiddagsspidstime kl. 16:00-17:00 er der jf. registreringer fra Ringsted Outlet cirka 12% af de daglige besøgende, svarende til cirka **300** ture ind til Outlettet. Det forudsættes, at alle ture til/fra outlettet kører via rundkørslen og ikke via sydlig parkeringsplads (via den interne vej mellem Outlettet og Nordre Ringvej, fremover benævnt indre vej). Dette, da indre vej ikke vurderes som værende meget anvendt i basis. I scenarieberegningen vurderes indre vej uegnet som trafikvej fra Outlettet, idet der på vejen er varelevering og opmagasin (containere). Trafik på indre vej vil desuden udgøre en barriere for kørsel til McDrive og fodgængere fra Nordre Ringvej, idet disse skal krydse vejen.

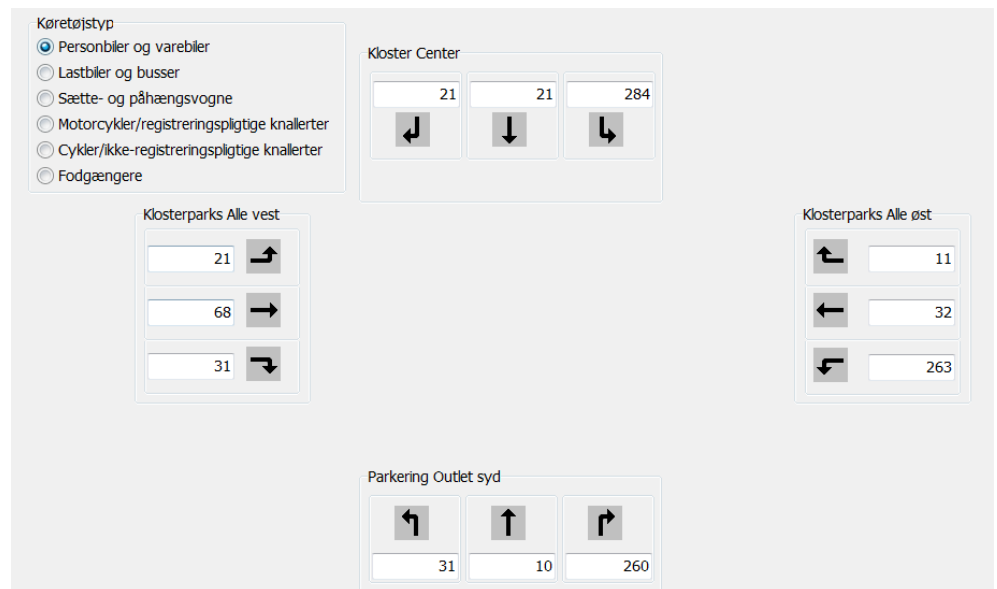
Fra snittælling på Klosterparks Allé fra 2017 vides, at der i eftermiddagstrafikken kl. 16:00-17:00 er gennemsnittet over tællingen ca. 400 vestkørende og 470 østkørende. Med stigningen fra 1,85 mio. besøgende i Outlettet i tælleåret fremskrives tallet med stigningen frem til 2 mio. besøgende i 2018, svarende til en stigning i antal biler til Outlettet på cirka 25 køretøjer, svarende til 425 vestkørende og 495 østkørende.

Det antages, at i hverdagene vil 100 biler af de besøgende i Outlettet efterfølgende køre over til Ringstedet via den østlige forbindelse, mens kun en lille andel vil køre til Ringstedet inden de kører til Outlettet.

Det antages, at størstedelen (cirka 85%) af de besøgende kommer fra Nordre Ringvej (fra den 5-benede rundkørsel), mens cirka 10% kommer fra vest ad Klosterparken og cirka 5% fra Ringstedet (nord). Derfor forventes i rundkørslen 250 venstresvingende fra øst og 50 højresvingende fra vest eller ligeudkørende fra nord.

En mindre andel antages at køre fra Kloster Center (fra nord) mod Outlettet, mens den resterende del forventes at kører mod boligområdet i vest, samt mod øst. Der forventes en indbyrdes udveksling mellem Outlettet og trafik fra vest på 30 biler i spidstimen.

Med de beskrevne forudsætninger og antagelser, samt en opskrivning af trafikken frem til 2022 på 1% pr. år giver det et trafikalt grundlag som vist på Figur 3-7.



Figur 3-7 Anvendt trafik (spidstimen) i rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center på hverdage kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.

For fastlæggelse af trafik i lørdagsspidstimen anvendes snittællingen ved Klosterparks Allé, samt de 2 tællinger ved Ringstedet. På Klosterparks Allé er der mod vest lørdag kl. 11:00-12:00 registreret 500 køretøjer (mod 345 i hverdage). Mod øst er der registreret 534 køretøjer (mod 453 i hverdage), svarende til trafikken mod vest i de to tidsintervaller (snittælling fra Klosterparks Alle fra 2017). Trafik til/fra Ringsted Outlet er i lørdag kl. 11:00-12:00 fastsat til cirka **460** køretøjer ud fra tal fra Outlettet.

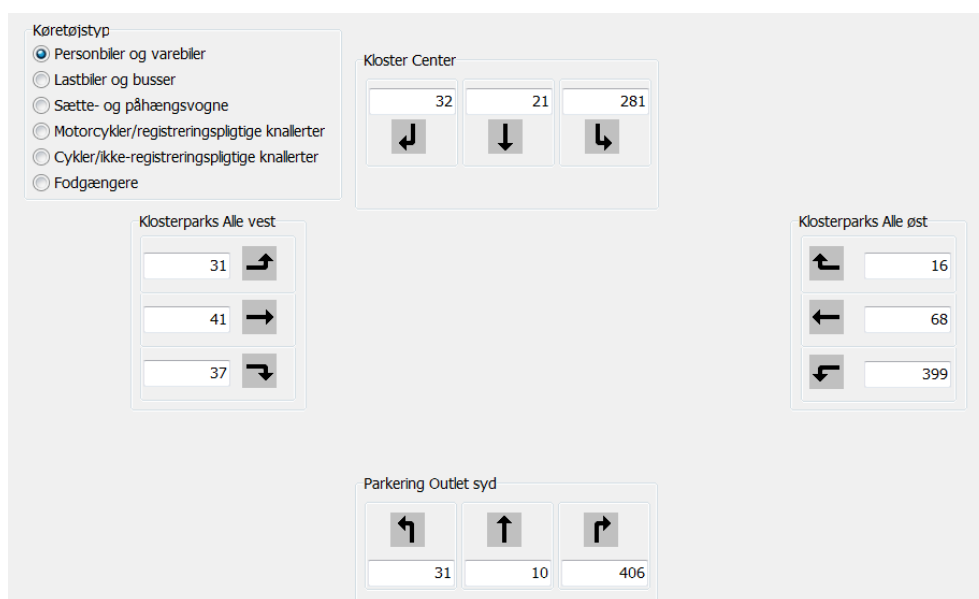
Der er lørdag den 30. juni gennemført en stikprøvetælling af ankomster til Outlettet i tidsperioden 11:00 – 12:00. Resultaterne vises i Tabel 3-1.

Tidspunkt	Antal fra Klosterparks Allé øst til Outlet	Antal fra Kloster Center til Outlet	Antal fra Klosterparks Allé vest til Outlet	Samlet trafik til Outlet
11:00 – 11:15	69	4	4	77
11:15 – 11:30	67	4	8	79
11:30 – 11:45	68	9	1	78
11:45 – 12:00	90	9	7	106
Sum for spidstimen	294	26	20	340
%	86%	8%	6%	100%

Tabel 3-1 Stikprøvetælling i rundkørslen lørdag den 30. juni 2018.

Stikprøvetællingen viser et lavere antal end de beregnede 435. Dette hænger sammen med, at der er mindre trafik til Outlettet i juni end i december hvor der er flest besøgende. Forholdet er ifølge Outlettets data 8,1 % af besøgende i juni og 10,6 % i december. Dermed vil antallet opregnet til december være $294 \cdot 10,6/8,1 = 385$ køretøjer i spidstimen en lørdag i december. Stikprøvetællingen viser dermed et antal noget lavere end det beregnede antal. Da der blot er tale om en enkeltstående stikprøve anvendes det beregnede antal på 435.

Fra Outlettet antages i at den primære stigning i weekenden kommer fra øst. Det antages desuden, at halvdelen af al trafik fra Outlettet vil køre mod Ringstedet, primært via den østlige forbindelse. Det antages, at der i krydset er samme retningsfordeling ift. Ind-/udkørende som i hverdage. De gennemkørende i øst/vestlig retning må udgøre den resterende del. Dette, sammen med frem-skrivning af trafikken til 2022 giver et trafikalt grundlag som vist på Figur 3-8.



Figur 3-8 Anvendt trafik (spidstimen) i rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center på lørdag kl. 11:00-12:00 i beregningsåret 2022.

3.2.3 Signalanlæg Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle

For krydset Nordre Ringvej/Klostervangen er der ingen krydstælling. Som grundlag for kapacitetsvurdering anvendes derfor krydstællingen fra Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej som forudsætning for trafikmængderne på Nordre Ringvej.

Her er der på hverdage i spidstimen kl. 16:00-17:00 registreret 507 indkørende mod nordøst og 471 udkørende mod sydvest. Der er desuden på Amtstue Alle en snittælling, hvori det fremgår, at der er 11 nordkørende og 29 sydkørende på dette tidspunkt.

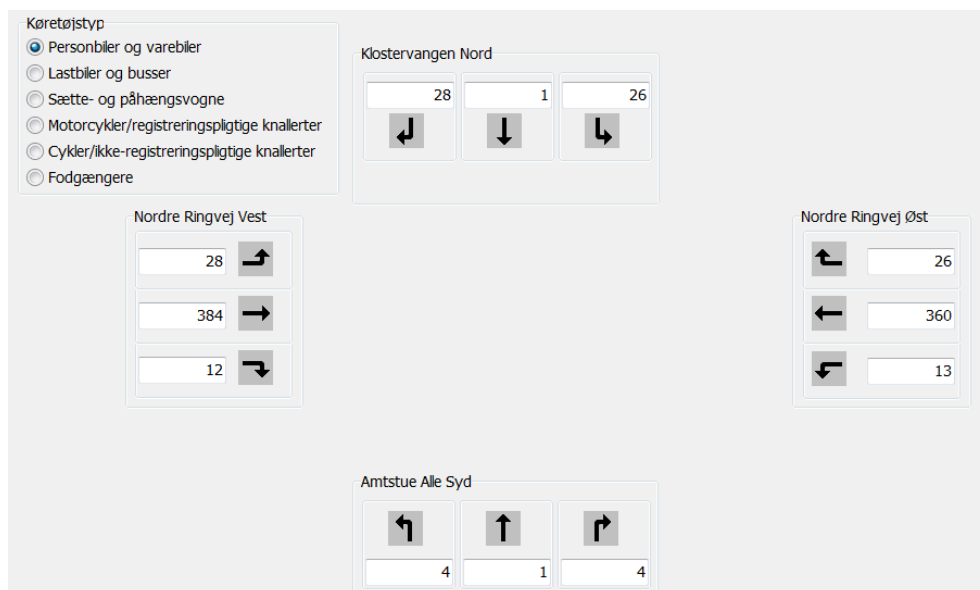
Det antages, at 90% af alle på Nordre Ringvej er gennemkørende og at de resterende 10% er svingende, hvoraf 2/3 svinger mod Klostervangen og de resterende 1/3 svinger mod Amtstue Alle. Det antages desuden samme trafikmængder for udkørende som for indkørende på Klostervangen og Amtstue Alle. Med de anvendte forudsætninger giver det på hverdage et trafikalt grundlag som vist på Figur 3-9.



Figur 3-9 Anvendt trafik (spidstimen) i krydset Nordre Ringvej/Klosterparken/Amtstue Alle på hverdage kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.

For weekendtrafik er der ikke nogen tilgængelig tælling. Derfor anvendes samme retningsfordeling som i hverdagsberegningen. Trafikmængderne er justeret til ift. snittællingen for Nørregade. Her viser trafikmålinger, at der på lørdage er cirka 81% af trafikken på gennemsnitlige hverdage.

Med de anvendte forudsætninger giver det lørdag kl. 11:00-12:00 et trafikalt grundlag som vist på Figur 3-10.



Figur 3-10 Anvendt trafik (spidstimen) i krydset Nordre Ringvej/Klosterparken/Amtstue Alle på lørdag kl. 11:00-12:00 i beregningsåret 2022.

3.3 Trafikalt grundlag Scenarie 1

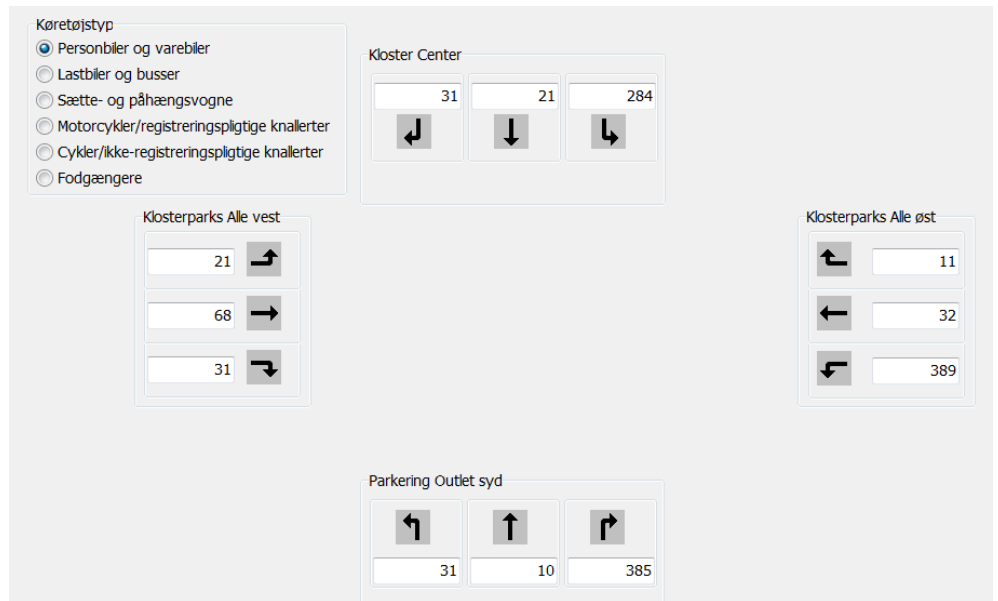
Ringsted Outlet planlægger en udbygning. I den forbindelse har COWI jf. ¹ estimeret, at ved udbygning vil der i 2022 være 2,7 mio. årligt besøgende (mod 2 mio. i 2018).

Det antages, at stigningen vil komme med samme måneds-ugedag og timefordeling som nuværende, således at stigningen ikke kommer på særlige dage men blot som en jævn stigning. Dette betyder for hverdagsspidstimen en stigning på 120 ture fra 300 (se afsnit 3.2.2) til 420 ture. For lørdag forventes en stigning på 175 ture fra 435 (se afsnit 3.2.2) til 610 ture. Det forudsættes, at væksten i besøgende til Ringsted Outlet ikke vil have påvirkning på antal besøgende til Ringstedet og således vil komme fra Nordre Ringvejskrydset.

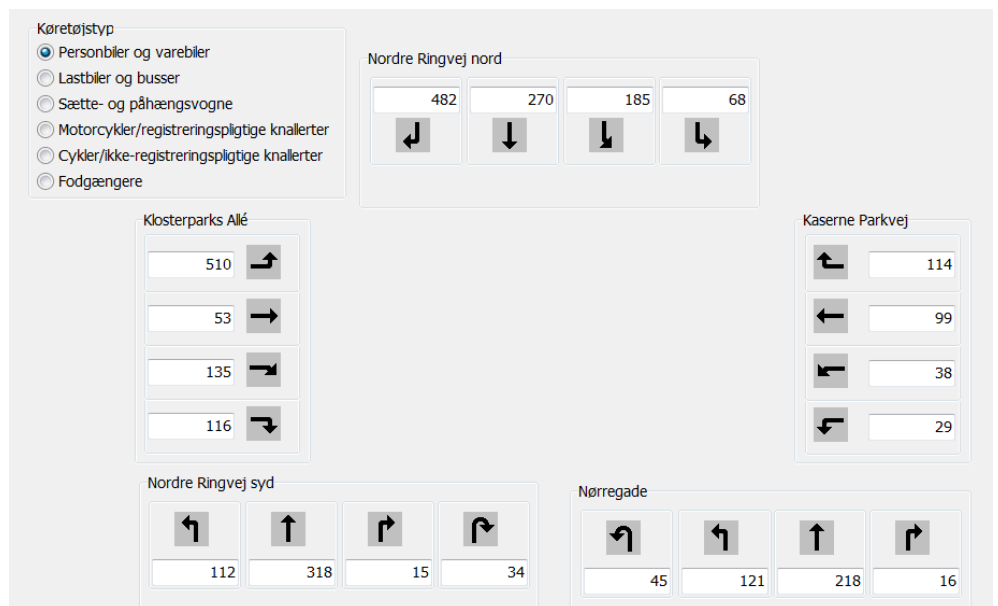
Der forudsættes vækst på de vejgrene der fører til/fra Klosterparks Allé med fordelinger svarende til den der er beskrevet i basis. Dette betyder, at eksempelvis Klosterparks Allé-Nordre Ringvej nord (der står for 2/3 af al udveksling med Klosterparks Allé) i hverdage forventes øget med 38 køretøjer (2/3 af væksten på 60 køretøjer, hvoraf 95% forventes at komme fra rundkørslen).

Det trafikale grundlag i rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej forventes for hverdage kl. 11:00-12:00 som angivet i Figur 3-11 og lørdag 11.00 -12.00 som angivet i Figur 3-12.

¹ Vurdering af udvikling i besøgstal i Ringsted Outlet, september 2018 (COWI)



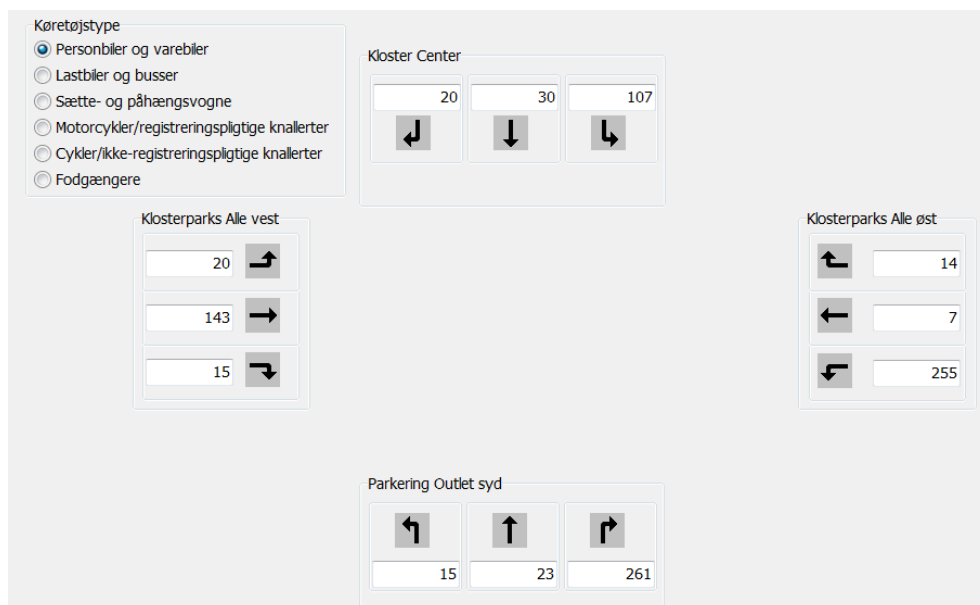
Figur 3-11 Trafikalt grundlag for scenarie 1 (i spidstimen) i rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej på hverdage kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.



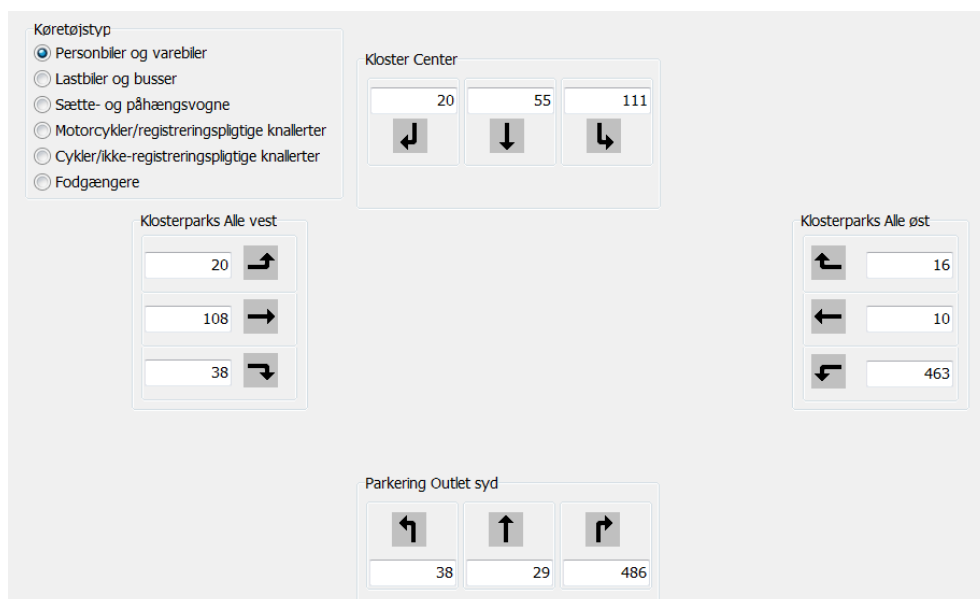
Figur 3-12 Trafikalt grundlag for scenarie 1 (i spidstimen) i rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej lørdag kl. 11:00-12:00 i beregningsåret 2022.

For rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center forventes i scenarie 1 en vækst til/fra centret til/fra Klosterparks Allé, hvor væksten forventes at komme fra øst. Trafikken til/fra Kloster Center forventes konstant.

Det trafikale grundlag i rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center forventes for hverdage kl. 16:00-17:00 som angivet i Figur 3-13 og lørdag kl. 11:00-12:00 som angivet i Figur 3-14.



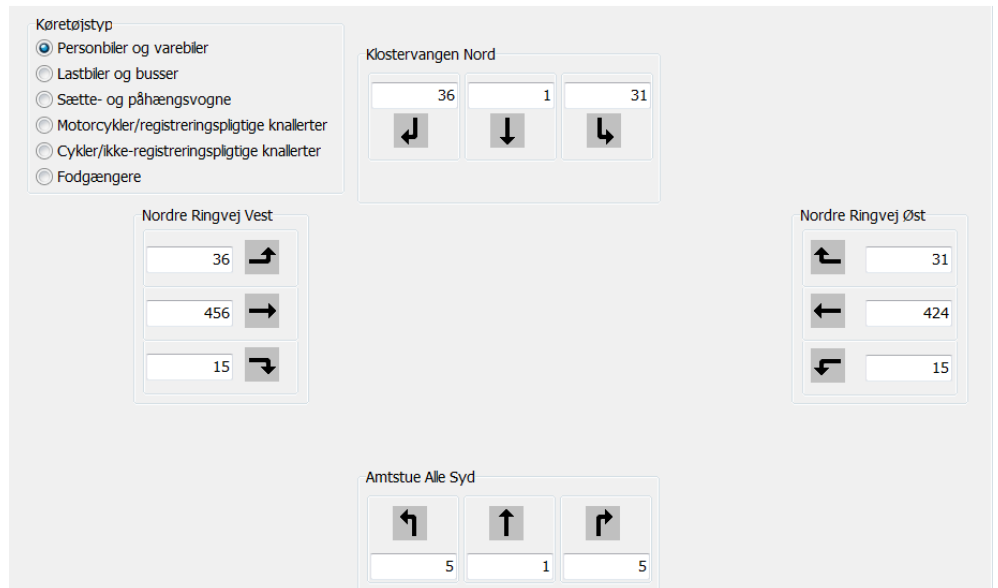
Figur 3-13 Trafikalt grundlag for scenarie 1 (i spidstimen) i rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center på hverdage kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.



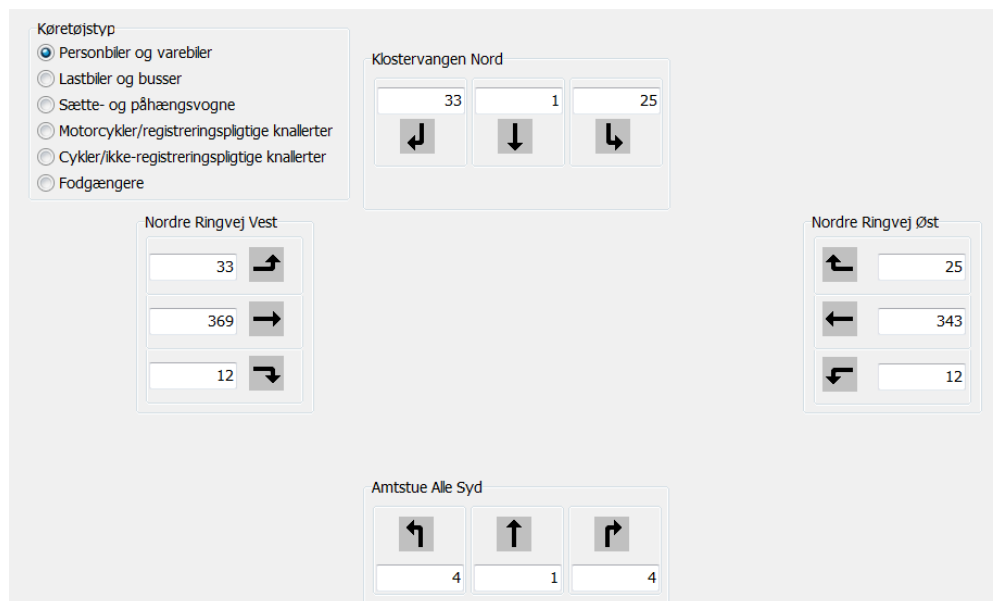
Figur 3-14 Trafikalt grundlag for scenarie 1 (i spidstimen) i rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center lørdag 11:00-12:00 i beregningsåret 2022.

For signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle forventes en minimal ændring ift. basissituationen, idet der i hverdagsspidstimen kun forventes en stigning på cirka 3 køretøjer til Ringsted Outlet via Klostervangen og om lørdagen cirka 6 køretøjer. Disse forventes at komme fra Nordre Ringvej sydvest.

Det trafikale grundlag i signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle forventes for hverdage kl. 16:00-17:00 som angivet i Figur 3-15 og lørdag kl. 11:00-12:00 som angivet i Figur 3-16.



Figur 3-15 Trafikalt grundlag for scenarie 1 (i spidstimen) i signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle på hverdage kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.



Figur 3-16 Trafikalt grundlag for scenarie 1 (i spidstimen) i signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle lørdag 11:00 - 12:00 i beregningsåret 2022.

4 Resultater

4.1 Trafikafvikling

Der udtrækkes resultater for gennemsnitlige forsinkelser (sekunder) i beregningsperioden (en time). Serviceniveau (LOS) findes på baggrund af Highway Capacity Manual (HCM) med serviceniveauer angivet i Tabel 4-1.

		Middelforsinkelse [s]	
Serviceniveau	Definition	Rundkørsel	Signalreguleret kryds
A	Næsten ingen forsinkelse	≤10	≤10
B	Begyndende forsinkelse	11-15	11-20
C	Ringe forsinkelse	16-25	21-35
D	Nogen forsinkelse	26-50	36-60
E	Stor forsinkelse	51-70	61-100
F	Meget stor forsinkelse (Sammenbrud)	>70	>100

Tabel 4-1 Serviceniveau fra HCM.

For kølængder anvendes fra DanKap 95% kølængden i antal køretøjer, svarende til at antallet af køretøjer er lig eller mindre end det angivne i 95% af tiden.

4.2 Basis

4.2.1 Rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej

Resultater for beregninger af middelforsinkelser og kølængder for rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej for basisscenarie fremgår af Tabel 4-2 og Tabel 4-3.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kølængde (95%) [kt]
Klosterparks Allé	12	B	4
Nordre Ringvej syd	12	B	4
Nørregade	11	B	3
Kasserne Parkvej	65	E	13
Nordre Ringvej nord	14	B	8

Tabel 4-2 Resultater for Rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej Basis hverdagstime kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.

Baseret på beregningerne med de givne forudsætninger er der for rundkørslen isoleret set ikke umiddelbare store kapacitetsproblemer på de fire største strøomme på hverdage. Beregninger viser til gengæld problemer fra Kasserne Parkvej (serviceniveau E), hvor udkørsel blokeres af strømmene fra de øvrige retninger. Det bemærkes, at der fra Kasserne Parkvej ofte er tilbagestuvning til krydsene øst for rundkørslen i spidstimen (Kasserne Parkvej/Nørregade) da afstanden mellem krydset og rundkørslen er meget lille (plads til få køretøjer).

Som før set observeres ventetider i rundkørslen både fra Kaserne Parkvej og Nørregade i myldretiden på hverdage. Dette skyldes ifølge ovenstående ikke selve rundkørslen, men det forhold at trafik mod nord ad Nordre Ringvej ikke kan afvikles hurtig nok i de to rampekryds ved motorvejen samt i krydset Roskildevej/Holbækvej som bevirker at der er kø fra rundkørslen og til signalanlægget ved motorvejen.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kø længde (95%) [kt]
Klosterparks Allé	11	B	4
Nordre Ringvej syd	11	B	3
Nørregade	10	A	2
Kaserne Parkvej	35	D	8
Nordre Ringvej nord	14	B	7

Tabel 4-3 Resultater for rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kaserne Parkvej Basis lørdag 11:00 – 12:00 i beregningsåret 2022.

Resultaterne viser kortere ventetider om lørdagen end i eftermiddagsmyldretiden på hverdage, fint flow i alle ben, herunder på Kaserne Parkvej. Her viser beregningerne dog tilbagestuvning til forrige kryds. Situationen på Kaserne Parkvej er dog bedre end i hverdagen pga. mindre trafik herfra.

4.2.2 Rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center

Resultater for beregninger af middelforsinkelser og kølængder for rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center for basisscenarie fremgår af Tabel 4-4 og Tabel 4-5.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kø længde (95%) [kt]
Klosterparks Allé vest	7	A	1
Ringsted Outlet	7	A	2
Klosterparks Allé øst	6	A	2
Kloster Center	7	A	3

Tabel 4-4 Resultater for rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center Basis hverdagstime kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.

Beregningerne viser ingen kapacitetsproblemer i rundkørslen i eftermiddagsmyldretiden i basissituationen.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kø længde (95%) [kt]
Klosterparks Allé vest	8	A	1
Ringsted Outlet	12	B	5
Klosterparks Allé øst	8	A	4
Kloster Center	9	A	3

Tabel 4-5 Resultater for Rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center Basis lørdag kl. 11:00-12:00 i beregningsåret 2022.

Beregningerne viser for basisberegningen lørdag ligeledes ingen nævneværdige kapacitetsproblemer i rundkørslen, hvor der er serviceniveau A eller B i alle fire retninger.

4.2.3 Signalanlæg Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle

Resultater for beregninger af middelforsinkelser og kø længder for signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle for basisscenarie fremgår af Tabel 4-6 og Tabel 4-7.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kø længde (95%) [kt]
Nordre Ringvej vest, venstresving	5	A	1
Nordre Ringvej vest, ligeud-højre	4	A	10
Nordre Ringvej øst, venstre-ligeud	8	A	6
Nordre Ringvej øst, højresving	3	A	6
Amtstue Alle	30	C	1
Klostervangen venstre-ligeud	30	C	1
Klostervangen højresving	30	C	1

Tabel 4-6 Resultater for signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle Basis hverdagstime kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.

Beregningerne for basis hverdag viser små forsinkelser og korte kø længder på Nørre Ringvej men lidt længere forsinkelser på sidevejene. Dette skyldes imidlertid de signaltekniske forudsætninger med lave grøntider for sideretningen (Klostervangen og Amtstue Alle), hvor der på sideretningen er rødtid i 68 sekunder pr. omløb. Med en middel ankomstfordeling ankommer trafik fra Klostervangen og Amtstue Alle med større sandsynlighed i rødtid end i grøntid, hvorfor der

vil være en naturlig ventetid. Denne er således ikke udtryk for problemer i krydset. Anlægget er imidlertid trafikstyret med variable grøntider (programmet kendes imidlertid ikke), men det vurderes, at grøntiderne vil jævne sig mere ud efter behov, hvilket betyder mindre forsinkelse for sidevejen end teoretisk beregnet og angivet i tabellen.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kø længde (95%) [kt]
Nordre Ringvej vest, venstresving	5	A	1
Nordre Ringvej vest, ligeud-højre	4	A	8
Nordre Ringvej øst, venstre-ligeud	7	A	5
Nordre Ringvej øst, højresving	3	A	5
Amtstue Alle	30	C	1
Klostervangen venstre-ligeud	29	C	1
Klostervangen højresving	29	C	1

Tabel 4-7 Resultater for signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/Amtstue Alle Basis lørdag kl. 11:00-12:00 i beregningsåret 2022.

Beregningerne for basis lørdag viser som for hverdagsberegningen små forsinkelser og korte kølængder på Nørre Ringvej men lidt længere forsinkelser på sidevejen. Dette skyldes imidlertid som før de signaltekniske forudsætninger med lave grøntider for sideretningen (Klostervangen og Amtstue Alle). Anlægget er imidlertid trafikstyret med variable grøntider (programmet kendes imidlertid ikke), men det vurderes, at forsinkelserne vil jævne sig ud som betyder mindre kølængder for sidevejen og længere ventetider for Nordre Ringvej.

4.3 Scenarie 1

Der er foretaget beregninger for et udvidelsesscenarie 1, svarende til basisscenarie 2022, men med 35% mere trafik til/fra Ringsted Outlet, svarende til en stigning til 2,7 mio. besøgende mod 2 mio. besøgende i 2018.

Beregningerne er baseret på oplysninger fra Ringsted Outlet om antal besøgende og fordeling af disse på uger, ugedage og tidspunkt på døgnet. Hertil kommer trafiktællinger leveret af Ringsted Kommune fra forskellige tidspunkter. Tællingerne er fremskrevet til år 2022.

4.3.1 Rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej

Resultater for beregninger af middelforsinkelser og kølængder for rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej for scenarie 1 fremgår af Tabel 4-8 og Tabel 4-9.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kølængde (95%) [kt]
Klosterparks Allé	18	C	7
Nordre Ringvej syd	15	B	5
Nørregade	14	B	4
Kasserne Parkvej	183	F	23
Nordre Ringvej nord	22	C	12

Tabel 4-8 Resultater for Rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej i Scenarie 1 i en hverdagstime kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.

Beregningerne for scenarie 1 viser lave forsinkelser i alle tilfarter på nær fra Kasserne Parkvej, hvor der er problemer, da denne vejgren blokeres af strømmene fra de øvrige retninger. For de andre retninger er der begyndende eller ringe forsinkelse.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kølængde (95%) [kt]
Klosterparks Allé	21	C	9
Nordre Ringvej syd	13	B	4
Nørregade	12	B	3
Kasserne Parkvej	84	F	15
Nordre Ringvej nord	25	C	14

Tabel 4-9 Resultater for Rundkørslen Nordre Ringvej/Klosterparks Allé/Nørregade/Kasserne Parkvej i Scenarie 1 på en lørdag kl. 11:00 – 12:00 i beregningsåret 2022.

Beregningerne for scenarie 1 viser forsinkelser på Kasserne Parkvej i lørdagstrafikken, hvor der er lang ventetid og tilbagestuvning til forrige kryds. Ventetiderne er dog lavere end i myldretiden på hverdage. For de øvrige retninger er der begyndende eller ringe forsinkelse med undtagelse af Nordre Ringvej nord hvor der er nogen forsinkelse.

4.3.2 Rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center

Resultater for beregninger af middelforsinkelser og kølængder for rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center for scenarie 1 fremgår af Tabel 4-10 og Tabel 4-11.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kølængde (95%) [kt]
Klosterparks Allé vest	8	A	1
Ringsted Outlet	11	B	5
Klosterparks Allé øst	7	A	3
Kloster Center	8	A	3

Tabel 4-10 Resultater for Rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center i Scenarie 1 i en hverdagstime kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.

Beregningerne for scenarie 1 viser, som i basisscenariet, ingen kapacitetsproblemer i rundkørslen i eftermiddagsmyldretiden.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kølængde (95%) [kt]
Klosterparks Allé vest	10	A	1
Ringsted Outlet	37	D	16
Klosterparks Allé øst	13	B	8
Kloster Center	14	B	4

Tabel 4-11 Resultater for Rundkørslen Klosterparks Allé/Ringsted Outlet/Kloster Center i Scenarie 1 på en lørdag kl. 11:00-12:00 i beregningsåret 2022.

Beregningerne for scenarie 1 viser, at der ikke forventes markante problemer i rundkørslen i lørdagstrafikken, hvor der dog forventes nogen forsinkelse for udkørsel fra Outlettet. Dette skyldes især vigepligt for venstresvingende fra Kloster Center mod Klosterparks Allé øst.

4.3.3 Signalanlæg Nordre Ringvej/Klostervangen/ Amtstue Alle

Resultater for beregninger af middelforsinkelser og kølængder for signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/ Amtstue Alle for scenarie 1 fremgår af Tabel 4-12 og Tabel 4-13.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kø længde (95%) [kt]
Nordre Ringvej vest, venstresving	5	A	1
Nordre Ringvej vest, ligeud-højre	4	A	10
Nordre Ringvej øst, venstre-ligeud	8	A	6
Nordre Ringvej øst, højresving	3	A	6
Amtstue Alle	30	C	1
Klostervangen venstre-ligeud	30	C	1
Klostervangen højresving	30	C	1

Tabel 4-12 Resultater for signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/ Amtstue Alle i Scenarie 1 i en hverdagstime kl. 16:00-17:00 i beregningsåret 2022.

Beregningerne for scenarie 1 viser lav forsinkelse og korte kølængder på Nordre Ringvej men lidt længere forsinkelser og kølængder på sidevejene. Da anlægget er trafikstyret vil ventetiderne i praksis jævne sig ud som betyder mindre kølængder for sidevejen og noget længere ventetider for Nordre Ringvej.

Trafikstrøm	Gennemsnitlig forsinkelse [s]	LOS	Kø længde (95%) [kt]
Nordre Ringvej vest, venstresving	5	A	7
Nordre Ringvej vest, ligeud-højre	4	A	8
Nordre Ringvej øst, venstre-ligeud	7	A	5
Nordre Ringvej øst, højresving	3	A	5
Amtstue Alle	30	C	1
Klostervangen venstre-ligeud	29	C	1
Klostervangen højresving	30	C	1

Tabel 4-13 Resultater for signalanlægget Nordre Ringvej/Klostervangen/ Amtstue Alle i Scenarie 1 på en lørdag kl. 11:00-12:00 i beregningsåret 2022.

Beregningerne for scenarie 1 viser lille forsinkelse og korte kølængder på Nørre Ringvej men lidt længere forsinkelser på sidevejen. Da anlægget er trafikstyret vil dette jævne sig ud.

VVM-TILLADELSE

RINGSTED OUTLET CENTER P/S
Vestre Havnepromenade 7
9000 Aalborg



Ringsted
Kommune

Dato: 16. juli 2019

VVM-tilladelse til udvidelse af Ringsted Outlet Center

Ringsted Kommune meddeler hermed VVM-tilladelse til udvidelse af Ringsted Outlet Center efter "*Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)*" [LBK nr. 1225 af 25/10/18](#).

Ringsted Kommune har truffet afgørelse på baggrund af bygherres ansøgning, den offentliggjorte Miljøkonsekvensrapport (tidligere benævnt VVM-redegørelse) og de indkomne høringssvar jævnfør § 25 i ovennævnte love bekendtgørelse.

Der er ikke i denne tilladelse taget stilling til tilladelser efter anden lovgivning eller til tilladelser efter den for projektets gældende lokalplan.

Ringsted Kommune tager således stilling til f.eks. den endelige beplantningsplan, regnvandsbassiner og placering af cykelskuer i forbindelse med udstedelse af byggetilladelser.

Ringsted Kommune har ikke forholdt sig til fremstillingen af disse ovennævnte forhold i Miljøkonsekvensrapporten, og fremstillingen i Miljøkonsekvensrapporten har ingen betydning for kommunens stillingtagen hertil, idet den for udvidelse af Ringsted Outlet Centers lokalplan 290 regulere disse forhold.

Baggrund

På vegne af bygherre, Ringsted Outlet Center P/S, har COWI A/S den 28. november 2018 fremsendt ansøgning om udvidelse af Ringsted Outlet Center efter reglerne i miljøvurderingsloven.

Projektet, der omfatter udvidelse af selve butikscenteret og opførelse af et parkeringshus, er omfattet af miljøvurderingslovens bilag II, punkt 10 b):

"Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikscentre og parkeringsanlæg";

og miljøvurderingslovens bilag II, punkt 13 a):

"Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1)".

Ringsted Kommune
Teknik- og Miljøcenter

Team Byplan og Vej
Rønnedevej 9
4100 Ringsted

Tel.: +45 57 62 63 00
Dir.: +45 57 62 63 35
Mail: ffr@ringsted.dk

Sag: 19/315

teknikogmiljo@ringsted.dk
www.ringsted.dk
EAN: 5798007643683
CVR-nr.: 18957981

Åbningstid:
Mandag-Torsdag 11-15
Fredag 11-13
Telefontid:
Mandag-Torsdag 10-15
Fredag 10-13

Ringsted Kommune har udarbejdet lokalplan og kommuneplantillæg for Ringsted Outlets udvidelse. I forbindelse med forslag til plandokumenter er der udarbejdet en miljøvurdering af planen i overensstemmelse med Miljøvurderingslovens afsnit II jævnfør LBK nr. 1225 af 25/10/18.

Ringsted Outlet Center/COWI har vurderet, at det konkrete projekt karakter vil betyde, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering og har derfor anmeldt det konkrete projekt i henhold til Miljøvurderingslovens afsnit III, § 18, stk. 2 (VVM):

"Såfremt bygherren ønsker, at et projekt omfattet af bilag 2 skal undergå en miljøvurdering, skal bygherrens ansøgning indeholde oplysning herom".

Samtidig forudsættes det, at bygherrens ansøgning udformes som en ansøgning om tilladelse til et projekt omfattet af bilag 1, hvilket betyder, at ansøgningen ikke skal opfylde formkravene i lovens § 19, dvs. at der skal gennemføres en screening af det konkrete projekt.

Derfor var der ikke med den fremsendte ansøgning fra Ringsted Outlet/COWI vedlagt et screeningskema. I stedet var der angivet nogle af de umiddelbare potentielle indvirkninger på miljøet, der var begrundelsen for at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering:

- Visuelle- og skyggepåvirkninger fra udvidelsen af Ringsted Outlet
- Trafikale ændringer som følge af udvidelsen
- Støjpåvirkning fra øget trafik i området
- Luftforurening som følge af øget trafik
- Håndtering af vand og klimatilpasning (overfladevand)

Det blev aftalt, at der skulle udarbejdes en miljøvurdering af plangrundlaget (SMV) og en Miljøkonsekvensrapport af det konkrete projekt (VVM), og at de **ikke** udarbejdes som en samlede vurdering.

Ringsted Kommune udarbejdede på baggrund af ovenstående umiddelbare potentielle indvirkninger på miljøet og projektbeskrivelsen et idéoplæg til afgrænsning af, hvilke forhold der miljømæssigt skal undersøges i miljøkonsekvensrapporten jævnfør miljøvurderingslovens § 23, stk. 1.

Forhøring

Ringsted Kommunes idéoplæg til afgrænsning af Miljøkonsekvensrapporten har været i offentlig høring og i høring hos berørte myndigheder i perioden fra tirsdag den 15. januar 2019 til og med tirsdag den 29. januar 2019.

I forhøringsperioden modtog Ringsted Kommune 7 forhøringssvar, der alle omhandlede selve driftsfasen af projektet og således ikke om anlægsfasen. Bekymringen i forhøringssvarene var blandt andet omkring skyggepåvirkninger fra det kommende parkeringshus, støj og luftforureningen fra bilerne til og fra parkeringshuset, trafikafviklingen til og fra projektområdet og det omkringliggende vejnet herunder Falck redningsstationens udrykningskøretøjer samt klimatilpasning i forbindelse med styrtregn.

Ringsted Kommune har efterfølgende behandlet og inddraget relevante høringssvar i udarbejdelsen af den endelige afgrænsning af, hvad der miljømæssigt skal undersøges i miljøkonsekvensvurderingen – det vil sige udarbejdet en afgrænsningsrapport for indhold og omfang af Miljøkonsekvensrapporten.

Ringsted Outlet/COWI har på baggrund af denne afgrænsningsrapport udarbejdet selve Miljøkonsekvensrapporten jævnfør miljøvurderingsloven § 20.

Høring af Ringsted Outlets/COWIs Miljøkonsekvensrapport og udkast til VVM-tilladelse

Ringsted Outlets/COWIs Miljøkonsekvensrapport fra marts måned 2019 og udkast til VVM-tilladelse har sammen med forslag til kommuneplantillæg, lokalplan 290 med tilhørende miljøvurdering været i 8 ugers høringer fra mandag den 6. maj 2019 til og med mandag den 1. juli 2019.

I høringsperioden er der ikke indkommet nogen bemærkninger til udkast til Miljøkonsekvensrapporten eller udkast til VVM-tilladelse.

Der er dog indkommet bemærkninger til lokalplan 290: *Ringsted Outlet* og miljøvurderingen heraf. Der er 8 bemærkninger fra borgere og en underskriftsindsamling med 339 underskrifter hvoraf 7 af de 8 borgere ligeledes havde skrevet under, 3 bemærkninger fra erhvervsvirksomheder i lokalområdet og 2 bemærkninger fra myndigheder samt 1 bemærkning fra en interesseorganisation.

Emnerne i bemærkninger er:

- Placering af parkeringshus
- Skyggepåvirkning og lysindfald som følge af parkeringshus placering
- Materialevalg og indbliksgener samt lysglimt fra billygter i forhold til parkeringshus
- Højden af parkeringshus
- Trafikafvikling og fremkommelighed for Falcks udrykningskøretøjer
- Trafiksikkerhed
- Forurening fra bilerne i form af støj, os, lugt og andre forureningsgener
- Befæstelsesgrad på 0,5
- Beplantning

- Detailhandel
- Skiltning
- Indretning af handicapparkering og parkeringsbåse hertil
- Kommuneplantillæg nr. 3 og Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

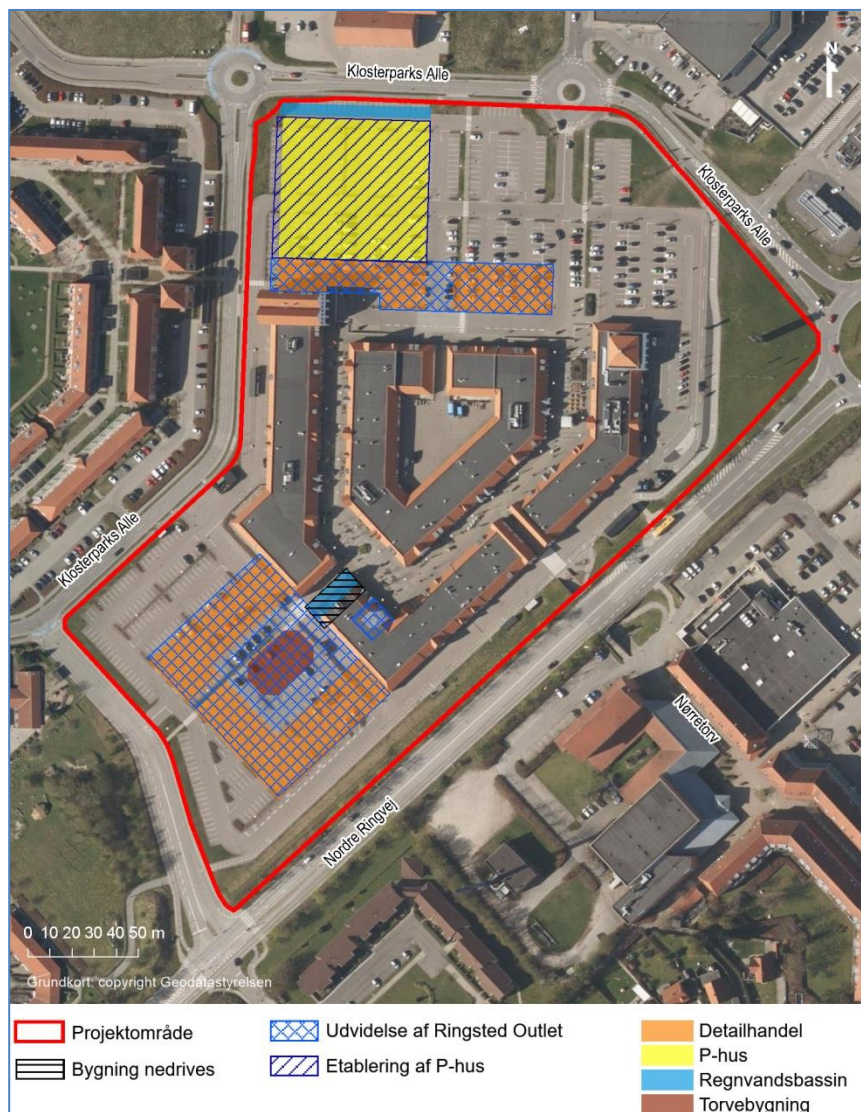
Det fremgår af ovenstående, at størsteparten af bemærkninger har miljømæssigt indhold og er beskrevet i Miljøvurderingsrapporten til lokalplan 290 og Miljøkonsekvensrapporten. Bemærkningerne både med relation til lokalplan 290 og tilhørende Miljøvurderingsrapport har Ringsted Kommune kommenteret i hvidbogen til lokalplan 290, medens bemærkninger kun med et miljømæssigt indhold er kommenteret i den sammenfattende redegørelse til Miljøvurderingsrapporten til lokalplan 290.

Projektbeskrivelse

Ringsted Outlets butikscenter udvides primært på den nuværende sydlige parkeringsplads ud mod Klostervangen og i forlængelse af den eksisterende bebyggelse.

Den nye bebyggelse til butikscenteret vil være i op til to etager med saddeltag og røde teglsten, så udseendet bliver ligesom det eksisterende butikscenter.

Ringsted Outlet har i dag et samlet areal på 13.766 m², hvoraf 11.190 m² er butiksareal, 796 m² er restauration og 533 m² er lagerområde. I forbindelse med udvidelsen vil der blive nedrevet 277 m² butiksareal, og opført nyt areal på i alt 7.551 m². Butikscenterets samlede areal efter udvidelsen vil da være på 21.040 m². Nedenstående figur 1 er en principskitse, det vil sige, at f.eks. regnvandsbassiner kan blive placeret et andet sted i detailprojekteringen.



Det er **Figur 1: Principskitse over området.**

1 af

butikscenteret. Den eksisterende nordlige parkering ud mod Klosterparks Alle vil derfor blive omlagt, så parkering primært vil ske i et nyt 20 meter højt parkeringshus. Parkeringshuset placeres i områdets nordvestlige hjørne ud mod Klosterparks Allé ved "Nike" huset – se nedenstående figur 2.



Figur 2: Illustration af det udbyggede Ringsted Outlet Center inklusiv nyt parkeringshus

Vilkår for tilladelsen

VVM-tilladelsen meddeles på grundlag af bygherres ansøgning, Miljøkonsekvensrapporten og resultatet af de høringer, der er foretaget.

Vilkårene tager udgangspunkt i de miljøpåvirkninger, som Miljøkonsekvensrapporten afdækker herunder de forslag til afværgeforanstaltninger, der er indarbejdet i projektet og oplistet i Miljøkonsekvensrapporten kapitel 13 og forslag til overvågningsprogram i kapitel 13.1 (der er ikke opstillet et overvågningsprogram i denne pågældende Miljøkonsekvensrapport).

Følgende vilkår fastsættes som forudsætning for VVM-tilladelsen:

- Projektet skal etableres i overensstemmelse med de fysiske og miljømæssige rammer, som er angivet i Miljøkonsekvensrapporten.
- Bygherre skal sørge for, at der i god tid før arbejdet påbegyndes er en grundig information og dialog med naboerne til projektet så tidsplaner og processer er kendt.
- For at modvirke gener fra støj fra anlægsarbejdet i tørre og blæsende perioder skal jordbunker og veje vandes/sprinkles i tørre og blæsende perioder.
- Stærkt støjende aktiviteter f.eks. ramning af spuns skal gennemføres på hverdage i tidsrummet 8 – 16.
- Stærkt støjende aktiviteter skal støjafskærmes lokalt for at begrænse støjspredningen og dermed støjpåvirkningen af naboerne til projektområdet.
- Der skal stilles krav til entreprenørens oplag af olie og kemikalier, herunder krav om spildbakker under olietanke, oplagring af kemikalier i særlige miljøcontainere og hindring mod påkørsel. Det kan desuden tilstræbes, at mobile tanke flyttes så lidt som muligt og entreprenørmaskiner og udstyr vedligeholdes, så brud på hydraulikslanger og lignende forhindres.
- Anlægsmaskinerne skal overholde Euro5-standarden for at mindske luftforureningen.
- Der skal udarbejdes en myndighedsgodkendt jordhåndteringsplan.
- I anlægsfasen skal de trafikale gener i eftermiddagsmyldretiden reduceres ved, at der ikke køre lastbiler til og fra anlægsprojektet i tidsrummet mellem klokken 15 – 17 på hverdage.

- Parkeringshuset skal gives et udtryk, der ved materiale- og farvevalg harmonerer med såvel centerbebyggelsen som omgivelserne, og bidrager til områdets grønne præg.
- Parkeringshusets sydvendte facade, som er orienteret imod centerbebyggelsen, skal udføres i pudset og malet tegl i farven antracitgrå i samme byggestil som centerbebyggelsen.
- Parkeringshusets øvrige facader skal fremstå med fag i varierende bredder med skiftevis blank mur i røde tegl og fag af stålrammer. Ved fag med stålrammer plantes vedbend suppleret med almindelig vildvin, som slynger sig op ad facaden.
- Parkeringshuset vestvendte facade, som vender imod boligbebyggelse, skal endvidere af støj- og lysglimt hensyn og lysglimt fra billygter udføres som en lukket konstruktion.
- Klimatilpasning af projektområdet skal sørge for, at Ringsted Outlet Center og naboer får minimeret risikoen for oversvømmelse i forbindelse med styrtregn og flerdagsregn.

Denne tilladelse bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jævnfør miljøvurderingslovens § 39.

Denne tilladelse omfatter kun forholdet til lov om miljøvurderinger af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) LBK nr. 1225 af 25/10/18.

Der er ikke taget stilling til tilladelser efter anden lovgivning eller til tilladelser efter den for projektet gældende lokalplan 290.

VVM-tilladelsen er offentliggjort på Ringsted Kommunes hjemmeside mandag den 2. september 2019.

Klagevejledning

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Afgørelsen kan påklages til fuld efterprøvelse, hvor Natur- og Miljøklagenævnet tager stilling til både retslige og skønsmæssige spørgsmål i sagen.

Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af <https://naevneneshus.dk/> Klageportalen ligger på <https://www.borger.dk/> og <https://indberet.virk.dk/>. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen.

En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på kr. 900,- for almindelige borgere og kr. 1.800,- for virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevare-klagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagen skal være indgivet inden 4 uger fra modtagelsen af afgørelsen. Er afgørelsen offentlig bekendtgjort gælder klagefristen fra offentliggørelsens dato. Klagen bliver afgjort af Miljø- og Fødevareklagenævnet, og denne afgørelse kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Hvis sagen ønskes indbragt til afgørelse for domstolene, skal dette ske inden 6 måneder fra afgørelsen er meddelt ved dette brev eller offentliggørelsen.

Med venlig hilsen



Flemming Fryd

Miljøkulturgeograf - Planlægning, klimatilpasning og VVM