

JULI 2025

GRINDSTED RETAIL PARK

Miljøkonsekvensrapport og miljørapport for Lokalplan nr. 353

BILLUND KOMMUNE



COWI

ADRESSE COWI A/S

Visionsvej 53
9000 Aalborg
Danmark

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

JULI 2025

GRINDSTED RETAIL PARK

Miljøkonsekvensrapport og miljørapport for Lokalplan nr. 353

BILLUND KOMMUNE

PROJEKTNR. A272698

DOKUMENTNR. 1

VERSION 3.2

UDGIVELSESDATO: 3. juli 2025

UDARBEJDET: KRBR, MSRK, LLKR, LHMU, ASHL, KSCT

KONTROLLERET: OWJ, HSLY, LLKR, RWHA, SSHA

GODKENDT: LLKR

INDHOLD

1	Indledning	6
2	Projektbeskrivelse	13
3	Sammenfatning - ikke-teknisk resumé	20
4	Planforhold	35
5	Vurderingsmetode	47
6	Trafikafvikling og trafiksikkerhed	49
7	Adgang til indkøbsmuligheder og service	80
8	Affaldshåndtering	102
9	Klimatilpasning	109
10	Beskyttede arter	121
11	Jordhåndtering	148
12	Landskab og visuelle forhold	156

Bilag

Bilag 1: Trafikvurdering – Grindsted Retail Park

Bilag 2: Detailhandelsredegørelse – Nyt aflastningsområde i Grindsted

Bilag 3: Vandhåndteringsplan for Grindsted Retail Park

Bilag 4: Besigtigelsesnotat – Natur og bilag IV-arter

Bilag 5: Flagermusundersøgelser, Vejle Landevej 31, 33 og 39

Bilag 6: Flagermusundersøgelser og afværgelse, rastepladsen Vejle Landevej 34

Bilag 7: Flagermus – afværgeforanstaltninger, Vejle Landevej 31, 33 og 39

Bilag 8: Forundersøgelser, eftersøgning af markfirben

Bilag 9: Jordhåndteringsplan – Grindsted Retail Park

Bilag 10: Visualiseringsrapport – Grindsted Retail Park

1 Indledning

Grindsted Retail Park Aps har rettet henvendelse til Billund Kommune og anmodet om planlægning for Grindsted Retail Park, som vil blive et nyt butiks- og erhvervsområde i den østlige udkant af Grindsted. Retailparken planlægges udnyttet til bl.a. store udvalgsvarebutikker og én stor dagligvarebutik.

Grindsted Retail Park Aps har ifm. med anmodning om igangsætning af planproces anmodet om, at der igangsættes en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af byggeprojektet i henhold til § 19, stk. 4 i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter.

Baggrunden for anmodningen er, at projektet er omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, hvor bilag 2 bl.a. omfatter *"anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg"*. Grindsted Retail Park Aps har vurderet, at projektet på grund af dets art, størrelse og beliggenhed kan få væsentlig indvirkning på miljøet og anmodede derfor om, at der gennemføres en frivillig miljøkonsekvensvurdering.

Det blev samtidigt vurderet, at Billund Kommunes forslag til kommuneplantillæg nr. 1 og Lokalplan nr. 353 'Grindsted Retailpark' for området skulle miljøvurderes efter lov om miljøvurdering af planer og programmer § 8, stk. 1.

Billund Kommune har besluttet at udarbejde en fælles miljørapport, der både indeholder en miljøkonsekvensvurdering af projektet for Grindsted Retail Park og en miljøvurdering af forslaget til kommuneplantillæg nr. 1 og Lokalplan 353 for området. Der er stort indholdsmæssigt sammenfald mellem de to regelsæt.

Forud for udarbejdelse af miljørapporten har der været afholdt en offentlig høring, og der er udarbejdet et afgrænsningsnotat, som fastlægger miljørapportens indhold og detaljeringsgrad. Afgrænsningsnotatet er udarbejdet af COWI for Billund Kommune og Grindsted Retail Park Aps.

Grindsted Retail Park ønskes placeret i et område, der af Billund Kommune planlægges udlagt som aflastningsområde i kommuneplantillæg nr. 1, der er udarbejdet parallelt med miljøvurderingerne. Kommuneplantillægget er udarbejdet efter reglerne i planloven om udpegning af nye aflastningsområder.

Formålet med miljøkonsekvensvurderingen af projektet for Grindsted Retail Park og miljøvurderingen af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan er at vurdere - og om muligt undgå, mindske eller kompensere for miljømæssige konsekvenser ved projektet og planerne. Vurderingerne skal bidrage til at informere og inddrage offentligheden i beslutningsprocessen.

I miljøvurderingerne indgår alle påvirkninger, der ikke på forhånd kan udelukkes som ubetydelige – dvs. de direkte, indirekte, afledte og kumulative effekter, hvor det er relevant i anlæg og drift.

Miljøkonsekvensvurderingen og miljøvurderingen i form af en fælles miljørapport offentliggøres sammen med forslag til kommuneplantillæg nr. 1 og forslag til Lokalplan nr. 353 'Grindsted Retailpark'.

Projektet for retailparken er beskrevet nærmere i kapitel 2, mens kommuneplantillæg nr. 1 og forslag til Lokalplan nr. 353 er beskrevet i kapitel 4.



Figur 1-1 Dronefoto over plan- og projektområdet set fra nordøst.

1.1 Afgrænsning af vurderingerne

I afgrænsningsnotatet, der blev udarbejdet i den indledende fase, blev det indledningsvist vurderet, at følgende emner skal indgå og vurderes i miljørapporten:

- Trafikafvikling og trafiksikkerhed i anlægs- og driftsfasen, herunder kumulative forhold.
- Adgang til indkøbsmuligheder og service i driftsfasen, herunder kumulative forhold.
- Affaldshåndtering i anlægsfasen.

- Klimatilpasning i anlægs- og driftsfasen.
- Bilag IV-arter mv. i anlægs- og driftsfasen.
- Jordhåndtering i anlægsfasen.
- Landskab og visuelle forhold i driftsfasen.

1.1.1 Høring af offentlighed og myndigheder

Afgrænsningsnotatet har været i høring hos berørte myndigheder og hos berørte afdelinger i Billund Kommune, ligesom borgerne under første offentlighedsfase i forbindelse med kommuneplantillægget blev opfordret til at komme med kommentarer og forslag til, hvad miljøkonsekvensvurderingen af projektet og miljøvurderingen af kommuneplantillægget og lokalplanen skulle indeholde.

Miljøkonsekvens- og miljøvurderingerne skal ud over de lovbestemte emner også behandle forhold, der er kommet frem ved høringen af berørte myndigheder og øvrige høringssvar i første offentlighedsfase i det omfang, Billund Kommune har fundet det relevant.

Første offentlighedsfase med indkaldelse af ideer og forslag til kommuneplantillægget og miljøkonsekvens- og miljøvurderingerne blev gennemført i perioden 22. marts 2024 til 19. april 2024. Høringen af berørte myndigheder blev foretaget i perioden fra 22. juni 2024 til 22. juli 2024.

Høringssvar fra første offentlighedsfase

I forbindelse med første offentlighedsfase, blev der indsendt i alt 10 høringssvar, som var fordelt på 6 svar fra borgere, foreninger og virksomheder og 4 svar fra myndigheder. Der er følgende hovedindholdet i høringssvarene:

Grindsted Handel erklærer sig som udgangspunkt positiv over for Grindsted Retail Park men ønsker, at minimumsbutiksstørrelsen hæves fra 500 m² til 1.000 m² for at sikre, at butikker i bymidten ikke flytter ud i retailparken. Grindsted Handel peger på, at en dagligvarebutik i retailparken vil føre til færre kunder, der søger mod bymidten for at købe dagligvarer og dermed mindre afledt salg i bymidtens øvrige butikker. Grindsted Handel ønsker, at arbejdet med at skabe en spændende bymidte under projekt "Frie bymidter" færdiggøres, inden retailparken åbnes, sådan at kunderne ikke skal besøge en bymidte under renovering, samtidig med at der er nye muligheder for indkøb i retailparken. Bymidten skal være klar til den nye konkurrence, når retailparken åbner.

Billund Handelsforening ser også generelt positivt på Grindsted Retail Park, da store udvalgs varebutikker i retailparken vil tilføre noget nyt og måske vil afholde lokale borgere fra at handle i Vejle, Kolding Storcenter, Herning eller Esbjerg. Billund Handelsforening foreslår på linje med Grindsted Handel, at minimumsbutiksstørrelsen fastsættes til et sted mellem 800 og 1.000 m² for at sikre, at bymidterne i Billund og Grindsted "ikke tømmes for butikker". Billund Handelsforening mener ikke, der skal være mulighed for en dagligvarebutik i retailparken, da det "om noget" vil trække kunder væk fra bymidterne.

Legekæden i Grindsted og Billund peger på, at retailparken ikke kan undgå at tage omsætning fra butikkerne i de to bymidter, hvor en række brancher inden for udvalgsvarer samt byernes dagligvarebutikker vil blive påvirket. Der vil være risiko for tab af arbejdspladser og lukning af udvalgsvarebutikker i bymidterne. Det foreslås, at minimumsbutiksstørrelsen fastsættes til 800-1.000 m², og at der sættes "ekstrem høj fart på udviklingen af bymidterne (specielt Grindsted) fra Billund Kommunes side".

Hotel Hedemarken mener, at Grindsted Retail Park er en "fantastisk mulighed" for kommunen, og at det vil være positivt for hotellets gæster at kunne købe ind tæt på. Hotel Hedemarken bakker op om, at der skal fastsættes en minimumsbutiksstørrelse, som måske kan være på 600-700 m². Hotel Hedemarken er positiv over for en dagligvarebutik i retailparken og peger på, at det skal være Bilka, Føtex, ABC eller en anden dagligvarebutik, som ikke er i byen i forvejen. Hotel Hedemarken foreslår en sti fra hotellet til retailparken og ser positivt på, at der kan komme fastfood eller andre spisemuligheder i retailparken.

Jens Thrane og Kristian Duedahl bakker om, at der skal være udvikling i kommunen, men ser udfordringer i projektet for Grindsted Retail Park. Der ønskes en minimumsbutiksstørrelse på mindst 800 m² for at sikre, at butikker som Imerco, Matas og Sport24 ikke flytter ud til retailparken, og for at sikre at kæder, der har butikker i både Grindsted og Billund, ikke vælger at samle deres aktiviteter på en enkelt lokation i retailparken. Jens Thrane og Kristian Duedahl mener ikke, der skal være mulighed for en dagligvarebutik i retailparken. De nævner, at det for ca. 10 år siden blev godkendt, "at der måtte etableres fødevarer butikker uden for bymidten, hvilket har haft alvorlige konsekvenser for midtbyen, da en masse trafik og liv forsvandt ud af midtbyen". Jens Thrane og Kristian Duedahl foreslår, at der skal være fuldt fokus på udvikling af Grindsted bymidte, og at retailparkens butikker bliver medlem af Billund Handel. Endelig foreslår Jens Thrane og Kristian Duedahl, at der i forbindelse med etablering af retailparken anlægges cykelsti mellem Grindsted og Billund.

Coop Danmark A/S peger på, at når en dagligvarebutik etableres i kanten af en by, så er konsekvenserne "altid den samme": Dagligvareomsætningen flyttes fra bymidten til udkanten af byen, samhandlen mellem dagligvarer og udvalgsvarer i bymidten undermineres, bylivet i bymidten svækkes, og behovet for brug af bil til daglige gøremål øges. Coop mener også, at nye dagligvarebutikker uden for bymidterne ofte har vist sig at tiltrække flere kunder end forventet. Konkret for Grindsted Retail Park peger Coop på, at konsekvensen af en dagligvarebutik i retailparken vil være lukning af butikker og en negativ påvirkning af bylivet i Grindsted bymidte. Coop gør opmærksom på, at det vil blive attraktivt for butikker i både bymidten og aflastningsområdet ved Trehøjevej at flytte til retailparken, og Coop mener ikke, at de kunder, som retailparken tiltrækker, også vil finde vej til bymidten. Coop anbefaler derfor, at der ikke gives mulighed for en dagligvarebutik i retailparken, og at der skal være opmærksomhed på konsekvenserne for dagligvarebutikker i mindre byer som Stenderup og Filskov.

Herning Kommune ønsker, at retailparkens påvirkninger af handelsbalancen i kommunens byer belyses, herunder særligt i Sdr. Felding.

Vejdirektoratet gør opmærksom på, at Vejle Landevej er statsvej, og at adgang til vejen vil kræve tilladelse efter vejloven. Vejdirektoratet foreslår, at der udarbejdes en redegørelse for, hvordan retailparken foreslås trafikbetjent, og hvad konsekvenserne for trafikafviklingen og trafiksikkerheden forventes at blive.

Spildevand og klima i Billund Kommune gør opmærksom på, at ejendommene Vejle Landevej 31 og 33 har status som spildevandskloakeret område med nedsivning af overfladevand. Den resterende del af planområdet er planlagt spildevandskloakeret i spildevandsplan 2018-2024. Der gøres også opmærksom på, at området ikke er identificeret som risikoområde for oversvømmelser i klimatilpasningsplanen, men at der er kort, som viser, at der ved skybrud er risiko for vand på terræn, og at der derfor bør stilles krav om, at projektet udformes sådan, at der ikke løber mere skybrudsvand fra området efter projektet end før projektet.

Natur i Billund Kommune vurderer, at området generelt ikke rummer større naturværdier og gør opmærksom på skovbyggelinjen i planområdets sydvestlige del, og at træer og gamle bygninger bør undersøges for levesteder for flagermus.

Høring af berørte myndigheder

Under høringen af afgrænsningsnotatet hos berørte myndighederne blev der indsendt høringssvar fra Vejdirektoratet, Herning Kommune og Stiftsøvrigheden.

Vejdirektoratet peger i sit høringssvar på, at der er behov for dyberegående trafikale analyser for hele projektets influensområde, der ifølge Vejdirektoratet som minimum skal omfatte trafikafviklingen i rampekrydsene ved Tingvejen, i rundkørslen ved Odinsvej og i rundkørslen ved Grindstedvej-Lufthavnsvej i Billund. Vejdirektoratet forudsætter, at der findes løsninger på de trafikale udfordringer, som de trafikale analyser viser. Vejdirektoratet vurderer det umiddelbart som sandsynligt, at analyserne vil vise, at der vil blive trafikafviklingsproblemer i de nævnte kryds.

Vejdirektoratet peger på, at der er behov for at planlægge vejadgangene til retailparken som del af en samlet plan for trafikafviklingen i hele byudviklingsområdet afgrænset af Vejle Landevej, Tingvejen, Mellemsvej og Firskovvej. Vejdirektoratet vurderer umiddelbart, at der vil blive behov for to adgangsveje til retailparken.

Vejdirektoratet peger på, at placering af retailparken med vejadgang fra Vejle Landevej kan få negativ indflydelse på mulighederne for en fremtidig opgradering af Vejle Landevej, som bl.a. sikrer Billund Lufthavns forbindelse til det vestlige opland. Derfor foreslår Vejdirektoratet, at alternative placeringer af retailparken undersøges og peger på, at det trafikalt vil være en fordel at tilslutte retailparken til Tingvejen, som i modsætning til Vejle Landevej, vil blive aflastet, når motorvejen til Give bliver taget i brug.

Herning Kommune anmoder om, at planlægningen indeholder en redegørelse om, hvor stort et område, der forventes at blive påvirket – særligt med henblik på Herning Kommunes handelsbalance.

Stiftsøvrigheden tilkendegiver, at Grindsted Kirke, der ligger ca. 3 km vest for projektområdet, ikke vil blive påvirket af retailparken.

1.1.2 Ændringer som følge af høringsvar

På baggrund af første offentlighedsfase og høringen af eksterne og interne myndigheder er følgende emner tilføjet til eller præciseret i afgrænsningen af miljøkonsekvensvurderingen og miljøvurderingen:

Trafik vurderes for et større influensområde, herunder med en sekundær vejadgang fra Thorsvej.

Mulighederne for en **dagligvarebutik** på min. 2.800 m² vurderes.

En **minimumsbutiksstørrelse** på 500 m² vurderes.

Konsekvenserne for **detailhandlen** i Herning Kommune indgår i vurderingerne, herunder konsekvenserne for dagligvarehandlen i de nærmeste dele af Herning Kommune, som omfatter Sønder Felding. Påvirkningerne af dagligvarehandlen i mindre byer i nærområdet som Stenderup og Filskov vil også indgå i vurderingerne. Influensområdet, hvor der kan forventes påvirkninger af den eksisterende udvalgsvarerhandel, er fastsat til Vejle, Kolding, Esbjerg, Herning, Ikast-Brande og Ringkøbing-Skjern Kommune.

Konsekvenserne for **detailhandlen i Grindsted og Billund bymidter** vil blive belyst med udgangspunkt i den fastsatte minimumsbutiksstørrelse på 500 m², størrelsen af de nuværende butikslokaler i bymidterne og på baggrund af erfaringer fra andre byer på samspil mellem nyt center og eksisterende bymidte.

Affaldshåndtering i anlægsfasen, herunder håndtering af byggeaffald ifm. nedrivning af eksisterende bebyggelse.

1.1.3 Høringsvar, hvor afgrænsningen er fastholdt

Billund Kommune har valgt at fastholde afgrænsningen for følgende emner:

Alternative placeringer af Retailparken

Der gennemføres ikke vurderinger af alternative placeringer af retailparken som foreslået af Vejdirektoratet. En placering af retailparken med vejadgang til Tingvejen, som Vejdirektoratet peger på, vurderes ikke at være attraktiv for de store udvalgsvarebutikker, der planlægges for. Dermed vurderes alternativet ikke at være kommercielt og økonomisk realistisk at gennemføre. Endvidere vil en sådan placering ikke understøtte én af de vigtigste bevæggrunde for projektet, nemlig ønsket om at skabe større sammenhæng mellem byerne Grindsted og Billund.

Konsekvenser for forskellige brancher inden for udvalgsvarer

Der gennemføres ikke vurderinger af konsekvenser opdelt på bestemte brancher inden for udvalgsvarer i Grindsted og Billund bymidter, da forslaget til kommuneplantillæg og lokalplan giver mulighed for alle former for udvalgsvarebutikker, som opfylder kravet til minimumsbutiksstørrelsen, og da det endnu ikke ligger fast, hvilke konkrete butikker der vil etablere sig i Grindsted Retail Park.

2 Projektbeskrivelse

2.1 Projekt- og planområdet

Projektet for Grindsted Retail Park omfatter et areal på ca. 37 ha, jf. Figur 2-1. og vedrører matrikelnumrene 5f (Dal By, Grindsted) samt 6d, 6s samt del af 4cd (Dal By, Grindsted), del af 6g (Hinum By, Grindsted) og del af vejlitra 7000a. Den tilhørende Lokalplan 353 omfatter et område på ca. 35 ha.

Projektområdet anvendes i dag til landbrugsformål i form af åbne dyrkningsjorder med levende hegn og i mindre grad til eksisterende erhverv og enkelte boliger. Projektområdet ligger i direkte tilknytning til og omfatter en del af statsvejen Vejle Landevej mellem Billund og Grindsted, herunder en eksisterende rasteplads på den sydlige side af vejen. Mod vest er der ca. 3 km til den centrale del af Grindsted, mens der er ca. 8 km til Billund i østlig retning. Inden for en kortere årrække anlægges en ny motorvej, som tilsluttes Grindstedvej vest for Billund og vil skabe forbindelse til den eksisterende motorvej ved Give.



Figur 2-1: Afgrænsning af plan- og projektområdet ved Vejle Landevej. Planområdet er markeret med rød streg, mens projektområdet er markeret med sort streg (Grindsted Retail Park Aps).

2.2 Projektbeskrivelse

Formålet med Retailparken er at skabe mulighed for store udvalgswarebutikker, butikker med særlig pladskrævende varegrupper samt en stor dagligvarebutik, som er butikker, der typisk ikke kan indpasses i en tæt bebygget bymidte, og butikker, hvor der typisk er behov for, at kunderne kan afhente varer i bil.

Formålet med Retailparken er herudover at udvikle handelslivet med butikker, som ikke i forvejen findes i Grindsted eller Billund, så borgere i det lokale opland kan handle lokalt i stedet for at køre til større byer, og som alternativ til at handle på nettet.

Projektet for Grindsted Retail Park indeholder op mod 100.000 m² bebyggelse. Heraf vil op mod 63.000 m² være butikker i form af større udvalgswarebutikker og én dagligvarebutik på maks. 3.000 m². Udvalgswarebutikkerne vil blive store butikker, som også betegnes boksbutikker. De resterende 37.000 m² bebyggelse forventes at fordele sig på servicefunktioner som restauranter, tankstation andre former for publikumsorienterede serviceerhverv, ferie- og fritidstilbud uden overnatningsmulighed, liberalt erhverv – heraf op til 5.000 m² kontorer - og diverse anlæg til tekniske forsyning af området. Grundet områdets størrelse forventes udbygningen at ske i 2 hovedetaper startende fra vest mod øst.

Alt eksisterende bebyggelse på Vejlevej 31-33, som rummer landbrugs- og erhvervsbygninger samt landejendommen på Vejle Landevej 39, nedrives.

Området forudsættes vejbetjent primært via en ny overkørsel til Vejle Landvej. For at sikre den nødvendige kapacitet og en velfungerende trafikafvikling udformes vejtilslutningen som et signalreguleret kryds. I forbindelse med etableringen af nyt kryds sker desuden omlægning af Vejdirektoratets eksisterende rastepads mod syd, der således også er en del af projektet, jf. figur 2-2. Der etableres endvidere to sekundære vejadgange til retailparken fra Thorsvej, som er stamvej i det tilstødende erhvervsområde umiddelbart vest for retailparken. Her udgør en ny vejforbindelse i form af en forlængelse af Thorsvej op til den nordlige vejadgang en del af projektet og er omfattet af en frivillig udbygningsaftale og en forudsætning for retailparkens realisering.

For cyklister og gående til området muliggøres tilslutning til en kommende sti-forbindelse fra retailparken til Grindsted by via Odinsvej, Heimdalsvej og Thorsvej. Stimæssigt er der i dag cykelsti og kantbaner langs Vejle Landevej fra rundkørslen i krydset mellem Odinsvej og Vejle Landevej og frem til Grindsted.



Figur 2-2: Disponering og udformning af plan- og projektområdet med bebyggelse, veje, parkering, friarealer, anlæg til regnvandshåndtering, beplantede jordvolde mv. samt signalreguleret kryds ved Vejle Landevej og Thorsvejs forlængelse mod vest (Green Sustainable Landscape Aps).

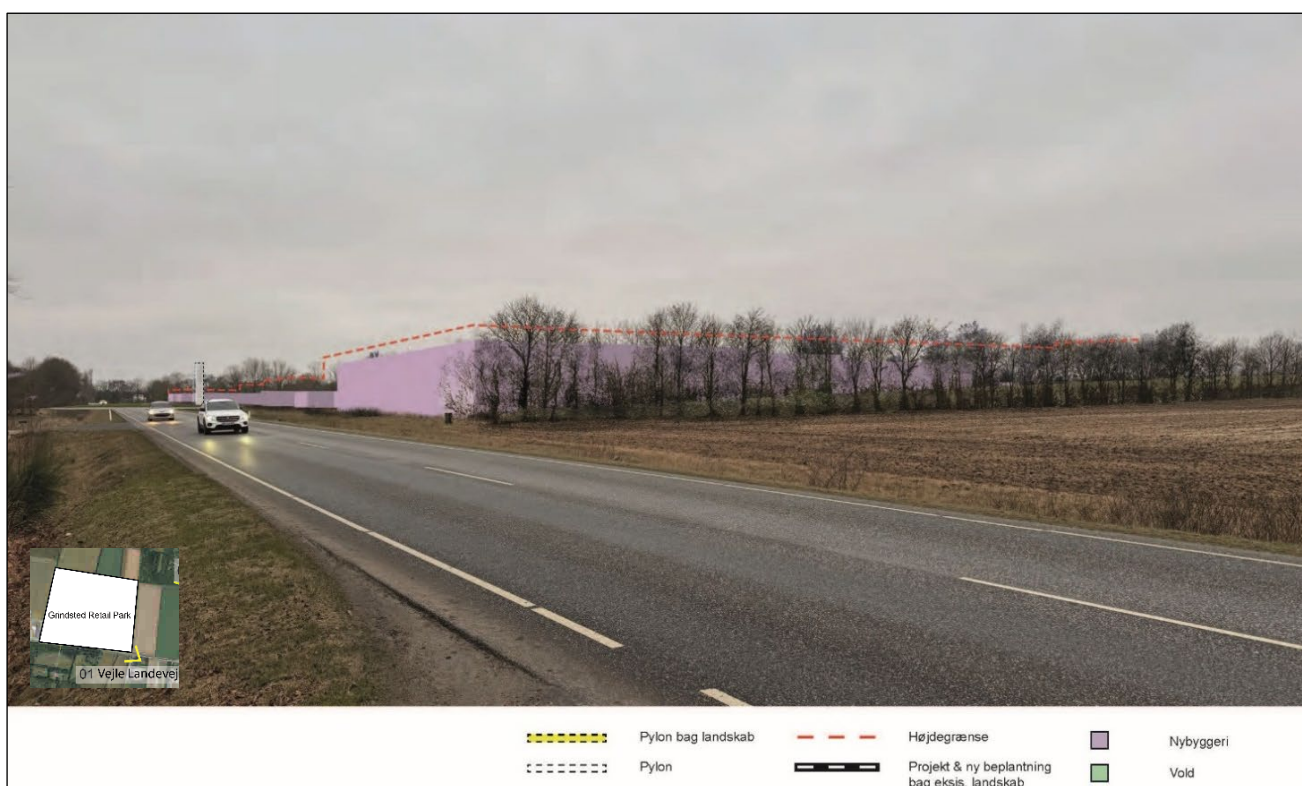
Som det ses af situationsplanen på Figur 2-2 er hovedprincippet for den kommende disponering, at man fra Vejle Landevej ledes via en central nord-sydgående stamvej frem til en intern krydsløsning. Denne er tilkøbtet en intern fordelingsvej, der tænkes udformet som en ringvej, der tillader trafikken at flyde frit mellem den østlige og vestlige del af området. For at sikre en velfungerende afvikling af trafikken bliver der ikke direkte adgang til butiks- og servicefunktioner fra stamvejen. Varelevering o.lign. tung trafik vil i langt overvejende grad blive afviklet fra Thorsvej via servicevejen og i lukkede områder på bebyggelsens bagarealer, så der ikke sker unødige sammenblandinger med personbiltrafikken, og sådan at bakkende lastbiler og sættevogne undgås, hvor kunder færdes til fods.

Retailparkens bebyggelse er – i grove træk – disponeret omkring to primære parkeringsområder, der tilgås via den interne fordelingsvej. Fra parkeringsområderne kan kunder og øvrige gæster derved let overskue og tilgå de omkringliggende butikker og services. Disponeringen kan på den måde bidrage til at reducere behovet for intern kørsel.

Grundet den brede palet af anvendelser vil bebyggelsen omfatte bygningsvolumener i forskellige størrelser inden for de udlagte byggeområder. Der vil blive mulighed for bygninger i op til 3 etager og en højde på op til 15 m, men kun i op til 10 m inden for 140 m afstand fra Vejle Landevej. Der lægges vægt på at skabe et præsentabelt område med fokus på sammenhæng og æstetik i bebyggelse og

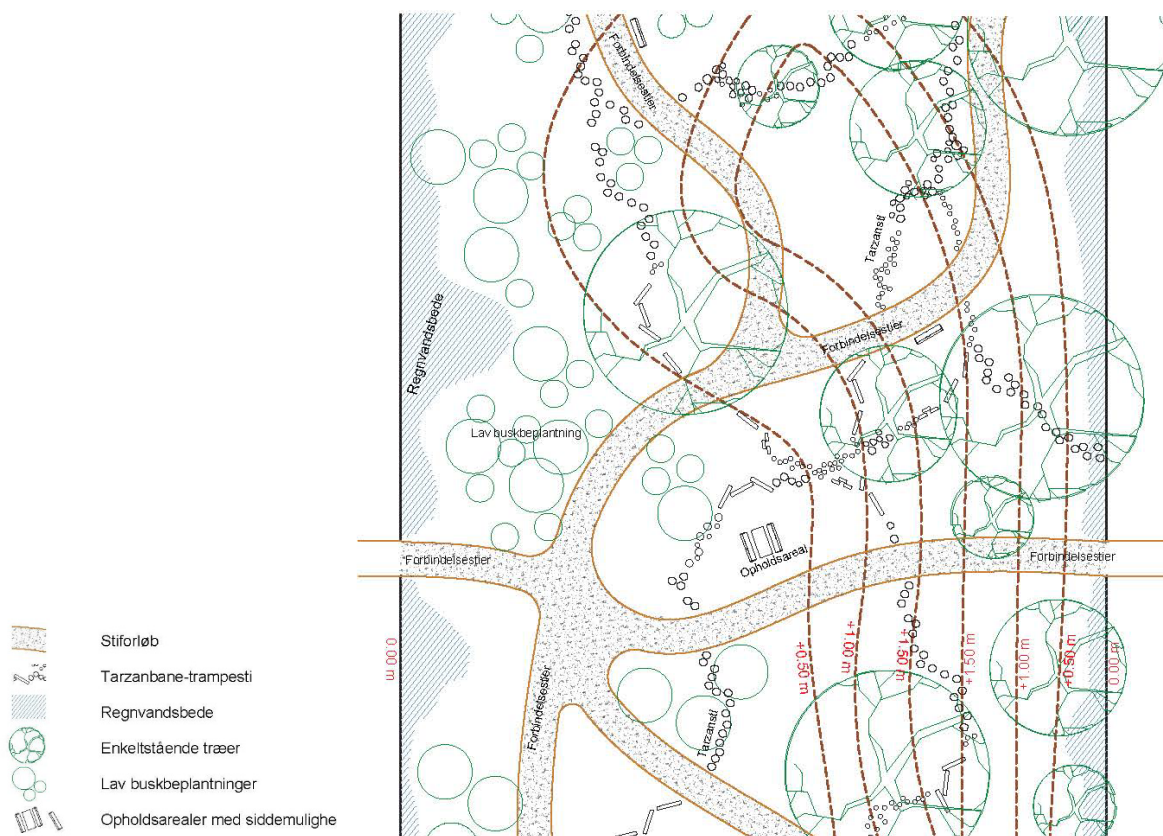
byrum, bl.a. understøttet af regulering af tagform, farveholdning og skiltning samt krav til både fysisk og arkitektonisk opbrydning af lange facadeforløb. Reguleringen skal medvirke til at sikre en gennemgående visuel identitet og genkendelighed i Retailparken, men åbner samtidig mulighed for, at den enkelte butik eller funktion kan gives et vist individuelt særpræg.

Synlighed og skiltning er essentielt for funktionen af Retailparken. Der er derfor fastlagt et skiltekoncept, der på en gang sikrer den nødvendige synlighed og samtidig er en del af områdets æstetik og visuelle identitet. Der muliggøres én større skiltepylon i op til 20 m højde, som bliver den primære visuelle markør for området, se figur 2-3. Herudover fastlægges krav til facadeskiltning, evt. digital skiltning, samt øvrig skiltning på pyloner, bannere, flag mv. samt belysning af skilte.



Figur 2-3 – Visualisering af Retailparkens bebyggelse set ved Vejle Landevej fra sydøst (B&H Arkitekter).

Bebyggelse og færdselsarealer brydes generelt af en markant grøn struktur, der videreføres karakteristika fra natur- og landskabselementer i de nære omgivelser med skov mod nord og de grønne arealer ned mod Grindsted Å længere mod syd, jf. Figur 2-2. De interne grønne 'korridorer' tænkes disponeret og indrettet som grønne friarealer, aktivitetszoner og beplantninger, der kan benyttes til pauser og pusterum for personale, kunder og øvrige gæster, men som også sikrer både fysiske og visuelle forbindelser til det omgivende landskab. Principper for udformning af disse arealer er eksemplificeret på Figur 2-4.

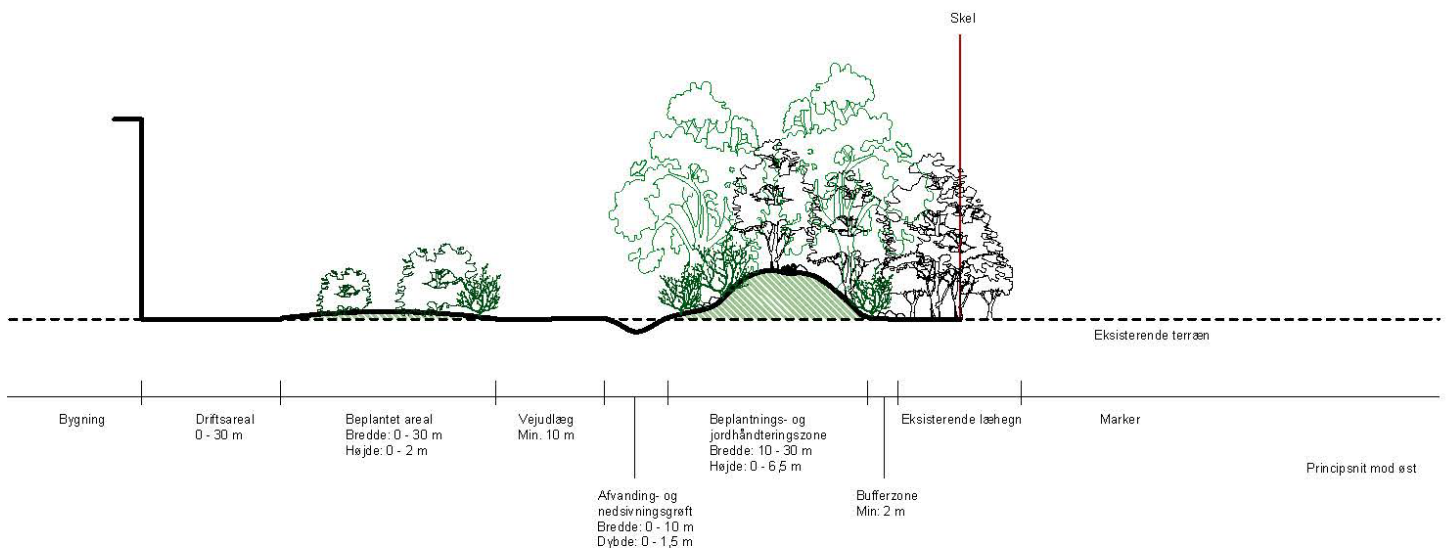


Figur 2-4 – Principdiagram, der viser eksempel på disponering og udformning af grønne arealer med opholdszoner, stiforbindelser mv. i kombination med anlæg til regnvands-håndtering samt principper for terrænbearbejdning (Green Sustainable Landscape ApS).

Beplantningen sammensættes af overvejende hjemmehørende arter og med fokus på biodiversitet samt med henblik på at skabe mindre rumdannelser i et ellers typisk storskalamiljø. Den grønne karakter understøttes endvidere ved at bevare de eksisterende afskærmende plantebælter langs områdegrensene samt ved bevaring og flytning af udvalgte træer, hvor sidstnævnte specifikt udføres som et led i bevaring af områdets økologiske funktionalitet for flagermus. jf. kapitel 9 om 'Beskyttede arter'.

Overskudsjord fordeles ud over samtlige grønne arealer for at skabe et terræn, der nænsomt tilpasser sig den nære kontekst. Terrænet formes i bløde kurver, for både at understøtte en større artsdiversitet og oplevelsesmæssig variation for besøgende borgere, jf. figur 2-4. Et væsentligt element i jordmodelleringen er etableringen af beplantede jordvolde langs områdegrensene mod vest, nord og øst, der etableres dels med henblik på at sikre visuel afskærmning mod omgivelserne – herunder mod det åbne land – og dels som et led i genindbygningen af byggejord.

Et overordnet principsnit for terrænmodelleringen ses på figur 2-5. Grænsen mod syd friholdes for at sikre den nødvendige synlighed ved ankomsten fra Vejle Landevej.



Figur 2-5: Principsnit ved områdegrensens mod øst visende genindbygning af overskuds-jord på interne grønne arealer, bl.a. med blødt kurvede beplantede jordvolde (Green Sustainable Landscape ApS).

Lokalplanen fastlægger at regnvand fra tage og befæstede arealer skal håndteres lokalt ved nedsivning. Geotekniske undersøgelser har vist, at der er gode muligheder for nedsivning i området. Nedsivningsanlæggene skal dimensioneres efter 5 års gentagelsesperiode (hverdagsregn) og en klimafaktor på 1,3.

Projektets regnvandshåndtering dimensioneres imidlertid til en 20-års regnhændelse (med klimafaktor 1,3). Ekstremregn op til en 100-års hændelse kan håndteres dels ved sikring af ekstra kapacitet i løsningerne til hverdagsregn samt ved kontrolleret opstuvning på udvalgte befæstede arealer og på grønne friarealer, hvor oversvømmelse ikke medfører risiko for bygningsskader, skade på tekniske installationer eller afstrømning til naboarealer. Det sikres også, at områdets infrastruktur fortsat vil være funktionel. Regnvand vil i ekstreme regnsituationer blive ledt gennem området med afsæt i de naturlige strømningsveje. Herudover sikres der rensning af regnvand fra vej- og parkeringsarealer o.lign. inden nedsivning.

Grundet den interne disponering og nærheden til Billund Lufthavn bør der af hensyn til flyvesikkerheden ikke etableres anlæg i plan- og projektområdet, som tiltrækker fugle og medvirker til risiko for fuglekollision. Åbne regnvandsløsninger er derfor primært i form af grøfter langs områdets jordvolde samt regnbede ifm. parkeringsområderne.

2.3 Alternativer

Vejdirektoratet har foreslået, at der undersøges en alternativ placering af Grindsted Retail Park, hvor Retailparken placeres, så den kan få vejadgang fra

Tingvejen i stedet for Vejle Landevej. Baggrunden er, at Vejle Landevej med etableringen af motorvejen mellem Give og Billund vil få stigende betydning og mere trafik, og at Vejle Landevej betjener Billund Lufthavns vestlige opland, mens Tingvejen vil få mindre trafik, når den nye motorvej åbnes.

Det vurderes at en placering af Grindsted Retail Park med vejtilslutning til Tingvejen ikke vil være attraktiv for de store udvalgswarebutikker, som ønskes etableret i området. De store udvalgswarebutikker er butikker som f.eks. Jysk, Elgiganten, der ønsker synlige og let tilgængelige placeringer ved det overordnede vejnet, hvor de har fordele af at være eksponeret over for mange forbipassende bilister. Som nævnt vil en sådan placering heller ikke understøtte det politiske ønske om at skabe større sammenhæng mellem byerne Grindsted og Billund, der er en væsentlig motivation for realiseringen af retailparken på den aktuelle lokalitet.

Det vurderes derfor ikke at være realistiske alternativer til placeringen af Grindsted Retail Park med den ønskede størrelse og med en synlig placering ud til og med adgang fra Vejle Landevej, som gør det attraktivt for store udvalgswarebutikker at placere sig i området.

Der er ikke fremkommet yderligere alternative forslag under den afholdte offentlighedsfase og høringen af myndigheder.

Der er derfor ikke gennemført miljøkonsekvensvurderinger eller miljøvurderinger af andre projekt- eller planalternativer udover 0-alternativet.

2.3.1 0-alternativet

Miljøvurderingen skal indeholde et 0-alternativ, der fungerer som reference-ramme til vurdering af projektets og planernes miljøpåvirkninger.

0-alternativet defineres som situationen, hvor aflastningsområdet ikke udlægges i kommuneplanen og Grindsted Retail Park ikke opføres. Dvs. at den gældende planlægning, hvor retailparkens areal indgår i et større byudviklingsområde til erhverv, herunder butikker med særligt pladskrævende varer.

Miljøvurderingerne gennemføres ved at sammenligne planforslagene og projektet med 0-alternativet.

2.4 Kilder

- > Opstart af planlægning for Grindsted Retail Park, dec. 2023.
- > Situationsplan og projektbeskrivelse for Grindsted Retail Park, Daugaard Pedersen, 2024.
- > Høringssvar fra borgere, foreninger, virksomheder og myndigheder.
- > Infrastrukturplan 2035, Transportministeriet, 28. juni 2021.
- > Kommuneplan 2025-2037, Billund Kommune.
- > Plandata.dk
- > Detailhandelsportalen, COWI

3 Sammenfatning - ikke-teknisk resumé

3.1 Planforhold

Planområdet er i kommuneplanen udlagt til byudvikling, og er omfattet af kommuneplanramme 1.E.15, "Erhvervsområde, Filskovvej", hvor den generelle anvendelse er erhvervsområde og den specifikke anvendelse er angivet til erhvervsområde, kontor- og serviceerhverv, industri, let industri og håndværk og butikker med særligt pladskrævende varer. Planområdet ligger i landzone og skal overføres til byzone.

Projektområdet omfatter to øvrige arealer, hvor arealet for Thorsvejs forlængelse ligger i kommuneplanramme 1.E.14 'Erhvervsområde – Odinsvej-Heimdalsvej' og er omfattet af gældende Lokalplan 234. Arealet ligger i og skal fortsat ligge i byzone. Thorsvejs forlængelse realiseres iht. gældende planer.

Det andet areal med Vejdirektoratets eksisterende rasteplads og del af Vejle Landevej ligger i landzone og er ikke omfattet af kommuneplanen. Her ændres ikke på zoneforhold. Etablering af kryds og ombygning af rasteplads vil ske iht. Vejloven.

Plan- og projektområdet er omfattet af en skovbyggelinje og en vejbyggelinje langs Vejle Landevej. Området er ikke herudover omfattet af bygge- eller beskyttelseslinjer eller beskyttet natur. Området ligger desuden uden for kommuneplanlagte områder med landskabs-, kulturmiljø og naturinteresser, men ligger i tæt tilknytning til et mindre areal, hvor skovrejsning er uønsket. Der er almindelige drikkevandsinteresser (OD) i området.

Plan- og projektområdet kan samlet set betegnes som et område med få planhensyn og lovbestemte bindinger på arealanvendelsen, men da områdets anvendelsesmuligheder skal udvides til også at muliggøre én dagligvarebutik og flere store udvalgsvarebutikker, skal kommuneplanen ændres med et kommuneplantillæg, der udpeger området til aflastningsområde efter reglerne i planlovens § 5.

3.1.1 Tillæg nr. 1 til kommuneplanen

Området, hvor Grindsted Retail Park ønskes opført, er i Kommuneplan 2025-2037 udlagt til butikker med særligt pladskrævende varer. Da retailparken vil indeholde udvalgswarebutikker, som ikke hører til gruppen af butikker med særligt pladskrævende varer samt en dagligvarebutik, kan retailparken ikke gennemføres på baggrund af den gældende kommuneplan.

Billund Kommune har derfor samtidig med miljøvurderingen vedtaget et forslag til kommuneplantillæg nr. 1 'Erhvervsområde, Vejle Landevej – Grindsted Retail Park'. Kommuneplantillægget udlægger Retailparkens område som aflastningsområde – se figur 3-1 - med tilhørende rammer og justerede retningslinjer, så det sikres, at der er overensstemmelse mellem kommuneplanen og projektet for Grindsted Retail Park.



Figur 3-1: Afgrænsningen af det nye aflastningsområde, som indgår i kommuneplantillæg nr. 1. Afgrænsningen svarer til området for Lokalplan nr. 353 (COWI).

Bruttoetagearealet til detailhandel i det samlede aflastningscenter fastsættes til maksimalt 63.000 m² fordelt på maksimalt 60.000 m² til udvalgsvarer og maksimalt 3.000 m² til dagligvarer. Minimumsbutiksstørrelsen for udvalgswarebutikker og butikker til SPV er 500 m² og den maksimale butiksstørrelse 20.000 m². Dagligvarebutikken må ikke være mindre end 2.800 m² og ikke større end 3.000 m². Rammerne i kommuneplantillægget beskriver områdets anvendelse og miljøklasser, bebyggelsens omfang, højden af fælles skiltepylon, trafikbetjening, regnvandshåndtering samt beplantning o.a. anlæg til flagermus.

3.1.2 Lokalplan nr. 353 'Grindsted Retailpark'

Projekt- og planområdet omfattes af forslag til Lokalplan nr. 353 – Grindsted Retailpark - der offentliggøres samtidig med forslag til kommuneplantillæg nr. 1 og nærværende miljøkonsekvens- og miljøvurdering.

Lokalplanen fastlægger bestemmelser, der muliggør realisering af projektet. Konkret fastlægges bestemmelser for områdets anvendelse, bebyggelsens placering, omfang og udformning, skiltning, trafikforhold, teknisk forsyning samt udformning af ubebyggede arealer ift. håndtering af regnvand, terrænregulering, genindbygning af overskudsjord, bevaring og indpasning af ny beplantning mv. Sidstnævnte bl.a. ift. sikring af den økologiske funktionalitet for flagermus samt anlæg af grønne friarealer til områdets kunder og ansatte.

Lokalplanen indeholder endvidere dispensation ift. naturbeskyttelseslovens § 17 om skovbyggelinje, der berører den sydvestlige del af plan- og projektområdet.

3.2 Alternativer, herunder 0-alternativet

Der vurderes ikke at være realistiske alternativer til placeringen af et aflastningsområde med den ønskede størrelse og med en placering ved det overordnede vejnet, som gør det attraktivt for store udvalgsvarebutikker at placere sig i området. Der er derfor ikke gennemført miljøkonsekvensvurdering eller miljøvurdering af alternative placeringer af retailparken.

Vurderingen af alternativer omfatter alene en beskrivelse af referencescenariet (0-alternativet). 0-alternativet beskriver det scenarie, at planforslagene ikke vedtages og gennemføres. Hvis planforslagene ikke vedtages, vil det være den eksisterende anvendelse og de eksisterende forhold, der vil være gældende.

Under hvert emne i miljørapporten gives en beskrivelse af den nuværende miljøstatus i planområdet. Denne miljøstatus udgør en beskrivelse af miljøtilstanden ved 0-alternativet, og udgør dermed en referenceramme for beskrivelsen af de potentielle konsekvenser ved udmøntning af planer og projekt.

3.3 Miljøpåvirkninger

Det følgende indeholder et kort og ikke teknisk resumé af de vurderede miljøpåvirkninger i hhv. anlægs- og driftsfase.

3.3.1 Trafikafvikling og trafiksikkerhed

Realiseringen af Grindsted Retail Park vil med de planlagte funktioner have væsentlig betydning for den fremtidige afvikling af trafikken på det omgivende vejnet og de trafiksikkerhedsmæssige forhold. Betydningen hænger dog tæt sammen med omfanget af den fremtidige trafik fra plan- og projektområdet, herunder også den øvrige trafikudvikling på vejnettet.

Der er som grundlag for vurderingen af den fremtidige trafik (i 2040) og de trafikale konsekvenser udarbejdet en trafikvurdering, der foreligger som Bilag 1 til nærværende miljørapport. I trafikvurderingen er der belyst og undersøgt 4 scenarier for beregningen af den fremtidige trafik. I beregningerne er generelt anvendt konservative estimater og for den mest travle eftermiddagstime. Scenarierne er:

Scenarie 0: Generel fremskrivning af trafikken til 2040

Scenarie 0+: Udover scenarie 0, udbygges den nuværende lokalplan 234

Scenarie A: Udover scenarie 0, tillægges trafik fra retailparken iht. standard turrater, men fratrukket synergieffekt.

Scenarie B: Udover scenarie 0, tillægges trafik fra retailparken fastsat ud fra sammenlignelig case (Randers Storcenter)

Lokalplan 234 gælder for det tilstødende erhvervsområde, hvor der fortsat er udbygningsmuligheder. Turrater er fastsat iht. Vejreglerne og er gældende for hele Danmark, hvor der ikke skelnes mellem placeringen af en ny funktion, f.eks. om det er i en større by eller i et tyndt befolket område. Synergieffekten indgår i beregningen idet det forventes, at besøgende til retailparken handler i flere butikker og/eller benytter nogle af områdets øvrige funktioner.

Beregningerne af den fremtidige trafik fra plan- og projektområdet viser resultater på hhv. 14.800 biler for scenarie A og 5.550 biler for scenarie B.

Til bestemmelse af om det berørte vejnet kan håndtere den øgede trafik er der udført kapacitetsberegninger i 9 kryds og på udvalgte strækninger på det omgivende vejnet. Kapacitetsberegninger baseres på en intern vejløsning for retailparken, hvor der sikres 2 sekundære vejadgange til Thorsvej mod vest, ligesom det er en forudsætning, at der etableres et nyt vejstykke her benævnt 'Thorsvejs forlængelse'.

Resultaterne af kapacitetsberegningerne er opsummeret i tabel 6-5 og viser, at de 4 scenarier vil have forskellige trafikale konsekvenser og afføde forskellige udbygningsbehov på vejnettet i 2040.

Scenarie 0 og 0+, der udgør sammenligningsgrundlaget ift. retailparken, viser i 0-scenariet intet udbygningsbehov, mens 0+ viser, at der også uden retailparken kan forventes behov for udbygning af de to rampekryds ved Tingvejen ind mod Grindsted.

Scenarie A (turrater) – med den største trafik – viser at der, for at afvikle trafikken tilfredsstillende, skal etableres signalreguleret kryds med supplerende svingbaner ved indkørsel til retailparken fra Vejle Landevej samt ske udbygning af de to rampekryds ved Tingvejen.

Scenarie B (kundegrundlag) – viser at der, for at afvikle trafikken tilfredsstillende, skal etableres signalreguleret kryds ved indkørsel til retailparken fra Vejle Landevej, ske udbygning af rundkørslerne ved Thorsvej og Odinsvej samt ske udbygning af de to rampekryds ved Tingvejen.

Ved realisering af planer og projekt vil trafikmængden i driftsfasen således blive øget markant, hvor flere kryds i deres eksisterende udformning ikke vil kunne afvikle trafikken tilfredsstillende i spidstimerne i 2040 i et værst tænkeligt scenarie. Uden ændringer af vejnettet kan påvirkningen derfor blive væsentlig.

De gennemførte kapacitetsberegninger viser imidlertid, at trafikken kan afvikles tilfredsstillende forudsat, at der etableres nyt signalreguleret kryds svarende til

scenarie A ved tilslutning til Vejle Landevej samt ved etablering af 2 vejadgange til Thorsvej og vejstykket Thorsvejs forlængelse. Påvirkningen af trafikafviklingen i driftsfasen vurderes som **moderat**. Planerne og projektet for retailparken omfatter derfor krav om etablering af disse anlæg, som der er indgået frivillige aftaler om med Vejdirektoratet og Billund Kommune. Anlæggene skal være udført inden retailparken tages i brug.

Øvrige udbygningsbehov er ikke omfattet af planer og projektet for retailparken. Disse vil dog – sammenholdt med andre vejprojekter i nærområdet - have indflydelse på trafikafviklingen og fordelingen af trafikken i området. Hvornår tidspunktet for yderligere udbygningsbehov indtræffer er uvist, hvorfor der med afsæt i den faktiske udvikling af trafikken i området løbende bør være dialog med vejmyndighederne om behovet for supplerende tiltag i form af nødvendige nyanlæg og ombygninger.

For anlægsfasen er det vurderet, at etablering af det signalregulerede kryds ved tilslutningen til Vejle Landevej vil påvirke trafikafviklingen her, mens anlægsarbejdet pågår. Påvirkningen vurderes at være **moderat**, men med en mulig positiv periodisk effekt på hastighed og dermed også trafiksikkerhed.

Påvirkningen af trafikafviklingen og trafiksikkerheden i anlægsfasen ifm. det interne bygge- og anlægsarbejde i selve retailparken, som vil ske via Thorsvej i det tilstødende erhvervsområde, vurderes som **ubetydelig**. Dette fordi vejnettet her er anlagt netop med henblik på bl.a. afvikling af tung trafik, men også idet mertrafikken i anlægsfasen vil være periodisk og forholdsvist begrænset.

I forhold til trafiksikkerhed i driftsfasen vurderes realiseringen af retailparken at medføre en **lille** påvirkning. Dette begrundet i etableringen af de nødvendige anlæg ift. krydsløsningen ved Vejle Landevej samt løsninger for udformning af interne rundkørsler og sikring af stiforbindelser, som er integreret i planer og projekt.

Realiseringen af Grindsted Retail Park vil som nævnt medføre en forøgelse af trafikmængden på influensvejnettet. Der er imidlertid også andre faktorer – **kumulative forhold** - som har indflydelse på trafikafviklingen i området. Således forventes yderligere trafik på det omkringliggende vejnet som følge af den generelle trafikudvikling og etableringen af Midtjyske Motorvej samt som følge af udbygningen af det eksisterende lokalplanlagte erhvervsområde vest for retailparken. Disse forhold har også indflydelse på tidspunktet for, hvornår eventuelle supplerende tiltag er nødvendige og som i sig selv har en kumulativ effekt.

Der foreslås særskilt overvågning af trafikken afvikling og udvikling på både kommunale veje og statsveje i influensvejnettet.

3.3.2 Adgang til indkøbsmuligheder og service

Grindsted Retail Park vil påvirke den eksisterende detailhandel og borgernes muligheder for at købe ind.

Det følgende indeholder et resumé af de vurderede påvirkninger. Vurderingerne er delt op på dagligvarer og udvalgsvarer, som påvirkes forskelligt og har forskellig betydning for borgerne. Nærhed til indkøb af dagligvarer, som købes ofte, har generelt større betydning end nærhed til indkøb af udvalgsvarer, som købes med længere mellemrum.

Udviklingen af Grindsted Retail Park vil sandsynligvis ske i etaper over længere tid, men det er ikke muligt at opstille en tidsplan for udbygning af retailparken. Det er derfor valgt, at påvirkningerne af handelslivet belyses i en situation, hvor hele retailparken realiseres inden for kort tid. Det vil give et billede af, hvad de maksimale påvirkninger kan blive. De maksimale påvirkninger vil indtræffe, hvis retailparken realiseres hurtigt og på én gang. Hvis retailparken realiseres over længere tid vil påvirkningerne erfaringsmæssigt blive mindre som følge af vækst i privatforbruget.

Vurderingen af påvirkninger er gennemført ved, at det først er vurderet, hvor stor omsætning butikkerne i Grindsted Retail Park vil kunne opnå. Dernæst vurderes det, hvorfra omsætningen i butikkerne i retailparken må forventes at blive hentet. Udgangspunktet for vurderingerne er, at nye butikker som udgangspunkt ikke vil føre til, at borgerne bruger flere penge på at købe varer. I stedet for flyttes forbruget fra eksisterende butikker og nethandlen til de nye butikker.

Påvirkningerne er vurderet i forhold til et 0-alternativ, som svarer til situationen, hvor retailparken ikke realiseres, dvs. at detailhandlen forbliver som nu. Der er allerede i gældende planlægning mulighed for at udvikle retailparkens område med 20.000 m² butikker med særligt pladskrævende varer, men det er valgt, at 0-alternativet ikke inkluderer en udnyttelse af mulighederne i den gældende planlægning. Vurderingerne af påvirkninger viser derfor, hvad påvirkningerne fra retailparken må forventes at blive sammenlignet med, at der ikke etableres detailhandel i området. Kort sagt er det påvirkningerne med og uden gennemførelsen af planerne og projektet for retailparken, der vurderes.

Påvirkningerne er vurderet ud fra en forudsætning om, at butikkerne i retailparken vil få en gennemsnitlig sammensætning af brancher, da det ikke på nuværende tidspunkt er lagt fast, hvilke butikker, der konkret vil blive etableret i parken, bortset fra at det ligger fast, at der er tale om større butikker, hvilket der er taget højde for i vurderingerne.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at de faktiske påvirkninger fra butikkerne i Grindsted Retail Park vil afhænge af, hvilke konkrete butikker, der vil komme i området, herunder i hvilket omfang der bliver tale om butikker, som ikke findes i Billund Kommune i dag, eller om det bliver butikker, hvor der er sammenfald med eksisterende butikker. Omsætningen afhænger også i høj grad af, hvilke typer butikker, der bliver tale om, eftersom omsætningen pr. m² kan variere betydeligt mellem butikstyper. F.eks. har en elektronikbutik typisk en højere omsætning pr. m² end en køkkenbutik.

Påvirkninger af dagligvarehandlen

Det forventes, at en dagligvarebutik på 3.000 m² i Grindsted Retail Park vil få en omsætning på i størrelsesordenen 90 mio. kr. pr. år.

Dagligvarebutikken vil først og fremmest hente sin omsætning fra de eksisterende dagligvarebutikker i Grindsted og Billund, da dagligvarer typisk købes tæt på bopælen, men en dagligvarebutik i Grindsted Retail Park vil som stor dagligvarebutik og som en del af en stor retailpark med mange udvalgsvarebutikker herudover kunne tiltrække kunder fra et større opland end en normal dagligvarebutik.

Beregningerne af, hvor en dagligvarebutik i Grindsted Retail Park vil hente sin omsætning fra, viser, at i størrelsesordenen 40 mio. kr. pr. år eller 45 % af omsætning vil blive hentet fra dagligvarebutikkerne i **Grindsted bymidte**, hvilket svarer til en omsætningsnedgang i dagligvarebutikkerne i Grindsted bymidte på ca. 11-12 %. Det vurderes på den baggrund, at der i Grindsted bymidte vil blive en vis nedgang i kunder, der handler dagligvarer. Grindsted bymidte rummer i dag en Kvickly, Rema 1000, Lidl og Netto, som er let tilgængelige fra byen og oplandet og tæt beliggende, og som derfor udgør et varieret, bredt og koncentreret udbud af dagligvarebutikker, som samlet set er attraktivt for kunderne. Der vurderes derfor ikke at være risiko for, at Grindsted bymidte trods tilbagegang i dagligvareomsætningen ikke fortsat vil rumme et attraktivt udbud af dagligvarebutikker. Hvorvidt tilbagegangen i omsætning vil føre til, at de eksisterende dagligvarebutikker tilpasser sig den lavere omsætning, eller om det eventuelt vil føre til en lukning, kan ikke vurderes, da det bl.a. afhænger af økonomien i den enkelte butik.

Cirka 25 % af omsætningen i en ny dagligvarebutik forventes at komme fra **Billund bymidte**, hvor tilbagegangen vil svare til ca. 7-8 % af de nuværende butikkers omsætning. Også her vurderes det, at der vil ske en vis tilbagegang i antallet af kunder, der handler dagligvarer, men samlet vurderes det, at der fortsat vil være et solidt grundlag for dagligvarehandlen i Billund bymidte, og at der derfor ikke vurderes at være risiko for, at bymidten ikke fremover vil rumme et attraktivt udbud af dagligvarebutikker. Ligesom i Grindsted kan det ikke vurderes, hvorvidt tilbagegangen i omsætning vil føre til, at de eksisterende dagligvarebutikker tilpasser sig den lavere omsætning, eller om det eventuelt vil føre til en lukning, kan ikke vurderes, da det bl.a. afhænger af økonomien i den enkelte butik.

Omkring 11 % af den nye dagligvarebutiks omsætning forventes at komme fra dagligvarebutikker i **de mindre byer** i resten af kommunen, hvor dagligvarebutikker i gennemsnit vil miste omkring 4-5 % af omsætningen. Påvirkningerne vil være størst i Hejnsvig, Stenderup og Filskov, som ligger tættest på retailparken. Udgangspunktet for vurderingerne er, at dagligvarebutikkerne i de mindre byer omkring Grindsted allerede i dag er udsat for stærk konkurrence fra dagligvarebutikkerne i Grindsted, og at køretiderne fra de mindre byer stort set vil være de samme til en dagligvarebutik i retailparken som til de eksisterende butikker i Grindsted bymidte. Dagligvarebutikkerne i Hejnsvig, Stenderup og Filskov har i dag begrænset omsætning. Konklusionen er derfor, at der i forvejen er risiko for

butikslukninger og derfor tab af adgang til lokale dagligvareindkøb i de mindre byer omkring retailparken. En dagligvarebutik i retailparken vil hente omsætning fra dagligvarebutikkerne i de mindre byer. Det kan derfor ikke udelukkes, at en dagligvarebutik i retailparken vil udløse eller fremskynde lukninger, men under alle omstændigheder afgøres bevaring af dagligvarebutikkerne i de mindre byer af borgernes opbakning.

Uden for Billund Kommune forventes en dagligvarebutik i retailparken at hente omkring 15 % af sin omsætning. Tilbagegangen vil blive fordelt over et større område i de omkringliggende kommuner og forventes ingen steder at føre til en omsætningsnedgang på over 1 % for en kommune som helhed.

Det vurderes generelt, at **effekterne på længere sigt** vil aftage, da det forventes at dagligvareforbruget vil stige.

Påvirkninger af udvalgsvarerhandlen

Det forventes, at 60.000 m² med nye udvalgsvarerbutikker i Grindsted Retail Park vil få en årlig omsætning på 500 – 800 mio. kr.

Da indkøb af udvalgsvarer sker sjældnere end dagligvarer, og da kunder accepterer længere transporttid for at få adgang til et større udbud af butikker, vil påvirkningerne af udvalgsvarerhandlen blive fordelt over et større område end dagligvarehandlen.

Vurderingerne af påvirkninger viser, at udvalgsvarerbutikkerne i retailparken vil føre til, at udvalgsvareromsætningen i Billund Kommune vil øges med godt 350-600 mio. kr. pr. år, som hentes hjem fra nabokommunerne og fra nethandlen, og at de resterende ca. 135 -165 mio. kr. pr. år vil komme fra den eksisterende udvalgsvarerhandel i Billund Kommune. Samlet set vil Grindsted Retail Park dermed styrke udvalgsvarerhandlen og give borgerne adgang til lokale butikker, som ikke findes i kommunen i dag.

Samtidig med at retailparken samlet set vil styrke udvalgsvarerhandlen i Billund Kommune, vil den føre til tilbagegang de steder, hvorfra den vil hente sin omsætning.

Det er vurderet, at retailparken vil hente omkring 3 % af sin omsætning i **Grindsted bymidte**, og at det vil svare til en tilbagegang i udvalgsvareromsætningen på 10-15 % i bymidten. I **Billund bymidte** vurderes det, at retailparken vil hente 2 % af sin omsætning, hvilket vil svare til en tilbagegang i udvalgsvareromsætningen på i størrelsesordenen 13-22 %.

Påvirkningerne i de to bymidter begrænses af, at det forventes, at Grindsted Retail Park vil indeholde udvalgsvarerbutikker, som adskiller sig fra udvalgsvarerbutikkerne i Grindsted og Billund bymidter, bl.a. fordi der fastsættes en mindste-butiksstørrelse på 500 m².

Selv om der forventes en forskel i udbuddet af butikker, kan det ikke undgås, at der vil blive overlap i varesortimentet mellem udvalgsvarerbutikkerne i

retailparken og i bymidterne. Retailparken vil derfor i et vist omfang påvirke udvalgsvarerhandlen i bymidterne. Hvor store de faktiske påvirkninger bliver, vil afhænge af, hvilke konkrete butikker, der kommer i retailparken, og vil herudover afhænge af, hvilke initiativer der tages, for at styrke attraktiviteten af bymidterne i Grindsted og Billund samt en eventuel øget tilvækst af servicefunktioner.

Herudover forventes udvalgsvarerbutikkerne i retailparken at ville hente godt 20 % af deres omsætning i **Grindsted by uden for bymidten**, hvilket svarer til en tilbagegang på i størrelsesordenen 68-75 % i udvalgsvareromsætningen i den eksisterende udvalgsvarerhandel. Baggrunden for den betydelige tilbagegang er, at der vil blive væsentlige overlap mellem udvalgsvarerbutikkerne i retailparken og udvalgsvarerbutikkerne i Grindsted uden for bymidten. Herudover forventes det, at et antal udvalgsvarerbutikker, som i dag ligger i Grindsted uden for bymidten, vælger at flytte til retailparken.

Endelig vurderes det, at retailparken vil hente omkring 2 % af sin udvalgsvareromsætning i udvalgsvarerbutikker i **resten af Billund Kommune**, hvilket svarer til en tilbagegang på i størrelsesordenen 9-14 % i omsætningen i den eksisterende udvalgsvarerhandel. Påvirkningerne af enkeltbutikker kan blive store, hvis der etableres udvalgsvarerbutikker i samme branche i retailparken. Lukninger eller flytninger til retailparken kan ikke udelukkes.

Den betydelige omsætning, som retailparken vil hente hjem fra handelsbyerne i **de omkringliggende kommuner**, vurderes at ville udgøre omkring 70 % af omsætningen i retailparkens udvalgsvarerbutikker. Det er vurderet, at retailparken hovedsageligt vil hente sin omsætning fra områder med en tilsvarende butikssammensætning, dvs. aflastningsområderne i Vejle, Kolding, Esbjerg og Herning. Realisering af retailparken vurderes at kunne føre til en tilbagegang i omsætning på op til 10 % i aflastningsområdet i Vejle, hvor påvirkningen vurderes at ville blive størst.

Det vurderes generelt, at **effekterne på længere sigt** vil aftage, da det forventes at udvalgsvarerforbruget vil stige.

Arbejdspladser

Styrkelse af udvalgsvarerhandlen i Billund Kommune vil føre til, at der skabes flere arbejdspladser i detailhandlen i Billund Kommune.

Der blive skabt et større antal midlertidige arbejdspladser i forbindelse med anlæg af Grindsted Retail Park.

Afværgeforanstaltninger

Der indgår ikke særlige afværgeforanstaltninger i forhold til detailhandel. Detailhandelsområdet håndteres i Billund Kommunes kommuneplanlægning, hvor der hvert fjerde år gøres status og planlægges for den overordnede udvikling på området.

Billund Kommune har desuden iværksat projekter om byfornyelse i bymidterne og i de mindre bysamfund for at fastholde detailhandel, befolkning mv. i de mindre byer.

Overvågning

Detailhandelsudviklingen i kommunen følges løbende af Billund Kommune i forbindelse med kommuneplanlægningen. Der foreslås ingen særlige overvågnings-tiltag.

3.3.3 Affaldshåndtering

Plan- og projektområdet omfatter tre ejendomme med eksisterende bebyggelse - Vejle Landevej 31, 33 og 39 - hvor alt bebyggelse forudsættes nedrevet ved realisering af Retailparken. Samlet udgør disse ejendomme ca. 4.858 m² og forventes at indeholde mange forskellige komponenter, herunder mursten, metal, tegl samt fibercement, der kan indeholde asbest. Herudover forudsætter projektets gennemførelse at der fjernes veje o.lign. befæstede flader i tilknytning til de 3 ejendomme samt på Vejdirektoratets arealer, omfattende dele af Vejle Landevej og rastepladsen i områdets sydlige del.

På grund af potentielt miljø- og sundhedsskadelige stoffer, især i bygninger opført mellem 1950 og 1980, er korrekt håndtering af affaldet afgørende. Derfor skal der udføres en bygningsgennemgang med prøvetagning, inden nedrivningstilladelse gives, for at sikre at bortskaffelse af forurenede materialer håndteres korrekt. Under alle omstændigheder vil forurenede såvel som ikke forurenede bygningsaffald blive håndteret efter anvisning fra Billund Kommune. Bygningsgennemgangen sikrer desuden, at materialerne sorteres korrekt med henblik på genbrug, genanvendelse eller bortskaffelse. Selvom affaldet forventes at have en begrænset rolle som genbrug i etableringen af Retailparken, vurderes der at være potentiale for genanvendelse i andre byggeprojekter, hvilket understøtter kommunens mål om øget genanvendelse af byggeaffald.

Affald fra vejopbrydning, som asfalt, sand og jord, håndteres og sorteres som øvrigt bygge- og anlægsaffald og vurderes egnet til genanvendelse i nye vejprojekter.

Samlet set vurderes håndteringen af affaldet ved nedrivning af bygninger og opbrydning af befæstede arealer, at kunne ske uden væsentlige miljø- eller sundhedsmæssige påvirkninger, og at planer og projektet anses for at være i overensstemmelse med Billund Kommunes affaldsplan, hvorfor påvirkningen samlet vurderes som **ubetydelig**.

Der er ikke identificeret behov for afværgetiltag eller særskilt overvågning.

3.3.4 Klimatilpasning

Klimaforandringer betyder bl.a. mere hyppige og kraftigere nedbørshændelser samt risiko for skybrud, der kan føre til oversvømmelser.

I forbindelse med planlægningen af Grindsted Retail Park er der udarbejdet en plan for håndtering af regn- og overfladevand, som også tager højde for risikoen for oversvømmelser. Området består i dag primært af landbrugsjord med lav befæstelsesgrad, men forventes at blive bebygget med op mod 100.000 m² bygninger samt større befæstede arealer til blandt andet parkering, veje og varemodtagelse mv. Dette betyder, at der skal håndteres betydelige mængder regnvand samtidig med, at risikoen for oversvømmelse potentielt øges.

I driftsfasen er projektet for retailparken planlagt til at kunne håndtere både almindelige regnhændelser med en gentagelsesperiode på fem år samt ekstremnedbør med op til 100-års gentagelsesperiode¹. Der planlægges at etablere en række anlæg til håndtering af regnvand – grøfter med og uden faskiner samt faskiner - som både kan forsinke og nedsive regnvandet lokalt. Anlæg vil også inkludere egnede renseløsninger fra veje mv. Ved meget ekstreme nedbørshændelser kan regnvandet midlertidigt samles på udvalgte befæstede arealer såsom parkeringsarealer og på udvalgte grønne områder. Dette uden at det medfører skader på bygninger eller øvrige anlæg. De naturlige vandveje i området søges bevaret og udnyttet, så regnvandet i ekstreme regnsituationer kan transporteres sikkert væk.

I anlægsfasen etableres de blivende grøfter i takt med anlæg af servicevejene og kan derfor håndtere regnvandet fra udbygningen. Grøfterne er ligeledes dimensioneret til at kunne håndtere ekstremregn fra bebyggede og befæstede flader svarende til en 20 års gentagelsesperiode, men hovedparten af plan- og projektområdet vil i anlægsfasen fortsat henligge som markarealer, hvor regnvand vil nedsive eller lægge sig i de naturlige lavninger. Der vurderes dermed ikke at være øget risiko for oversvømmelse.

Sammenfattende kan det konkluderes, at Grindsted Retail Park vil kunne etableres med robuste og fremtidssikrede løsninger til håndtering af regnvand, der både tager højde for almindelige nedbørssituationer og ekstreme regnhændelser. Planer og projekt sikrer, at regnvandet håndteres nær kilden samtidig med, at risikoen for oversvømmelser minimeres, hvilket betyder, at den samlede miljøpåvirkning i forhold til klimatilpasning vurderes som **lille**.

Der er ikke identificeret behov for afværgetiltag eller særskilt overvågning.

3.3.5 Bilag IV-arter

Samlet set er det ift. planers og projektets påvirkning på beskyttede arter - herunder bilag IV-arter og øvrige fredede arter – vurderet, at påvirkningen vil være **lille** eller **ubetydelig**.

Dette skyldes for bilag IV-arten odder, at plan- og projektområdet ikke rummer eller er placeret i nærheden af vandområder, der potentielt kan udgøre

¹ En gentagelsesperiode på 100 år betyder, at det statistisk set kan forventes en lignende regnintensitet én gang på en 100-årsperiode.

levesteder eller fourageringsområder for arten. Dermed sker der ingen skade på artens yngle- og rastesteder, ligesom der ikke vurderes at ske forstyrrelser af arten. Dermed vil der **ingen** påvirkninger være af odder i anlægs- og driftsfasen.

For arter af krybdyr og padder skyldes dette, at plan- og projektområdet er vurderet at ikke udgøre et egnet levested for disse arter, dvs. at området ikke rummer yngle- og/eller rastesteder for disse. Dermed vil nedrivning af bygninger, rydning af træer og ændret arealanvendelse være ubetydelig i forhold til disse arter og deres levesteder. Dermed vil påvirkninger af beskyttede arter af padder og krybdyr i både anlægs- og driftsfase være **ubetydelig**.

I forbindelse med besigtigelser og lytteundersøgelser i og nær plan- og projektområdet, er det vurderet at flere arter af flagermus har levesteder i bygninger og/eller træer i området. Da bygninger nedrives og da der fældes træer, der kan udgøre yngle- eller rastesteder for flagermus i anlægsfasen, forudsættes der som afværge opsat 24 flagermuskasser for at erstatte de nedlagte yngle- og rastesteder. Bygningerne vil endvidere blive nedrevet i et langsomt tempo, efter flagermuskasserne er etableret. Konkret fjernes taget etapevist, hvorefter den fulde nedrivning først kan finde sted. Dette så der sikres en effektiv udslusning af flagermus samt, at erstatningshabitaterne er, klar når udslusningen finder sted. Dermed vil påvirkninger af flagermus som følge af nedrivning af bygninger i anlægsfasen være **lille**.

Da der ligeledes fjernes levende hegn og træer, der i dag - sammen med eventuelle husdyrhold og græsningsarealer på markerne - er en del af fourageringsområder og ledelinjer i landskabet, fastlægges det i planer og projekt, at de eksisterende levende hegn i grænserne mod øst, nord og vest skal bevares og suppleres med nye levende hegn, hvor der måtte være 'huller'. Herudover muliggøres det, at der i takt med retailparkens udbygning etableres beplantede jordvolde på indersiden af de levende hegn, som kan supplere de levende hegn og heggenes funktion som ledelinjer og fourageringsområder. Som afværge og som erstatning for nedlagte yngle- og rastesteder for flagermus i træer, skal der veteraniseres og udflyttes 12 ældre træer i området. Det betyder, at man f.eks. ved at skære toppen af træet fremmer dets ældningsproces og forfald, så der naturligt opstår huller o.lign., der kan bruges af flagermus og andre dyr. Herudover skal der ske udskæring af flagermusbo i 4-6 træer på rastepladsen syd for Vejle Landevej. Dermed vil det sikres, at den samlede påvirkning af flagermus som følge af rydning af træer og levende hegn i anlægsfasen vil være **lille**.

Realiseringen af planer og projekt betyder, at der i driftsfasen være påvirkning fra den generelle aktivitet i retailparken, herunder bl.a. i form af lys og lyd. Særligt belysning af ledelinjer gør dem uegnede for flagermus, hvorfor planerne indeholder specifikke krav til udformning og funktion af retailparkens belysning, så den ikke er til gene for flagermus og de øvrige omgivelser. Lyspåvirkningen i driftsfasen vil endvidere generelt mindskes af beplantede jordvolde langs områdets grænser og vil ligeledes medføre, at de bevarede levede hegn vil være afskærmet for lys og forstyrrelse fra retailparken, så disse også fremadrettet kan benyttes af flagermus som både ledelinjer og fourageringsområder. Idet disse

tiltag er indarbejdet i planer og projekt vurderes det, at påvirkningen af flagermus som følge af driftsfasen vil være **lille**.

Den potentielle kumulative påvirkning fra øvrige planer eller projekter vil være **ubetydelig** ift. beskyttede arter. Dette skyldes, at mulige påvirkninger alene er af lokal karakter, og at der således ikke er risiko for at der vil opstå kumulative påvirkninger mellem retailparken og øvrige planer og projekter i nærområdet.

Da der ikke vurderes at ske væsentlig påvirkning af arter, er der ikke fastsat særskilte overvågningstiltag.

3.3.6 Jordhåndtering i anlægsfasen

I forbindelse med etableringen af Grindsted Retail Park behandles håndtering af jord, som skal graves op, flyttes eller genanvendes. Området indeholder både rene og lettere forurenede jordtyper, og derfor er det vigtigt at sikre, at jorden håndteres korrekt for at beskytte miljøet og folks sundhed. Der er derfor i forbindelse med projektet udarbejdet en overordnet jordhåndteringsplan.

Inden for området er der konstateret jordforurening på en del af grunden, hvor der tidligere har været værksteds- og entreprenørvirksomhed. Her er der fundet forurening med blandt andet olie og tjærestoffer. Forurenede jord kan ikke bare flyttes eller genanvendes uden forbehold, men skal undersøges grundigt, og hvis den ikke kan renses, skal den køres til godkendte modtageanlæg til sikker bortskaffelse.

Jordhåndteringsplanen lægger op til, at mest muligt af den opgravede jord – primært ren muldjord – genanvendes på stedet, for eksempel til at fylde lavninger op eller danne jordvolde omkring området. Det betyder, at kun den jord, som er forurenede eller indeholder uønskede materialer som asfaltbrokker, vil blive bortskaffet på en forsvarlig måde. Der vil i forbindelse med jordarbejdet blive taget prøver af jorden for at sikre, at den bliver håndteret efter gældende regler og retningslinjer. Hvis der stødes på hidtil ukendt forurening, skal arbejdet straks stoppes, og myndighederne underrettes, så det kan blive taget hånd om på en sikker måde.

Samlet kan det konkluderes, at risikoen for forurening af jorden som følge af planer og projekt vil være **ubetydelig**, eftersom der ikke muliggøres etablering af virksomheder eller aktiviteter, som indebærer en særlig risiko for jordforurening, og idet eventuelle arealer med oplag eller håndtering af forurenende stoffer vil blive sikret mod nedslivende forurening.

Den opgravede jord vil blive håndteret i henhold til Billund Kommunes retningslinjer, anvisninger og den aftale jordhåndteringsplan. Det overordnede princip for jordhåndteringen er, at mest muligt overskudsjord genplaceres i området ifm. terrænregulering og genindbygning i jordvoldene. Hvis der under bygge- og jordarbejder konstateres yderligere forurening, skal arbejdet standses, og der skal ske anmeldelse til Billund Kommune. Miljøpåvirkningen i anlægsfasen vurderes på den baggrund at være **lille**.

Der er ikke identificeret behov for afværgeforanstaltninger eller særskilte overvågningstiltag.

3.3.7 Landskab og visuelle forhold i driftsfasen

Plan- og projektområdet ligger i et landskab, som en del af den flade hedeslette, og som er kendetegnet ved store flader og levende hegn, og som generelt vurderes som værende robust overfor ændringer.

Projektet for Retailparken omfatter en bebyggelsesstruktur, der har en højde, volumen og en disponering, der i flere henseender understøtter og harmonerer med slettelandskabet. Herudover er bevaring og nyplantning af plantebælter samt krav til terrænregulering med til at understøtte den flade landskabskarakter. Dog muliggøres genplacering af overskudsjord bl.a. til genindbygning i jordvolde, hvilket betyder, at de nuværende muligheder for at se landskabet gennem plantebælterne forsvinder. Det vurderes at påvirkningen af landskabets karakter vil være **lille**.

Planer og projekt vurderes ikke at være i modstrid med kommuneplanens retningslinjer for bevaringsværdige landskaber og større sammenhængende landskaber, værdifuldt kulturmiljø samt udpegningen for 'skovrejsning uønsket'. Dette fordi retailparken udformes, så dens struktur og beplantning sikrer indpasning i omgivelsernes landskabskvaliteter. Endvidere berøres de udpegede arealer langs med Grindsted Å ikke direkte af planer og projekt. På den baggrund vurderes påvirkningen af de landskabelige interesser at være **ubetydelige**.

Den visuelle påvirkning er belyst i en række visualiseringer. Heraf ses det, at den planlagte højde og placering af ny bebyggelse, indpasningen af grønne jordvolde samt krav til terrænregulering og bevaring og nyplantning af beplantningsbælter vil betyde, at store dele af Retailparken vil opleves som visuelt afskærmet set fra de nære omgivelser. Dog vil de øverste dele af bygningerne og den fælles skiltepylon kunne ses fra visse punkter i omgivelserne, ligesom området – med vilje – vil være synlig mod Vejle Landevej. Den afskærmende effekt vil variere hen over året afhængigt af, om der er blade på træer og øvrig beplantning.

På længere afstand vil sløringen være tydeligere pga. de mange beplantningsbælter på de mellemliggende arealer, mens de øverste dele af Retailparkens bebyggelse og den fælles skiltepylon vil fortsat være mere eller mindre synlig fra visse standpunkter. Samlet vurderes den visuelle påvirkning fra projektet at være **lille**.

Der er ikke identificeret yderligere behov for afværgende foranstaltninger, end dem der allerede er indarbejdet i lokalplanens bestemmelser og integreret i projektet. Der er heller ikke foreslået særskilte overvågningstiltag.

3.4 Kumulative effekter

Miljøkonsekvenserne af Grindsted Retail Park er vurderet i sammenhæng med andre planer og projekter, som miljøpåvirkningerne fra Retailparken vil spille sammen med.

Det gælder større planer for detailhandel som eksempelvis udvidelse af aflastningsområdet ved Vestergårdsvej i Brande, som blev endeligt vedtaget i juni 2024 af Ikast-Brande Kommune, og den gældende planlægning for aflastningsområdet ved Kåremagersvej i Brande til BestSellers projekt "Best Seller Tower Village", hvor planerne endnu ikke er realiseret.

Grindsted Retail Park er herudover vurderet i sammenhæng med etableringen af første del af Midtjyske Motorvej, som er strækningen fra Give til Billund. Strækningen forløber vest om Billund med tilslutning til Grindstedvej, som mod Grindsted skifter navn til Vejle Landevej. Den nye motorvej indgår i Infrastrukturplan 2035, som et flertal af Folketingets partier aftalte i juni 2021. Den nye motorvej vil bl.a. ændre trafikmængderne på Vejle Landevej.

Herudover vil eventuelle andre trafikale tiltag på influensvejnettet – f.eks. udbygninger af kryds, som ikke indgår i planerne og projektet for retailparken - have betydning for trafikens afvikling og dermed en kumulativ effekt.

Endelig vil Retailparken blive vurderet ift. en fortløbende udvikling af erhvervsarealerne i det eksisterende erhvervsområde ved Thorsvej og Odinsvej umiddelbart vest for området, bl.a. ift. en evt. yderlige udvidelse af erhvervsudlægget op til Mellemevej.

4 Planforhold

4.1 Tillæg nr. 1 til kommuneplanen

Planområdet er i kommuneplanen udlagt til byudvikling, og er omfattet af kommuneplanramme 1.E.15, "Erhvervsområde, Filskovvej", hvor den generelle anvendelse er erhvervsområde og den specifikke anvendelse er angivet til erhvervsområde, kontor- og serviceerhverv, industri, let industri og håndværk og butikker med særligt pladskrævende varer. Planområdet ligger i landzone og skal overføres til byzone.

Projektområdet omfatter to øvrige arealer, hvor arealet for Thorsvejs forlængelse ligger i kommuneplanramme 1.E.14 'Erhvervsområde – Odinsvej-Heimdalsvej' og er omfattet af gældende Lokalplan 234. Arealet ligger i og skal fortsat ligge i byzone. Thorsvejs forlængelse realiseres iht. gældende planer.

Det andet areal med Vejdirektoratets eksisterende rasteplads og del af Vejle Landevej ligger i landzone og er ikke omfattet af kommuneplanen. Her ændres ikke på zoneforhold. Etablering af kryds og ombygning af rasteplads vil ske iht. Vejloven.

Grindsted Retail Park vil indeholde udvalgswarebutikker, hvoraf en del ikke vil høre til gruppen af butikker med særligt pladskrævende varer, og herudover én dagligvarebutik. Retailparken kan således ikke realiseres på baggrund af den gældende kommuneplan.

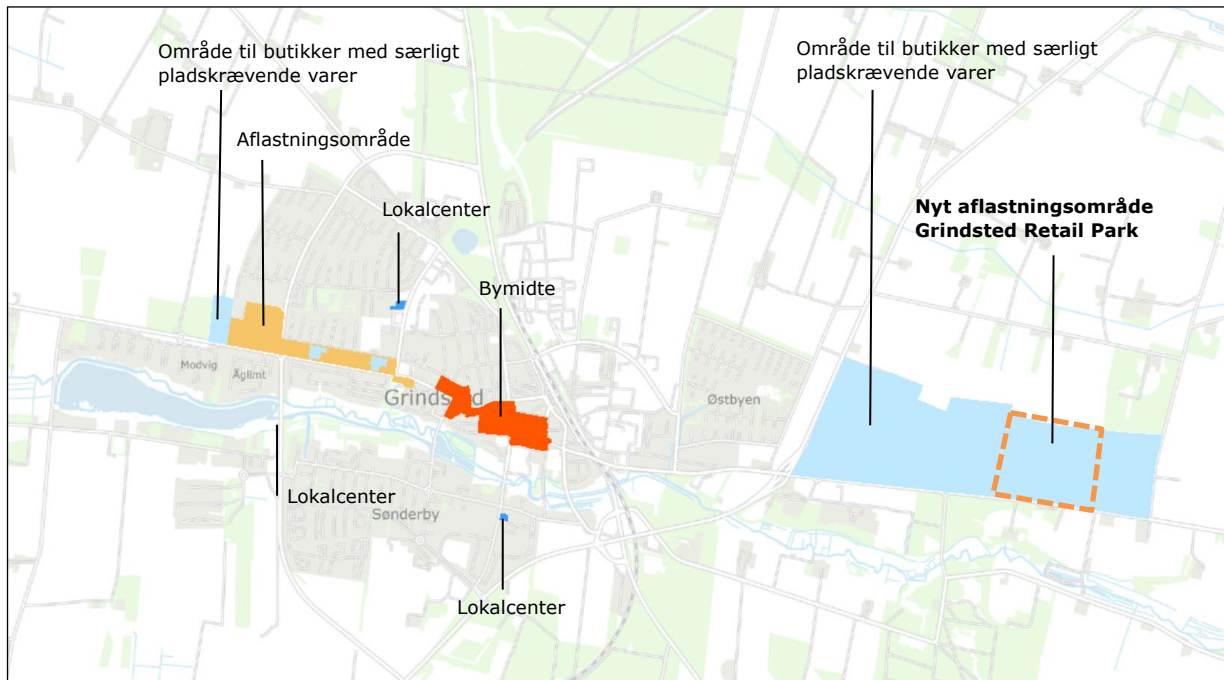
Billund Kommune har derfor samtidig med miljøkonsekvensvurderingen og miljøvurderingen vedtaget et forslag til kommuneplantillæg nr. 1 'Erhvervsområde, Vejle Landevej – Grindsted Retail Park'. Kommuneplantillægget udlægger Retailparkens område som aflastningsområde med tilhørende rammer og retningslinjer sådan, at der er sikret overensstemmelse mellem kommuneplan, lokalplan og projektet for Grindsted Retail Park.

Afgrænsningen af det nye aflastningsområde fremgår af figur 3-1 og 4-1.

Det nye aflastningsområde vil supplere detailhandelsområderne i Grindsted, som i forvejen omfatter Grindsted bymidte, et aflastningsområde langs Vestergade, to lokalcentre ved Krogagervej og Fælledvej samt et stort område til butikker med særligt pladskrævende varer langs Vejle Landevej.

Ændringen af områdets anvendelse til aflastningsområde betyder, at anvendelsesmulighederne udvides fra butikker, der alene forhandler særligt pladskrævende varer til alle former for udvalgsvarer. Særligt pladskrævende varer dækker f.eks. motorkøretøjer, lystbåde, campingvogne, trailere, planter, havebrugsvarer, tømmer, byggematerialer, grus, sten- og betonvarer og møbler samt ammunition og eksplosiver. Ændringen til aflastningsområde betyder derfor, at

retailparken ud over butikker, der sælger særligt pladskrævende varer, også kan rumme butikker, der eksempelvis forhandler autotilbehør, scootere, knallerter, cykler, barnevogne, køkkenelementer, hårde hvidevarer, brændeovne, tæpper, boligtekstiler, belysning, elektronik, værktøj, campingudstyr, haveredskaber, sportsudstyr, dyreartikler, tøj, sko, briller, smykker, kosmetik, gaveartikler, isenkram, kunst, musikinstrumenter, bøger, spil, legetøj og fotoartikler.



Figur 4-1 Kortet viser afgrænsningen af det nye aflastningsområde (Grindsted Retail Park), som indgår i kommuneplantillæg nr. 1, samt de eksisterende detailhandelsområder i Grindsted, som er udpeget i kommuneplan 2025-2037.

Kommuneplantillægget fastlægger en samlet arealramme for detailhandelsarealet i det nye aflastningsområde på maksimalt 63.000 m² fordelt på 60.000 m² til udvalgsvarer og 3.000 m² til dagligvarer. Der er for udvalgsvarebutikker fastsat en minimumsbutiksstørrelse på 500 m² og en maksimal butiksstørrelse på 20.000 m². Dagligvarebutikken må ikke være mindre end 2.800 m².

Rammerne i kommuneplantillægget beskriver områdets anvendelse og miljøklasser, bebyggelsens omfang, højden af fælles skiltepylon, trafikbetjening, regnvandshåndtering og samt beplantning og andre afværgetiltag til sikring af den økologiske funktionalitet for flagermus.

4.2 Forhold til den gældende kommuneplan

Det følgende indeholder en beskrivelse af, hvordan kommuneplantillæg nr. 1 forholder sig til den gældende kommuneplan 2025-2037.

4.2.1 Forhold til kommuneplanens overordnede mål

Kommuneplanen indeholder under temaet "Byudvikling og bosætning" overordnede mål om,

- > at Trekantområdet skal rumme et varieret og regionalt orienteret handelsliv, som kan matche områdets intention om at være en funktionel storby. Kvaliteten i et varieret udbud af butikker skal fremme byernes attraktivitet som leve- og bosted, og tilbyde borgerne alle former for butikstyper, -størrelser og -koncepter.
- > At detailhandelen først og fremmest skal koncentreres i bymidterne for at udnytte den eksisterende infrastruktur og den kollektive trafik bedst muligt, samt skabe et livligt bymiljø. Aflastningsområder, lokalcentre og områder til butikker med særligt pladskrævende varer supplerer bymidterne.

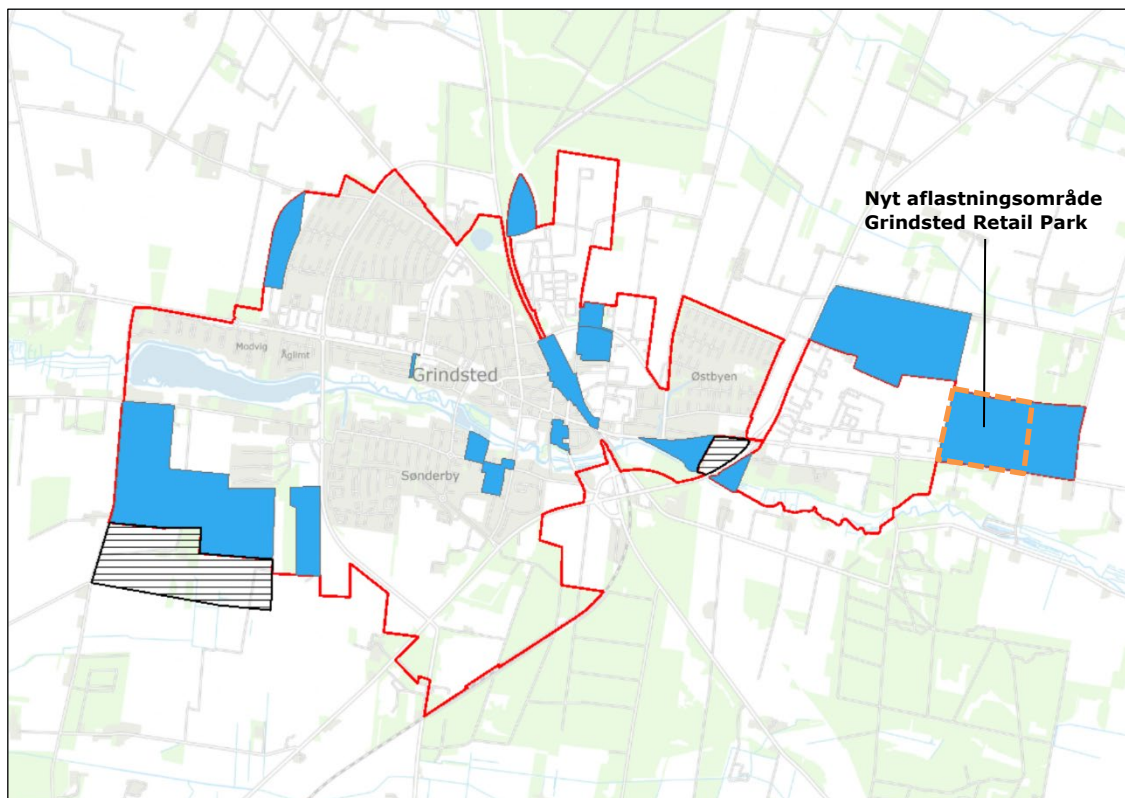
Grindsted er i kommuneplanens bymønster udpeget som kommunens hovedby, som rummer arbejdspladser, detailhandel, uddannelses- og kulturinstitutioner, kommunal administration, sygehus med mere. Billund er udpeget som centerby med kendte turistattraktioner, en international lufthavn og et stort antal arbejdspladser, herunder LEGO-koncernen, Lalandia og Lufthavnen.

Herudover er det målet med planlægningen for detailhandel at sikre levende bymidter, god tilgængelighed til indkøb og velfungerende markeder. Butikker er en vigtig forudsætning for byliv, både i de store byers bymidter og som grundlag for at fastholde de mindre byer i landdistrikterne.

Grindsted Retail Park kan ses som en udvikling af detailhandlen, der vil styrke Grindsteds rolle som hovedby, øge borgernes adgang til forskellige former for butikstyper, -størrelser og -koncepter, som udnytter den eksisterende infrastruktur og kollektive transport, og som vil supplere bymidterne med store butikker, som ikke uden videre kan placeres i bymidterne.

4.2.2 Forhold til kommuneplanens retningslinjer

Plan- og projektområdet er i kommuneplanen udpeget som **byvækstareal** til erhverv. Byvækstarealerne fremgår af 4-2.



Figur 4-2 Kortet viser områderne i Grindsted, der i Kommuneplan 2025-2037 er udlagt til byudvikling, og som inkluderer det nye aflastningsområde (Grindsted Retail Park).

Kommuneplanens retningslinjer for **detailhandel** fastlægger følgende rammer for detailhandelsarealet i de forskellige centerområder i Grindsted:

45.000 m² i Grindsted bymidte (rammeområde 1.C.1).

13.000 m² i aflastningsområdet langs Vestergade (rammeområde 1.C.2).

3.000 m² i hvert af lokalcentrene ved Krogagervej og Fælledvej.

20.000 m² i området til butikker med særligt pladskrævende varer ved Grindsted Landevej i Grindsted vest (rammeområde 1.E.1).

20.000 m² i området til butikker med særligt pladskrævende varer ved Vestergade (rammeområde 1.E.2).

50.000 m² i området til butikker med særligt pladskrævende varer ved Thorsvej (rammeområde 1.E.13 og 14).

20.000 m² i området til butikker med særligt pladskrævende varer ved Filskovvej (rammeområde 1.E.15), som, det nye aflastningsområde er en del af.

Der er samlet for alle detailhandelsområder i Grindsted en øvre ramme for detailhandelsarealet på 168.000 m². Der var ifølge detailhandelsanalysen fra 2022 et samlet eksisterende detailhandelsareal i Grindsted på 36.300 m². Der er

dermed god plads til udvikling af detailhandlen inden for de hidtil udpegede detailhandelsområder.

Plan- og projektområdet er ikke omfattet af kommuneplanens arealudpegninger vedrørende **landskab, geologi og kulturhistorie**. Plan- og projektområdet grænser mod syd op til et værdifuldt kulturmiljø og bevaringsværdigt landskab langs Grindsted Å.

Plan- og projektområdet er ikke omfattet af kommuneplanens retningslinjer for **naturområder, økologiske forbindelser eller Grønt Danmarkskort**. Syd for plan- og projektområdet er der langs Grindsted Å områder omfattet af retningslinjerne for naturområder, økologiske forbindelser og Grønt Danmarkskort.

Nordøst for plan- og projektområdet er der et **skovområde**, som er omfattet af kommuneplanens retningslinjer om naturområder og Grønt Danmarkskort.

Plan- og projektområdet er ikke udpeget som særligt værdifuldt **landbrugsområde**.

Plan- og projektområdet grænser op til Vejle Landevej, som er statsvej, og som i kommuneplanen er udpeget som **overordnet vej**.

Plan- og projektområdet ligger inden for **fuglekollisionszonen** omkring Billund Lufthavn.

Plan- og projektområdet er ikke omfattet af udpegninger til **infrastruktur- eller energianlæg** i form af vejanlæg, vindmøller, solenergianlæg, biogasanlæg, naturgasledninger, højspændingsanlæg eller deponeringsanlæg. Ca. 400 m mod øst er der udpeget vindmølleområde og ca. 750 m mod nord er der en eksisterende gas-transmissionsledning.

Plan- og projektområdet er ikke omfattet af 500 m beskyttelseszoner omkring **risikovirkomheder** eller 1.500 m opmærksomhedszonen for virksomheden IFF.

Det er ikke udpeget areal til **produktionserhverv** i området, og området er ikke omfattet af konsekvensområder omkring områder til produktionserhverv.

Mindre arealer inden for plan- og projektområdet er udpeget som arealer med risiko for **oversvømmelse**.

Plan- og projektområdet er ikke omfattet af andre hensyn i kommuneplanen, som udviklingen af plan- og projektområdet til Retailpark skal tage væsentlige hensyn til.

4.2.3 Lovmæssige bindinger på arealanvendelsen

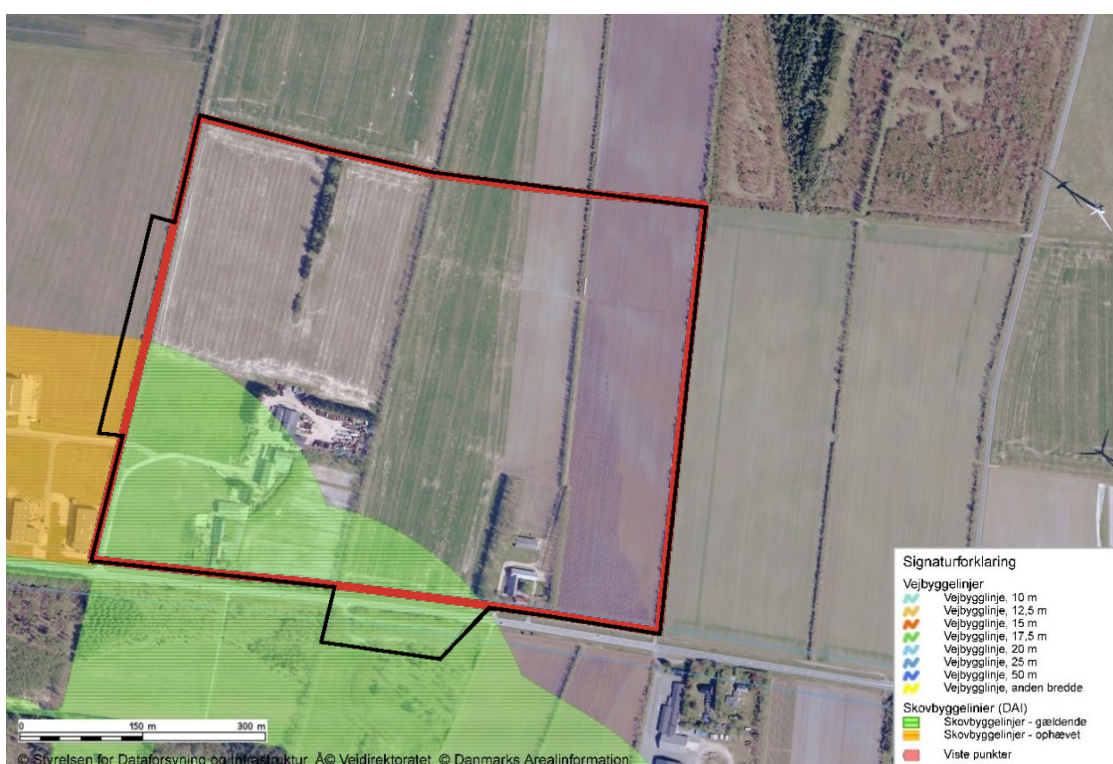
Der er langs Vejle Landevej en **vejbyggelinje** på 25 meter fra vejmidte plus eventuelt højde- og passagetillæg.

4.2.4 Samlet vurdering

Plan- og projektområdet kan samlet set betegnes som et område, der bortset fra retningslinjerne om detailhandel, er kendetegnet af få planhensyn og få lovbestemte bindinger på arealanvendelsen.

Retningslinjer og lovmæssige bindinger, som direkte berører planområdet, er begrænset til en skovbyggelinje i områdets sydvestlige del, hvor der i dag er bebyggelse, og en vejbyggelinje langs Vejle Landevej.

Området er ikke herudover omfattet af bygge- eller beskyttelseslinjer eller beskyttet natur. Området ligger desuden uden for kommuneplanlagte områder med landskabs-, kulturmiljø og naturinteresser.



Figur 4-3 Kortet viser, skovbyggelinjen, som berører planområdets (rød streg) og projektområdets (sort streg) sydvestlige del, samt vejbyggelinjen langs Vejle Landevej.

4.2.5 Lokalplan nr. 353

Hovedparten af retailparken omfattes endvidere af forslag til lokalplan nr. 353 – Grindsted Retail Park - der offentliggøres samtidig med forslag til kommuneplan-tillæg nr. 1 og miljørapporten.

Med lokalplanen muliggøres etableringen af et aflastningscenter til store udvalgswarebutikker og butikker med særligt pladskrævende varegrupper. Der er således tale om typer af butikker med udvalgsvarer, som ikke uden videre kan indpasses i bymidten. Der tillades endvidere én dagligvarebutik samt forskellige publikumsorienterede servicefunktioner, såsom restauranter, tankstation, lege-land, padel o.lign. samt liberale erhverv og op til 5.000 m² kontor erhverv. Der

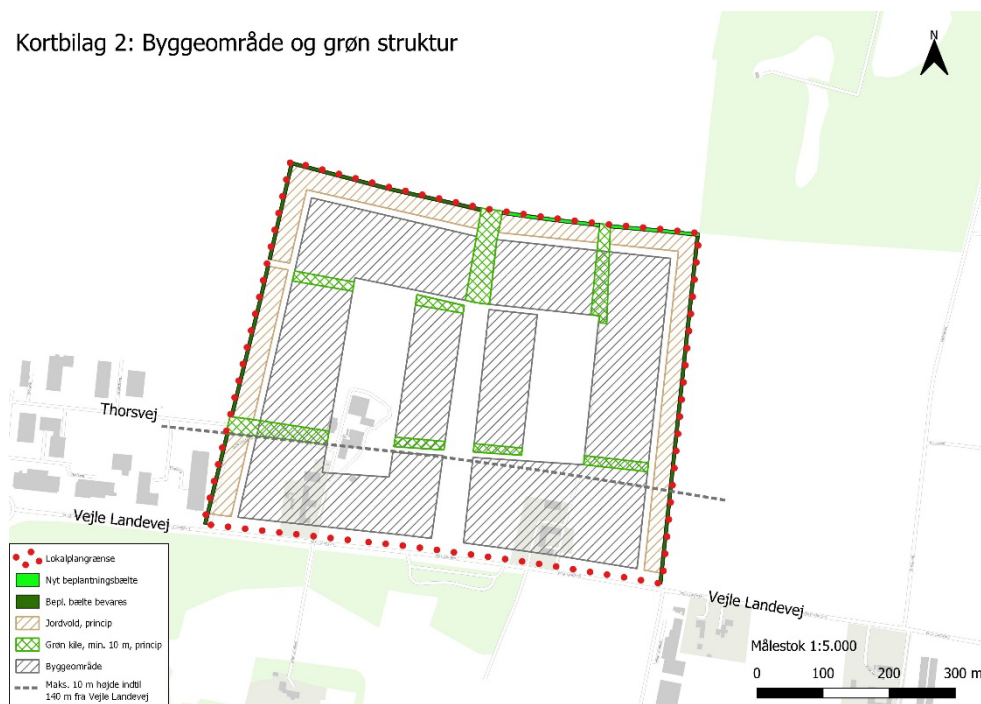
kan indpasses øvrige ferie- og fritidsformål, men ikke med overnatningsfaciliteter såsom hotel, ferielejligheder o.lign., ligesom der ikke kan indpasses boliger.

Ud over at skabe mulighed for at etablere Grindsted Retail Park er det bl.a. formålet med lokalplanen at sikre, at det samlede område udformes under hensyntagen til en landskabelig og visuel tilpasning samt en hensigtsmæssig trafikafvikling. Sidstnævnte sikres ved, at der skal etableres primær vejadgang fra Vejle Landevej med et signalreguleret kryds samt etableres to sekundære vejadgange fra Thorsvej, herunder etablering af Thorsvejs forlængelse til den nordlige af de to vejadgange. Vejanlæggene skal etableres forud for retailparkens åbning.

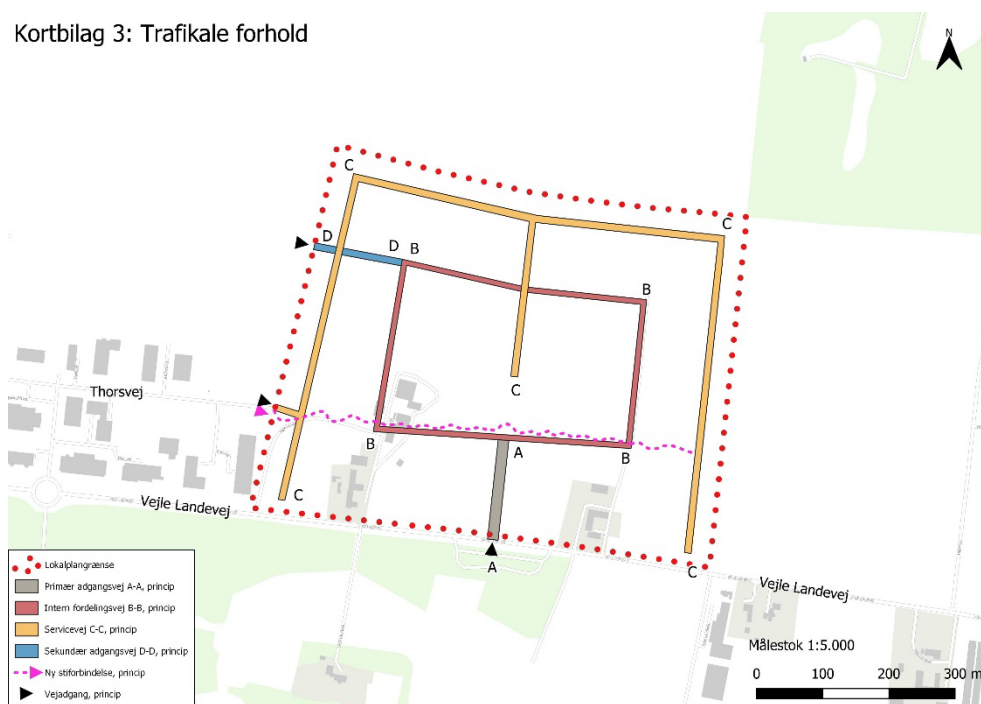
Lokalplanen fastlægger bestemmelser, der muliggør realisering af projektet samt bidrager til at sikre en både funktionel og æstetisk løsning for det nye butiksområde. Konkret fastlægges bestemmelser for områdets anvendelse, bebyggelsens placering, omfang og udformning, skiltning, trafikforhold, teknisk forsyning samt udformning af ubebyggede arealer ift. håndtering af regnvand, terrænregulering, genindbygning af overskudsjord samt bevaring af eksisterende og indpasning af ny beplantning mv. Sidstnævnte bl.a. ift. sikring af den økologiske funktionalitet for flagermus, visuel afskærmning samt anlæg af grønne friarealer til områdets kunder og ansatte.

Reguleringen i lokalplanen sker med afsæt i de arealmæssige principper, der ses af lokalplanens to anvendelseskort, der er gengivet på figur 4-4.

Kortbilag 2: Bygeområde og grøn struktur



Kortbilag 3: Trafikale forhold



Figur 4-4: Lokalplankort fra Forslag til Lokalplan nr. 353 'Grindsted Retailpark' (COWI).

Området for Lokalplan 353 ligger i landzone, men vil med lokalplanens endelige vedtagelse blive overført til byzone.

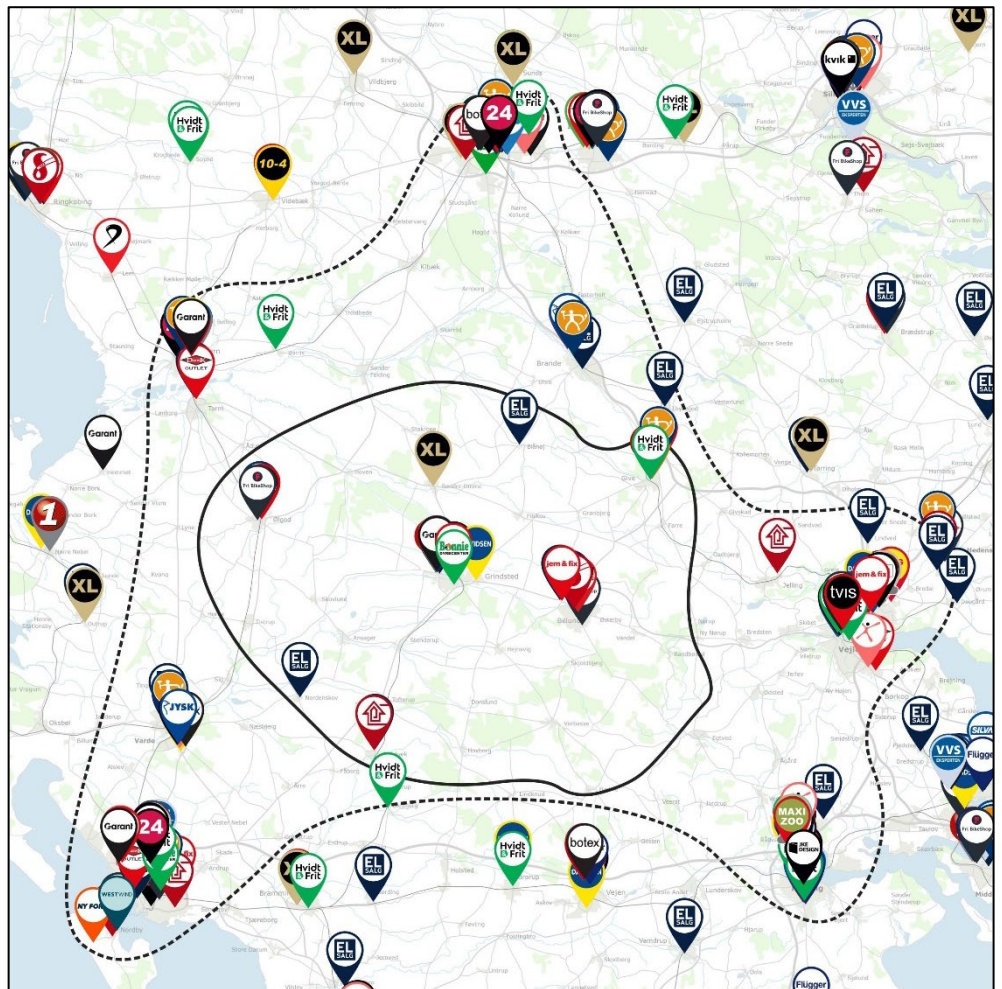
Lokalplanens realisering forudsætter dispensation eller ophævelse ift. naturbeskyttelseslovens § 17 om skovbyggelinje, der berører den sydvestlige del af plan- og projektområdet, se figur 4-3. Billund Kommune påtænker at ansøge Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø om ophævelse.

4.2.6 Kumulative effekter

Miljøkonsekvenserne af Grindsted Retail Park er vurderet i sammenhæng med andre planer og projekter, som miljøpåvirkningerne fra retailparken vil spille sammen med.

Detailhandelsplaner og -projekter

Der er i influensområdet omkring Grindsted Retail Park en række kendte planer for udvikling af detailhandlen, som også vil påvirke detailhandlen i området, og som vil spille ind på de påvirkninger af detailhandlen, som Grindsted Retail Park vil medføre. Influensområdet er det område, hvor det vurderes, at udvalgsvarerhandlen vil kunne blive påvirket af retailparken. Området, hvor dagligvarehandlen vil blive påvirket, er erfaringsmæssigt væsentligt mindre, da dagligvarer typisk købes tæt på bopælen.



Figur 4-5: Influensområdet (stiplet linje), hvor det er vurderet at Grindsted Retail Park, vil kunne påvirke den eksisterende udvalgsvarerhandel er afgrænset som vist på kortet. Påvirkningerne vil ske ved, at borgerne fra Grindsted og et område omkring byen vælger at handle i de nye butikker i Grindsted Retail Park i stedet for at handle i de omkringliggende handelsbyer, fordi der med Grindsted Retail Park er kommet en mulighed tættere på. Oplandet (fuldt optrukket linje) er området, hvor det vurderes, at borgerne vil foretage hovedparten af indkøbene, som butikker i Grindsted Retail Park dækker.

Et kommuneplantillæg for en udvidelse af aflastningsområdet ved **Vestergårdsvej i Brande** er blevet endeligt vedtaget i juni 2024. Udvidelsen af rammen for

detailhandel betyder, at der er plads til opførelse af op til 8.500 m² store udvalgswarebutikker i aflastningsområdet. Minimumsbutiksstørrelsen er fastsat til 500 m²

I Brande er der herudover en gældende planlægning for et aflastningsområde ved Kåremagersvej til BestSellers projekt "**Best Seller Tower Village**". Planerne giver mulighed for i alt 30.000 m² detailhandel fordelt på 28.500 m² til udvalgswarebutikker og 1.500 m² til dagligvarebutikker. Området ved Kåremagervej er planlagt til butikker af en anderledes karakter og størrelse, end der typisk planlægges for i aflastningsområder, og er tænkt som en udvidelse af Bestsellers hovedsæde. Området vil ifølge planerne få karakter af bymæssige bebyggelse og vil blive en blanding af butikker, kontorer, restaurant og et højhus på op til 320 m med tilhørende konferencebygning og uddannelsesfaciliteter. Butikkerne forventes overvejende at bestå af beklædningsbutikker, herunder butikker inden for Bestsellers egne tøjbrands, dvs. Jack & Jones, Name It, Only, Only & Sons, ADPT, Selected Femme og Homme samt eksterne brands inden for mode og andre udvalgsvarer som for eksempel hårde hvidevarer og møbler.

Der er udpeget et nyt **aflastningsområde ved La Cours Vej i Ikast**. Planerne fremgår af Kommuneplantillæg nr. 17 og lokalplan nr. 436. Det fremgår af kommuneplanrammen, at der kan opføres udvalgswarebutikker med et samlet areal på maks. 7.000 m² og med en mindstestørrelse på 500 m² for den enkelte butik.

I **Herning** overvejes ifølge Herning Kommunes detailhandelsanalysen fra 2021 flere nye detailhandelsområder og udvidelse af eksisterende områder. Udbygningerne udgør mellem 3.100 og 14.000 m² og vil kunne rumme op til i alt 31.000 m².

Ringkøbing-Skjern Kommune har den 21. maj 2024 vedtaget et tillæg nr. 39 til kommuneplanen. Tillægget giver mulighed for at udvide **aflastningsområdet i Skjern** til en samlet størrelse på 27.500 m² detailhandelsareal. Udvidelsen betyder, at restrummeligheden hæves fra 2.333 m² til 9.225 m². Butiksstørrelserne for udvalgswarebutikker er fastsat til min. 400 m² og maks. 2.000 m² i en del af området og min. 1.000 m² og maks. 5.000 m² i en anden del af området.

I **Esbjerg** blev der i oktober 2018 vedtaget et kommuneplantillæg, som udvider aflastningsområdet ved Bilka med et større område til en enkelt stor udvalgswarebutik (Ikea) på 15.000-40.000 m². Planerne er ikke realiseret, men der er en stor rummelighed til udvidelse af detailhandelsarealet til udvalgswarebutikker.

Trafik og veje samt landskabelig påvirkning

Vurdering af de kumulative effekter gælder herudover det trafikale samspil med den del af Midtjysk Motorvej, der kommer til at forløbe mellem Give og Billund, som et flertal af Folketingets partier aftalte som en del af "Infrastrukturplan 2035. Strækningen forventes at stå færdig omkring 2032.

Den nye motorvej føres vest om Billund og tilsluttes Grindstedvej, som mod vest skifter navn til Vejle Landevej (rute 30), se figur 4-6. Motorvejen forventes at øge trafikmængderne på Vejle Landevej.



Figur 4-6: Kortet viser den kommende motorvej mellem Giv og Billund. Motorvejen tilsluttes Grindstedvej, som mod Grindsted skifter navn til Vejle Landevej.

(Kilde: Aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne om: Infrastrukturplan 2035, 28. juni 2021.)

Herudover vil den kumulative effekt ift. trafik og visuel påvirkning fra den videre udbygning af erhvervsområdet mod vest indgå i vurderingen.

4.2.7 Anlægsfasen

Bygge- og anlægsfasen for Retailparken forventes at blive påbegyndt primo 2026 og forventes at vare frem til medio 2029. Det forventes, at den centrale stamvej anlægges fra start og herefter en række byggepladsveje til byggeområder i områdets vestlige halvdel samt mod sydøst, som forventes udbygget i løbet af 2027. Den resterende østlige del forventes udbygget i løbet af 2028/29. Alt adgang til byggepladsen i anlægsfasen vil ske fra Thorsvej. For nærmere info, se principperne på figur 6-15.

4.3 Kilder

- > Kommuneplan 2025-2037, Billund Kommune.
- > Plandata.dk.

- > Forslag til Kommuneplantillæg nr. 1, 'Erhvervsområde, Vejle Landevej - Grindsted Retail Park', 2025
- > Forslag til Lokalplan nr. 353 'Grindsted Retail Park', 2025.
- > Kommuneplantillæg nr. 24, Ikast-Brande Kommune, 2024.
- > Kommuneplan 2021-2023, Ikast-Brande Kommune.
- > Detailhandelsanalyse, Herning Kommune, 2021.
- > Tillæg nr. 39 til kommuneplan 2021-2033, Ringkøbing-Skjern Kommune, 2024.
- > Kommuneplan 2022-2034, Esbjerg Kommune.
- > Infrastrukturplan 2035, Transportministeriet, 28. juni 2021.

5 Vurderingsmetode

Påvirkningen af hvert enkelt miljøemne karakteriseres bl.a. i forhold til, om påvirkningen er væsentlig eller ej, om påvirkningen er positiv eller negativ, hvad hyppigheden, varigheden og omfanget af påvirkningen er, og om påvirkningen indtræffer i et område, som er sårbart.

I miljøvurderingen er anvendt følgende terminologi i vurderingen af påvirkningens karakter:

Væsentlig påvirkning:

Væsentlig positiv eller negativ påvirkning: Der forekommer mulige påvirkninger, som har et stort omfang og/eller en høj kompleksitet og/eller en langvarig karakter, er hyppigt forekommende eller sandsynlige. Der vil være mulighed for irreversible forbedringer eller skader i betydeligt omfang. Sammen med andre væsentlige påvirkninger eller moderate påvirkninger kan påvirkningerne give anledning til væsentlige kumulative påvirkninger.

Ændring af planen/projektet overvejes. Muligheder for undgå, imødegå eller minimere den enkelte væsentlige påvirkning beskrives.

Ikke væsentlig påvirkning:

Moderat positiv eller negativ påvirkning: Der kan forekomme mulige påvirkninger, som enten har et større omfang eller en relativ høj kompleksitet eller en relativ langvarig karakter eller er hyppigt forekommende. Der vil være mulighed for midlertidige lokale forbedringer eller skader. Sammen med væsentlige påvirkninger eller andre moderate påvirkninger kan påvirkningerne give anledning til væsentlige kumulative påvirkninger.

Muligheder for undgå, imødegå eller minimere den enkelte moderate påvirkning beskrives.

Lille påvirkning: Der kan forekomme påvirkninger uden væsentlige konsekvenser, som vil være af lille omfang eller kortere varighed eller som vil berøre et begrænset område (lokalt) uden særlige interesser.

Der er ikke behov for at ændre planen/projektet eller for at undgå, imødegå eller minimere påvirkninger.

Ingen eller **ubetydelig** påvirkning: Der kan forekomme mindre påvirkninger, som er lokalt afgrænsede, ikke-komplekse, kortvarige eller uden langtidseffekt og uden irreversible effekter. Eller der forekommer ingen påvirkninger.

Der er ikke behov for at ændre planen/projektet eller for at undgå, imødegå eller minimere påvirkninger.

For de miljøemner, hvor der vurderes at være en moderat eller væsentlig påvirkning, vil det blive beskrevet, hvordan påvirkningen kan undgås, mindskes,

restaureres eller kompenseres ved at justere på planen eller projektet. Hvis dette ikke er muligt, vil der blive gennemført afværgeforanstaltninger.

For afværgeforanstaltninger vil omfang og type blive beskrevet i overensstemmelse med gældende vejledninger. Afværgeforanstaltningerne skal i videst muligt omfang begrænse de afledte negative, miljømæssige konsekvenser af planen og projektet.

Ligeledes vil behovet for bygherres overvågning blive vurderet og beskrevet i det omfang, der er miljøpåvirkninger, som ikke kan vurderes på forhånd eller der er afværgeforanstaltninger, hvor det skal overvåges, om de i tilstrækkeligt omfang kompenserer for en negativ miljøpåvirkning. Som en del af overvågningsprogrammet vil det fremgå hvilke aktioner, der skal gennemføres, hvis overvågningen viser, at der er behov for yderligere tiltag.

Påvirkninger på bilag IV-arter vurderes selvstændigt ud fra de vurderingsparametre, som følger af habitatdirektivet.

6 Trafikafvikling og trafiksikkerhed

6.1 Grundlag

Kapitlet omhandler vurderinger af påvirkningerne af trafikafvikling og -sikkerhed ved etablering af planerne og projektet for Grindsted Retail Park. Vurderingerne er gennemført for en fuld udbygning af retailparken.

6.1.1 Anvendt viden, data og metoder

Den forventede fremtidige trafik og konsekvenserne for influensvejnettet, beskrives med baggrund i notatet "Trafikvurdering, Grindsted Retail Park" (Trafikplan, 2025), jf. Bilag 1. Trafikalt vil projektet primært påvirke vejnettet i nærområdet. Der er til vurderingen fastlagt et influensvejnet, hvor de væsentligste effekter forventes at forekomme. Dette vejnet fremgår af figur 6-1.



Figur 6-1 Influensvejnet og de 9 kryds som indgår i trafikvurderingen af trafikafviklingen (Trafikplan, 2025).

Etablering af retailparken vil medføre en forøgelse af trafikken på det omkringliggende vejnet.

Foruden retailparken medfører den øvrige forventede udvikling i området, herunder også etableringen af Midtjyske Motorvej, at trafikmængden på Vejle Landevej i et værst tænkeligt scenarie frem mod 2040 kan blive omkring fordoblet ift. nuværende.

Trafikvurderingerne er således baseret på et trafikalt grundlag bestående af den nuværende trafik på vejnettet fremskrevet til prognoseåret 2040 inkl. etablering af Midtjyske Motorvej samt bidraget fra plan- og projektområdet ved fuld udbygning.

Estimeringen af den fremtidige trafik fra projektet er baseret på forskellige beregningsmetoder, som skaber et spænd for, hvor stor trafikken kan forventes at blive. Der er anvendt følgende metoder til beregning af de trafikale konsekvenser for i alt 4 scenarier:

Scenarie 0: Generel fremskrivning af trafikken til 2040

Scenarie 0±: Udover scenarie 0, udbygges den nuværende lokalplan 234

Scenarie A: Udover scenarie 0, tillægges trafik fra retailparken iht. standard turrater, men fratrukket synergieffekt.

Scenarie B: Udover scenarie 0, tillægges trafik fra retailparken fastsat ud fra sammenlignelig case (Randers Storcenter)

Baggrunden for beregningsmetoderne er beskrevet nærmere i det følgende.

Ofte anvendes standard turrater for at estimere trafikken som følge af de forskellige funktioner i plan- og projektområdet. Der er dog en række usikkerheder ved anvendelse af turrater, og især til et projekt som dette, hvor der er et meget blandet udvalg af butikker og detailhandel, som må forventes at generere ret forskellige antal ture ift. etageareal. Der findes dog kun én turrate der dækker detailhandel og udvalgsvarer, og denne er samtidig baseret på undersøgelser, der er mere end 25 år gamle.

Desuden er turrater gældende for hele Danmark, og der skelnes oftest ikke til placeringen af funktionerne, herunder om det er i de større byer eller i mere tyndtbefolkede områder.

Samtidig er retailparken stor, og det må forventes, at der er en betydelig synergieffekt mellem områdets funktioner, så besøgende handler i flere butikker på den samme tur. Dette tager turrater ikke højde for. En summering af antal ture baseret på turrater for hver enkelt anvendelseskategori vurderes således at ville overestimere trafikken til og fra området voldsomt.

For at kompensere for dette, er det undersøgt hvilken synergi/reduktionseffekt der kan forventes ved at etablere butikker og forskellige typer funktioner samlet. Dette er gjort ved at sammenligne arealanvendelsen og den faktiske trafik for et større butiksområde ved Ringsted, som minder om det konkrete projekt i udvalg og variation af butikker mv. Beliggenheden af området ved Ringsted er

dog ikke sammenlignelig med Grindsted, da kundegrundlaget er langt større i Ringsted, ligesom en placering lige ved motorvejen vurderes at gøre butikkerne attraktive for kunder i en større afstand. Derfor vurderes beregningerne med turrater og kompensation for den fundne synergieffekt at være udtryk for et værst tænkeligt scenarie (scenarie A).

Ved at tage udgangspunkt i det faktiske kundegrundlag til retailparken i Grindsted er der sammenlignet med et andet butiksområde ved Randers Syd (Paderup), hvor både kundegrundlag og trafikmængder er kendte. Derved er der beregnet et antal bilture pr. potentiel kunde i kundegrundlaget, og dette forhold er anvendt på kundegrundlaget for Grindsted. Denne beregningsmetode kaldes for scenarie B, og medfører en noget mindre trafik iht. scenarie A.

Til vurdering af, hvilken påvirkning den forøgede trafik vil have på influensvejnettet, er der foretaget kapacitetsberegninger for Vejle Landevej samt kryds beliggende i influensvejnettet. Der er foretaget kapacitetsberegninger for begge scenarier – A og B - hvorved det er kortlagt, hvad de forventede trafikale konsekvenser og deraf afledte udbygningsbehov er på det omkringliggende vejnet for hvert scenarie. Til sammenligning er der også foretaget kapacitetsberegninger for et scenarie 0, hvor der er forudsat en generel trafikudvikling frem mod 2040 og etablering af Midtjyske Motorvej. Endelig er der foretaget tilsvarende kapacitetsberegninger for et scenarie benævnt 0+, hvor der i tillæg til scenarie 0 regnes på konsekvenserne ved, at det nuværende erhvervsområde vest for retailparken udbygges fuldt ud iht. gældende Lokalplan 234.

Som et led i at sikre robustheden i den generelle udvikling af området øst for Tingvejen, herunder erhvervsområdet vest for plan- og projektområdet, planlægger Billund Kommune for en fremtidig forlængelse af Thorsvej gennem erhvervsområdet mod nord og vest med tilslutning til Tingvejen, se figur 6-2. Det er ligeledes planen, at Odinsvej tilkobles denne vej mod nord, samt at retailparken får en direkte nordlige vejadgang via denne.



Figur 6-2. Princip for fremtidig forbindelsesvej mellem Thorsvej og Tingvejen (hvid stiplede linje). (Trafikplan, 2025)

Hvor stor en trafikmængde anlægget af disse veje vil kunne aflaste Vejle Landevej med er ikke taget med i de gennemførte trafikvurderinger, idet en etablering af disse veje er uafhængig af retailparken. De trafikale konsekvenser af disse vurderes derfor ikke nærmere. En forbindelsesvej til Tingvejen vil dog kunne aflaste rundkørslerne på Vejle Landevej ved hhv. Thorsvej og Odinsvej, da den del af kundetrafikken til retailparken og trafik til erhvervsområdet, der er orienteret mod nord ad Tingvejen, kunne anvende den nye forbindelsesvej. Samlet vurderes en forbindelsesvej at kunne aflaste Vejle Landevej for både erhvervs- og kundetrafik til retailparken, og derved medføre en forbedret trafikafvikling ift. scenarierne der belyses i denne rapport.

På baggrund af den forventede fremtidige trafik for 2040 i de opstillede scenarier, er der foretaget kapacitetsberegninger for strækningen Vejle Landevej, samt kryds på vejnettet i nærheden af retailparken.

Den øgede fremtidige trafik består - afhængigt af scenarie - både af trafik som følge af realiseringen af retailparken, men også udbygning af det tilstødende erhvervsområde samt en generel fremskrivning af trafikken på vejnettet, herunder også som følge af etableringen af Midtjyske Motorvej.

I beregningerne af den forventede fremtidige trafik, er der generelt anvendt konservative estimater for både synergieffekt og for den andel af trafikken, som er eksisterende. Derved regnes der generelt på den sikre side. Derudover er der i kapacitetsberegningerne som udgangspunkt regnet for et spidskvarter ved hjælp af en spidstimefaktor. Resultatet af beregningerne skal således tolkes som trafikafviklingen i det mest belastede kvarter på hverdageftermiddage i 2040 for de forskellige scenarier.

Endelig er den anvendte ulykkeshistorik på det omkringliggende vejnet kortlagt ud fra politiregistrerede trafikulykker, der er indberettet i forvaltningssystemet vejman.dk. Der er til undersøgelsen foretaget udtræk af uheldsdata for perioden 2020 til 2024 (begge år inklusive).

6.2 Miljøstatus og -mål

Færdselsloven indeholder regler for færdsel på veje, cykelstier, stier mv. som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Loven gælder uanset om disse er i privat eller offentlig eje. Loven indeholder bl.a. regler for, hvordan trafikanter skal færdes, herunder hastighed og vigepligt.

Færdselsloven suppleres af en lang række bekendtgørelser og administrative regler, bl.a. i forhold til udformningen og afmærkning af veje (vejregler.dk), samt af krav til køretøjer – herunder i forhold til emissioner, som sammen med de tilladte hastigheder har stor betydning for den miljøpåvirkning, som trafikken afstedkommer.

Der er ikke fastlagt specifikke mål for trafikens miljøpåvirkning, men vejledende grænseværdier for trafikafledte miljøkonsekvenser som støj og luftkvalitet har i nogle tilfælde en betydning for reguleringen af færdslen – f.eks. i form af lokale hastighedsbegrænsninger.

I Billund Kommuneplan 2025-2037 under temaet for høj mobilitet og bæredygtig energiforsyning, er det beskrevet at den fremadrettede trafikplanlægning skal sikre muligheden for at komme til og fra Trekantsområdet, og det skal sikres, at det eksisterende vejnet kan udbygges. Et velfungerende vejnet skal bidrage til en fastholdelse af mulighederne for erhvervs- og boligudvikling i området.

I følgende beskrives relevante eksisterende veje indenfor influensvejnettet, som består af Vejle Landevej, Thorsvej, Odinsvej og Heimdalsvej.

6.3 Vejnettet og trafikken

Vejle Landevej

Vejle Landevej, som ses på figur 6-3, er en 2-sporet statsvej, som forbinder Grindsted og Billund. Vejen har en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t, mens der fra rundkørslen Vejle Landevej/Thorsvej mod Grindsted er lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t.

Vejen har en kørebanebredde på cirka 7 meter med afmærkede midterlinjer og en smal kantbane. Der er ikke reserveret areal til bløde trafikanter på strækningen. Tidligere har muligheden for at etablere cykelstier langs Vejle Landevej været undersøgt. Vejdirektoratet har dog ikke prioriteret dette, da der findes en alternativ cykelrute via lokalveje syd for og parallelt med strækningen. Der er cykelstier fra rampekrydset ved Tingvejen mod øst frem til Odinsvej og cykelbaner vest for rampekrydset.

Erhvervsområderne nord og syd for vejen er tilsluttet via to rundkørsler. Langs Vejle Landevej ligger der enkelte ejendomme, der er tilsluttet via overkørsler. På sydsiden af vejen ud for området til retailparken ligger den eksisterende rasteplads, som indgår i projektet.



Figur 6-3 Vejle Landevej ved eksisterende indkørsel til Vejle Landevej 31 (matr.nr. 5f), set mod øst.

Der foreligger en trafiktælling fra 2024 øst for området, der viser en HDT (hverdagsdøgntrafik) på cirka 8.650 køretøjer og en JDT (juledøgntrafik) på cirka 7.800 køretøjer. Lastbilprocenten er cirka 5 %, mens gennemsnitshastigheden er målt til 82,3 km/t og 85 % fraktilen er 88,7 km/t.

Thorsvej

Thorsvej, som ses på figur 6-4, er en 2-sporet kommunevej, som tilsluttes i en rundkørsel til Vejle Landevej. På vejen er der en hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Kørebanebredden er cirka 7,5 meter med kantstensafgrænsning i begge sider. Der er ingen faciliteter for bløde trafikanter.

Der foreligger en ældre trafiktælling nord for rundkørslen Vejle Landevej/Thorsvej fra 2013, som viser en HDT på cirka 500 køretøjer og en JDT på cirka 325 køretøjer, samt en lastbilprocent på cirka 35 %. Gennemsnitshastigheden er målt til 40,1, mens 85 % fraktilen er 49,6 km/t.



Figur 6-4 Thorsvej nord for rundkørslen Vejle Landevej/Thorsvej, set mod nord.

Mod nord tilsluttes Thorsvej et vigepligtsreguleret T-kryds, som ses på figur 6-5, hvor Thorsvej (S) fortsætter mod Thorsvej (Ø). Der er ubetinget vigepligt fra Heimdalsvej og Thorsvej (Ø). Krydset er forberedt til en forlængelse af Thorsvej mod nord, således krydset på sigt omdannes til et fire-benet kryds.



Figur 6-5 Krydset Thorsvej/Heimdalsvej.

Odinsvej

På figur 6-6 ses Odinsvej, der er kommunevej og har funktion som den vestlige adgangsvej til det eksisterende erhvervs- og industriområde øst for Grindsted. Vejen tilsluttes mod syd til Vejle Landevej i en rundkørsel. Hastighedsbegrænsningen på vejen er 50 km/t og har en bredde på cirka 7,5 meter. Der er i begge sider kantstensafgrænsning. Der er i vestsiden af vejen en kort dobbeltrettet

cykelsti, frem mod Vejle Landevej. Stien krydser sidstnævnte i det vestlige ben i rundkørslen.



Figur 6-6 Odinsvej nord for rundkørslen Vejle Landevej/Odinsvej, set mod nord.

I 2012 er der foretaget en trafiktælling nord for rundkørslen Vejle Landevej, som viser en HDT på cirka 2.100 køretøjer og en JDT på cirka 1.600 køretøjer, samt en lastbilprocent på cirka 10 %. Gennemsnitshastigheden er registreret til 41,5 km/t, mens 85 % fraktilen er 52,7 km/t.

Heimdalsvej

Heimdalsvej, som fremgår på figur 6-, er en 2-sporet kommunevej, der forløber parallelt med Vejle Landevej nord herfor. Kørebanebredde er cirka 7,5 meter med kantstensafgræsning på begge sider. Hastighedsbegrænsningen er 50 km/t.

Der foreligger en trafiktælling på Heimdalsvej fra 2006, som viser en HDT på cirka 600 og en JDT på cirka 400. Lastbilprocenten er cirka 27 %. Gennemsnitshastigheden er registreret til 54,1 km/t, mens 85 % fraktilen er 68,5 km/t.



Figur 6-7 Heimdalsvej, set mod vest.

6.3.1 Andre ændringer af vejnettet

Udenfor influensvejnettet planlægges Midtjyske Motorvej med et forløb fra Give til Billund, som medfører et trafikspring og vil have betydning for trafikken på Vejle Landevej i fremtiden. Motorvejen er med i infrastrukturplan 2035, således mertrafikken på Vejle Landevej indgår i beregningerne af den fremtidige trafik i 2040.

Indenfor influensområdet foreligger desuden andre mulige udbygninger af vejnettet, hvor enten Billund Kommune eller Vejrektoratet er vejmyndighed. Nogle af ændringerne er uafhængige af retailparken, mens behovet for andre - i større eller mindre grad - vil være påvirkede af retailparkens realisering, jf. afsnit 6.5.

6.4 Projektbeskrivelse

6.4.1 Vej- og stistruktur

På figur 6-2 ses vejbetjeningsprincipperne for Grindsted Retail Park. Vejadgangen for kunder planlægges primært at foregå fra syd via det signalregulerede kryds fra Vejle Landevej, men der etableres også to vejadgange fra Thorsvej i vest. Den ene placeres mod nordvest i tilknytning til en forlængelse af Thorsvej, der også på et senere tidspunkt kan facilitere en videre udbygning af erhvervsområdet mod nord. Vejstykket, der benævnes 'Thorsvejs forlængelse'. Thorsvejs forlængelse er en del af projektet, men er ikke omfattet af Lokalplan 353. Vejen realiseres iht. gældende Lokalplan 234.

Den anden vejadgang placeres i direkte forlængelse af Thorsvej og sikrer adgang for varelevering og andet tung trafik via servicevejene, der forløber på bagsiden af butikkerne. Herved blandes vareleveringen og kundetrafikken mindst muligt.

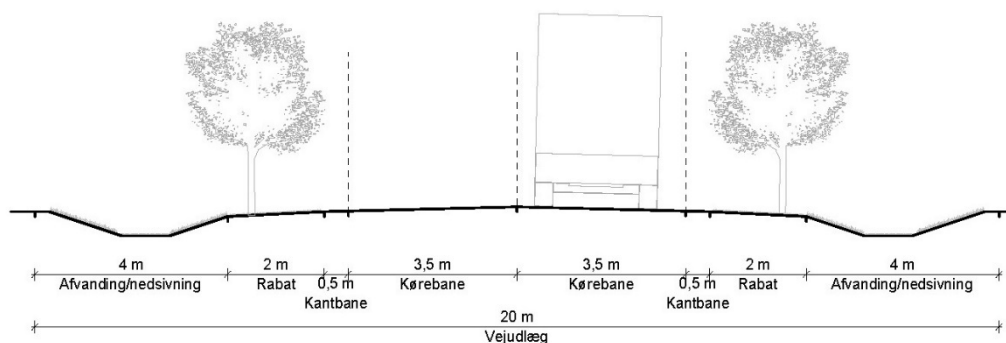
Etableringen af det signalregulerede kryds samt sekundær vejadgang fra Thorsvej og Thorsvejs forlængelse er en forudsætning for ibrugtagningen af retailparken og udføres efter frivillige aftaler med Vejdirektoratet og Billund Kommune.



Figur 6-8 Vejbetjeningsprincipper for Grindsted Retail Park (Grindsted Retail Park Aps, Situationsplan, 2025).

Det signalregulerede kryds ved Vejle Landveje forventes udformet i tråd med skitsen på figur 6-10, der svarer til kravet i scenarie A. Krydset udformes med ekstra svingbaner på både Vejle Landevej og vejadgangen fra retailparken samt ind til rastepladsen mod syd. Desuden sikres fodgængerfelter gennem krydset af hensyn til fodgængertrafikken fra rastepladsen.

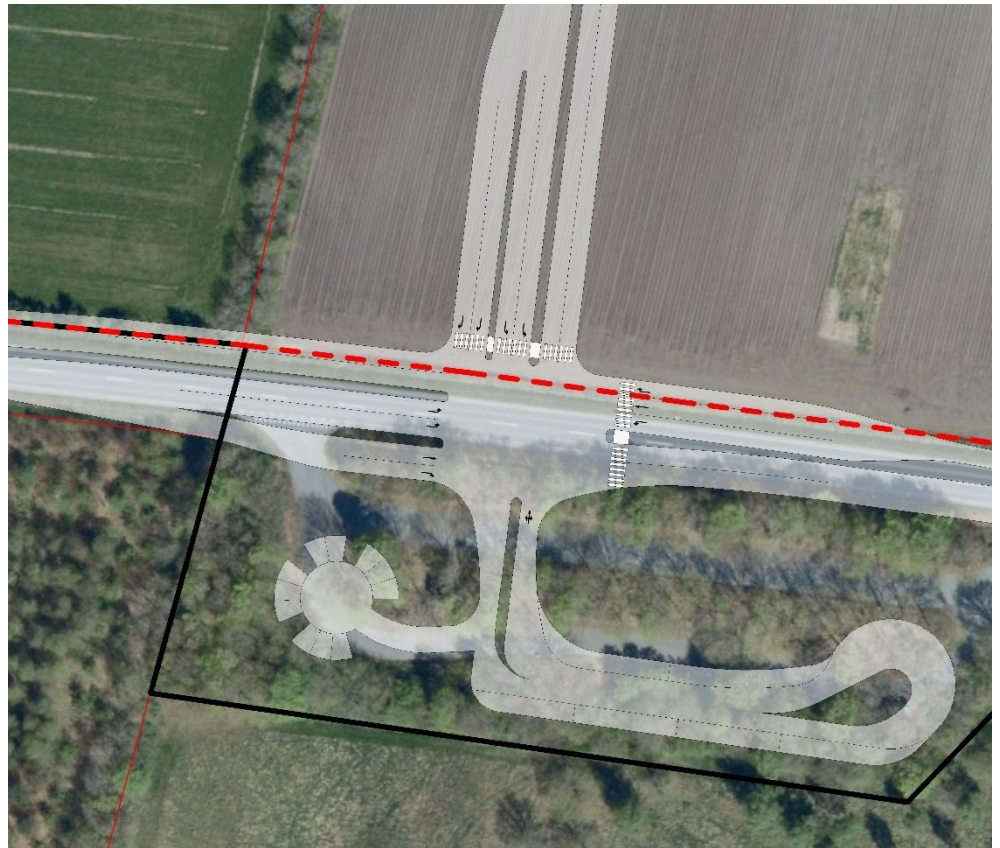
Et principsnit for udformningen af Thorsvejs forlængelse ses på figur 6-9.



Figur 6-9: Principper for udformning af Thorsvejs forlængelse (Trafikplan).

Retailparken udformes desuden med interne stier, herunder en øst-vestgående hovedstiforbindelse. Interne stier udformes med trafiksikre krydsninger, hvor disse passerer de interne veje.

Der muliggøres endvidere en stitilkobling til området fra sydvest. Stiforbindelsen kan føres via Odinsvej/Heimdalsvej/Thorsvej eller alternativt tilkobles fra Vejle Landevej, men er ikke en del af projektet for retailparken. Mulige stiføringer ses på figur 6-11.



Figur 6-10: Principper for udformning af det signalregulerede kryds (scenarie A) ved Vejle Landevej (Grindsted Retail Park Aps).

Endelig vil realiseringen af retailparken betyde, at der skal nedlægges en række eksisterende overkørsler på Vejle Landevej med betydning for trafiksikkerheden. Det drejer sig om følgende overkørsler:

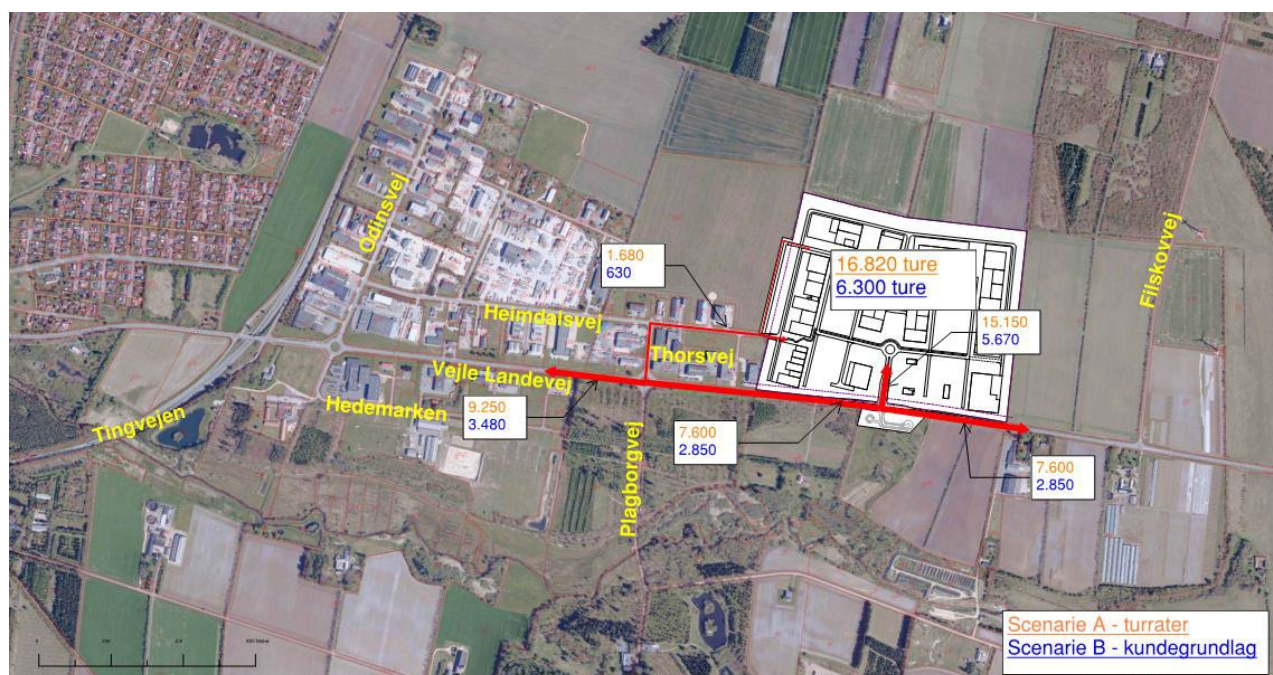
- > Vejadgangen til nr. 31-33 (matr. 5f og 6s).
- > To vejadgange til nr. 39 (matr. 6g).
- > Markoverkørslen til matr. 6g.



Figur 6-11: Mulige stiforløb til området. Gul er via Vejle Landevej, blå via Odinsvej/Heimdalsvej/Thorsvej, grøn er via Plagborgvej fra mulig kommende cykelsti mellem Grindsted og Billund (Trafikplan, 2025).

6.4.2 Mertrafik fra retailparken

Med baggrund i den foreslåede arealanvendelse i planer og projekt samt trafikscenarierne beskrevet i afsnit 6.1.1, er den fremtidige mertrafik fra retailparken estimeret i scenarie A og B, jf. figur 6-12.



Figur 6-12: Fremtidig døgntrafik (ÅDT) til/fra retailparken og fordeling ud på Vejle Landevej (Trafikplan, 2025).

En del af trafikken til og fra det fremtidige område vil udgøres af trafik, der allerede kører på Vejle Landevej (synergieffekt), hvilket også vil være tilfældet for den nye trafik, der genereres ved etablering af Midtjyske Motorvej og en fuld udbygning af erhvervsområdet (scenarie 0+). Dette er trafikanter, der f.eks. er på vej hjem fra arbejde, eller som skal besøge turistattraktionerne i Billund, som stopper ind for at handle eller spise mv.

Da det nuværende erhvervsområde mod vest og retailparken er beliggende ved siden af hinanden, vurderes synergieffekten at være ens for de to områder. I det følgende vurderes det hvor stor en synergieffekt, der kan regnes med, og hvad den forventede trafik bliver i de behandlede scenarier, når der tages højde herfor.

I detailhandelsredegørelsen for området vurderes det, at ca. 85 % af omsætningen til dagligvarebutikken overflyttes fra eksisterende dagligvarebutikker i Billund Kommune, herunder altovervejende fra Grindsted eller Billund bymidte. Kun ca. 15 % vil komme fra andre kommuner. Af detailhandelsredegørelsen fremgår det også, at bil er det altovervejende transportmiddel til og fra området, da der er ringe forbindelser for både kollektiv trafik og for gående og cyklister.

Da området er placeret på hovedaksen mellem Billund og Grindsted by, og centralt i kommunen, vurderes det, at af de 85 % af omsætningen, der kommer internt fra kommunen, kører en tredjedel af denne trafik allerede på Vejle Landevej. Dette svarer således til ca. 25 % af alle turene. Til sammenligning viser en screening af trafikvurderinger fra andre detailhandelsområder og aflastningscentre i Danmark, at der generelt regnes med at 20-50 % af trafikken til dagligvarebutikker er eksisterende trafik.

Detailhandelsredegørelsen viser, at de øvrige detailhandelsbutikker og restauranter, der planlægges etableret i plan- og projektområdet, ikke i særlig høj grad er repræsenteret i Grindsted eller nærområdet i dag. Derfor kommer kun ca. 30 % af omsætningen internt fra Billund Kommune, mens den resterende del hentes fra de omkringliggende kommuner og nethandel, hvor butikstyperne findes i dag. Med samme forudsætning om at en tredjedel af trafikken fra den interne omsætning i kommunen allerede kører på strækningen, svarer dette til at ca. 10 % af trafikken til disse butikker og restauranter er eksisterende trafik.

For at beregne den samlede andel af ture til og fra området, som foretages af trafikanter, der allerede kører på Vejle Landevej, fordeles ovenstående forudsætninger ud på arealanvendelsen for området og turrater herfor.

Samlet vil 12 % af turene til og fra området blive foretaget af trafikanter, der allerede kører på Vejle Landevej, jf. tabel 6-1. I tabel 6-1 kan ses, hvor stort et antal nye ture, der forventes, når der tages højde for synergieffekten i de forskellige scenarier.

	Arealer (m2)	Turrater	Antal ture	Andel eksisterende	Antal nye ture
Detailhandel og udvalgsvarer	58.110	28,4	16.503	0,10	14.853
Dagligvarebutik	3.000	85	2.550	0,25	1.913
Fastfood	1.890	260	4.914	0,10	4.423
Oplevelseskategorier	37.000	4,1	1.517	0,25	1.138
I alt	100.000		25.484	0,12	22.326
Scenarie 0			-		
Scenarie 0+			3.070	0,12	2.700
Scenarie A – turrater			16.820	0,12	14.800
Scenarie B – kundegrundlag			6.300	0,12	5.550

Tabel 6-1: Forventet trafikgenerering fra plan- og projektområdet når der reduceres for synergieffekt og antal ture, der er eksisterende på Vejle Landevej (Trafikplan, 2025).

6.4.3 Samlet fremtidig spidstimetrafik (2040)

De fleste butikker og funktioner har spidsbelastning om eftermiddagen, hvilket er sammenfaldet med den største trafikbelastning på Vejle Landevej og Thorsvej. Dagligvarebutikker har en spidstimeandel på ca. 12 % af døgnetrafikken, mens detailhandelsbutikker ligger lidt højere på ca. 17 %.

Fastfoodrestauranter har dog en spidstime der ligger om aftenen, frem for om eftermiddags-spidstimen som de øvrige funktioner. De bagvedliggende undersøgelser af turrater for fast-foodrestauranter viser, at timetrafikken om eftermiddagen er ca. 60 % af spidstimetrafikken, som ligger fra kl. 17.45-18.45 (COWI og Aalborg Kommune 2015). Derved regnes der med en korrigeret timetrafik fra 12 % om aftenen til 8 % om eftermiddagen for fastfoodrestauranterne.

Som for vurderingen af antal ture der er eksisterende, anvendes førnævnte forudsætninger på turraterne for arealanvendelsen for området, for derved at finde en gennemsnitlig spidstimeandel for området som helhed. Resultatet af dette fremgår af tabel 6-2.

	Antal ture	Spidstimeandel	Spids-timetrafik	Heraf ny spidstimetrafik*
Detailhandel og udvalgsvarer	16.503	0,17	2.806	2.525
Dagligvarebutik	2.550	0,12	306	230
Fastfood	4.914	0,08	393	354
Oplevelseskategorier	1.517	0,17	258	193
I alt	25.484	0,12	3.763	3.302
Scenarie 0**	-	-	-	-
Scenarie 0+	3.070	0,12	368	324
Scenarie A – turrater	16.820	0,12	1.993	1.738
Scenarie B – kundegrundlag	6.300	0,12	750	655

*Angiver spidstimetrafikken efter fradrag af 12 %, som er vurderet at være eksisterende spidstimetrafik på Vejle Landevej.

** I scenarie 0 regnes der kun med generel trafikvækst og ikke som følge af etablering af nye funktioner.

Tabel 6-2: Forventet fremtidig spidstimetrafik på hverdageftermiddag (Trafikplan, 2025).

Den gennemsnitlige spidstimeandel på en hverdageftermiddag udgør således 12 % af døgnetrafikken, og denne er anvendt for den fundne trafik i hvert scenarie.

Ovenstående spidstimer er for en hverdageftermiddag. Der regnes med tilsvarende spidstimetrafik på en lørdag formiddag for funktionerne i området.

Lørdag formiddag vil spidstimetrafikken på de eksisterende veje være lavere, jf. trafiktællinger på Vejle Landevej. Det er således spidstimen på hverdageftermiddage, der er dimensionsgivende for området.

Trafikken forventes at fordele sig 50/50 til og fra projektområdet over spidstimen.

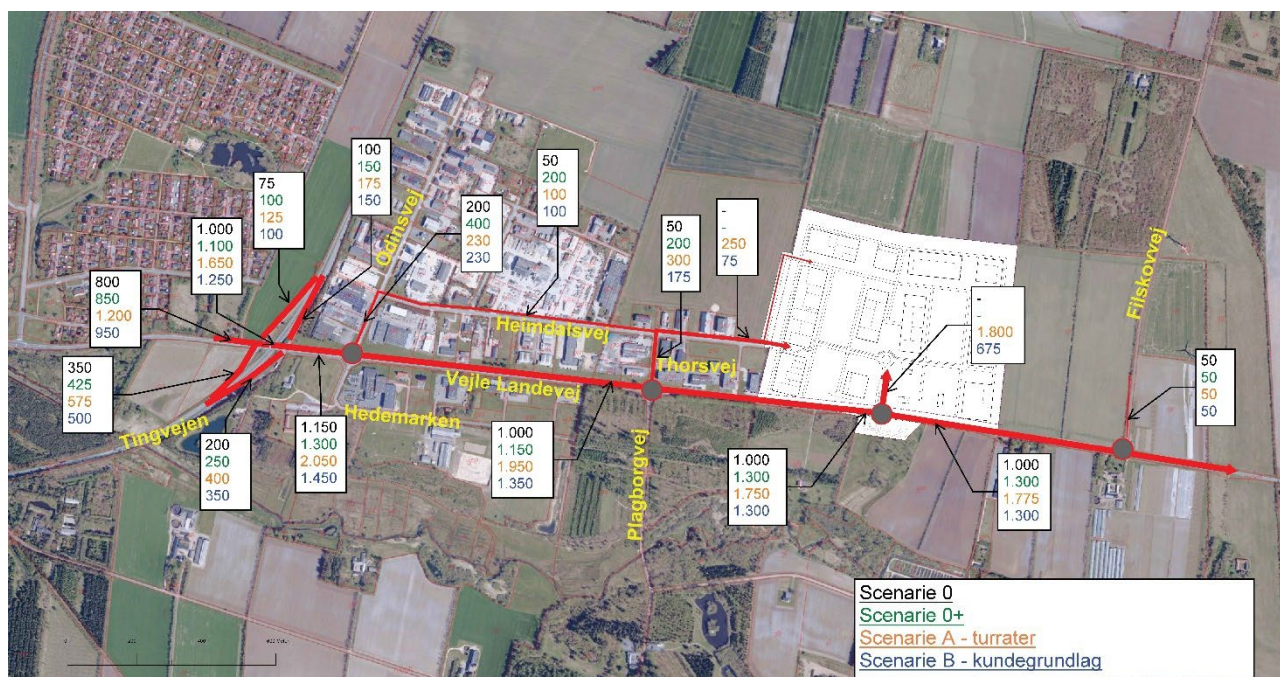
Spidstimetrafikken antages ligeledes at følge den samme fordeling mod hhv. vest og øst på 55/45 som døgnetrafikken.

Ud fra eksisterende tællinger ses det, at retningsfordelingen af den eksisterende trafik i spids-timen på hverdageftermiddage på Vejle Landevej er ca. 60/40 i retning mod Grindsted, mens den på Odinsvej er 65/35 i retning mod Vejle Landevej, og på Thorsvej er den 50/50.

På baggrund af den forventede trafik som følge af planer og projekt, og den fremtidige udvikling i den eksisterende trafik, forventes den samlede trafik i 2040 efter realiseringen af projektet at kunne stige til et niveau som angivet på figur 6-13.

Figuren viser eftermiddagsspidstimetrafikken på hverdagsdøgn, da det er fundet, at det er på disse tidspunkter den samlede trafikmængde forventes at være størst.

Som følge af planer og projekt og øvrig fremskrivning af trafikken, forventes trafikbelastningen på Vejle Landevej at stige til ca. det dobbelte i 2040. Det forventes at udfordringer med trafikafvikling vil opstå i forbindelse med krydsene på strækningen, men ikke som følge af utilstrækkelig kapacitet på de frie strækninger.



Figur 6-13: Samlet spidstimetrafik på strækningerne på hverdageftermiddage i de forskellige scenarier for prognoseår 2040 (Trafikplan, 2025).

6.4.4 Trafiksikkerhed

Der er i perioden 2020-2024 (begge år inklusive) registreret i alt 21 trafikulykker på influensvejnettet som ses på figur 6-14. Af disse var to uheld med personskade, hvor i alt to kom alvorligt til skade. Fra 2020-2024 har det årlige antal uheld varieret fra 2-8 uheld pr. år. Der var flest uheld i år 2020, mens der var færrest i år 2023.



Figur 6-14 Registrerede lokaliteter med trafikuheld på influensvejnettet i perioden 2020-2024 (Trafikplan, 2025).

Tætheden af uheld var størst i rundkørslen Vejle Landevej/Thorsvej/Plagborgvej, hvor der i perioden er registreret 4 uheld. Herefter følger rundkørslen Vejle Landevej/Odinsvej/Hedemarken, hvor der er sket 3 uheld i perioden, mens det samme er tilfældet for de to rampekryds tilsammen.

Eneuheld (9 uheld) og uheld mellem ligeudkørende i samme retning (6 uheld) udgør hovedparten af de registrerede uheld.

6.5 Vurdering af påvirkninger

I det følgende vurderes den miljømæssige påvirkning ift. trafikafvikling og trafik-sikkerhed ved realisering af planer og projekt indenfor influensvejnettet.

Vurderingen foretages for henholdsvis anlægsfase og driftsfase. Påvirkningen i anlægsfasen sker som følge af en øget mængde tung trafik. Påvirkningerne i driftsfasen vurderes i forhold til indvirkningen på kapacitet på strækninger og kryds i spidstimen på en hverdageftermiddag i 2040, hvor retailparken er realiseret, hvor Midtjyske motorvej er etableret mellem Give og Billund og hvor erhvervsområdet mod vest er fuldt udbygget, men uden en ny forbindelsesvej mellem Thorsvej og Tingvejen samt en tilkobling af Odinsvej til den nye vej.

En sammenfatning af miljøvurderingen er samlet i afsnit 6.6.

6.5.1 Baggrund for kapacitetsberegninger

Til bestemmelse af om influensvejnettet kan håndtere den forventede øgede trafikmængde, er der foretaget såkaldte kapacitetsberegninger. Kapacitetsberegningerne, der ligger til grund for vurderingen, er udført i DanKap 4.0 for de 9 kryds på influensvejnettet som fremgår på figur 6-1. Der er tale om følgende kryds:

- Kryds 1 – Vejle Landevej/Vejadgang
- Kryds 2 – Vejle Landevej/Thorsvej-Plagborgvej
- Kryds 3 - Vejle Landevej/Odinsvej-Hedemarken
- Kryds 4 – Vejle Landevej/Tingvejen – Østligt rampekryds
- Kryds 5 – Vejle Landevej/Tingvejen – Vestligt rampekryds
- Kryds 6 – Vejle Landevej/Filskovvej
- Kryds 7 – Thorsvej/Heimdalsvej
- Kryds 8 - Heimdalsvej/Thorsvej
- Kryds 9 - Heimdalsvej/Odinsvej

Trafikafviklingen vurderes på baggrund af kapacitetsberegningernes resultater for belastningsgrad (hvor stor en andel af en vejs kapacitet, der udnyttes), forsinkelse (trafikanternes forventede forøgede rejsetid) og kølængde (hvor lang forventes en kø at kunne blive i de enkelte vejgrene i kryds). Kapacitetsberegningerne er foretaget med udgangspunkt i serviceniveaubegrebet, LOS (Level of Service), som er beskrevet i tabel 6-3.

Tabel 6-3 Definition af serviceniveau (LOS) for rundkørsel, samt vigepligts- og signalregulerede kryds.

Serviceniveau (LOS)	Beskrivelse	Middelforsinkelse (sekunder)		
		Kryds med vigepligt	Signalreguleret kryds	Rundkørsel
A	Næsten ingen forsinkelse	0-10	0-10	0-10
B	Begyndende forsinkelse	11-15	11-20	11-15
C	Mindre forsinkelse	16-25	21-35	16-25
D	Nogen forsinkelse	26-35	36-55	26-35
E	Stor forsinkelse	36-50	56-80	36-50
F	Meget stor forsinkelse	>50	>80	>50

Kapacitetsberegningerne foretages med en spidstimefaktor på 0,9, hvilket svarer til at der dimensioneres for spidskvarteret. Den nuværende retningsfordeling i krydsene er udleveret af Billund Kommune, som er baseret på GPS-data.

Kapacitetsberegningerne for strækninger og kryds i driftsfasen er beskrevet i afsnit 6.5.3 og danner grundlag for vurderingerne af den miljømæssige påvirkning ift. trafikafvikling og trafiksikkerhed i afsnit 6.5.4.

Alle kapacitetsberegninger med samlede informationer herom – herunder understøttende illustrative diagrammer for beregninger i de enkelte kryds - er desuden angivet i notatet "Trafikvurdering, Grindsted Retail Park", der er indsat som Bilag 1 til miljørapporten. Der henvises hertil for mere detaljerede oplysninger.

6.5.2 Anlægsfase – vurdering af trafikafvikling og trafiksikkerhed

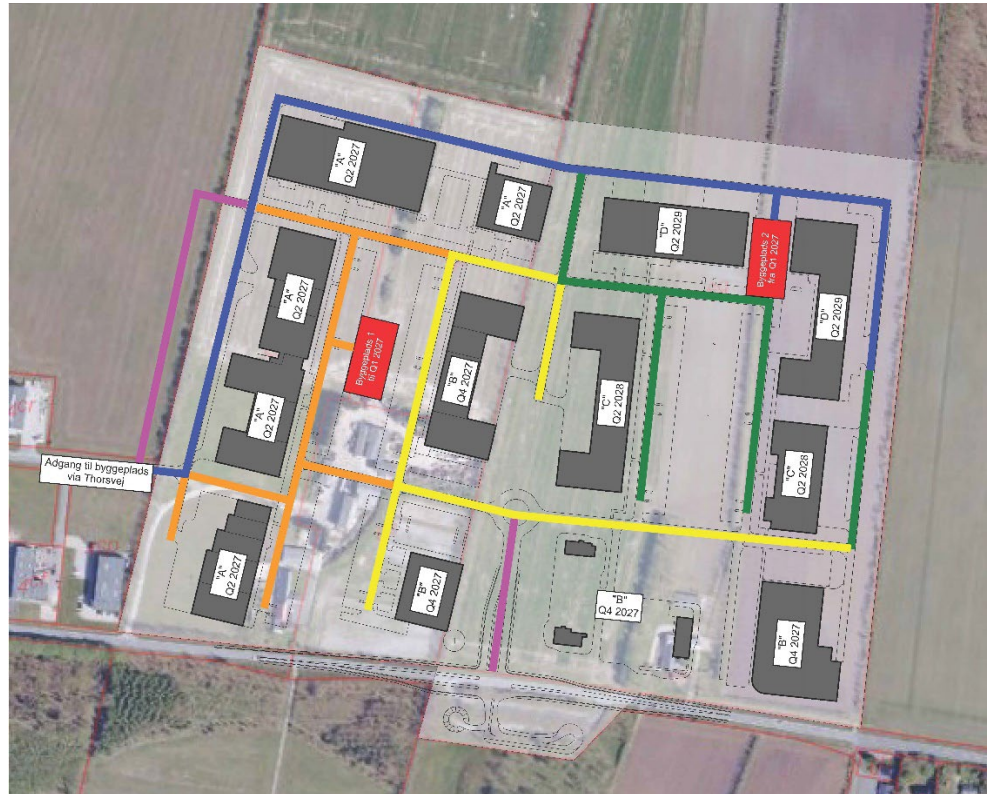
Påvirkningen af trafikken i anlægsfasen vil være størst i den periode, hvor der skal ske etablering af krydstilslutning på Vejle Landevej. I denne periode må der påregnes en lavere skiltet hastighed på strækningen af hensyn til anlægsarbejdernes udførelse. Anlægsarbejdet ved etablering eller ombygning af et signalreguleret kryds vil typisk kunne vare 4-8 måneder afhængigt af de lokale forhold og de forudgående arbejder, som måtte være nødvendige. Påvirkningen i denne periode vurderes at være **moderat**. Den nedsatte hastighed vil dog potentielt kunne have en positiv indvirkning på trafiksikkerheden.

Der vil være en øget trafikbelastning med tunge køretøjer til området i anlægsfasen i forbindelse med blandt andet tilkørsel af materialer. Trafikmængderne vil variere gennem anlægsperiodens længde på ca. tre til fire år. Gennemsnitligt forventes 15-20 til/frakørsler pr. dag af store køretøjer, svarende til 30-40 ture, mens der forventes en øget maksimal belastning på 50 til/frakørsler pr. dag af store køretøjer i dele af anlægsperioden, svarende til 100 ture.

Turene forventes desuden jævnt fordelt i perioden mellem kl. 07-15, således der maksimalt forventes cirka 7 kørsler pr. time, svarende til 14 ture.

På figur 6-15 ses byggepladsplanen for området, hvor det blandt andet ses, at byggepladskørsel til og fra området forventes fra vest via Thorsvej, med undtagelse af arbejder på Vejle Landevej.

- Overordnet tidsplan:
- Byggestart Q1 2026
 - Afsluttet byggeri "A" Q2 2027
 - Afsluttet byggeri "B" Q4 2027
 - Afsluttet byggeri "C" Q2 2028
 - Afsluttet byggeri "D" Q2 2029
- Vejprojekter afsluttes inden åbning af første butik
- Byggepladsveje:
- Ør (orange) Frem til Q1/2 2027
 - Ør (gul) Frem til Q3/4 2027
 - Ør (grøn) Frem til Q1/2 2028
 - Ør (blå) Frem til Q1/2 2029



Figur 6-15: Byggepladsplan (Grindsted Retail Park Aps, Byggepladsplan, 2025).

Påvirkningerne i forbindelse med udførelsen af retailparken vil være periodiske og med en begrænset øget mængde tung trafik. Byggepladskørsel til og fra området forventes fra vest via Thorsvej, hvilket er et eksisterende industriområde med en større andel nuværende tung trafik. På den baggrund vurderes påvirkningerne af trafikafvikling og trafiksikkerhed i anlægsfasen som **ubetydelig**.

6.5.3 Driftsfase – kapacitetsberegninger

Kapacitet på strækninger

Som følge af også en generel trafikudvikling og mertrafik ved realisering af planer og projekt øges trafikbelastningen på Vejle Landevej forventeligt til cirka det dobbelte i 2040. Beregningerne angiver et "værst tænkeligt scenarie", hvorfor de faktiske trafiktal kan blive mindre.

Den mest belastede retning på Vejle Landevej i eftermiddagsspidsstimen er retningen mod vest (Grindsted). Her viser beregningerne en maksimal timetrafik for de forskellige scenarier som angivet i nedenstående tabel 6-4. Belastningsgraden for strækningen er forholdet mellem timetrafikken og kapaciteten og fremgår ligeledes af tabellen. Ved en belastningsgrad tæt på 1 er kapaciteten næsten opbrugt.

Scenarie	Timetrafik (pr. retning)	Belastningsgrad (B)
Scenarie 0	735	0,43
Scenarie 0+	775	0,46
Scenarie A	1.165	0,69
Scenarie B	854	0,50

Tabel 6-4: Belastningsgrad på Vejle Landevej i en eftermiddagsspidstid i 2040 for de forskellige scenarier (Trafikplan, 2025).

Den grundlæggende kapacitet på en strækning som Vejle Landevej er 1.700 pe/time/retning (Kilde: Kapacitet og serviceniveau, Vejdirektoratet, 2024)

Belastningsgraden er beregnet til at være acceptabel i alle scenarier, og der er fortsat restkapacitet på selve strækningen.

Trafikbelastningen på de øvrige veje Odinsvej, Heimdalsvej og Thorsvej vil ikke stige voldsomt, og der vil således heller ikke her være udfordringer med trafikafviklingen på selve strækningerne.

Med afsæt i kapacitetsberegningerne vil problemer med trafikafviklingen opstå i forbindelse med krydsene på strækningen og ikke som følge af utilstrækkelig kapacitet på de frie strækninger.

Trafikafvikling i kryds

Kryds 1 – Vejle Landevej/Vejadgang

I dialog med Vejdirektoratet er det bestemt, at vejadgangen til området som udgangspunkt skal være et signalreguleret kryds, og er derfor regnet som sådan.

Der er kun foretaget kapacitetsberegninger for scenarie A og B, da krydset ikke eksisterer i scenarie 0 eller 0+.

Det er beregnet, at trafikken i *scenarie A* kan afvikles ved at etablere et 3-faset signalanlæg med 2 venstresvingsbaner fra Vejle Landevej fra vest og en højresvingsbane fra øst. Fra vejadgangen etableres ligeledes to venstresvingsbaner mod øst og to højresvingsbaner mod vest. Venstresving fra Vejle Landevej er separat reguleret i egen fase. Fra rasteplassen etableres venstresvings- og kombineret højre/ligeudbane.

Belastningsgrader er ca. 0,81 på enkelte vejgrene, og der opnås fornuftige serviceniveauer på op til serviceniveau D, med acceptable forsinkelser på gennemsnitligt ca. 22 sekunder og op til ca. 48 sekunder for venstresvingende fra Vejle Landevej ind mod området. Den maksimale kølængde er ca. 16 køretøjer på Vejle Landevej Ø, svarende til ca. 100 meter. På adgangsvejen til retailparken er kølængden op til 9 køretøjer, eller svarende til ca. 65 m. Da det næste interne kryds i retailparken er beliggende ca. 130 m fra Vejle Landevej, vil trafikken ikke stuve tilbage til dette.

I *scenarie B* kan krydset udformes mindre end scenarie A, hvor der kun etableres én venstresvingsbane på Vejle Landevej. Krydset skal fortsat være 3-faset, hvor venstresvingende fra Vejle Landevej er separat reguleret. Foruden et



mindre kryds, er belastningsgrader, forsinkelser og kølængder også markant forbedret ift. scenarie A.

De største belastningsgrader er 0,79 med serviceniveau D og forsinkelser på gennemsnitligt ca. 11 sekunder men for venstresvingende ud fra området er den op til 54 sekunder. Kølængder er væsentligt reduceret ift. scenarie A, hvor den største kølængde er på Vejle Landevej med op til 13 biler, svarende til ca. 90 m.

Kryds 2 – Vejle Landevej/Thorsvej-Plagborgvej

Ved *scenarie 0* viser beregningen ikke trafikafviklingsproblemer i rundkørslen. Serviceniveau er A-B, og belastningsgraden er 0,67 for den mest belastede vejgren. Her er de gennemsnitlige forsinkelser op til 10 sekunder med en kølængde på 7 biler, svarende til ca. 50 m.



I *scenarie 0+* viser beregningen ikke trafikafviklingsproblemer i rundkørslen. Serviceniveauet er A-C, og gennemsnitlige forsinkelser på ca. 13 sekunder. Belastningsgraden er 0,79 for den mest belastede vejgren med en kølængde på 11 biler, svarende til ca. 80 m.

I *scenarie A* viser beregningen, at rundkørslen ikke kan afvikle trafikken i spidsperioden. Der er sammenbrud med serviceniveau F på Vejle Landevej med meget store forsinkelser og kølængder.

Det er beregnet om en udbygning til en 2-sporet rundkørsel vil kunne afvikle trafikken. I dette tilfælde forudsættes rundkørslen udbygget med to spor i cirkulationsarealet og to spor i til- og frafarter på Vejle Landevej Ø og V. Rundkørslen forudsættes ikke nødvendigvis udformet med tvunget højresving ved de 2-sporede frafarter.

Beregningen viser, at der vil kunne opnås en fornuftig trafikafvikling i rundkørslen ved udbygning til to spor med gennemsnitlige forsinkelser på under 10 sekunder. Belastningsgraderne på højre spor på Vejle Landevej er høj (op til 0,74), men serviceniveauerne er pæne og forsinkelserne små på ca. 5-15 sekunder. Mens belastningsgraden er høj i højre spor på Vejle Landevej er den lav i venstre spor. Trafikanter vil derfor have en tendens til i højere grad at vælge det venstre spor hvis/når belastningen er høj i det højre spor, hvorfor belastningen mellem de to spor i praksis vil udjævnes.

På Thorsvej viser beregningen en belastningsgrad på 0,53 med acceptabelt serviceniveau C. Den gennemsnitlige forsinkelse er 21 sekunder og den maksimale kølængde er 4 køretøjer, svarende til ca. 30 m kø. Der er således ikke risiko for tilbagestuvning mod nord til krydset Thorsvej/Heimdalsvej, som er beliggende ca. 130 m nord for vigelinjen i rundkørslen.

I *scenarie B* er det beregnet, at den eksisterende rundkørsel kan afvikle trafikken i spidsperioden med gennemsnitlige forsinkelser på ca. 31 sekunder. Dog er Vejle Landevej Ø meget udfordret med belastningsgrad på 0,94 og serviceniveau E. Den gennemsnitlige forsinkelse er 49 sekunder med en kølængde på op til 24 biler, svarende til ca. 170 m.

De trafikafviklingsmæssige udfordringer i scenarie B vil ifølge beregningen være afgrænset til de absolutte spidsperioder inden for spidstimen, hvor der i spidstimen som gennemsnit forventes en acceptabel trafikafvikling med serviceniveau C og forsinkelser på 17 sekunder og en kølængde på 11 biler.

Kryds 3 - Vejle Landevej/Odinsvej-Hedemarken



I *scenarie 0* viser beregningen ikke trafikafviklingsproblemer i rundkørslen. Serviceniveau er A-B, og belastningsgraden er 0,71 for den mest belastede vejgren. Her er de gennemsnitlige forsinkelser op til 13 sekunder med en kølængde på 8 biler, svarende til ca. 55 m.

I *scenarie 0+* vil der ud fra beregningen kunne sikres en fornuftig trafikafvikling i rundkørslen. Der er serviceniveau A-E og forsinkelser på gennemsnitligt ca. 12 sekunder med kølængder på op til 20 køretøjer, svarende til ca. 140 m. Vejle Landevej Ø er dog meget udfordret med belastningsgrad på 0,91 og serviceniveau E. Den gennemsnitlige forsinkelse er 39 sekunder.

På Odinsvej er belastningsgraden 0,61 med acceptabelt serviceniveau C. Den gennemsnitlige forsinkelse er 21 sekunder og den maksimale kølængde er 5 køretøjer, svarende til ca. 35 m kø. Der er således ikke risiko for tilbagestuvning mod nord til krydset Odinsvej/Heimdalsvej, som er beliggende ca. 130 m nord for vigelinjen i rundkørslen.

De trafikafviklingsmæssige udfordringer i scenarie 0+ er beregnet til at være afgrænset til de absolutte spidsperioder inden for spidstimen, hvor der i spidstimen som gennemsnit forventes en acceptabel trafikafvikling med serviceniveau C og forsinkelser på 20 sekunder og en kølængde på 12 biler. For at forbedre trafikafviklingen yderligere, kan rundkørslen ombygges til at være 2-sporet.

I *scenarie A* viser beregningen, at rundkørslen ikke afvikle trafikken i spidsperioden. Der er sammenbrud med serviceniveau F på Vejle Landevej med meget store forsinkelser og kølængder. Det er beregnet om en udbygning til en 2-sporet rundkørsel vil kunne afvikle trafikken. I dette tilfælde forudsættes rundkørslen udbygget med to spor i cirkulationsarealet og to spor i til- og frafarter på Vejle Landevej Ø og V.

Der vil kunne opnås en fornuftig trafikafvikling i rundkørslen ved udbygning til to spor. Der er serviceniveau A på Vejle Landevej og forsinkelser på gennemsnitligt ca. 8,5 sekunder med kølængder på op til 7 køretøjer.

På Odinsvej er belastningsgraden 0,53 med acceptabelt serviceniveau C. Den gennemsnitlige forsinkelse er 24 sekunder og den maksimale kølængde er 4 køretøjer, svarende til ca. 30 m kø. Der er således ikke risiko for tilbagestuvning mod nord til krydset Odinsvej/Heimdalsvej, som er beliggende ca. 130 m nord for vigelinjen i rundkørslen.

I *scenarie B* viser beregningen, at den eksisterende rundkørsel kan afvikle trafikken uproblematisk i spidsperioden på tre ud af fire ben. Forsinkelserne i krydset er på gennemsnitligt ca. 30 sekunder. Vejle Landevej Ø er dog meget udfordret

med belastningsgrad på 0,94 og serviceniveau E. Den gennemsnitlige forsinkelse er 48 sekunder med en kølængde på op til 25 biler, svarende til ca. 175 m.

De trafikafviklingsmæssige udfordringer i scenarie B vil iht. beregningen være afgrænset til de absolutte spidsperioder inden for spidstimen, hvor der i spidstimen som gennemsnit forventes en acceptabel trafikafvikling med serviceniveau C og forsinkelser på 17 sekunder og en kølængde på 11 biler. For at forbedre trafikafviklingen yderligere, kan rundkørslen ombygges til 2-sporet som for scenarie A.

Kryds 4 – Vejle Landevej/Tingvejen – Østligt rampekryds

Beregning for *scenarie 0* viser ikke trafikafviklingsproblemer i rampekrydset. Serviceniveau er A-C, og belastningsgraden er 0,58 for den mest belastede vejgren. Her er den gennemsnitlige forsinkelse under 8 sekunder, men for frakørselsrampen er den op til 24 sekunder med en kølængde på 5 biler, svarende til ca. 35 m.



I *scenarie 0+* er det beregnet, at krydset ikke vil kunne afvikle den fremtidige trafik. Der vil være serviceniveau F, svarende til sammenbrud på frakørselsrampen. Det er i høj grad de få venstresvingende på frakørselsrampen, som forhindrer de højresvingende i at komme frem. Det er derfor beregnet et supplerende scenarie, hvor der etableres højresvingsbane/shunt på frakørselsrampen. Der kan herved opnås en tilfredsstillende afvikling af trafikken.

Ved at etablere en højresvingsbane/shunt på frakørselsrampen, kan de trafikafviklingsmæssige udfordringer i scenarie 0+ reduceres. Den gennemsnitlige forsinkelse i krydset er under 8 sekunder. Den strøm der oplever den dårligste trafikafvikling, er de venstresvingende på frakørselsrampen med serviceniveau E og forsinkelser på 50 sekunder. Der er dog tale om en begrænset kølængde på op til 3 biler. For at forbedre trafikafviklingen yderligere, kan krydset signalreguleres.

I *scenarie A* viser beregningen, at krydset ikke vil kunne afvikle den fremtidige trafik. Der vil være serviceniveau F, svarende til sammenbrud på frakørselsrampen, hvilket resulterer i meget lange forsinkelser og kø.

Der er regnet på en situation, hvor krydset ombygges til signalreguleret kryds med venstresvingsbaner. Der regnes desuden med to ligeudspor fra øst mod vest, hvor det ene ligeudspor kan fortsætte efter krydset som en venstresvingsbane i det vestlige rampekryds. Denne udformning betyder også, at venstresving fra vest mod nord afvikles som et bundet venstresving i en separat fase, da de svingende skal krydse to ligeudspor. Ændringen af krydset betyder tillige med, at vejbroen over Tingvejen skal udvides for at gøre plads til etablering af svingbaner. Med den beskrevne løsning vil det være muligt at afvikle trafikken i scenarie A. Der er generelt fornuftige serviceniveauer på B-C, og forsinkelser på gennemsnitligt ca. 19 sekunder, mens kølængderne maksimalt er 12 biler, svarende til ca. 85 m.

I *scenarie B* viser beregningen, at krydset ikke vil kunne afvikle den fremtidige trafik. Der vil være serviceniveau F, svarende til sammenbrud på

frakørselsrampen, hvilket resulterer i meget lange forsinkelser og kø. Det er i høj grad de få venstresvingende på frakørselsrampen, som forhindrer de højresvingende i at komme frem.

Det er derfor beregnet et supplerende scenarie, hvor der etableres højresvingsbane/shunt på frakørselsrampen. Ved at etablere en højresvingsbane/shunt på frakørselsrampen, kan de trafikafviklingsmæssige udfordringer i scenarie B afgrænses til de absolutte spidsperioder inden for spidstimen, hvor der i spidstimen som gennemsnit forventes en acceptabel trafikafvikling. Den gennemsnitlige forsinkelse i krydset er under 8 sekunder. Den trafikantstrøm der oplever den dårligste trafikafvikling, er de venstresvingende på frakørselsrampen med serviceniveau E og forsinkelser på 45 sekunder. Der er dog tale om en begrænset kølængde på op til 3 biler. For at forbedre trafikafviklingen yderligere, kan krydset signalreguleres.

For at fremtidssikre statsvejnettet ønsker Vejdirektoratet at opretholde en mulighed for, at rundkørslen på Vejle Landevej kan nedlægges for at give plads til en udbygning af rampekrydsene ved Tingvejen.

Kryds 5 – Vejle Landevej/Tingvejen – Vestligt rampekryds

Beregningen af *scenarie 0* viser ikke trafikafviklingsproblemer i rampekrydset. Serviceniveau er A-D, og belastningsgraden er 0,72 for den mest belastede vejgren. Her er den gennemsnitlige forsinkelse ca. 10 sekunder, men for frakørselsrampen er den op til 31 sekunder med en kølængde på 3 biler.

I *scenarie 0+* viser beregningen, at krydset ikke vil kunne afvikle den fremtidige trafik. Der vil være serviceniveau F, svarende til sammenbrud på frakørselsrampen. Der er beregnet et scenarie hvor krydset ombygges til signalreguleret kryds med venstresvingsbane på Vejle Landevej Ø. Ændringen af krydset betyder, at vejbroen over Tingvejen skal udvides for at gøre plads til etablering af svingbaner.

Med løsningen vil det være muligt at afvikle trafikken i scenarie 0+. Der er generelt fornuftige serviceniveauer på B-C, og forsinkelser på gennemsnitligt ca. 17 sekunder, mens kølængderne maksimalt er 9 biler, svarende til ca. 65 m. Derved skal ramperne evt. ombygges for at sikre, at trafikken ikke stuver tilbage til det østlige rampekryds. Afhængigt af placeringen af stopstregerne i et signalreguleret kryds er afstanden til det østlige rampekryds ca. 60 m.

I *scenarie A* viser beregningen, at krydset ikke vil kunne afvikle den fremtidige trafik. Der vil være serviceniveau F, svarende til sammenbrud på Vejle Landevej Ø og på frakørselsrampen. Der er derfor beregnet et scenarie hvor krydset ombygges til signalreguleret kryds med venstresvingsbane på Vejle Landevej Ø og frakørselsrampen. Ændringen af krydset betyder tillige, at vejbroen over Tingvejen skal udvides for at gøre plads til etablering af svingbaner.

Med løsningen vil det være muligt at afvikle trafikken i scenarie A. Der er generelt fornuftige serviceniveauer på B-C, og forsinkelser på gennemsnitligt ca. 25 sekunder, mens kølængderne maksimalt er 15 biler, svarende til ca. 105 m. Derved skal ramperne evt. ombygges for at sikre, at trafikken ikke stuver



tilbage til det østlige rampekryds. Muligvis kan en samordning af signalanlæggene i de to rampekryds forhindre tilbagestuvningen. Afhængig af placeringen af stopstregerne i et signalreguleret kryds er afstanden til det østlige rampekryds ca. 60 m.

I *scenario B* er det beregnet, at krydset ikke vil kunne afvikle den fremtidige trafik. Der vil være serviceniveau F, svarende til sammenbrud på frakørselsrampen, hvilket resulterer i meget lange forsinkelser og kø. Der er derfor beregnet et scenario hvor krydset ombygges til signalreguleret kryds med venstresvingsbane på Vejle Landevej Ø. Ændringen af krydset betyder tillige, at vejbroen over Tingvejen skal udvides for at gøre plads til etablering af svingbaner.

Med ombygningen vil det være muligt at afvikle trafikken i scenario B. Der er generelt fornuftige serviceniveauer på B-C, og forsinkelser på gennemsnitligt ca. 18 sekunder, mens kølængderne maksimalt er 10 biler, svarende til ca. 70 m. Derved skal ramperne evt. ombygges for at sikre, at trafikken ikke stuv tilbage til det østlige rampekryds. Afhængigt af placeringen af stopstregerne i et signalreguleret kryds er afstanden til det østlige rampekryds ca. 60 m.

Kryds 6 – Vejle Landevej/Filskovvej



Det er i *scenario 0* beregnet, at der ikke vil være trafikafviklingsproblemer i krydset. Serviceniveau er A-C, og belastningsgraden er 0,43 for den mest belastede vejgren. Her er den gennemsnitlige forsinkelse under 3 sekunder, men for sidevejstrafikken fra Filskovvej er den op til 19 sekunder med en kølængde på 1 bil.

I *scenario 0+* viser beregningen heller ikke trafikafviklingsproblemer i krydset. Serviceniveau er A-D, og belastningsgraden er 0,55 for den mest belastede vejgren. Her er den gennemsnitlige forsinkelse under 4 sekunder, men for sidevejs- trafikken fra Filskovvej er den op til 31 sekunder med en kølængde på 1 bil.

I *scenario A* viser beregningen, at trafikken på Vejle Landevej ikke vil opleve større forsinkelser i krydset. Trafikken fra Filskovvej vil dog i spidsperioder have vanskeligt ved at komme ud på Vejle Landevej. Trafikmængden på Filskovvej er begrænset, og trods et serviceniveau F, er den største kølængde kun 2 biler.

Det er beregnet, at det vil være muligt at afvikle trafikken i *scenario B*. Der er generelt fornuftige serviceniveauer svarende til A på Vejle Landevej og D på Filskovvej. Forsinkelserne er på gennemsnitligt ca. 3 sekunder, men på Filskovvej kan sidevejstrafikken opleve forsinkelser på gennemsnitligt ca. 32 sekunder. Kølængderne er minimale.

Kryds 7 – Thorsvej/Heimdalsvej, Kryds 8 – Heimdalsvej/Thorsvej og Kryds 9 – Heimdalsvej/Odinsvej



Kapacitetsvurderinger for de interne kryds i erhvervsområdet vest for retailparken og Thorsvejs tilslutning til Vejle Landevej viser, at disse ikke vil blive påvirkede i betydelig grad af trafikken til og fra retailparken. Hverdagsdøgnstrafikken på vejene forventes alle at være under 2.000 køretøjer, og spidstimetrafikken er højest ca. 230 på den sydlige del af Odinsvej. Erfaringsmæssigt kan trafikken

afvikles i prioriterede kryds uden problemer når den indkørende primærtrafik i spidstimen er mindre end 500 køretøjer.

I kryds 7 er den indkørende spidstimetrafik vurderet til maksimalt 350 køretøjer, mens den i kryds 8 er vurderet til 75 køretøjer og i kryds 9 til maksimalt 250 køretøjer. Der vurderes således ikke at opstå trafikafviklingsproblemer i de tre kryds.

Konklusion og sammenfatning af kapacitetsberegninger

Af tabel 6-5 ses resultaterne af kapacitetsberegninger i form af et skematisk overblik over udbygningsbehovet i de 9 betragtede kryds på Vejle Landevej i 2040 afhængigt af de enkelte belyste scenarier for trafikudviklingen. Udbygningsbehovet er angivet ift. at sikre et acceptabelt serviceniveau i krydsene.

Kryds	Scenarie 0 – Generel trafikudvikling	Scenarie 0+ – Udvikling af eksist. erhvervsområde	Scenarie A – turrater	Scenarie B – kundegrundlag
1. Vejle Landevej/ Vejadgang til retailparken	-	-	Signalanlæg med 2 venstresvingsbaner på Vejle Landevej samt 2 højre og 2 venstresvingsbaner på vejadgangen	Signalanlæg med venstresvingsbane på Vejle Landevej og vejadgangen
2. Vejle Landevej/ Thorsvej	Ingen behov	Ingen behov	Udbygning til 2-sporet rundkørsel	Ingen behov – Vejle Landevej Ø kan dog være udfordret i spidskvarteret
3. Vejle Landevej/ Odinsvej	Ingen behov	Ingen behov – Vejle Landevej Ø kan dog være udfordret i spidskvarteret	Udbygning til 2-sporet rundkørsel	Ingen behov – Vejle Landevej Ø kan dog være udfordret i spidskvarteret
4. Vejle Landevej / Østligt rampekryds ved Tingvejen	Ingen behov	Højresvingsbane/shunt på frakørselsrampe fra syd.	Signalreguleret med venstresvingsbane på Vejle Landevej og kanalisering af frakørselsrampe	Højresvingsbane/shunt på frakørselsrampe fra syd.
5. Vejle Landevej / Vestligt rampekryds ved Tingvejen	Ingen behov	Signalreguleret med venstresvingsbane på Vejle Landevej	Signalreguleret med venstresvingsbane på Vejle Landevej og kanalisering af frakørselsrampe	Signalreguleret med venstresvingsbane på Vejle Landevej
6. Vejle Landevej/ Filskovvej	Ingen behov	Ingen behov	Ingen behov – Filskovvej kan dog være udfordret i spidskvarteret, men den berørte trafikstrøm er lav	Ingen behov
7. Thorsvej/ Heimdalsvej	Ingen behov	Ingen behov	Ingen behov	Ingen behov
8. Heimdalsvej/ Thorsvej (1-17)	Ingen behov	Ingen behov	Ingen behov	Ingen behov
9. Odinsvej/ Heimdalsvej	Ingen behov	Ingen behov	Ingen behov	Ingen behov

Tabel 6-5: Oversigt over udbygningsbehov af kryds på Vejle Landevej i 2040 afhængig af scenarie for trafikudviklingen. Grøn=intet yderligere behov, gul=begyndende udbygningsbehov og rød=påkrævet udbygningsbehov (Trafikplan, 2025).

Som det fremgår af tabel 6-5 forventes den generelle trafikudvikling (scenarie 0) ikke at medføre behov for udbygning af krydsene på Vejle Landevej frem mod 2040.

I scenarie 0+, hvor den gældende lokalplan 234 for erhvervsområdet vest for retailparken er fuldt udbygget, forventes der at opstå trafikafviklingsproblemer i de to rampekryds ved Tingvejen. Dette medfører behov for udbygning rampekrydsene med shunts og/eller signalregulering og svingbaner. Behovet for venstresvingsbane i det vestlige kryds medfører, at vejbroen over Tingvejen ligeledes skal udvides. I rundkørslen ved Odinsvej kan trafikken på Vejle Landevej fra øst mod vest opleve større forsinkelser i det absolutte spidskvarter, men set over hele spidstimen på en hverdageftermiddag, er forsinkelserne acceptable.

I Scenarie A, hvor trafikken til og fra retailparken udvikler sig som det værst tænkelige scenarie, medfører dette behov for ombygning af de to eksisterende rundkørsler ved hhv. Thorsvej og Odinsvej. Derudover skal der etableres signalanlæg og svingbaner i begge rampekryds ved Tingvejen. Ved Filskovvej vil sidevejstrafikken være udfordret i spidskvarteret, men trafikmængden er her generelt meget lav, og der findes alternative ruter for denne trafik, både mod vest og nord mod Tingvejen, samt mod øst via Blødstølvej til Hinumvej og Brunbjergvej.

I Scenarie B er der ikke behov for udbygning af rundkørslerne ved Thorsvej og Odinsvej. Trafikken på Vejle Landevej fra øst mod vest kan dog opleve større forsinkelser i det absolutte spidskvarter, men set over hele spidstimen på en hverdageftermiddag, er forsinkelserne acceptable. En kommende forlængelse af det kommunale vejnet fra Thorsvej mod Tingvejen vil kunne aflaste denne trafik, og således reducere forsinkelserne.

Ved rampekrydsene med Tingvejen i scenarie B, kan der opstå udfordringer med at afvikle trafikken fra frakørselsramperne, samt venstresvingende fra Vejle Landevej mod syd. I det østlige rampekryds kan disse forsinkelser langt hen ad vejen imødekommes ved at etablere en højresvingsbane eller shunt på den sydlige frakørselsrampe. Venstresvingende fra syd mod Grindsted (vest) vil dog fortsat kunne opleve større forsinkelser, men denne trafikstrøm er meget beskeden, og kølængden forventes begrænset. Desuden findes der alternative ruter for denne trafikstrøm ved at rampeanlægget ved rute 28 mod Grindsted ca. 1 km før. Det vestlige rampekryds vil i scenarie B også kræve etablering af signalregulering og venstresvingsbane på Vejle Landevej.

6.5.4 Driftfasen – vurdering af trafikafvikling

Resultaterne af kapacitetsberegningerne i afsnit 6.5.3 viser, at flere af de eksisterende kryds i scenarie 0+, A og B ikke vil kunne afvikle den fremtidige trafikmængde i spidstimerne i 2040 tilfredsstillende. Uden ændringer af vejnettet vil påvirkningen ift. trafikafviklingen fra retailparken derfor være væsentlig.

For projektet er der undersøgt for forskellige scenarier for trafikudviklingen med retailparken, som medfører to meget forskellige behov for udbygning af

vejnettet, jf. tabel 6-5. Samtidig er den estimerede trafikmængde behæftet med væsentlige usikkerheder, og skyldes også andre forhold end retailparken, herunder udviklingen af det tilstødende erhvervsområde og Midtjyske Motorvej. Det er desuden fundet, at hvis der sker en udbygning af erhvervsområdet, som der tillades i den gældende Lokalplan 234 (scenarie 0+), vil dette også medføre behov for udbygning af vejnettet, tilsvarende niveauet for scenarie B.

Planerne og projektet for Grindsted Retail Park omfatter krav om etablering af følgende anlæg, som der er indgået frivillige aftaler om med Vejdirektoratet og Billund Kommune:

- > vejadgang til området fra Vejle Landevej i form af et signalreguleret kryds med 2 venstresvingsbaner på Vejle Landevej samt 2 højre- og 2 venstresvingsbaner på vejadgangen.
- > 2 vejadgange fra Thorsvej
- > Vejstykket 'Thorsvejs forlængelse', der tilkobles den nordlige vejadgang til Thorsvej

Anlæggene skal være udført inden retailparken tages i brug.

Med de i planer og projekt inkluderede vejanlæg viser kapacitetsberegningerne, at det er muligt at afvikle den fremtidige trafik på et acceptabelt niveau. Påvirkningen af trafikafviklingen inden for influensvejnettet ved realisering af Grindsted Retail Park vurderes som **moderat**. Dette begrundes i, at driften af retailparken – uanset etableringen af kryds, vejadgange og vejforlængelse – vurderes at fremskynde det tidspunkt, hvor trafikken ikke kan afvikles på influensvejnettet, bl.a. i rampekrydsene ved Tingvejen.

Øvrige udbygningsbehov, der fremgår af tabel 6-5, er ikke omfattet af planer og projektet for retailparken. Disse vil dog – sammenholdt med andre vejprojekter i nærområdet, herunder Billund Kommunes etablering af en ny vejforbindelse i erhvervsområdet mod vest med tilkobling til Tingvejen (se figur 6-2) - have indflydelse på trafikafviklingen og fordelingen af trafikken i området.

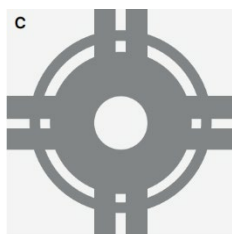
Hvornår tidspunktet for yderligere udbygningsbehov indtræffer er uvist, hvorfor der med afsæt i den faktiske udvikling af trafikken i området løbende bør være dialog med vejmyndighederne om behovet for supplerende tiltag i form af nødvendige nyanlæg og ombygninger.

6.5.5 Driftsfase – vurdering af trafiksikkerhed

Ved realisering af Grindsted Retail Park øges trafikmængden markant på influensvejnettet både i scenarie A og B. Dette gælder særligt for Vejle Landevej. En øget trafikmængde og mere svingende trafik vil – alt andet lige – resultere i flere uheld. Afviklingsproblemer i rundkørslerne kan desuden medføre kødannelser, som dels kan øge risikoen for bagendekollisioner og dels medføre en mere chancebetonet adfærd, som i sig selv vil være en risiko.

Vejbetjeningen og disponeringen af retailparken er i planer og projekt tilrettelagt ud fra bl.a. trafiksikkerhedsmæssige hensyn. Betjeningen af den tunge trafik til retailparken er planlagt adskilt fra kundetrafikken ved, at denne ledes via erhvervsområdet ved Thorsvej til områdets servicevejnet. Dermed kan varelevering, renovation o.lign. servicekørsel til området foregå 'fra bagsiden' uden at være i konflikt med kundetrafikken.

Placeringen af retailparken samt udvalget af butikker retter sig primært mod kunder i bil. Men der vil også være kunder og ansatte, som ankommer på cykel eller til fods. Den konkrete plan for stibetjening frem mod retailparken er uafklaret, men der muliggøres stitilslutning fra Thorsvej i vest. Der vil endvidere blive etableret fodgængerfelter gennem det signalregulerede kryds ved Vejle Landevej ned til rasteplassen mod syd, så eventuelle kunder herfra kan krydse Vejle Landevej på en trafiksikker måde.



Princip for tilbagetrukket sti ("Vejtekniske løsninger for cyklister" fra Vejdirektoratet 2022).

Endelig er afviklingen af den interne trafik af lette trafikanter i retailparken tilrettelagt således, at gående og cyklister vil skulle krydse vejgrenene tilbagetrukket fra de to-sporede interne rundkørsler, se vedstående diagram. Dette udføres tilsvarende af trafiksikkerhedsmæssige hensyn.

På baggrund af et forventet begrænset antal cyklister og gående til retailparken sammenholdt med de i planer og projekt integrerede infrastrukturanlæg i form af signalreguleret kryds med fodgængerfelter samt adskillelse af tung trafik, personbiler og lette trafikanter på det interne vejnet, herunder interne stiforbindelser, vurderes påvirkningen af trafiksikkerheden i driftsfasen som værende **lille**. Vurderingen gælder i både for scenarie A og B.

6.5.6 Kumulative effekter

Midtjyske Motorvej forventes som nævnt at øge trafikmængderne på Vejle Landevej. I kapacitetsberegningerne for de 4 belyste scenarier i 2040 er der i trafikgrundlaget indlagt den forventede mertrafik på Vejle Landevej som følge af anlæggelsen af den første del af Midtjyske Motorvej. Herudover er der i kapacitetsberegningerne inkluderet trafikken fra et fuldt udbygget erhvervsområde mod vest (scenarie 0+).

Som belyst i kapacitetsberegningerne vil andre udbygninger af kryds i influensvejnettet have betydning for trafikens afvikling og dermed en kumulativ effekt. Det drejer sig – jf. tabel 6-5 – om følgende udbygninger:

Krydsene Vejle Landevej/Thorsvej-Plagborgvej og Vejle Landevej/Odinsvej-Hedemarken

Ombygning af de eksisterende rundkørsler til 2-sporede rundkørsler. I de 2-sporede rundkørsler skal der etableres tilbagetrukne stier, således bløde trafikanter ikke færdes i cirkulationsarealet, men krydser sidevejene udenfor rundkørslerne.

Rampekrydsene øst og vest ved Vejle Landevej/Tingvejen

Ombygning af de to eksisterende rampekryds til signalanlæg med venstresvingsbaner på Vejle Landevej og kanalisering af frakørselsrampe.

De betragtede rampekryds vil allerede i et 0+ scenarie, hvor det nuværende lokalplanlagte erhvervsområde mod vest udbygges, ikke kunne afvikle trafikken tilfredsstillende. Udbygningen af rampekrydsene anses dermed som en nødvendighed på sigt, uanset om retailparken realiseres eller ej, men retailparken vil som nævnt forstærke behovet for ombygningerne.

6.6 Sammenfatning af vurdering

6.6.1 Anlægsfasen

For anlægsfasen er det vurderet, at etablering af det signalregulerede kryds ved tilslutningen til Vejle Landevej vil påvirke trafikafviklingen her, mens anlægsarbejdet pågår. Påvirkningen vurderes at være **moderat**, men med en mulig positiv periodisk effekt på hastighed og dermed også trafiksikkerhed.

Påvirkningen af trafikafviklingen og trafiksikkerheden i anlægsfasen ifm. det interne bygge- og anlægsarbejde i selve retailparken, som vil ske via Thorsvej i det tilstødende erhvervsområde, vurderes som **ubetydelig**. Dette fordi vejnettet her er anlagt netop med henblik på bl.a. afvikling af tung trafik, men også idet mertrafikken i anlægsfasen vil være periodisk og forholdsvist begrænset.

6.6.2 Driftsfasen

Ved realisering af planer og projekt vil trafikmængden i driftsfasen øges markant, hvor flere kryds i deres eksisterende udformning ikke vil kunne afvikle trafikken tilfredsstillende i spidstimerne i 2040 i et værst tænkeligt scenarie. Uden ændringer af vejnettet kan påvirkningen derfor blive væsentlig.

De gennemførte kapacitetsberegninger viser imidlertid, at trafikken kan afvikles tilfredsstillende forudsat, at der etableres nyt signalreguleret kryds svarende til scenarie A ved tilslutning til Vejle Landevej samt ved etablering af 2 vejadgange til Thorsvej og vejstykket Thorsvejs forlængelse. Påvirkningen af trafikafviklingen i driftsfasen vurderes som **moderat**.

I forhold til trafiksikkerhed i driftsfasen vurderes realiseringen af retailparken at medføre en **lille** påvirkning. Dette begrundet i etableringen af de nødvendige anlæg ift. krydsløsningen ved Vejle Landevej samt løsninger for udformning af interne rundkørsler og sikring af stiforbindelser, som er integreret i planer og projekt.

Realiseringen af Grindsted Retail Park vil som nævnt medføre en forøgelse af trafikmængden på influensvejnettet. Der er imidlertid også andre faktorer – **kumulative forhold** - som har indflydelse på trafikafviklingen i området. Således forventes yderligere trafik på det omkringliggende vejnet som følge af den generelle trafikudvikling og etableringen af Midtjyske Motorvej samt som følge af udbygningen af det eksisterende lokalplanlagte erhvervsområde vest for retailparken. Disse forhold har også indflydelse på tidspunktet for, hvornår eventuelle supplerende tiltag er nødvendige og som i sig selv har en kumulativ effekt.

6.7 Vurdering af 0-alternativet

Uden realisering af planer og projekt for retailparken forventes trafikmængden på influensvejnettet også øget. Dette som følge af den generelle trafikudvikling, herunder trafikspringet i forbindelse med etableringen af første del af Midtjyske Motorvej og mertrafikken fra den løbende udbygning af det tilstødende lokalplanlagte erhvervsområde.

Påvirkningen af trafikafviklingen på influensvejnettet uden realisering af Grindsted Retail Park forventes at være størst for de eksisterende rampekryds ved Tingvejen. Rampekrydsene vurderes – som nævnt - ikke at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende på sigt ved 0-alternativet, hvorfor udbygningen af rampekrydsene anses som nødvendige på et tidspunkt, uanset om retailparken realiseres eller ej, jf. tabel 6-5.

Derimod vurderes de eksisterende rundkørsler på Vejle Landevej at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende i 0-alternativet.

6.8 Afværgeforanstaltninger

Der er ikke identificeret behov for særskilte afværgeforanstaltninger, udover de vejadgange og vejanlæg, der allerede er indarbejdet i planer og projekt og som er baseret på trafikvurderingen i Bilag 1. Med disse – etablering af signalreguleret kryds ved Vejle Landevej, etablering af 2 sekundære vejadgange fra Thorsvej samt etablering af vejstykket Thorsvejs forlængelse - sikres det at trafikken fra plan- og projektområdet vil kunne afvikles tilfredsstillende.

6.9 Overvågning

Som følge af retailparkens tilslutning til Thorsvej og etableringen af Thorsvejs forlængelse vil kommunen følge trafikudviklingen i kryds og på strækninger i området, herunder vejene ind i erhvervsområdet. Herudover anbefales det at følge trafikudviklingen med trafiktællinger i udvalgte snit på Vejle Landevej.

6.10 Kilder

- > Bilag 1: Trafikvurdering (notat) - Grindsted Retail Park. (Trafikplan, 2025).
- > Kommuneplan 2025-2037, Billund Kommune. (Billund Kommune, 2021a).
- > Vejtyper/situationsplan og Byggepladsplan for Grindsted Retail Park (Grindsted Retail Park Aps, Situationsplan, 2025) (Grindsted Retail Park Aps, Byggepladsplan, 2025).

7 Adgang til indkøbsmuligheder og service

7.1 Grundlag

Kapitlet omhandler vurderinger af virkningerne på detailhandlen og service ved etablering af Grindsted Retail Park. Vurderingerne er gennemført for en fuld udbygning af retailparken, som vil omfatte

63.000 m² detailhandel, hvoraf 60.000 m² vil være udnyttet til store udvalgsvarebutikker på mere end 500 m² og 3.000 m² vil være udnyttet til en dagligvarebutik på 3.000 m².

2.000 m² til fastfoodrestauranter og andre former for spisesteder.

Kapitlet bygger på notatet "Nyt aflastningsområde i Grindsted", der er indsat som Bilag 2 til miljørapporten. Notatet er udarbejdet af COWI og har til formål at udgøre den redegørelse om detailhandlen, som et kommuneplantillæg for et nyt aflastningsområde skal indeholde ifølge planloven. Der er derfor et betydeligt sammenfald i indholdet mellem miljøvurderingen og notatet med redegørelsen til kommuneplantillægget. Notatet indeholder beskrivelser af den eksisterende detailhandel, retailparkens opland og influensområde, beregninger af behov for areal til detailhandel og påvirkninger af den eksisterende detailhandel.

Notatet "Nyt aflastningsområde i Grindsted" bygger på informationer fra "Detailhandelsanalyse - Billund Kommune 2022" og på de nyeste detailhandelsanalyser for de berørte kommuner i influensområdet omkring Billund Kommune. Oplysningerne om omsætningen er inkl. moms og er – medmindre andet er anført – fremskrevet til 2023.

7.2 Metode

Der er opstillet en konsekvensvurderingsmodel, som belyser, hvilke effekter Grindsted Retail Park må forventes at få for den eksisterende detailhandel i influensområdet.

Udviklingen af Grindsted Retail Park forventes at ske i 2 hovedetaper, men i et 'flydende' forløb fra vest mod øst. Det er derfor ikke muligt at opstille en tidsplan for udbygning af retailparken. Det er således valgt, at påvirkningerne af handelslivet belyses i en situation, hvor hele retailparken realiseres inden for kort tid. Det vil give et billede af, hvad de maksimale påvirkninger kan blive. De maksimale påvirkninger vil indtræffe, hvis retailparken realiseres hurtigt og på én gang. Hvis retailparken realiseres over længere tid vil påvirkningerne erfaringsmæssigt blive mindre som følge af vækst i privatforbruget.

Ved vurderingerne af påvirkningerne vurderes først omsætningen, som den nye detailhandel i Grindsted Retail Park må forventes at få. Der tages udgangspunkt i, at butikkerne i retailparken vil få en omsætning, der svarer til gennemsnittet for store udvalgswarebutikker og store dagligvarebutikker.

Dernæst vurderes det, hvorfra omsætningen i butikkerne i retailparken vil blive hentet. Det gøres ud fra to principper. Det ene princip er, at eksisterende detailhandel, der ligger tættere på den nye detailhandel, vil afgive mere omsætning end eksisterende detailhandel, der ligger længere væk. Det andet princip er, at eksisterende detailhandel med større sammenfald i butikstype og varesortiment med butikkerne i retailparken vil afgive mere omsætning end detailhandel med mindre overlap.

Påvirkningerne er vurderet i forhold til et 0-alternativ, som beskriver detailhandlen uden retailparken. Der er i gældende planlægning mulighed for at udvikle retailparkens område med 20.000 m² butikker med særligt pladskrævende varer, men det er valgt, at 0-alternativet ikke inkluderer en udnyttelse af mulighederne i den gældende planlægning. Vurderingerne af påvirkninger viser derfor, hvad påvirkningerne fra retailparken må forventes at blive sammenlignet med, at der ikke etableres detailhandel i området.

7.2.1 Manglende viden

Grundlaget for vurderingen af konsekvenserne på detailhandelsområdet vurderes at være fyldestgørende, da den bygger på en relativt ny detailhandelsanalyse for Billund Kommune og de nyeste i de omkringliggende kommuner, men det er vigtigt at være opmærksom på, at påvirkninger af handelslivet generelt er vanskelige at vurdere med stor nøjagtighed, da vurderinger af f.eks. forbrugeres valg, den fremtidige regionale konkurrencesituation, udviklingen i privatforbruget, nethandlens udvikling, ændringer af planloven og anden politisk bestemt regulering ikke kan forudsiges præcist.

7.3 Miljøstatus og -mål

Det følgende omfatter en beskrivelse af den eksisterende detailhandel på baggrund af notatet "Nyt aflastningsområde i Grindsted" og "Detailhandelsanalyse - Billund Kommune 2022".

7.3.1 Antal butikker

Billund Kommune havde i 2022 i alt 139 butikker fordelt på 49 dagligvarebutikker, 73 udvalgsvarebutikker og 17 butikker, der forhandler særligt pladskrævende varer.

Grindsted by havde i alt 73 butikker fordelt på 20 dagligvarebutikker, 43 udvalgsvarebutikker og 10 butikker, der forhandler særligt pladskrævende varer.

Siden den forrige detailhandelsanalyse i 2007 har der i kommunen som helhed været en tilbagegang på 5 dagligvarebutikker og 24 udvalgsvarebutikker.

I Grindsted by er antallet af butikker siden 2007 faldet med 5 dagligvarebutikker og 17 udvalgsvarebutikker.

Tabel 7-1 Antal butikker i Billund Kommune 2022 fordelt på brancher og områder.

	Dagligvare- rer	Udvalgs- varer i alt	Beklæd- ning	Boligud- styr	Øvrige Udvalgs- varer	SPV	I alt	Andel %
Grindsted bymidte	14	26	12	5	9	-	40	29%
Grindsted aflastning	1	11	1	7	3	2	14	10%
Grindsted by i øvrigt	5	6	1	2	3	8	19	14%
Grindsted i alt	20	43	14	14	15	10	73	53%
Billund bymidte	10	13	5	3	5	-	23	16%
Billund by i øvrigt	5	6	-	3	3	4	15	11%
Billund i alt	15	19	5	6	8	4	38	27%
Sdr. Omme bymidte	5	5	3	1	1	-	10	7%
Vorbasse bymidte	2	2	2	-	-	-	4	3%
Hejnsvig bymidte	1	-	-	-	-	-	1	1%
Filskov bymidte	1	1	1	-	-	-	2	1%
Stenderup/Krogager bymidte	1	-	-	-	-	-	1	1%
Kommunen i øvrigt	4	3	-	3	-	3	10	7%
Billund Kommune	49	73	25	24	24	17	139	100%

7.3.2 Butiksarealet

Butikkernes bruttoetageareal i Billund Kommune blev i 2022 kortlagt til 96.500 m². Arealet fordelte sig på 29.900 m² dagligvareareal, 37.700 m² udvalgsvareareal og 28.900 m² i butikker, der forhandler særligt pladskrævende varer.

Siden 2007 er det samlede areal stort set uforandret med en vækst på kun ca. 300 m² fordelt med en vækst i dagligvarearealet på 1.900 m² og en tilbagegang i udvalgsvarearealet på 1.600 m².

I Grindsted by er det samlede areal faldet med 3.400 m² fordelt med en tilbagegang på 900 m² i dagligvarearealet og en tilbagegang på 2.500 m² i udvalgsvarearealet.

Der er dermed blevet færre men større butikker i Billund Kommune. Den gennemsnitlige dagligvarebutiks areal er vokset fra ca. 520 m² til ca. 610 m², og det gennemsnitlige areal i en udvalgsvarebutik er vokset fra ca. 400 m² til ca. 515 m². For Grindsted bymidte er gennemsnitsarealet for udvalgsvarebutikker ca. 340 m². Antallet af dagligvarebutikker i Grindsted er siden 2007 faldet med 25 %.

Tabel 7-2 Areal af butikker i Billund Kommune 2022 fordelt på brancher og områder i m².

	Dagligvarer	Udvalgsvarer i alt	Beklædning	Boligudstyr	Øvrige udvalgsvarer	SPV	I alt	Andel %
Grindsted bymidte	11.000	8.800	4.500	1.800	2.500	-	19.800	21%
Grindsted aflastning	200	7.700	200	5.200	2.300	1.400	9.300	10%
Grindsted by i øvrigt	900	4.800	1.200	600	3.000	17.400	23.100	24%
Grindsted i alt	12.100	21.300	5.900	7.600	7.800	18.800	52.200	55%
Billund bymidte	8.600	5.700	2.000	1.800	1.900	-	14.300	15%
Billund by i øvrigt	900	4.600	-	2.800	1.800	4.100	9.600	10%
Billund i alt	9.500	10.300	2.000	4.600	3.700	4.100	23.900	25%
Sdr. Omme bymidte	3.700	1.400	1.100	200	100	-	5.100	5%
Vorbasse bymidte	1.800	300	300	-	-	-	2.100	2%
Hejnsvig bymidte	1.100	-	-	-	-	-	1.100	1%
Filskov bymidte	700	400	400	-	-	-	1.100	1%
Stenderup/Krogager bymidte	700	-	-	-	-	-	700	1%
Kommune i øvrigt	300	4.000	-	4.000	-	6.000	10.300	11%
Billund Kommune	29.900	37.700	9.700	16.400	11.600	28.900	96.500	100%

7.3.3 Butikkernes omsætning og handelsbalancen

Omsætningen i detailhandlen i Billund Kommune er for 2021 beregnet til ca. 1,35 mia. kr. inkl. moms. Borgerne i Billund Kommune havde samme år et forbrug på ca. 1,38 mia. kr. Der var således et mindre "handelsunderskud". Underskuddet kan også beskrives med handelsbalancen, som er forholdet mellem butikkernes omsætning og de lokale borgeres forbrug, og som er beregnet til 97 %. Bedømt ud fra handelsoverskuddet er detailhandlen i Billund Kommune samlet set i balance, men der er stor forskel på dagligvarer og udvalgsvarer.

Inden for dagligvarer var der i 2021 en omsætning på i alt 889 mio. kr., mens dagligvareforbrug var på 778 mio. kr. Dvs. at der var et overskud på dagligvarehandlen på 111 mio. kr. svarende til en handelsbalance på 114 % (detailhandelsanalysen side 54).

Inden for udvalgsvarer var omsætningen i 2021 på i alt 460 mio. kr., mens udvalgsvareforbruget var på 607 mio. kr. Dvs. at der var et underskud på udvalgsvarehandlen på 147 mio. kr. svarende til en handelsbalance på 76 %.

Overskuddet inden for dagligvarehandlen vurderes at komme fra de mange turister og endagsgæster, som besøger Billund Kommune hvert år, og som køber dagligvarer i forbindelse med deres ophold i kommunen. Herudover vurderes overskuddet at komme fra de mange indpendlere fra andre kommuner, som i et vist omfang køber dagligvarer i Billund Kommune på vej til eller fra arbejde.

Det betydelige underskud inden for udvalgsvarer viser, at borgerne i Billund Kommune i væsentligt omfang køber udvalgsvarer uden for kommunen, hvilket kan komme både fra indkøb i de omkringliggende store handelsbyer og fra handel på nettet. Det viser også, at den omfattende turisme og indpendlingen ikke fører til væsentligt mere omsætning i udvalgsvarebutikkerne i kommunen.

Tabel 7-3 Detailhandelsomsætningen i Billund Kommune 2021.

	Dagligvarer	Udvalgsvarer	I alt
Grindsted bymidte	343	146	489
Grindsted aflastning	30	146	176
Grindsted by i øvrigt			
Grindsted i alt	373	292	665
Billund bymidte	299	58	357
Kommunen i øvrigt	217	110	327
Billund Kommune	889	460	1.349

7.3.4 Udvikling i forbrugsgrundlag og arealbehov

COWI har i notatet "Nyt aflastningsområde i Grindsted" gennemført beregninger af det forventede behov for detailhandelsareal 12 år frem, som svarer til en planperiode, og som svarer til perioden, hvor Grindsted Retail Park kunne være fuldt udbygget. Beregningerne er udført på grundlag af antagelser om, hvordan en række forudsætninger, som er afgørende for udviklingen af behovet, vil udvikle sig.

Udvikling i befolkningstal

I perioden 2010-2023 steg indbyggertallet i Billund Kommune med i alt ca. 855 borgere eller ca. 3 %. Der bor ca. 9.820 borgere i Grindsted og ca. 27.020 borgere i Billund Kommune pr. 1. januar 2023. Frem mod 2035 forventes jf.

seneste befolkningsprognose for Billund Kommune en stigning i indbyggertallet på ca. 860 borgere eller godt 3 % i Billund Kommune.

Udvikling i forbrugsgrundlag

Udviklingen i forbrugsgrundlaget frem til 2035 er i sagens natur vanskelig at forudsige, da privatøkonomien afhænger af den økonomiske udvikling både nationalt og internationalt. Det bedste bud på, hvordan udviklingen vil tegne sig frem mod 2035 er, at privatforbruget fortsat vil vokse, som det med afbrydelser har gjort over en lang periode, men at udviklingen vil blive kendetegnet af, at den vil ske i et afdæmpet tempo.

Nethandlen

Det er i behovsberegningerne forudsat, at nethandlen fortsat vil vokse, og at væksten fortsat vil tage en del af den handel, som ellers ville ske i fysiske butikker, men der er også tendenser i retningen af at fysisk butik og netbutik smelter sammen. Det betyder bl.a., at nogle af de store udvalgswarebutikker etablerer sig i mindre byer end hidtil for at være tæt på kunderne, ikke bare på nettet men også fysisk. En god og let tilgængelig netbutik kombineret med lokal tilstedeværelse fremmer salget, og det trækker i retningen af, at flere butikskæder ønsker at etablere butikker i mindre byer end hidtil. Tendensen er en del af baggrunde for Grindsted Retail Park.

Handelsbalancen

Der er anvendt et maksimumsscenario, hvor det er forudsat, at handelsbalancen for udvalgsvarer i oplandet til det nye aflastningsområde (se kort side 30) vil stige betydeligt fra de nuværende 57 % til 100 %, sådan at der i oplandet bliver balance i udvalgsvarehandlen. Handelsbalancen for dagligvarer forudsættes konstant i Billund Kommune.

Turismen

I 2019 havde Billund Lufthavn godt 3,7 mio. rejsende, Legoland havde 1,7 mio. gæster, Lalandia knap 0,7 mio. gæster og LEGO House havde knap 0,3 mio. besøgende. Efter et kraftigt dyk i besøgstallene grundet Corona i 2020 var antallet af gæster klart opadgående i 2021 og for attraktionernes vedkommende forventes besøgstallet i 2022 at komme tæt på niveauet i 2019.

Billund Lufthavn har en række vækstplaner, som omfatter såvel cargo- som passagerfaciliteter, hvilket i 2040 vil munde ud i et forventet passagertal på ca. 7 mio. rejsende svarende til noget nær en fordobling ift. passagertallet i 2019. Legoland Billund Resort samarbejdet omfatter de større turistattraktioner i området og er medvirkende til en bred markedsføring i såvel ind- som udland. Fremtidsperspektiverne for turismen i Billund er således meget positive, hvilket åbner mulighed for synergieffekter for det øvrige erhvervsliv i området – herunder ikke mindst detailhandelen i Billund og Grindsted.

Med etableringen af de nye udvalgswarebutikker i det nye aflastningsområde i Grindsted tilbydes et stort og attraktivt udbud af butikker, som også vil være attraktivt for turisterne. Det må forventes, at de nye butikker vil få gavn af turisterne.

Omsætning pr. kvadratmeter

Der er for både dagligvarebutikker, udvalgsvarebutikker og butikker med særlig pladskrævende varegrupper regnet med en gennemsnitlig omsætning pr. kvadratmeter svarende til den nuværende i Billund Kommune.

Samlet vurdering af behov for yderligere areal

Samlet set vil der i det anvendte maksimumsscenario blive behov for yderligere i alt ca. 2.500-3.000 m² dagligvarebutikker i Billund Kommune. Arealbehovet svarer til det areal, der skal til, for at fastholde den nuværende handelsbalance for dagligvarer i Billund Kommune. Arealbehovet for dagligvarer er udelukkende beregnet på baggrund af udviklingen i befolkningen samt privatforbruget. Sker der en vækst i turismen eller vil detailhandlen i kommunen erobre markedsandele fra nabokommunerne, så vil behovet for yderligere dagligvarebutikker være større.

Behovet for nye udvalgsvarebutikker, herunder butikker med særlig pladskrævende varegrupper ekskl. forhandlere af motorkøretøjer, byggematerialer mv. i oplandet til det nye aflastningsområde i Grindsted er beregnet til i størrelsesordenen 40-60.000 m². Der er i dag et betydeligt handelsunderskud inden for udvalgsvarer i oplandet. Det beregnede arealbehov svarer til det areal, der skal til for at opnå en handelsbalance på 100 % inden for oplandet.

Arealbehovene er udtryk for et niveau og ikke eksakte tal. Det beregnede arealbehov udtrykker behovet for yderligere detailhandelsareal ud over det eksisterende detailhandelsareal.

7.3.5 Service

Der var i 2022 ifølge detailhandelsanalysen 43 kundeorienterede servicefunktioner i Grindsted bymidte og 24 kundeorienterede servicefunktioner i Billund bymidte. Servicefunktionerne var i

Grindsted bymidte fordelt på 13 restauranter, cafeer mv. 9 pengeinstitutter mv., 15 frisører mv., 2 museer, biografer mv. og 4 inden for anden service.

Billund bymidte fordelt på 8 restauranter, cafeer mv. 6 pengeinstitutter mv., 6 frisører mv., 2 museer, biografer mv. og 2 inden for anden service.

De kundeorienterede servicefunktioner bidrager ligesom butikkerne til at skabe liv i bymidterne og skaber sammen med butikkerne den gode blanding af muligheder, som gør en bymidte attraktiv at besøge.

Ifølge detailhandelsanalysen er fastfood, take-away og udespisning steget betydeligt de seneste 10 år, og der forventes en fortsat positiv vækst i de kommende år. Det faktum, at singlehusstande udgør en stigende andel kombineret med fokus på, at det gode liv i dag skal rumme karriere, frihed og valgmulighed til spontant at gøre, hvad man har lyst til, har betydet, at markedet for udespisning, færdigretter og halvfabrikata er steget voldsomt. Der hersker generel

enighed om, at udespisning i Danmark vil stige, men i hvilken grad vil afhænge af de generelle konjunkturer, modestrømninger og holdninger til madlavning.

7.4 Vurdering af påvirkninger

I afsnittet beskrives påvirkningerne af projektet og planerne i forhold til 0-alternativet.

Effekterne af Grindsted Retail Park afhænger i høj grad af, hvilke konkrete butikker, der vil komme i området, herunder i hvilket omfang der bliver tale om butikker, som ikke findes i Billund Kommune i dag, eller om det bliver butikker, hvor der er sammenfald med eksisterende butikker. Omsætningen afhænger også i høj grad af, hvilke typer butikker, der bliver tale om, eftersom omsætningen pr. m² kan variere betydeligt mellem butikstyper. F.eks. har en elektronikbutik typisk en højere omsætning pr. m² end en køkkenbutik.

De nye butikker i aflastningsområdet vil øge den samlede omsætning i Grindsted og bidrage til, at mere handel holdes hjemme i byen og i Billund Kommune. Det nye udbud af udvalgsvarerbutikker vil især få de lokale kunder til at handle mere hjemme i Billund Kommune i stedet for at handle i f.eks. Vejle, Esbjerg, Kolding, Herning eller på nettet. Derudover vil den nye detailhandel bidrage til, at nogle borgere fra nabokommunerne vælger at handle i Grindsted frem for f.eks. Vejle, Herning eller Esbjerg, da der nu bliver kortere afstand til et bredt udbud af udvalgsvarer i Grindsted. Endeligt kan den nye detailhandel medføre, at turisterne i højere grad køber ind i Grindsted i stedet for de store handelsbyer i regionen.

Arealudlægget i aflastningsområdet forventes udnyttet i etaper over en længere årrække. Vurderingen af påvirkningerne af det eksisterende handelsliv er gennemført for daglig- og udvalgsvarer, herunder butikker med særlig pladskrævende varegrupper, og i en situation hvor retailparken realiseres her-og-nu. Der suppleres til sidst med vurderinger af effekterne på længere sigt.

7.4.1 Påvirkninger af dagligvarehandlen

En ny dagligvarebutik i Grindsted Retail Park vil tiltrække kunder til retailparken til gavn for de øvrige butikker og kundeorienterede erhverv i aflastningsområdet og vil give kunderne mulighed for at købe både dagligvarer og udvalgsvarer på samme indkøbstur.

En ny dagligvarebutik vil som udgangspunkt ikke medføre, at borgerne bruger flere penge på dagligvarer. I stedet for flyttes forbruget fra eksisterende butikker til den nye butik.

Dagligvarer købes fortrinsvist nær bopælen og i en vis udstrækning i forbindelse med pendling og andre gøremål i en anden by. På den baggrund vurderes det, at en ny dagligvarebutik i retailparken vil hente mest omsætning fra de nærmest beliggende dagligvarebutikker, og at andelen, der hentes, vil falde med afstanden.

Det er planen at rammen på 3.000 m² skal udnyttes fuldt ud af én enkelt dagligvarebutik. Da dagligvarebutikken kommer til at ligge i et aflastningsområde, er det et krav i planloven, at den først kan tages i brug efter eller samtidigt med, at der er givet ibrugtagningstilladelse til mindst én udvalgsvarebutik. Jævnfør lokalplanen kan dagligvarebutikken ikke tages i brug før der er etableret min. 17.000 m² udvalgsvarebutikker eller butikker med særligt pladskrævende varer. Dagligvarebutikken vil derfor ikke blive den første butik i aflastningsområdet, men vil fra starten blive en butik, der spiller sammen med den øvrige detailhandel i retailparken.

Der er vurderet på en dagligvarebutik på 3.000 m², som er den maksimale størrelse, som kommuneplantillægget og lokalplanen giver mulighed for i retailparken. Det vurderes, at dagligvarebutikken vil kunne få en årlig omsætning på ca. 90 mio. kr. Omsætningen på 30.000 kr. pr. m² svarer stort set til omsætningen pr. m² i de eksisterende dagligvarebutikker i Grindsted by og i kommunen som helhed.

Påvirkninger i de enkelte byer og kommuner

Ud af den nye dagligvarebutiks omsætning vurderes det, at:

Knap 45 % eller ca. 40 mio. kr. pr. år hentes fra de eksisterende butikker i **Grindsted bymidte**. Det svarer til en nedgang i bymidtens dagligvareomsætning på ca. 11-12 %. Det skal bemærkes, at Aldi er lukket i løbet af 2023, og at dens omsætning p.t. er fordelt på de øvrige dagligvarebutikker i Grindsted bymidte.

Ca. 3 mio. kr. pr. år eller ca. 3 % af den nye dagligvarebutiks omsætning forventes at komme fra de øvrige dagligvarebutikker i **Grindsted by i øvrigt**. Omsætningsnedgangen i de eksisterende dagligvarebutikker forventes at blive i størrelsesordenen 10 %.

Godt 25 % eller ca. 23 mio. kr. pr. år forventes at komme fra dagligvarebutikkerne i **Billund bymidte**, svarende til en omsætningsnedgang på ca. 7-8 %. Den betydelige andel af omsætning, der kommer fra Billund bymidtes dagligvarebutikker forventes, da der er kort afstand fra Billund til retailparken.

Ca. 10 mio. kr. pr. år eller ca. 11 % forventes at komme fra dagligvarebutikker i **Billund Kommune i øvrigt**. Omsætningsnedgangen i de mindre byer omkring Grindsted begrænses af, at borgerne i de mindre byer og deres lokale oplande allerede har mulighed for at handle i større dagligvarebutikker i Grindsted som rummer Kvickly, Rema 1000, Lidl og Netto. Nedgangen i omsætning forventes spredt ud over mange butikker og vil i gennemsnit for Billund Kommune i øvrigt ligge på omkring 4-5 %. Tilbagegangen forventes at blive størst i de nærmeste byer som Stenderup, Filskov og Hejnsvig og mindre i butikker, der ligger længere væk.

Omkring 6 % eller ca. 5 mio. kr. pr. år af den nye dagligvarebutiks omsætning forventes at blive hentet fra dagligvarebutikkerne i **Varde Kommune**. Den vurderede tilbagegang svarer til en omsætningsnedgang i Varde Kommunes dagligvarebutikker som helhed på under 1 %. Tilbagegangen forventes at blive størst i

Ansager og Tofterup, som ligger tættest på, men påvirkningerne begrænses bl.a. af afstandene til den nye dagligvarebutik i Grindsted, og af at der i forvejen er et bredt udbud af dagligvarebutikker i Grindsted, som kunder fra Ansager og Tofterup allerede i dag kan handle i.

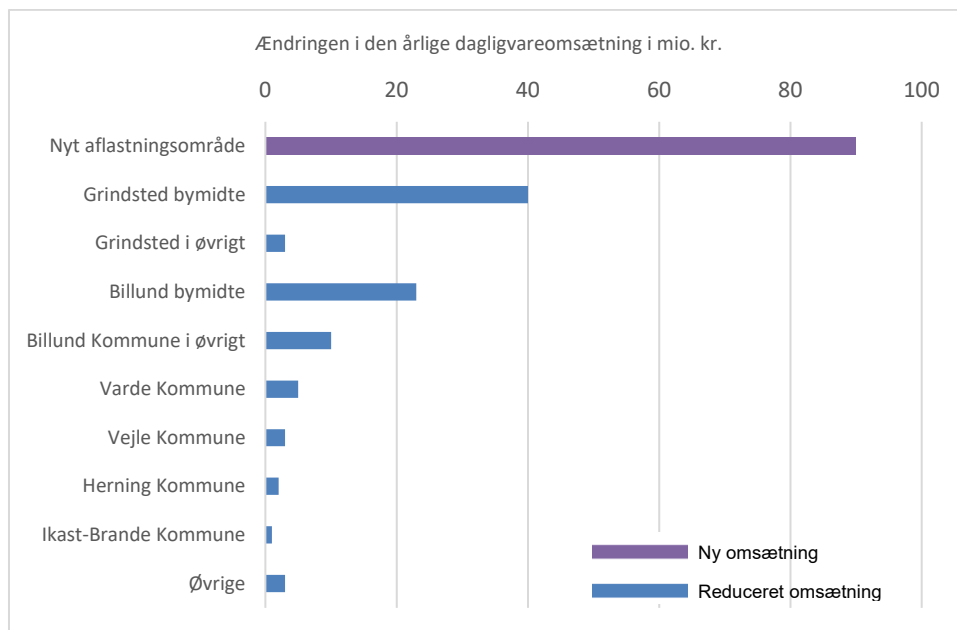
Ca. 3 mio. kr. pr. år eller ca. 3 % af den nye dagligvarebutiks omsætning forventes at blive hentet fra dagligvarebutikkerne i **Vejle Kommune**, herunder i Give og Vandel. Det svarer til en omsætningsnedgang på under 1 % i Vejle Kommunes dagligvarebutikker.

Ca. 2 mio. kr. pr. år eller ca. 2 % af den nye dagligvarebutiks omsætning forventes at blive hentet fra dagligvarebutikkerne i **Herning Kommune**. Tilbagegangen svarer til en omsætningsnedgang på under 1 % i Herning Kommunes dagligvarebutikker. Tilbagegangen forventes at blive størst i Sønder Felding, som ligger tættest på, men påvirkningen begrænses også her af afstanden, og af at der i forvejen er et bredt udbud af dagligvarebutikker i Grindsted, som kunder fra Sønder Felding allerede i dag kan handle i.

Ca. 1 mio. kr. pr. år eller ca. 1 % af den nye dagligvarebutiks omsætning forventes at blive hentet fra dagligvarebutikkerne i **Ikast-Brande Kommune**. Det svarer til en omsætningsnedgang på under 1 % i Ikast-Brande Kommunes dagligvarebutikker. Brande, som ligger tættest på den nye dagligvarebutik i Grindsted, har et godt og bredt udbud af dagligvarebutikker. Det forventes derfor, at påvirkningerne af dagligvarehandlen i Brande vil blive meget begrænset.

De resterende 3 mio. kr. pr. år eller ca. 3 % forventes at komme fra **øvrige butikker** udenfor de nævnte områder. Det forventes, at der vil være kunder i Grindsted Retail Park, som vil benytte lejligheden til at handle dagligvarer, når de alligevel er i området for at købe udvalgsvarer. Andelen, der forventes at komme fra øvrige butikker udenfor de nævnte områder, er lavt sat. Der er sandsynlighed for, at andelen vil blive højere, bl.a. på grund af turismen.

Samlet set forventes det, at dagligvareomsætningen i Grindsted øges med ca. 45 mio. kr. pr. år, og den samlede omsætning i Billund Kommunes dagligvarehandel øges med ca. 15 mio. kr. pr. år.



Figur 7-1 Effekter for den eksisterende dagligvarehandel (COWI).

Samlet vurdering af påvirkningerne i Grindsted og Billund

Som det fremgår af beregningerne af de forventede påvirkninger af dagligvarehandlen, vil hovedparten af omsætningen i den nye dagligvarebutik i Grindsted Retail Park komme fra de eksisterende dagligvarebutikker i Grindsted og Billund.

Påvirkninger af adgangen til dagligvarebutikker i mindre byer

Den nye dagligvarebutik vil også hente omsætning fra dagligvarebutikkerne i de mindre omkringliggende byer som Filskov, Stenderup og Hejnsvig.

Som nævnt begrænses påvirkningerne af afstanden fra de mindre byer til den nye dagligvarebutik, og af at borgerne i de mindre byer allerede har adgang til et bredt udvalg af dagligvarebutikker i Grindsted bymidte. Dagligvarebutikkerne i Grindsted bymidte består af Kvickly, Netto, Lidl og Rema 1000. De fire butikker ligger tæt på hinanden og er sammensat af en stor dagligvarebutik med et bredt udvalg og tre discountbutikker. Herudover er butikkerne i Grindsted bymidte let tilgængelige med deres beliggenhed ved Vestergade, som er den øst-vest-gående hovedtrafikåre gennem byen. Det er derfor let og attraktivt for kunderne fra oplande at handle dagligvarer i Grindsted bymidte.

Ifølge Google Maps er køretiden fra Stenderup til dagligvarebutikkerne i Grindsted bymidte ca. 10 min. og afstanden er godt 9 km. Til sammenligning vil køretid fra Stenderup til den nye dagligvarebutik i Grindsted Retail Park være ca. 13 min. og afstanden vil være omkring 12 km. Køretiden fra Hejnsvig vil være omkring 1 minut kortere til den nye dagligvarebutik i retailparken end til dagligvarebutikkerne i Grindsted bymidte. Fra Filskov vil køretiden være omkring 2 min. kortere til den nye dagligvarebutik i retailparken end til dagligvarebutikkerne i Grindsted bymidte.

Samlet set vurderes det, at den nye dagligvarebutik i begrænset omfang vil hente omsætning fra dagligvarebutikkerne i de mindre byer omkring Grindsted

Retail Park. Dagligvarebutikkerne i de mindre byer er allerede i dag udsat for konkurrence fra et stort, bredt og koncentreret udbud af dagligvarebutikker i Grindsted bymidte, og køretidsbesparelserne ved en dagligvarebutik i retailparken er begrænsede. Det fremgår af Supermarkedshåndbogen, at dagligvarebutikkerne i Hejnsvig, Stenderup og Filskov, som ligger tættest på retailparken, har begrænset omsætning, og at der derfor kan være risiko for lukning - også selv om dagligvarebutikken i retailparken ikke kommer. Det er ikke muligt at vurdere, om den begrænsede påvirkning fra en ny dagligvarebutik i retailparken vil være den ekstra tilbagegang, der kan udløse eller fremskynde en lukning. Opbakning fra de lokale kunder er under alle omstændigheder afgørende for, at de mindre byer kan bevare deres mulighed for dagligvareindkøb.

Konklusionen er derfor, at der i forvejen er risiko for butikslukninger og derfor tab af adgang til lokale dagligvareindkøb i de mindre byer omkring retailparken. En dagligvarebutik i retailparken vil hente omsætning fra dagligvarebutikkerne i de mindre byer og kan derfor udløse eller fremskynde lukninger, men under alle omstændigheder afgøres bevaring af dagligvarebutikkerne i de mindre byer af borgernes opbakning.

Påvirkninger på længere sigt

Det vurderes, at effekterne på længere sigt vil aftage, da dagligvareforbruget forventes at stige frem mod 2035.

7.4.2 Påvirkninger af udvalgsvarehandlen

Etablering af op til 60.000 m² med nye udvalgsvarebutikker vil skabe nye indkøbsmuligheder, som borgerne i et større område omkring retailparken i dag må til større byer for at købe eller købe på nettet. Samtidig er der tale om en stor udvidelse med udvalgsvarer sammenlignet med, at der i 2022 ifølge detailhandelsanalysen var et udvalgsvareareal inkl. butikker med særligt pladskrævende varer på knap 67.000 m² i Billund Kommune som helhed og ca. 40.000 m² i Grindsted by. Retailparken vil derfor fuldt udbygget føre til betydelige påvirkninger af den eksisterende udvalgsvarehandel.

Udgangspunktet for vurderingerne af påvirkninger er, at nye butikker som udgangspunkt ikke vil medføre, at borgerne bruger flere penge på at købe varer. I stedet for flyttes forbruget fra eksisterende butikker og nethandlen til de nye butikker.

Planlægningen giver mulighed for at etablere 60.000 m² nye udvalgsvarebutikker og butikker med særligt pladskrævende varer. Der er i forvejen mulighed for 20.000 m² butikker med særligt pladskrævende varer i området, hvor retailparken planlægges etableret. Ved at give mulighed for udvalgsvarebutikker, er der dermed mulighed for at opnå en lidt større omsætning, da udvalgsvarebutikker typisk har en højere omsætning pr. m² end butikker med særligt pladskrævende varer.

Det følgende indeholder en vurdering af, hvordan en fuld udbygning af retailparken med 60.000 m² til butiksbyggeri i aflastningsområdet vil påvirke

detailhandlen i de omkringliggende byer og kommuner, hvor det vurderes, at der kan være en påvirkning (influensområdet). I praksis kan der allerede i dag med den gældende planlægning etableres butikker med særligt pladskrævende varer på i alt 20.000 m² i retailparken. Hvis der sammenlignes med det, så vil påvirkningerne fra retailparken være mindre end det, der er vurderet. Derudover vil Grindsted Retail Park blive etableret i nogle etaper over en længere årrække, som spreder effekterne for den eksisterende detailhandel ud på en længere tidsperiode. Der er i vurderingerne taget højde for kendte planer for større udbygninger af udvalgsvarehandlen i influensområdet.

Vurderingerne af påvirkninger tager udgangspunkt i, at de nye udvalgsvarebutikker og butikker med særligt pladskrævende varer vil kunne opnå en omsætning på i størrelsesordenen 500-800 mio. kr. pr. år.

Det ligger ikke fast, hvilke butikker der bliver tale om. Vurderingerne er derfor gennemført med en forudsætning om, at mulighederne i aflastningsområdet vil blive udnyttet af udvalgsvarebutikker, der svarer til en blanding af vareudbuddet i store udvalgsvarebutikker.

Påvirkning i de enkelte byer og kommuner

Med det som forudsætninger er det vurderet, at den forventede omsætning på 500-800 mio. kr. pr. år fra de nye udvalgsvarebutikker i retailparken i størrelsesordenen vil få følgende fordeling andre handelsbyer og nethandlen:

3 % eller ca. 15-25 mio. kr. pr. år hentes fra de eksisterende udvalgsvarebutikker i **Grindsted bymidte**. Det svarer til en nedgang i bymidtens udvalgsvareomsætning på ca. 10-15 %. Det vurderes, at der kun kommer en begrænset del af de nye butikkers omsætning fra bymidtens udvalgsvarebutikker, da det forventes, at de nye butikker vil adskille sig markant ift. størrelse og vareudbud.

Ca. 100-110 mio. kr. pr. år eller godt 20 % af de nye udvalgsvarebutikkers omsætning forventes at komme fra de øvrige udvalgsvarebutikker i **Grindsted i øvrigt**, herunder det eksisterende aflastningsområde i Grindsted. Omsætningsnedgangen i de eksisterende udvalgsvarebutikker forventes at blive i størrelsesordenen 68-75 %. Det forventes, at der er en del butikker i det eksisterende aflastningsområde, som vil flytte til retailparken. Dermed flyttes en betydelig del af omsætningen fra det eksisterende aflastningsområde til retailparken.

Godt 2 % eller ca. 8-13 mio. kr. pr. år forventes at komme fra udvalgsvarebutikkerne i **Billund bymidte** svarende til en omsætningsnedgang på ca. 13-22 %. Her gør sig de samme vurderinger gældende, som det er tilfældet for Grindsted bymidte. Der er allerede i dag i langt overvejende grad små udvalgsvarebutikker i Billund bymidte, som kun i begrænset omfang vil konkurrere med de nye butikker i retailparken.

Ca. 10-16 mio. kr. pr. år eller ca. 2 % forventes at komme fra de øvrige udvalgsvarebutikker i **Billund Kommune i øvrigt**. Omsætningsnedgangen begrænses af, at udvalgsvarehandlen i kommunen uden for Grindsted og Billund har begrænset størrelse. Omsætningsnedgangen, der forventes spredt ud over mange

butikker, vil være på omkring 9-14 % i den eksisterende udvalgsvarerhandel. Påvirkningerne kan blive store, hvor der er branchesammenfald mellem nye udvalgsvarerbutikker i retailparken og enkeltbutikker i Billund Kommune uden for Grindsted og Billund.

Ca. 14-22 mio. kr. pr. år forventes at komme fra udvalgsvarerbutikkerne i **Varde Kommune**. Det svarer til en omsætningsnedgang på 1-3 % i de eksisterende butikker. Det vurderes, at en del borgere vil få kortere afstand til et attraktivt udbud i retailparken og dermed fravælger at handle i Varde eller Ølgod. Der forventes ingen betydelig påvirkning på bymidternes butikker i Varde Kommune.

Samlet set forventes ca. 140-250 mio. kr. pr. år at komme fra udvalgsvarerbutikkerne i **Vejle Kommune**. Det vurderes, at ca. 55-100 mio. kr. pr. år vil komme fra Vejle bymidte, svarende til en tilbagegang i omsætning på ca. 4-7 %. Omkring 75-135 mio. kr. pr. år forventes at komme fra storbutiksområde ved Bilka. Det svarer til en omsætningsreduktion i de eksisterende butikker på ca. 6-10 %. De resterende 10-16 mio. kr. pr. år vurderes at komme fra mindre byer mellem Grindsted og Vejle, herunder Give. Det svarer til en omsætningsreduktion på omkring 3-5 %. Den store andel af de nye butikkers omsætning, der kommer fra Vejle Kommunes butikker, skal ses i lyset af, at der er forholdsvis kort afstand fra Billund Kommune til Vejle, og at Vejle har et stort udbud af detailhandelsbutikker, som mange borgere fra Billund Kommune benytter sig af i dag.

Fra **Kolding Kommune** vurderes det, at der vil komme godt 55-85 mio. kr. pr. år til de nye udvalgsvarerbutikker i Grindsted. Langt størstedelen, ca. 50-80 mio. kr. pr. år, forventes at komme fra retail park området ved Kolding Storcenter samt fra Kolding Storcenter. De resterende godt 5 mio. kr. pr. år fordeler sig ligeligt mellem Kolding bymidten og Kolding Kommune i øvrigt. Der vurderes i dag at være betydelig konkurrence fra området ved Kolding Storcenter på grund af det store udbud og den lette tilgængelighed fra Grindsted. Omsætningsnedgangene i de enkelte områder er begrænsede og på maks. 3-5 % for området ved Kolding Storcenter.

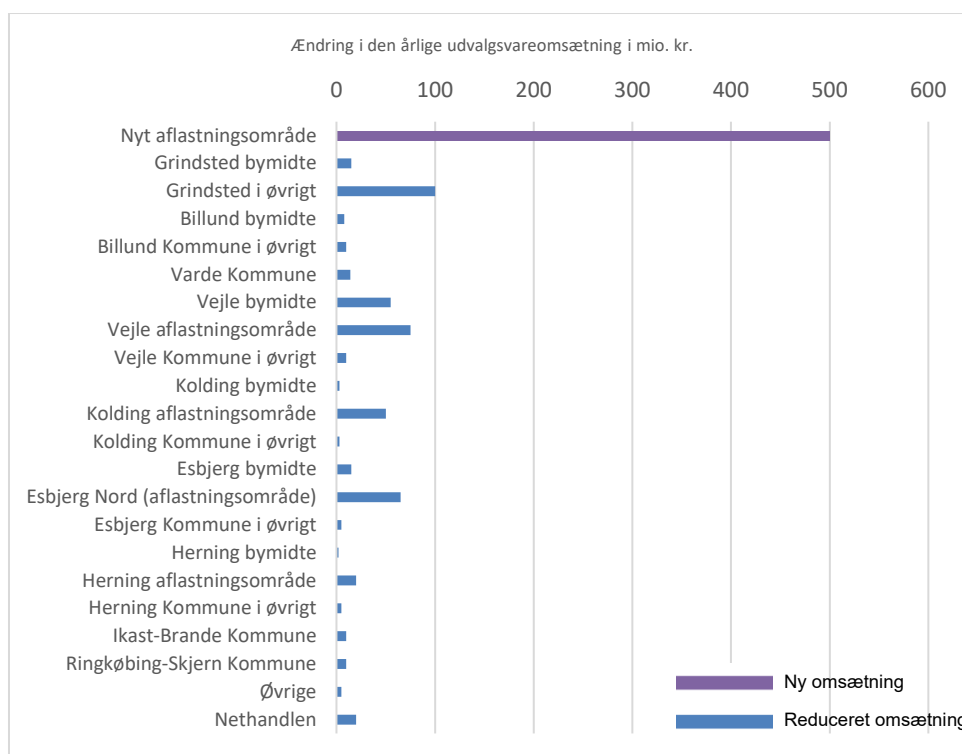
Ca. 85-140 mio. kr. pr. år vurderes til at komme fra de eksisterende udvalgsvarerbutikker i **Esbjerg Kommune**. Den største del med ca. 65-110 mio. kr. pr. år forventes at komme fra aflastningsområde Esbjerg N, svarende til en omsætningsreduktion på ca. 3-6 % i de eksisterende udvalgsvarerbutikker. Yderligere 15-25 mio. kr. pr. år forventes at komme fra Esbjerg bymidte, svarende til en beskeden omsætningsreduktion på 0-2 %. Esbjergs detailhandel har i forvejen en klar rollefordeling mellem bymidten, som rummer de mindre butikker, og aflastningsområdet, som bl.a. rummer store udvalgsvarerbutikker. De resterende 5-8 mio. kr. pr. år forventes at komme fra Esbjerg Kommune i øvrigt.

Ca. 27-43 mio. kr. pr. år forventes at komme fra **Herning Kommune**. Størstedelen, ca. 20-32 mio. kr. pr. år, forventes at komme fra butikkerne i aflastningsområdet ved HerningCentret. Det medfører en ubetydelig omsætningsreduktion på under 1 %. Ca. 2-3 mio. kr. pr. år forventes at komme fra Herning bymidte og de resterende 5-8 mio. kr. pr. år forventes at komme fra øvrige butikker i Herning Kommune.

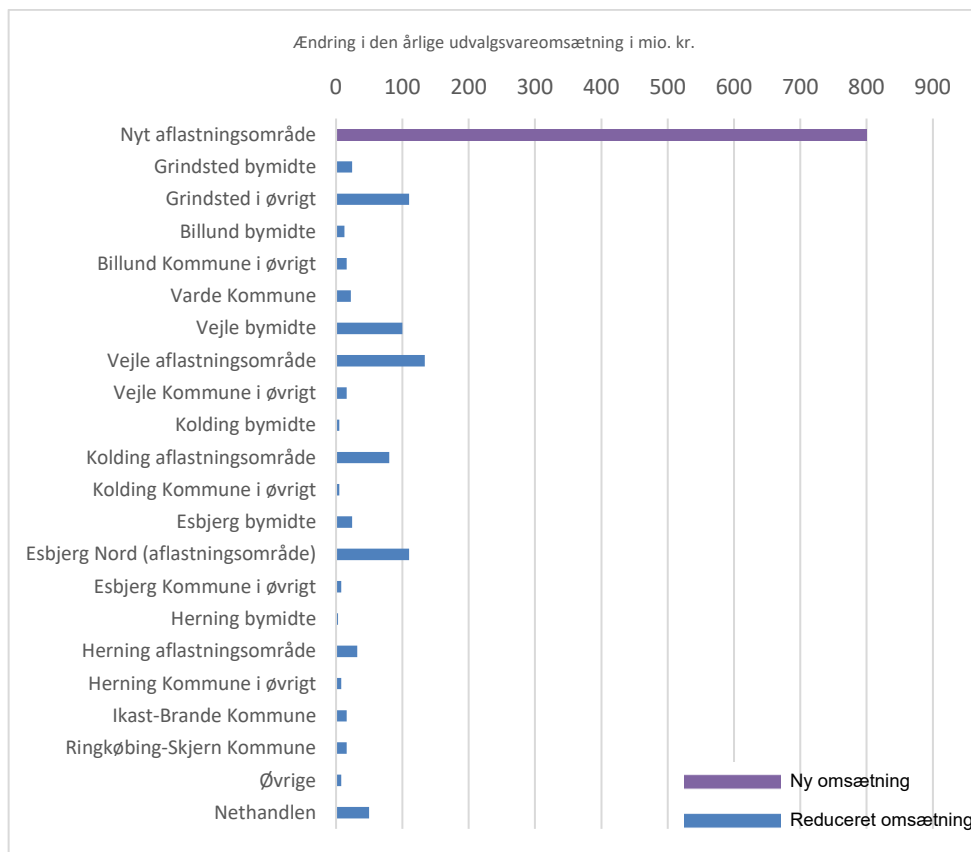
I størrelsesordenen 10-15 mio. kr. pr. år forventes at komme fra de eksisterende udvalgsvarebutikker i både Ikast-Brande og Ringkøbing-Skjern Kommune. Det vurderes, at det er butikkerne i Brande i Ikast-Brande Kommune og Skjern og Tarm i Ringkøbing-Skjern Kommune, der vil miste lidt omsætning til de nye butikker i Grindsted. Omsætningsnedgangene vil være begrænsede i de to byer.

Ca. 5-8 mio. kr. pr. år forventes at komme fra øvrige butikker i landet. En del dækker over turister, som vælger til at handle i Grindsted, når det nye retailparken er i drift, i stedet for at handle i deres hjemkommune eller i andre byer under deres ferie.

Ca. 20-50 mio. kr. pr. år forventes at komme fra nethandlen, når der kommer en lokal mulighed for at handle i en fysisk butik. Der kan også være tale om at lokale kunder, der bestiller varer på nettet, vælger at hente dem i den lokale butik i retailparken.



Figur 7-2 Effekter for den eksisterende udvalgsvarehandel ved lav omsætning på 500 mio. kr. pr. år i retailparken. (COWI)



Figur 7-3 Effekter for den eksisterende udvalgsvarehandel ved høj omsætning på 800 mio. kr. pr. år i retailparken. (COWI)

Påvirkningerne i kommunen som helhed

Vurderingerne af påvirkninger viser, at Billund Kommunes udvalgsvareomsætning vil øges med godt 350-600 mio. kr. pr. år, som hentes fra nabokommunerne og nethandlen. I praksis vil nabokommunerne også over tid udbygge deres detailhandel, som vil være med til, at der flyttes en del af omsætningen den anden vej igen. Samlet set og uagtet udbygningerne i nabokommunerne vil det nye aflastningsområde øge Billund Kommunes udvalgsvareomsætning betragteligt.

Ifølge detailhandelsanalysen havde Billund Kommune en handelsbalance for udvalgsvarer på 76 % i 2021, hvilket viser, at udvalgsvarehandlen i Billund Kommune står svagt, og at en betydelig del af borgernes indkøb sker i de større handelsbyer uden for kommunen og på nettet. Grindsted Retail Park vil i betydeligt omfang trække en del af den udvalgsvarehandel, der går ud af kommunen, tilbage til kommunen. De lokale kunder vil få adgang til et lokalt udbud af udvalgsvarebutikker, som de ikke har i dag. Det nye udbud af udvalgsvarebutikker vil især få de lokale kunder til at handle mere hjemme i Grindsted i stedet for at handle i f.eks. Vejle, Esbjerg, Kolding eller Herning. Samlet vurderes det derfor, at Grindsted Retail Park i betydeligt omfang vil forbedre borgernes adgang til køb af udvalgsvarer tættere på, hvor de bor end i dag.

Påvirkninger af bymidterne i Grindsted og Billund

Det forventes at Grindsted Retail Park vil indeholde udvalgswarebutikker, som i vid udstrækning adskiller sig fra udvalgswarebutikkerne i Grindsted og Billund bymidter, bl.a. fordi der fastsættes en mindstebutiksstørrelse på 500 m². Selv om der forventes en forskel i udbuddet af butikker, kan det ikke undgås, at der vil blive overlap i varesortimentet mellem udvalgswarebutikkerne i Retailparken og i bymidterne. Retailparken vil derfor i et vist omfang påvirke udvalgswarehandlen i bymidterne. Hvor store de faktiske påvirkninger bliver, vil afhænge af, hvilke konkrete butikker, der kommer i retailparken, og vil herudover afhænge af, hvilke initiativer der tages, for at styrke attraktiviteten af bymidterne i Grindsted og Billund. Med den rette indsats i de to byer og den faktiske tendens, at restauranter og mange former for kundeorienteret service generelt er i vækst og typisk etablerer sig centralt i byerne, er det sandsynligt, at en del af Retailparkens kunder også vil finde vej til bymidterne.

Påvirkninger på længere sigt

Det vurderes, at effekterne på længere sigt vil aftage, da udvalgswareforbruget forventes at stige frem mod 2035.

7.4.3 Påvirkninger af servicefunktioner

Der er afsat et areal i retailparken på 2.000 m² til fastfood og andre former for spisesteder.

Retailparken må med sin beliggenhed i kanten af en by og ved det overordnede vejnet forventes at kunne tiltrække fastfoodrestauranter som f.eks. McDonalds, Burger King, Sunset eller KFC samt eventuelt pizzeriaer og grillbarer. Retailparken kan eventuelt også være interessant for konceptrestauranter som Bones, Jensens Bøfhus og Flammen, men det vurderes som mindre sandsynligt, da de typisk er placeret i bymidter. Det vurderes, at retailparken ikke vil være interessant for andre former for restauranter eller cafeer, som tilbyder en anden oplevelse, som forudsætter, at kunder har god tid, og som typisk er knyttet til miljøet i en bymidte. Spisesteder ved en overordnet vej er ofte placeret sammen med en tankstation.

Det er vurderet, at etablering af enkelte fastfoodrestauranter i Grindsted Retail Park ikke vil få væsentlig betydning for bylivet i Grindsted eller Billund bymidte, da de primært vil dække et behov hos forbigående for hurtig mad på farten, og fordi bymidterne i hovedsagen dækker en anden spiseoplevelse. Fastfoodrestauranter o.lign. i retailparken vil med deres nærhed til Grindsted og Billund også tiltrække lokale kunder i et vist omfang, som kan påvirke udbuddet af fastfoodrestauranter o.lign. i de to byer, men med i alt 13 spisesteder i Grindsted bymidte og 8 i Billund bymidte vurderes udbuddet af spisesteder at være solidt i de to bymidter. Risikoen for en væsentlig tilbagegang i udbuddet af spisesteder i de to bymidter som følge af retailparken vurderes derfor at være begrænset.

Der vil også være mulighed for andre former for publikumsorienterede serviceerhverv i retailparken, men det vurderes, at retailparken ikke vil være attraktiv for frisører o.lign. servicevirksomheder inden for f.eks. skønhed, sundhed og

personlig pleje, som i dag bidrager til bylivet og bymidternes samlede attraktivitet. Det vurderes dermed, at risikoen for væsentlige påvirkninger af de andre former for publikumsorienterede serviceerhverv vil være begrænsede.

7.4.4 Arbejdspladser

Da retailparken vil føre til øget omsætning i detailhandlen i Billund Kommune, vil der blive behov for flere ansatte i butikkerne og dermed samlet set skabe flere arbejdspladser. Retailparken vil også føre til tilbagegang i omsætning i den nuværende detailhandel i kommunen, men da tilvæksten vil være større end tilbagegangen må det forventes, at retailparken samlet set vil føre til flere arbejdspladser.

7.4.5 Anlægsfasen

Det vurderes, at der vil blive skabt et større antal midlertidige arbejdspladser i forbindelse med anlæg af Grindsted Retail Park.

7.5 0-alternativet

I 0-alternativet forudsættes en uændret situation for detailhandlen i Billund Kommune og en uændret anvendelse af projekt- og planområdet, hvad angår detailhandel.

Forudsætningen i 0-alternativet er, at omsætningsfordelingen mellem de forskellige handelsbyer og -centre er uændret.

7.6 Afværgeforanstaltninger

Der indgår ikke særlige afværgeforanstaltninger i forhold til detailhandel. Detailhandelsområdet håndteres i Billund Kommunes kommuneplanlægning, hvor der hvert fjerde år gøres status og planlægges for den overordnede udvikling på området.

Billund Kommune har desuden iværksat projekter om byfornyelse i bymidterne og i de mindre bysamfund for at fastholde detailhandel, befolkning mv. i de mindre byer.

7.7 Overvågning

Detailhandelsudviklingen i kommunen følges løbende af Billund Kommune i forbindelse med kommuneplanlægningen. Der foreslås ingen særlige overvågnings tiltag.

7.8 Konklusion

Det følgende indeholder en konklusion på vurderingerne af påvirkningerne fra Grindsted Retail Park på dagligvare- og udvalgsvarerhandlen i de omkringliggende områder, der vurderes at kunne blive påvirket væsentligt af retailparken.

7.8.1 Påvirkninger af dagligvarehandlen

Det forventes, at en dagligvarebutik på 3.000 m² i Grindsted Retail Park vil få en omsætning på i størrelsesordenen 90 mio. kr. pr. år.

Dagligvarebutikken vil først og fremmest hente sin omsætning fra de eksisterende dagligvarebutikker i Grindsted og Billund, da dagligvarer typisk købes tæt på bopælen, men en dagligvarebutik i Grindsted Retail Park vil som stor dagligvarebutik og som en del af en stor retailpark med mange udvalgsvarebutikker herudover kunne tiltrække kunder fra et større opland end en normal dagligvarebutik.

Påvirkninger af dagligvarehandlen i Grindsted bymidte

Beregningerne af, hvor en dagligvarebutik i Grindsted Retail Park vil hente sin omsætning fra, viser, at i størrelsesordenen 40 mio. kr. pr. år eller 45 % af omsætning vil blive hentet fra dagligvarebutikkerne i Grindsted bymidte, hvilket svarer til en omsætningsnedgang i dagligvarebutikkerne i Grindsted bymidte på ca. 11-12 %. Det vurderes på den baggrund, at der i Grindsted bymidte vil blive en vis nedgang i kunder, der handler dagligvarer. Grindsted bymidte rummer i dag en Kvickly, Rema 1000, Lidl og Netto, som er let tilgængelige fra byen og oplandet og tæt beliggende, og som derfor udgør et varieret, bredt og koncentreret udbud af dagligvarebutikker, som samlet set er attraktivt for kunderne. Der vurderes derfor ikke at være risiko for, at Grindsted bymidte trods tilbagegang i dagligvareomsætningen ikke fortsat vil rumme et attraktivt udbud af dagligvarebutikker. Hvorvidt tilbagegangen i omsætning vil føre til, at de eksisterende dagligvarebutikker tilpasser sig den lavere omsætning, eller om det eventuelt vil føre til en lukning, kan ikke vurderes, da det bl.a. afhænger af økonomien i den enkelte butik.

Påvirkninger af dagligvarehandlen i Billund bymidte

Cirka 25 % af omsætningen i en ny dagligvarebutik forventes at komme fra Billund bymidte, hvor tilbagegangen vil svare til ca. 7-8 % af de nuværende butikkers omsætning. Også her vurderes det, at der vil ske en vis tilbagegang i antallet af kunder, der handler dagligvarer, men samlet vurderes det, at der fortsat vil være et solidt grundlag for dagligvarehandlen i Billund bymidte, og at der derfor ikke vurderes at være risiko for, at bymidten ikke fremover vil rumme et attraktivt udbud af dagligvarebutikker. Ligesom i Grindsted kan det ikke vurderes, hvorvidt tilbagegangen i omsætning vil føre til, at de eksisterende dagligvarebutikker tilpasser sig den lavere omsætning, eller om det eventuelt vil føre til en lukning, kan ikke vurderes, da det bl.a. afhænger af økonomien i den enkelte butik.

Påvirkning af dagligvarehandlen i de mindre byer

Omkring 11 % af den nye dagligvarebutiks omsætning forventes at komme fra dagligvarebutikker i de mindre byer i resten af kommunen, hvor dagligvarebutikker i gennemsnit vil miste omkring 4-5 % af omsætningen. Påvirkningerne vil være størst i Hejnsvig, Stenderup og Filskov, som ligger tættest på retailparken. Udgangspunktet for vurderingerne er, at dagligvarebutikkerne i de mindre byer omkring Grindsted allerede i dag er udsat for stærk konkurrence fra dagligvarebutikkerne i Grindsted, og at køretiderne fra de mindre byer stort set vil være de samme til en dagligvarebutik i retailparken som til de eksisterende butikker i Grindsted bymidte. Dagligvarebutikkerne i Hejnsvig, Stenderup og Filskov har i dag begrænset omsætning.

Konklusionen er derfor, at der i forvejen er risiko for butikslukninger og derfor tab af adgang til lokale dagligvareindkøb i de mindre byer omkring retailparken. En dagligvarebutik i retailparken vil hente omsætning fra dagligvarebutikkerne i de mindre byer. Det kan derfor ikke udelukkes, at en dagligvarebutik i retailparken vil udløse eller fremskynde lukninger, men under alle omstændigheder afgøres bevaring af dagligvarebutikkerne i de mindre byer af borgernes opbakning.

Påvirkninger af dagligvarehandlen uden for Billund Kommune

Uden for Billund Kommune forventes en dagligvarebutik i retailparken at hente omkring 15 % af sin omsætning. Tilbagegangen vil blive fordelt over et større område i de omkringliggende kommuner og forventes ingen steder at føre til en omsætningsnedgang på over 1 % for en kommune som helhed.

7.8.2 Påvirkninger af udvalgsvarehandlen

Det forventes, at 60.000 m² med nye udvalgsvarebutikker i Grindsted Retail Park vil få en årlig omsætning på 500 – 800 mio. kr.

Da indkøb af udvalgsvarer sker sjældnere end dagligvarer, og da kunder accepterer længere transporttid for at få adgang til et større udbud af butikker, vil påvirkningerne af udvalgsvarehandlen blive fordelt over et større område end dagligvarehandlen.

Samlet påvirkning af udvalgsvarehandlen i Billund Kommune

Vurderingerne af påvirkninger viser, at udvalgsvarebutikkerne i retailparken vil føre til, at udvalgsvareomsætningen i Billund Kommune vil øges med godt 350-600 mio. kr. pr. år, som hentes hjem fra nabokommunerne og fra nethandlen, og at de resterende ca. 135 -165 mio. kr. pr. år vil komme fra den eksisterende udvalgsvarehandel i Billund Kommune. Samlet set vil Grindsted Retail Park dermed styrke udvalgsvarehandlen og give borgerne adgang til lokale butikker, som ikke findes i kommunen i dag.

Samtidig med at retailparken samlet set vil styrke udvalgsvarehandlen i Billund Kommune, vil den føre til tilbagegang de steder, hvorfra den vil hente sin omsætning.

Påvirkning af udvalgsvarerhandlen i Grindsted og Billund bymidte

Det er vurderet, at retailparken vil hente omkring 3 % af sin omsætning i Grindsted bymidte, og at det vil svare til en tilbagegang i udvalgsvareomsætningen på 10-15 % i bymidten. I Billund bymidte vurderes det, at retailparken vil hente 2 % af sin omsætning, hvilket vil svare til en tilbagegang i udvalgsvareomsætningen på i størrelsesordenen 13-22 %.

Påvirkningerne i de to bymidter begrænses af, at det forventes, at Grindsted Retail Park vil indeholde udvalgsvarebutikker, som adskiller sig fra udvalgsvarebutikkerne i Grindsted og Billund bymidter, bl.a. fordi der fastsættes en mindste-butiksstørrelse på 500 m².

Selv om der forventes en forskel i udbuddet af butikker, kan det ikke undgås, at der vil blive overlap i varesortimentet mellem udvalgsvarebutikkerne i retailparken og i bymidterne. Retailparken vil derfor i et vist omfang påvirke udvalgsvarerhandlen i bymidterne. Hvor store de faktiske påvirkninger bliver, vil afhænge af, hvilke konkrete butikker, der kommer i retailparken, og vil herudover afhænge af, hvilke initiativer der tages, for at styrke attraktiviteten af bymidterne i Grindsted og Billund samt en eventuel øget tilvækst af servicefunktioner.

Påvirkninger i Grindsted uden for bymidten

Herudover forventes udvalgsvarebutikkerne i retailparken at ville hente godt 20 % af deres omsætning i Grindsted by uden for bymidten, hvilket svarer til en tilbagegang på i størrelsesordenen 68-75 % i udvalgsvareomsætningen i den eksisterende udvalgsvarerhandel.

Baggrunden for den betydelige tilbagegang er, at der vil blive væsentlige overlap mellem udvalgsvarebutikkerne i retailparken og udvalgsvarebutikkerne i Grindsted uden for bymidten. Herudover forventes det, at et antal udvalgsvarebutikker, som i dag ligger i Grindsted uden for bymidten, vælger at flytte til retailparken.

Påvirkninger i resten af Billund Kommune

Endelig vurderes det, at retailparken vil hente omkring 2 % af sin udvalgsvareomsætning i udvalgsvarebutikker i resten af Billund Kommune, hvilket svarer til en tilbagegang på i størrelsesordenen 9-14 % i omsætningen i den eksisterende udvalgsvarerhandel. Påvirkningerne af enkeltbutikker kan blive store, hvis der etableres udvalgsvarebutikker i samme branche i retailparken. Lukninger eller flytninger til retailparken kan ikke udelukkes.

Påvirkninger af udvalgsvarerhandlen uden for Billund Kommune

Den betydelige omsætning, som retailparken vil hente hjem fra handelsbyerne i de omkringliggende kommuner, vurderes at ville udgøre omkring 70 % af omsætningen i retailparkens udvalgsvarebutikker. Det er vurderet, at retailparken hovedsageligt vil hente sin omsætning fra områder med en tilsvarende butikssammensætning, dvs. aflastningsområderne i Vejle, Kolding, Esbjerg og Herning. Realisering af retailparken vurderes, at kunne føre til en tilbagegang i omsætning på op til 10 % i aflastningsområdet i Vejle, hvor påvirkningen vurderes at ville blive størst.

Påvirkningerne på længere sigt

Det vurderes, at effekterne på længere sigt vil aftage, da det forventes at både dagligvare- og udvalgswareforbruget vil stige.

7.8.3 Arbejdspladser

Styrkelse af udvalgsvarehandlen i Billund Kommune vil føre til, at der skabes flere arbejdspladser i detailhandlen i Billund Kommune.

7.9 Kilder

- > Detailhandlen i Billund Kommune – analyse og resultater i detaljer, COWI, 2017
- > Bilag 2 - Nyt aflastningsområde i Grindsted, Detailhandelsredegørelse, COWI, 2024.
- > Oplysninger fra Daugaard Pedersen, oktober 2021.
- > Overnatningstal, Visit Denmark, 2021.

8 Affaldshåndtering

8.1 Grundlag

I dette kapitel beskrives og vurderes påvirkningen fra affald genereret ved byggeomdning samt nedrivning og fjernelse af eksisterende bygninger, veje, befæstelse mv. i forbindelse med realiseringen af planer og projekt for Grindsted Retail Park. Kapitlet indeholder en overordnet beskrivelse af de eksisterende bygninger, efterfulgt af en vurdering af den forventede nedrivning mv. og håndteringen af byggeaffald.

Selve driften af Retailparken vurderes ikke at give anledning til mængder og typer af affald, som ikke vil kunne dækkes af de almindelige ordninger for erhvervsaffald. Miljørapporten omfatter derfor – som forudsat i afgrænsningen – ikke en vurdering af dette tema i driftsfasen.

8.1.1 Anvendt viden, data og metoder

Realiseringen af Retailparken forudsætter, at den eksisterende bebyggelse i området skal nedrives og området byggemodnes, hvilket vil generere bygge- og anlægsaffald. Nedenfor oplistes dokumentationsgrundlaget for beskrivelsen af de eksisterende forhold samt vurderingen af konsekvenserne.

- > Billund Kommunes regulativ for erhvervsaffald (Billund Kommune, 2023).
- > Billund Kommunes Affaldsplan 2021 – 2033 (Billund Kommune, 2021b)
- > Bygnings- og boligregistret, BBR (Vurderingsstyrelsen, 2025)
- > Danmarks Miljøportal (Danmarks Miljøportal, 2025)

8.1.2 Lovgivning

Affaldsbekendtgørelsen² indeholder bestemmelser om håndtering og klassificering af affald, regulativer og ordninger for affald, anmeldelse og anvisning af affald. Kommunalbestyrelsen udarbejder og vedtager affaldsregulativer for håndtering af affald, der genereres i den pågældende kommune. Ifølge bekendtgørelsen skal alt uforurenet bygge- og anlægsaffald kildesorteres med henblik på genanvendelse.

² BEK nr. 1479 af 30/12/2024, Bekendtgørelse om affald

Billund Kommune har udarbejdet regulativ for erhvervsaffald (Billund Kommune, 2023). Formålet er at fastsætte regler for håndtering af affald fra virksomheder i Billund Kommune med henblik på at forebygge forurening, uhygiejniske forhold for miljø og mennesker samt begrænse ressourceanvendelsen ved at fremme genanvendelse af affald. Overordnet set har regulativet betydning for, hvordan byggeaffald fra projektområdet skal håndteres.

8.1.3 Manglende viden

For de eksisterende bygninger i projektområdet er der ikke foretaget beregninger af forventede affaldsmængder, ligesom der ikke er foretaget analyser af bygningernes forskellige komponenter. Dette vil først finde sted ifm. den senere bygningsgennemgang, som foretages inden bygningerne nedrives. Dog vil der blive taget udgangspunkt i antallet af bygninger og deres anvendelse, samt viden fra den almindelige praksis omkring håndtering af nedrivningsaffald. Til nærværende miljøvurdering vurderes dette at være et tilstrækkeligt grundlag.

8.2 Miljøstatus og -mål

Billund Kommunes affaldsplan 2021-2033

Billund Kommune har udarbejdet en affaldsplan, der beskriver mål for effektiv forebyggelse og udnyttelse af borgernes og virksomhedernes ressourcer. Affaldsplanen skal ses som et styrings- og planlægningsværktøj der skal understøtte, at Billund Kommune når sine fastsatte mål. Målsætningerne er beskrevet inden for 9 indsatsområder, der tager udgangspunkt i de 4 overordnede temaer listet nedenfor:

Tema 1: Affaldsforebyggelse, direkte genbrug og øget genanvendelse

Tema 2: Erhvervsaffald

Tema 3: Kommunikation, dialog og undervisning

Tema 4: Kommunen som virksomhed

Under tema 2 er der indarbejdet et indsatsområde for anmeldelse af bygge- og anlægsaffald. Billund Kommune vil som indsats vejlede om korrekt sortering og håndtering af bygge- og anlægsaffald. Målet er at reducere antallet af fejlsorterede læs og dermed øge genanvendelsen af affaldet. Der vil i øvrigt være fokus på byggeaffald med indhold af miljøskadelige stoffer. Forudsætningen for at miljøskadelige stoffer kan fjernes er, at der foretages en selektiv nedrivning, hvor der forud for nedrivningen, foretages en kortlægning af både genanvendelige ressourcer og de problematiske stoffer i bygningen.

Eksisterende forhold i plan- og projektområdet

Plan- og projektområdet omfatter tre ejendomme med eksisterende bebyggelse - Vejle Landevej 31, 33 og 39 - hvor alt bebyggelse forudsættes nedrevet ved realisering af Retailparken. Ejendommenes placering fremgår af nedstående

Figur 8-1.



Figur 8-1: Beliggenheden af bebyggelser, som skal nedrives ifm. realiseringen af Retailparken. Planområdet er markeret med rødt og projektområdet med sort (COWI).

To af ejendommene - Vejle Landevej 31 og 39 - anvendes i dag som mindre landbrugsejendomme med stuehus, mens den sidste ejendom - Vejle Landevej 33 - anvendes som kontor, garager og lagerbygninger ifm. et renovationsfirma. På baggrund af data fra Bygnings og Boligregistret (BBR) er der lavet en samlet opgørelse over bygningernes anvendelser, størrelser, samt anvendte materialer i ydervægge og tagdækninger. Den samlede opgørelse fremgår af nedenstående Tabel 8-1.

Det kan sammenfattes, at bygningerne, som skal nedrives, samlet set udgør ca. 4.858 m² og indeholder mange forskellige komponenter, herunder mursten, metal, tegl samt fibercement, der kan indeholde asbest. Udover de angivne bygningsmaterialer, må det forventes, at bygningerne ligeledes indeholder andre gængse materialer såsom træ, glas, beton, isolering mv.

Tabel 8-1 Informationer om bygninger som skal nedrives på de tre aktuelle ejendomme. (Kilde: (Vurderingsstyrelsen, 2025)

ADRESSE	BYGNING	BEBYGGET AREAL	MATERIALER
	Bygning 1, Stuehus til landbrugsejendom opført i 1921	160 m ²	Ydervægsmateriale: Mursten

Vejle Landevej 39, Hinnum, 7200 Grindsted (Landbrugsejendom)			Tagdækningsmateriale: Tegl
	Bygning 2, Tiloversbleven landbrugsejendom opført i 1921	418 m ²	Ydervægsmateriale: Mursten Tagdækningsmateriale: Fibercement herunder asbest
	Bygning 3, Tiloversbleven landbrugsejendom opført i 1921	246 m ²	Ydervægsmateriale: Mursten Tagdækningsmateriale: metal
	Bygning 4, Maskinhus garage m.v. opført i 1976	294 m ²	Ydervægsmateriale: Andet materiale Tagdækningsmateriale: Fibercement herunder asbest
Vejle Landevej 33, Hinnum, 7200 Grindsted	Bygning 1, Lager opført i 1940	1234 m ²	Ydervægsmateriale: Mursten Tagdækningsmateriale: Fibercement herunder asbest
	Bygning 2, bygning til kontor opført i 1950	416 m ²	Ydervægsmateriale: Mursten og metal Tagdækningsmateriale: Fibercement herunder asbest
	Bygning 3, Parkering og transportanlæg opført i 1968	256 m ²	Ydervægsmateriale: Mursten Tagdækningsmateriale: metal
	Bygning 4, bygning til kontor opført i 1963	296 m ²	Ydervægsmateriale: Andet materiale Tagdækningsmateriale: Fibercement herunder asbest
	Bygning 5, andet transportanlæg opført i 2012	200 m ²	Ydervægsmateriale: Andet materiale Tagdækningsmateriale: Fibercement herunder asbest
Vejle Landevej 31, Dal, 7200 Grindsted (landejendom)	Bygning 1, Stuehus til landbrugsejendom opført i 1928	142 m ²	Ydervægsmateriale: mursten Tagdækningsmateriale: Tegl
	Bygning 2, stald opført i 1928	127 m ²	Ydervægsmateriale: mursten Tagdækningsmateriale: Tegl

	Bygning 3, Stald opført i 1957	145 m ²	Ydervægsmateriale: mursten Tagdækningsmateriale: fibercement herunder asbest
	Bygning 4, Stuehus til landbrugs-ejendom opført i 1928	142 m ²	Ydervægsmateriale: mursten Tagdækningsmateriale: fibercement herunder asbest
	Bygning 5, garage opført i 1928	48 m ²	Ydervægsmateriale: fibercement herunder asbest Tagdækningsmateriale: fibercement herunder asbest
	Bygning 6, Stald opført i 1980	149 m ²	Ydervægsmateriale: mursten Tagdækningsmateriale: fibercement herunder asbest
	Bygning 7, stald	258 m ²	Ingen data
	Bygning 8, maskinhus, garage, m.v. opført i 1985	327 m ²	Ydervægsmateriale: andet materiale Tagdækningsmateriale: fibercement herunder asbest
Samlet areal som skal nedrives	17 bygninger i alt fordelt på tre ejendomme	4.858 m ²	

Hertil kommer fjernelse af veje o.lign. befæstede flader i tilknytning til de 3 ejendomme samt på Vejdirektoratets arealer, omfattende dele af Vejle Landevej og rasteplassen i områdets sydlige del. Disse arealer er ikke opgjort specifikt.

8.3 Vurdering af påvirkninger

8.3.1 Anlægsfasen

Nedrivning af eksisterende bebyggelse og veje indenfor plan- og projektområdets vil frembringe byggeaffald, der skal håndteres i forbindelse med projektet. Som beskrevet i afsnit 8.2 vurderes bygningerne at indeholde mange forskellige bygningskomponenter, herunder mursten, metal, tegl, træ samt fibercement, der kan indeholde asbest, m.m.

Af sundheds- og miljømæssige årsager er det vigtigt, at byggeaffald håndteres korrekt i og med, at det kan indeholde visse typer af miljøfarlige

byggematerialer. Her kan eksempelvis nævnes asbestmaterialer, der kan forårsage lungesygdomme eller maling, som kan indeholde tungmetaller og/eller PCB. Afhængigt af hvornår en bygning er opført, kan der være risiko for at påtræffe miljø- og sundhedsskadelige stoffer ved nedrivning. Særligt i perioden 1950-1980 blev der anvendt miljøfarlige stoffer ifm. byggerier. Ud af de i alt 17 bygninger, som skal nedrives, er 6 af dem opført i denne periode, og derfor er der overvejende sandsynlighed for, at disse bygninger indeholder materialer, som indeholder uønskede og miljøfarlige stoffer. De resterende bygninger er enten fra før 1950 eller efter 1980.

Inden bygningerne nedrives skal der udføres en bygningsgennemgang med prøvetagning således, at der senere hen kan udføres den korrekte håndtering af byggeaffaldet ift. sikring af miljø og arbejdsmiljø. Bygningsgennemgangen skal normalvis være foretaget, inden der kan meddeles nedrivningstilladelse. Såfremt der ved bygningsgennemgangen påvises miljøfarlige stoffer i enkelte eller flere bygningsmaterialer, skal disse håndteres og bortskaffes efter forskrifter for forurenede bygningsmaterialer. Under alle omstændigheder vil forurenede såvel som ikke forurenede bygningsaffald blive håndteret efter anvisning fra Billund Kommune. Under nedrivningsarbejder vil der i øvrigt blive taget hensyn til beskyttede arter af flagermus, som måtte anvende bygningerne som yngle- eller rastestområde. Forhold vedr. flagermus, herunder hvilke konkrete hensyn der foretages ifm. projektets realisering, er beskrevet og vurderet i afsnit 10.5.

Et andet formål med bygningsgennemgangen er at sikre korrekt sortering ift., hvilke byggematerialer der egner sig til genbrug, genanvendelse eller skal til forbrænding/deponi. Eftersom de nye bygninger i Retailparken forventeligt har anden bygnings- og materialesammensætningen end de nuværende, forventes bygningsaffaldet som udgangspunkt ikke genbrugt til realisering af projektet. Alligevel vurderes bygningsaffaldet at have et vist potentiale ift. genbrug/genanvendelse i andre projekter, hvorfor der vil være fokus på dette ift. nedrivning og sortering. Dette i god tråd med Billund Kommunes affaldsplan, hvor ét af målene er at øge genanvendelsen af byggeaffald.

Affaldsmængder fra opbrydning af veje og lignende befæstede flader består typisk af asfalt, sand og jord. Disse materialer håndteres på samme måde som øvrigt bygge- og anlægsaffald, hvor der foretages en sortering i forskellige fraktioner. Generelt vurderes det, at disse affaldstyper egner sig til genanvendelse i nye vejprojekter, da f.eks. asfalt kan knuses og genbruges til fremstilling af nye vejbelægninger.

På baggrund af ovenstående vurderes det samlet, at nedrivning af eksisterende bygninger og veje ikke giver anledning til miljø- eller sundhedsmæssige påvirkninger, eftersom al håndtering – også fra opbrydning af veje mv. - vil foregå i henhold til Billund Kommunes anvisninger. Herudover vurderes projektet desuden at være i overensstemmelse med Billund Kommunes affaldsplan. Den samlede påvirkning vurderes at være **ubetydelig**.

8.3.2 Kumulative effekter

Projektets affaldshåndtering vurderes ikke at medføre en risiko for kumulative påvirkninger.

8.4 Vurdering af 0-alternativet

Såfremt planer og projekt ikke realiseres, vil der ikke være behov for at nedrive bygningerne som forudsætning for byggemodning. Bygningerne i området vurderes derved at kunne forblive og i øvrigt have samme anvendelse, som på nuværende tidspunkt.

8.5 Afværgeforanstaltninger

Der er for miljøemnet affaldshåndtering ikke identificeret væsentlige miljøpåvirkninger, hvorfor der ikke vurderes at være behov for afværgeforanstaltninger. I forbindelse med nedrivning af bygninger vil der være anmeldelsespligt med henblik på at indhente nedrivningstilladelse.

8.6 Overvågning

Der er for miljøemnet affaldshåndtering ikke behov for særskilt overvågning.

8.7 Konklusion

Nedrivningen af de tre eksisterende ejendomme i plan- og projektområdet samt fjernelse af veje og lignende befæstede arealer vil generere byggeaffald, som kræver korrekt håndtering på grund af et potentielt indhold af sundheds- og miljøskadelige materialer. For at sikre en både sikker og korrekt håndtering af byggematerialerne skal der udføres en bygningsgennemgang med prøvetagning før nedrivningen finder sted. Alle affaldsmaterialer, uanset om de er forurenede eller ej, vil blive håndteret i overensstemmelse med anvisningerne fra Billund Kommune – og om muligt genanvendt - hvorfor den samlede påvirkning vurderes at være **ubetydelig**.

8.8 Kilder

Billund Kommune. (2021b). *Affaldsplan 2021-2033*. Hentet fra <https://www.billund.dk/media/1fadhwjb/affaldsplan-2021-2033.pdf>

Billund Kommune. (2023). *Regulativ for erhvervsaffald*. Hentet fra <https://www.billund.dk/media/hnykd3zk/erhvervsregulativ-billund-kommune.pdf>

Danmarks Miljøportal. (2025). *Danmarks Miljøportal*. Hentet fra <https://danmarksarealinformation.miljoportal.dk/>

Vurderingsstyrelsen. (2025). *Bygnings- og Boligregistret*. Hentet fra <https://bbr.dk/forside>

9 Klimatilpasning

9.1 Grundlag

I dette kapitel beskrives og vurderes håndteringen af regn- og overfladevand inden for plan- og projektområdet i anlægs- og driftsfasen. Ligeledes vil oversvømmelsesrisikoen blive vurderet.

9.1.1 Anvendt viden, data og metoder

Regnvandshåndteringen beskrives med udgangspunkt i den udarbejdede vandhåndteringsplan, der indeholder opgørelse af regnmængder, strømningsveje, nedsivningsmuligheder, forsinkelsesbehov, anvisning af LAR-løsninger og oversvømmelsesrisiko. Påvirkninger forbundet med risiko for oversvømmelse vil blive vurderet kvalitativt, hvor der bl.a. tages udgangspunkt i, om der efter planens og projektets realisering kan forventes oversvømmelser i forbindelse med skybrud. I denne sammenhæng vil der blive taget udgangspunkt i plan- og projektområdets generelle sårbarhed over for skybrud, samt om planens bestemmelser tager højde for denne sårbarhed og dermed muliggør etablering af tilpasningsforhold.

Følgende data er anvendt til beskrivelse af eksisterende forhold og vurdering af klimatilpasningsforholdene:

- > Bilag 3- Vandhåndteringsplan for Grindsted Retail Park (Envidan, 2025)
- > Kommuneplan 2025-2037, Billund Kommune (Billund Kommune, 2021a)
- > Kommuneplan for Trekantområdet 2021-2033 (Trekantområdet Danmark, 2021)
- > Klimatilpasningsplan, Billund Kommune (Billund Kommune, 2023)
- > Spildevandsplan 2018-2024, Billund Kommune (Billund Kommune, 2018)
- > Spildevandsplan 2025-2031³
- > KAMP, Klimatilpasning (kamp.klimatilpasning.dk, 2025)

9.1.2 Manglende viden

Vandhåndteringsplanen, der er indsat som Bilag 3 til miljørapporten, og de specifikke løsninger for vandhåndtering er udarbejdet på baggrund af illustrationsplanen for projektet for området, jf. figur 9-1. Den nøjagtige udformning af

³ Billund Kommune er i gang med at revidere Spildevandsplan 2018-2024. I den nye Spildevandsplan 2025-2031 fastsættes klimafaktoren, der er anvendt i dimensioneringsberegninger, til 1,4.

vandhåndteringsplanens anlæg fastsættes i forbindelse med selve projekteringen af områdets bebyggelse, veje, parkeringsarealer og øvrige anlæg. Dette vurderes ikke at ændre på konklusionen i miljøvurderingen, da det i projekteringen forudsættes, at spildevandsplanens krav er sikret overholdt ved dimensioneringen af anlæg til håndtering af både hverdags- og ekstremregn hændelser.

Billund Kommunes oversvømmelseskortlægning for nedbør i det åbne land er baseret på en række forudsætninger, der kan afvige fra den fremtidige, faktiske oversvømmelsesrisiko. Kortlægningen er dog foretaget med udgangspunkt i ICCP's høje CO₂-udledningsscenario (RCP8.5) og betragtes derfor som værst tænkelige scenario.

Grundvandsspejlet i området sætter en begrænsning for, hvor dybt et faskineanlæg kan etableres, når det skal sikres, at det tømmes i den vådeste del af året. Inden den endelige dimensionering af nedsivningsanlæg skal der gennemføres infiltrationstest, hvor anlæggene placeres, så funktionaliteten er sikret.



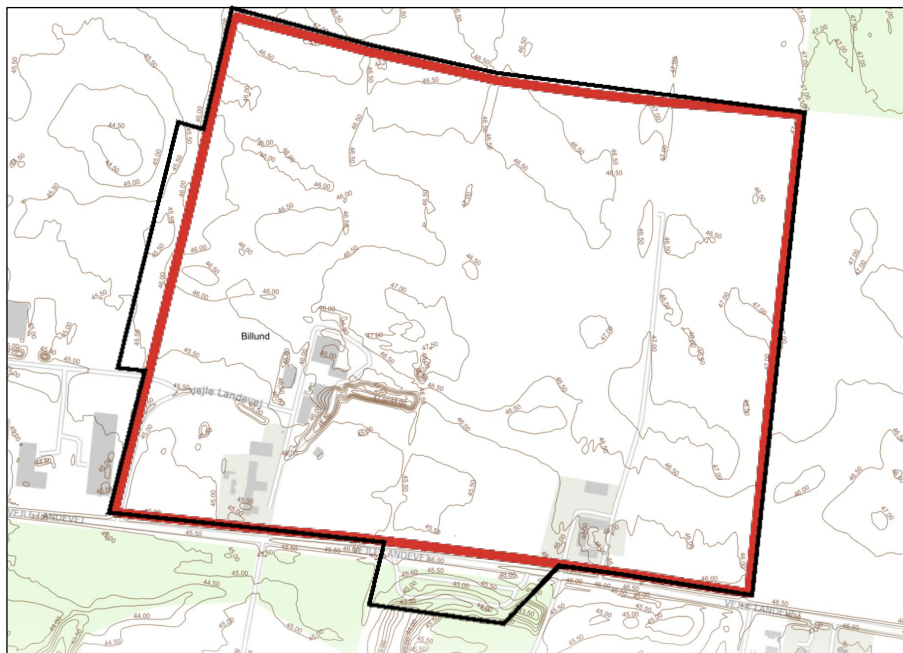
Figur 9-1: Disponering og udformning af plan- og projektområdet med bebyggelse, veje, parkering, friarealer, anlæg til regnvandshåndtering, beplantede jordvolde mv. samt signalreguleret kryds ved Vejle Landevej og Thorsvejs forlængelse mod vest (Green Sustainable Landscape Aps).

9.2 Miljøstatus og -mål

Plan- og projektområdet er i dag primært landbrugsjord tilhørende tre ejendomme, hvoraf to er angivet som spildevandskloakeret, mens den sidste er ukloakeret. Dette indebærer en lav befæstelsesgrad inden for området og derfor en begrænset mængde af overfladevand. Området for selve retailparken er

indeholdt i kloakopland GR61.2 og angivet til planlagt spildevandskloakeret, mens vejarealet for Vejle Landevej og den eksisterende rasteplads ikke er omfattet af spildevandsplanen. Projektområdet omfatter også rastepladsen mod syd, hvor regnvandet i dag håndteres ved nedsivning.

Terrænet i plan- og projektområdet er relativt fladt med en maksimal højdeforskel på ca. 2 m (kote 45-47 m) faldende fra nordøstlige til sydvestlige side af området – se figur 9-2. Cirka 400 m syd for plan- og projektområdet løber Grindsted Å, hvor terrænet falder til kote 40 m i ådalen omkring vandløbet.

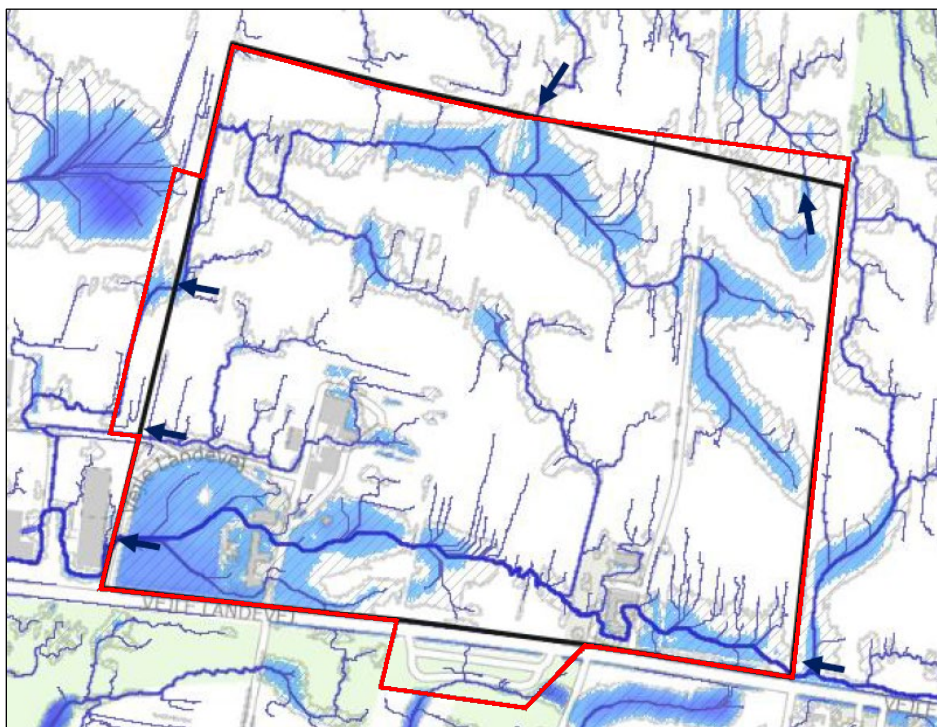


Figur 9-2: Oversigtskort med højdekurver i planområdet (rød streg) og projektområdet (sort streg). Indeholder data fra SDFE og PlanData.

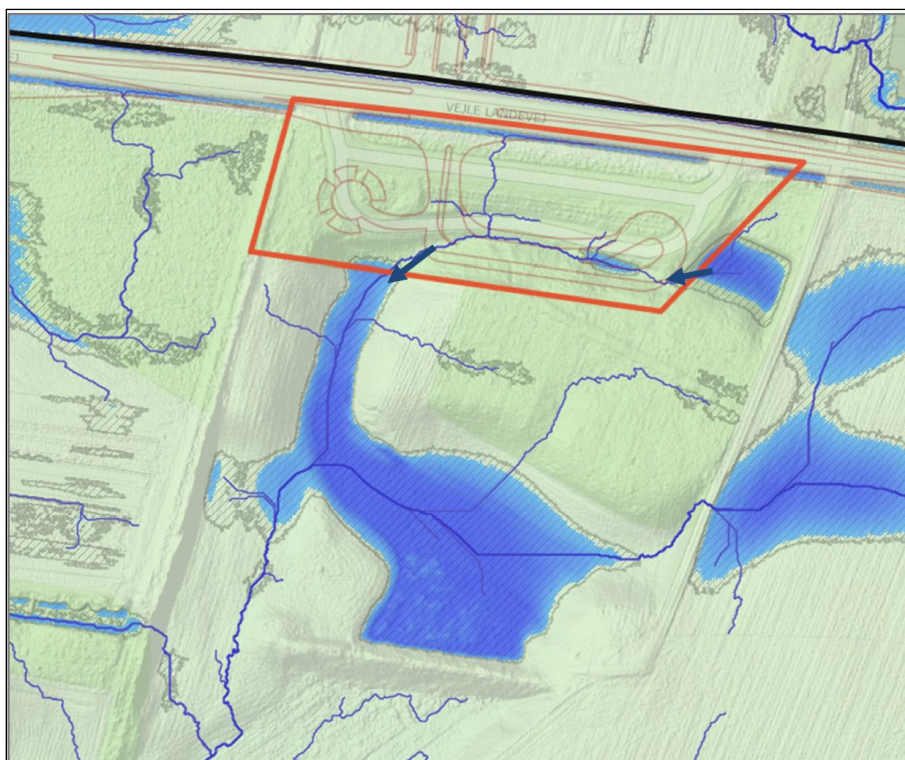
De terrænnære jordlag er generelt sandede og ensartede. Historiske pejlinger og geologiske undersøgelser viser, at det terrænnære maks. grundvandspejl er 2,5 m under terræn (Envidan, 2025). Det vurderes i vandhåndteringsplanen, at der er potentiale for at nedsive regnvand på tværs af området (Envidan, 2025).

Figurene 9-3 og 9-4 viser et oversigtskort over eksisterende strømningsveje og lavninger i og omkring plan- og projektområdet. Strømningsvejene ind i området nord for Vejle Landevej følger det generelle terrænfald fra øst mod vest. Området rummer mange mindre lavninger. De sandede forhold i området medfører, at regnvandet ved ekstreme regnhændelser hurtigt vil nedsive.

Strømningsvejen på rastepladsen i syd går på tværs af området og frem til slugten. Vandoplandet består primært af rastepladsen selv med et mindre bidrag fra Vejle Landevej, når vejgrøften ikke kan følge med.



Figur 9-3: Strømningsveje på terræn ud fra eksisterende terræn nord for Vejle Landevej (Danmarks Højdemodel, overfløjet 2020; 0,4x0,4m. Analyseret i SCALGO LIVE). Strømningsveje ind og ud af området er angivet med pile. Vandstande over 10 cm er farvelagt. Planområdet er markeret med sort og projektområdet med rødt (Envidan, 2025).



Figur 9-4: Strømningsveje på terræn ud fra eksisterende terræn på rastepladsen syd for Vejle Landevej (Danmarks Højdemodel, overfløjet 2020; 0,4x0,4m. Analyseret i SCALGO LIVE). Strømningsveje ind og ud af området er angivet med pile. Vandstande over 10 cm er farvelagt (Envidan, 2025).

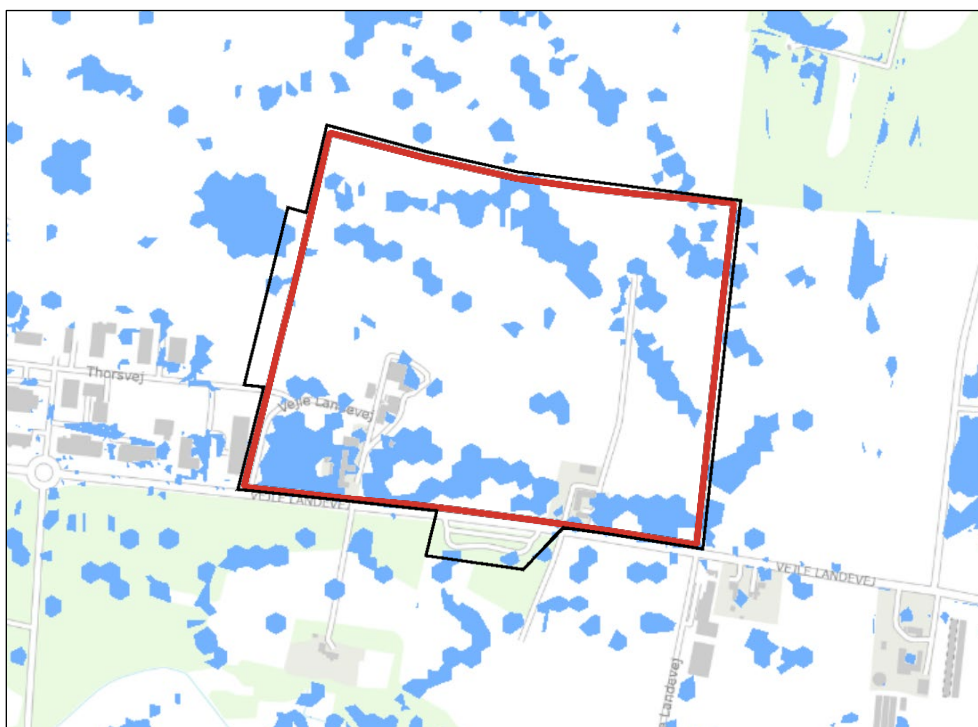
Billund Kommune stiller krav om, at nedsivningsanlæg i selve retailparken skal dimensioneres efter en 5-års gentagelsesperiode og en klimafaktor på 1,3 svarende til en planlægningshorisont på 100 år. Kommunen har oplyst følgende krav til rensning af regnvand inden nedsivning:

- > Tagvand må nedsives direkte i faskine.
- > Pladsvand fra parkeringsarealer skal renses gennem egnet renseløsning inden nedsivning. Billund Kommune har tilladt en nedsivningsløsning, hvor en grøft med egnet renseløsning kombineres med faskine. Dimensioneringskravet for grøften er, at >95 % af årsnedbøren skal renses inden nedsivning i faskinen.
- > Vejvand fra servicevej og varegårde skal renses inden nedsivning. Alternativt kan der nedsives i grøfter mm., hvis disse etableres med egnet renseløsning.

9.2.1 Oversvømmelsesrisiko

I Danmark forventes et varmere klima med generelt mere nedbør og flere samt mere ekstreme vejrhændelser. Danmark kan forvente mere regn særligt om vinteren, og om sommeren vil der forventeligt forekomme både længere tørkeperioder og kraftigere regnskyl. Den mere ekstreme nedbør medfører en større risiko for oversvømmelse.

Billund Kommune igangsatte i 2021 en revision af kommunes eksisterende klimatilpasningsplan fra 2014. Klimatilpasningsplan 2023 kortlægger, hvor risikoen for oversvømmelse er størst og prioriterer de udpegede risikoområder (Billund Kommune, 2023). En række mindre arealer inden for plan- og projektområdet er i Billund Kommunes Klimatilpasningsplan udpeget som arealer med risiko for oversvømmelse, se figur 9-5.



Figur 9-5 Områder i risiko for oversvømmelse i og nær plan- og projektområdet, jf. Billund Kommunes Kommuneplan 2025-2037.

Følgende retningslinjer i Billund Kommunes Kommuneplan 2025-2037 er relevante for planer og projektet i forhold til klimatilpasning:

Retningslinje 7.1.1. for klimatilpasning og risikoområder: "Der må ikke udlægges arealer til en anvendelse, der hindrer tilpasning til klimaændringer på længere sigt."

Retningslinje 7.1.2. for oversvømmelse og erosion: "Planlægning af nye byområder, fortætning af eksisterende by, særlige tekniske anlæg eller ændret arealanvendelse m.v. inden for områder med risiko for oversvømmelse og erosion må kun ske under hensyntagen til anvendelse af afværgeforanstaltninger, som sikrer mod oversvømmelse eller erosion."

Retningslinje 7.1.3. for håndtering af tag- og overfladevand: " Ved lokalplanlægning af nye områder til by, bolig og erhverv skal tag- og overfladevand håndteres tættest muligt på kilden."

Retningslinje 7.1.3.1 for nedsivning: "Nedsivning til grundvandet skal fremmes i lokalplaner og klimatilpasningsprojekter."

Retningslinje 7.1.3.2. for planlægning: "Der skal altid foretages en vurdering af behovet for klimatilpasning, inden en planlægning sættes i gang. Dette gælder for planlægning af nye byområder og ændring/renovering af eksisterende byområder samt ændringer i det åbne land."

Retningslinje 7.1.3.3. for afledning af regnvand ved skybrud: "Det skal altid vurderes, om nye anlæg i form af grønne områder, byrum, parkeringsarealer, veje og stier med videre kan udformes, så de kan rumme og/eller transportere de øgede vandmængder, herunder vandmængder fra udsatte naboområder."

"Parkeringsarealer og anden byrumsbelægning skal som hovedregel udformes og etableres med henblik på hurtig og lokal nedsivning ved ekstrem regn."

9.3 Vurdering af påvirkninger

I det følgende vurderes påvirkningen ift. regnvand og oversvømmelsesrisiko som følge af planer og projekt for anlægs- og driftsfasen.

9.3.1 Anlægsfasen – tag- og overfladevand

Anlægsfasen vurderes generelt at være mindre sårbar overfor regnhændelser, da det er en midlertidig fase, hvor terrænet er under bearbejdning, og hvor kun dele af området er bebygget og befæstet. Store dele af plan- og projektområdet vil derfor fortsat – som i dag - henligge som markarealer.

Konkret vil der i anlægsfasen løbende blive etableret regnvandsgrøfter i takt med anlæggelse af servicevejene. Grøfterne er en del af regnvandsløsningen i driftsfasen vil således – og uden problemer - løbende kunne håndtere regnvandet fra tilstødende bebyggede og befæstede flader for anlægsfasen. Påvirkningen vurderes derfor at være **lille**.

9.3.2 Anlægsfasen – Ekstrem regn og oversvømmelsesrisiko

Ved ekstreme regnhændelser vil hovedparten af vandet – som i dag – nedsive eller opstuve i de naturlige lavninger i plan- og projektområdet.

For de bebyggede og befæstede arealer ledes ekstemregn til de etablerede grøfter langs servicevejene. Disse er dimensioneret efter også at kunne håndtere en 20 års regnhændelse, jf. afsnit 9.3.4. Påvirkningen vurderes at være **lille**, da ekstrem regn kan håndteres lokalt og uden øget risiko for oversvømmelse.

9.3.3 Driftsfasen – Tag- og overfladevand

Idet området i udstrakt grad forventes at fremtræde med bebyggelse og befæstelse vil der skulle håndteres betydelige mængder regnvand.

I planer og projekt er det fastlagt, at regnvandet fra befæstede arealer skal håndteres inden for området ved nedsivning. Planer og projekt er dermed i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer for nedsivning og for håndtering af tag- og overfladevand, eftersom håndtering forekommer tættest muligt på kilden ved brug af nedsivning.

Nedsivningsanlæggene i plan- og projektområdet følger krav fra Billund Kommune, præsenteret i afsnit 9.2. Udgangspunktet er følgende:

- > Tagvand nedsives direkte i faskine.
- > Pladsvand fra parkeringsarealer nedsives i grøft med underliggende faskine. Grøfter anlægges med egnet renseløsning.
- > Vejvand fra servicevej og varegårde nedsives i grøft langs servicevej. Grøfter anlægges med egnet renseløsning.

På figur 9-6 er nedsivningsanlæggene indpasset iht. projektet for de kommende bebyggelser, veje, parkeringsarealer mv. i retailparken.



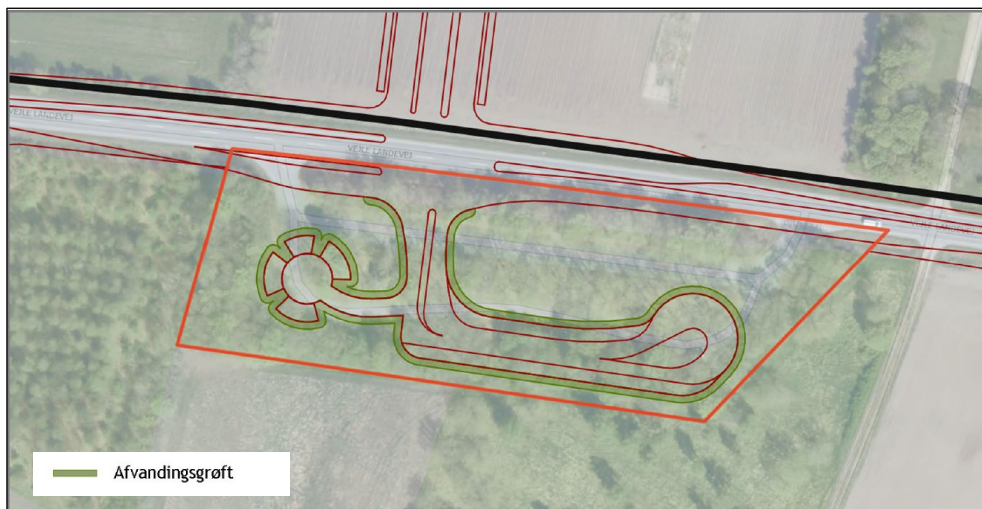
Figur 9-6: Struktur for regnvandssystem med nedsivningsanlæg i retailparken (Envidan, 2025).

Det er desuden fastlagt i lokalplanen, at aktiviteter, hvor der håndteres olieprodukter o.lign. - f.eks. tankstation - skal udformes med sikring mod nedsivende forurening.

Rastepladsen syd for Vejle Landevej omlægges i forbindelse med etablering af nyt signalreguleret kryds ind til retailparken, som en del af projektet. Selvom arealet omlægges, vil befæstelsesgraden af arealet ikke øges, ligesom det overordnede terræn fastholdes. Løsningen med nedsivning af regnvand fastholdes også fremadrettet, dog med den forudsætning, at nye anlæg skal overholde Billund Kommunes krav til håndtering af en 5 års nedbørshændelse og tilfredsstillende rensning ved filtrering igennem et egnet rensemedie. Løsningen for

rastepladsen omfatter et grøfteanlæg langs perimeteren af de fremtidige parkeringsarealer og interne veje, se Figur 9-7. Grøften forventes at have en længde på i alt ca. 400 m.

Regnvand fra selve Vejle Landevej vil fortsat blive håndteret i vejgrøfter, der evt. omlægges ifm. ny krydsetablering. Afvanding fra Thorsvejs forlængelse vil ske iht. bestemmelserne i Lokalplan 234, hvor vejvand skal føres til regnvandsbassin via sandfang og olieudskillere.



Figur 9-7: Disponeringskilte af afvandingsgrøft (grøn markering) på rastepladsen i syd efter omlægning (Envidan, 2025).

Med afsæt regnvandshåndteringsplanen (Bilag 3) og deraf følgende fastsatte løsninger for håndteringen af regnvand i retailparken og på rastepladsen samt iht. gældende Lokalplan 234 vurderes der at være sikret de nødvendige fremtidige rammer for håndtering af tag- og overfladevand ved en 5 års hændelse. Påvirkningen vurderes derfor at være **lille**.

9.3.4 Driftsfasen - Ekstrem regn og oversvømmelsesrisiko

Da der vil blive tale om opførelse af op mod 100.000 m² byggeri samt anlæg-gelse af større befæstede arealer til parkering, varemodtagelse, interne veje mv. kan det ikke udelukkes, at der vil være risiko for oversvømmelse i forbindelse med ekstrem regn.

Håndtering af ekstrem nedbør i retailparken sker ved, at løsningerne for ekstremregn bygges oven på anlæggene til håndtering af hverdagsnedbør. Konkret sker dette ved, at grøfter laves ekstra store samt, at der sikres mulighed for kontrolleret og midlertidig (op til 48 timer) opstuvning på udvalgte befæstede flader og på dele af området grønne friarealer. Det sikres samtidigt, at den midlertidige opstuvning ikke medfører skader eller gener for bygninger og tekniske anlæg, herunder at der også i ekstreme regnsituationer vil være funktionel infrastruktur og tilstrækkelig parkeringskapacitet. Dimensioneringen for løsninger for ekstremregn i grøfter tager udgangspunkt i håndtering af vandet fra befæstede arealer ved en 20-års regnhændelse med en klimafaktor på 1,3.

For at sikre en robust håndtering af ekstremregn i retailparken er disponeringen af ny bebyggelse og befæstede flader så vidt muligt søgt sammentænkt med eksisterende vandveje i området, jf. vandhåndteringsplanen. Af figur 9-8 ses de eksisterende strømningsveje på arealerne nord for Vejle Landevej samt forslag til fremtidige vandveje og forsinkelse. Forsinkelsesvoluminet til ekstreme regnhændelser placeres som nævnt i forbindelse med de øvrige regnvandsanlæg. De overordnede vandveje i området følger fortsat terrænet fra øst mod vest, så det sikres, at hvis områdets interne regnvandshåndtering ikke har mere kapacitet (hændelser større end en 100-års hændelse), så ledes vandet frem til de viste afleveringspunkter i områdets nedstrøms ende, jf. figur 9-8.



Figur 9-8: Skitse over eksisterende strømningsveje på terræn (lilla) og skitserede fremtidige vandveje (blå og lyseblå pile) for plan- og projektområdet nord for Vejle Landevej ved ekstremregn (Envidan, 2025). Planområde vist med sort og projektområde med rødt.

En forudsætning for planlægning af ekstremregn er, at afstrømningsforholdene og oversvømmelsesrisikoen uden for området ikke forværres i forhold til eksisterende situationen.

På Figur 9-4 er vist et oversigtskort over nuværende strømningsveje og lavninger ved rasteplassen i syd. Strømningsvejen går på tværs af området. Vandoplandet til rasteplassen består primært af rasteplassen selv med et mindre bidrag fra Vejle Landevej, når vejgrøften ikke kan følge med. I forbindelse med omlægning af rasteplassen udføres terræntilpasninger, så eksisterende strømningsveje også fremadrettet vil fungere som vandveje igennem området. Da befæstelsesgraden fastholdes, vil der ikke være betydende ændringer i afstrømningen ind og ud af området.

Med afsæt i regnvandshåndteringsplanen og deraf følgende anlæg, der er integreret i planer og projekt, er der sikret håndtering af ekstremregn op til en 100-års hændelse. Dette både i anlægs- og driftsfasen. Planer og projekt er derfor i overensstemmelse med retningslinjerne i Billund Kommunes kommuneplan.

Det vurderes dermed, at planernes og projektets realisering vil medføre, at Grindsted Retail Park kan etableres med en robusthed, der kan modstå ekstremregn. Påvirkningen vurderes derved at være **lille**.

9.3.5 Kumulative effekter

Regnvand fra tage og befæstede arealer – herunder også ved ekstreme regnhændelser - skal håndteres lokalt ved nedsivning. Da planer og projekt og de mulige miljøpåvirkninger herfra alene skal håndteres lokalt og ikke indebærer ændringer i udledning, vurderes det, at der ikke vil opstå væsentlige kumulative virkninger mellem retailparken og øvrige planer og projekter, der forekommer i nærområdet.

9.4 Vurdering af 0-alternativet

Hvis planer og projekt for retailparken ikke realiseres, forventes vandhåndteringen og oversvømmelsesrisikoen i området at forblive uændret og lille, jf. figur 9-3, begrundet i det nuværende omfang med mindre bebyggelse og befæstelse.

9.5 Afværgeforanstaltninger

Der er ikke identificeret behov for særskilte afværgeforanstaltninger ud over de anlæg og tiltag for regnvandshåndtering, der allerede er indarbejdet i planer og projekt og som er baseret på vandhåndteringsplanen (Bilag 3). Med disse sikres det, at plan- og projektområdet kan håndtere en 100-års hændelse.

9.6 Overvågning

Der er ikke identificeret væsentlige miljøpåvirkninger ift. regnvandshåndtering og klimatilpasning som følge af planernes eller projektets gennemførelse, og der vurderes dermed ikke at være behov for overvågning.

9.7 Konklusion

Med afsæt i regnvandshåndteringsplanen og deraf følgende anlæg for regnvandshåndtering, der er indarbejdet i planer og projekt, er der sikret den nødvendige håndtering af både hverdagsregn (5 års hændelse). Planer og projekt er derfor i overensstemmelse med retningslinjerne i Billund Kommunes kommuneplan og spildevandsplan.

Herudover sikres der med planer og projekt, at der kan håndteres ekstremregn op til en 100-års hændelse.

Sammenfattende kan det konkluderes, at Grindsted Retail Park vil kunne etableres med robuste og fremtidssikrede løsninger til håndtering af regnvand, der både tager højde for almindelige nedbørssituationer og ekstreme regnhændelser. Påvirkningen i både anlægs- og driftsfasen vurderes at være **lille**.

9.8 Kilder

Billund Kommune. (2018). *Spildevandsplan 2018-2024*.

Billund Kommune. (2025). *Kommuneplan 2025-2037 - Billund Kommune*.

Billund Kommune. (2023). *Klimatilpasningsplan*. Hentet fra <https://billund.viewer.dkplan.niras.dk/plan/28#/>

Bilag 3 - Envidan. (2025). *Notat Vedr.: Vandhåndteringsplan for Grindsted Retail Park + Notat Vedr.: Tillæg til vandhåndteringsplan for Grindsted Retail Park*.

Trekantområdet Danmark. (2021). *Kommuneplan 2021-2033 for Trekantområdet - hovedstruktur og retningslinjer*.

10 Beskyttede arter

10.1 Grundlag

Dette kapitel omhandler planforslagets og det konkrete projekts miljøpåvirkninger i forhold til beskyttede arter. Som identificeret i afgrænsningsnotatet vurderes kun på mulige påvirkninger af arter anført på habitatdirektivets bilag IV samt øvrige beskyttede og fredede arter, i forbindelse med fældning af træer og nedrivning af bygninger i anlægsfasen, da andre påvirkninger er udelukkede (COWI, 2024). Relevante arter er yderligere afgrænset til 7 flagermus arter og markfirben baseret på en skrivebordsundersøgelse og besigtigelser af plan- og projektområdet (COWI, 2024(a)).

De nærmeste Natura 2000-områder ligger ca. 2 km sydøst for plan- og projektområdet. Retailparkens anlæggelse og drift vil ikke medføre emissioner eller udledning, som kan medføre påvirkning af Natura 2000-områderne. På grund af afstanden og planen og projektets karakter er en påvirkning af arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000 udelukket og vurderes derfor ikke i miljørapporten.

10.1.1 Anvendt viden, data og metoder

Naturforholdene i plan- og projektområdet er beskrevet med udgangspunkt i eksisterende fagrapporter og artsregistreringer fra forskellige databaser, suppleret med resultaterne fra feltundersøgelser. Der er foretaget feltundersøgelser af COWI hhv. d. 24. april 2024 og d. 30. maj 2024. Disse undersøgelser er indsat som Bilag 4 i miljørapporten og er foretaget med særligt fokus på plan- og projektområdets egnethed som levested, dvs. som yngle- og/eller rasteområde for flagermus, samt på evt. visuelle tegn på forekomst af flagermus. Der blev også vurderet på egnethed som levested for andre bilag IV-arter, samt øvrige beskyttede og fredede arter, som padder og firben (COWI, 2024(a)). Efterfølgende blev der foretaget flagermuslytninger i perioden 28. juli – 2. august 2024, i perioden 2. til 9. september 2024 (Amphi Consult, 2024(a)) samt supplerende lytning i maj 2025. Lytningerne er efterfulgt af et notat (Amphi Consult) om afværgeforanstaltninger, der er indarbejdet i planer og projekt. Endelig er der gennemført eftersøgninger af markfirben i hhv. d. 19. juli og 30. august 2024 (Amphi Consult, 2024(b)). Notater vedr. flagermuslytninger udgør Bilag 5, 6 og 7 til miljørapporten, men notat om markfirben udgør Bilag 8.

Følgende databaser er benyttet til beskrivelse af de eksisterende forhold:

- Arter.dk (Arter.dk, 2025)
- Naturdata (Naturbasen, 2025).

10.1.2 Lovgivning

En række hjemmehørende arter, herunder markfirben og alle danske arter af flagermus, er anført på bilag IV i EU-habitatdirektivet fra 1992 (Rådet for Den Europæiske Union, 1992). De enkelte medlemslande har en forpligtigelse til at beskytte de arter, som er anført på habitatdirektivets bilag IV (såkaldte bilag IV-arter) samt arternes yngle- og rasteområder.

Beskyttelsen af bilag IV-arter er implementeret i dansk lov igennem bl.a. naturbeskyttelsesloven⁴, artsfredningsbekendtgørelsen⁵ og habitatbekendtgørelsen⁶.

I medfør af naturbeskyttelseslovens § 29a må de dyrearter, der er nævnt i bilag 3 til loven (bilag IV-arterne), ikke forsætligt forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. Forbuddet gælder i forhold til alle livsstadier af de omfattede dyrearter. Desuden gælder (§ 29 a stk. 2), at yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, ikke må beskadiges eller ødelægges.

I medfør af artsfredningsbekendtgørelsens § 10 er der forbud mod alle former for forsætlig indfangning eller drab af bilag IV-arter. Jævnfør artsfredningsbekendtgørelsens § 6 stk. 4 gælder desuden, at hule træer og træer med spættehuller ikke må fældes i perioden 1. november -31. august. Derudover er der, i medfør af artsfredningsbekendtgørelsens § 14, forbud mod forsætligt drab eller indfangning, uanset hvilken metode der anvendes, for vildtlevende dyr, der er nævnt i bilag 1, men ikke er markeret med understregning.

Endelig skal myndigheden, jf. planhabitatsbekendtgørelsen⁷ § 7 samt habitatbekendtgørelsens § 10, ved administration af de i bekendtgørelsens § 7 nævnte bestemmelser, vurdere projektets påvirkninger på de plante- og dyrearter, der er optaget på habitatdirektivets bilag IV. Der må ikke gives tilladelse, dispensation, godkendelse mv., hvis det ansøgte projekt kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for bilag IV-arterne eller ødelægge de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV.

10.1.3 Manglende viden

Kvaliteten af den benyttede data vurderes som udgangspunkt at kunne klassificeres som "god" og veldokumenteret, og dermed som et tilstrækkeligt grundlag til at kunne vurdere de påvirkninger, planen og det konkrete projekt måtte have

⁴ LBK nr. 927 af 28/06/2024 - Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse (Naturbeskyttelsesloven).

⁵ BEK nr. 521 af 25/03/2021 - Bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (Artsfredningsbekendtgørelsen).

⁶ BEK nr. 1098 af 21/08/2023 - Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

⁷ BEK nr 1383 af 26/11/2016 - Bekendtgørelse om administration af planloven i forbindelse med internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (habitatbekendtgørelsen)

på de nærmeste relevante forekomster af arter anført på habitatdirektivets bilag IV samt øvrige beskyttede og fredede arter.

10.2 Miljøstatus og -mål

I dette afsnit redegøres for den eksisterende miljøtilstand i og omkring plan- og projektområdet. Hele plan- og projektområdet er beliggende i landzone. Området består hovedsageligt af landbrugsjorder i omdrift eller med græsning, bygninger (beboelse og erhverv), læhegn og afskærmende bevoksninger. Arealet mod syd omfatter del af Vejle Landevej og Vejdirektoratets eksisterende rasteplads, men ingen bebyggelse.

Der blev, i forbindelse med besigtigelsen, søgt efter artsregistreringer på arter.dk og naturbasen.dk i en radius af 2 km fra planområdet. Der er ikke registreringer af bilag IV-arter eller øvrige beskyttede og fredede arter i plan- og projektområdet.

Det kunne ikke med sikkerhed udelukkes på forhånd, at der kunne forekomme bilag IV-arter eller andre beskyttede og fredede arter, og derfor blev der foretaget besigtigelser indenfor plan- og projektområdet med henblik på at kortlægge evt. beskyttede arter eller deres levesteder. COWI foretog besigtigelser af plan- og projektområdet hhv. d. 24. april 2024 og d. 30. maj 2024, med særligt fokus på områdets egnethed som levested, dvs. som yngle- og/eller rasteområde for flagermus, samt på evt. visuelle tegn på forekomst af flagermus. Der blev også vurderet på områdets egnethed som levested for andre bilag IV-arter eller andre beskyttede og fredede arter som f.eks. padder og firben. Efterfølgende blev der foretaget flagermuslytninger i perioderne 28. juli – 2. august 2024 samt 2. til 9. september 2024 plus supplerende flagermusundersøgelser og -lytning i maj 2025. Der blev også eftersøgt markfirben d. 19. juni og d. 30. august 2024. Der er udarbejdet besigtigelsesnotater på baggrund af de feltundersøgelser foretaget af henholdsvis COWI og Amphi Consult, jf. Bilag 4-8.

I forbindelse med besigtigelsen udført af COWI er alle flagermusegnede træer og bygninger med raste- og/eller ynglepotentiale, inden for plan- og projektområdet, kortlagt og registreret med GPS-koordinater. Udover resultaterne af feltundersøgelsen indeholder notatet også en beskrivelse af den eksisterende viden om naturforholdene, samt eksisterende registreringer af fredede arter i og nær plan- og projektområdet. For en detaljeret gennemgang af miljøstatus og beskrivelse af de eksisterende forhold i og nær plan- og projektområdet, henvises til besigtigelsesnotatet (COWI, 2024(a)). I området blev der under besigtigelsen, foretaget af COWI i april-maj 2024, undersøgt otte strækninger af levende hegn, syv samlinger af træer, tre grønne arealer og tolv bygninger. Placeringen af det besigtigede fremgår af de 4 oversigtskort på Figur 10-1, mens resultaterne er opsummeret i Tabel 10-1. Resultater af COWIs besigtigelser for fredede- og bilag IV-arter (COWI, 2024(a)). I tabellen ses kortlagte potentielle levesteder for flagermus, padder og krybdyr indenfor planområdet. * markere behov for yderligere undersøgelser, - markerer 'ikke relevant'. Figur og tabel ses nedenfor.

Figur 10-1: De 4 oversigtskort (nedenunder) viser besøgtede bygninger, hegn, træer osv. i og omkring plan- og projektområdet.



Undersøgelsen blev foretaget ved en visuel inspektion af området for at vurdere

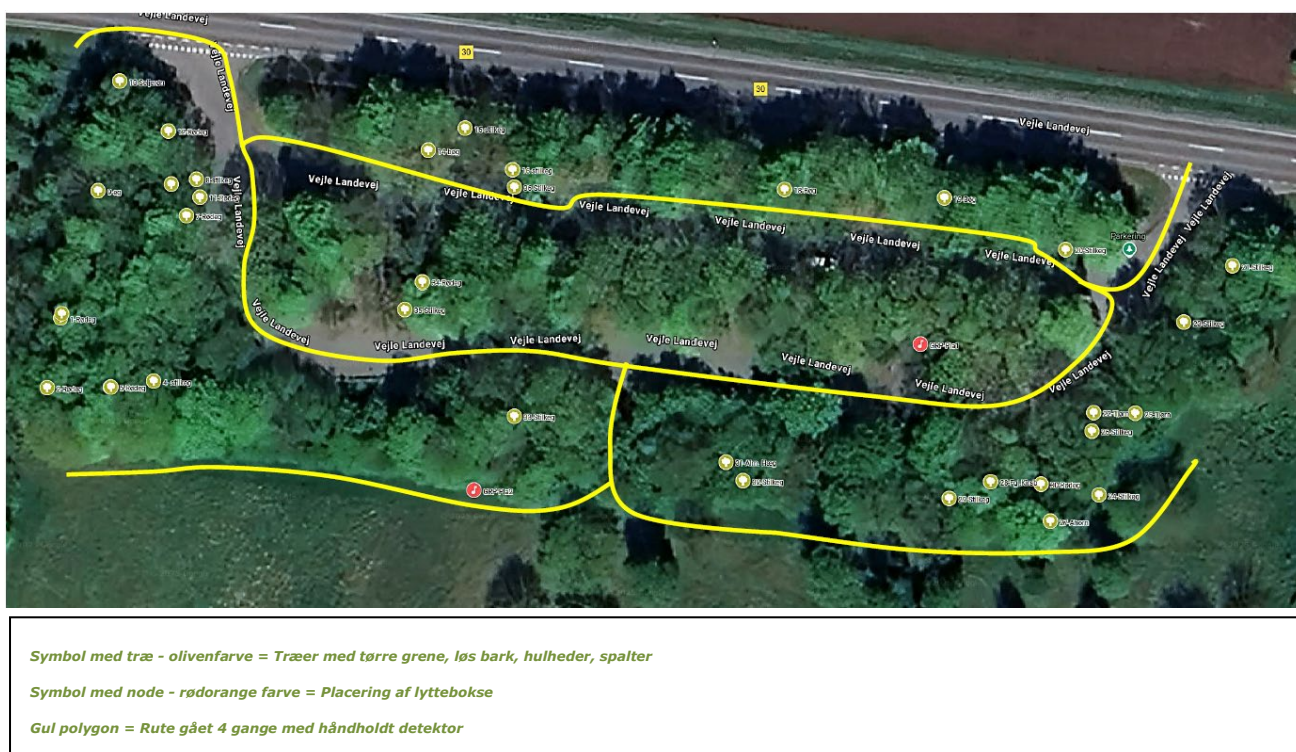
bygningers og træers egnethed som levested, dvs. som yngle- og/eller rasteområde for flagermus. Herudover blev der søgt efter spor fra flagermus (afbidte sommerfuglevinger, ekskrementer, synlige flagermus, forekomsten af døde eller svækkede individer mm). Alle bygninger blev grundigt gennemgået udvendigt for forekomst af sprækker, huller eller andet, der kan give flagermus adgang til loftsrum eller tagkonstruktioner, og i det omfang det var muligt blev bygningerne også besigtiget indvendigt. I forlængelse af besigtigelsen af bygninger, så blev levende hegn, grønne arealer og træer inden for plan- og projektområdet også besigtiget for at bestemme disses egnethed som levesteder for flagermus, og for andre bilag IV-arter samt for andre beskyttede og fredede arter.

*Tabel 10-1 Resultater af COWIs besigtigelser for fredede- og bilag IV-arter (COWI, 2024(a)). I tabellen ses kortlagte potentielle levesteder for flagermus, padder og krybdyr indenfor planområdet. * markere behov for yderligere undersøgelser, - markerer 'ikke relevant'.*

Besigtiget	Levested for flagermus: Ynglested (Y); Rastested (R); Ledelinje (L)	Levested for: Padder (P) Krybdyr (K)	Biodiversitets værdi
Hegn 1 (GR01H)	L	-	-
Hegn 2 (GR02H)	-	-	Ringe
Hegn 3 (GR03H)	L	-	Moderat
Hegn 4 (GR04H)	-	-	Lille
Hegn 5 (GR05H)	L	-	Lille
Hegn 6 (GR06H)	-	-	Lille
Hegn 7 (GR07H)	Y R L *	P	Høj
Hegn 8 (GR08H)	-	-	Lille
Grønt areal 1 (GR01A)	-	P	Moderat
Grønt areal 2 (GR02A)	-	P	Moderat
Grønt areal 3 (GR03A)	-	P	Moderat
Træer 1 (GR01T)	Ikke egnet	Ikke egnet	Ringe, nåletræer
Træer 2 (GR02T)	Y R *	-	Ringe
Jordvold (v/GR03A)	-	K	Moderat
Træer/vold (v/GR03A)	Ikke egnet	Ikke egnet	-
Have (GR05T)	Ikke egnet	-	Store træer
Træer 3 (GR03T)	Ikke egnet	-	Store træer
Træer 4 (GR04T)	Y R *	-	Lille, unge ege

Beboelse 1 (GR01B)	*	-	-
Ridehal (GR02B)	Ikke egnet	-	-
Erhverv 1 (GR03B)	*	-	-
Erhverv 2 (GR04B)	*	-	-
Garage 1 (GR05B)	Ikke egnet	-	-
Erhverv 4 (GR07B)	*	-	-
Erhverv 5 (GR08B)	*	-	-
Garage 2 (GR06B)	*	-	-
Beboelse 2 (GR09B)	*	-	-
Erhverv 6 (GR010B)	*	-	-
Lade (GR011B)	Ikke egnet	-	-
Maskinhus (GR012B)	Ikke egnet	-	-

Der blev i maj 2025 udført supplerende undersøgelser af Amphi Consult på arealet med Vejdirektoratets eksisterende rasteplads. På arealet blev ikke fundet spor efter flagermus, men en del strukturer – 36 træer – der forventeligt vil kunne bruges af flagermus som opholds- og rastested og som efterfølgende er lagt til grund for supplerende lytninger, jf. figur 10-2.



Figur 10-2: Oversigt der viser placering af træer med tørre grene, løs bark samt spalter/hulheder, gåroute samt placering af lyttebokse (Amphi Consult).

Den del af projektet, der berører rastepladsen, vurderes at have betydning for ca. 18 træer, der potentielt vil skulle fældes.

10.2.1 Pattedyr

I det følgende vurderes på mulige påvirkninger af arter anført på habitatdirektivets bilag IV samt øvrige beskyttede og fredede arter.

Odder

Odder er anført på habitatdirektivets bilag IV og dermed beskyttet som bilag IV-art. Odder er ikke observeret indenfor planområdet. Nærmeste registrering af odder er ved Grindsted Å, der løber ca. 400 meter syd for retailparken. Da der ikke forekommer vandløb eller søer indenfor plan- og projektområdet, kan forekomst af yngle- og rastesteder for arten her udelukkes. Af samme grund kan det udelukkes, at individer af odder forekommer i planområdet.

Flagermus

Alle danske arter af flagermus er anført på habitatdirektivets bilag IV og dermed beskyttet som bilag IV-art. Baseret på resultaterne af besigtigelsen foretaget af COWI blev der foretaget lytninger efter flagermus i planområdet (Amphi Consult, 2024(a)).

Lytning efter flagermus blev foretaget i henhold til Forvaltningsplanen for flagermus (Møller, Baagøe, & Degn, 2013) og den opdaterede Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets Bilag IV, del 2 (Elmeros M. , et al., 2024), dvs. der er foretaget lytninger i en periode i yngletiden og i en periode i sensommeren. Til undersøgelserne blev anvendt både stationære og håndholdte flagermusdetektorer (ultralyds-mikrofoner), som optager flagermusenes kald. Kaldene kan derefter analyseres ved hjælp af specialiseret software for at artsbestemme kaldene. I dette tilfælde er brugt programmerne Kaleidoscope og BatSound (Amphi Consult, 2024(a)). Placeringen af stationære detektorer i selve Retailparken fremgår af figur 10-3 nedenfor, mens placeringer på den sydlige rasteplads ses på figur 10-2.



Figur 10-3: Placering af stationære flagermusdetektorer til registrering af flagermus indenfor arealet til selve Retailparken. De gule og violette markeringer viser placeringen ved hhv. sommer og sensommer lytning. (Amphi Consult)

Udover de opstillede flagermusdetektorer blev der lyttet med håndholdte detektorer ved bygninger, som også blev observeret/undersøgt med termisk spotter. Resultaterne af flagermuslytningen fremgår af Tabel 10-2 og Tabel 10-3 (Amphi Consult, 2024(a)). Resultatet af observation af flagermusbevægelser er gengivet på figur 10-4. Resultatet af den supplerende lytning på rastepladsen mod syd fremgår af tabel 10-4.

Tabel 10-2 Resultater af flagermuslytning foretaget d. 28. juni – 2. august 2024.

Grindsted - Sommerundersøgelse 28. juli til 2. august - Flagermus aktivitet ved de forskellige logger positioner						
Log. positions Id- ➔	SM300762 No. 31 Haven Vest	SM30606 No. 33- container NØ	2MU00193 No. 39 - gårdsplads	2MU03913 No. 39 - Hegn NØ	SM301375 No. 39. lade Nv	SM301471 No. 39, hus sydvest
Arter ➔	Gr-1	Gr-2	Gr-3	Gr-4	Gr-5	Gr-6
Vandflagermus	3			6	14	10
Damflagermus			1			
Frynseflagermus						1
Brunflagermus	14	4				
Sydflagermus	219	11	7	14	7	240
Pipistrelflagermus	83	42	55	149	43	539
Dværg-Pipistrel overlap	2	8			2	15
Dværgflagermus	15	4		6		8
Troldflagermus	1					
Brun langøret flagermus	3				1	2

Tabel 10-3 Resultater af flagermuslytning foretaget d. 2. – 9. september 2024.

Grindsted - Sensommerundersøgelse 2. til 9. september - Flagermus aktivitet ved de forskellige logger positioner							
Log. positions Id. →	SM300606 No. 31 Haven Vest	SM301375 31- container NØ	No.	2MU03913 No. 39 - gårdsplads	2MU00145 No. 39 - Hegn NØ	SM300762 No. 39. lade Nv	SM301471 No. 39, hus sydvest
Arter →	Gr-1	Gr-2		Gr-3	Gr-4	Gr-5	Gr-6
Vandflagermus	11	15			39	2	12
Damflagermus							
Frynseflagermus							
Brunflagermus	4	8		11	5	7	2
Sydflagermus	11	46		13	14		14
Pipistrellus gen- social	2	99			2130		322
Pipistrellflagermus	211	52		36		3	30
Dværg-Pipistrel overlap	15	50		2	134	10	
Pipistrel-Trold overlap					62		
Dværgflagermus	196	4		6	15	1	5
Troldflagermus	11	3		1	18	1	1
Brun langøret flagermus	5	4			2		

Tabel 10-4 Resultater af lytning for pipistrellflagermus foretaget d. 17. maj 2025.

Grindsted - rasteplads matr. 7000a - Undersøgelse af flagermus forekomst - Data for Pipistrellflagermus aktivitet ved 2 lytte positioner og manuel log data ift. tid							
Pos. Id - Placering af lytteboks	Flagermus observations tider 17 maj 2025						
	Sol ned - 21:20 - Pipistrellflagermusen flyver ud fra dagopholdsstedet fra omkring 15 - 30 min efter sol ned						
	21.30 til 21.45	21.45 til 22.00	22.00 til 22.15	22.15 til 22.30	22.30 til 22.45	22.45.00 til 23.00	23.00 til 23.15
GRP-Pla1 - 2MU03913 - Rastepladsen midt bevoksning øst			19	3			
GRP-Pla2 - 2MU04390 - Skovkant sydvestligt op til bevoksning			6	4	2	1	
EMT-PRO - Manuel log			2	2	1		



Figur 10-4: Observeret aktivitet af flagermus i plan- og projektområdet. De hvide pile viser flagermusenes brug af landskabet under fødesøgning. De grønne ovaler markerer observerede flagermus, og de orange streger viser ruten, der er gået i forbindelse med håndholdt lytning og brug af termisk spotting. (Amphi Consult)

Det kan konkluderes, at der forekommer raste- og fourageringssteder for vand-, brun-, syd-, pipistrel-, dværg-, troid- og brun langøret flagermus, i bygninger og træer indenfor plan- og projektområdet. Det kan, ud fra undersøgelserne foretaget (Amphi Consult, 2024(a)), ikke udelukkes at der også er ynglesteder for vand-, brun-, syd-, pipistrel-, dværg-, troid- og brun langøret flagermus, i bygninger og træer indenfor plan- og projektområdet.

Endelig viser de supplerende lytninger på rastepladsen, at der er aktive pipistrel-flagermus i tiden ca. 30 min. efter sol-ned, hvilket passer med tidspunktet hvor pipistrelflagermusen kommer frem fra dagopholdsstedet, hvor de flyver ud for at søge føde. Det kan derfor ikke udelukkes, at der er pipistrelflagermus der bruger egnede opholdssteder som fx. løs bark eller spalter som dagopholdssted. Ved at se på resultaterne fra flagermusundersøgelserne udført i 2024 for området til selve Retailparken ses det, at forekomst af pipistrelflagermus ved bevoksningsområderne på rastepladsen, sandsynligvis er flagermus der opholder sig i træer ved rastepladsen, der har egnede strukturer som fx. løs bark og spalter. Det kan derfor ikke siges, at det er flagermus der kommer fra arealerne nord for rastepladsen.

Flagermusarternes opholdssteder sommer og vinter fremgår af Tabel 10-5.

Brunflagermus

Brunflagermus er relativt almindelig i det meste af landet. Arten er stærkt tilknyttet habitater med gamle løvfældende træer, hvor raste- og ynglepladser primært findes i spættehuller, men også i andre hulheder i træerne (Elmeros M. , et al., 2024). Hulhederne, som benyttes, findes primært i udkanten af skoven, hvor de er mere solesponerede, og hvor afstanden til egnede fourageringsområder er mindre. Vinterperioden tilbringes tillige i hulheder i gamle træer. Fourageringsområderne findes på åbne lokaliteter, men brunflagermus jager også ofte langs skovbryn, da der her ofte findes store mængder insekter. Arten bruger ikke ledelinjer til at finde frem til fourageringsområder, men den samme rute følges ofte til og fra områderne (Elmeros M. , et al., 2024).

Brun langøre

Brun langøre findes i det meste af Danmark. Arten ynder mosaiklandskaber med træklynger, levende hegn, haver. Yngle og rastesteder er gerne i store gamle løvtræer. Arten følger oftest ledelinjer i form af indre og ydre skovbryn, læhegn og lignende når de flyver mellem rastested og jagtområder. De kan jage tæt på træer og bygninger og er meget manøvredygtige (Elmeros M. , et al., 2024).

Dværgflagermus

Dværgflagermus er udbredt i hele landet, men specielt talrig på Fyn, Sjælland, Møn, Lolland-Falster og Langeland. Sjældent i Vestjylland og på Bornholm. Sommer- og vinteropholdssteder findes i hule træer i løvskov, samt huse og andre bygninger. Jagten foregår i alle højder op til trækronehøjde, tæt på vegetationen langs skovbryn, læhegn og vandløb. Dværgflagermus bruger i nogen grad ledelinjer i landskabet (Elmeros M. , et al., 2024).

Pipistrelflagermus

Pipistrelflagermus' habitat er meget alsidigt, og den findes både i naturområder og i byer. Om sommeren opholder den sig oftest i hulheder i træer eller i bygninger (Elmeros M. , et al., 2024). Ynglekolonierne findes oftest relativt tæt på skovområder, f.eks. skovbryn, parker e.l. Den jager i lysninger, skovbryn og generelt tæt på vegetation, både i mellemhøjde og nær trækronerne. Arten følger kun i nogen grad ledelinjer (Elmeros M. , et al., 2024). Ligesom dværgflagermusen kan pipistrelflagermusen også anvende bygninger og hulheder i træer i løbet af overvintringen. I nogle tilfælde kan den samme bygning bruges både i vinter- og sommerhalvåret (Elmeros M. , et al., 2024).

Vandflagermus

Vandflagermus er udbredt i hele landet undtagen visse øer. Sommeropholdssteder findes i hule træer, mens vinteropholdssteder findes i huler, miner, og kældre; store populationer overvintrer i de jyske kalkgruber. Jagten foregår lavt over søer og vandløb. Transportflugten foregår ligeledes lavt (<2-3 m) langs ledelinjer (ofte vandløb) (Elmeros M. , et al., 2024).

Troldflagermus

Troldflagermus er udbredt i det meste af landet, dog mere almindelig i det østlige Jylland og det øvrige Østdanmark. Sommer- og vinteropholdssteder findes i hule træer, samt bygninger. Jagten foregår i mellemhøjde (5-20 m) langs skovkanter og andre åbne områder. Under transportflugten følges ledelinjer. Arten anses som en regulært trækkende art, hvis trækruter kan gå over havområder (Elmeros M. , et al., 2024).

Sydflagermus

Sydflagermus er udbredt i hele landet undtagen visse dele af Nordjylland og Nordsjælland. Mangler helt på bl.a. Læsø og Anholt. Sommer- og vinteropholdssteder findes i store beboelseshuse på landet. Jagten foregår langs skovkanter, i haver, åbne enge og til tider i gadelampers lys. Flugten under jagt er oftest lav (0,3 – 3(4) m), men jagt i trækronehøjde (20 m) kan forekomme. Transportflugten foregår højt (10 – 20 m) og arten er ikke afhængig af ledelinjer. Arten anses for sedentær (Elmeros M. , et al., 2024).

Tabel 10-5: Flagermusarternes opholdssteder sommer (S, s) og vinter (V, v). S og V viser "anvendes ofte", mens s og v viser "anvendes". "-" viser at stedet anvendes sjældent eller slet ikke. Tabellen er baseret på tabel i "Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV" (Elmeros M. , et al., 2024).

Art	Træer	Bygninger	Under jorden
Brun langøre	S, v	S, V	-, v
Brun flagermus	S, V	-	-
Dværgflagermus	S, V	S, V	-
Pipistrelflagermus	S, V	S, V	-
Sydflagermus	-	S, V	-

Troldflagermus	S, V	s, v	-
Vandflagermus	S, v	-	-, V

10.2.2 Krybdyr

Bilag IV-arter

Markfirben er registreret på habitatdirektivets bilag IV. Med udgangspunkt i resultaterne af den indledende besigtigelse foretaget af COWI (COWI, 2024(a)) blev der foretaget yderligere eftersøgning af markfirben i planområdet (Amphi Consult, 2024(b)). Da den indledende besigtigelse foretaget d. 24. april, ikke kunne udelukke, at en jordvold indenfor planområdet kunne udgøre et yngle- eller rastested for markfirben, blev denne jordvold undersøgt yderligere d. 19. juli og 30. august 2024. Volden blev undersøgt i overensstemmelse med retningslinjerne i NOVANA tekniske anvisning til overvågning af markfirben (NOVANA, 2019). Der blev, trods ideelle eftersøgnings forhold, ikke fundet markfirben indenfor plan- og projektområdet. Det blev derfor konkluderet, at der med stor sikkerhed ikke forekommer markfirben i planområdet (Amphi Consult, 2024(b)).

Øvrige fredede og beskyttede arter

Ved feltbesigtigelserne blev der ikke observeret andre fredede arter og beskyttede af krybdyr. Nærmeste registrering af fredede og beskyttede krybdyr er skovfirben, der er observeret ved Grindsted Å ca. 400 meter syd for retailparken (Naturbasen, 2025).

10.2.3 Padder

Bilag IV-arter

I forbindelse med besigtigelsen foretaget af COWI (2024(a)) kunne det ikke udelukkes at de grønne græsningsarealer kunne bruges som fourageringsområde for padder. De nærmeste registrerede fund af bilag IV-padder er spidssnudet frø, der er fundet ca. 3 km sydøst for plan- og projektområdet i Natura 2000-område N85 Hedeområder ved Store Råbjerg. Grundet afstanden og da plan- og projektområdet ikke rummer ynglemuligheder for padder, vurderes det, at der med stor sikkerhed ikke forekommer bilag IV-padder i planområdet (COWI, 2024(a)).

Øvrige fredede og beskyttede arter

Der blev ikke fundet padder inden for plan- og projektområdet. Nærmeste registreringer af padder (butsnudet frø og skrubbudse) er nær Grindsted Å ca. 400 meter syd for området, dog adskilt fra dette af Vejle Landevej (Arter.dk, 2025).

Der findes ingen vandhuller inden for plan- og projektområdet, og de nærmeste vandhuller ligger i en afstand på mellem ca. 600 m og 1,1 km. Der er således ikke ynglemuligheder for padder i umiddelbar nærhed af området. Eventuel

forekomst af padder i plan- og projektområdet vurderes derfor at være af meget tilfældig karakter.

10.3 Vurdering af påvirkninger

Med udgangspunkt i planer og projekt er der identificeret følgende mulige påvirkninger, der vurderes at kunne ske i anlægsfasen og/eller driftsfasen, som følge af realisering af Retailparken (COWI, 2024).

> **Nedrivning af bygninger:**

I forbindelse med planernes og projektets realisering og anlægsfasen, er det nødvendigt at nedrive bygninger indenfor plan- og projektområdet. Det kan medføre beskadigelse af yngle- og rastesteder for bilag IV-arter samt risiko for individdrab.

> **Fældning af træer, levende hegn mv.:**

Placeringen af de nye faciliteter, som anlægsfase omfatter, vil medføre en påvirkning, eller fældning, af bevoksning og træer inden for plan- og projektområdet. Det kan medføre beskadigelse af yngle- og/eller rastesteder for bilag IV-arter samt risiko for individdrab.

> **Arealinddragelse og ændret anvendelse:**

Efter realisering af Retailparken, vil arealet blive drevet anderledes end i nuværende situation, hvilket kan medføre forstyrrelse i form af lys, støj og øget menneskelig færdsel samt risiko for afskæring af yngle- og rastesteder for bilag IV-arter.

10.4 Odder

10.4.1 Anlægsfase

Påvirkninger ved nedrivning af bygninger og fældning af træer

Odder forekommer ikke i plan- og projektområdet og har ikke yngle- eller rastesteder der. Det kan således udelukkes, at planerne og projektet vil medføre skade på områdets økologiske funktionalitet for odder, eller udgøre en risiko for individdrab på odder. Der er således **ingen** påvirkning på odder som følge af nedrivning af bygninger eller fældning af træer og den løbende ændring af områdets anvendelse.

10.4.2 Driftsfase

Odder forekommer ikke i plan- og projektområdet, men der er registreret observationer af arten ved Grindsted Å længere mod syd. Der forekommer ikke søer eller vandløb inden for plan- og projektområdet, der kunne tiltrække odder, eller fungere som bevægelseskorridor mellem områder egnede for odder. Det kan således udelukkes at driftsfasen som følge af planer og projekt vil medføre en forstyrrelse af odder eller udgøre en afskæring af artens yngle- og rastesteder. Det kan derfor udelukkes, at realisering af planer og projekt medfører skade på områdets økologiske funktionalitet for odder, eller vil udgøre en risiko for

individdrab på odder. Der er således **ingen** påvirkning på odder som følge af driften af Retailparken.

10.5 Flagermus

10.5.1 Anlægsfase

Påvirkninger ved nedrivning af bygninger

Som er illustreret i Tabel 10-5, benytter fem af de syv observerede flagermusarter bygninger som yngle- og rastesteder. Baseret på observationerne ved lytning efter flagermus i planområdet kan det ikke udelukkes, at nogle af de bygninger, der skal nedrives benyttes af flagermus. Der blev ved lytningerne ikke direkte observeret flagermus flyvende ud af eller ind i bygningerne, men aktivitet over eller omkring dem. (Amphi Consult, 2024(a)).

Der er ved lytning nær bygningerne observeret høj aktivitet af især syd-, dværg- og pipistrelflagermus, ved bygningerne ved Vejle landevej nummer 31 og 39. Det kan ikke udelukkes at syd-, dværg- og/eller pipistrelflagermus yngler eller raster i disse bygninger. Det kan således ikke udelukkes, at planerne og projektet vil medføre skade på yngle- og/eller rastesteder for syd-, dværg og pipistrelflagermus, eller udgøre en risiko for individdrab på syd-, dværg- og pipistrelflagermus, ifm. nedrivningen af bygningerne, hvis dette ikke udføres på særlige vilkår under hensyntagen til flagermus, som beskrevet nedenunder.

Ved nedrivning af bygningerne – se figur 10-1 og 10-5 - beboelse nr. 31 (GR01B), ridehal nr. 31 (GR02B), autoværksted nr. 33 (GR06B), kontor/værksted nr. 33 (GR04B) og beboelse nr. 39 (GR09B), hvor der kan være flagermus i bygningerne, foretages nedrivningen gradvist idet arbejdet startes sidst i april eller midt august ved delvist at fjerne taget. Herefter afventes 1 uge for at give eventuelle flagermus tid til at flyve ud, hvorefter resten af taget kan fjernes, og efter yderligere 1-2 dage den resterende bygning. Derved kan flagermus, der raster i bygningerne, forlade disse før den totale nedrivning finder sted, hvorved individdrab kan undgås.



Figur 10-5: Bygningsnedrivning sammenholdt med flagermusinteresser i plan- og projektområdet (Grindsted Retail Park Aps/AmphiConsult).

Før nedrivningsarbejder kan startes og bygningerne fjernes, skal der være opsat flagermuskasser – jf. figur 10-7 - for at erstatte de mistede raste- og/eller ynglesteder. Disse flagermuskasser skal bestå af 12 stk. helårs flagermuskasser samt 12 stk. selvrensende flagermuskasser. De 24 flagermuskasser skal spredes over arealerne ved det vestlige og østlige skel således, at kasserne placeres i relation til de observerede trækruter og indenfor rimelig afstand af de nedrevne bygninger (Amphi Consult, 2024(a)).

Med førnævnte afværgeforanstaltninger i forbindelse med nedrivningsarbejder sikres det, at flagermus der tager ophold i disse bygninger, hurtigt kan finde nye yngle- eller rastesteder i opsatte flagermuskasser indenfor rimelig afstand af de nedrevne bygninger. Herved vurderes planer og projektet at kunne realiseres uden at forringe området's økologiske funktionalitet for flagermus. Det vurderes derfor, at planernes og projektets påvirkning af flagermus ifm. nedrivning er **lille**.

Fældning af træer / levende hegn

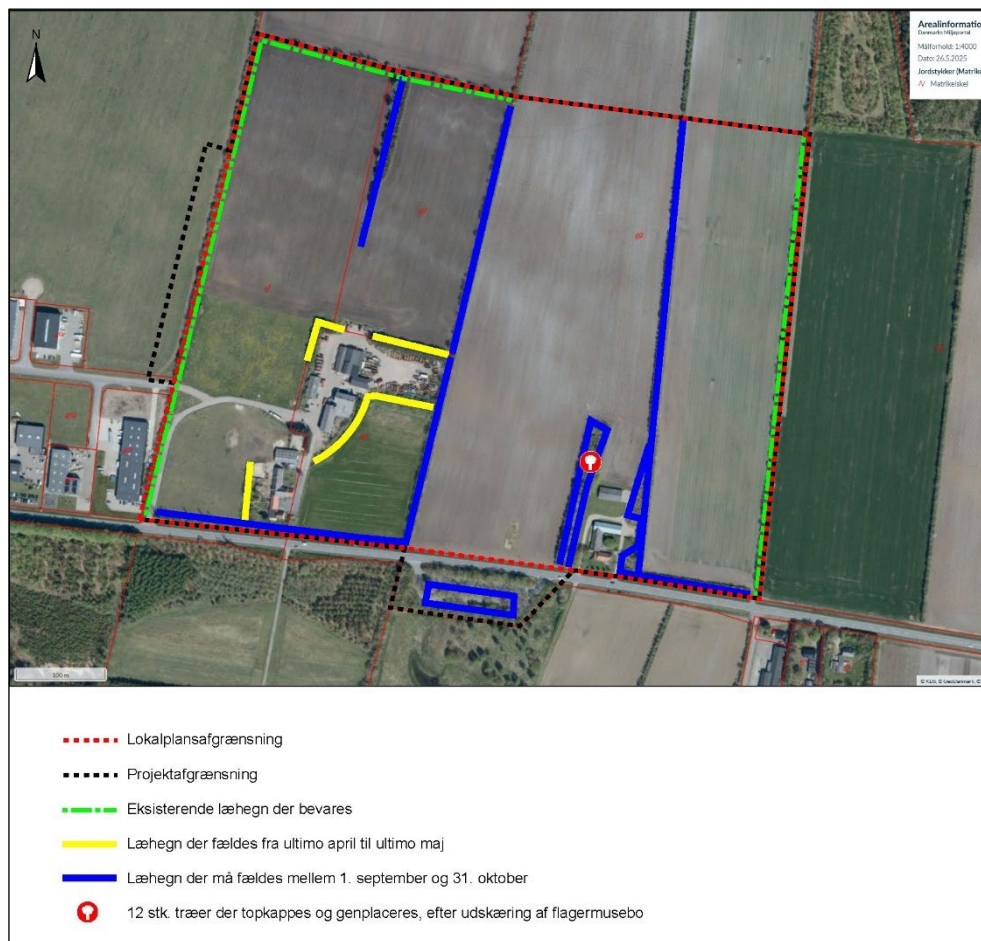
Vurderingen af påvirkninger af fældning af træer og levende hegn tager i overvejende grad udgangspunkt i deres funktion som yngle- eller rastelokalitet, levested, jagtområde eller ledelinjer for dyr i planområdet. I anlægsfasen fældes de interne levende hegn og levende hegn langs Vejle Landevej samt træer i haverne ved de

berørte ejendomme samt dele af den eksisterende træbeplantning på rastepladsen syd for Vejle Landevej. Levende hegn langs de ydre grænser af området bevares, jf. figur 10-6.

Undersøgelserne viser, at træbevoksningerne omkring de tre ejendomme er vigtige ledelinjer og fødesøgningssteder, hvor der sandsynligvis også forekommer egnede yngle- og dagrastesteder for flagermus (COWI, 2024(a); Amphi Consult, 2024(a)). De levende hegn er vigtige strukturer, der binder landskabet sammen, og er således vigtige for medvirken til bevaring af den lokale flagermusbestand. Som illustreret i Tabel 10-5, benytter seks ud af syv af de observerede flagermusarter i plan- og projektområdet træer som yngle- og/eller rastesteder, mens fem ud af syv arter bruger ledelinjer i større eller mindre grad i forbindelse med fødesøgning og transport mellem ynglekolonierne/dagsrastestederne og fødesøgningsområderne.

Brun-, syd- og trolldflagermus samt brun langøre benytter åbne områder med en mosaik af husdyrhold, græsningsarealer, levende hegn m.m. i forbindelse med fødesøgning. Med omlægningen af området til retailpark vil denne mosaik af arealer ikke længere være til stede indenfor plan- og projektområdet. Dværg- og pipistrelflagermus jager hovedsageligt langs skovbryn og levende hegn. Med omlægningen af området til Retailpark vil antallet af træklynger og levende hegn reduceres betydeligt.

Lytningerne og de termiske undersøgelser foretaget i plan- og projektområdet, viser at brun-, syd-, trolld-, dværg- og pipistrel flagermus samt brun langøre fouragerer i området. Dette især over de grønne græsningsområder, i haverne ved Vejle landevej nr. 31 og 39, omkring staldbygninger og langs det nordøstlige levende hegn samt ved rastepladsens bevoksning mod syd. Som sådan vil den økologiske funktionalitet af området, med hensyn til fouragering for flagermus, ændres ved omlægning til retailpark.



Figur 10-6: Bevaring samt fældning af eksisterende beplantning i Retailparken (Grindsted Retail Park Aps/AmphiConsult).

For at afbøde tabet af ledelinjer og fourageringsområder for flagermus indenfor området, sikrer planer og projekt bevaring af eksisterende levende hegn langs skel mod vest, nord og øst samt krav om supplerung med nye levende hegn. Herudover muliggør planer og projekt, at der i takt med udbygningen anlægges ca. 3,5 m høje jordvolde på indersiden af de levende hegn. Voldene, der tilplantes/tilsås, anlægges med mindst 5 m afstand til de levende hegn, så træerne og deres rodnet ikke skades. Disse jordvolde vil tilføre nye grønne områder og kan fungere som supplement til ledelinjer. Derudover vil de også kunne medvirke til at skærme de levende hegns ledelinjer mod f.eks. lys og støj fra anlægsarbejdet. Tilsvarende vil omkringliggende områders bevoksning også blive afskærmet for lyset fra plan- og projektområdet, hvorved disse fortsat kan fungere som fourageringsområde i anlægsfasen.

Det vurderes samlet set, at træerne i området har en moderat betydning som raste- og fourageringssteder for flagermus. Dette begrundes dels med den målte aktivitet samt, at ledelinjerne gennem plan- og projektområdet leder til vigtige jagtområder eller ynglelokaliteter.

Ved fældning af et stort antal træer i samme område på én gang vurderes der at være væsentlig risiko for beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og/eller raste- samt fouragerings steder for flagermus.

Træer med hulheder, spættehuller og lignende, jf. figur 10-2 og 10-6, må ikke fældes i perioden 1. november til 31. august.

Da der fældes 6 træer som er vurderet egnede som dagrast og ynglested for flagermus, skal der som compensation veteraniseres 12 egnede træer indenfor arealet til selve retailparken. Der er identificeret 9 store ahorntræer og 3 store bøgetræer der er egnede til veteranisering. Disse træer topkappes og flyttes ud fra Vejle Landevej nr. 39 til nye placeringer i de levende hegn langs det østlige og vestlige skel. Da jordvolden langs det nordlige skel vil skygge for de levende hegn langs dette skel, vil der ikke være sol nok til at give egnede dagsrast eller ynglesteder der.

Udover de veteraniserede træer opsættes der som nævnt 12 helårs flagermuskasser samt 12 selvrensende flagermuskasser spredt over det vestlige og østlige skel, jf. figur 10-7. Endelig skal der som afværge udskæres flagermusbo i 4-6 egnede træer i bevoksningen omkring rastestedspladsen mod syd. De specifikke træer til veteranisering udpeges af Amphi Consult. Afværgetiltagene skal være etableret og funktionelle før fældning af træerne påbegyndes.

Idet ovennævnte afværgeforanstaltninger forudsættes benyttet i forbindelse med træfældningsarbejder, således at flagermus, der tager ophold i træerne, kan finde nye yngle- eller rastesteder i veteraniserede træer eller i opsatte flagermuskasser eller etablerede flagermusbo, vurderes det, at planer og projekt for retailparken kan realiseres uden at forringe området's økologiske funktionalitet for flagermus. Det vurderes at påvirkningen af flagermus i anlægsfasen er **lille**, da der opsættes erstatnings yngle- og rastesteder samt sikres fourageringsområder, der giver flagermus mulighed for at indfinde sig andetsteds indenfor rimelig afstand af plan- og projektområdet.

Det er endvidere en formildende omstændighed, at arealerne ved Grindsted Å længere mod syd samt skovarealerne nordøst for planområdet har samme eller bedre karakter og kvalitet som levested for flagermus sammenholdt med plan- og projektområdet. Det understøtter konklusionen om, at området's økologiske funktionalitet for flagermus kan sikres.

10.5.2 Driftsfase

Planen muliggør etablering af belysning af området's bygninger, parkeringsområder, skilte mv. Belysning af ledelinjer gør disse uegnede for flagermus. Husdyrhold og evt. græsningsområder, som er i plan- og projektområdet i dag og som flagermusenes fødegrundlag bl.a. kommer fra, vil ikke længere være til stede. Som sådan vurderes det, at driftsfasen af retailparken potentielt kan medføre, at flagermus i området forstyrres af lys, lyd og øget aktivitet fra retailparkens drift samt, at flagermusenes fourageringsområder potentielt mindskes som følge af den ændrede arealanvendelse og -inddragelse.

For at mindske påvirkningen fra belysning indeholder planerne krav om, at belysning på bygninger, vej-, sti- og parkeringsarealer samt ubebyggede arealer som hovedprincip være afskærmet og nedadrettet og generelt skal placeres og

udformes, så lyset ikke udgøre en gene for omgivelserne, orienteres væk fra ledelinjer samt raste- og opholdssteder for Bilag IV arter, jf. lokalplanens § 6.6. Skiltebelysning er omfattet af tilsvarende krav.

Lysstyrken skal herudover reguleres, så den ikke er til gene for omgivelserne, herunder bilag IV-arter. Digitale skilte skal være slukkede mellem kl. 22-07, og der skal monteres en lysensor, der regulerer intensiteten efter mørke og vejr, så lysstyrken altid er mindst mulig. Digitale skilte må ikke fremstå med hvid eller meget lys baggrund, jf. lokalplanens § 6.14. Med afsæt i de nævnte krav til belysning vurderes det, at flagermus i plan- og projektområdet kun i begrænset omfang vil blive påvirket af lys fra reetailparkens drift.

Lyspåvirkningen i driftsfasen vil endvidere generelt mindskes af de planlagte jordvolde, der etableres mellem ledelinjerne langs de hegn og retailparkens aktivitetsprægede områder. Jordvoldene vil også afskærme de levende hegn, som bevares udenfor voldene, og således minimeres også belysningen af flagermuse-nes ledelinjer og eksisterende fourageringsområder udenfor plan- og projektområdet.

I forhold til omlægning af nuværende markarealer til retailpark med deraf potentiel påvirkning af fourageringsområder vurderes det, at de bevarede levende hegn med supplerende beplantning fortsat at kunne udgøre gode ledelinjer for flagermus i området, herunder lede til de nærliggende fourageringsområder i omgivelserne.

Funktionen som ledelinjer vil endvidere blive suppleret af de planlagte jordvolde, ligesom beplantningen på voldene med tiden også kan tiltrække gode fødekilder for flagermus i form af bestøvere og andre insekter, og kan dermed bidrage til opretholdelsen af plan- og projektområdets funktion som fourageringssteder for flagermus.

Idet ovennævnte hensyn er indarbejdet i planer og projekt vurderes det, at reetailparken vil kunne realiseres med kun en **lille** påvirkning af flagermus i driftsfasen, men uden at påvirke områdets økologiske funktionalitet for flagermus.

10.6 Krybdyr

10.6.1 Anlægsfase

Bilag IV-krybdyr

Plan- og projektområder vurderes ikke at have egnede fouragerings-, yngle- eller rastesteder for bilag IV-krybdyr. Det kan således udelukkes, at nedrivning af bygninger, fældning af træer og arealinddragelse i forbindelse med planen og projektet vil medføre skade på områdets økologiske funktionalitet for bilag IV-krybdyr, eller udgøre en risiko for individdrab på krybdyr. Der er således **ingen** påvirkning på bilag IV-krybdyr som følge af anlægsfasen for retailparken.

Øvrige fredede og beskyttede krybdyr

Plan- og projektområder vurderes ikke at have egnede fouragerings-, yngle- eller rastesteder for øvrige fredede og beskyttede krybdyr, og det vurderes at øvrige fredede krybdyr ikke forekommer her. Det kan således udelukkes, at nedrivning af bygninger, fældning af træer og arealinddragelse i forbindelse med planen og projektet vil medføre en risiko for individdrab på øvrige fredede og beskyttede krybdyr. Der er således **ingen** påvirkning på øvrige fredede og beskyttede krybdyr som følge af anlægsfasen for retailparken.

10.6.2 Driftsfase

Bilag IV-arter - krybdyr

Der forekommer ikke bilag IV-krybdyr i plan- og projektområdet. Nærmeste registrering er skovfirben, der er observeret ved Grindsted Å ca. 400 meter syd for retailparken (Naturbasen, 2025). Der er ej heller ved eftersøgning observeret forekomster af markfirben inden for plan- og projektområdet.

Der vurderes ikke at være egnede fouragerings-, raste eller ynglesteder indenfor plan- og projektområdet, der kunne tiltrække bilag IV-krybdyr, eller fungere som bevægelseskorridor mellem områder egnede for bilag IV-krybdyr. Det kan således udelukkes, at øget forstyrrelse fra bl.a. lys, lyd samt eventuel afskæring af yngle- og rastesteder i forbindelse med driftsfasen af planen og projektet, vil medføre skade på områdets økologiske funktionalitet for bilag IV-krybdyr, eller udgøre en risiko for individdrab på bilag IV-krybdyr. Der vurderes således at være **ingen** påvirkning på bilag IV-krybdyr som følge af driften af retailparken.

Øvrige fredede og beskyttede krybdyr

Der forekommer ikke øvrige fredede og beskyttede krybdyr i plan- og projektområdet. Der vurderes ikke at forekomme egnede fouragerings-, raste- eller ynglesteder indenfor plan- og projektområdet, der vil kunne tiltrække øvrige fredede og beskyttede krybdyr, eller fungere som bevægelseskorridor mellem områder egnede for øvrige fredede og beskyttede krybdyr. Det kan således udelukkes at driftsfasen af planen og projektet vil medføre en risiko for individdrab på øvrige fredede og beskyttede krybdyr. Der er således **ingen** påvirkning på øvrige fredede og beskyttede krybdyr som følge af driften af retailparken.

10.7 Padder

10.7.1 Anlægsfase

Bilag IV-padder

Plan- og projektområder vurderes ikke at have egnede fouragerings-, yngle- eller rastesteder for bilag IV padder. Det kan således udelukkes, at nedrivning af bygninger, fældning af træer og arealinddragelse i forbindelse med planen og projektet vil medføre skade på områdets økologiske funktionalitet for bilag IV

padder, eller udgøre en risiko for individdrab på bilag IV padder. Der er således **ingen** påvirkning på bilag IV padder som følge af anlægsfasen for retailparken.

Øvrige fredede og beskyttede padder

Plan- og projektområder vurderes ikke at have egnede fouragerings-, yngle- eller rastesteder for øvrige fredede og beskyttede arter. Det kan således udelukkes, at nedrivning af bygninger, fældning af træer og arealinddragelse i forbindelse med planen og projektet vil medføre en risiko for individdrab på øvrige fredede og beskyttede arter. Der er således **ingen** påvirkning på øvrige fredede og beskyttede arter som følge af anlægsfasen for retailparken.

10.7.2 Driftsfase

Bilag IV-padder

Der forekommer ikke bilag IV-padder i plan- og projektområdet. På arter.dk er der ikke registreret observationer af bilag IV-padder indenfor 1 km af plan- og projektområdet. Der forekommer ikke egnede fouragerings-, raste eller ynglesteder indenfor plan- og projektområdet der kunne tiltrække bilag IV-padder, eller fungere som bevægelseskorridor mellem områder egnede for bilag IV-padder. Det kan således udelukkes, at øget forstyrrelse bl.a. fra lys, lyd samt afskæring af yngle- og rastesteder i forbindelse med driftsfasen af planen og projektet, vil medføre skade på områdets økologiske funktionalitet for bilag IV-padder, eller udgøre en risiko for individdrab på bilag IV-padder. Der er således **ingen** påvirkning på bilag IV-padder som følge af driften af retailparken.

Øvrige fredede og beskyttede padder

Der forekommer ikke øvrige fredede og beskyttede arter i plan- og projektområdet. På arter.dk er der ikke registreret observationer af øvrige fredede og beskyttede arter indenfor 1 km af plan- og projektområdet. Der forekommer ikke egnede fouragerings-, raste eller ynglesteder indenfor plan- og projektområdet der kunne tiltrække øvrige fredede og beskyttede arter, eller fungere som bevægelseskorridor mellem områder egnede for øvrige fredede og beskyttede arter. Det kan således udelukkes, at øget forstyrrelse fra bl.a. lys, lyd samt afskæring af yngle- og rastesteder i forbindelse med driftsfasen af planen og projektet, vil medføre en risiko for individdrab på øvrige fredede og beskyttede arter. Der er således **ingen** påvirkning på øvrige fredede og beskyttede arter som følge af driften af retailparken.

10.7.3 Kumulative effekter

Aktiviteter, som sker som følge af planernes og projektets realisering, kan potentielt have kumulative effekter i sammenhæng med aktiviteter, som vil finde sted som følge af realiseringen af andre planer eller projekter nær plan- og projektområdet.

Da de mulige miljøpåvirkninger af plan- og projekt alene er af lokal karakter, der ikke indebærer ændringer i udledning eller emission af næringsstoffer, miljøforurenende stoffer eller lignende, så vurderes det, at der ikke vil opstå kumulative

påvirkninger mellem denne og de øvrige planer og projekter, der forekommer i områder nær plan- og projektområdet. Planer og projektet vurderes dermed, have en **ubetydelig** kumulativ påvirkning på bilag IV-arter samt på andre beskyttede og fredede arter.

10.8 Vurdering af 0-alternativet

Hvis planer og projekt ikke realiseres, videreføres den nuværende anvendelse som landområde med spredt bebyggelse, og derved undgås de belyste påvirkninger af bilag IV-arter og af andre beskyttede og fredede arter.

10.9 Afværgeforanstaltninger - opsummering

Det har væsentlig betydning for opretholdelse af områdets økologiske funktionalitet, at der på flere parametre indarbejdes hensyn til flagermusene i planer og projekt.

Der er i forbindelse med undersøgelsen for flagermus udarbejdet anbefalinger til afværgeforanstaltninger (Amphi Consult, 2024(c)). Afværgeforanstaltninger skal være funktionelle ved indgrebs start. De anbefalede afværgetiltag er indarbejdet i projektet og omfatter følgende:

I forbindelse med nedrivning af bygninger vil arbejdet blive foretaget i etaper, hvor man starter med en delvis fjernelse af taget. Herefter afventes 1 uge for at give eventuelle flagermus tid til at flyve ud, hvorefter resten af taget kan fjernes, og efter yderligere 1-2 dage den resterende bygning. For at sikre, at alle flagermus kan undslippe nedrivningen, og at unger ikke efterlades, kan denne metode kun benyttes i perioderne 5. april – 15. maj eller 15. august – 15. september. Fjernelsen af taget vil ske i en periode med godt vejr, i aften og nattetimerne, der er egnet for flagermus, dvs. uden nedbør, ingen til svag vind og temperaturer over 10 °C, så det vides, at flagermusene flyver ud.

Afhængigt af vejrforholdene begynder flagermusene at vågne fra vinterdvalen i løbet af april, hvilket også er årsagen til at nedrivningsvinduerne ligger i de perioder, hvor flagermusene er aktive. Nedrivning af de første bygninger ved Vejle Landevej nr. 31 og nr. 33 forventes at gå i gang i løbet af maj 2026, og nedrivning af bygningerne ved Vejlelandevej nr. 39 forventes at gå i gang fra maj 2027.

Som erstatning for dagrastesteder og potentielle ynglesteder i bygninger, der rives ned, hvor der ikke umiddelbart er muligt at genskabe eller bevare de eksisterende strukturer, skal der opsættes 12 stk. helårs flagermuskasser, af typen Hasselfeldt FFGJ, samt 12 stk. selvrensende flagermuskasser, henholdsvis seks af typen Hasselfeldt FKH og seks af typen Hasselfeldt FGR, spredt over arealerne ved det vestlige og østlige skel, jf. figur 10-7. Afværgetiltagene skal være opsat og funktionelle før nedrivning af bygninger påbegyndes.

Hvis et træ betragtes som værende yngle eller rasteområde for flagermus og det fældes, skal der veteraniseres træer i forholdet 1:2. Der er identificeret seks

træer på retailparkens areal nord for Vejle Landvej med egnede dagrast- og/eller ynglesteder for flagermus, som skal fældes. Der skal derfor veteraniseres 12 træer. Da der ikke er fundet specielt velegnede træer til veteranisering i de levende hegn, der bevares, udflyttes i stedet 12 træer fra ejendommen Vejle Landvej 39, der er egnede til udskæring af flagermusebo, jf. figur 10-8. Så meget som muligt af materialet fra de fældede træer skal placeres langs de blivende læhegn. Der er identificeret ni store ahorntræer og 3 store bøgetræer, der er egnede til veteranisering. Disse træer topskæres i en højde af 6 meter og graves derefter op og flyttes til nye placeringer i de levende hegn langs øst- og vestskel, hvor de genplantes og hvor veteraniseringen udføres, jf. figur 10-8. Endelig skal der som afværge ved fældning på rasteplassen mod syd udskæres flagermusbo i 4-6 egnede træer placeret i bevoksningen på rasteplassen. Amphi Consult forestår udpegningen af de specifikke træer til fældning. En liste over afværgetiltag, som skal udføres forinden ibrugtagning af retailparken ses i tabel 10-6.

Fældning af hule træer og træer med spættehuller må udelukkende finde sted udenfor perioden 1. november – 31. august, dvs. udelukkende i september og oktober, jf. artsfredningsbekendtgørelsens § 6.



Figur 10-7: Afværgeforanstaltninger ift. flagermus som følge af bygningsnedrivning i plan- og projektområdet (Grindsted Retail Park Aps/AmphiConsult).



Figur 10-8: Afværgeforanstaltninger ift. flagermus som følge af fældning i plan- og projektområdet (Grindsted Retail Park Aps/AmphiConsult).

Aktivitet	Kommentar
Besigtigelse af området ifm. planlægning af afværgeforanstaltninger	Januar - februar
Afværgeforanstaltninger - Kasser sættes op på de anviste placeringer	marts - april
Afværgeforanstaltninger - Master + kasser sættes op på de anviste placeringer	marts - april
Afværgeforanstaltninger - Flytte træer fra Vejlelandevej nr. 39 til positioner til de anviste placeringer + uskæring af flagermusbo + 5 træer matr. 7000a på rastepladsen	Fra 1. september til 31. oktober
Placere nedskåret træ mellem ydre bevoksninger og den kommende jordvold	Fra 1. maj
Vejlelandevej nr. 31 og nr. 33: Fjerne den nederste række tagplader på bygninger. Efter 1 uge med tagplader afmonteret kan nedrivning af bygninger fortsætte	Start sidst i april eller midt august, hurtigst muligt
Vejlelandevej nr. 33: Bygninger der kan rives ned udenfor tidsvinduerne	Fra 1. maj, hurtigst muligt
Vejlelandevej nr. 31 og nr. 33: Fjerne bevoksninger ved bygninger	Start 1. maj, hurtigst muligt
Vejlelandevej nr. 31: Den nordlige granbeplantning + 3 store poppler + det nordøstlige dige fjernes	Efterår/vinter
Vejlelandevej nr.31: Beplantning mod Vejlelandvej + sydøstlige beplantning fjernes	Fra 1 september til 31 oktober
Vejlelandevej 39: Fjerne den nederste række tagplader på bygninger. Efter 1 uge med tagplader afmonteret kan nedrivning af bygningen fortsætte	Start sidst i april eller midt august
Vejlelandevej nr. 39: Bygninger der kan rives ned udenfor tidsvinduerne	Fra 1. maj
Vejlelandevej nr. 39: 12 træer udvælges til flytning til de viste placeringer	Fra 1 september til 31 oktober
Vejlelandevej nr. 39: Beplantning nord for ejendommen + mod Vejlelandevej fjernes	Fra 1 september til 31 oktober
Rasteplads Vejlelandevej nr. 34, matrikel 7000a: Uskæring af flagermusbo ifm. ombygning af rasteplads	Fra 1 september til 31 oktober

Tabel 10-6: Liste over udførelse af afværgetiltag (Amphi Consult, 2024(c)).

10.10 Overvågning

I henhold til § 14 i Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse.

Der er ikke identificeret væsentlige påvirkninger af arter, hvorfor der ikke foreslås særskilt overvågning.

10.11 Konklusion

Bilag IV-arter

Tabel 10-7 Påvirkning af bilag IV-arter ved realisering af planer og projekt samt implementering af afværgeforanstaltninger.

Miljøpåvirkning	Sandsynlighed	Geografisk udbredelse	Påvirkningsgrad	Varighed	Konsekvens	Afværge
Fældning af træer og læhegn	Sandsynlig	Lokal	Lille	Permanent	Ubetydelig	Fældning begrænses til september og oktober 12 træer flyttes og veteraniseres + 4-6 træer veteraniseres
Nedrivning af bygninger	Sandsynlig	Lokal	Lille	Permanent	Ubetydelig	Gradvis nedrivning forudsættes 24 Flagermus kasser opsættes

Øvrige fredede eller beskyttede arter

Tabel 10-8 Påvirkning af øvrige fredede og beskyttede ved realisering af planer og projekt.

Miljøpåvirkning	Sandsynlighed	Geografisk udbredelse	Påvirkningsgrad	Varighed	Konsekvens	Afværge
Fældning af træer og læhegn	Sandsynlig	Lokal	ingen	Permanent	ingen	Ingen
Nedrivning af bygninger	Sandsynlig	Lokal	ingen	Permanent	ingen	ingen

10.12 Kilder

Bilag 5 - Amphi Consult. (2024(a)). *Flagermusundersøgelse Vejlelandevej nr. 31 og nr.39, Grindsted - Grindsted - Retail Park.*

Bilag 8 - Amphi Consult. (2024(b)). *Forundersøgelser Grindsted Retail - Eftersøgning af markfirben.*

- Bilag 7 - Amphi Consult. (2024(c)). *Flagermus - afværgeforanstaltninger Vejlelandevej nr. 31, nr. 33 og nr. 39 7200 Grindsted - Grindsted Retail Park.*
- Bilag 6 - Amphi Consult. *Kortlægning af træer på rasteplads Vejlelandevej 34 matr. 7000a, Hinum by, Grindsted (maj 2025)*
Udført i maj 2025
- Arter.dk. (Februar 2025). Hentet fra Arter.dk: <https://arter.dk/dashboard>
- Billund Kommune. (2018). *Spildevandsplan 2018-2024.*
- Billund Kommune. *Kommuneplan 2021-2033 - Billund Kommune.*
- Billund Kommune. (2022). *Regulativ for erhvervsaffald.* Hentet fra <https://www.billund.dk/media/hnykd3zk/erhvervsregulativ-billund-kommune.pdf>
- Billund Kommune. (2023). *Klimatilpasningsplan.* Hentet fra <https://billund.viewer.dkplan.niras.dk/plan/28#/>
- COWI. (2024). *Miljøkonsekvensvurdering og miljøvurdering - Grindsted Retailpark. Udkast til afgrænsningsnotat af 26. Juni 2024.*
- COWI. (2024). *Nyt aflastningsområde i Grindsted.*
- Bilag 4 - COWI. (2024(a)). *Besigtigelsesnotat i forbindelse med lokalplan for Grindsted Retail.*
- Danmarks Miljøportal. (2025). *Danmarks Miljøportal.* Hentet fra <https://danmarksarealinformation.miljoportal.dk/>
- Elmeros, M., Fjederholt, E., Møller, J. D., Baagøe, H., Bladt, J., & Kjær, C. (2024). *Opdatering af håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV del 2 - odder og flagermus.* Hentet fra https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Videnskabelige_rapporter_600-699/SR603.pdf
- Elmeros, M., Fjederholt, E., Møller, J., Baagøe, H., Bladt, J., & Kjær, C. (2024). *Opdatering af: Håndbog om Dyrearter på Habitatsdirektivets Bilag IV. Del 2 - Odder og flagermus.* Hentet fra Videnskabelig rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 603: https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Videnskabelige_rapporter_600-699/SR603.pdf
- Bilag 3 - Envidan. (2025). *Notat Vedr.: Vandhåndteringsplan for Grindsted Retail Park.*
- kamp.klimatilpasning.dk.* (2025). Hentet fra <https://kamp.klimatilpasning.dk/>
- Møller, J. D. (2013). *Forvaltningsplan for flagermus. Beskyttelse og forvaltning af de 17 danske flagermusarter og deres levesteder.* Naturstyrelsen, Miljøministeriet.
http://naturstyrelsen.dk/media/nst/66810/FLAGERMUS_forvaltningsplan_2013_WEB.pdf.
- Møller, J., Baagøe, H., & Degn, H. (2013). *Forvaltningsplan for Flagermus.* Hentet fra Naturstyrelsen: <https://mst.dk/media/simdb0w3/forvaltningsplan-for-flagermus-2013.pdf>
- Naturbasen. (Februar 2025). *Naturbasen.* Hentet fra Naturbasen: <http://naturdata.miljoportal.dk/advancedSearch>
- NOVANA. (2019). *Overvågning af markfirben Lacerta agilis TA nr. A16.* Hentet fra https://ecos.au.dk/fileadmin/ecos/Fagdatacentre/Biodiversitet/TAA16_Markfirben_v2.pdf
- Pedersen, D. (2025). *Byggepladsplan.*

- Pedersen, D. (2025). *Situationsplan*.
- Russ, J. (2021). *Bat Calls of Britain and Europe*. Exeter: Pelagic Publishing.
- Rådet for Den Europæiske Union. (1992). *Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter*. Hentet fra <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992L0043:DA:HTML>
- SWECO. (2023). *Geoteknisk Rapport. Grindsted, Vejle Landevej 31-33. Geoteknisk undersøgelsesrapport*.
- Bilag 9 - SWECO. (2025). *Grindsted Retail, Vejle Landevej 31-33 og 39, Grindsted. Jordhåndteringsplan*.
- Bilag 1 - Trafikplan. (2025). *Trafikvurdering Grindsted Retail Park*.
- Trekantområdet Danmark. (2021). *Kommuneplan 2021-2033 for Trekantområdet - hovedstruktur og retningslinjer*.
- Vurderingsstyrelsen. (2025). *Bygnings- og Boligregistret*. Hentet fra <https://bbr.dk/forside>

11 Jordhåndtering

11.1 Grundlag

I dette kapitel beskrives og vurderes behovet og princippet for håndtering af jord i forbindelse med realiseringen af planer og projektet for Grindsted Retail Park. Derudover beskrives de eksisterende jordforureninger i plan- og projektområdet, som er kortlagt efter jordforureningslovens bestemmelser.

Planerne muliggør ikke etablering af virksomheder, som indebærer en særlig risiko for jordforurening. Eventuelle arealer med oplag eller håndtering af forurenende stoffer vil blive sikret mod nedsivende forurening – jf. § 9.7 i Lokalplan 353 - herunder håndtering af overfladevand. Endvidere planlægges der ikke for miljøfølsomme anvendelser såsom boliger, institutioner mv. i Retailparken. Disse forhold behandles derfor ikke yderligere.

Der kan forekomme mindre jordhåndteringer i driftsfasen, når Retailparken er etableret og taget i drift. Jorden vil blive håndteret og bortskaffet i henhold til Billund Kommunes anvisninger og i overensstemmelse med gældende retningslinjer og lovgivning og vurderes derfor ikke yderligere.

11.1.1 Anvendt viden, data og metoder

I forbindelse med projektet for Grindsted Retail Park er der udarbejdet en overordnet jordhåndteringsplan, der er indsat som Bilag 9 i miljørapporten (SWECO, 2025). Oplysninger fra rapporten indgår som baggrundsmateriale i beskrivelsen af aktiviteter for jordflytning samt de kendte jordforureningsmæssige forhold og vurderingen af påvirkninger i anlægs- og driftsfasen.

Der er herudover indhentet oplysninger om forureningskortlagte lokaliteter i plan- og projektområdet, herunder hvor der er konstateret forurening (kortlagt på vidensniveau 2, V2), eller hvor der er potentiel risiko for forurening (kortlagt på vidensniveau 1, V1). Oplysningerne vedrørende forureningskortlagte lokaliteter og områdeklassificerede arealer er identificeret på Miljøportalen.

Projektets påvirkning i forhold til overskudsjord vurderes ud fra, hvor stor en andel overskudsjord, der forventes at kunne anvendes ifm. terrænregulering,

herunder etablering af jordvolde. Herudover foretages der en kvalitativ vurdering af, hvordan jordforureningskilder vil blive håndteret.

Følgende data er anvendt til beskrivelse af eksisterende forhold og vurdering af jordhåndtering:

- > Danmarks Miljøportal, herunder forureningsattester (Danmarks Miljøportal, 2025)
- > Jordhåndteringsplan for Grindsted Retail (Bilag 9) (SWECO, 2025)
- > Geoteknisk rapport for Grindsted, Vejle Landevej 31-33 (SWECO, 2023)

11.1.2 Lovgivning

Baggrunden for myndighedernes kortlægning af forurenede og muligt forurenede ejendomme og inddeling af områdeklassificerede arealer i byzonen, samt håndtering af jord fra disse områder, tager udgangspunkt i:

Jordforureningsloven⁸
 Miljøbeskyttelsesloven⁹
 Jordflytningsbekendtgørelsen¹⁰

Jordforureningsloven skal medvirke til at forebygge, fjerne eller begrænse jordforurening og forhindre eller forebygge skadelig virkning fra jordforurening på natur, miljø og menneskers sundhed.

Loven tager især sigte på at beskytte drikkevandsinteresser, at forebygge sundhedsproblemer ved anvendelsen af forurenede arealer, at forebygge yderligere forurening i forbindelse med flytning af forurenede jord og at fastholde forureningen som den, der først og fremmest skal gøre en indsats.

Loven regulerer forhold vedr. opgravning, håndtering og bortskaffelse af forurenede jord. Reglerne er udmøntet i en række bekendtgørelser, hvoraf den vigtigste er jordflytningsbekendtgørelsen.

Det er regionerne, der står for den offentlige indsats på jordforureningsområdet. Andre opgaver på jordforureningsområdet varetages af kommunerne, som blandt andet områdeklassificerer lettere forurenede arealer og udsteder tilladelser til bygge- og anlægsarbejder på kortlagte arealer.

Regionerne foretager kortlægning af forurenede og muligt forurenede arealer, evt. gennem tekniske undersøgelser.

⁸ LBK nr. 282 af 27/03/2017 om forurenede jord.

⁹ LBK nr. 1093 af 11/10/2024 om miljøbeskyttelse.

¹⁰ BEK nr. 1452 af 07/12/2015 om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord

Et areal betegnes som kortlagt på vidensniveau 1 (V1), hvis der er tilvejebragt en faktisk viden om aktiviteter på arealet, som potentielt kan være en kilde til forurening af jord og/eller grundvand.

Et areal betegnes som kortlagt på vidensniveau 2 (V2), hvis der er tilvejebragt et dokumentationsgrundlag, der gør, at det med høj grad af sikkerhed kan lægges til grund, at der er påvist forurening af en type og koncentration, som kan forårsage skadelig virkning på mennesker eller miljø.

Der skal søges om § 8 tilladelse til jordarbejder på arealer, der er kortlagt på V1 eller V2 niveau, hvor der er offentlig indsats, inden arbejdet påbegyndes.

Områdeklassificerede arealer er arealer, hvor forureningen ikke kan henføres til bestemte forurenende aktiviteter, men har en mere diffus karakter, der må tilskrives forurening fra trafik, atmosfærisk nedfald fra industri og andre kilder. Områder, hvor jorden *antages* at være lettere forurenede, udpeges jf. jordforureningslovens § 50a som områdeklassificerede. Grunde, som er områdeklassificerede, er ikke fritaget for analysepligt ved jordflytning, og flytning af jord fra disse områder er pålagt krav om analyse.

Nyttiggørelse/genanvendelse af forurenede jord samt etablering af midlertidige mellemdpoter for forurenede eller muligt forurenede jord kræver tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19 eller § 33.

Jordflytningsbekendtgørelsen fastsætter regler om anmeldelse og dokumentation ved flytning af jord fra områdeklassificerede arealer (stort set svarende til byzone), grunde kortlagt som forurenede og muligt forurenede, samt jord fra offentlig vej. Arealer, der ikke er kortlagt, områdeklassificeret eller er vejjord, er ikke omfattet af jordflytningsbekendtgørelsens bestemmelser, og jorden derfra kan i princippet håndteres frit uden prøvetagning og anmeldelse af jordflytningen.

11.1.3 Manglende viden

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at fastlægge hvor meget jord, der er forurenede, og derfor skal bortskaffes. Eftersom gældende lovgivning forudsættes overholdt i forbindelse med realisering af planer og projektet – dette uanset omfang af forurening - vurderes dette forhold ikke at ændre på konklusionen i miljøvurderingen.

11.2 Miljøstatus og -mål

Terrænet i plan- og projektområdet er relativt fladt med en maksimal højdeforskel på ca. 2 m fra kote ca. 45 til kote ca. 47 (DVR90) faldende fra nordøstlige til sydvestlige side af området – se tidligere figur 9-2. Det lave terrænfald på tværs af området betyder, at der er mange mindre lavninger i plan- og projektområdet. Området er delvist bebygget og delvist ubebygget.

Der er inden for plan- og projektområdet registreret jordforurening på V1-niveau (lokalitetsnr. 565-64007) på Vejle Landevej 33 (matr.nr. 6s, Dal by, Grindsted). Der kan derfor være forurenede jord på ejendommen.

Ejendommen er kortlagt på V1 af Region Syddanmark og er dermed omfattet af jordflytningsbekendtgørelsen¹¹. Baggrunden for kortlægningen er "Fremstilling af andre varer i øvrigt". Der har på grunden været værksted, vognmands- og entreprenørvirksomhed, hvoraf nogle aktiviteter stadig pågår. Endvidere er den vestligste del af projektområdet, del af matr.nr. 4cd, beliggende i byzone og omfattet af Billund Kommunes områdeklassificering. Kortudsnit med områdeklassificering og kortlægning ses på Figur 11-1.

På ejendommen Vejle Landevej 33 er der påvist lettere til kraftig forurening med olie- og tjærestoffer i 9 af 10 prøver udtaget af fyldjorden på den del af grunden, der anvendes til erhverv. Derudover er der påvist en kraftig forurening med olie i 1,5-2 m.u.t. syd for værkstedsbygningen (SWECO, 2023).



Figur 11-1 Udsnit fra Billund Kommunes hjemmeside med angivelse af kortlægning og områdeklassificering. Rød streg angiver planområdet og sort streg projektområdet. (Danmarks Miljøportal)

¹¹ BEK nr. 1452 af 07/12/2015 Bekendtgørelse om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord.

11.3 Vurdering af påvirkninger

11.3.1 Anlægsfase

Potentielle forureningskilder i anlægsfasen relaterer sig til brug af maskinel. Op-lag af brændstof samt påfyldning af brændstof på entreprenørmaskiner mv. skal ske på en måde, så spild undgås. Såfremt der sker uheld med spild, vil der om-gående iværksættes afværgeforanstaltninger til beskyttelse af grundvandet. An-lægsarbejderne vil derfor ikke medføre en øget risiko for forurening inden for området.

Anlægsfasen vil omfatte større jordarbejder, der midlertidigt kan have en væ-sentlig indvirkning ift. omgivelserne samt ift. eventuel eksisterende forurening i området (V1-kortlagt). Som et led i planlægningen af Retailparken er der derfor udarbejdet en jordhåndteringsplan, der både belyser den forventede jordflytning og håndtering af forurennet jord.

Overskudsjord

Der vil i forbindelse med realisering af planer og projekt skulle ske terrænregule-ring op til kote 46-47, som følge af byggemodningen. Herudover vil der blive etableret jordvolde langs projektgrænserne mod vest, nord og øst. Placeringen af voldene ses på tidligere figur 9-1, og udformningen af voldene er i princippet skitseret på figur 2-5. Jordvoldene er i deres grundform ca. 3,5 m høje, men dette vil forventeligt variere lidt grundet krav om landskabelig bearbejdning. På udvendig side af voldene etableres en mindre lavning til opsamling af regnvand, der løber ned af voldene på udvendig side. På indvendig side af voldene anlæg-ges grøfter, der indgår i områdets LAR-løsning.

Det overordnede princip for jordhåndteringen er ønsket om, at mest muligt overskudsjord, som generes i forbindelse med etablering af Retailparken, gen-placeres i området, herunder indbygges i jordvoldene. Der vil primært være tale om muldjord.

Inden for området forventes i alt et overskud af muldjord eller fyldjord på ca. 125.000 m³, som ønskes genindbygget i jordvoldene eller til opfyld af lavninger ifm. byggemodningen. Jordbalancen inden for hver enkelt matrikel er nærmere beskrevet i jordhåndteringsplanen. En genplacering lokalt betyder, at jorden kun i begrænset omfang vil skulle fjernes og transporteres væk fra området, men i stedet kan skrubes af og fordeles eller skubbes direkte hen i voldanlæggene. Kun forurennet eller ikke-anvendelig jord vil skulle bortkøres i lastbiler. Hensigten er endvidere, at behovet for yderligere jordmaterialer – f.eks. sand og grus – så vidt muligt dækkes ved gravning i Grindsteds nærområde.

Jordhåndtering og bortskaffelse

For matr.nr. 4cd, der er omfattet af områdeklassificering, gælder at der er an-meldepligt ift. flytning af jord fra området iht. jordflytningsbekendtgørelsen. De øvrige ejendomme, matr.nr. 5f, 6d og 6g, inden for plan- og projektområdet er hverken kortlagte eller omfattet af områdeklassificering, hvorved de ikke er om-fattet af jordflytningsbekendtgørelsen. Jord vil håndteres efter principper oplistet

under afsnittet om overskudsjord. Det vil blive sikret, at jord indeholdende synlige asfaltstykker ikke indbygges i jordvolde, men bortskaffes til godkendt modtager. Jordflytning på vejareal 7000a – herunder rastepladsen - omfatter håndtering af vejjord, der betragtes på linje med kortlagte og områdeklassificerede arealer, dvs. jorden skal håndteres efter jordflytningsbekendtgørelsens regler.

Ejendommen Vejle Landevej 33 (matr.nr. 6s) består dels af et markareal og dels af et areal med erhverv. Som udgangspunkt er det kun jorden fra markarealet, der forventes genanvendt, idet der er påvist forurening i en del af muld- og fyldjorden på erhvervsdelen.

Da matr.nr. 6s er kortlagt på V1, vil der forud for flytningen af denne jord, blive udtaget prøver til kemisk analyse for indhold af totalkulbrinter, Miljøstyrelsens udvalgte PAH'er, samt tungmetallerne bly, cadmium, krom, kobber, nikkel og zink (jordpakken). Prøvetagningsfrekvensen vil blive aftalt med Billund Kommune. Jf. jordflytningsbekendtgørelsen¹² skal jord fra kortlagte arealer undersøges med en skærpet prøvefrekvens på minimum 1 prøve pr. 30 tons. På baggrund af analyseresultaterne vil den rene jord blive flyttet til og nyttiggjort i jordvolde, mens evt. lettere og kraftigt forurenede jord vil blive kørt til godkendt modtager. Opgravning og flytning af jord fra offentlige vejarealer (matr.nr. 7000a), fra områder kortlagt som værende forurenede (matr.nr. 6s), eller områder omfattet af områdeklassificering skal, jf. jordforureningsloven § 50, stk. 2¹³, anmeldes til kommunen.

På baggrund af de udførte undersøgelser, forventes det som udgangspunkt, at der findes større- eller mindre områder, hvor muld- og fyldjorden på erhvervsdelen af matr.nr. 6s vil være forurenede. Forundersøgelserne har vist, at der flere steder findes brokker og lign. i fyldjorden. Umiddelbart forventes det, at muld og fyldjorden vil blive soldet på stedet, hvorefter jorden vil blive lagt i miler og karteret. Frasorterede brokker vil blive knust og genanvendt som bundopbygning under veje og parkeringsarealer. Jordprøver vil blive analyseret for indhold af jordpakken¹⁴, som tidligere beskrevet. På baggrund af analyseresultaterne vil evt. ren jord blive anvendt i jordvolde og forurenede jord vil blive kørt via lastbiler til godkendt modtager, forventeligt i Kolding. Som alternativ til soldning og kartering vil jorden blive opgravet og kørt til kartering hos godkendt modtager.

Bortskaffelse af jord indenfor plan- projektområdets matr.nr. 6s og 7000a er omfattet af anmeldepligt i henhold til bestemmelserne i jordflytningsbekendtgørelsen. Jordflytningen vil blive anmeldt til Billund Kommune. Det vurderes, at der ikke skal søges om § 8 tilladelse efter jordforureningsloven til anlægsarbejde

¹² BEK nr. 1452 af 07/12/2015 om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord

¹³ LBK nr. 282 af 27/03/2017 om forurenede jord.

¹⁴ Kemisk analyse for indhold af totalkulbrinter, Miljøstyrelsens udvalgte PAH'er, samt tungmetallerne bly, cadmium, krom, kobber, nikkel og zink

på arealet, der er kortlagt på V1-niveau, eftersom der ikke er offentlig indsats på området eller tale om følsom anvendelse.

Hvis der i forbindelse med bygge- eller anlægsarbejdet stødes på en forurening, skal arbejdet straks standses og forureningen skal anmeldes til Billund Kommune. Arbejdet må først genoptages fire uger efter, at regionen har modtaget underretning om den konstaterede forurening, jf. jordforureningslovens § 71.

Størstedelen af den opgravede jord vil således blive håndteret internt lokalt i plan- og projektområdet. Miljøpåvirkningen i anlægsfasen vurderes derved at være **lille**, når jorden håndteres efter de gældende retningslinjer, anvisninger og iht. projektets jordhåndteringsplan.

11.3.2 Kumulative effekter

Der vurderes ikke at være kumulative effekter i forbindelse med jordhåndtering eller forurennet jord.

11.4 Vurdering af 0-alternativet

Hvis Retailparken ikke realiseres, vil der ikke være behov for jordhåndtering som følge af en kommende byggemodning. Jordhåndteringen i området vurderes derved at forblive uændret i forhold til de eksisterende forhold. De eksisterende kortlagte arealer med forureninger samt områdeklassificering vil dermed også forblive uændrede i forhold til i dag.

11.5 Afværgeforanstaltninger

Der er for jordhåndtering ikke behov for afværgeforanstaltninger. I forbindelse med bortskaffelse af overskudsjord vil der være anmeldeligt og behov for analyser iht. gældende lovgivning.

11.6 Overvågning

Der er for jordhåndtering ikke behov for overvågning.

11.7 Konklusion

Samlet kan det konkluderes, at risikoen for forurening af jorden som følge af planer og projekt for retailparken vil være **ubetydelig**, eftersom der ikke muliggøres etablering af virksomheder eller aktiviteter, som indebærer en særlig risiko for jordforurening, og idet den med planlægningen sikres, at eventuelle arealer med oplag eller håndtering af forurenende stoffer – f.eks. en tankstation - vil blive sikret mod nedsivende forurening.

Anlægsfasen vil omfatte større jordarbejder. Den opgravede jord vil blive håndteret i henhold til Billund Kommunes retningslinjer, anvisninger og den aftale jordhåndteringsplan. Det overordnede princip for jordhåndteringen er, at mest

muligt overskudsjord genplaceres i området ifm. terrænregulering og genindbygning i jordvolde. Hvis der under bygge- og jordarbejder konstateres yderligere forurening, skal arbejdet standses, og der skal ske anmeldelse til Billund Kommune. Miljøpåvirkningen i anlægsfasen vurderes på den baggrund at være **lille**.

11.8 Kilder

Danmarks Miljøportal. (2025). *Danmarks Miljøportal*. Hentet fra <https://danmarksarealinformation.miljoportal.dk/>

SWECO. (2023). *Geoteknisk Rapport. Grindsted, Vejle Landevej 31-33. Geoteknisk undersøgelsesrapport*.

SWECO. (2025). Bilag 9 - *Grindsted Retail, Vejle Landevej 31-33 og 39, Grindsted. Jordhåndteringsplan*.

12 Landskab og visuelle forhold

12.1 Grundlag

Dette afsnit indeholder en vurdering af påvirkningen på landskabsinteresser i og omkring området samt visuel påvirkning som følge af Retailparkens etablering. Vurderingen af temaet er foretaget kvalitativt for driftsfasen.

Der vil være en vis visuel og landskabelig påvirkning på omgivelserne i forbindelse med aktiviteter i anlægsfasen. Påvirkningen vurderes at være mindre, da der vil være tale om bygge- og anlægsaktiviteter med en normal karakter og af proportionalt omfang. En vurdering af påvirkningen i anlægsfasen indgår derfor ikke i miljørapporten.

12.1.1 Anvendt viden, data og metoder

Påvirkningen analyseres og vurderes med afsæt i den foreliggende landskabsanalyse for Billund Kommune samt en række visualiseringer udført ifm. planlægningen. Dette suppleres med en gennemgang af bindinger og landskabsmæssige udpegninger for plan- og projektområdet samt de nære omgivelser.

'Billund landskabsanalyse' fra 2019 er udarbejdet efter landskabskaraktermetoden, som er en metode til at analysere landskabet, der er anbefalet af staten. Landskabsanalysen har dannet grundlag for udpegningen af bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber, skovrejsning og kulturmiljøer i kommuneplanen og er i overensstemmelse med de statslige interesser i kommuneplanlægningen. Foruden landskabsanalysen er der som grundlag for vurderingen af den landskabelige indvirkning anvendt informationer fra kort, planer og andre relevante publikationer.

Til brug for vurderingen er udarbejdet visualiseringer af Retailparken. Visualiseringsrapporten er indsat som Bilag 10 i miljørapporten. I den forbindelse er der udvalgt 9 standpunkter omkring området, som er dokumenteret gennem fotos. Standpunkterne er godkendt af Billund Kommune. For at visualisere det kommende byggeri er der oprettet 3D-renderinger i Rhino3D, hvorefter disse er integreret i de enkelte fotos ved hjælp af Photoshop. Dette giver et realistisk billede af, hvordan projektet vil fremstå i og påvirke landskabet set fra de udvalgte standpunkter og derved også påvirke synsindtrykket for befolkningen og forbi-passerende i området. De udvalgte fotos er taget fra en øjenhøjde på cirka 170 cm, hvilket svarer til den gennemsnitlige synsvinkel for personer, der befinder sig på gadeplan i området.

Standpunkterne er valgt ud fra forskellige afstande og varierede landskabsforhold mellem projektet og fotografen, eller om der færdes mange mennesker og derfor er stor eksponering på det aktuelle sted. Dette betyder, at synligheden af projektet ændrer sig afhængigt af både afstanden og det omkringliggende

terræn. I de tilfælde, hvor projektet ikke er synligt – f.eks. fordi landskabet eller beplantningen skaber en naturlig barriere – er dette markeret med en stiplede linje i billedet. Denne linje angiver, at bygningerne vil være skjult bag terrænet eller vegetationen.

Når projektet derimod er synligt, fremstår det tydeligt i visualiseringerne. Den nye vold vises med en lys græsfarve, hvilket skaber kontrast til de øvrige elementer, mens bygningerne gengives i lilla nuancer. Højdegrænsen for både bygninger og landskab er markeret med en stiplede sort linje.

For at sikre præcision i visualiseringerne er der anvendt kortmateriale fra Klimadatastyrelsens Dataforsyning til opsætningen af synspunkterne i Rhino3D. Modellen er konfigureret med realistiske lysforhold og justerede kamerainstillinger, der matcher de faktiske forhold i de udvalgte fotos. Dette gør det muligt at opnå en nøjagtig gengivelse af både dybde og skala i de 3D-renderede billeder og dermed skabe et realistisk og troværdigt billede af, hvordan det kommende byggeri vil fremstå i landskabet.

12.1.2 Manglende viden

Projektet for Retailparken er endnu ikke projekteret og foreligger på skitseniveau, hvor den præcise placering og den specifikke arkitektoniske udformning af den kommende bebyggelse endnu ikke er fastlagt. Illustrationsplanen på figur 2-2 og de udarbejdede visualiseringer afspejler dette vidensniveau. Samlet vurderes dette ikke at ændre på konklusionerne i miljøvurderingen af temaet 'Landskab og visuelle forhold'.

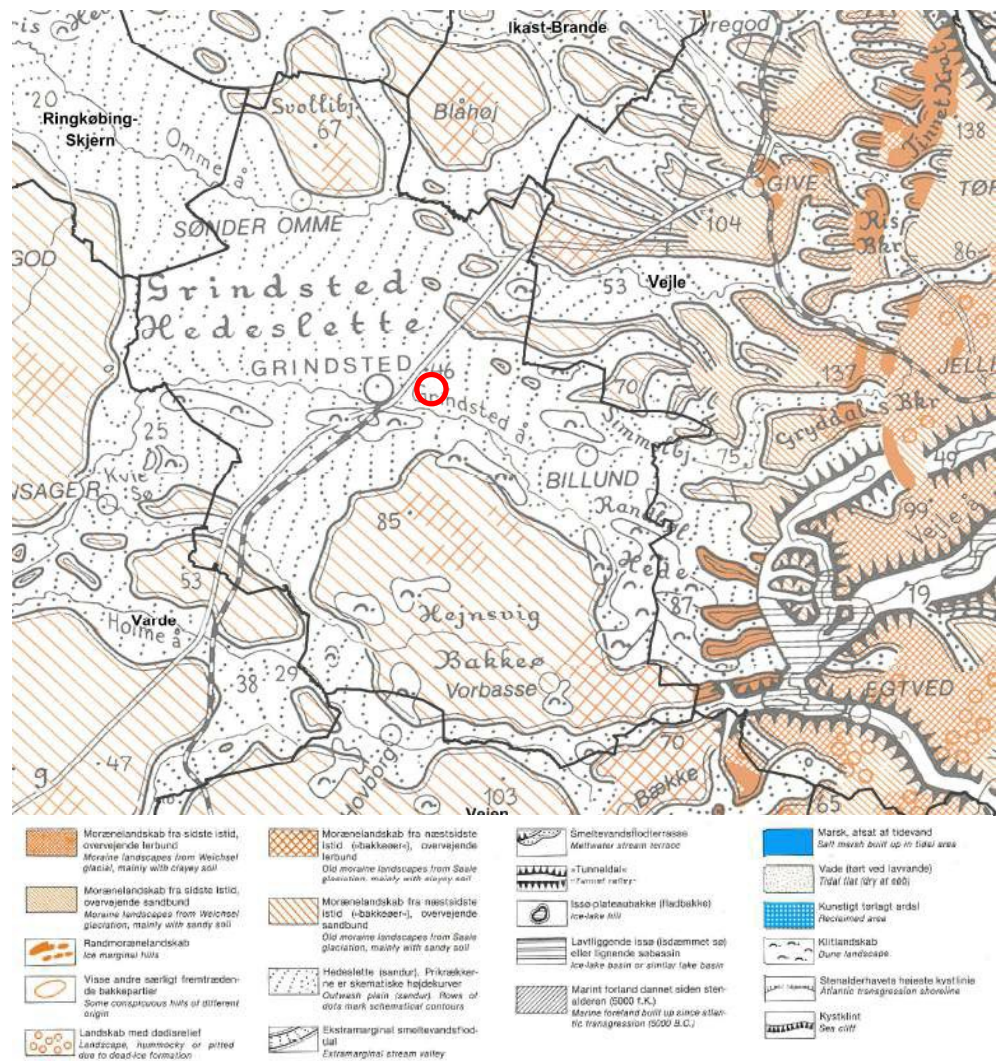
12.2 Miljøstatus og -mål

12.2.1 Landskabets karakter, oplevelse og elementer

Landskabskarakterområde nr. 9

I landskabsanalysen for Billund Kommune er området indplaceret i landskabskarakterområde nr. 9 'Filskov Hede og Bakkeø'. Nøglekarakteren for landskabskarakterområdet er flad hedeslette (smeltevandsslette) med flere højedrag, men som overvejende fremstår som intensivt dyrket landbrugsområde. Desuden er der mere ekstensivt dyrkede områder med ådal, mose og flyvesand. Den sandede jord har været med til at definere behovet for de mange strukturgivende læhegn, som også er kendetegnende for det aktuelle planområde.

Netop smeltevandssletten er én af fire karakteristiske terræntyper i kommunen, der blev formet under seneste istid. Det er karakteristisk for smeltevandssletten at den er flad i sin terrænform og at den udgør en sammenhængende flade., se figur 12-1.



Figur 12-1: Udsnit af Per Smeds Landskabskort over Danmark, Blad 2, Midtjylland. Kommunegrænser samt plan- og projektområdet er markeret på kortet. (GO Forlaget, 1978).

Karakterområdet – jf. figur 12-2 - indeholder en relativt høj grad af spredt bebyggelse samt flere tekniske anlæg i form af møller og en højspændingsledning. Landskabet opleves overvejende enkelt i store dele af området, men den spredte bebyggelse og de tekniske elementer har sat deres præg.

Karakterområde nr. 9 er overvejende robust, og landskabet vurderes ikke at være sårbart – bl.a. ift. indpasning af ny bebyggelse, da landskabet i forvejen er præget af en del spredte bebyggelser og afskærmende læhegn. Dog bør der være fokus på den kumulative virkning fra ny bebyggelse.

Plan- og projektområdet

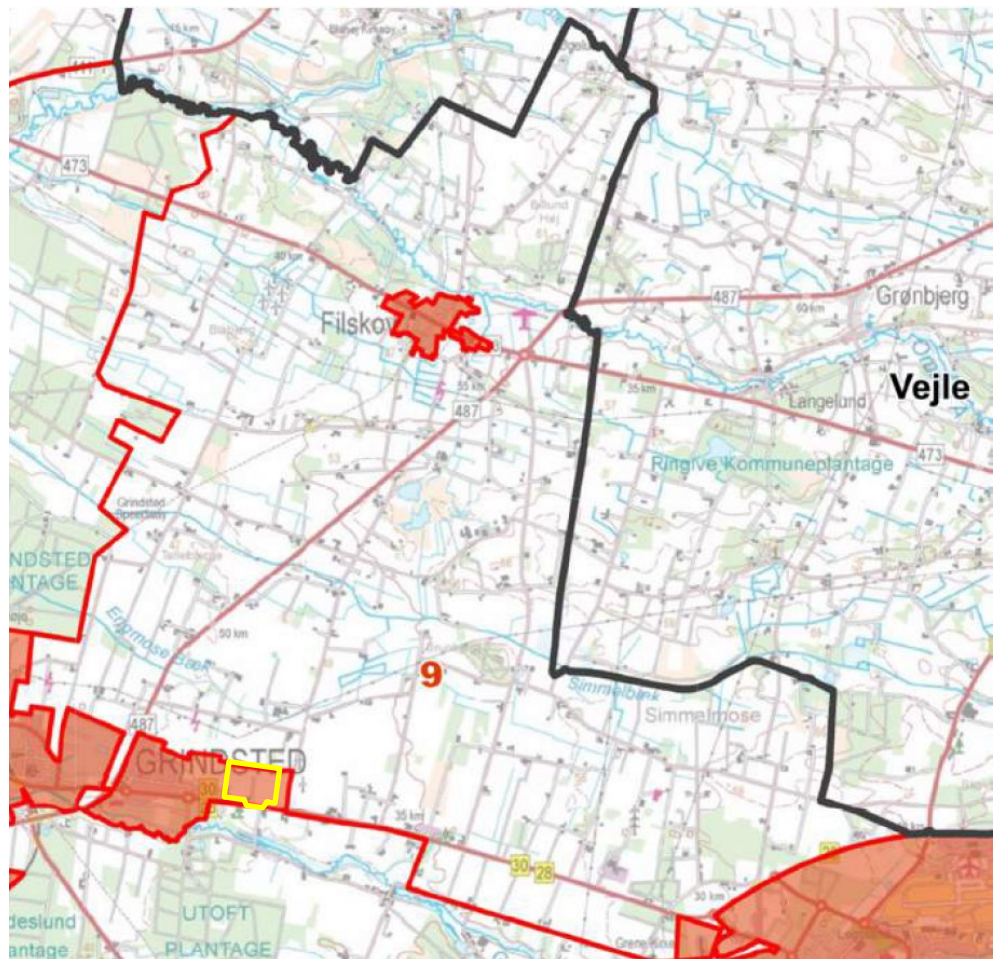
Terrænet i plan- og projektområdet er relativt fladt med en maksimal højdeforskel på ca. 2 m fra kote 45-47 (DVR90) faldende fra nordøstlige til sydvestlige side af området, jf. tidligere figur 9-1.

Området udgør et areal i landzone, der ligger i direkte tilknytning til Grindsteds østlige bygrænse. Anvendelsen har hidtil primært været anvendt til landbrugsformål.

Rumligt set ligger området i et sammensat landskab med bymæssig bebyggelse mod vest, det åbne slettelandskab mod nord og øst samt landskabet langs med Grindsted Å mod syd, som har mindre skala. Derudover støder området til mindre plantagearealer med skov. Plan- og projektområdet ligger langt fra kysten og rummer ingen vandelementer.

I forhold til landskabsoplevelsen og visuelle oplevelsesværdier gælder det for plan- og projektområdet, at indtrykket af dette sløres i det åbne flade landskab pga. de mange læhegn og plantager – især i sommerhalvåret. Styrken af plan- og projektområdets landskab vurderes som karakteristisk i stor skala og havende en god intakt tilstand.

Det lokale landskab vurderes ikke som værende sårbart overfor ændringer, men en fortsat byudvikling på kanten af Grindsted vurderes på forskellig vis at medføre en visuel påvirkning, der i nogen grad vil påvirke landskabskarakterens tilstand.



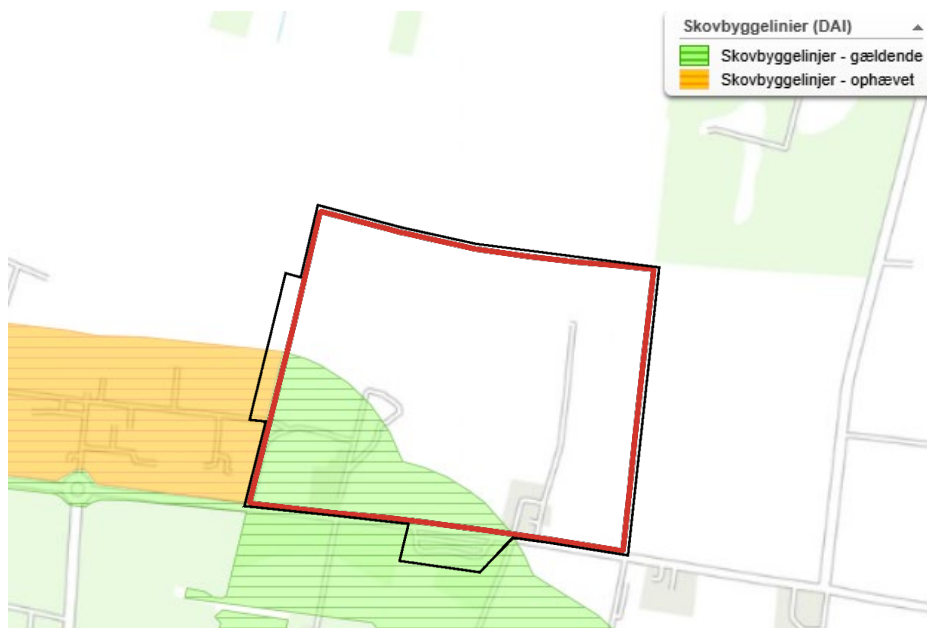
Figur 12-2: Plan- og projektområdets placering i karakterområde nr. 9 ' Filskov hede og bakkeø' (Billund landskabsanalyse 2019).

12.2.2 Landskabsudpegninger og bindinger

Lovmæssige bindinger

Den sydvestlige del af plan- og projektområdet er omfattet af skovbyggelinje, jf. naturbeskyttelseslovens § 17, som ligger i en afstand af 300 m fra Utoft Plantage, se figur 12-3. Skovbyggelinjen har til formål at sikre det frie udsyn til skoven og skovbrynet og at bevare skovbrynene som værdifulde levesteder for plante- og dyreliv.

Skovbyggelinjen og skoven, som den er knyttet til, er adskilt af Vejle Landevej og mellemliggende plantage. Da plan- og projektområdet kun grænser op til skoven i områdets sydvestlige hjørne vil virkeliggørelsen af planer og projekt ikke ændre på indblikket til skoven set fra Vejle Landevej. Hertil kommer, at ny bebyggelse ifølge planer og projekt forventes placeret tilbagetrukket på grundene af hensyn til sikring af åbne grønne forarealer samt i tråd med tilbagerykningen på ejendommene i erhvervsområdet ved Thorsvej mod vest, hvor skovbyggelinjen er ophævet. Skovbyggelinjen vurderes derfor ikke yderligere, men forudsættes håndteret ved dispensation, eller ophævelse ved Miljøstyrelsen.



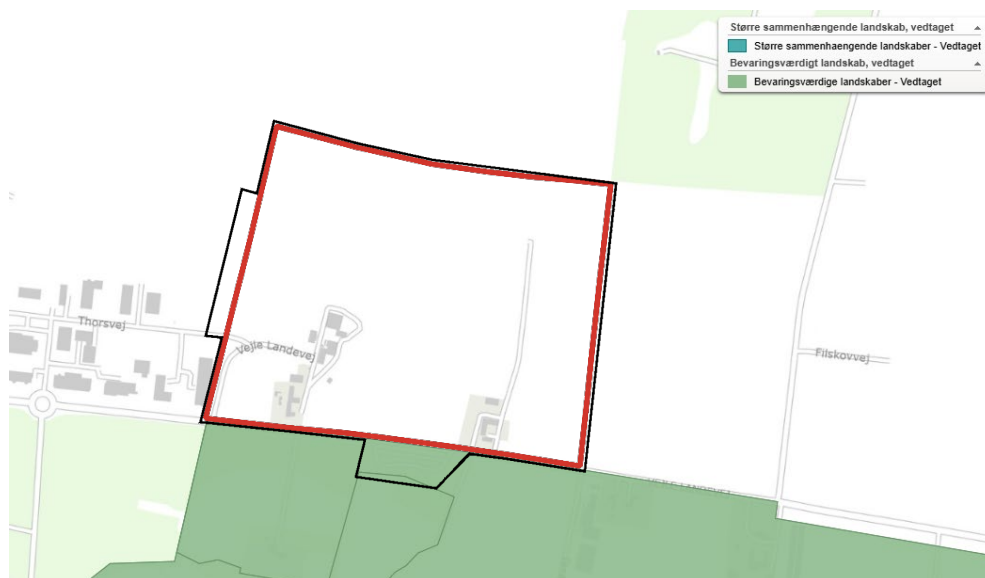
Figur 12-3: Skovbyggelinjer i og omkring planområdet (Danmarks Miljøportal).

Landskabsudpegninger

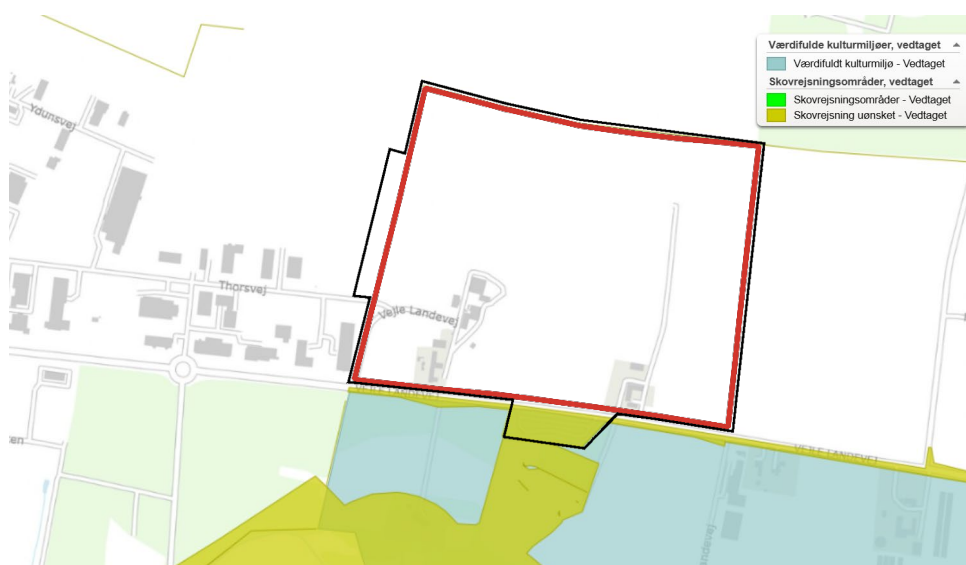
Selve Retailparken ligger uden for udpegningen af bevaringsværdige landskaber og større sammenhængende landskaber, mens rasteplassen mod syd er omfattet af landskabsudpegninger langs Grindsted Å og Grene Å, se figur 12-4.

Udpegningen omkring Grindsted Å og Grene Å er sammenfaldende med kulturmiljøinteresser – se figur 12-5 - i form af randbebyggelse med ældre og større gårde ved åen med lange stikveje op til nutidens landevej. Nord herfor er heden opdyrket og karakteriseres ved en række mindre, nyere husmandsbrug. Tætstående nord-syd gående granhegn markerer de lange, smalle lodder. Derudover fremhæves Løvlund Møllested og Grene gamle Kirkegård.

Jævnfør Kommuneplan 2025-2037 skal de bevaringsværdige landskaber som hovedregel friholdes for byggeri og anlæg. Hvor byggeri og anlæg tillades, skal det ske ved, at placering, skala, orientering, farvevalg og arkitektur tilpasses det konkrete landskab. Hermed sikres, at landskabets karakter, herunder de geologiske, kulturhistoriske og oplevelsesmæssige værdier, ikke forringes. Ændringer i beplantning, terræn og arealanvendelse inden for bevaringsværdige landskaber skal så vidt muligt tilpasses landskabets karakter. Større byggerier og anlæg uden for de bevaringsværdige landskaber må ikke forringe de visuelle og oplevelsesmæssige værdier i de bevaringsværdige landskaber.



Figur 12-4: Landskabelige bevaringsværdier i og omkring planområdet (Danmarks Miljøportal).



Figur 12-5: Kulturmiljøinteresser samt skovrejsningsområder i og omkring området (Danmarks Miljøportal).

Tilsvarende gælder for de udpegede kulturmiljøer, at der kun må planlægges for og udføres aktiviteter inden for byggeri, anlæg, råstofgravning med videre, hvis der tages hensyn til de kulturhistoriske bevaringsværdier. Samtidig skal det godtgøres, at de beskyttelses- og bevaringsmæssige interesser sikres.

Endelig er rastepladsen også udpeget som område, hvor skovrejsning er uønsket, jf. figur 12-5.

12.3 Vurdering af påvirkning af landskab og visuelle forhold

12.3.1 Landskab

Styrken af plan- og projektområdets landskab som en del af Hedesletten vurderes som karakteristisk i stor skala og havende en god intakt tilstand.

Projektet for Retailparken omfatter en bebyggelsesstruktur, der har en tilsvarende storskala karakter samt en disponering, der til en vis grad afspejler den kvadratiske opdeling, som kendetegner beplantningsbælternes opdeling af transparente landskabsrum i slettelandskabet. Herudover sikrer plan og projekt bevaring og nyplantning af de omgrænsende plantebælter, ligesom den generelle terrænregulering understøtter den flade landskabskarakter. Dog muliggøres genplacering af overskudsjord bl.a. til genindbygning i jordvolde langs områdets grænser mod nord, øst og vest. Jordvoldene vil betyde at den lokale transparens gennem plantebælterne forsvinder. Etablering af nyt kryds og omlægning af rastepladsen vil betyde, at enkelte træer skal fældes, men den overordnede karakter vil være som i dag. Det vurderes at påvirkningen af landskabets karakter vil være **lille**.

Plan- og projektområdet grænser mod syd op til det bevaringsværdige landskab og kulturmiljøinteresserne langs med Grindsted Å, men hvor selve Retailparken er adskilt af Vejle Landevej, der opleves som en markant struktur i landskabet.

Planer og projekt vurderes ikke at være i modstrid med kommuneplanens retningslinjer for bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber, værdifuldt kulturmiljø samt 'skovrejsning uønsket'. Dette idet planer og projekt sikrer strukturel og beplantningsmæssig indpasning i omgivelsernes landskabskvaliteter. Endvidere berøres de udpegede arealer langs med Grindsted Å ikke direkte, hvorfor planer og projekt ikke ændrer eller slører interesser langs denne. På den baggrund vurderes påvirkningen af landskabsudpegningerne at være **ubetydelige**.

Påvirkning af visuelle forhold

Til brug for vurderingen af den visuelle og landskabelige påvirkning fra planer og projekt i driftsfasen er der udarbejdet visualiseringer i form af volumenstudier fra 9 udvalgte standpunkter, jf. figur 12-6.

Visualiseringerne af de fremtidige forhold viser, hvordan landskabet forventes at se ud, når Retailparken er realiseret. Visualiseringerne er udarbejdet af B&H Arkitekter og er baseret på den planlagte indretning af området, jf. situationsplanen på figur 9-1 og lokalplankortene på figur 4-4.

I visualiseringerne er desuden indlagt bebyggelsens højdegrænseplan samt indpasset en fælles skiltepylon med en højde på op til 20 m, som fastsat i planerne. Højdegrænseplanen for bebyggelse er fastsat til 15 m, dog maks. 10 m inden for en afstand af 140 m fra Vejle Landevej. Nyt vejkryds, omlægningen af rastepladsen ved Vejle Landevej samt etableringen af Thorsvejs forlængelse vil ikke være synlige på visualiseringerne.



Figur 12-6: Oversigtskort over visualiseringspunkter (B&H Arkitekter).

12.3.2 Visuel påvirkning fra punkt 1 – Vejle Landevej

Visualiseringspunkt 1 viser landskabet langs Vejle Landevej set fra øst mod nordvest cirka ved den østlige grænse for plan- og projektområdet, se figur 12-7.



Figur 12-7: Planområdet i dag set fra Vejle Landevej ved østskel (B&H Arkitekter)



Figur 12-8: Visualisering af Retailparken set fra Vejle Landevej ved østskel (B&H Arkitekter).

Fra visualiseringspunktet ses det karakteristiske flade slettelandskab med beplantningsbælter, der opdeler markfelterne og visuelt afskærmer mod mere langstrakte udsigter. I sommerperioden, når der er løv på bevoksningen, vil markfelterne opleves fuldt afskærmede, mens der i vinterperioden – uden løv – er en vis transparens gennem plantebælterne. Der skimtes også noget af den eksisterende bebyggelse mod Vejle Landevej, som er en del af den spredte bebyggelse, der kendetegner landskabskarakterområdet.

Af visualiseringen på figur 12-8 fremgår det, at de sydligste dele af Retailparkens bygningsvoluminer vil ligge synligt og eksponeret mod vejen – herunder også skiltepylonen - mens de planlagte jordvolde og de eksisterende plantebælter i overvejende grad vil afskærme den nord for beliggende bebyggelse. Indpasning af bebyggelse og volde vil betyde, at den landskabelige transparens i vinterperioden forsvinder helt.

12.3.3 Visuel påvirkning fra punkt 2 – Vejle Landevej fra vest

Visualiseringspunkt 2 – se figur 12-9 – viser landskabet og byrummet langs med Vejle Landevej set fra rundkørslen ved Thorsvej med retning mod øst.



Figur 12-9: Planområdet i dag set fra Vejle Landevej fra rundkørslen ved Thorsvej (B&H Arkitekter).

Fra visualiseringspunktet ses området fra 'bysiden', hvor den eksisterende erhvervsbebyggelse ligger synligt eksponeret med åbne grønne forarealer og parkering mod Vejle Landevej ved den østlige bykant til Grindsted. Landskabet har et udpræget bymæssigt præg på den nordlige side af vejen.



Figur 12-10: Visualisering af Retailparken set fra Vejle Landevej fra rundkørslen ved Thorsvej (B&H Arkitekter).

Af visualiseringen på figur 12-10 ses det, at Retailparkens nye bebyggelse vil ligge i naturlig visuel forlængelse af erhvervsbebyggelse, både placerings- og skalamæssigt. Dog vil dele af den eksisterende beplantning langs vejen og i bebyggelsens haver forsvinde og medvirke til øge den bymæssige oplevelse langs Vejle Landevej. Skiltepylonen vil opleves som et markant element fra dette perspektiv.

12.3.4 Visuel påvirkning fra punkt 3 – Vejle Landevej fra øst

Figur 12-11 viser landskabet langs Vejle Landevej fra et visualiseringspunkt længere mod øst cirka ved den ubebyggede ejendom Vejle Landevej 48.



Figur 12-11: Planområdet i dag set fra Vejle Landevej længere mod øst (B&H Arkitekter).

Her ses igen det for området karakteristiske flade slettelandskab med nord-sydgående plantebælter, som både udgør en fysisk og visuel opbrydning af markerne. Beplantning til venstre hører til bebyggelsen på ejendommene Vejle Landevej 36-46.

Af visualiseringen på figur 12-12 fremgår, at den kommende bebyggelse og jordvoldene i Retailparken vil ligge visuelt skjult bag de eksisterende plantebælter. Bebyggelse og volde er derfor markeret med konturstreg. Den visuelle afskærmning vil være endnu mere fremtrædende i sommerperioden, hvor der er blade på træerne. Skiltepylonen vil være synlig både sommer og vinter.



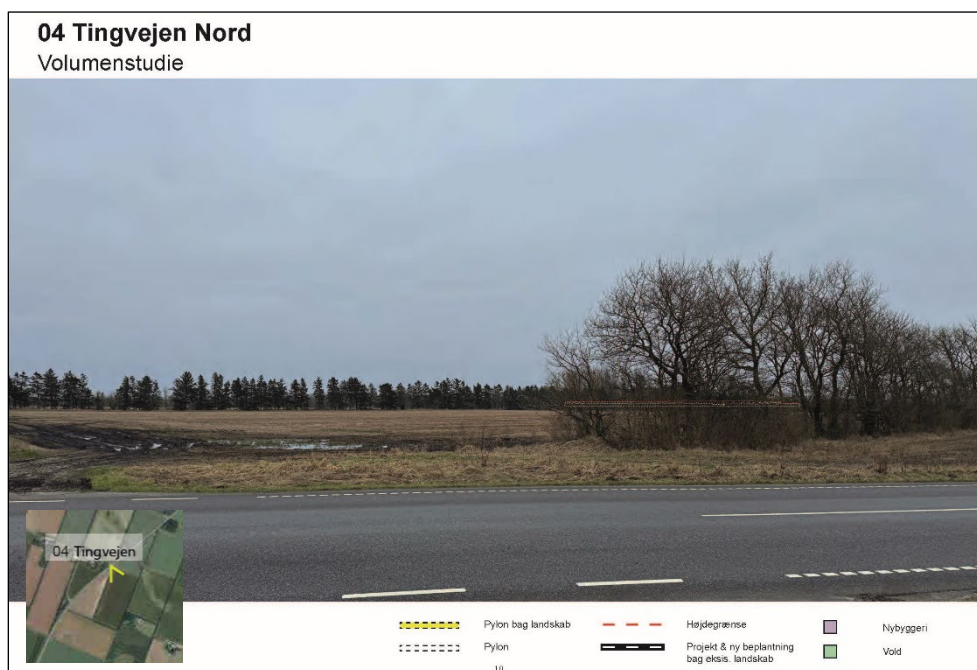
Figur 12-12: Visualisering/kontur af Retailparken set fra Vejle Landevej længere mod øst (B&H Arkitekter).

12.3.5 Visuel påvirkning fra punkt 4 – Tingvejen Nord

Fra visualiseringspunkt 4 ses et andet eksempel på hedeslettelandskabet omkring Grindsted. Her ses bl.a. varierende typer plantebælter, som nogle steder afskærmer helt tæt på vejen.



Figur 12-13: Planområdet i dag set fra Tingvejen ved Dalsvej (B&H Arkitekter).



Figur 12-14: Visualisering/kontur af Retailparken set fra Tingvejen ved Dalsvej (B&H Arkitekter).

Som det ses af visualiseringen på figur 12-14 er plan- og projektområdet ikke synligt fra dette standpunkt pga. det flade terræn og de mange mellemliggende beplantningsbælter. Bebyggelse og volde mv. er vist med konturstreg.

12.3.6 Visuel påvirkning fra punkt 5 – Tingvejen

Fra visualiseringspunkt 5 længere mod syd ad Tingvejen opleves en visuel åbning i landskabet, hvorved plan- og projektområdet potentielt ligger mere synligt i det flade landskab, se figur 12-15.



Figur 12-15: Planområdet i dag set fra Tingvejen ved den nordlige grænse af erhvervsområdet ved Odinsvej (B&H Arkitekter).



Figur 12-16: Visualisering af Retailparken set fra Tingvejen ved den nordlige grænse af erhvervsområdet ved Odinsvej (B&H Arkitekter).

Af visualiseringen på figur 12-16 ses det at de øvre dele af bebyggelsen og pylonen vil opleves synligt fra dette standpunkt. Derimod vil jordvoldene og de nederste dele af bygningerne i Retailparken være mere eller mindre sløret af mellemliggende beplantningsbælter – mest i sommerperioden.

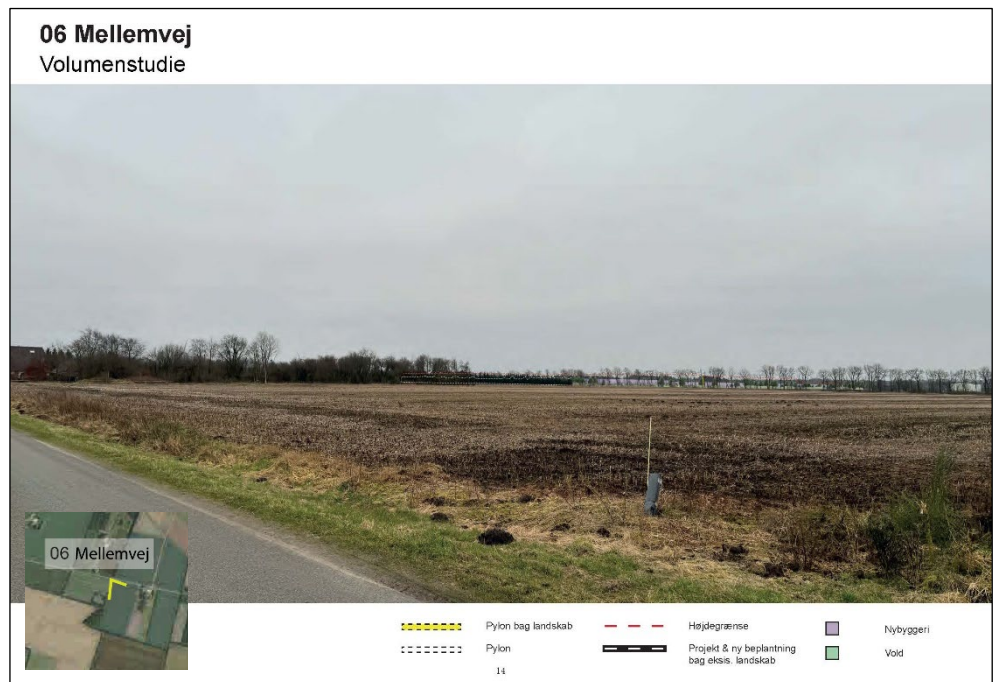
12.3.7 Visuel påvirkning fra punkt 6 – Mellemvej

Visualiseringspunkt 6 er placeret ved Mellemvej nordvest for plan- og projektområdet, se figur 12-17.



Figur 12-17: Planområdet i dag set fra Mellemvej nr. 5 (B&H Arkitekter).

Landskabskarakteren fra dette standpunkt er også den karakteristiske landbrugsprægede hedeslette med fladt terræn og omkransende plantebælter. Til venstre i billedet ses en af de karakteristiske landejendomme, der typisk er 'indpakket' i beplantning.



Figur 12-18: Visualisering af Retailparken set fra Mellemvej nr. 5 (B&H Arkitekter).

Den kommende Retailpark er visualiseret på figur 12-18. Som det fremgår vil bebyggelse, volde og pylon blive delvist sløret af de eksisterende plantebælter, men dele af anlæggene vil forment stadig kunne ses gennem beplantningen, selvom der er løv på træerne.

12.3.8 Visuel påvirkning fra punkt 7 – Mellemvej Nord

Visualiseringspunkt 7 ligger stik nord for området i et fladt landbrugslandskab. Herfra er der i overvejende grad udsigt til plan- og projektområdet, da de mellemiggende beplantningsbælter er partielt opbrudt. Det betyder, at der også er kig til den eksisterende bebyggelse i området, se figur 12-19.



Figur 12-19: Planområdet i dag set fra Mellemvej umiddelbart nord for området (B&H Arkitekter).



Figur 12-20: Visualisering af Retailparken set fra Mellemvej umiddelbart nord for området (B&H Arkitekter).

Figur 12-20 illustrerer den kommende bebyggelse i Retailparken med de omgivende grønne jordvolde samt det bevarede og det nye beplantningsbælte, der fastlægges med planerne. Fra dette standpunkt vil jordvoldene være afskærmet af plantebælterne, hvorimod de øvre dele af bebyggelsen vil være mere eller mindre synlige afhængigt af årstiden. Det ses også, at realiseringen af projektet vil fjerne for den delvise transparens, der kendetegner landskabet på dette sted

i dag, bortset fra 'slippet' ved den grønne kile, som skal sikre fysisk og visuel forbindelse mellem Retailparken og det omgivende landskab samt et kig til den fælles skiltepylon.

12.3.9 Visuel påvirkning fra punkt 8 – Filskovvej

Visualiseringspunktet ved Filskovvej ligger i skellet til skovområdet nordøst for området. Skovkanten ses til højre i billedet, jf. figur 12-19. Det flade landskab er præget af opdyrkede marker og de karakteristiske opdelende plantebælter.



Figur 12-19: Planområdet i dag set fra Filskovvej i nordøst (B&H Arkitekter).



Figur 12-20: Visualisering af Retailparken set fra Filskovvej i nordøst (B&H Arkitekter).

Fra standpunktet vil den kommende bebyggelse med omgivende jordvolde fremstå delvist synlige og delvist slørede af det blivende beplantningsbælte mod øst. Pylonen forventes ikke at være synlig.

12.3.10 Visuel påvirkning fra punkt 9 – Løvlundvej

Visualiseringspunkt 9 viser landskabet langs Løvlundvej helt tæt på Grindsted Å mod sydøst. Det ses at landskabet langs med åen – som er udpeget med bevaringsinteresser (figur 12-4) – har en mere intensiv og blandet beplantning med både mindre skovarealer, læhegn og solitær beplantning omkring det slyngede åløb. Utoftvej/Løvlundvej afskærer i dag den direkte forbindelse mellem husmandstederne og åen, jf. figur 12-21.



Figur 12-21: Planområdet i dag set fra Utoftvej/Grindsted Å i sydøst (B&H Arkitekter).



Figur 12-22: Visualisering/omrids af Retailparken set fra Utoftvej/Grindsted Å i sydøst (B&H Arkitekter).

Fra punktet vil Retailparken ikke være synlig, men fuldt afskærmet af den mellemiggende beplantning langs Grindsted Å, eksisterende læhegn mv., jf. visualiseringen på figur 12-22.

12.4 Kumulative effekter

Der vil være en kumulativ virkning ift. det tilgrænsende erhvervsområde ved Thorsvej/Odinsvej mod vest, som i dag kun er delvist udbygget - primært mod syd og vest. Retailparken vil opleves som en naturlig visuel forlængelse af erhvervsområdet, men vil forskyde bygrænsen længere mod øst.

Samlet set vil erhvervsarealerne øst for Grindsted inklusive Retailparken have en lokal landskabelig og visuel påvirkning, som bl.a. bør iagttages ved eventuelle yderligere arealudlæg op mod Mellemsvej.

12.5 Vurdering af 0-alternativet

Hvis planer og projektet ikke realiseres, vil området henligge ekstensivt udnyttet med marker med afgrænsede plantebælter samt enkelte landejendomme og erhverv. Området vil fortsat være udlagt til erhvervsformål i kommuneplanen med mulighed for bebyggelse i op til 35 m højde og en bebyggelsesprocent på maks. 70.

12.6 Afværgeforanstaltninger

Der er ikke identificeret behov for afværgende foranstaltninger udover de tiltag, der allerede er indarbejdet i planerne og integreret i projektet.

I lokalplanen er der indarbejdet følgende foranstaltninger, der kan begrænse, opveje eller overvåge miljøindvirkningen og afbøde de moderate påvirkninger i forhold til landskabsinteresser og visuel påvirkning i området:

- > Lokalplanbestemmelser om bevaring af eksisterende plantebælter og indpasning af nye langs områdegrænser.
- > Lokalplanbestemmelser om muligheder for generel terrænregulering iht. terrænreguleringsplan, der i vid udstrækninger følger naturligt terræn.
- > Lokalplanbestemmelser om etablering af beplantede og landskabstilpassede jordvolde som supplement til beplantningsbælter.
- > Lokalplanbestemmelser om byggeriets placering og omfang, herunder at ny bebyggelse skal opbrydes af grønne beplantede kiler samt indpasning af beplantning i kantzoner.
- > Lokalplanbestemmelser om krav til skiltning, farvesætning, facadevariation og belysning.
- > Lokalplanbestemmelser om indpasning af beplantede lege- og aktivitetszoner i områdets indre friarealer.

Foranstaltningerne sikres formelt gennem lokalplanlægningen, § 25-tilladelsen og byggesagsbehandlingen.

12.7 Overvågning

Billund Kommune vil som en integreret del af kommunens opgaver følge den generelle udvikling af området.

I forhold til landskabsinteresser vil overvågningen ske i forbindelse med tilladelser i byggesagsbehandlingen, hvor der gives tilladelser som grundlag for realisering af bebyggelse og anlæg i området. Her vil Billund Kommune sikre, at de nødvendige tiltag, som er beskrevet i denne miljørapport og sikret i lokalplanen med lokalplanbestemmelser om byggeriets omfang, udformning og placering i landskabet, terrænregulering samt den landskabelig fremtoning og karakter af friarealer og beplantning.

Der vurderes ikke at være behov for særskilt overvågning i forhold til eksisterende landskabsforhold, da landskabsinteresserne ikke påvirkes væsentligt. Dog vil Billund Kommune overvåge landskabsinteresserne løbende med observationer af de aktuelle forhold.

12.8 Konklusion

Styrken af plan- og projektområdets landskab - som en del af hedesletten - vurderes som karakteristisk i stor skala og havende en god intakt tilstand. Derudover vurderes landskabet generelt som værende robust overfor ændringer.

Projektet for Retailparken omfatter en bebyggelsesstruktur, der har en skala og en disponering, der understøtter og afspejler de primære karakteristika for sletlandskabet. Herudover sikres bevaring og nyplantning af de for området karakteristiske plantebælter, ligesom den generelle terrænregulering understøtter den flade landskabskarakter. Dog muliggøres genplacering af overskudsjord bl.a. til genindbygning i jordvolde, hvilket vurderes at have konsekvenser for den lokale transparens gennem plantebælterne, som forsvinder. Det vurderes at påvirkningen af landskabets karakter vil være **lille**.

Planer og projekt vurderes ikke at være i modstrid med kommuneplanens retningslinjer for bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber, værdifuldt kulturmiljø samt udpegningen for 'skovrejsning uønsket'. Dette idet planer og projekt sikrer strukturel og beplantningsmæssig indpasning i omgivelsernes landskabskvaliteter. Endvidere berøres de udpegede arealer langs med Grindsted Å ikke direkte, hvorfor planer og projekt ikke ændrer eller slører interesser langs denne. På den baggrund vurderes påvirkningen af de landskabelige interesser at være **ubetydelige**.

Med afsæt i visualiseringerne ses det, at den planlagte skala og placering af ny bebyggelse, indpasningen af landskabstilpassede jordvolde, krav ift. øvrig terrænregulering samt krav om bevaring og nyplantning af beplantningsbælter langs områdegrensene vil betyde, at store dele af Retailparken vil opleves som

visuelt afskærmet set fra standpunkter i de nære omgivelser. Dog vil de øvre dele af bygningsvoluminerne og den fælles skiltepylon kunne ses fra visse punkter i omgivelserne, ligesom området – med vilje - vil være fuldt eksponeret mod Vejle Landevej. Den afskærmende effekt vil variere hen over året afhængigt af, om beplantningsbælter og de beplantede jordvolde står løvklædte eller ej.

På længere afstand vil sløringen blive intensiveret pga. de mange landskabskarakteristiske beplantningsbælter på de mellemliggende arealer, mens de øverste dele af Retailparkens bebyggelse og den fælles skiltepylon vil fortsat være mere eller mindre synlig fra visse standpunkter.

Samlet vurderes den visuelle påvirkning fra projektet at være **lille**.

12.9 Kilder

- > Billund landskabsanalyse – Landskabskaraktermetoden – kortlægning og vurdering (COWI, 2019).
- > Bilag 10 - Grindsted Retail Park, visualiseringsrapport (B&H Arkitekter, maj 2025).
- > Kommuneplan 2025-2037 for Billund Kommune (2025).
- > Danmarks Miljøportal (Danmarks Miljøportal, 2025)