

# Tillæg nr. 30 til Kalundborg Kommuneplan 2000-2012

For udvidelse af Statoil Raffinaderiet





# KALUNDBORG KOMMUNE

Plan, Byg & Miljø

Tillæg nr. 30 til Kommuneplan 2000 - 2012

---

## Redegørelse

Dette kommuneplantillæg udarbejdes som et led i et samarbejde mellem Kalundborg Kommune og Statoil Raffinaderiet om at forbedre Raffinaderiets muligheder for at udvikle sig i Kalundborg. Statoil Raffinaderiet ønsker at udvide sine aktiviteter øst for det eksisterende raffinaderi. Raffinaderiet ejer hovedparten af området, og området er i kommuneplanen udpeget til erhvervsområde.

Tillægget udarbejdes i sammenhæng med lokalplan 521 for administrations- og serviceområde ved Statoil, lokalplan 522 for Raffinaderiet, og lokalplan 524 for Ny Melbyvej.

Ændringerne i kommuneplanen er så omfattende, at der i henhold til Planlovens § 23 er gennemført en offentlig høring med indkaldelse af ideer og forslag, som har løbet i perioden fra 1. juli 2008 til 31. juli 2008.

## Ændringer i rammebestemmelserne omkring Raffinaderiet

I forbindelse med planlægning af Statoils nye aktiviteter ønskes en række mindre ændringer i de for området gældende rammebestemmelser.

### Bestemmelse om etageantal

De nuværende rammebestemmelser omfatter ingen bestemmelser om etageantal. Hermed er byggelovens generelle bestemmelser om højst 2 etager i 8,5 meters højde gældende. Dog tillades højere byggeri end 8,5 m, hvis virksomhedens drift kræver det.

Statoil ønsker imidlertid mulighed for at bygge en ny administrationsbygning i 4 etagers højde, bl.a. for at undgå for store gangafstande i bygningen. Derfor ændres rammebestemmelsen for et delområde for at muliggøre byggeri i indtil 4 etager og 18 meters højde, se rød markering på kortbilag.

### Beplantning i vej- og naboskel

I de nugældende rammebestemmelser er der krav om etablering af beplantning i vej- og naboskel. Omkring et raffinaderi er denne bestemmelse uhensigtsmæssig, da der nogle steder er behov for at have frit udsyn af sikkerhedsgrunde. Derfor fjernes denne bestemmelse. Til gengæld er det hensigten, at der i det nye område etableres beplantning andre steder, hvor det er praktisk muligt.

### Kollektiv varmforsyning

I de nugældende rammebestemmelser er der krav om tilslutning til kollektiv varmforsyning. Da Statoil har sit eget varmesystem baseret på spildvarme fra produktionen, er dette en uhensigtsmæssig bestemmelse, som derfor ophæves.

### Ændring af afgrænsningen mellem rammeområder

Endelig foreslås en ændring af grænserne mellem rammeområde 6.4E2, 6.4E5 og 7.9F1.

Rammeområde 6.4E2 og 6.4E5 har stort set enslydende bestemmelser. Dog er område 6.4E5 forbeholdt ikke forurenende virksomheder. Ved at ændre afgrænsningen mellem rammeområderne opnås, at Statoils areal i sin helhed er beliggende i rammeområde 6.4E2. Dette er hensigtsmæssigt, da Statoil Raffinaderiet i kraft af sit virke er defineret som værende en forurenende virksomhed. Hensynet til omgivelserne vil blive varetaget i den nærmere lokalplanlægning.

Rammeområde 7.9F1 er i dag udlagt til fritidsområde og omfatter primært idrætshallen og –pladsen. Det område, der overføres til rammeområde 6.4E2, er et mindre område, som i dag anvendes til landbrug, og som ejes af Statoil. Formålet er også her at få ensartede bestemmelser for hele Statoils område. Det fastlægges, at dette område ikke må bebygges øst for den nye Melbyvej, mens området vest for den nye Melbyvej nu må bebygges efter de regler, der i øvrigt fastsættes i kommuneplantillægget.

### **Ny Melbyvej**

I den gældende kommuneplan er der forudset etablering af en ny vejforbindelse mellem Asnæsvej og Melby. I kommuneplanen er den nye vej vist med en linieføring vest for Årby Skole og videre enten nord eller syd om Melby. I forbindelse med at Statoil ønsker at etablere en ny flare (fakkeltårn) på Raffinaderiet, skal Melbyvej lukkes af sikkerhedshensyn og forlægges til en placering længere mod øst. Vejens linjeføring i den gældende kommuneplan er ikke hensigtsmæssig i forhold til de fremtidige udviklingsmuligheder for Statoil, fordi vejen gennemskærer området på en måde, der begrænser optimal udnyttelse af eksisterende arealer (udlagt til større industri) i og øst for Statoil Raffinaderiet.

Derfor ændres linieføringen, med dette kommuneplantillæg, til at forløbe i Statoils østlige skel, uden om et beskyttet moseområde og herfra i en kurve vest om Årby Fritidscenter og Årby Skole og syd om Melby med tilslutning til Asnæs Skovvej.

Den nøjagtige linieføring fastlægges i det lokalplanarbejde, der ligger i direkte forlængelse af dette kommuneplantillæg.

Denne ændring berører også kommuneplanens hovedstrukturdel.

## **Tillæg nr. 30 til Kommuneplan 2000-2012**

Tillæg nr. 30 til Kommuneplan 2000-2012 er udarbejdet i forbindelse med Lokalplan nr. 521 for administrations- og serviceområde ved Statoil, lokalplan nr. 522 for Statoil Raffinaderiet og lokalplan nr. 524 for Ny Melbyvej.

Med vedtagelse af dette kommuneplantillæg sker følgende ændringer i Kommuneplan 2000-2012:

De på kortbilaget markerede områder ("1" og "2") overføres fra hhv. rammeområde 6.4E5 og 7.9F1 til rammeområde 6.4E2.

For rammeområde 6.4E2 fastsættes følgende ændrede rammebestemmelser. (Uændrede rammebestemmelser ikke anføres her).

### Anvendelse

Vej angivet ved c), d) og e) udgår.

Delområdet markeret med grønt på kortbilaget (tidligere del af rammeområde 7.9F1) må ikke bebygges.

### Etageantal og højde

For delområdet markeret med rødt på kortbilaget fastlægges, at byggeri må ske i ind til 4 etager og 18 meters højde.

For resten af rammeområdet gælder kommuneplanens og bygge-lovens generelle bestemmelser om, at byggeri må ske i ind til 2 etager i 8,5 meters højde. Dog tillades højere byggeri end 8,5 m, hvis virksomhedens drift kræver det.

### Friarealer

Bestemmelsen om plantebælter mod veje og naboskel udgår.

### Varmeforsyning

Krav om tilslutning til kollektiv varmforsyning udgår.

### Trafikforhold

Der fastlægges et principielt tracé for en ny vej til erstatning for Melbyvej med linieføring som angivet på kortbilag.

Vejen skal anlægges med sti i den ene eller begge sider.

Vejudlægget erstatter vejudlægget i kommuneplan 2000-2012.

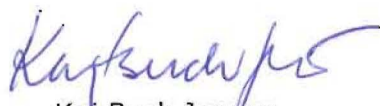
---

## Vedtagelsespåtegning

Vedtaget og godkendt til offentlig bekendtgørelse, jf. § 27 i Lov om planlægning, på Kalundborg Kommunalbestyrelsesmøde den 22. april 2009.

Tillæg nr. 30 til Kalundborg Kommuneplan 2000-2012 har været offentlig fremlagt fra den 3. december 2008 med frist for bemærkninger den 28. januar 2009.

P.k.v.



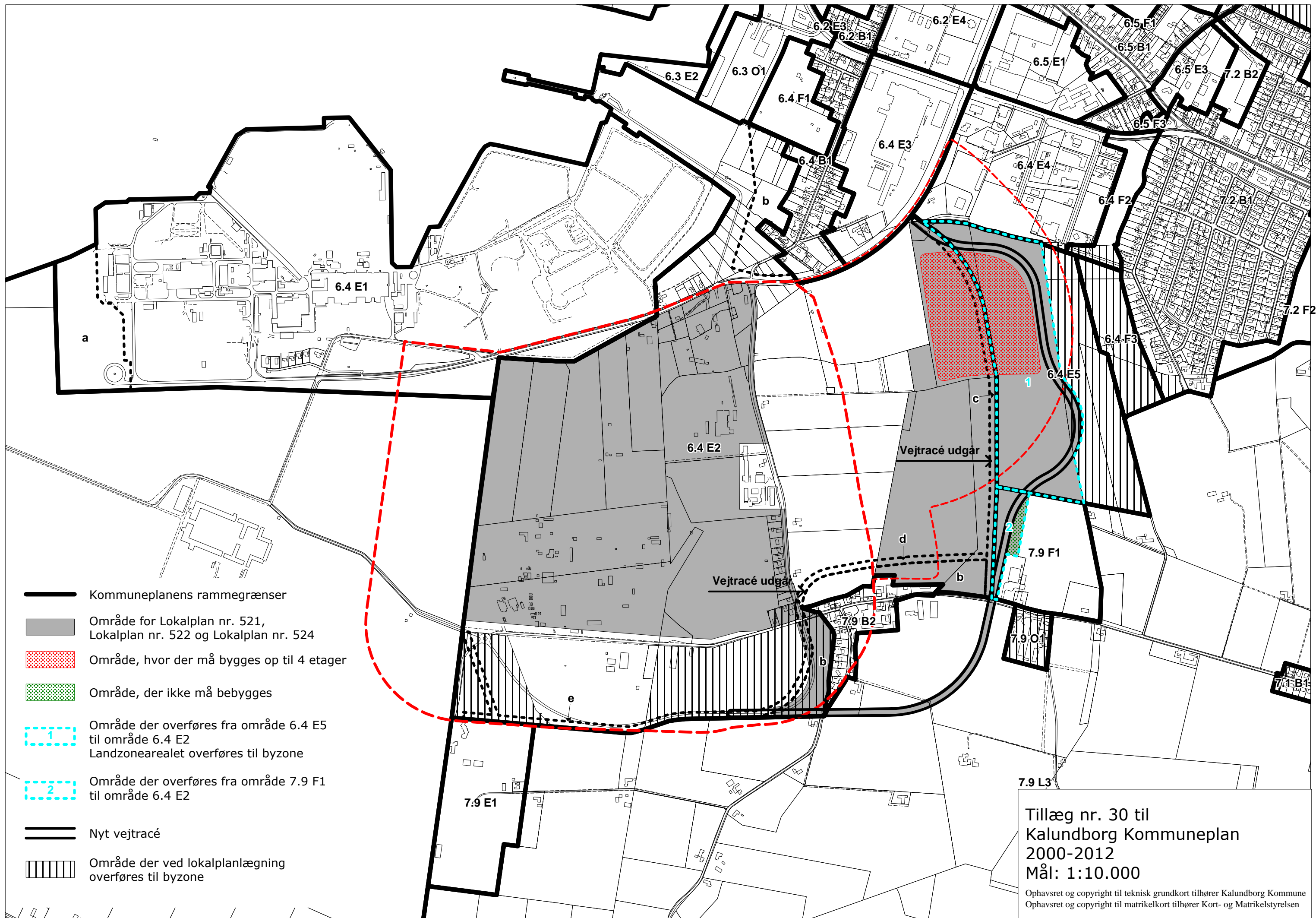
Kaj Buch Jensen  
Borgmester








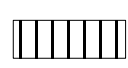
/



Henrik Damm  
Kommunaldirektør

Tillæg nr. 30 til Kalundborg Kommuneplan 2000-2012 er offentlig bekendtgjort den 6. maj 2009.



-  Kommuneplanens rammegrænser
-  Område for Lokalplan nr. 521, Lokalplan nr. 522 og Lokalplan nr. 524
-  Område, hvor der må bygges op til 4 etager
-  Område, der ikke må bebygges
-  Område der overføres fra område 6.4 E5 til område 6.4 E2  
Landzonearealet overføres til byzone
-  Område der overføres fra område 7.9 F1 til område 6.4 E2
-  Nyt vejtracé
-  Område der ved lokalplanlægning overføres til byzone

Tillæg nr. 30 til  
 Kalundborg Kommuneplan  
 2000-2012  
 Mål: 1:10.000

Ophavsret og copyright til teknisk grundkort tilhører Kalundborg Kommune  
 Ophavsret og copyright til matrikelkort tilhører Kort- og Matrikelstyrelsen







Kalundborg Kommune

# Strategisk miljøvurdering

af kommuneplantillæg 30, lokalplan 521 og lokalplan 524

Oktober 2008

Kalundborg Kommune

# Strategisk miljøvurdering

af kommuneplantillæg 30, lokalplan 521 og lokalplan 524

Oktober 2008

Ref 6406 004C

S MV\_KPT30\_LP521\_LP524\_final(2)

Version 2

Dato 2008-10-28

Udarbejdet af KAIT/TIRK/MJK

Kontrolleret af KAIT

Godkendt af JAKK

Rambøll Danmark A/S

Bredevej 2

DK-2830 Virum

Danmark

Telefon +45 4598 6000

[www.ramboll.dk](http://www.ramboll.dk)

## Indholdsfortegnelse

<b>1.</b>	<b>Sammenfatning</b>	<b>1</b>
1.1	Introduktion	1
1.2	Kort om planernes baggrund og formål	1
1.3	Området og berørte omgivelser	4
1.4	Sammenfattende miljøvurdering	6
<b>2.</b>	<b>Miljøvurdering</b>	<b>10</b>
2.1	Lov om miljøvurdering af planer og programmer 10	
2.2	Screening og scoping 11	
<b>3.</b>	<b>Planforhold og øvrigt lovgrundlag</b>	<b>13</b>
3.1	Planforhold	13
3.2	Miljøbeskyttelsesmål 14	
3.3	Øvrigt lovgrundlag 14	
<b>4.</b>	<b>Alternativer</b>	<b>16</b>
4.1	0-alternativ	16
4.2	Alternativer til placering af administrations- og serviceområde 16	
4.3	Alternativer til vejføring af omlagt Melbyvej 19	
<b>5.</b>	<b>Planområdets nuværende miljøstatus</b>	<b>22</b>
5.1	Landskab og arkitektur 22	
5.2	Kulturhistoriske værdier 23	
5.3	Udledning af spildevand 24	
5.4	Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder 24	
5.5	Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens § 3 25	
5.6	Spredningskorridorer 26	
5.7	Trafikafvikling/-belastning 26	
5.8	Trafikstøj	26
5.9	Trafiksikkerhed/-ulykker 27	
<b>6.</b>	<b>Ændringernes konsekvens for miljøet</b>	<b>27</b>
6.1	Landskab og arkitektur 27	
6.2	Kulturhistoriske værdier 32	
6.3	Udledning af spildevand 33	
6.4	Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder 33	
6.5	Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens § 3 36	
6.6	Spredningskorridorer 36	
6.7	Trafikafvikling/-belastning 37	
6.8	Trafikstøj	38
6.9	Trafiksikkerhed/-ulykker 39	
<b>7.</b>	<b>Afhjælpende foranstaltninger</b>	<b>40</b>
<b>8.</b>	<b>Forslag til overvågningsprogram</b>	<b>42</b>

<b>9.</b>	<b>Miljøkonsekvenser for de tre planer</b>	<b>47</b>
9.1	Kommuneplantillæg nr. 30 47	
9.2	Lokalplan nr. 521 for administrations- og serviceområde for Statoil Raffinaderiet	48
9.3	Lokalplan nr. 524 for Ny Melbyvej 51	

## 1. Sammenfatning

### 1.1 Introduktion

Denne miljørapport omhandler en strategisk miljøvurdering (SMV) af et kommuneplantillæg og to lokalplaner, der relaterer sig til Statoil Raffinaderiet i Kalundborg. Nærmere bestemt følgende tre planer:

- Kommuneplantillæg nr. 30 til Kalundborg Kommuneplan 2000-2012
- Lokalplan nr. 521 for Statoils nye administrations- og serviceområde
- Lokalplan nr. 524 for Ny Melbyvej syd for Melbygade

I miljørapporten indgår en vurdering af de væsentlige indvirkninger, som gennemførelsen af de tre planer forventes at få på miljøet. Mulighederne for at afbøde de væsentlige miljøpåvirkninger gennem afhjælpende foranstaltninger, er indarbejdet i planerne – primært gennem bestemmelserne i lokalplan 521.

Miljøvurderingen er udarbejdet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer<sup>1</sup>, som indebærer, at offentlige myndigheder skal foretage en miljøvurdering af planer og programmer, der kan få en væsentlig indvirkning på miljøet. Ved udarbejdelsen af miljøvurderingen er Miljøstyrelsens vejledning herom lagt til grund<sup>2</sup>.

Vurderingerne i miljørapporten tager udgangspunkt i oplysningerne i kommuneplantillæg nr. 30<sup>3</sup>, lokalplan nr. 521<sup>4</sup> og lokalplan nr. 524<sup>5</sup>, hvortil denne rapport er et bilag og oplysninger meddelt direkte af Statoil Raffinaderiet til Kalundborg Kommune.

### 1.2 Kort om planernes baggrund og formål

Statoils overordnede ønske er at opnå en optimal udnyttelse af virksomhedens arealer med henblik på at sikre gode drifts- og udviklingsmuligheder inden for det eksisterende erhvervsareal. Med henblik på at give virksomheden disse muligheder, er der udarbejdet forslag til tre lokalplaner samt et kommuneplantillæg.

Baggrunden for disse planer er Statoils ønske om at idriftsætte en ny flare (fakkeltårn) på det eksisterende raffinaderi i 2011. Formålet med at etablere flaren er at mindske udledningen af kulbrinter fra raffinaderiet i tilfælde af et omfattende strømssvigt.

---

<sup>1</sup> Bekendtgørelse nr. 1398 af 22. oktober 2007 af lov om miljøvurdering af planer og programmer

<sup>2</sup> Miljøstyrelsens vejledning nr. 9664 af 18. juni 2006 om miljøvurdering af planer og programmer

<sup>3</sup> Kalundborg Kommune. Forslag til Tillæg nr. 30 til Kommuneplan 2000-2012.

<sup>4</sup> Kalundborg Kommune. Forslag til lokalplan nr. 521 for administrations- og serviceområde til Statoil Raffinaderiet. Oktober 2008.

<sup>5</sup> Kalundborg Kommune. Forslag til Lokalplan 524 for Ny Melbyvej. Oktober 2008

På grund af sikkerhedshensyn skal flaren stå i en vis afstand til eksisterende olietanke og procesanlæg, og vil derfor blive placeret på et område, som i dag anvendes til værksteder. Inden flaren sættes i drift, vil bl.a. Statoils administrationsbygning og kantine skulle flyttes, ligesom Melbyvej skal lukkes for offentlig trafik. Som en konsekvens heraf ønsker Statoil at etablere et samlet administrations- og serviceområde øst for det eksisterende raffinaderi.

Forledt af de konsekvenser en ny flare bevirker, har Statoil ønsket et mere gennemgribende planarbejde, der giver Raffinaderiet optimal udnyttelse af de eksisterende arealer og dermed i højere grad sikrer, at Statoils fremtidige udviklingsbehov – både på Raffinaderiets produktions- og tankområde, så alle aktiviteter fortsat kan ske indenfor Statoils eksisterende arealer i Kalundborg.

Formålet med planarbejdet er således primært at flytte alle bemandede faciliteter ud af raffinaderiområdet og sikre, at der fortsat er vejadgang til Melby fra nord ved at omlægge Melbyvej.

Statoil ejer i forvejen et areal øst for det eksisterende raffinaderi og ønsker at anvende dette areal til et nyt serviceområde samt til placering af en del af den nye Melbyvej.

Kalundborg Kommunes forslag til kommuneplantillæg nr. 30 giver mulighed for at:

- Udlægge et område til etablering af en administrationsbygning i maksimalt 4 etager (og indtil 15 meter) med kontorer og mandskabsfaciliteter. De eksisterende rammebestemmelser giver mulighed for opførelse af bygninger i 2 etager op til 8,5 meter.
- Forlægge Melbyvej til en mere østlig placering samt syd om Melby. De eksisterende kommuneplanrammer beskriver en vejføring nord om Melby.
- Ophævelse af eksisterende rammebestemmelse om levende hegn i skel mod vej og nabo, idet dette mindsker muligheden for at registrere uheld og unormale aktiviteter.
- Ændring af rammeområde 7.9F1 fra Fritidsområde / grønt område til Erhvervsområde 6.4E2, idet ny vejføring går gennem området. Arealet (7.9F1) øst for ny vej skal friholdes for bebyggelse.

Forslag til lokalplan 521 giver mulighed for at:

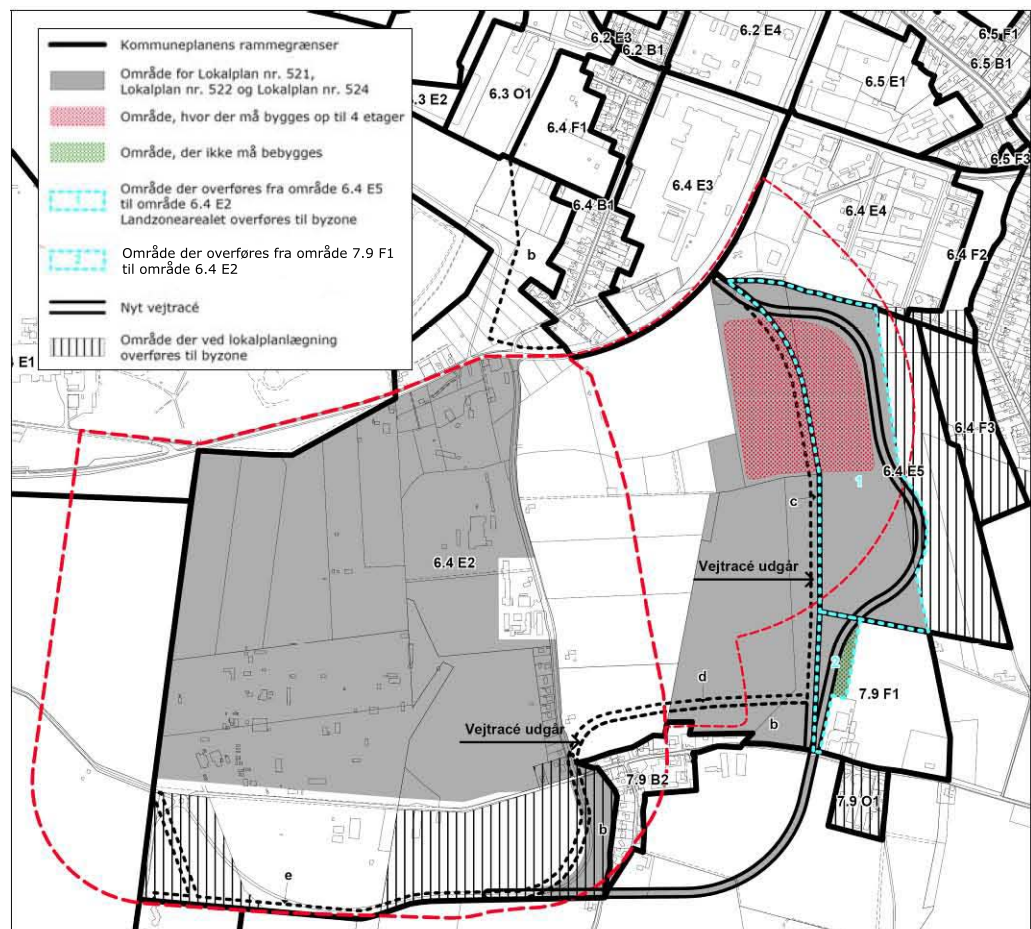
- Flytte bemandede faciliteter ud af det eksisterende raffinaderiområde, således at der kan opnås en bedre udnyttelse af raffinaderiområdet samtidig med at arbejdsforhold og sikkerhedshensyn til de ansatte forbedres.
- Etablere en administrationsbygning i maksimalt 4 etager med kontorer og mandskabsfaciliteter samt at

- Etablere et serviceområde i maksimalt 2 etager indeholdende værksted, brandstation, lager, laboratorium, centralt kontrolrum, skurby, præfabrikationsområde, p-pladser mv.
- I lokalplanen fastlægges vejens tværprofil for vejstrækningen fra Asnæsvej til Melbygade.

Forslag til lokalplan 524 giver mulighed for at:

- Etablere en erstatningsvej for den eksisterende Melbyvej, idet denne pga. Statoils udviklingsplaner og de deraf afledte sikkerhedshensyn vil skulle lukkes for offentligheden.
- I lokalplanen fastlægges vejens tvær- og længdeprofil for vejstrækningen fra Melbygade til Asnæs Skovvej for at opnå den mest ideelle vejføring under hensyntagen til omgivelserne.

Området der berøres af de tre planer er vist på nedenstående oversigtskort.



### 1.3 **Området og berørte omgivelser**

Området der berører kommuneplantillægget strækker sig fra den nye Melbyvej i øst og til raffinaderiets vestligste skel samt fra Asnæsvej i nord til den nye Melbyvejs sydlige afgrænsning. Området anvendes i dag til landbrugsformål og erhvervsområde.

Det eksisterende raffinaderi er i Kalundborgs kommuneplan<sup>6</sup> udlagt til erhvervsområde for større industri. I regionplanen<sup>7</sup> er raffinaderiområdet udlagt til større enkeltanlæg og er omfattet af en sikkerhedszone på 300 m. Inden for denne zone må der ikke etableres beboelse, institutioner eller erhvervsvirksomhed uden tilladelse fra Beredskabsstyrelsen. Desuden er der i kommuneplan og regionplan udlagt en konsekvenszone på 500 m øst for raffinaderiet. Inden for denne zone må der ikke etableres beboelse eller institutioner uden tilladelse fra Kalundborg kommune.

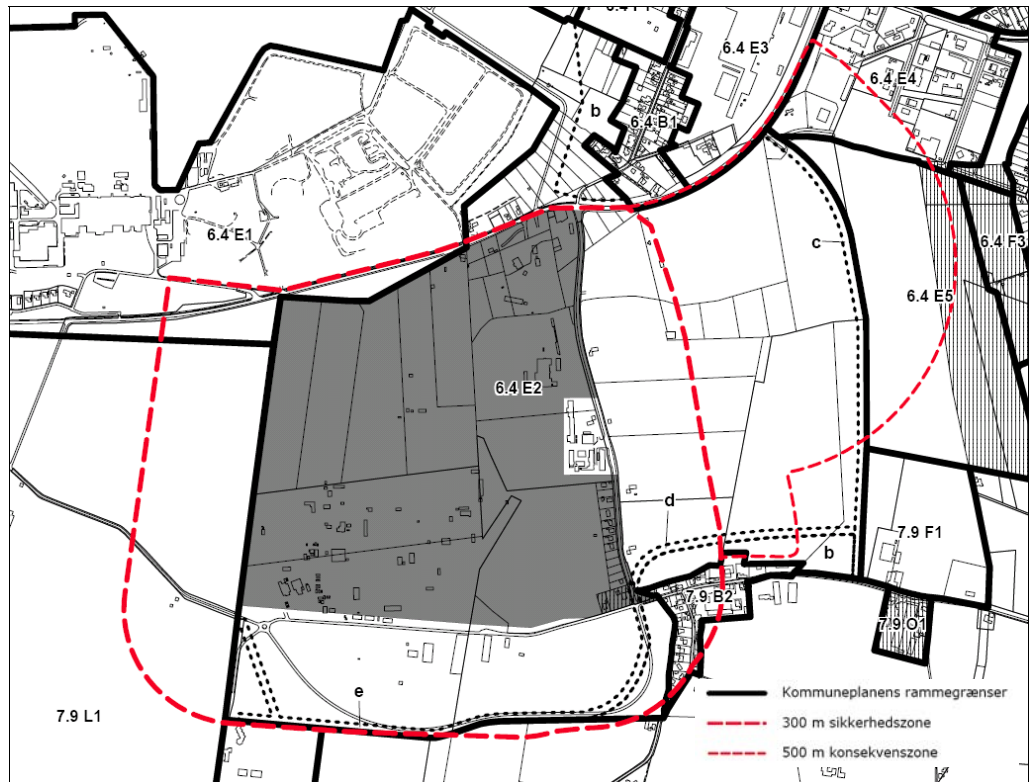
Zonernes placering fremgår af nedenstående kort. Både 300 m zonen eller 500 m zonen berører eksisterende bebyggelse uden for Statoils arealer.

---

<sup>6</sup> Kalundborg Kommune. Kommuneplan 2000-2012. Hovedstruktur og Rammer for lokalplanlægning. Vedtaget af Kalundborg Byråd 13. november 2001

<sup>7</sup> Vestsjællands Amt, Regionplan 2005-2016, december 2005





Figur 1-2 Sikkerhedszone og konsekvenszone omkring Statoil Raffinaderiet. Det grå område markerer lokalplan 522's område.

En lokalplan (lokalplan 522) for det eksisterende raffinaderi, som dels regulerer raffinaderiet gennem lokalplanens bestemmelser og dels giver mulighed for yderligere udbygning af raffinaderiet, er under udarbejdelse parallelt med de tre planer, der miljøvurderes i denne miljørapport. Der er ligeledes foretaget en miljøvurdering af lokalplan 522.

Når bortses fra raffinaderiområdet og Melby anvendes området i dag hovedsageligt til landbrugsformål. I området ligger en mose, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, og vandløbet Sildebækrenden løber gennem området. Sildebækrenden er stærkt reguleret og målsat til faunaklasse 4. Målsætningen har ikke været opfyldt i måleårene. Sildebækrenden er nedstrøms Statoils område stærkt modificeret (rørlagt) og opstrøms er Sildebækrenden blokeret for passage af fisk og vandløbsorganismer af et rensningsanlæg. Her er bl.a. tegn på overløb fra rensningsanlægget.

I området ligger endvidere Rykkerhøj, som er en gravhøj fra oldtiden. Der er ikke tidligere udlagt beskyttelseszone omkring højen. I forbindelse med dette planarbejde udlægges der en beskyttelseszone, som er 100 m mod nord og vest og 30 m mod øst og syd.

Den nye vej føres syd for Melby ind i den forlagte Asnæs Skovvej. Dette vil ske på nordsiden af et beskyttet sten/jorddige fra en gammel roebane. Den eksisterende Asnæs Skovvej ligger langs dette dige.

Området syd for Melbygade er i Vestsjællands Amts regionplan udlagt som landskabsområde. I dette område skal bl.a. nye tekniske anlæg mv. undgås. Planerne vil ikke medføre, at der anlægges nye tekniske anlæg i området.

#### 1.4 **Sammenfattende miljøvurdering**

Der er som opstart på miljøvurderingen foretaget en indledende kvalitativ vurdering (scoping) af potentielle væsentlige miljøforhold, der kan blive berørt af de tre planer. Scoping'en pegede på, at der inden for følgende miljøtemaer kunne være en væsentlig indvirkning på miljøet. Disse temaer er derfor undersøgt nærmere i denne miljøvurdering:

Parameter \ Plan	Kommuneplantillæg nr. 30	Lokalplan 521 for serviceområdet	Lokalplan 524 for vej syd for Melbygade
Landskabelig værdi	X		X
Kulturhistoriske værdier			X
Arkitektonisk udtryk	X	X	X
Udledning af spildevand		X	
Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder		X	
Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens -§ 3	X	X	
Spredningskorridorer	X	X	
Trafikafvikling/-belastning	X	X	X
Trafikstøj	X	X	X
Trafiksikkerhed/-ulykker	X	X	X

#### **Landskab og arkitektur**

Set fra Engvejskvarteret er de øverste etager af administrationsbygningerne synlige, ligesom man syd for administrationsbygningen vil kunne se skærmen, der omkranser bygningerne.

Fra Asnæsvej virker bygningerne dominerende i området, fordi de er relativt høje. På grund af bygningerne vil den eksisterende åbne kile i landskabet forsvinde. Skærmvæggen skaber en rolig afgrænsning af det bebyggede område, idet planområdet fremstår som et samlet kompleks, og der skabes en klar grænse imellem planområdet og omgivelserne.

Fra Melbygade vil udsynet domineres af skurbyen, og administrationsbygningen vil kun kunne skimtes i begrænset omfang. Udbygningen af området betyder, at den åbne kile i landskabet forsvinder og der i stedet skabes et samlet bebygget område, hvori de eksisterende hvide tanke integreres.

De visuelle konsekvenser af den nye Melbyvej vurderes ikke at være væsentlige set syd for vejen, idet vejen forløber i en naturlig lavning i terrænet og at etableringen ikke medfører væsentlige ændringer i det eksisterende landskab i form af terrænændringer eller fjernelse af bevoksninger.

Fra Søstremosevej kan den nye Melbyvej ses på en del af strækningen, mens den på en anden del ligger i en afgravning og derfor ikke vil være synlig. På grund af beplantning, tekniske anlæg i baggrunden samt terrænet vil vejen heller ikke virke dominerende i landskabet set fra dette punkt.

#### **Kulturhistoriske værdier**

Rykkerrhøj bliver omgivet af en beskyttelseszone, der sikrer, at højen ikke bliver direkte påvirket af planerne for områdets anvendelse. Beskyttelseszonen forventes fastsat til 100 meter mod nord og vest og til 30 meter syd og øst for højen, hvilket er de sider, som vender mod administrations- og serviceområdet. Som konsekvens af at der etableres bygninger relativt tæt på højen vil den visuelle oplevelse af højen blive ændret, og den vil fremover ligge i et urbant område frem for i det åbne land som tilfældet er i dag.

Det beskyttede dige vest for Sønderstrandvej bliver ikke direkte påvirket af den nye Melbyvej, men kommer til at ligge tæt på vejens tracé. Indirekte påvirkes diget visuelt af vejen, men i kraft af at diget ikke i sig selv virker markant i landskabet vurderes påvirkningen ikke at være af væsentlig betydning.

#### **Udledning af spildevand**

Spildevandet fra administrations- og serviceområdet ledes direkte til Raffinaderiets eget renselanlæg, mens regnvandet ledes til Sildebækrenden.

Raffinaderiets renselanlæg er dimensioneret til en belastning på 7.200 m<sup>3</sup>/d, mens etableringen af det nye opland til administration mv. svarer til 64 m<sup>3</sup>/d. Etableringen af det nye opland svarer således blot til under 1 % af renselanlæggets kapacitet. Da renselanlæggets gennemsnitsbelastning er i dag lige under 50 %, vil det ikke give kapacitetsmæssige problemer på Raffinaderiets renselanlæg at modtage de nye mængder.

#### **Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder**

Sildebækrenden gennemskærer i sit nuværende, regulerede forløb det kommende administrations- og serviceområde. Lokalplan nr. 521 giver mulighed for at omlægge Sildebækrenden med mulighed for at skabe et forløb for vandløbet, der syner mere naturligt. Ved at anlægge et mere snoet forløb for Sildebækrenden er der potentiale for at opnå en større dynamik og et bedre fysisk miljø og hermed er der

bl.a. mulighed for, at livsvilkårene for vandløbets insekter forbedres og at den samlede økologiske kvalitet forbedres.

Regnvandsudledningen fra administrations- og serviceområdet til Sildebækrenden vurderes at være af lille betydning set i sammenligning med den reduktion, der vil ske i udledning af kvælstof fra de landbrugsarealer, der inddrages ved udbygningen.

Inden regnvandet ledes ud i Sildebækrenden opsamles det i et regnvandsbassin. Bassinet er beregning til at skulle have et volumen på cirka 5.500 m<sup>3</sup>, hvori der er taget højde for forventede kraftigere regnhændelser. Bassinets størrelse sikrer, at der tilledes 1 l/s/ha til Sildebækrenden, hvilket stort set svarer til, hvad der løber til Sildebækrenden fra landbrugsarealerne i dag. For at sikre tilstrækkelig kapacitet i bassinet, er der udlagt et område på 15.000 m<sup>2</sup> til bassin. Det giver mulighed for at etablere et større volumen, når endelige beregninger af kapacitetsbehovet er foretaget i forbindelse med detailprojektering.

Beregningerne bygger blandt andet på, at der i en stor del af det sydlige serviceområde kan ske nedsivning af overfladevand. Det samme gælder de grønne områder og arealerne ved mosen. Overfladevand fra de øvrige områder og den omlagte Melbyvej kan ledes til regnvandsbassinet efter det har passeret sandfang og olieudskiller.

Regnvandsbassinet skal etableres som en potentiel paddelokalitet, så søen udformes naturligt med organiske former og flade brinker med en maksimal hældning på 1:3 i størstedelen af søens udstrækning og brinker med hældning på ca. 1:5 i resten. Den del af bassinet, der har meget flade brinker, vil oftest være tørlagt, men denne del vil kunne rumme en ekstra mængde vand ved særligt kraftige regnhændelser, hvorved oversvømmelser og overløb til Sildebækrenden kan minimeres.

De flade brinker vil yderligere muliggøre en bred zone med fugtig bund, hvor der forventes at gro eng- og sumplanter, som vil få bassinet til at se mere naturligt ud, men som også vil være et vigtigt levested for smådyr og padder.

### **Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens § 3**

Den beskyttede mose vil blive isoleret ved gennemførelse af forslag til lokalplan nr. 521 som følge af etablering af det nye erhvervsområde samt ny linjeføring for Melbyvej. Det vil medføre, at de mellemstore pattedyr som ræv og rådyr ikke længere kan bevæge sig frit fra det åbne land til mosen uden at krydse vejen med risiko for påkørsel. Risikoen vurderes dog at være lille, da årsdøgnstrafikken er beregnet til maks. 2400 biler og da der ikke forventes at opholde sig mange dyr i mosen på grund af dens ringe størrelse. Den øgede forstyrrelse fra erhvervsområdet samt vejen i form af trafik og belysning vil muligvis yderligere resultere i, at dyrene ikke vil drages mod mosen i samme omfang som i dag.

Den nye beplantning mellem den beskyttede mose og boldbanerne skaber kontakt til beplantningen øst for boldbanerne og resulterer i et sammenhængende naturom-

råde på ca. 7 ha. Dette vil skabe et nyt tilholdssted for dyr og fugle til trods for at området er gennemskåret af den nye Melbyvej.

Såfremt evt. dræn, som kommunen ikke har kendskab til, skades under etablering af vejen, skal disse genskabes, så der ikke sker en forringelse af mosens tilstand i forbindelse hermed.

#### **Spredningskorridorer**

Det vurderes ikke at være en negativ påvirkning af etablering af vej samt administrations- og serviceområdet. Det levende hegn, der løber i den nordøstligste del af lokalplanområde nr. 521 berøres af den nye Melbyvej, der kommer til at løbe langs hegnet. Det vil resultere i en større grad og forstyrrelse af de smådyr og fugle, der måtte findes i hegnet. Da hegnet ikke har forbindelse til en anden form for spredningsvej, vurderes hegnet dog ikke at fungerer som en direkte spredningskorridor.

Det levende hegn, der løber i den nordvestlige ende af lokalplanområde 521, bliver en mulig spredningskorridor mellem det nye regnvandsbassin og det nye forløb af Sildebækrenden og op til det lille regnvandsbassin, der ligger lige nordvest for lokalplanområdet samt den lille beplantning i forbindelse med bassinet.

Et nyt levende hegn nord for Melby etableres med lokalt hjemmehørende løvfældende buske og træer, hvilket giver et godt fødegrundlag for smådyr og fugle.

#### **Trafikafvikling/-belastning**

Ved etablering af Ny Melbyvej og Statoils nye administrations- og serviceområde forventes 2.400 biler pr. dag på den nye Melbyvej nærmest Asnæsvej, 1.600 biler pr. dag ved Melbygade, 1.000 ved Sønderstrandsvej og 900 på Asnæs Skovvej. Der er samlet set tale om en meget beskeden trafikbelastning, som vurderes ikke give problemer med afvikling. Da trafikken samlet set skal køre lidt kortere, medfører det et fald i energiforbrug og emissioner af f.eks. CO, CO<sub>2</sub> og partikler.

Der kan komme gener fra gadebelysning på de strækninger af Ny Melbyvej, der forløber i åbent land. Dette kan imødegås ved bevidst placering af lysmaster og valg af armaturer.

#### **Trafikstøj**

Linieføringen i afstand af bebyggelse og de begrænsede trafiktal medfører, at den nye vejføring ingen steder giver støjpåvirkninger over grænseværdierne på 58 dB. For beboere i Melby opleves endda en reduktion i trafikstøjen, fordi trafikken nu føres uden om Melby.

#### **Trafiksikkerhed/-ulykker**

Beregningerne viser et uændret antal uheld. Trygheden vil generelt blive forbedret, bl.a. fordi den omlagte Melbyvej har separat sti mod eksisterende Melbyvejs cykelbaner. Trafikanter mellem Melby Landsby og Årby Skole vil dog opleve øget utryghed p.g.a. den nye rundkørsel.

## 2. Miljøvurdering

Denne miljøvurdering omhandler et kommuneplantillæg og to lokalplaner, der relaterer sig til Statoil Raffinaderiet i Kalundborg:

- Kommuneplantillæg nr. 30 til Kalundborg Kommuneplan 2000-2012
- Lokalplan nr. 521 for administrations- og serviceområde til Statoil Raffinaderiet
- Lokalplan nr. 524 for Ny Melbyvej

Miljøvurderingen er udarbejdet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer<sup>8</sup>, som indebærer, at offentlige myndigheder skal foretage en miljøvurdering af planer og programmer, der kan få en væsentlig indvirkning på miljøet. Ved udarbejdelsen af miljøvurderingen er Miljøstyrelsens vejledning herom lagt til grund<sup>9</sup>. Resultatet af miljøvurderingen er denne miljørapport.

Vurderingerne i miljørapporten tager udgangspunkt i de ønsker til planlægningen som de fremgår af forslag til kommuneplantillæg nr. 30<sup>10</sup>, lokalplan nr. 521<sup>11</sup> og lokalplan nr. 524<sup>12</sup>, hvortil denne rapport er et bilag. Desuden indgår oplysninger meddelt direkte af Statoil Raffinaderiet til Kalundborg Kommune i baggrunden for vurderingerne.

### 2.1 Lov om miljøvurdering af planer og programmer

Lov om miljøvurdering af planer og programmer stiller krav om, at offentlige myndigheder skal foretage en miljøvurdering af planer og programmer, der kan påvirke miljøet væsentligt.

Indledningsvist er det fastslået, at de tre planer hver især er omfattet af reglerne om miljøvurdering, som det fremgår af den indledende screening.

Der er som opstart på miljøvurderingen foretaget en indledende kvalitativ vurdering af hvilke miljøforhold, der kan blive berørt af planerne. Denne indledende vurdering har, som foreskrevet i loven, været sendt til høring hos berørte myndigheder med henblik på fastlæggelse og afgrænsning af miljøforhold, som skal vurderes i miljørapporten.

Med udgangspunkt i den indledende miljøvurdering er der foretaget en vurdering af planernes konsekvenser for miljøet. Miljøvurderingen fremgår af denne miljørap-

---

<sup>8</sup> Bekendtgørelse nr. 1398 af 22. oktober 2007 af lov om miljøvurdering af planer og programmer

<sup>9</sup> Miljøstyrelsens vejledning nr. 9664 af 18. juni 2006 om miljøvurdering af planer og programmer

<sup>10</sup> Kalundborg Kommune. Forslag til Tillæg nr. 30 til Kalundborg Kommuneplan 2000-2012.

<sup>11</sup> Kalundborg Kommune. Forslag til lokalplan nr. 521 for Statoils nye service- og administrationsområde. Oktober 2008.

<sup>12</sup> Kalundborg Kommune. Forslag til Lokalplan 524 for Ny Melbygade. Oktober 2008

port, der beskriver de væsentlige indvirkninger, som planernes gennemførelse forventes at få på miljøet. Miljøvurderingens sigte er, at planernes bestemmelser sikrer, at der er så få miljøpåvirkninger som muligt.

Miljørapporten indgår som bilag til planforslagene og offentliggøres sammen med planforslagene i minimum otte uger, således at offentligheden og berørte myndigheder får mulighed for at udtale sig om planforslagene og miljøvurderingen.

Som opfølgning på den offentlige høring og inden planernes endelige vedtagelse skal der endvidere udarbejdes en sammenfattende redegørelse for, hvorledes miljøvurderingen og de gennemførte høringer har påvirket de tre planer og beslutningen om at vedtage henholdsvis kommuneplantillæg og de to lokalplaner samt hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planerne (overvågningsprogrammet).

Der har som indledning til planarbejdet for kommuneplantillæg nr. 30 været foretaget en forhøring i juli 2008. Resultatet af denne høring har indgået i arbejdet med det endelige forslag til kommuneplantillæg jf. i øvrigt kapitel 4.

## 2.2 **Screening og scoping**

Der er som opstart på denne miljøvurdering foretaget en indledende kvalitativ vurdering (scoping) af hvilke miljøforhold, der kan blive berørt af planforslagene. Screeningen/scoping findes som bilag til de to lokalplaner og som bilag til kommuneplantillægget.

Scopingerne pegede på følgende potentielle områder/temaer, som kan blive påvirket ved planernes vedtagelse og de aktiviteter, som der herved åbnes mulighed for:

Parameter	Plan		
	Kommuneplanteillæg nr. 30	Lokalplan 521 for serviceområdet	Lokalplan 524 for vej syd for Melbygade
Landskabelig værdi	X		X
Kulturhistoriske værdier			X
Arkitektonisk udtryk	X	X	X
Udledning af spildevand		X	
Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder		X	
Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens -§ 3	X	X	
Spredningskorridorer	X	X	
Trafikafvikling/-belastning	X	X	X
Trafikstøj	X	X	X
Trafiksikkerhed/-ulykker	X	X	X

Scoping'en har, som foreskrevet i loven, været sendt til høring hos berørte myndigheder og en række organisationer<sup>13</sup>. Der er kun indkommet bemærkninger fra Beredskabsstyrelsen. Beredskabsstyrelsen noterer, at Statoil Raffinaderiets sikkerhedsrapport<sup>14</sup> i øjeblikket er under behandling af risikomyndighederne (Miljøcenter Roskilde, Arbejdstilsynet samt beredskabsmyndighederne Kalundborg Beredskab og Beredskabsstyrelsen).

Sikkerhedsrapporten indeholder bl.a. beregninger af konsekvenszoner for de worst case scenarier for uheld på virksomheden, der er afdækket i forbindelse med risikovurderingen. De beregninger af konsekvenszoner, der foreligger på nuværende tidspunkt giver ikke anledning til kommentarer fra Beredskabsstyrelsen i forbindelse med en forlægning af Melbyvej og placering af administrations- og serviceområde, da planerne omfatter områder, der ligger udenfor disse zoner.

I det følgende er det berørte områdes nuværende miljøstatus beskrevet med hensyn til de ovennævnte temaer. For hver af disse er beskrevet og vurderet, hvilke konsekvenser de tre planer kan få for miljøet.

<sup>13</sup> Beredskabsstyrelsen, Kalundborg og Omegns Museum, Kulturarvsstyrelsen, Miljøcenter Roskilde, Vejdirektoratet, Dansk Naturfredningsforenings lokalkomiteé, Dansk Ornitologisk Forening og Lokalkomiteéen i Kalundborg for Friluftsrådet.

<sup>14</sup> Udarbejdet i henhold til risikobekendtgørelsen (Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1666 af 14. december 2006 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer)



### 3. Planforhold og øvrigt lovgrundlag

#### 3.1 Planforhold

Planforslagenes forhold til anden planlægning er beskrevet og vurderet i planredegørelserne. Her følger kort en omtale af de planforhold, som er af betydning for miljøvurderingen:

- Den del af planområderne, der ligger øst for Sønderstrandsvej, er i Regionplan 2005-2016 for Vestsjællands Amt (der nu har status som landsplandirektiv) udpeget som landskabsområde. Området indeholder værdifulde naturområder, bevaringsværdige landskaber og kulturhistoriske værdier. Nødvendige anlæg og bebyggelser skal, i den udstrækning det er muligt, indpasses under hensyn til landskabelige forhold og lokal byggeskik, således at der opnås en god helhedsvirkning.
- Hele planområdet ligger i kystzonen og de største dele af planområdet ligger i byzone. Ifølge planloven skal der for bebyggelse og anlæg i de kystnære dele af byzonerne, der vil påvirke kysten visuelt, gøres rede for påvirkningen. Såfremt bebyggelsen afviger væsentligt i højde eller volumen fra den eksisterende bebyggelse i området, skal der gives en begrundelse herfor. For så vidt angår den del af planområderne, der ligger i landzone, gælder at der kun kan gives landzonetilladelse, "hvis det ansøgte har helt underordnet betydning i forhold til de nationale planlægningsinteresser i kystområderne". Lokalplanområdet ligger ca. 1 km fra nærmeste kyststrækning, Kalundborg Havn mod nordvest, og ca. 3 km fra Asnæs Sydstrand mod syd.
- Lokalplan nr. 521 for administrations- og serviceområdet ligger delvist indenfor spildevandsplanens område. Spildevand fra området ledes til raffinaderiets eget renselanlæg. Der udarbejdes tillæg til spildevandsplanen i forbindelse med planarbejdet, mens regnvand ledes til Sildebækrenden.
- Den påtænkte udvidelse af Raffinaderiet mod øst vil kræve omlægning af Melbyvej, hvor der skal etableres ny sekundære trafikvej. Den nye trafikstruktur med etablering af ny sekundær trafikvej er i kommuneplanen planlagt under hensyn til at sikre såvel Statoil de fornødne udviklingsmuligheder som at sikre lokalområderne hensigtsmæssige trafikforhold. De sekundære trafikveje forbinder de enkelte boligområder med det overordnede vejnet. I landområderne udgør de bl.a. forbindelser til landsbyer og sommerhusområder. Trafikvejene bør ikke gennemskære sammenhængende områder og ikke skille boligområder fra deres skoler, butikker eller rekreative arealer. Kan dette ikke undgås, bør trafikvejene udføres med fartdæmpning eller strækningen sikres på anden måde. Veje med busbetjening bør så vidt muligt være trafikveje. På sekundære trafikveje kan det i visse tilfælde accepteres, at cyklister benytter kørebanen, hvis biltrafikkens hastighed ikke er for stor.

### 3.2 **Miljøbeskyttelsesmål**

Udover ovennævnte planlægningsmæssige forhold har Kalundborg Kommune et regulativ for erhvervsaffald, som skal sikre, at affaldshåndteringen fra virksomhederne i kommunen sker på et bæredygtigt og miljøbeskyttende grundlag. Den type affald, som forekommer på Statoil Raffinaderiet, vil ifølge regulativet i et vist omfang være omfattet af en kommunal indsamlingsordning, og byggeaffald er ifølge regulativet anmeldepligtigt.

Affaldsområdet er også et fokusområde i Kalundborg Kommunes Agenda 21-arbejde, der sigter mod minimering af affaldsmængden, samt registrering af affaldsstrømmene såvel som øget genanvendelse. Agenda 21-arbejdet har endvidere fokus på, at spildevandsudledninger til åbent vand, sker miljømæssigt forsvarligt og i overensstemmelse med målsætningen for recipienten.

Kalundborg Kommunes mål i Agenda 21-planen er at nedsætte miljøbelastningen pr. borger eller produkt. Endvidere arbejdes der mod at sikre en aktiv naturgenopretning, blandt andet med særligt fokus på vandløb.

De aktiviteter og den affaldsfrembringelse, som lokalplanforslaget åbner mulighed for, vurderes ud fra det samarbejde Raffinaderiet har med Kalundborg Kommune om affaldshåndtering at være i overensstemmelse med de beskrevne planer og regulativer.

### 3.3 **Øvrigt lovgrundlag**

#### **Miljøbeskyttelsesloven**

Miljøbeskyttelsesloven<sup>15</sup> har til formål at medvirke til at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og planteliv.

Ifølge miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 skal en virksomhed, der er omfattet af lovens § 33 (såkaldte listevirksomheder), have miljøgodkendelse, inden den kan sættes i drift. Regler for ansøgning om godkendelse og behandling af sager om miljøgodkendelse for listevirksomheder er fastsat i godkendelsesbekendtgørelsen<sup>16</sup>.

Ændringer og udvidelser af Statoils Raffinaderiet er omfattet af miljøbeskyttelseslovens bestemmelser om miljøgodkendelse. Udflytning af værksteder mv., som er reguleret af Statoil Raffinaderiets nuværende miljøgodkendelse, betyder, at miljøgodkendelsen skal suppleres med nye vilkår. Der er ikke for på nuværende tidspunkt søgt om tilladelse til udvidelser og/eller ændringer, som kræver dette.

---

<sup>15</sup> Bekendtgørelse nr. 1757 af 22. december 2006 af lov om miljøbeskyttelse

<sup>16</sup> Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1640 af 13. december 2006 om godkendelse af listevirksomhed (godkendelsesbekendtgørelsen)

### **Risikoforhold**

Der foregår ikke aktiviteter indenfor lokalplanområde 521 og 524, der er omfattet af risikobekendtgørelsen. Risikoforholdene vedr. det eksisterende raffinaderi er beskrevet i miljøvurderingen for lokalplan 522. Aktiviteterne i administrations- og serviceområdet er placeret under hensyntagen til muligheden for at udvide raffinaderiet mod øst med aktiviteter, der er omfattet af risikobekendtgørelsen, f.eks. olietanke.

### **Naturbeskyttelseslov og museumslov**

Naturbeskyttelsesloven omfatter beskyttelsen af visse naturtyper (§ 3 områder), fortidsminder, offentlighedens adgang til naturen samt fredninger.

Der må ikke ske ændringer af tilstanden i områder, som er omfattet af § 3 i naturbeskyttelsesloven. Myndigheden kan dog i særlige tilfælde, jævnfør naturbeskyttelseslovens § 65, dispensere for tilstandsændringer.

I lokalplanområdet ligger en rundhøj, Rykkerhøj, som beskyttes i forbindelse med lokalplanen. Ifølge museumsloven må der ikke foretages jordarbejder i en afstand af 2 meter fra en gravhøj uden dispensation. Omkring Rykkerhøj udlægges en beskyttelseszone efter Naturbeskyttelseslovens § 18. Med hjemmel i naturbeskyttelseslovens § 69 udlægges beskyttelseszone på 100 mod nord og vest og 30 m mod syd og øst. Inden for denne zone må der ikke anlægges veje, bygninger eller høj beplantning.

## 4. Alternativer

Der er i henhold til lov om miljøvurdering krav om, at der, udover de fremlagte forslag til planer, også skal foretages en vurdering af relevante alternativer, herunder først og fremmest det såkaldte 0-alternativ.

### 4.1 0-alternativ

0-alternativet er den situation, hvor det besluttes ikke at gennemføre de tre planer og hvor grundlaget for, at Statoil kan udvikle sig på det eksisterende raffinaderiområde, dermed heller ikke er til stede. 0-alternativet omfatter således den situation, hvor der ikke etableres et nyt administrations- og serviceområde, at der ikke udlægges en ny vej og at kravet om beplantning i skel til nabo og vej ikke ændres.

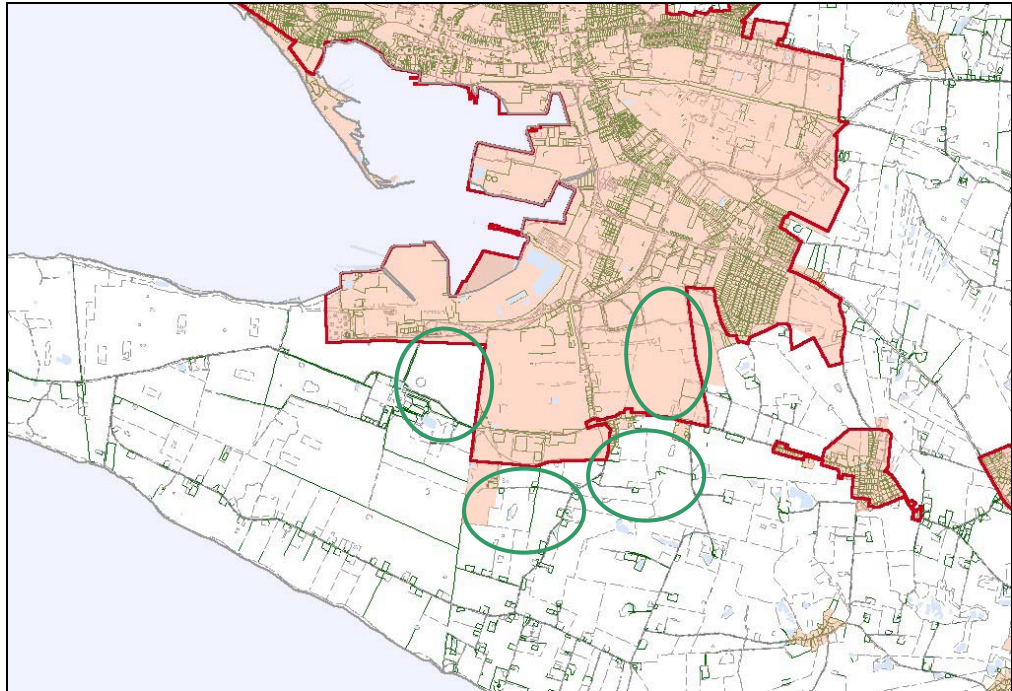
Baggrunden for planerne er Raffinaderiets ønske om at etablere en flare, hvilket er et miljøforbedrende tiltag, der ikke direkte er emnet for denne miljøvurdering. Såfremt planerne, der ligger til grund for denne miljøvurdering, ikke gennemføres, vil Statoil Raffinaderiet fortsat ikke have mulighed for at brænde kulbrinter af i tilfælde af svigt i strømforsyning eller nedbrud i anlæg. Hvis der ikke kan etableres nyt administrationsområde, kan den nye flare ikke sættes i drift, og der vil være en vis risiko for, at der vil spredes uforbrændte kulbrinter i nærområdet ved et svigt i elforsyningen.

0-alternativet vurderes at give anledning til flere konsekvenser for miljøet end en realisering af de fremlagte planforslag. Derudover er hovedparten af planområdet i region- og kommuneplan udlagt som erhvervsområde. Statoil Raffinaderiet har derfor en begrundet forventning om at kunne udnytte arealet til erhvervsmæssige aktiviteter.

### 4.2 Alternativer til placering af administrations- og serviceområde

Idet Raffinaderiets administrations- og servicefaciliteter nu er placeret inde på raffinaderiet, har det centrale i vurderingen af mulige alternative placeringer af faciliteterne været, at det naturligvis skal placeres i umiddelbar nærhed af Raffinaderiet, men ikke indenfor de gældende sikkerhedszoner.

Statoil har derfor i foråret 2008 i forbindelse med virksomhedens planer for udlægning af faciliteterne overvejet at placere et nyt administrations- og serviceområde vest, syd eller sydøst for Raffinaderiet udover placeringen øst for Raffinaderiet.



Figur 4-1 Illustration af de fire områder (grøn cirkel), Statoil har vurderet i foråret 2008. Med rød markering byområde.

De tre af lokaliteterne ligger i landzone og inden for områder, der er udpeget til kulturmiljø, beskyttelsesområde og landskabsområde i Vestsjællands Amts Regionplan, og miljøkonsekvenserne ved disse placeringer blev vurderet af Statoil til at være mere omfattende end en placering øst for Raffinaderiet.

Arealet vest og syd for Raffinaderiet er beliggende i et område, der i Vestsjællands Amts regionplan er udlagt som beskyttelsesområde. Beskyttelsesområder er et kerneområde i den vestsjællandske natur, og er helt centrale for oplevelsen af det tidligere amts større sammenhængende naturområder. Ifølge regionplanen kan der som hovedregel kun opføres nye bebyggelser, som har direkte tilknytning til det enkelte jordbrug. Anden form for anlæg og bebyggelse kan kun finde sted, hvis det har til formål at fremme formidlingen af områdets kvaliteter, uden at disse tilside-sættes. Anlæg og bebyggelse skal tilpasses landskabet og den lokale byggeskik.

Arealet syd for Raffinaderiet og arealet sydøst for Melby er beliggende i et område, der er udlagt til landskabsområde. Landskabsområder indeholder værdifulde naturområder, bevaringsværdige landskaber og kulturhistoriske værdier. Landskabsområder er med disse begrænsninger forbeholdt jordbrugserhvervet. Af regionplanen fremgår det, at nye tekniske anlæg og bebyggelser, der ikke tjener det lokale jordbrugserhverv, bør undgås. Nødvendige anlæg skal, i den udstrækning det er muligt, indpasses under hensyn til landskabelige forhold og lokal byggeskik, således at

der opnås en god helhedsvirkning. Der skal samtidig lægges vægt på, at de naturmæssige, kulturhistoriske, rekreative og landbrugsmæssige værdier respekteres.

Arealet vest og syd for Raffinaderiet er beliggende i et område, der er udlagt som kulturmiljø. I Vestsjællands Amts regionplan er der udpeget en række væsentlige kulturmiljøer som enten er kulturhistoriske helheder, enkeltelementer eller strukturer. Af regionplanen fremgår det, at byudvikling, placering af trafik- og tekniske anlæg o.l. samt skovrejsning ikke må ske på arealer udpeget som kulturmiljøet, med mindre det kan ske uden at forringe oplevelsen og forståelsen af kulturmiljøet.

Endvidere fremgår det, at ved opførelse af bygninger eller væsentlige om- og tilbygninger, ved etablering af tekniske anlæg, samt ved terrænændringer og skovrejsning i de udpegede områder, skal der vises særlige hensyn overfor de bestående bevaringsværdige værdier og sammenhænge.

Der er ingen beskyttede naturtyper på arealet vest for raffinaderiet. På arealet syd for raffinaderiet er der mellem Asnæs Skovvej og Melby Femvej en sø beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. Søen ligger ca. 50 meter nord fra Melby Femvej. Cirka 120 meter syd for Melby Femvej ligger en beskyttet mose, og ca. 410 meter syd for Melby Femvej ligger en beskyttet sø. På arealet sydøst for Melby ligger der ca. 30 meter fra skolen en beskyttet mose. Som tidligere nævnt er der ligeledes en § 3 beskyttet mose øst for Raffinaderiet.

Hertil kommer, at der i arealet vest for Raffinaderiet er flere højspændingsledninger fra Asnæsværket, der ikke kan jordlægges og dermed ville hindre en hensigtsmæssig udbygning af serviceområdet i dette område.

Samlet set har Statoils gennemgang af alternative placeringer af et nyt administrations- og serviceområde, der ligger i nærhed af Raffinaderiet vist, at

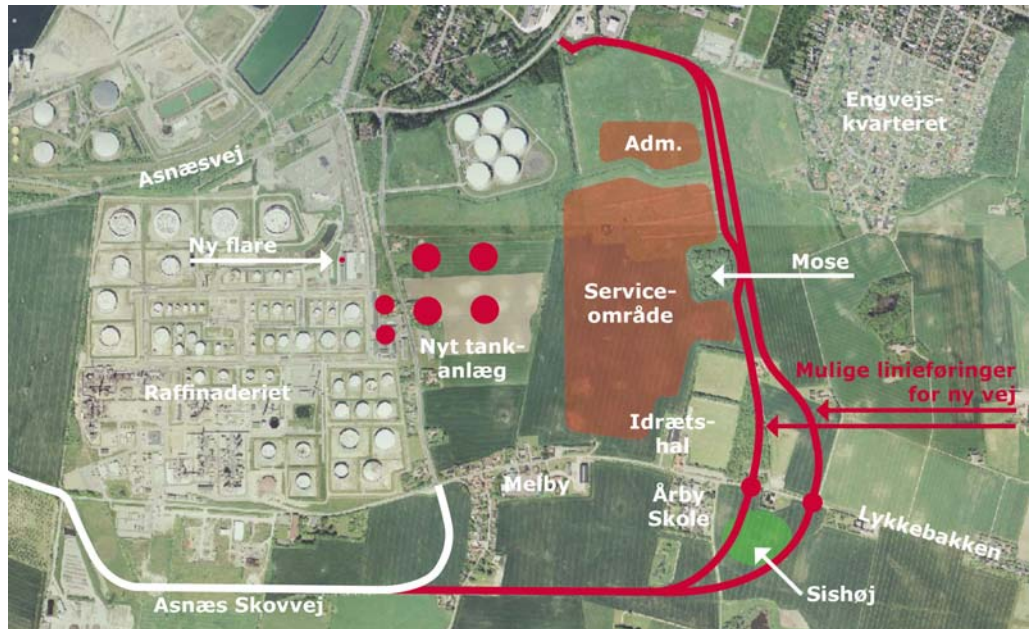
- området vest for Raffinaderiet har væsentlige landskabelige beskyttelsesinteresser og byder på flere tekniske udfordringer i form af højspændingsledninger;
- området syd for Raffinaderiet, og syd for det nuværende serviceområde, blandt andet indeholder beskyttede naturtyper og er omfattet af den tidligere regionplans udpegning af kulturmiljøer og landskabsområder;
- området sydøst for Raffinaderiet er ligeledes landskabsområde og en udbygning her vil indebære, at Melby blev "indesluttet" i Raffinaderiet;
- området øst for Raffinaderiet er det eneste område, der allerede er i byzone om er udlagt til erhvervsformål i kommuneplanen.

På den baggrund blev det valgt at arbejde videre med en placering i eksisterende byområde og disse tre lokaliteter vest, syd og sydøst for Raffinaderiet med samme nærhed til Raffinaderiet blev fravalgt.

#### 4.3

### Alternativer til vejføring af omlagt Melbyvej

I forbindelse med gennemførelse af forhøring af tillæg til kommuneplanen var der foreslået to alternative vejføringer øst for Statoils arealer og syd om Melby.



Figur 4-2 Kort benyttet i forbindelse med forhøring.

På baggrund af de indkomne bemærkninger blev der arbejdet videre med den vejføring, der fremgår af nedenstående figur.



Figur 4-3 Ny vejføring primært placeret på Statoils eget areal nord for Melbygade.

Den nye vejføring imødekommer en del af de bemærkninger, der indkom i forhøringen, som bl.a. gik på at undgå at vejen skulle krydse skolevejen for børn fra Engvejskvarteret samt friholde boliger på Løkkebakken. Samtidig sikrer vejen, at Statoil fortsat kan udnytte sit areal, og dermed at der fortsat kan ske en udvikling af Raffinaderiet. Herudover sikre vejens udformning ved mosen, at denne ikke berøres af vejanlægget.

I juni 2006 holdt Vestsjællands Amt i øvrigt 1. offentlighedsperiode for en VVM for Tanklager Øst (nye tanke er markeret på Figur 4-2 med røde "prikker" i midten). I hvidbogen fra november 2006 konkluderede amtet, at Statoil skulle arbejde videre med to vejføringer: En som gik nord om Melby og en som gik syd om Melby. Fælles for de to vejføringer var, at de begge lå vest for Årby Skole og fritidscenter. Den nye vejføring efter forhøringen følger stort set den sydlige vejføring fra 2006. Dog går vejen øst om mosen og ligger længere mod øst på Statoils areal.



Forarbejder til VVM-redegørelsen for Tanklager Øst viste, at den nordlige linieføring ville have en større støjpåvirkning af Melby end den sydlige. Den sydlige vejføring ville give en meget begrænset støjpåvirkning af Årby Skole og by.

På baggrund af udmeldinger fra Beredskabsstyrelsen om afstand mellem offentlig vej og oplag af klasse 1 produkter (råolie, nafta og benzin), kan det ikke forventes at være muligt at etablere en ny Melbyvej nord for Melby med tilknytning til den sydlige del af den eksisterende Melbyvej på grund af afstand til 2 eksisterende klasse 1 tanke i den sydøstlige del af raffinaderiområdet.

Det er derfor valgt at arbejde videre med en vejføring delvist på Statoils areal nord for Melby og syd for Melby.

## 5. Planområdets nuværende miljøstatus

Hovedparten af planområderne tilhører Statoil og er i region- og kommuneplan udlagt til erhverv. Dele af det område Melbyvej skal forlægges til, ligger dog i landskabsområdet

### 5.1 Landskab og arkitektur

Planområdet ligger i den sydlige del af Kalundborg, der er præget af forskellige former for industri, der ligger placeret nord og nord-vest for planområdet i tilknytning til havnefronten. Vest for området ligger Lerchenborg, der har karakter af herregårdslandskabets store skala.



Fotoet illustrerer de markante kontraster i landskabet omkring planområdet. Den relativt nyplantede allé fører ned til Lerchenborg, hvis hovedbygning ses for enden af vejen. Alléen er et klassisk element i herregårdslandskabet der, som det ses af billedet, består af åbne arealer i stor skala, hvilket er karakteristisk for denne type landskaber. I baggrunden ses Statoils anlæg, hvor den visuelle effekt af bygningsmassen forstærkes af højspændingsledningerne. Der er således skabt en klar grænse imellem industrien og det åbne land.

Mod øst afgrænses området af boligområder og åbent land. Asnæs Skovvej løber langs planområdernes sydlige afgrænsning. Melby, der er en mindre landsby inden for planområdet, ligger således placeret i et landbrugsområde, men med industriområdet som nærmeste nabo. Syd for planområdet er landbrugsarealerne udpeget som landskabsområde, hvilket er udtryk for den landskabelige værdi, der bør tages hensyn til i planlægningen af området.

Planområderne er karakteriseret ved grundlæggende at bestå af et åbent landbrugsareal i planområdets østlige del, mens det i områdets vestlige halvdel består af et industriområde, der indeholder en række bygninger og andre anlægselementer i form af tanke, procesanlæg og skorstene. Industriområdet er i sig selv et homogent landskab, der dog står i stærk kontrast til det åbne land øst herfor.

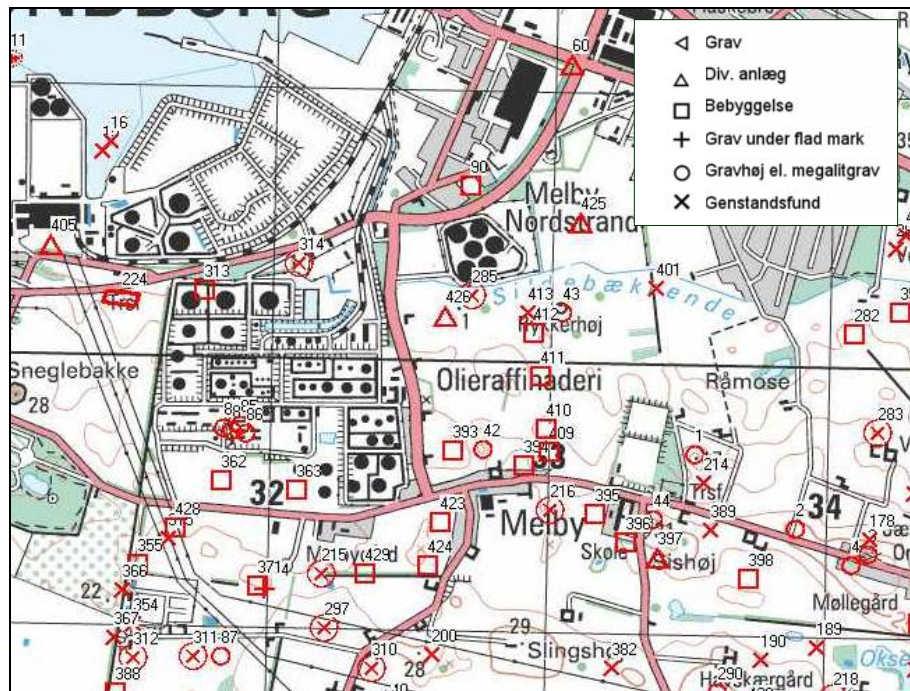
Landbrugsområdet består af nogle relativt store markparceller, der til dels opdeles af levende hegn. Området indeholder derudover grønne elementer i form af et moseareal og spredt bevoksning. Landbrugsområdet er dog også præget af tekniske anlæg, idet den nordlige del af området indeholder seks større tanke.

Terrænet inden for planområdet varierer imellem et meget fladt og lavtliggende terræn på begge sider af Sildebækrenden i områdets nordlige del, mens terrænet er mere bølget syd herfor.

Arkitekturen i det eksisterende industrielle område er præget af en række store tanke, skorstene og mindre bygninger. Det samlede arkitektoniske udtryk er relativt markant da det er et stort areal præget af en massiv bygningsmasse. Området står i stærk kontrast til de omkringliggende arealer ved Lerchenborg, der er et typisk herregårdslandskab med store åbne marker i stor skala. Industriområdet er ikke det eneste af sin slags i området, da Asnæsværket ligger placeret nord for området, hvorved det industrielle udtryk dækker et større areal af den sydlige del af Kalundborg.

## 5.2 **Kulturhistoriske værdier**

Planområdet indeholder et fortidsminde, Rykkerhøj, der er beliggende syd for Sildebækrenden (se Figur 5-1). Gravhøjen, der er fra oldtiden, er ikke fredet og pt. ikke beskyttet.



Figur 5-1 Registrerede fund i området

Fremover vil højen dog blive omfattet af museumslovens beskyttelsesbestemmelser, og der vil i forbindelse med vedtagelse af lokalplan nr. 521 blive udlagt en beskyttelseszone omkring højen. Højen er bevokset med spredte træer og buske, hvilket er medvirkende til at synliggøre den i landskabet.

Langs den vestlige afgrænsning af industriområdet findes et stendige, der er beskyttet jf. museumslovens § 29a. Diget påvirkes ikke af de pågældende planer for området, men ligger placeret tæt på eksisterende bebyggelse.

Vest for Sønderstrandvej, parallelt med Melbygade, ligger et beskyttet dige, der har haft funktion som roebane. Diget er synligt men ikke markant i landskabet. Langs diget vokser spredte buske og træer, hvorved linjen i landskabet fremhæves.

### 5.3 Udledning af spildevand

Der genereres ikke spildevand fra planområdet på nuværende tidspunkt. Området er delvist omfattet af planlagt opland for kommunens spildevandsplan.

### 5.4 Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder

Der løber en stærkt reguleret rende igennem området, Sildebækrenden, der er mål-sat til faunaklasse 4. I 2006 var faunaklassen 3 og målsætningen var ikke opfyldt og har ikke været det i måleårene. Vandløbet er udrettet og dybt nedgravet med stejle brinker. Oplandet til vandløbet er mindre end 10 km<sup>2</sup>. Sildebækrenden er nedstrøms Raffineriets område stærkt modificeret (rørlagt) uden åbenlyse muligheder for at blive frilagt igen. Opstrøms er Sildebækrenden blokeret for passage af

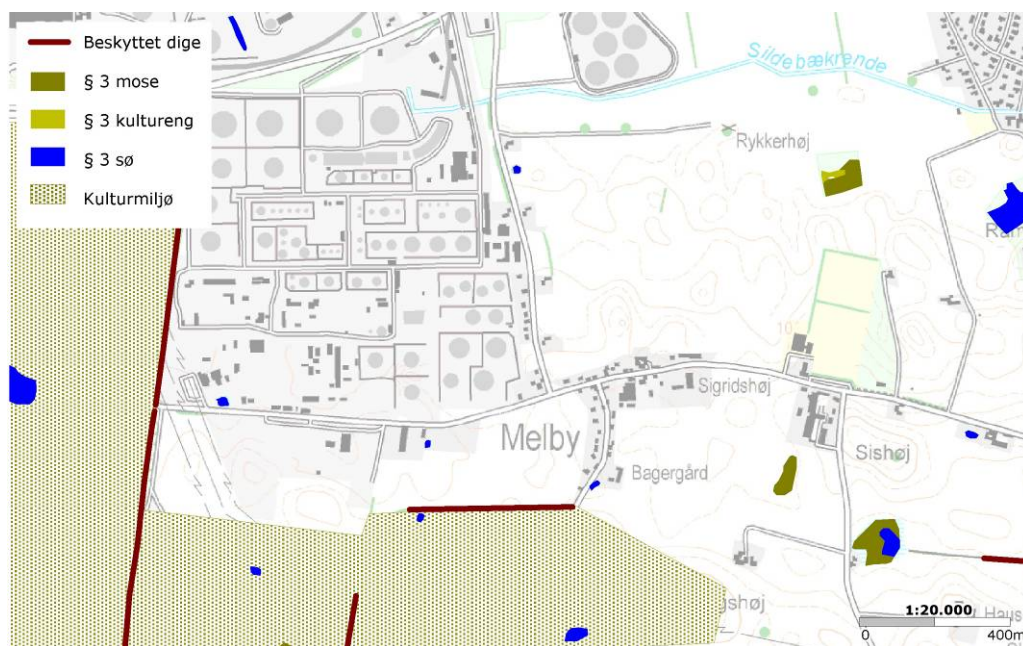
fisk og vandløbsorganismer af et rensningsanlæg og her har faunaklassen været hhv. 2 og 3 de seneste år, hvilket indikerer dårlige forhold for dyrelivet. Her er bl.a. tegn på overløb fra rensningsanlægget.

Udledningen af kvælstof fra landbrugsdriften kan estimeres til lige under et ½ ton pr. år.

Ifølge den kommende statslige vandplan er målsætningen for Sildebækrenden såvel som alt andet overfladevand i Danmark "God økologisk kvalitet". Dette udtryk bliver formentlig omsat til en faunaklasse 5. Kalundborg Kommune har ansvaret for mål opfyldelse. Målet skal være nået i 2015 og tiltag være iværksat i 2012.

### 5.5 Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens § 3

Indenfor området for lokalplan nr. 521 er der en mose, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Mosen ligger isoleret i et åbent landskab med dyrkede marker og med ca. 350 m til den nærmeste naturlokalitet og 150 m til nærmeste menneskelige aktivitet i form af fodboldbaner.



Figur 5-2 Oversigt over området med den § 3 beskyttede mose østsydøst for Rykkerhøj.

Kalundborg Kommune har besøgt mosen i maj 2008 og beskriver arealet som beliggende i lavtliggende terræn. Mosen består af et lysåbent parti, omgivet af dobbelte, lægivende træbælter mod syd og nord samt et lavere parti af piletræer og hyldebuske mod øst. Mod vest er der direkte kontakt mellem det lysåbne parti og markerne og dette område gennemskæres af render, hvori der står vand om vinteren.

Mosen er kulturpåvirket og den lysåbne del er domineret af arter, der begunstiges af næringsrige forhold. Ved besigtigelsen blev der ikke registreret rødlistede-, fredede- eller særskilt sjældne plantearter, ligesom padder ikke blev registreret på lokaliteten.

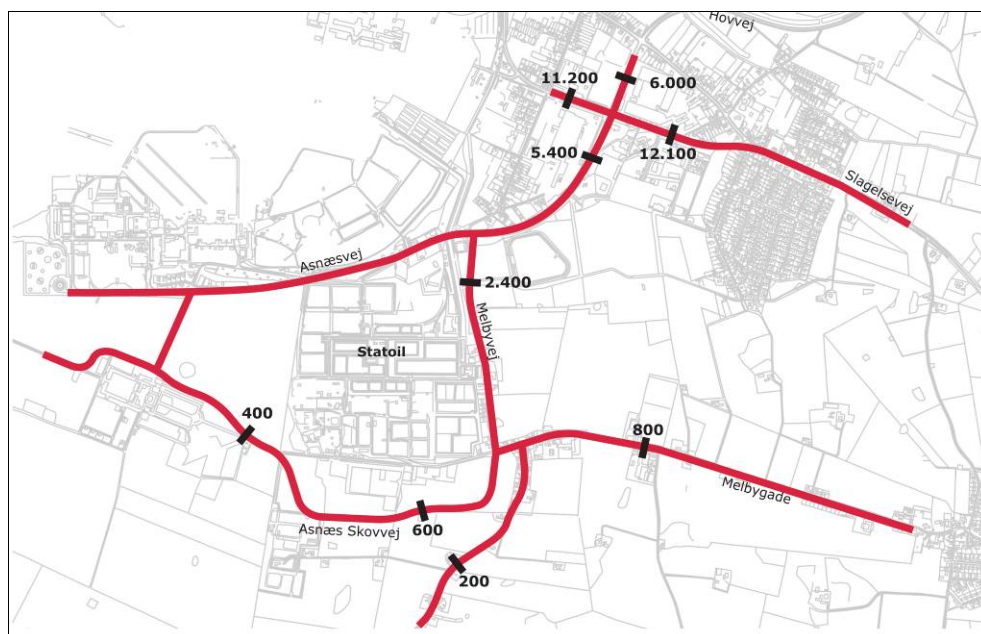
Rambøll har ligeledes besøgt lokaliteten i 2006 og registrerede spor efter ræv og råvildt.

#### 5.6 **Spredningskorridorer**

Det landskab, der berøres af planforslagene er meget åbent, og der er ikke noget sammenhængende net af spredningskorridorer. Der er dog to levende hegn, der løber parallelt fra den nordligste del af lokalplanområde 521 og mod syd til de rammer Sildebækrenden. De to hegn fungerer som skjulested for smådyr og fugle i et ellers meget eksponeret landskab.

#### 5.7 **Trafikafvikling/-belastning**

Der er generelt små trafikmængder på vejene i området som det fremgår af nedenstående figur.



Figur 5-3 Årsdøgntrafik på vejnettet under eksisterende forhold

#### 5.8 **Trafikstøj**

De lave trafiktal på vejene resulterer generelt i meget begrænsede støjgener. Det kan dog konstateres, at nogle af husene på Melbygade i Melby Landsby ligger tæt ved grænseværdien på 58 dB for boligområder.

### 5.9 **Trafiksikkerhed/-ulykker**

Der er i perioden 2001-2005 sket 3 personskade- og 3 materielskadeuheld i området. Heraf er 2 uheld dog sket i krydset Asnæsvej – Slagelsevej, som ikke vil blive påvirket af Ny Melbyvejs etablering. Det faktiske uheldstal er noget lavere end man kunne forvente ud fra beregninger.

## 6. **Ændringernes konsekvens for miljøet**

Efterfølgende beskrives de miljømæssige konsekvenser, der kan forventes ved planernes vedtagelse.

### 6.1 **Landskab og arkitektur**

Nedenfor ses eksempler på udvalgte visualiseringer fra området, hvor anlægget har en tydelig effekt på oplevelsen af landskabet. I bilagene til lokalplan nr. 521 og nr. 524 findes visualiseringerne i større format og i en udgave, hvor bygningerne og elementer fremtræder mere tydeligt.

Udover de nedenstående eksempler findes i bilaget til lokalplan nr. 521 også visualiseringer fra punkter, hvor anlægget ikke eller næsten ikke vil være synligt.



Figur 6-1 Eksisterende forhold set fra Engvejskvarteret i planområdets nordlige del.

Figur 6-2  
Planområdet  
fremtidige  
forhold set fra  
Engvejskvar-  
teret.

*(se desuden  
bilag for stør-  
re kort)*



Set fra Engvejskvarteret er de øverste etager af administrationsbygningerne synlige, mens det levende hegn skjuler den resterende del af bygningen. Syd for administrationsbygningen (til venstre i billedet) ses skærmen der omkranser bygningerne. Skærmen består af forskellige typer materialer, der gør, at den varierer imellem at være massiv og gennemsigtig, hvorved den får et mere let udtryk sammenlignet med en helt tæt væg.





Figur 6-3 Eksisterende forhold set fra Asnæsvej mod syd.

Figur 6-4 Asnæsvej, fremtidige forhold.



Fra Asnæsvej er der et åbent kig over planområdet. I baggrunden ses spredte bevoksninger og levende hegn uden for planområdet. Særligt markant er bevoksningerne omkring den beskyttede mose. På illustrationen Figur 6-4 ses den nye vej der fører ned mod administrationsområdet. Bygningerne er relativt høje og derfor dominerende i området. Fra denne vinkel er naturelementerne derfor ikke længere synlige, hvorved den åbne kile i landskabet forsvinder.

Den øvrige del af planområdet der ses på illustrationen er omgivet af en skærmvæg, der enten består af massive eller transparente materialer. Væggen skaber en mere rolig afgrænsning af det bebyggede område, idet planområdet fremstår som et samlet kompleks, og der samtidig skabes en klar grænse imellem planområdet og omgivelserne.



Figur 6-5 Eksisterende forhold, Melbygade ved sportshallen. Set mod nord.

Figur 6-6 Fremtidige forhold, Melbygade



Fra Melbygade ses den forlagte Melbyvej, der etableres tæt på det eksisterende levende hegn til højre i billedet. Fra dette punkt vil udsynet domineres af skurbyen, og administrationsområdet vil kun kunne skimtes i begrænset omfang. Langs den nye Melbyvej placeres den føromtalt skærmvæg, der varierer i højde, således at den går i terræn som det ses på illustrationen og føres over i et normalt trådhegn, inden Melbyvej kobles til Melbygade. Udbygningen af området betyder, at den åbne kile i landskabet forsvinder og der i stedet skabes et samlet bebygget område, hvori de eksisterende hvide tanke vil blive integreret.



Figur 6-7 Statoil, sydlig strækning af omlagt Melbyvej, eksisterende forhold. Fotoet er taget fra Slingehøj der ligger placeret imellem Sønderstrandsvej og Søstremosevej.

Figur 6-8 Slingehøj, fremtidige forhold.



Til venstre i billedet ses de sydligste huse i Melby Landsby, og bag disse de nærmeste af Statoils tanke (yderst til venstre). Den nye vej ligger placeret syd for den eksisterende Melbygade, der ikke er synlig på billedet. Som det ses af Figur 6-8 kan den nye Melbyvej kun svagt anes i landskabet fra det valgte punkt. Det skyldes primært at vejen forløber i en naturlig lavning i terrænet. Derudover medfører etablering af vejen ikke væsentlige ændringer i det eksisterende landskab i form af terrænændringer eller fjernelse af bevoksninger på denne strækning, hvorved de visuelle ændringer fra denne vinkel ikke er væsentlige.



Figur 6-9 Fotoet er taget fra Søstremosevej syd for Årby Skole i retning af planområdet, eksisterende forhold.

Figur 6-10  
Fremtidige  
forhold,  
Søstremose-  
vej.



På illustrationen af de fremtidige forhold set fra Søstremosevej kan den nye Melbyvej ses i mellemgrunden af billedet. I højre side af billedet, dvs. nærmest Melbygade, ligger vejen i afgravning, og er derfor ikke synlig. Til venstre ses vejen, hvor den drejer i retning mod Sønderstrandvej.

Beplantningen, de tekniske anlæg i baggrunden samt terrænet, er medvirkende til at vejen ikke virker dominerende set fra dette punkt i landskabet.

## 6.2 **Kulturhistoriske værdier**

Der kan generelt være en risiko for at påvirke genstande af kulturhistorisk værdi i forbindelse med anlægsarbejdet. I tilfælde af nye fund skal anlægsarbejdet midlertidigt standses, hvorefter genstandene skal sikres.

Rykkerhøj bliver omgivet af en beskyttelseszone, der sikrer, at højen ikke bliver direkte påvirket af planerne for områdets anvendelse. Beskyttelseszonen forventes fastsat til 100 meter mod nord og vest og til 30 meter syd og øst for højen, hvilket

er de områder hvor henholdsvis den interne vej samt bebyggelsen ligger tættest på højen. Som konsekvens af, at der etableres bygninger relativt tæt på højen vil den visuelle oplevelse af højen blive ændret, og den vil fremover ligge i et urbant område frem for i det åbne land som tilfældet er i dag.

Det beskyttede dige vest for Sønderstrandvej bliver ikke direkte påvirket af den nye Melbyvej, men kommer til at ligge tæt på vejens tracé. Det skal derfor i anlægsfasen bestræbes at minimere risikoen for påvirkning af diget. Indirekte påvirkes diget visuelt af vejen, men i kraft af at diget ikke i sig selv virker markant i landskabet vurderes påvirkningen ikke at være af væsentlig betydning.

### 6.3 Udledning af spildevand

Da hele Raffinaderiets administration og de permanente arealer til entreprenører mv. lægges i de nye planområder, er der behov for at undersøge påvirkningen fra spildevandet. Spildevandet fra administrations- og serviceområdet ledes direkte til Raffinaderiets eget renselanlæg, mens regnvandet ledes til Sildebækrenden som beskrevet i afsnit 6.4.

De nuværende administrationsbygninger og servicefaciliteter på det eksisterende raffinaderiområdet leder spildevandet til Raffinaderiets renselanlæg.

Den øgede belastning svarer til følgende omtrentlige mængder, som fremgår af Tabel 1:

Tabel 1 Ekstra belastning af Raffinaderiets renselanlæg.

Parameter	Enhed	Mængde
Vand	m <sup>3</sup> /år	23.500*
BOD	kg/år	8.050
COD	kg/år	21.000
Tot-N	kg/år	1.600
Tot-P	kg/år	350

\* Mængden svarer til 500 personer, som udgør den ekstra belastning af renselanlægget. De øvrige 1.500 personer belaster renselanlægget i dag, idet de flyttes ud fra eksisterende bygninger, der er tilsluttet renselanlægget. I ovenstående opgørelse er benyttet standardtal for den årlige belastning fra én personækvivalent.

Raffinaderiets renselanlæg er dimensioneret til en belastning på 7.200 m<sup>3</sup>/d. Etableringen af det nye opland til administration mv. svarer til 64 m<sup>3</sup>/d. Etableringen af det nye opland svarer således blot til under 1 % af renselanlæggets kapacitet. Renselanlæggets gennemsnitsbelastning er i dag lige under 50 %.

Det vurderes derfor, at gennemførelsen af planerne ikke vil give kapacitetsmæssige problemer på Raffinaderiets renselanlæg.

### 6.4 Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder

Sildebækrenden gennemskærer i sit nuværende, regulerede forløb det kommende erhvervsområde som det fremgår af Figur 5-2. Da Statoil ønsker forbindelse mel-

lem området nord og syd for Sildebækrenden, er det således ikke muligt at gennemføre lokalplan 521, uden en påvirkning af renden. Det har været overvejet fortsat at lade Sildebækrenden gennemløbe området hvilket ville medføre, at der skulle etableres en række overkørsler og dermed en række rørføringer af renden med få åbne strækninger. Idet Sildebækrenden blandt andet er påvirket af overløb fra rensningsanlæg opstrøms området, har det dog ikke været ønskværdigt for Statoil.

Det har ligeledes været overvejet at rørlægge Sildebækrenden fra øst for lokalplanområdet for administrations- og serviceområdet til vest for samme for at opnå en optimal fleksibilitet i udnyttelsen af området. Dette er dog fravalgt i planforløbet til fordel for en omlægning af Sildebækrenden uden om administrations- og serviceområdet i et forsøg på at skabe et mere naturligt forløb.

En rørlægning af Sildebækrenden er imod regionplanens mål om at sikre og forbedre forholdene i vandløbene i overensstemmelse med de målsætninger, der er fastsat for de enkelte vandområder. Sildebækrenden opfylder på nuværende tidspunkt ikke målsætningen om en faunaklasse 4 og en rørlægning vil ikke forbedre dette forhold. Det vil derfor ikke være muligt at få dispensation til en rørlægning af Miljøcenter Roskilde.

Såfremt forløbet af Sildebækrenden derimod omlægges udenom administrations- og serviceområderne vil det blive muligt at skabe et forløb for vandløbet, der syner mere naturligt. Ved at anlægge et mere snoet forløb for Sildebækrenden er der potentiale for at opnå en større dynamik og et bedre fysisk miljø og hermed er der bl.a. mulighed for, at livsvilkårene for vandløbets insekter forbedres og at den samlede økologiske kvalitet forbedres.

Sildebækrenden vil ved afledningen af regnvand fra det nyetablerede kloakopland (serviceområder og vejanlæg), når dette er fuldt udbygget, blive belastet ekstra med knap 49.000 m<sup>3</sup>/år, inden vandet ledes til Sildebækrenden, opsamles det i et regnvandsbassin i administrations- og serviceområdet.

Forureningsbelastning af Sildebækrenden kan estimeres til:

Tabel 2 Estimering af belastning af Sildebækrenden ved afledning af overfladevand

Område	Vand	BOD	COD	Tot-N	Tot-P
Enhed	m <sup>3</sup> /år	kg/år	kg/år	Kg/år	kg/år
Udløb fra bassin	48.833	179	1.192	68	10
<b>Sildebækrenden i alt</b>	<b>48.833</b>	<b>179</b>	<b>1.192</b>	<b>68</b>	<b>10</b>

Der er ubetydelig udledning af organisk stof (BOD/COD) fra landbrugsjord, men den samlede belastning af Sildebækrenden, som følge af regnvandsudledningerne, vurderes at være af lille betydning set i sammenligning med den reduktion der vil ske i udledning af kvælstof fra de landbrugsarealer, der ved udbygningen inddrages.

I estimatet er der ikke taget højde for renseseffekten af sandfang og olieudskillere, som etableres før udledning af regnvand til bassinet.

Regnvandsbassinet er placeret i den nordlige del af området og leder via overløbsbygværk vand til Sildebækrenden. Det er beregnet, at der med en årsmiddelnedbør på 550 mm skal være et bassinvolumen på cirka 5.500 m<sup>3</sup>. I dette volumen er der indregnet en sikkerhedsfaktor på 1,3, så der er taget højde for de forventede kraftigere regnhændelser. Bassinets størrelse sikrer, at der tilledes 1 l/s/ha til Sildebækrenden. Det svarer stort set til, hvad der løber til Sildebækrenden fra landbrugsarealerne i dag, og det betyder, at tilledningen til den nedstrøms pumpestation ikke øges.

I beregningerne af bassinstørrelsen er det antaget at en del af det samlede parkeringsareal vil være befæstet med asfalt. Det er dog fastlagt i lokalplanens bestemmelser, at parkeringsarealer til personbilkøring vil være befæstet med græsarmering, hvilket tillader en del af regnvandet at nedsive og dermed reducere behovet for bassinkapacitet.

Regnvandsbassinets kapacitet vil beregningsmæssigt blive overskredet en gang hvert 5. år. For at sikre tilstrækkelig kapacitet, er der derfor udlagt et område på 15.000 m<sup>2</sup> til bassin. Det giver mulighed for at etablere et større volumen, når der er foretaget endelige beregninger af kapacitetsbehovet.

Beregningerne bygger blandt andet på, at der for en stor del af det sydlige lokalplanområde i lokalplan 521 kan ske nedsivning af overfladevand. Det samme gælder de grønne områder og arealerne ved mosen. Overfladevand fra de øvrige områder og den omlagte Melbyvej kan ledes til regnvandsbassinet efter det har passeret sandfang og olieudskillere.

Det er samtidig meningen, at området opbygges i terrasser, så overfladevand så vidt muligt bliver liggende på overfladerne og nedsiver og ikke afstrømmer ukontrolleret mod nord. Hertil kommer, at der for at efterleve lokalplanens krav om, at laveste sokkelkote skal ligge i kote 2,0, skal der foretages en mere omfattende terrænregulering i den nordlige del af området, hvor dele af terrænet i dag ligger under kote 1.

Bassinet etableres som en potentiel egnet paddelokalitet og det vil sige, at søen udformes naturligt med organiske former og flade brinker med en maksimal hældning på 1:3 i størstedelen af søens udstrækning og brinker med hældning på ca. 1:5 i resten. Den del af bassinet, der har meget flade brinker, vil oftest være tørlagt, men denne del vil kunne rumme en ekstra mængde vand ved særligt kraftige regnhændelser, hvorved oversvømmelser og overløb til Sildebækrenden kan minimeres.

De flade brinker vil yderligere muliggøre en bred zone med fugtig bund, hvor der forventes at gro eng- og sumplanter, som vil få bassinet til at se mere naturligt ud, men som også vil være et vigtigt levested for smådyr og padder.

På grund af topografien i området vil søen naturligt blive lavvandet. Det kan overvejes om søen skal graves dybere på visse steder, så der ikke vil være risiko for, at søen bliver overvokset med tagrør eller om overskudsjord fra byggeriet vil kunne udnyttes til at kupere terrænet omkring bassinet.

#### 6.5 **Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens § 3**

Ved gennemførelse af forslagene til ny lokalplan nr. 521 bliver den beskyttede mose isoleret i lokalplanområdet som følge af etablering af det nye erhvervsområde samt ny linjeføring for Melbyvej.

En isolering af mosen vil medføre, at de mellemstore pattedyr som ræv og rådyr, der er observeret spor fra i mosen, ikke længere kan bevæge sig frit fra det åbne land til mosen uden at krydse vejen med risiko for påkørsel. Risikoen vurderes imidlertid at være lille, da årsdøgntrafikken kun er beregnet til maks 2400 biler. Tilsvarende vil gælde for eventuelle padder.

På grund af mosens relativt ringe størrelse vurderes det, at der ikke opholder sig mange dyr i mosen og antallet af dyr, der skal krydse den nye vej, vil derfor ikke være stort. Den øgede forstyrrelse fra erhvervsområdet samt vejen i form af trafik og belysning vil muligvis yderligere resultere i, at dyrene ikke vil drages mod mosen i samme omfang som i dag.

Den nye beplantning mellem den beskyttede mose og boldbanerne skaber kontakt til beplantningen øst for boldbanerne og resulterer i et sammenhængende naturområde på ca. 7 ha. Dette vil skabe et nyt tilholdssted for dyr og fugle til trods for at området er gennemskåret af den nye Melbyvej.

Beplantningen skal holdes i passende afstand fra vejen, så både krydsende dyr og trafikanter har et bedre udsyn.

Da mosen er beskyttet, må der ikke foretages ændringer i mosens tilstand uden forudgående dispensation fra kommunen. En sådan ændring gælder også ændringer i vandstanden.

Det er muligt, at der ligger dræn vest for mosen, som kommunen ikke har kendskab til. Der er på gamle kort angivet drængrøfter på dette sted, hvilket antyder, at arealet er fugtigt. Den samlede hydrologi i mosen bør fastlægges i forbindelse med detailprojektering af anlægsarbejderne, så der ikke sker en forringelse af mosens tilstand, men at det derimod sikres, at forholdene kan forbedres.

#### 6.6 **Spredningskorridorer**

Det levende hegn, der løber i den nordøstligste del af lokalplanområde nr. 521 berøres af lokalplanforslaget, da det foreslås, at den nye Melbyvej kommer til at forløbe langs det levende hegn. For de smådyr og fugle, der måtte findes i hegnet vil dette derfor resultere i en større grad af forstyrrelse. Det vurderes dog ikke, at



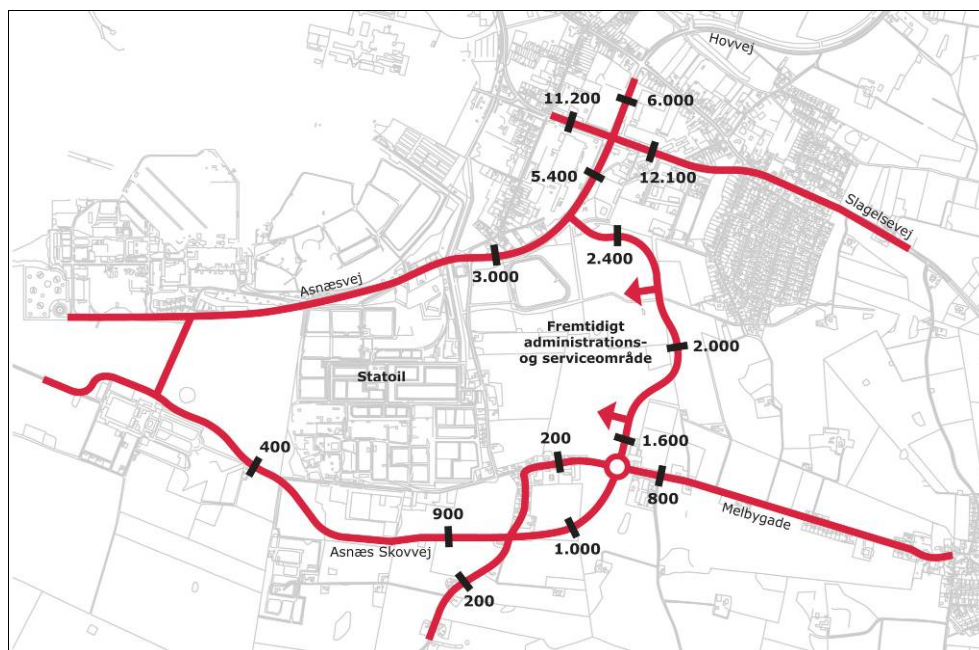
hegnet fungerer som en direkte spredningskorridor, da det ikke har forbindelse til en anden form for spredningsvej. Der er derfor ikke en negativ påvirkning ved etablering af vej og administrations- og serviceområde.

Det levende hegn, der løber i den nordvestlige ende af lokalplanområde 521, bliver en mulig spredningskorridor mellem det nye regnvandsbassin og det nye forløb af Sildebækrenden og op til det lille regnvandsbassin, der ligger lige nordvest for lokalplanområdet samt den lille beplantning i forbindelse med bassinet.

Der etableres ligeledes et nyt levende hegn nord for Melby for at skærme for indsynet til erhvervsområdet. Det fremgår af lokalplanen for administrations- og serviceområdet, at hegnet etableres med lokalt hjemmehørende løvfældende buske og træer, hvilket giver et godt fødegrundlag for smådyr og fugle. Det kunne f.eks. være Almindelig Hyld, Hvidtjørn og arter af Røn.

## 6.7 Trafikafvikling/-belastning

Ved etablering af Ny Melbyvej og Statoils nye administrations- og serviceområde forventes en omflytning af trafikken i området, således at der kan forventes 2.400 biler pr. dag på den nye Melbyvej nærmest Asnæsvej, faldende til 1.600 ved Melbygade og yderligere til 1.000 ved Sønderstrandsvej og 900 på Asnæs Skovvej.

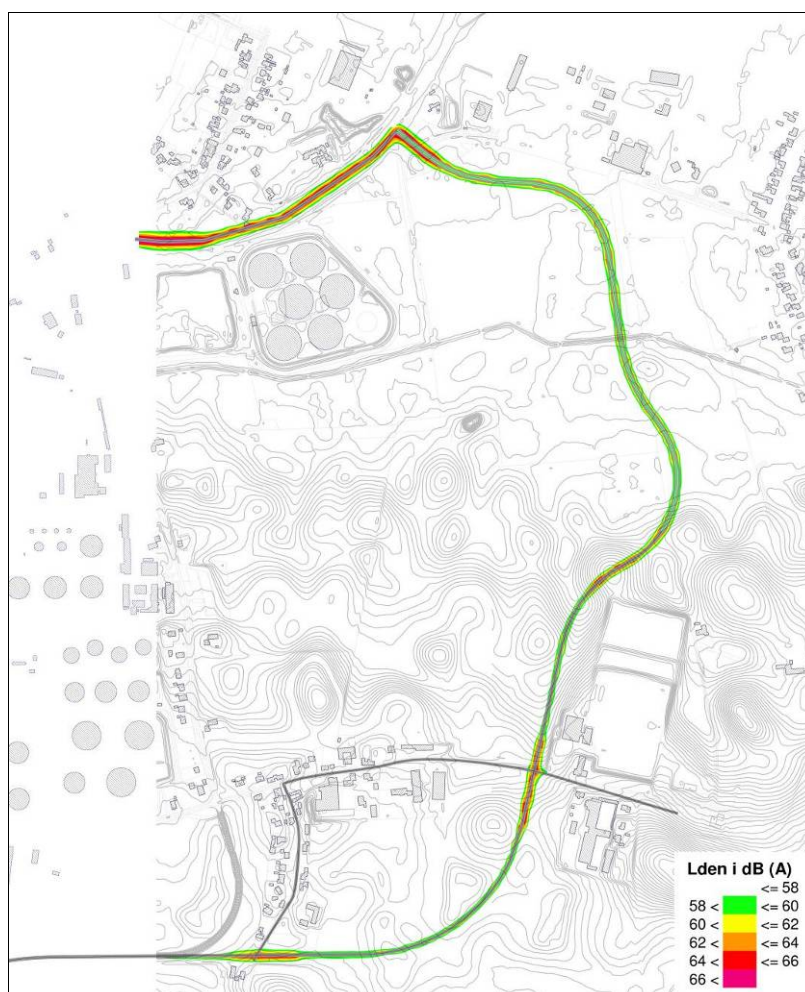


Figur 6-11 Årsdøgns trafik på vejnettet ved etablering af Ny Melbyvej baseret på tal fra Kalundborg Kommune og Vestsjællands Amts trafiktællinger. Med pil er illustreret principiel adgang til administrations- og serviceområde. Der vil komme to tilslutninger nord for mosen og formentlig kun en syd for.

Der kan forventes et svagt fald (2%) i det samlede trafikarbejde, fordi en del af trafikken skal køre kortere end i dag. Dette medfører tilsvarende fald i energiforbrug og emissioner af f.eks. CO, CO<sub>2</sub> og partikler.

Der kan komme gener fra gadebelysning på de strækninger af Ny Melbyvej, der forløber i åbent land. Dette kan imødegås ved bevidst placering af lysmaster og valg af armaturer.

## 6.8 Trafikstøj



Figur 6-12 Støjudbredelse ved etablering af Ny Melbyvej beregnet ved hjælp af Nord 2000

Linieføringen i afstand af bebyggelse og de begrænsede trafiktal medfører, at den nye vejføring ingen steder giver støjpåvirkninger over grænseværdierne på 58 dB. For beboere i Melby opleves endda en reduktion i trafikstøjen, fordi trafikken nu føres uden om Melby.

## 6.9 **Trafiksikkerhed/-ulykker**

Beregningerne viser et uændret antal uheld, der dog dækker over en svag stigning i uheld i kryds og et svagt fald i uheld på strækninger. Beregningerne er foretaget efter Vejdirektoratets anbefalinger.

Desuden er barriere- og risikoforhold vurderet. Det vurderes her, at trygheden generelt vil blive forbedret, bl.a. fordi den omlagte Melbyvej har separat sti mod eksisterende Melbyvejs cykelbaner. Trafikanter mellem Melby Landsby og Årby Skole vil dog opleve øget utryghed p.g.a. den nye rundkørsel.

Notat om trafikbelastning er vedlagt VVM-screening af Ny Melbyvej som bilag.

## 7. Afhjælpende foranstaltninger

Planerne omfatter arealer og indeholder bestemmelser, der har til hensigt at afhjælpe eventuelle negative konsekvenser af planforslagene. De vigtigste er nævnt nedenfor.

- Administrations- og serviceområdet er placeret i et område, der allerede er i byzone og er udlagt til erhvervsformål i kommuneplanen.
- Området ligger i direkte tilknytning til Raffinaderiet, hvorfor trafik mellem Raffinaderiets enkelte funktioner kan kun i ringe grad vil ske på offentlig vej.
- Den omlagte Melbyvej føres uden om mosen, idet denne er beskyttet af naturbeskyttelsesloven.
- Den omlagte Melbyvej føres syd om Melby hvilket giver minimal støjpåvirkning af Melby og minimal påvirkning af landskabet syd for Melby da vejen her følger det eksisterende terræn.
- Der etableres beplantningsbælter øst for den nye Melbyvej i tilknytning til hallen ligesom der etableres et levende hegn, der skal danne en bufferzone mellem Melby og administrations- og serviceområdet.
- Administrations- og serviceområdet er samlet disponeret, så den afskærmende, delvist transparente væg giver en mere rolig, men klar afgrænsning mellem bebyggelsen og omgivelserne.
- Bygningerne udformes, så de i form integreres med de eksisterende tanke – både hvad angår den stramme geometri og hvad angår farver.
- Med planen kan en hidtil ubeskyttet høj, Rykkerhøj, sikres.
- Det kan sikres at håndteringen af spildevand ikke medfører yderligere belastning ved at lede det til Raffinaderiets renseanlæg, der har overskudskapacitet;
- Overfladevandet kan enten nedsives eller udledes over olieudskillere og sandfang inden tilledning til Sildebækrenden – det kan betyde en begrænset belastning af Sildebækrenden grundet nedlæggelse af landbrugsjord.
- Der etableres overfaldevandsbassin, der kan udformes som paddelokalitet.
- En snoning af Sildebækrenden vil formentlig give insekter og andre smådyr bedre vilkår.

- Der anlægges separate cykelsstier på den omlagte Melbyvej og ny rundkørsel hvilket øger trygheden.

## 8. Forslag til overvågningsprogram

Der er i henhold til lov om miljøvurdering krav om, at der skal udarbejdes et overvågningsprogram, som sikrer, at lokalplanens indvirkning på miljøet overvåges.

Formålet med overvågningen er at følge den indvirkning, som lokalplanen har på miljøet og herunder vurdere, om de faktiske og konstaterede miljøpåvirkninger er samstemmende med de påvirkninger, der blev identificeret i miljøvurderingen.

Overvågningsprogrammet er i videst muligt omfang tilrettet, så det kan indgå i den overvågning af området, som allerede udføres af Kalundborg Kommune. Overvågningen af kravene i lokalplanene (områdets anvendelse og udlægning) vil blive varetaget af Kalundborg Kommune som led i tilsynet med overholdelsen af lokalplanens bestemmelser.

Tabel 3 Miljøkonsekvens og overvågning

Miljøparametre	Miljøkonsekvens af at vedtage planerne	Hvordan overvåges miljøpåvirkningen?	Hvem overvåger miljøpåvirkningen?
Landskab og arkitektur	<p>Udbygningen af området betyder, at den åbne kile i landskabet forsvinder og der i stedet skabes et samlet bygget område, hvori de eksisterende hvide tanke kan integreres.</p> <p>De visuelle konsekvenser af den nye Melbyvej vurderes ikke at være væsentlige set syd for vejen, idet vejen forløber i en naturlig lavning i terrænet og at etableringen ikke medfører væsentlige ændringer i det eksisterende landskab i form af terrænændringer eller fjernelse af bevoksninger.</p> <p>Fra Søstremosevej kan den nye Melbyvej ses på en del af strækningen, mens den på en anden del ligger i en afgravning og derfor ikke vil være synlig. På grund af beplantning, tekniske anlæg i baggrunden samt terrænet vil vejen heller ikke virke dominerende i landskabet set fra dette punkt.</p>	I forbindelse med byggesagsbehandlingen og godkendelse af vejprojekt	Kalundborg Kommune
Kulturhistoriske værdier	Rykkerhøj bliver omgivet af en beskyttelseszone, der sikrer, at højen ikke bliver direkte påvirket af planerne for områdets anvendelse. Som konse-	I forbindelse med byggesagsbehand-	Kalundborg Kommune

Miljøparametre	Miljøkonsekvens af at vedtage planerne	Hvordan overvåges miljøpåvirkingen?	Hvem overvåger miljøpåvirkingen?
	<p>kvens af, at der etableres bygninger relativt tæt på højen vil den visuelle oplevelse af højen blive ændret, og den vil fremover ligge i et urbant område frem for i det åbne land som tilfældet er i dag.</p> <p>Det beskyttede dige vest for Sønderstrandvej bliver ikke direkte påvirket af den nye Melbyvej. Indirekte påvirkes diget visuelt af vejen, men i kraft af at diget ikke i sig selv virker markant i landskabet vurderes påvirkingen ikke at være af væsentlig betydning.</p>	<p>lingen</p> <p>Gennem registrering</p>	<p>Kulturarvsstyrelsen</p>
Udledning af spildevand	<p>Spildevandet ledes til Raffinaderiets renseanlæg. Den ekstra spildvandsmængde svarer blot til under 1 % af renseanlæggets kapacitet. Da renseanlæggets gennemsnitsbelastning er i dag lige under 50 %, vil det ikke give kapacitetsmæssige problemer på Raffinaderiets renseanlæg at modtage de nye mængder.</p>	<p>I forbindelse med tilsyn med Raffinaderiets miljøgodkendelse.</p>	<p>Miljøcenter Roskilde</p>
Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder	<p>Lokalplan nr. 521 giver mulighed for at omlægge Sildebækrenden med mulighed for at skabe et forløb for vandløbet, der syner mere naturligt. Ved at anlægge et mere snoet forløb for Sildebækrenden er der potentiale for at opnå en større dynamik og et bedre fysisk miljø og hermed er der bl.a. mulighed for, at livsvilkårene for vandløbets insekter forbedres og at den samlede økologiske kvalitet forbedres.</p> <p>Regnvandsudledningen fra administrations- og serviceområdet til Sildebækrenden vurderes at være af lille betydning set i sammenligning med den reduktion, der vil ske i udledning af kvælstof fra de landbrugsarealer, der inddrages ved udbygningen.</p> <p>Inden regnvandet ledes ud i Sildebækrenden opsamles det i et regn-</p>	<p>I forbindelse med byggesagsbehandlingen og tilsyn med vilkår for etablering af overfladevandsbassin og tilledning til Sildebækrenden</p>	<p>Kalundborg Kommune</p>

Miljøparametre	Miljøkonsekvens af at vedtage planerne	Hvordan overvåges miljøpåvirkingen?	Hvem overvåger miljøpåvirkingen?
	<p>vandsbassin. Bassinet er beregning til at skulle have et volumen på cirka 5.500 m<sup>3</sup>, hvori der er taget højde for forventede kraftigere regnhændelser. For at sikre tilstrækkelig kapacitet i bassinet, er der udlagt et område på 15.000 m<sup>2</sup> til bassin. Det giver mulighed for at etablere et større volumen, når endelige beregninger af kapacitetsbehovet er foretaget i forbindelse med detailprojektering.</p> <p>I en stor del af det sydlige serviceområde kan der ske nedsivning af overfladevand. Det samme gælder de grønne områder og arealerne ved mosen.</p> <p>Regnvandsbassinet skal etableres som en potentiel paddelokalitet, så søen udformes naturligt med organiske former og flade brinker. Den del af bassinet, der har meget flade brinker, vil oftest være tørlagt, men denne del vil kunne rumme en ekstra mængde vand ved særligt kraftige regnhændelser, hvorved oversvømmelser og overløb til Sildebækrenden kan minimeres.</p> <p>De flade brinker vil yderligere muliggøre en bred zone med fugtig bund, hvor der forventes at gro eng- og sumpplanter, som vil få bassinet til at se mere naturligt ud, men som også vil være et vigtigt levested for smådyr og padder.</p>		
Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens - § 3	Den beskyttede mose vil blive isoleret ved gennemførelse af lokalplan nr. 521 som følge af etablering af det nye erhvervsområde samt ny linjeføring for Melbyvej. Det vil medføre, at de mellemstore pattedyr som ræv og rådyr ikke længere kan bevæge sig frit fra det åbne land til mosen uden at krydse vejen med risiko for påkørsel. Risikoen vurderes dog at være lille, da der er meget lille trafikbelastning og da der	Tilsyn med overholdelse af lokalplannens bestemmelser.	Kalundborg Kommune



Miljøparametre	Miljøkonsekvens af at vedtage planerne	Hvordan overvåges miljøpåvirkningen?	Hvem overvåger miljøpåvirkningen?
	<p>ikke forventes at opholde sig mange dyr i mosen på grund af dens ringe størrelse. Den øgede forstyrrelse fra erhvervsområdet samt vejen i form af trafik og belysning vil muligvis yderligere resultere i, at dyrene ikke vil drages mod mosen i samme omfang som i dag.</p> <p>Den nye beplantning mellem den beskyttede mose og boldbanerne skaber kontakt til beplantningen øst for boldbanerne og resulterer i et sammenhængende naturområde på ca. 7 ha. Dette vil skabe et nyt tilholdssted for dyr og fugle til trods for at området er gennemskåret af den nye Melbyvej.</p>		
Spredningskorridorer	<p>Det levende hegn, der løber i den nordøstligste del af lokalplanområde nr. 521 berøres af den nye Melbyvej, der kommer til at løbe langs hegnet. Det vil resultere i en større grad og forstyrrelse af de smådyr og fugle, der måtte findes i hegnet. Da hegnet ikke har forbindelse til en anden form for spredningsvej, vurderes hegnet dog ikke at fungere som en direkte spredningskorridor.</p> <p>Det levende hegn, der løber i den nordvestlige ende af lokalplanområde 521, bliver en mulig spredningskorridor mellem det nye regnvandsbassin og det nye forløb af Sildebækrenden og op til det lille regnvandsbassin, der ligger lige nordvest for lokalplanområdet samt den lille beplantning i forbindelse med bassinet.</p> <p>Et nyt levende hegn nord for Melby etableres med lokalt hjemmehørende løvfældende buske og træer, hvilket giver et godt fødegrundlag for smådyr og fugle.</p>	Beplantningsplan for levende hegn nord for Melby skal godkendes af Kalundborg Kommune inden etablering.	Kalundborg Kommune

Miljøparametre	Miljøkonsekvens af at vedtage planerne	Hvordan overvåges miljøpåvirkningen?	Hvem overvåger miljøpåvirkningen?
Trafikafvikling/-belastning	<p>Ved etablering af Ny Melbyvej og Stattoils nye administrations- og serviceområde forventes 2.400 biler pr. dag på den nye Melbyvej nærmest Asnæsvej, 1.600 biler pr. dag ved Melbygade, 1.000 ved Sønderstrandsvej og 900 på Asnæs Skovvej. Der er samlet set tale om en meget beskedent trafikbelastning, som vurderes ikke give problemer med afvikling.</p> <p>Da trafikken samlet set skal køre lidt kortere, medfører det et fald i energiforbrug og emissioner af f.eks. CO, CO<sub>2</sub> og partikler.</p> <p>Der kan komme gener fra gadebelysning på de strækninger af Ny Melbyvej, der forløber i åbent land. Dette kan imødegås ved bevidst placering af lysmaster og valg af armaturer.</p>	<p>Almindelig trafiktællinger i kommunen.</p> <p>I forbindelse med godkendelse af vejprojekt</p>	<p>Kalundborg Kommune</p> <p>Kalundborg Kommune</p>
Trafikstøj	<p>Linieføringen i afstand af bebyggelse og de begrænsede trafiktal medfører, at den nye vejføring ingen steder giver støjpåvirkninger over grænseværdierne på 58 dB. For beboere i Melby opleves endda en reduktion i trafikstøjen, fordi trafikken nu føres uden om Melby.</p>	<p>Almindelig trafiktællinger i kommunen.</p>	<p>Kalundborg Kommune</p>
Trafiksikkerhed/-ulykker	<p>Beregningerne viser et uændret antal uheld. Trygheden vil generelt blive forbedret, bl.a. fordi den omlagte Melbyvej har separat sti mod eksisterende Melbyvejs cykelbaner. Trafikanter mellem Melby Landsby og Årby Skole vil dog opleve øget utryghed p.g.a. den nye rundkørsel.</p>	<p>I forbindelse med godkendelse af vejprojekt.</p>	<p>Kalundborg Kommune</p>

## 9. Miljøkonsekvenser for de tre planer

Nedenfor er oplistet miljøkonsekvenserne for hver af de tre planer.

### 9.1 Kommuneplantillæg nr. 30

Miljøkonsekvenser af tillæg 30 til Kalundborg Kommuneplan 2000 – til 2012 for ændrede kommuneplanrammer ved Statoil Raffinaderiet

Landskabelig værdi	Ingen konsekvenser.
Arkitektonisk udtryk	De 4 etager i administrationsbygningen vil være synlige fra Engvejskvarteret, Asnæsvej og Melby, men vurderes ikke at kunne ses fra Kalundborg by.
Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens § 3	Smådyr og fugle, der findes i det levende hegn langs den nye vejføring mod Asnæsvej vil blive forstyrret af trafikken fra vejen.
Spredningskorridorer	Med kommuneplantillægget accepteres det at der ikke etableres hegn i skel. Der nedlægges ikke eksisterende hegn, konsekvenserne heraf er begrænsede.
Trafikafvikling/-belastning	Der er samlet set tale om en meget beskeden trafikbelastning på mellem 2400 og 1600 biler pr. dag på den nye Melbyvej, hvilket ikke vurderes at give problemer med afviklingen.
Trafikstøj	Den nye vej vil ingen steder give støjpåvirkninger over grænseværdierne på 58 dB. For beboere i Melby opleves endda en reduktion i trafikstøjen, fordi trafikken nu føres uden om Melby.
Trafiksikkerhed/-ulykker	Antallet af uheld på vejen forventes ikke at ændre sig. Trafiksikkerheden vil øges fordi den omlagte Melbyvej har separat sti i modsætning til eksisterende Melbyvejs cykelbaner. Trafikanter mellem Melby Landsby og Årby Skole vil dog opleve øget utryghed p.g.a. den nye rundkørsel.

## 9.2 Lokalplan nr. 521 for administrations- og serviceområde for Statoil Raffinaderiet

Miljøkonsekvenser af lokalplan 521 for administrations- og serviceområde for Statoil Raffinaderiet

**Kulturhistorisk værdi** Rykkerhøj bliver omgivet af en beskyttelseszone, der sikrer, at højen ikke bliver direkte påvirket af planerne for områdets anvendelse. Beskyttelseszonen forventes fastsat til 100 meter mod nord og vest og til 30 meter syd og øst for højen, hvilket er de sider, som vender mod administrations- og serviceområdet. Som konsekvens af, at der etableres bygninger relativt tæt på højen vil den visuelle oplevelse af højen blive ændret, og den vil fremover ligge i et urbant område frem for i det åbne land som tilfældet er i dag.

**Arkitektonisk udtryk** Set fra Engvejskvarteret er de øverste etager af administrationsbygningerne synlige, ligesom man syd for administrationsbygningen vil kunne se skærmen, der omkranser bygningerne.

Fra Asnæsvej virker bygningerne dominerende i området, fordi de er relativt høje. På grund af bygningerne vil den eksisterende åbne kile i landskabet forsvinde. Skærmvæggen skaber en rolig afgrænsning af det bebyggede område, idet planområdet fremstår som et samlet kompleks, og der skabes en klar grænse imellem planområdet og omgivelserne.

Fra Melbygade vil udsynet domineres af skurbyen, og administrationsbygningen vil kun kunne skimtes i begrænset omfang. Udbygningen af området betyder, at den åbne kile i landskabet forsvinder og der i stedet skabes et samlet bebygget område, hvori de eksisterende hvide tanke integreres.

**Udledning af spildevand** Spildevandet fra administrations- og serviceområdet ledes direkte til Raffinaderiets eget renseanlæg, mens regnvandet ledes til Sildebækrenden.

Raffinaderiets renseanlæg er dimensioneret til en belastning på 7.200 m<sup>3</sup>/d, mens etableringen af det nye opland til administration mv. svarer til 64 m<sup>3</sup>/d. Etableringen af det nye opland svarer således blot til under 1 % af rense-

Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder

anlæggets kapacitet. Da renseanlæggets gennemsnitsbelastning er i dag lige under 50 %, vil det ikke give kapacitetsmæssige problemer på Raffinaderiets renseanlæg at modtage de nye mængder.

Sildebækrenden gennemskærer i sit nuværende, regulerede forløb det kommende administrations- og serviceområde. Lokalplan nr. 521 giver mulighed for at omlægge Sildebækrenden med mulighed for at skabe et forløb for vandløbet, der syner mere naturligt. Ved at anlægge et mere snoet forløb for Sildebækrenden er der potentiale for at opnå en større dynamik og et bedre fysisk miljø og hermed er der bl.a. mulighed for, at livsvilkårene for vandløbets insekter forbedres og at den samlede økologiske kvalitet forbedres.

Regnvandsudledningen fra administrations- og serviceområdet til Sildebækrenden vurderes at være af lille betydning set i sammenligning med den reduktion, der vil ske i udledning af kvælstof fra de landbrugsarealer, der inddrages ved udbygningen.

Inden regnvandet ledes ud i Sildebækrenden opsamles det i et regnvandsbassin. Bassinet er beregning til at skulle have et volumen på cirka 5.500 m<sup>3</sup>, hvori der er taget højde for forventede kraftigere regnhændelser. Bassinets størrelse sikrer, at der tilledes 1 l/s/ha til Sildebækrenden, hvilket stort set svarer til, hvad der løber til Sildebækrenden fra landbrugsarealerne i dag. For at sikre tilstrækkelig kapacitet i bassinet, er der udlagt et område på 15.000 m<sup>2</sup> til bassin. Det giver mulighed for at etablere et større volumen, når endelige beregninger af kapacitetsbehovet er foretaget i forbindelse med detailprojektering.

Beregningerne bygger blandt andet på, at der i en stor del af det sydlige serviceområde kan ske nedsivning af overfladevand. Det samme gælder de grønne områder og arealerne ved mosen. Overfladevand fra de øvrige områder og den omlagte Melbyvej kan ledes til regnvandsbassinet efter det har passeret sandfang og olieudskillere.

Regnvandsbassinet skal etableres som en potentiel padderelokalitet, så søen udformes naturligt med organiske former og flade brinker med en maksimal hældning på 1:3 i størstedelen af søens udstrækning og brinker med hældning på ca. 1:5 i resten. Den del af bassinet, der har

meget flade brinker, vil oftest være tørlagt, men denne del vil kunne rumme en ekstra mængde vand ved særligt kraftige regnhændelser, hvorved oversvømmelser og overløb til Sildebækrenden kan minimeres.

De flade brinker vil yderligere muliggøre en bred zone med fugtig bund, hvor der forventes at gro eng- og sumpplanter, som vil få bassinet til at se mere naturligt ud, men som også vil være et vigtigt levested for smådyr og padder.

Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens -§ 3

Den beskyttede mose vil blive isoleret ved gennemførelse af forslag til lokalplan nr. 521 som følge af etablering af det nye erhvervsområde samt ny linjeføring for Melbyvej. Det vil medføre, at de mellemstore pattedyr som ræv og rådyr ikke længere kan bevæge sig frit fra det åbne land til mosen uden at krydse vejen med risiko for påkørsel. Risikoen vurderes dog at være lille, da årsgennemsnitstrafikken er beregnet til maks. 2400 biler og da der ikke forventes at opholde sig mange dyr i mosen på grund af dens ringe størrelse. Den øgede forstyrrelse fra erhvervsområdet samt vejen i form af trafik og belysning vil muligvis yderligere resultere i, at dyrene ikke vil drages mod mosen i samme omfang som i dag.

Den nye beplantning mellem den beskyttede mose og boldbanerne skaber kontakt til beplantningen øst for boldbanerne og resulterer i et sammenhængende naturområde på ca. 7 ha. Dette vil skabe et nyt tilholdssted for dyr og fugle til trods for at området er gennemskåret af den nye Melbyvej.

Såfremt evt. dræn, som kommunen ikke har kendskab til, skades under etablering af vejen, skal disse genskabes, så der ikke sker en forringelse af mosens tilstand i forbindelse hermed.

Spredningskorridorer

Det vurderes ikke at være en negativ påvirkning af etablering af vej samt administrations- og serviceområdet.

Trafikafvikling/-belastning

Der er samlet set tale om en meget beskeden trafikbelastning på mellem 2400 og 1600 biler pr. dag på den nye Melbyvej, hvilket ikke vurderes at give problemer med afviklingen.

Trafikstøj

Den nye vej vil ingen steder give støjpåvirkninger over

grænseværdierne på 58 dB. For beboere i Melby opleves endda en reduktion i trafikstøjen, fordi trafikken nu føres uden om Melby.

Trafiksikkerhed/-ulykker

Antallet af uheld på vejen forventes ikke at ændre sig. Trafiksikkerheden vil øges fordi den omlagte Melbyvej har separat sti i modsætning til eksisterende Melbyvejs cykelbaner. Trafikanter mellem Melby Landsby og Årby Skole vil dog opleve øget utryghed p.g.a. den nye rundkørsel.

### 9.3 Lokalplan nr. 524 for Ny Melbyvej

Miljøkonsekvenser af lokalplan 524 for Ny Melbyvej

Landskabelig værdi

Den nye Melbyvej vurderes ikke at påvirke landskabet og dermed den landskabelige værdi i området.

Kulturhistoriske værdier

Det beskyttede dige vest for Sønderstrandvej bliver ikke direkte påvirket af den nye Melbyvej, men kommer til at ligge tæt på vejens tracé. Indirekte påvirkes diget visuelt af vejen, men i kraft af at diget ikke i sig selv virker markant i landskabet vurderes påvirkningen ikke at være af væsentlig betydning.

Arkitektonisk udtryk

De visuelle konsekvenser af den nye Melbyvej vurderes ikke at være væsentlige set syd for vejen, idet vejen forløber i en naturlig lavning i terrænet og at etableringen ikke medfører væsentlige ændringer i det eksisterende landskab i form af terrænændringer eller fjernelse af bevoksninger.

Fra Søstremosevej kan den nye Melbyvej ses på en del af strækningen, mens den på en anden del ligger i en afgravning og derfor ikke vil være synlig. På grund af beplantning, tekniske anlæg i baggrunden samt terrænet vil vejen heller ikke virke dominerende i landskabet set fra dette punkt.

Trafikafvikling/-belastning

Der er samlet set tale om en meget beskedent trafikbelastning på ca. 1000 biler pr. dag ved Sønderstrandsvej, hvilket ikke vurderes at give problemer med afviklingen.

Trafikstøj

Den nye vej vil ingen steder give støjpåvirkninger over grænseværdierne på 58 dB. For beboere i Melby opleves endda en reduktion i trafikstøjen, fordi trafikken nu føres uden om Melby.

Trafiksikkerhed/  
ulykker

Antallet af uheld på vejen forventes ikke at ændre sig. Trafiksikkerheden vil øges fordi den omlagte Melbyvej har separat sti i modsætning til eksisterende Melbyvejs cykelbaner. Trafikanter mellem Melby Landsby og Årby Skole vil dog opleve øget utryghed p.g.a. den nye rundkørsel.



## **Sammenfattende redegørelse iht. Lov om miljøvurdering af planer og programmer for tillæg nr. 30 til Kalundborg Kommuneplan 2000-2012; Lokalplan nr. 521 for administrations- og serviceområde til Statoil Raffinaderiet samt Lokalplan nr. 524 for Ny Melbyvej.**

### **1. Indledning**

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer<sup>1</sup> skal der udarbejdes en sammenfattende redegørelse, der skal omhandle kommunens beskrivelse af:

- Hvordan miljøhensynet er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de indkomne udtalelser i offentlighedsfasen er taget i betragtning.
- Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af rimelige alternativer, der også har været behandlet.
- Hvorledes kommunen vil overvåge de væsentligste miljøpåvirkninger, som planen ved realisering forventes at ville afstedkomme.

---

<sup>1</sup> LBK nr. 1398 af 22/10/2007.

## 2. Forhistorie og baggrund

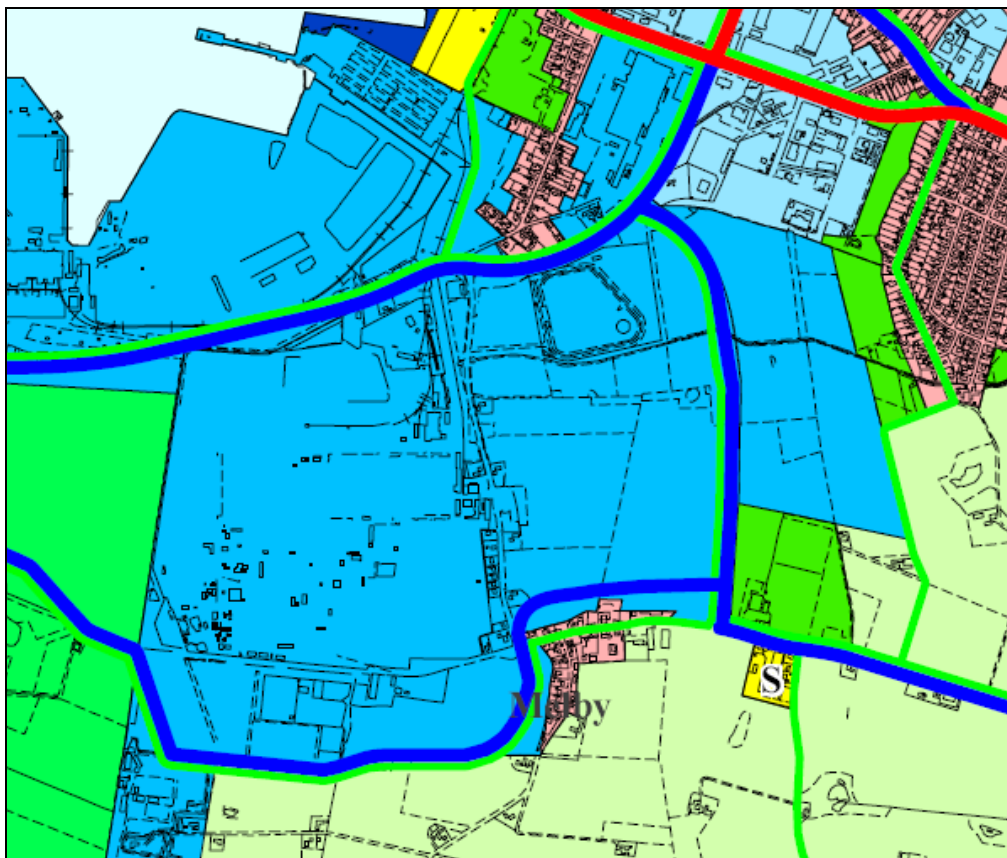
Kalundborg har trods det lave indbyggertal, og den forholdsvis store afstand til København, karakter af en vigtig industriby i Danmark. Betingelserne er til stede for dette. Først og fremmest på grund af Kalundborg Havn som er en af Danmarks dybeste naturlige havne. Herudover gør en række andre forhold sig gældende; blandt andet Asnæsværket, der leverer damp, elektricitet, varme mv. og dermed er en grundlæggende brik i en industrisymbiose. Danmarks tredjestørste sø "Tissø" leverer store mængder fersk industrivand osv. For Kalundborg Kommune er de store industrivirksomheder vigtige brikker for byens indtjeningsgrundlag, arbejdspladser osv.

Af Kalundborg Kommuneplan 2000 - 2012 fremgår det, at der syd og øst for midtbyen er udlagt store arealer til større industri. I gældende kommuneplans kapitel om erhverv fremgår det, at kommunens målsætning for erhvervsudviklingen bl.a. er, at sikre de eksisterende virksomheder gode udviklingsmuligheder samt at en fortsat erhvervsmæssig udbygning ikke medfører en miljømæssig belastning af byen, men at byen tværtimod udvikler sig til en ren og grøn by.

Kalundborg Kommuneplan 2000-2012 indeholder en arealreservation til fremtidig udvidelse af Statoil Raffinaderiet, således at en udvikling kan ske mod syd (syd for den tidligere Asnæs Skovvej) og øst (øst for Melbyvej). Dette giver mulighed for, at etablering af evt. nye procesanlæg kan ske mod syd (syd for den tidligere Asnæs Skovvej) i sammenhæng med det eksisterende procesanlæg.

Der er dog væsentlige rammebetingelser og krav ved en udvidelse af procesanlæg: dels sikkerhedsafstanden til beboede områder (300 m) og dels afstanden til eksisterende anlæg, idet store afstande kan medføre en væsentlig øget investering i rørledninger.

Der er sket en omlægning af Asnæs Skovvej, og området udnyttes til en del af Raffinaderiets servicefaciliteter, hvilket ikke indbefatter ovennævnte procesanlæg, og der er planlagt for administrationsfaciliteter i området som planlagt i Kalundborg Kommunes lokalplan 6.4-2. En udbygning mod øst kræver ny lokalplanlægning for dette område (se Figur 1), og der er i kommuneplanen lagt op til en omlægning af Melbyvej, for at sikre et sammenhængende raffinaderiområde, hvilket også giver bedst mulig udnyttelse af arealet.



Figur 1 Udsnit fra hovedstrukturkort i Kalundborg Kommunes Kommuneplan 2000 – 2012.

Denne arealreservation til udvikling af Statoil Raffinaderiet har været en del af planlægningen for Kalundborg Kommune gennem en lang årrække, idet arealreservationen har indgået i Kalundborg Kommuneplan for 1993 – 2004 samt tilbage i Kalundborg Kommuneplan fra 1985 – 1996.

Ved en udvikling af Raffinaderiet øst for Melbyvej kunne det som nævnt forventes, at en forlægning af Melbyvej blev relevant. I Kalundborg Kommuneplan 1993 – 2004 indgik dette aspekt i planlægningen, og der blev udlagt et vejtrace. Dette vejtrace indgik ligeledes i den efterfølgende planlægning, og det er derfor indeholdt i gældende Kommuneplan (Kalundborg Kommuneplan 2000-2012).

Arealet øst for Melbyvej har været ejet af Raffinaderiet siden slutningen af 1950'erne, hvor Raffinaderiet også købte arealet, hvor det eksisterende raffinaderi ligger i dag.

## 2.1 Udfyldelse af Kommuneplanens rammer

Statoil ønsker nu at udnytte muligheden for at bruge en del af det i Kalundborg Kommuneplan udlagte areal til udvikling af Raffinaderiet, med henblik på at opnå optimale drifts- og udviklingsmuligheder inden for det eksisterende erhvervsareal.

Med henblik på at give virksomheden disse muligheder, er der udarbejdet forslag til tre lokalplaner samt et kommuneplantillæg. Baggrunden for disse planer er;

- 1) At Raffinaderiet ønsker at idriftsætte en ny flare (fakkeltårn) på det eksisterende raffinaderi i 2011. Formålet med at etablere flaren er at mindske udledningen af uforbrændte kulbrinter fra raffinaderiet i tilfælde af et omfattende strømsvigt.

På grund af sikkerhedshensyn skal flaren stå i en vis afstand til eksisterende olietanke og procesanlæg, og vil derfor blive placeret på et område, som i dag anvendes til maskinværksted og lager. Som følge af krav fra risikomyndighederne om sikkerhedsafstand til flaren, skal Raffinaderiets administrationsbygning, værksteder mv. flyttes ud af det eksisterende raffinaderiområde, inden flaren kan sættes i drift.

- 2) Adskillelse af risikobetonede aktiviteter og ikke-risikobetonede aktiviteter.

For at udnytte Raffinaderiets arealer bedst muligt ønskes administrations- og serviceaktiviteter flyttet til raffinaderiområdets østligste skel, således at raffinaderiet på sigt kan koncentrere risikobetonede aktiviteter til det eksisterende raffinaderiområde. Flytning af administrations og serviceområde betyder, at de ikke-risikobetonede aktiviteter vil blive placeret tættest på Engvejskvarteret og fungere som en zonerings mod beboelsesområde.

- 3) Forledt af de konsekvenser en ny flare bevirker, har Statoil ønsket et mere gennemgribende planarbejde, der giver Raffinaderiet optimal udnyttelse af de eksisterende arealer og dermed i højere grad sikrer Raffinaderiets fremtidige udviklingsbehov. En samling af disse aktiviteter kan fortsat ske indenfor de eksisterende arealer, så der vil fortsat være tale om et sammenhængende raffinaderi.

## **2.2 Omlægning af Melbyvej**

I 2004 igangsatte Vestsjællands Amt på foranledning af Statoil en VVM-proces (vurdering af virkninger på miljøet) for etablering af seks tanke øst for Melbyvej samt en forlægning af Melbyvej. Der var således en indledende høringsproces i foråret 2004, og der blev skrevet en hvidbog, som samlede op på de indkomne bemærkninger. En af konklusionerne var, at Statoil i VVM-redegørelsen både skulle undersøge mulighederne for at etablere Melbyvej nord og syd for Melby.

Siden 2004 har Vestsjællands Amt og senere Miljøcenter Roskilde, risikomyndighederne (Beredskabsstyrelsen, Arbejdstilsynet m.fl.) samt Statoil arbejdet videre med en VVM-redegørelse for de seks tanke og en forlægning af Melbyvej. Denne er dog ikke kommet i offentlig høring endnu.

Bl.a. efter fyrværkeriulykken i Seest den 3. november 2004 er regelsættet, der regulerer risikovirksomheder i Danmark blevet strammet. En af konklusionerne i arbejdet med tankanlægget har været, at Beredskabsstyrelsen har fastslået, at de seks tanke på grund af sikkerhedsforhold ikke kan etableres så tæt på offentlig vej som tilfældet er, hvilket vil sige, at tankene ikke kan tages i drift, før Melbyvej lukkes for offentlig trafik.

Risikoen for et uheld, der ville kunne medføre skade på mennesker, er meget lille – uanset om Melbyvej skulle fastholdes som offentlig vej. Risikomyndighederne har dog haft en skærpet fokus på konsekvenserne af en ulykke – uanset hvor lille sandsynligheden for et uheld end måtte være. Deraf kommer kravet om, at Melbyvej skal lukkes.

Det kan forventes at kravene fra myndighedernes side til at begrænse risikoen, ikke vil blive lempet i fremtiden, men formentlig vil øges. Som en konsekvens af skærpede sikkerhedsforhold for risikovirksomheder samt sikkerhedsforhold for eksisterede og kommende tankområder, har Statoil og Kalundborg Kommune vurderet, at det ikke vil være fremkommeligt i forbindelse med dette kommuneplantillæg, at gå videre med en vejføring nord for Melby<sup>2</sup>; se evt. konklusion i Hvidbog vedr. "Forhøring om udvikling af Statoil Raffinaderiet – Ny Melbyvej" af september 2008.

### 2.3 Planforslag

Kalundborg Byråd vedtog den 26. november 2008 at fremlægge lokalplan nr. 521, 522 og 524 samt kommuneplantillæg nr. 30 til Kommuneplan 2000 – 2012 som forslag. Planforslagene blev sammen med miljøvurderinger af planerne offentliggjort den 2. december 2008. Planforslagene var fremlagt i offentlig høring frem til den 28. januar 2009.

Kalundborg Kommunes forslag til kommuneplantillæg nr. 30 giver mulighed for:

- At udlægge et område til etablering af en administrationsbygning i maksimalt 4 etager (og indtil 18 meter) med kontorer og mandskabsfaciliteter. (De eksisterende rammebestemmelser for erhvervsområdet giver mulighed for opførelse af bygninger i 2 etager op til 8,5 meter).
- At forlægge Melbyvej til en mere østlig placering samt syd om Melby. (Den eksisterende kommuneplans rammer beskriver en vejføring nord om Melby).
- At ophæve eksisterende rammebestemmelse om levende hegn i skel mod vej og nabo, idet dette mindsker muligheden for at registrere uheld og unormale aktiviteter.

---

<sup>2</sup> Det er nærmere bestemt det sted, hvor en ny vej nord for Melby vil skulle tilsluttes den eksisterende Melbyvej/Asnæs Skovvej, at det ikke vurderes at være fremkommeligt.

- At ændre rammeområde 7.9F1 fra Fritidsområde / grønt område til Erhvervsområde 6.4E2, idet ny vejføring går gennem området. Arealet øst for ny vej skal friholdes for bebyggelse.

Forslag til lokalplan 521 giver mulighed for:

- At flytte bemandede faciliteter ud af det eksisterende raffinaderiområde, således at der kan opnås en bedre udnyttelse af raffinaderiområdet samtidig med, at arbejdsforhold for og sikkerhedshensyn til de ansatte forbedres.
- At etablere en administrationsbygning i maksimalt 4 etager med kontorer og mandskabsfaciliteter.
- At etablere et serviceområde i maksimalt 2 etager indeholdende værksteder, brandstation, lager, laboratorium, centralt kontrolrum, skurby, præfabrikationsområde, p-pladser mv.
- At der i lokalplanen fastlægges vejens tværprofil for vejstrækningen fra Asnæsvej til Melbygade.

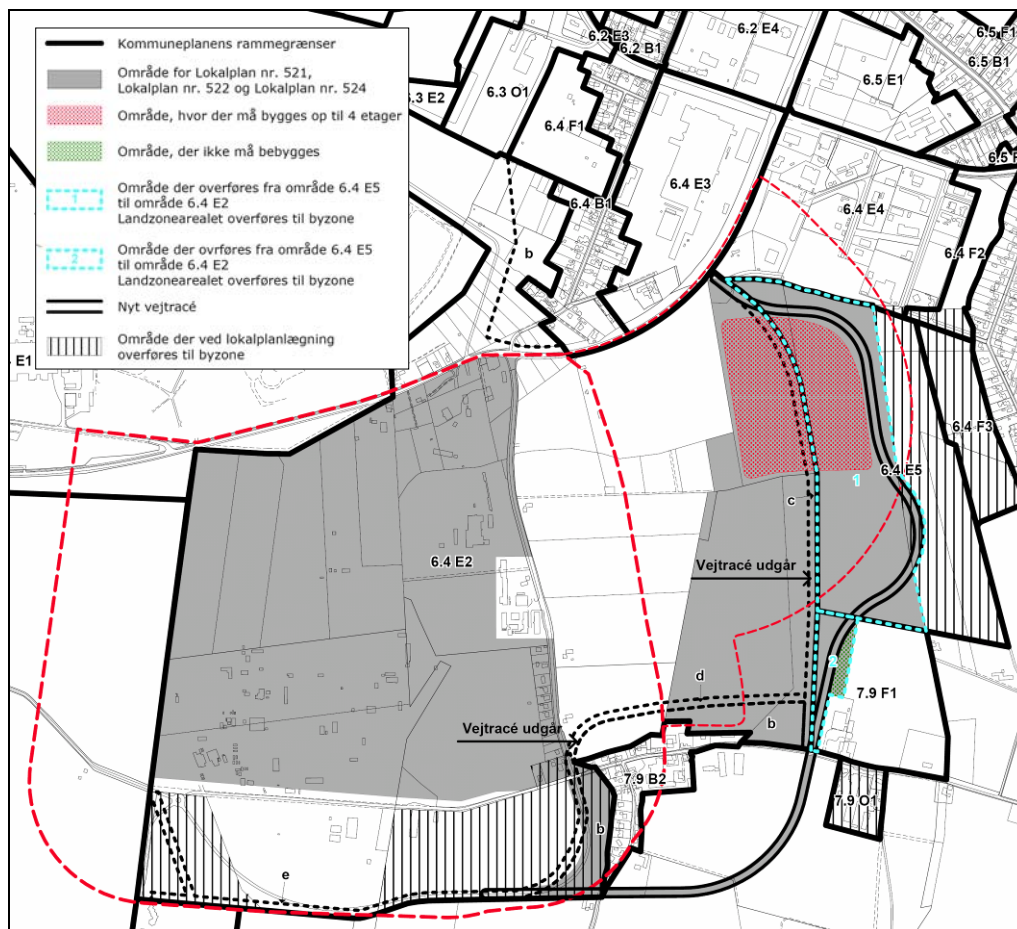
Forslag til lokalplan 522 giver mulighed for:

- At muliggøre den fortsatte udvikling af Statoil Raffinaderiets faciliteter på det eksisterende raffinaderiområde, som ligger mellem Asnæsvej, Melbyvej, den gamle Asnæs Skovvej (nu intern vej på Raffinaderiet) og landområdet mod vest.
- At der kan etableres et antal rørbærende strukturer, tårne mv., skorstene og en høj flare (flammetårn) som supplement til de eksisterende inden for lokalplanområdet. Forslaget giver desuden mulighed for ombygning af eksisterende tanke i lokalplanområdet, herunder mulighed for at forsyne disse med kuppeltage (domes) med internt flydetæppe til erstatning for de eksisterende flydetage. Formålet med at etablere en ny flare er at begrænse udledningen af kulbrinter fra Raffinaderiet i tilfælde af strømsvigt.

Forslag til lokalplan 524 giver mulighed for:

- At etablere en erstatningsvej for den eksisterende Melbyvej idet denne pga. Raffinaderiets udviklingsplaner og de deraf afledte sikkerhedshensyn vil skulle lukkes for offentligheden.
- At der i lokalplanen fastlægges vejens tvær- og længdeprofil for vejstrækningen fra Melbygade til Asnæs Skovvej for at opnå den mest ideelle vejføring under hensyntagen til omgivelserne.

Området der berøres af de tre planer er vist på nedenstående oversigtskort.



Figur 2 Oversigt over området hvor de centrale ændringer i kommuneplanen er skitseret.

## 2.4 Miljørapport

Sammen med planforslagene godkendte kommunalbestyrelsen miljørapporterne på mødet den 26. november 2008. Miljørapporterne omhandlede planernes indvirkning på miljøet. Miljørapporterne har sammen med planforslagene været offentlig fremlagt.

Der blev udarbejdet to miljørapporter:

1) En samlet miljørapport, der dækker "Forslag til tillæg nr. 30 til Kalundborg Kommuneplan", "Forslag til lokalplan nr. 521 for administrations- og serviceområde" samt "Forslag til lokalplan nr. 524 for Ny Melbyvej", idet disse planer er tæt integrerede.

2) En miljørapport selvstændigt for "Forslag til lokalplan nr. 522 for Statoil Raffinaderiet".

I miljørapport for Forslag til tillæg nr. 30 til Kalundborg Kommuneplan 2000-2012 samt Forslag til lokalplan nr. 521 og 524 blev konklusionen:

<b>Miljøkonsekvenser af tillæg 30 til Kalundborg Kommuneplan 2000 – 2012 for ændrede kommuneplanrammer ved Statoil Raffinaderiet</b>	
Landskabelig værdi	Ingen konsekvenser.
Arkitektonisk udtryk	De 4 etager i administrationsbygningen vil være synlige fra Engvejskvarteret, Asnæsvej og Melby, men vurderes ikke at kunne ses fra Kalundborg by.
Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens § 3	Smådyr og fugle, der findes i det levende hegn langs den nye vejføring mod Asnæsvej vil blive forstyrret af trafikken fra vejen.
Spredningskorridorer	Med kommuneplantillægget accepteres det, at der ikke etableres hegn i skel. Der nedlægges ikke eksisterende hegn, konsekvenserne heraf er begrænsede.
Trafikafvikling/-belastning	Der er samlet set tale om en meget beskeden trafikbelastning på mellem 2400 og 1600 biler pr. dag på den nye Melbyvej, hvilket ikke vurderes at give problemer med afviklingen.
Trafikstøj	Den nye vej vil ingen steder give støjpåvirkninger over grænseværdierne på 58 dB. For beboere i Melby opleves en reduktion i trafikstøjen, fordi trafikken nu føres uden om Melby.
Trafiksikkerhed/-ulykker	Antallet af uheld på vejen forventes ikke at ændre sig. Trafiksikkerheden vil øges fordi den omlagte Melbyvej har separat sti i modsætning til eksisterende Melbyvejs cykelbaner. Trafikanter mellem Melby Landsby og Årby Skole vil dog opleve øget utryghed p.g.a. den nye rundkørsel.

<b>Miljøkonsekvenser af lokalplan 521 for administrations- og serviceområde for Statoil Raffinaderiet</b>	
Kulturhistorisk værdi	Rykkerhøj bliver omgivet af en beskyttelseszone, der sikrer, at højen ikke bliver direkte påvirket af planerne for områdets anvendelse. Beskyttelseszonen forventes fastsat til 100 meter mod nord og vest og til 30 meter syd og øst for højen, hvilket er de sider, som vender mod administrations- og serviceområdet. Som konsekvens af, at der etableres bygninger relativt tæt på højen vil den visuelle oplevelse af højen blive ændret, og den vil fremover ligge i et urbant område frem for i det åbne land som tilfældet er i dag.
Arkitektonisk udtryk	Set fra Engvejskvarteret er de øverste etager af administrationsbygningerne synlige, ligesom man syd for administrationsbygningen vil kunne se skærmen, der omkranser bygningerne.  Fra Asnæsvej virker bygningerne dominerende i området, fordi de er relativt høje. På grund af bygningerne vil den eksisterende åbne kile i landskabet forsvinde. Skærmvæggen skaber en rolig afgrænsning af det bebyggede område, idet planområdet fremstår som et samlet kompleks, og der skabes en klar grænse imellem planområdet og omgivelserne.  Fra Melbygade vil udsynet domineres af skurbyen, og administrationsbygningen vil kun kunne skimtes i begrænset



	<p>omfang. Udbygningen af området betyder, at den åbne kile i landskabet forsvinder og der i stedet skabes et samlet bebygget område, hvori de eksisterende hvide tanke integreres.</p>
Udledning af spildevand	<p>Spildevandet fra administrations- og serviceområdet ledes direkte til Raffinaderiets eget renseanlæg, mens regnvandet ledes til Sildebækrenden.</p> <p>Raffinaderiets renseanlæg er dimensioneret til en belastning på 7.200 m<sup>3</sup>/d, mens etableringen af det nye opland til administration mv. svarer til 64 m<sup>3</sup>/d. Etableringen af det nye opland svarer således blot til under 1 % af renseanlæggets kapacitet. Da renseanlæggets gennemsnitsbelastning er i dag lige under 50 %, vil det ikke give kapacitetsmæssige problemer på Raffinaderiets renseanlæg at modtage de nye mængder.</p>
Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder	<p>Sildebækrenden gennemskærer i sit nuværende, regulerede forløb det kommende administrations- og serviceområde. Lokalplan nr. 521 giver mulighed for at omlægge Sildebækrenden med mulighed for at skabe et forløb for vandløbet, der syner mere naturligt. Ved at anlægge et mere snoet forløb for Sildebækrenden er der potentiale for at opnå en større dynamik og et bedre fysisk miljø og hermed er der bl.a. mulighed for, at livsvilkårene for vandløbets insekter forbedres og at den samlede økologiske kvalitet forbedres.</p> <p>Regnvandsudledningen fra administrations- og serviceområdet til Sildebækrenden vurderes at være af lille betydning set i sammenligning med den reduktion, der vil ske i udledning af kvælstof fra de landbrugsarealer, der inddrages ved udbygningen.</p> <p>Inden regnvandet ledes ud i Sildebækrenden opsamles det i et regnvandsbassin. Bassinet er beregning til at skulle have et volumen på cirka 5.500 m<sup>3</sup>, hvori der er taget højde for forventede kraftigere regnhændelser. Bassinets størrelse sikrer, at der tilledes 1 l/s/ha til Sildebækrenden, hvilket stort set svarer til, hvad der løber til Sildebækrenden fra landbrugsarealerne i dag. For at sikre tilstrækkelig kapacitet i bassinet, er der udlagt et område på 15.000 m<sup>2</sup> til bassin. Det giver mulighed for at etablere et større volumen, når endelige beregninger af kapacitetsbehovet er foretaget i forbindelse med detailprojektering.</p> <p>Beregningerne bygger blandt andet på, at der i en stor del af det sydlige serviceområde kan ske nedsivning af overfladevand. Det samme gælder de grønne områder og arealerne ved mosen. Overfladevand fra de øvrige områder og den omlagte Melbyvej kan ledes til regnvandsbassinet efter det har passeret sandfang og olieudskiller.</p> <p>Regnvandsbassinet skal etableres som en potentiel paddelokalitet, så søen udformes naturligt med organiske former og flade brinker med en maksimal hældning på 1:3 i størstedelen af søens udstrækning og brinker med hældning på ca. 1:5 i resten. Den del af bassinet, der har meget flade brinker, vil oftest være tørlagt, men denne del vil kunne rumme en ekstra mængde vand ved særligt kraftige regnhændelser, hvorved oversvømmelser og overløb til Sildebækrenden kan minimeres.</p> <p>De flade brinker vil yderligere muliggøre en bred zone med</p>

	fugtig bund, hvor der forventes at gro eng- og sumplanter, som vil få bassinet til at se mere naturligt ud, men som også vil være et vigtigt levested for smådyr og padder.
Dyre- og planteliv samt naturbeskyttelseslovens - § 3	<p>Den beskyttede mose vil blive isoleret ved gennemførelse af forslag til lokalplan nr. 521 som følge af etablering af det nye erhvervsområde samt ny linjeføring for Melbyvej. Det vil medføre, at de mellemstore pattedyr som ræv og rådyr ikke længere kan bevæge sig frit fra det åbne land til mosen uden at krydse vejen med risiko for påkørsel. Risikoen vurderes dog at være lille, da årsdøgntrafikken er beregnet til maks. 2400 biler og da der ikke forventes at opholde sig mange dyr i mosen på grund af dens ringe størrelse. Den øgede forstyrrelse fra erhvervsområdet samt vejen i form af trafik og belysning vil muligvis yderligere resultere i, at dyrene ikke vil drages mod mosen i samme omfang som i dag.</p> <p>Den nye beplantning mellem den beskyttede mose og boldbanerne skaber kontakt til beplantningen øst for boldbanerne og resulterer i et sammenhængende naturområde på ca. 7 ha. Dette vil skabe et nyt tilholdssted for dyr og fugle til trods for at området er gennemskåret af den nye Melbyvej.</p> <p>Såfremt evt. dræn, som kommunen ikke har kendskab til, skades under etablering af vejen, skal disse genskabes, så der ikke sker en forringelse af mosens tilstand i forbindelse hermed.</p>
Spredningskorridorer	Det vurderes ikke at være en negativ påvirkning af etablering af vej samt administrations- og serviceområdet.
Trafikafvikling/-belastning	Der er samlet set tale om en meget beskeden trafikbelastning på mellem 2400 og 1600 biler pr. dag på den nye Melbyvej, hvilket ikke vurderes at give problemer med afviklingen.
Trafikstøj	Den nye vej vil ingen steder give støjpåvirkninger over grænseværdierne på 58 dB. For beboere i Melby opleves endda en reduktion i trafikstøjen, fordi trafikken nu føres uden om Melby.
Trafiksikkerhed/-ulykker	Antallet af uheld på vejen forventes ikke at ændre sig. Trafiksikkerheden vil øges fordi den omlagte Melbyvej har separat sti i modsætning til eksisterende Melbyvejs cykelbaner. Trafikanter mellem Melby Landsby og Årby Skole vil dog opleve øget utryghed p.g.a. den nye rundkørsel.

#### Miljøkonsekvenser af lokalplan 524 for Ny Melbyvej

Landskabelig værdi	Den nye Melbyvej vurderes ikke at påvirke landskabet og dermed den landskabelige værdi i området.
Kulturhistoriske værdier	Det beskyttede dige vest for Sønderstrandvej bliver ikke direkte påvirket af den nye Melbyvej, men kommer til at ligge tæt på vejens tracé. Indirekte påvirkes diget visuelt af vejen, men i kraft af at diget ikke i sig selv virker markant i landskabet vurderes påvirkningen ikke at være af væsentlig betydning.

Arkitektonisk udtryk	De visuelle konsekvenser af den nye Melbyvej vurderes ikke at være væsentlige set syd for vejen, idet vejen forløber i en naturlig lavning i terrænet og at etableringen ikke medfører væsentlige ændringer i det eksisterende landskab i form af terrænændringer eller fjernelse af bevoksninger.  Fra Søstremosevej kan den nye Melbyvej ses på en del af strækningen, mens den på en anden del ligger i en afgravning og derfor ikke vil være synlig. På grund af beplantning, tekniske anlæg i baggrunden samt terrænet vil vejen heller ikke virke dominerende i landskabet set fra dette punkt.
Trafikafvikling/-belastning	Der er samlet set tale om en meget beskeden trafikbelastning på ca. 1000 biler pr. dag ved Sønderstrandsvej, hvilket ikke vurderes at give problemer med afviklingen.
Trafikstøj	Den nye vej vil ingen steder give støjpåvirkninger over grænseværdierne på 58 dB. For beboere i Melby opleves endda en reduktion i trafikstøjen, fordi trafikken nu føres uden om Melby.
Trafiksikkerhed/-ulykker	Antallet af uheld på vejen forventes ikke at ændre sig. Trafiksikkerheden vil øges fordi den omlagte Melbyvej har separat sti i modsætning til eksisterende Melbyvejs cykelbaner. Trafikanter mellem Melby Landsby og Årby Skole vil dog opleve øget utryghed pga. den nye rundkørsel.

### 3. Hvordan miljøhensynet er integreret i planerne, og hvordan miljørapporterne og de indkomne udtalelse i offentlighedsfasen tages i betragtning

Hensynet til miljøparametre er søgt integreret i forslag til kommuneplan-tillæg og forslag til lokalplan nr. 521 og 524. Af forhold der vedrører planforslagene kan nævnes:

#### 3.1 Zonering – hensigtsmæssig adskillelse af erhvervsaktiviteter og hensyntagen til beboelsesområder

I planlægningen er der sigtet mod en zonering mellem risikobetonede aktiviteter og ikke risikobetonede aktiviteter samt andre miljøbelastende aktiviteter. De ikke risikobetonede aktiviteter og mindre miljøbelastende aktiviteter er gennem planlægningen placeret tættest på beboelsesområdet ved Engvejskvateret. Dvs. aktiviteter i form af administration og servicefaciliteter kun indeholdende aktiviteter, der er omfattet af virksomhedsklasserne 1-5<sup>3</sup> jf. Håndbog om miljø og planlægning.

Det eksisterende raffinaderiområde der allerede indeholder risikoaktiviteter og aktiviteter af virksomhedsklasse 7 jf. håndbog om miljø og planlægning, vil dermed kunne optimeres ved at benytte frigivet areal til

<sup>3</sup> Klasse 1 er de mindst belastende virksomhedstyper (forretninger, småværksteder mv.) og klasse 7 de mest belastende (kraftværker, stålværker mv.).

udvikling af risikoaktiviteter samt aktiviteter efter med virksomhedsklasse 7.

Ved denne zonerings af erhvervsområdet med udlæg af området for lokalplan 521 til administrations- og serviceaktiviteter er miljøhensyn søgt integreret i planlægningen, så der skabes størst mulig afstand mellem de mest miljøbelastende aktiviteter og samlet bebyggelse med en buffer i form af mindre belastende aktiviteter.

### **3.2 Hensyntagen til natur, kultur samt beboelsesområder**

Gennem planlægningen er hensyn til en mose<sup>4</sup> og et fortidsminde (Rykkerhøj)<sup>5</sup> søgt integreret i indretningen af erhvervsområdet. Således er mosen friholdt for tilstandændringer og fortidsmindet bibeholder en 100 meters beskyttelseslinie mod nord og vest, mens beskyttelseslinien indskrænkes til 30 meter syd og øst. I tilknytning til mosen, Årby Skole og boldbaner er der i lokalplan nr. 521 for administrations- og serviceområde udlagt et grønt område, hvor der plantes skov, og mod Melby landsby er udlagt et område til et beplantningsbælte.

### **3.3 Vejføring - trafikafvikling og trafikstøj**

Den omlagte Melbyvej føres som nævnt uden om en mose og vest om Årby Skole og boldbaner, hvorved skolebørn og andre svage trafikanter kommende fra øst ikke skal krydse Ny Melbyvej for at komme til Årby skole. I Lokalplan 521 er "Ny Melbyvej" udlagt med en tværprofil, der indeholder en hensigtsmæssig adskillelse af cykel/gangsti og kørespor. Dette er i modsætning til den eksisterende Melbyvej, der blot har cykelbaner. Mellem vej og fællesti til cykel og gang er der 5 meter rabat. Trafikanter mellem Melby by og Årby skole vil opleve at en rundkørsel skaber mere utryghed.

Ny Melbyvej er via forslag til lokalplan 521 og 524 udlagt i et vejtracé, der ikke forventes at give støjpåvirkning over 58 dB i opholdsarealer hos beboelsesejendomme tilstødende til den kommende vej.

Beboerne i den nordlige del af Melby vil blive mindre belastet af trafikstøj ved etablering af Ny Melbyvej syd om Melby jf. den eksisterende placering nord og vest for Melby. Modsat forholder det sig med beboerne i den sydlige del af Melby, der nu vil blive mere belastet af trafikstøj.

### **3.4 Klima, overfladevand herunder påvirkning af vandområder og vådområder**

Da Sildebækrenden i sit nuværende regulerede forløb ville skulle passere igennem det kommende administrations- og serviceområde, er der i lokalplan nr. 521 givet mulighed for at omlægge Sildebækrenden med mulighed for at skabe et forløb for vandløbet, der syner mere naturligt. Ved at anlægge et mere snoet forløb for Sildebækrenden er der potentiale for at opnå en større dynamik og et bedre fysisk miljø og

---

<sup>4</sup> Beskyttet af Naturbeskyttelseslovens § 3.

<sup>5</sup> Beskyttet af Naturbeskyttelseslovens § 18.

hermed er der bl.a. mulighed for, at livsvilkårene for vandløbets insekter forbedres og at den samlede økologiske kvalitet forbedres.

Inden regnvandet ledes ud i Sildebækrenden opsamles det i et regnvandsbassin, med en størrelse, hvor der er taget højde for forventede kraftigere regnhændelser. Bassinets størrelse sikrer, at der ikke tilledes mere til Sildebækrenden end fra landbrugsarealerne i dag. For at sikre tilstrækkelig kapacitet i bassinet, er der derfor udlagt et område på 15.000 m<sup>2</sup> til bassin.

I en stor del af det sydlige serviceområde er det forventningen, at der kan ske nedsivning af overfladevand. Det samme gælder de grønne områder og arealerne ved mosen. Overfladevand fra de øvrige områder og den omlagte Melbyvej kan ligeledes ledes til regnvandsbassinet, efter det har passeret sandfang og olieudskillere.

Regnvandsbassinet skal etableres som en potentiel paddelokalitet, så det udformes naturligt med organiske former og flade brinker med en maksimal hældning på 1:3 i størstedelen af søens udstrækning og brinker med hældning på ca. 1:5 i resten. Den del af bassinet, der har meget flade brinker, vil oftest være tørlagt, men denne del vil kunne rumme en ekstra mængde vand ved særligt kraftige regnhændelser, hvorved oversvømmelser og overløb til Sildebækrenden kan minimeres.

De flade brinker vil yderligere muliggøre en bred zone med fugtig bund, hvor der forventes at gro eng- og sumpplanter, som vil få bassinet til at se mere naturligt ud, men som også vil være et vigtigt levested for smådyr og padder.

Kalundborg Kommune har indledt arbejdet med at kortlægge de sårbare områder i relation til udfordringer med mere ekstreme vejrbegebenheder. I den forbindelse viser en indledende analyse, at der i den nordlige del af administrations- og serviceområdet, er et lavt liggende areal, hvor der ved ekstreme hændelser vil kunne opmagasinere afstrømmende overfladevand. For at imødegå konflikter mellem disse udfordringer og et kommende byggeri af administrationsbygning, er der i lokalplanen indarbejdet mulighed for terrænregulering op til to meter og fastsat krav til minimal sokkelkote på over to meter.

Idet vand fra Sildebækrenden mod vest pumpes videre ud i havet, kan det senere vise sig nødvendigt at udskifte de eksisterende pumper, med større nye.

### **3.5 Indkomne indsigelser/bemærkninger i offentlighedsperioden og hvordan disse tages i betragtning.**

Forslag til kommuneplantillæg blev vedtaget af kommunalbestyrelsen den 26. november 2008 og ved den efterfølgende offentlighedsperiode fra den 2. december 2008 til den 28. januar 2009 indkom i alt syv indsigelser. Disse er særskilt behandlet i sagsnotat af 30. marts 2009, hvor Kalundborg Kommunes vurdering af indsigelserne fremgår.

Indsigelserne – med relevans for miljøvurderingen – er kort refereret i nedenstående sammen med en vurdering af, hvorledes de forholder sig til planerne. Det skal noteres, at indsigelserne primært vedrører forlægningen af Melbyvej syd om Melby. Den overordnede vurdering af hvorvidt den omlagte Melbyvej skulle forløbe nord eller syd om Melby, fremgår af afsnit 2.2 samt senere i afsnit 4, hvorfor dette forhold ikke behandles særskilt i nedenstående.

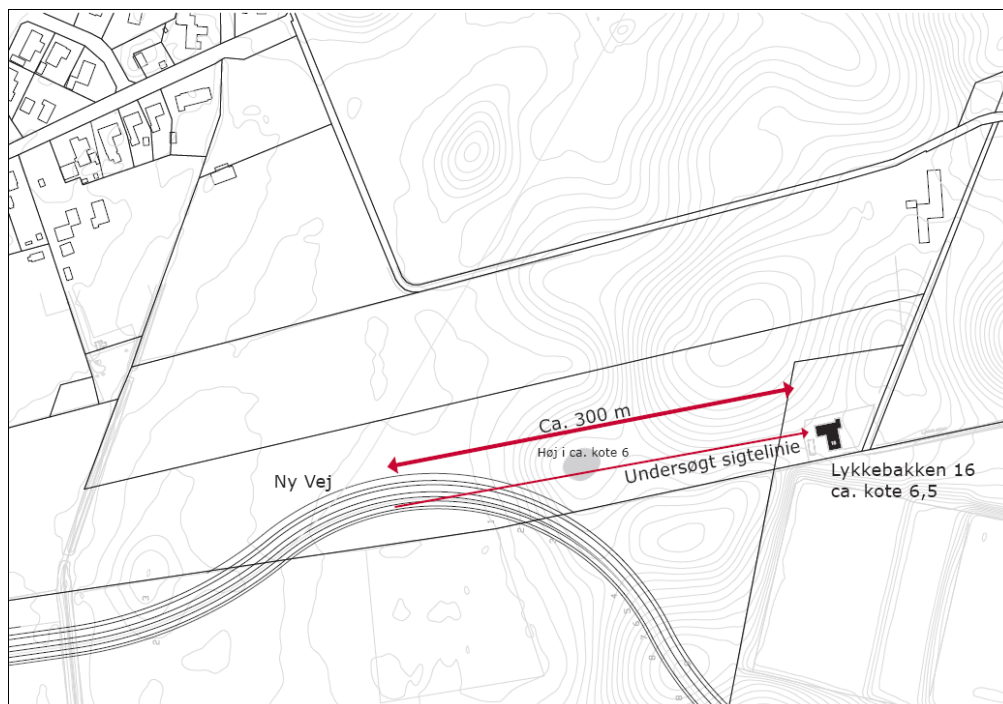
### ***Trafikafvikling og Trafikstøj ved ny Melbyvej***

Der fremkom en række forslag til nye stiftforbindelser ved og omkring Årby, Melby og vest for Engvejskvarteret – blandt andet i kombination med en kommende omfartsvej fra Slagelsevej ind til en omlagt Melbyvej. Omfartsvejen foreslås videreført direkte til Asnæs Skovvej. I forbindelse med indsigelsen peges der på, at der i de senere år har været en oplevelse af en stor trafikstigning gennem Årby. Den planlagte forlægning af Melbyvej, vil sandsynligvis gøre det endnu mere attraktivt at skyde genvej gennem Årby.

Det har ikke været målet med denne planlægning at fastlægge placering af omfartsvejen fra Slagelsevej til en omlagt Melbyvej. Det er dog forventningen, at det bliver en del af Kalundborg Kommunes kommende forslag til Kommuneplan.

Det er ikke fordelagtigt at videreføre en omfartsvej direkte til Asnæs Skovvej, da trafikken fra en ny omfartsvej skal føres mod nord ad Asnæsvej. Kalundborg Kommune har en særlig gruppe, der arbejder med kommunens stiftforbindelser, hvor forslag til de nye stiftforbindelser vil blive bearbejdet. Disse er ikke afhængige af lokalplanlægning.

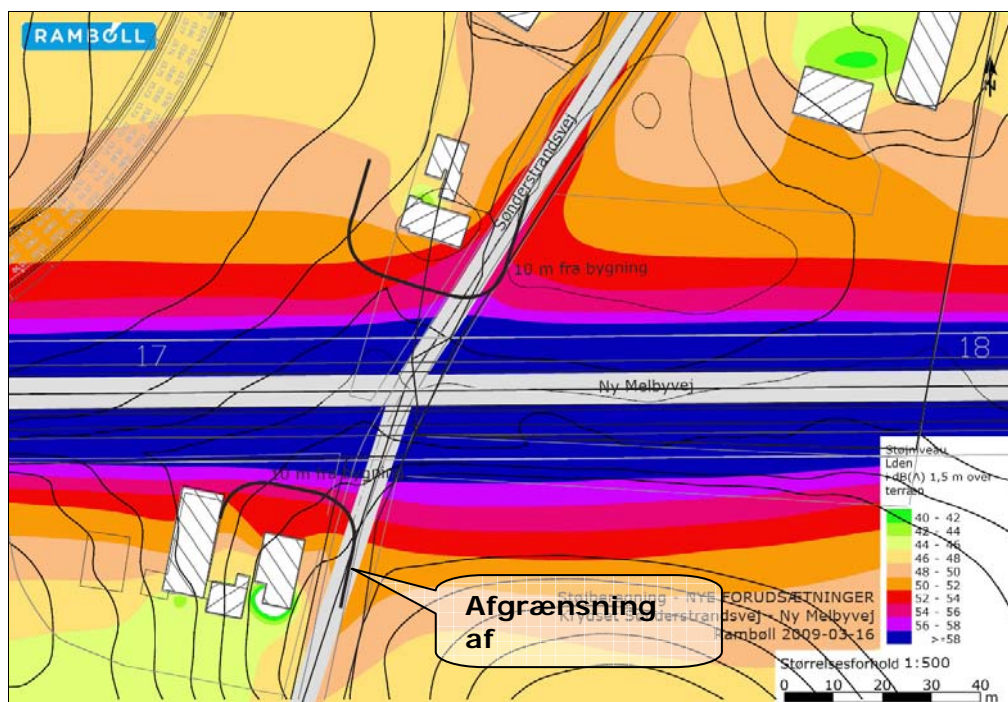
I en anden indsigelse, er der udtrykt frygt for at lysgener fra vejen vil genere beboere ved Lykkebakken. Der er lavet en analyse af forholdene, som illustreret på nedenstående kort:



Figur 3 Kort over den omlagte Melbyvej og Lykkebakken

Som det fremgår af kortet, vil risikoen for, at f.eks. fjernlys skal kunne genere beboerne, være yderst begrænset. Desuden kan almindelige fjernlys lyse ca. 100 m frem (lovkrav), mens afstanden her er over 300 m.

I en indsigelse, er der udtrykt bekymring for støjgener fra vejen. "Støjkortet" benyttet i forbindelse med den offentlige høring af planerne, var ikke detaljeret nok til, at man kunne "se" sin egen bolig. Der er derfor udarbejdet et kort, der illustrerer støjbelastningen ved krydset Sønderstrandsvej/Ny Melbyvej:



Figur 4 Støjbelastning ved krydset Sønderstrandsvej/Ny Melbyvej. Med sorte linier er vist en afstand på 10 meter fra bygningsfacader svarende til opholdsarealer omkring beboelse.

58 dB(A) er fastsat som grænseværdi for støjbelastningen fra veje ved boligernes opholdsarealer.

I beregningen er fordelingen af de forskellige køretøjstyper og fordelingen over døgnet benyttet med udgangspunkt i Kalundborg Kommunes målinger af trafikbelastningen fra 2006.

I realiteten vil trafikken stige og falde over de kommende år efterhånden som Raffinaderiets område udvikles. Efterhånden som serviceområdet i lokalplanområde 521 udvikles, vil trafikken på Ny Melbyvej falde tilsvarende og muligvis være lavere end 600 om 10 år.

Omlægning af Melbyvej med krydsning af Sønderstrandsvej som foreslået i lokalplanen vil derfor ikke medføre en belastning af omgivelserne, der kan begrunde bestemmelser i lokalplanen om etablering af støjafskærmning.

#### **Konsekvenserne af arealinddragelse til Ny Melbyvej**

To ejendomme berøres i særlig grad af udlægget til den nye Melbyvej. Dels overskæres et landbrugsareal af den omlagte vej, og ejendommen "afskæres" fra øvrige landbrugsarealer, og dels lægger vejen beslag på en hestefold.

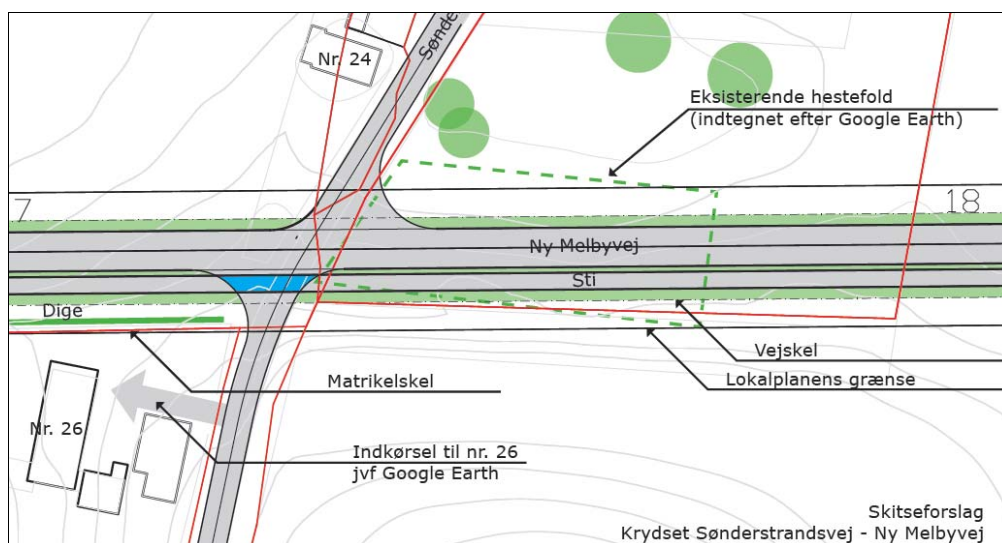
Det er oplagt, at overskæring af landbrugsarealer kan betyde, at landbrugsdriften fordyres, da der kan opstå små arealer, hvor det er



vanskeligere at udnytte moderne, store landsbrugsmaskiner optimalt. Det forringer muligvis værdien af landbrugsarealet.

For at sikre, at landbrugsmaskinerne kan komme til ejendommens øvrige arealer, skal der naturligvis etableres de nødvendige overkørsler.

Ved Sønderstrandsvej vil den nye Melbyvej lægge beslag på en hestefold:



Figur 5 Skitse over vejføringen – krydset Sønderstrandsvej/Ny Melbyvej. Med rød streg er vist nuværende matrikelskel

Den nøjagtige placering af skel og hestefold er ved at blive fastlagt, men der er ikke tvivl om, at realisering af lokalplan 524, der udlægger området til vej, vil betyde, at hestefolden ikke fremover kan udnyttes, og at ejendommen dermed formentlig mister en del af "herlighedsværdien".

Vejens placering – i et forløb direkte ind på den nuværende Asnæs Skovvej – giver den vejtekniske bedste løsning med så få kurveforløb som muligt.

### **Konklusion**

De indkomne bemærkninger giver ikke anledning til ændringer i kommuneplantillæg eller lokalplanens bestemmelser. Der vil i forbindelse med konkretiseringen af vejprojektet blive taget stilling til erstatning for de afgivne arealer.

## **4. Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af rimelige alternativer, der også har været behandlet.**

I Miljørapporten er 0-alternativet vurderet som værende en udvikling, hvor administrations- og serviceområdet ikke flyttes ud af eksisterende Raffinaderiområde eller umiddelbart syd herfor, og dermed ikke muliggør

en etablering af ny flare og udvikling af procesområdet. Såfremt der ikke etableres en ny flare, vil det være en miljømæssig forringelse, flaren etableres for at afbrænde de kulbrinter, der ellers vil afgives til luften ved åbning af sikkerhedsventiler og udslip af andre spildgasser. Dette er særligt vigtigt i tilfælde af et strømsvigt, hvor procesanlægget øjeblikkeligt stoppes.

Hvis der ikke kan ske en udvikling af procesanlæg, og der derved ikke gives mulighed for en forøgelse af produktionen, vurderes det også at være en miljømæssig forringelse, dog skal dette ses i en mere international kontekst. Statoil Raffinaderiet i Kalundborg er indplaceret med en energieffektivitet blandt de bedste 25 % i Vesteuropa. Efterspørgslen og afhængigheden af fossile brændsler er forsat vigtigt for den vestlige verden, skønt teknologiudviklingen går mod vedvarende energiproduktion. En udvikling af procesaktiviteter på Statoil Raffinaderiet i Kalundborg er således en miljømæssig fordel frem for produktion på et mindre energieffektivt anlæg et andet sted i verden. En høj energieffektivitet er blandt andet lig med en mindre CO<sub>2</sub>-udledning pr. produceret enhed.

Udover ovenstående miljømæssige aspekter er der forhold som råstofforsyningen (Nationalt niveau) samt arbejdspladser (Kommunalt niveau).

Af miljørapporten er der ligeledes behandlet alternativer til placering af administrations- og servicefaciliteter beskrevet sammen med alternativer til vejføringen, disse bliver gennemgået i de to kommende afsnit.

#### **4.1 Alternative placeringer af en ny Melbyvej**

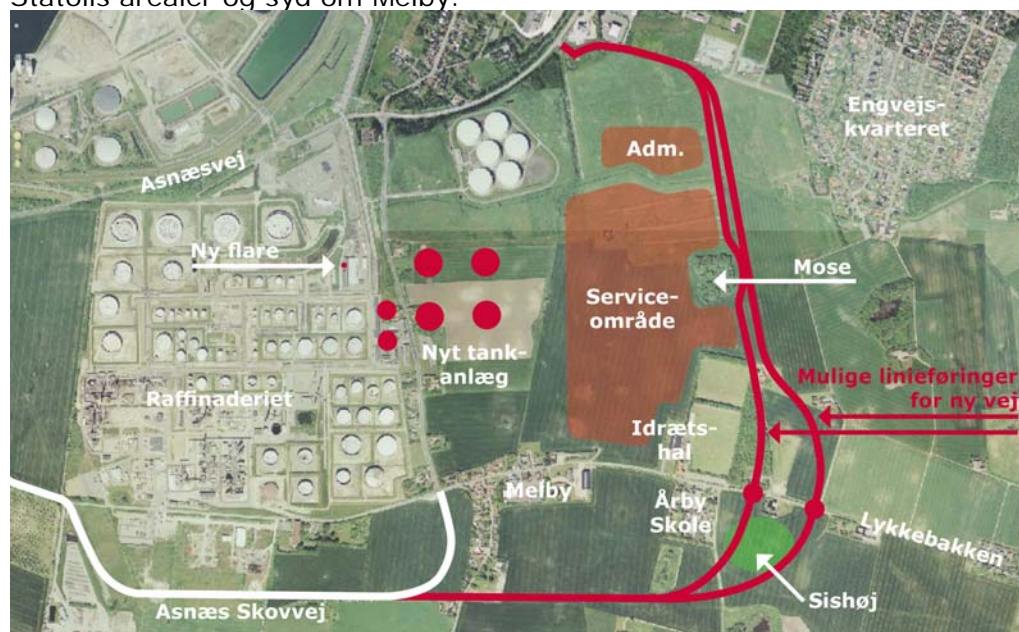
Som nævnt tidligere i dette notat holdt Vestsjællands Amt i juni 2004 1. offentlighedsperiode for en VVM for Tanklager Øst (placering øst for den nuværende Melbyvej). I hvidbogen fra november 2006 konkluderede amtet, at Statoil skulle arbejde videre med to vejføringer: En som gik nord om Melby og en som gik syd om Melby. Fælles for de to vejføringer var, at de begge lå vest for Årby Skole og fritidscenter. Den nye vejføring efter forhøringen følger stort set den sydlige vejføring fra 2006. Dog går vejen øst om mosen og ligger længere mod øst på Raffinaderiets areal. Forarbejder til VVM-redegørelsen for Tanklager Øst viste, at den nordlige linieføring ville have en større støjpåvirkning af Melby end den sydlige. Den sydlige vejføring ville give en meget begrænset støjpåvirkning af Årby Skole og by.

I forbindelse med risikovurderingerne af tankanlægget er det kommet frem, at de kommende tanke (Tanklager Øst) ikke kan ligge så tæt på en eksisterende offentlig vej - Melbyvej.

I planprocessen for dette kommuneplantillæg og de tre lokalplaner har Statoil derfor vurderet, at det ikke vil være fremkommeligt i forhold til risikomyndighederne at etablere en vej nord om Melby, idet en ny offentlig vej vil skulle støde til den eksisterende Melbyvej og dermed komme

tilsvarende tæt på Raffinaderiet og et eksisterende oplag af produkter, hvor der kræves en betragtelig afstand til offentlig vej. Derfor er det fravalgt at gå videre med en nordlig vejføring af Melbyvej. Endvidere har forskellige vejføringer fra Asnæsvej til Melby været drøftet. I den offentlige høring fra 2004 lå vejen vest for mosen, idet Statoil på dette tidspunkt ikke havde planer om at etablere et nyt administrations- og serviceområde.

Efter at disse ønsker til ny planlægning kom til og på baggrund af Statoils ønske om at udnytte mest muligt af deres eget areal, blev en vejføring øst for mosen og øst for Årby skole fremlagt i forbindelse med gennemførelse af forhøringen af tillæg til kommuneplanen. Der var i denne forhøring foreslået to alternative vejføringer øst for Statoils arealer og syd om Melby.



Figur 6 Kort benyttet i forbindelse med forhøring.

På baggrund af de indkomne bemærkninger blev der arbejdet videre med den vejføring, der fremgår af nedenstående figur.



Figur 7 Ny vejføring primært placeret på Statoils eget areal nord for Melbygade.

I forbindelse med forhøringen af kommuneplantillægget, var der blandt Melbyborgerne delte meninger om en vejføring nord om Melby.

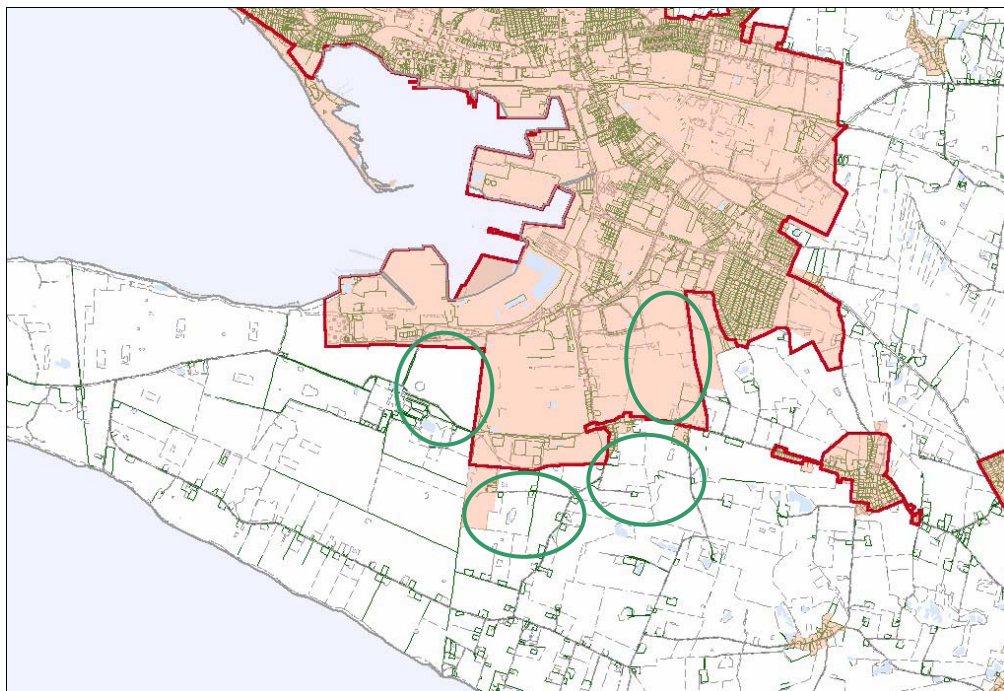
Den nye vejføring imødekom en del af de bemærkninger, der indkom i forhøringen, som bl.a. gik på at undgå at vejen skulle krydse skolevejen for børn fra Engvejskvarteret samt friholde boliger på Lykkebakken. Samtidig sikrer vejen, at Statoil fortsat kan udnytte sit areal, og dermed at der fortsat kan ske en udvikling af Raffinaderiet. Herudover sikrer vejens udformning ved mosen, at denne ikke berøres af vejanlægget.

#### 4.2 Alternative placeringer af administrations- og servicefaciliteter

Idet Raffinaderiets administrations- og servicefaciliteter nu er placeret inde på Raffinaderiet, har det centrale i vurderingen af mulige alternative placeringer af faciliteterne været, at det naturligvis skal placeres i umiddelbar nærhed af Raffinaderiet, men ikke indenfor de gældende sikkerhedszoner. Derfor er det i lokalplan 6.4-2 udlagte areal ikke

optimalt, da disse ligger meget tæt på større oplag af benzinkomponenter og andre produkter.

Statoil har derfor i foråret 2008 i forbindelse med virksomhedens planer for udlægning af faciliteterne overvejet at placere et nyt administrations- og serviceområde vest, syd eller sydøst for Raffinaderiet udover placeringen øst for Raffinaderiet.



Figur 8: Illustration af de fire områder (grøn cirkel), Statoil har vurderet i foråret 2008. Med rød markeres byområde.

De tre af lokaliteterne ligger i landzone og inden for områder, der er udpeget til kulturmiljø, beskyttelsesområde og landskabsområde i Vestsjællands Amts Regionplan 2001 – 2012 (nu landsplandirektiv), og miljøkonsekvenserne ved disse placeringer blev vurderet af Statoil til at være mere omfattende end en placering øst for Raffinaderiet.

Samlet set har Statoils gennemgang af alternative placeringer af et nyt administrations- og serviceområde, der ligger i nærhed af Raffinaderiet vist, at

- Området vest for Raffinaderiet har væsentlige landskabelige beskyttelsesinteresser og byder på flere tekniske udfordringer i form af højspændingsledninger.
- Området syd for Raffinaderiet, og syd for det nuværende serviceområde, blandt andet indeholder beskyttede naturtyper og er omfattet af den tidligere regionplans udpegnings af kulturmiljøer og landskabsområder.
- Området sydøst for Raffinaderiet er landskabsområde og en udbygning her vil indebære, at Melby blev "indesluttet" i Raffinaderiet.

- Området øst for Raffinaderiet er det eneste område, der allerede er i byzone og er udlagt til erhvervsformål i kommuneplanen. Samtidig er det et areal, der i forvejen ejes af Statoil.

På den baggrund blev det valgt, at arbejde videre med en placering i eksisterende byområde og disse tre lokaliteter vest, syd og sydøst for Raffinaderiet med samme nærhed til Raffinaderiet blev fravalgt.

## 5. Hvorledes kommunen vil overvåge de væsentligste miljøpåvirkninger, som planen ved realisering forventes at ville afstedkomme

Overvågningen af de væsentligste miljøpåvirkninger fremgår af nedenstående tabel 1 svarende til tabellen i miljørapporten – dog her suppleret med, at det i det konkrete vejprojekt skal sikres, at der ikke opstår uacceptable genevirkninger fra billys:

Tabel 1 Miljøkonsekvens og overvågning

Miljøparametre	Miljøkonsekvens af at vedtage planerne	Hvordan overvåges miljøpåvirkningen?	Hvem overvåger miljøpåvirkningen?
Landskab og arkitektur	<p>Udbygningen af området betyder, at den åbne kile i landskabet forsvinder, og der i stedet skabes et samlet bebygget område, hvori de eksisterende hvide tanke kan integreres.</p> <p>De visuelle konsekvenser af den nye Melbyvej vurderes ikke at være væsentlige set syd for vejen, idet vejen forløber i en naturlig lavning i terrænet, og at etableringen ikke medfører væsentlige ændringer i det eksisterende landskab i form af terrænændringer eller fjernelse af bevoksninger.</p> <p>Fra Søstremosevej kan den nye Melbyvej ses på en del af strækningen, mens den på en anden del ligger i en afgravning og derfor ikke vil være synlig. På grund af beplantning, tekniske anlæg i baggrunden samt terrænet vil vejen heller ikke virke dominerende i landskabet set fra dette punkt.</p>	I forbindelse med byggesagsbehandlingen og godkendelse af vejprojekt	Kalundborg Kommune
Kulturhistoriske værdier	Rykkerhøj bliver omgivet af en beskyttelseszone, der sikrer, at højen ikke bliver direkte påvirket af planerne for områdets anvendelse. Som konsekvens af, at der etableres bygninger relativt tæt på højen, vil den visuelle oplevelse af højen blive ændret, og den vil fremover ligge i et	I forbindelse med byggesagsbehandlingen  Gennem	Kalundborg Kommune  Kulturarvsstyr

Miljøparametre	Miljøkonsekvens af at vedtage planerne	Hvordan overvåges miljøpåvirkingen?	Hvem overvåger miljøpåvirkingen?
	<p>urbant område frem for i det åbne land, som tilfældet er i dag.</p> <p>Det beskyttede dige vest for Sønderstrandvej bliver ikke direkte påvirket af den nye Melbyvej. Indirekte påvirkes diget visuelt af vejen, men i kraft af at diget ikke i sig selv virker markant i landskabet, vurderes påvirkningen ikke at være af væsentlig betydning.</p>	registrering	elsen
Udledning af spildevand	Spildevandet ledes til Raffinaderiets renseanlæg. Den ekstra spildvandsmængde svarer blot til under 1 % af renseanlæggets kapacitet. Da renseanlæggets gennemsnitsbelastning i dag er lige under 50 %, vil det ikke give kapacitetsmæssige problemer på Raffinaderiets renseanlæg at modtage de nye mængder.	I forbindelse med tilsyn med Raffinaderiets miljøgodkendelse.	Miljøcenter Roskilde
Overfladevand , herunder påvirkning af vandløb og vådområder	<p>Lokalplan nr. 521 giver mulighed for at omlægge Sildebækrenden med mulighed for at skabe et forløb for vandløbet, der syner mere naturligt. Ved at anlægge et mere snoet forløb for Sildebækrenden er der potentiale for at opnå en større dynamik og et bedre fysisk miljø, og hermed er der bl.a. mulighed for, at livsvilkårene for vandløbets insekter forbedres og at den samlede økologiske kvalitet forbedres.</p> <p>Regnvandsudledningen fra administrations- og serviceområdet til Sildebækrenden vurderes at være af lille betydning set i sammenligning med den reduktion, der vil ske i udledning af kvælstof fra de landbrugsarealer, der inddrages ved udbygningen.</p> <p>Inden regnvandet ledes ud i Sildebækrenden, opsamles det i et regnvandsbassin. Bassinet er beregning til at skulle have et volumen på cirka 5.500 m<sup>3</sup>, hvori der er taget højde for forventede kraftigere regnhændelser. For at sikre tilstrækkelig kapacitet i bassinet, er der udlagt et område på 15.000 m<sup>2</sup> til bassin. Det giver mulighed for at etablere et større volumen, når endelige beregninger af</p>	I forbindelse med byggesagsbehandlingen og tilsyn med vilkår for etablering af overfladevandsbassin og tilledning til Sildebækrenden	Kalundborg Kommune

Miljøparametre	Miljøkonsekvens af at vedtage planerne	Hvordan overvåges miljøpåvirkingen?	Hvem overvåger miljøpåvirkingen?
	<p>kapacitetsbehovet er foretaget i forbindelse med detailprojektering.</p> <p>I en stor del af det sydlige serviceområde kan der ske nedsivning af overfladevand. Det samme gælder de grønne områder og arealerne ved mosen.</p> <p>Regnvandsbassinet skal etableres som en potentiel paddelokalitet, så søen udformes naturligt med organiske former og flade brinker. Den del af bassinet, der har meget flade brinker, vil oftest være tørlagt, men denne del vil kunne rumme en ekstra mængde vand ved særligt kraftige regnhændelser, hvorved oversvømmelser og overløb til Sildebækrenden kan minimeres.</p> <p>De flade brinker vil yderligere muliggøre en bred zone med fugtig bund, hvor der forventes at gro eng- og sumpplanter, som vil få bassinet til at se mere naturligt ud, men som også vil være et vigtigt levested for smådyr og padder.</p>		
Dyre- og planteliv samt Naturbeskyttelseslovens -§ 3	<p>Den beskyttede mose vil blive isoleret ved gennemførelse af lokalplan nr. 521 som følge af etablering af det nye erhvervsområde samt ny linjeføring for Melbyvej. Det vil medføre, at de mellemstore pattedyr som ræv og rådyr ikke længere kan bevæge sig frit fra det åbne land til mosen uden at krydse vejen med risiko for påkørsel. Risikoen vurderes dog at være lille, da der er meget lille trafikbelastning, og da der ikke forventes at opholde sig mange dyr i mosen på grund af dens ringe størrelse. Den øgede forstyrrelse fra erhvervsområdet samt vejen i form af trafik og belysning vil muligvis yderligere resultere i, at dyrene ikke vil drages mod mosen i samme omfang som i dag.</p> <p>Den nye beplantning mellem den beskyttede mose og boldbanerne skaber kontakt til beplantningen øst for boldbanerne og resulterer i et sammenhængende naturområde på ca. 7 ha.</p> <p>Dette vil skabe et nyt tilholdssted for dyr og fugle til trods for, at området er</p>	Tilsyn med overholdelse af lokalplanens bestemmelser	Kalundborg Kommune



Miljøparametre	Miljøkonsekvens af at vedtage planerne	Hvordan overvåges miljøpåvirkingen?	Hvem overvåger miljøpåvirkingen?
	gennemskåret af den nye Melbyvej.		
Spredningskorridorer	<p>Det levende hegn, der løber i den nordøstligste del af lokalplanområde nr. 521, berøres af den nye Melbyvej, der kommer til at løbe langs hegnet. Det vil resultere i en større grad af forstyrrelse af de smådyr og fugle, der måtte findes i hegnet. Da hegnet ikke har forbindelse til en anden form for spredningsvej, vurderes hegnet dog ikke at fungere som en direkte spredningskorridor.</p> <p>Det levende hegn, der løber i den nordvestlige ende af lokalplanområde 521, bliver en mulig spredningskorridor mellem det nye regnvandsbassin og det nye forløb af Sildebækrenden og op til det lille regnvandsbassin, der ligger lige nordvest for lokalplanområdet samt den lille beplantning i forbindelse med bassinet.</p> <p>Et nyt levende hegn nord for Melby etableres med lokalt hjemmehørende løvfældende buske og træer, hvilket giver et godt fødegrundlag for smådyr og fugle.</p>	Beplantningsplan for levende hegn nord for Melby skal godkendes af Kalundborg Kommune inden etablering.	Kalundborg Kommune
Trafikafvikling /-belastning	<p>Ved etablering af Ny Melbyvej og Raffinaderiets nye administrations- og serviceområde forventes 2.400 biler pr. dag på den nye Melbyvej nærmest Asnæsvej, 1.600 biler pr. dag ved Melbygade, 1.000 ved Sønderstrandsvej og 900 på Asnæs Skovvej.</p> <p>Der er samlet set tale om en meget beskedent trafikbelastning, som vurderes ikke give problemer med afvikling.</p> <p>Da trafikken samlet set skal køre lidt kortere, medfører det et fald i energiforbrug og emissioner af f.eks. CO, CO<sub>2</sub> og partikler.</p> <p>Der kan komme gener fra gadebelysning på de strækninger af Ny Melbyvej, der forløber i åbent land. Dette kan imødegås ved bevidst placering af lysmaster og valg af armaturer.</p>	<p>Almindelig trafiktællinger i kommunen.</p> <p>I forbindelse med godkendelse af vejprojekt</p>	<p>Kalundborg Kommune</p> <p>Kalundborg Kommune</p>

Miljøparametre	Miljøkonsekvens af at vedtage planerne	Hvordan overvåges miljøpåvirkingen?	Hvem overvåger miljøpåvirkingen?
	Genevirkninger fra bilernes fjernlys sikres gennem udformning af det konkrete vejprojekt.		
Trafikstøj	Linieføringen i afstand af bebyggelse og de begrænsede trafiktal medfører, at den nye vejføring ingen steder giver støjpåvirkninger over grænseværdierne på 58 dB. For beboere i Melby opleves endda en reduktion i trafikstøjen, fordi trafikken nu føres uden om Melby.	Almindelig trafiktællinger i kommunen.	Kalundborg Kommune
Trafiksikkerhed/-ulykker	Beregningerne viser et uændret antal uheld. Trygheden vil generelt blive forbedret, bl.a. fordi den omlagte Melbyvej har separat cykel/gangsti mod eksisterende Melbyvejs cykelbaner. Trafikanter mellem Melby Landsby og Årby Skole vil dog opleve øget utryghed pga. den nye rundkørsel.	I forbindelse med godkendelse af vejprojekt.	Kalundborg Kommune



[WWW.KALUNDBORG.DK](http://WWW.KALUNDBORG.DK)

