

MUNKEBAKKEN

BYRUM

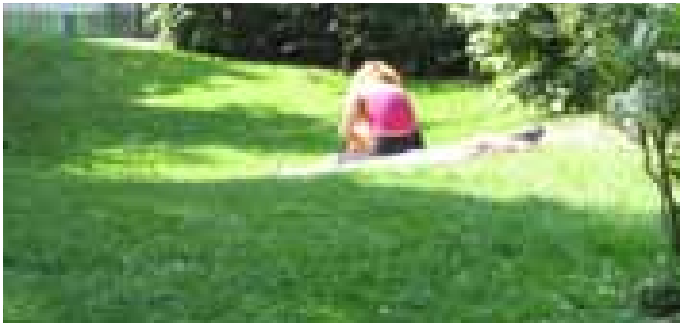
Parkrummet i forbindelse med Munkebakken/Åsen bliver et rekreativt samlingspunkt i campusområdet og skal udformes, så det lægger op til uformelt ophold og rekreation både for de studerende og øvrige indbyggere i Næstved. Herudover kan der være faciliteter, som den eksisterende amfiscene o.lign, som kan understøtte øvrige aktiviteter i området.

Ankomstpladsen, som er etableret mellem stationen og remisen, bliver et uformelt byrum med mulighed for ophold i kombination med gæsteparkering, vareindlevering mv.

Jernbanegade bliver ankomstareal for en del af de uddannelsesinstitutioner, der etableres i eksisterende bygninger, og livet i denne vil kunne understøttes af tilførslen af nye brugere.

Kaserneområdet foreslås bundet sammen med Munkebakken af en ny stiforbindelse.

Stationsforpladsen definerer ankomsten til Næstved og vil kunne opgraderes i forbindelse med etablering af Campus, hvor koblingen til ankomstpladsen langs banen bliver et centralt motiv.



Ophold i det grønne – alene.



Ophold i det grønne – sammen med andre.



Ankomstpladsen – grønt på den ene side.



Opholdsmulighed i indre gaderum.



Børneleg, ophold/scene eller motion på Munkebakken.



MUNKEBAKKEN

INFRASTRUKTUR OG PARKERING

Trafikalt nedlægges Teatergade som gennemkørende vej, og man kører i stedet direkte ind i parkeringshuset/bakken fra krydset ved Rampen og fra Krumporten, som gøres dobbeltrettet.

Parkeringen til campusområdet afvikles som helhed i det centrale parkeringsanlæg i bakken, hvor man ad trapper og elevatorer vil komme ud på toppen af Åsen med overblik over hele området. Afhængig af hvor stor parkeringskælderens etableres og parkeringsnormer for Campus, kan denne kælder også rumme pendlerparkeringspladser, der evt. kan suppleres med et parkeringshus i forbindelse med Rampen ved den nye bro.

Den centrale placering gør parkeringspladserne i Åsen attraktive for både pendlere, Campus Næstved og handelslivet i bymidten, så der vil være en høj grad af dobbeltudnyttelse.

Parkeringen etableres i 4 lag med direkte indkørsel på det nederste (1.) parkeringsniveau fra Farimagsvej, mens man kører ind på 3. niveau fra Krumporten på grund af terrænforskellene. En dobbelt rampe med bevægelsesmulighed henholdsvis op og ned i parkeringsanlægget etableres langs den sydlige langside i anlægget, så der skabes nogle store regulære parkeringsdæk. Kapaciteten på de forskellige dæk varierer, da de skal tilpasses bakkens krumning, og de vil således have en længde på hhv. 150, 135, 110 og 85 meter fra bunden og op. Bredden på anlægget afgør kapaciteten og i den viste løsning med en bredde på 35 meter vil der være ca. 670 pladser, som kan dække hele behovet for parkering for Campus Næstved.

Forud for fuld udbygning vil dette parkeringsanlæg også kunne betjene pendlere, men når Campus Næstved er fuldt udbygget, må der suppleres med et parkeringshus på grunden syd for Rampen, der i sig selv vil kunne være stor nok til at dække behovet for pendlerparkeringspladser. Når dette etableres, skal der føres en sti under den nye broforbindelse over banen, sådan at brugerne let kan få adgang til ankomstpladsen i campusområdet, der hermed også blive ankomstplads for stationen for pendlere.



Illustrationen viser etablering af parkering i åsen og i p-hus langs banen

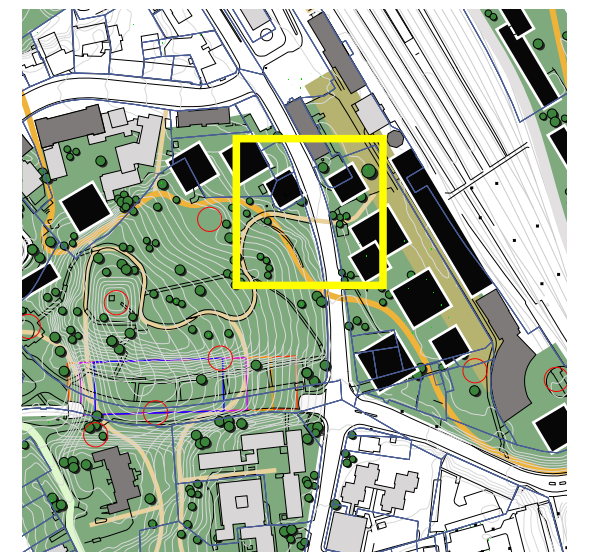
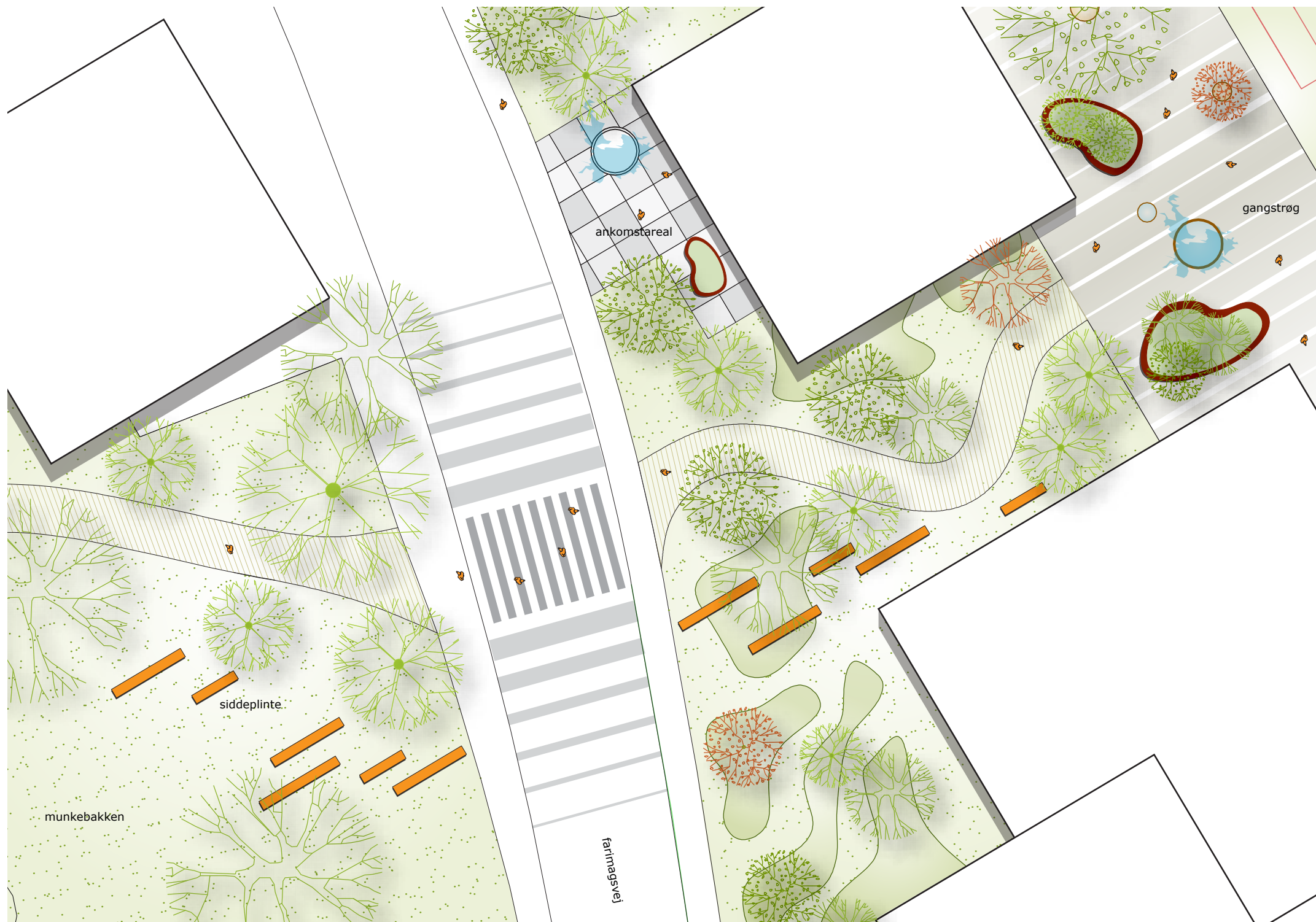
ØKONOMI OG ETAPER

Denne campusplacering er økonomiske realiserbar, idet de fleste arealer er kommunalt ejede, og de ejendomme, der vil skulle erhverves, repræsenterer en begrænset værdi. Den største udfordring er, at man for at opnå den ønskede udnyttelsesgrad og attraktion må erstatte den overvejende del af de eksisterende 267 pendlerparkeringspladser ved stationen/posthuset med parkering i konstruktion. Herudover ligger der 54 pladser langs Teatergade, som skal erstattes, når parkeringen integreres i bakken.

Parkering i forbindelse med Campus vil også skulle etableres i konstruktion, hvilket er en fordyrende løsning (sammenlignet med "det gule område"/kanalområdet og Maglemølle), men omvendt er der ikke store udgifter til miljømæssige foranstaltninger.

Etableringen af Campus kan med fordel opstartes ved konvertering af eksisterende bygninger, mens der etableres erstatningsparkering for pendlere. Etableringsomkostningerne for den integrerede parkering i Munkebakken anslås til at ligge i intervallet fra 150-200.000 kr./parkeringsplads, hvilket ligger lidt under almindelige omkostninger ved etablering af parkering i kælderniveau, da det dels er et stort anlæg, og jordarbejder vil være mindre, da der allerede er en udgravning til dele af anlægget, ligesom der vil være en rimelig jordbalance i anlægsfasen.

Hvis det anslås, at byggeretter i området har en værdi på 3.000 kr. pr. kvadratmeter, vil der for de ca. 40.000 m² nybyggeri kunne opnås en salgspris på 120. mio., og for dette beløb kan der etableres ca. 700 pladser. Dobbeltudnyttelsen er et stort potentiale.



DELUDSNIT FARIMAGSGADE – OVERGANGEN MELLEM MUNKEBAKKEN OG REMISEOMRÅDET



Kig mod åsen. Landskab trækkes helt ned til ankomstpladsen



STØJ OG VIBRATIONER
MILJØ
LUGT- OG LUFTFORURENING

STØJ OG VIBRATIONER

Resume

Selvom hovedparten af det påtænkte campusområde er udsat for trafikstøj, der overstiger de vejledende grænseværdier, er støj fra vejtrafik og jernbane ikke til hinder for, at en campus kan etableres. Det samme gælder vibrationer fra jernbanen.

Det vil imidlertid være nødvendigt med forholdsvis omfattende foranstaltninger til støjisolering af bygningsfacader til sikring af et acceptabelt indendørs støjniveau. Desuden skal udendørs opholdsarealer placeres bag en støjaf-skærmende bygning eller bag lokale støjskærme, der begrænser trafikstøjen. Det vil være påkrævet, at støjhensynet omhyggeligt indarbejdes i bebyggelsesplaner og afspejles i krav til indretning af udendørs opholdsarealer samt i krav om facadeløsninger med tilstrækkelig støjisolering. Som hovedregel vil der kunne anvendes almindeligt kendte standardløsninger, men tæt på jernbanen kan der være brug for ekstraordinære foranstaltninger.

Risikoen for gener fra vibrationer fra jernbanen i bygninger til campusformål er lille på afstande over 25 meter fra hovedsporene og usandsynlig på afstande over 50 meter. Risikoen for gener kan reduceres yderligere ved hensigtsmæssig konstruktion af nye bygninger samt ved at undgå de mest vibrationsfølsomme bygningsanvendelser nærmest hovedsporene.

Brugerne af en campus på stationsområdet vil opleve et miljø, der støjmæssigt er præget af trafik. Ved udendørs ophold og færdsel vil støjen fra jernbanen være tydelig ved togpassager, og vejstøjen vil også være hørbar. På velindrettede udendørs opholdsarealer vil støjniveauerne imidlertid være acceptable, ligesom de vil være det i effektivt støjisolerede bygninger. Det er vores vurdering, at forholdene vil være acceptable for brugerne og ikke give anledning til væsentlige problemer.

Indledning

Der er ingen virksomheder på og omkring stationsområdet, som kan give anledning til støj eller vibrationer, der forhindrer etablering af en campus. De følgende afsnit omhandler derfor alene forhold omkring støj fra vejtrafik samt støj og vibrationer fra jernbanen.

Planmæssige forudsætninger

Ved planlægning af nyt byggeri skal det i henhold til planlovens § 15a sikres, at "en lokalplan kun udlægger støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v. kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener."

Det er kommunen som planmyndighed, der vurderer, hvorledes § 15a opfyldes, og her er Miljøstyrelsens vejledninger og de vejledende grænseværdier det grundlag, som anvendes. Det principielle udgangspunkt er, at de vejledende grænseværdier skal søges overholdt over alt på og ved nyt byggeri. Men er der tale om byggeri i eksisterende støjbelastede byområder eller områder med blandede byfunktioner, er det i praksis ikke muligt eller hensigtsmæssigt. I disse tilfælde kan kommunen vælge at afvige fra de vejledende grænseværdierne og i stedet sikre, at:

- Udendørs opholdsarealer ikke udsættes for støj over grænseværdierne.
- Bygningsreglementets krav til indendørs støjniveau (med lukkede vinduer) er opfyldt.
- At eventuelle oplukkelige vinduer udformes, så støjniveauet indendørs med åbne vinduer ikke overstiger nærmere bestemte støjgrænser.

Det kan også være et ønske, at støj begrænses på fortorve, stier o.lign.

Med denne model opnås, at der trods en støjpåvirkning af området alligevel opnås et godt miljø såvel udendørs som indendørs.

De særlige vinduer, der kan dæmpe støj i åben tilstand, er som regel kun relevante til boliger. I bygninger til undervisning, kontor m.v. vil oplukkelige vinduer normalt ikke være hensigtsmæssige.

Det er en forudsætning for etablering af en campus på stationsområdet, at disse retningslinjer for støjfølsomt byggeri i eksisterende støjbelastede byområder kan anvendes som grundlag for bestemmelser om støj.

Støj fra vejtrafik

Med udgangspunkt i en trafikmodel for Næstved i 2030 har Rambøll udført en beregning af vejtrafikstøj i det mulige campusområde. Beregningen omfatter støj fra trafik på Farimagsvvej, Rampen, Teatergade, Jernbanegade, Kildemarksvej samt en omlagt Grønvej (Præstøvejs forlængelse).

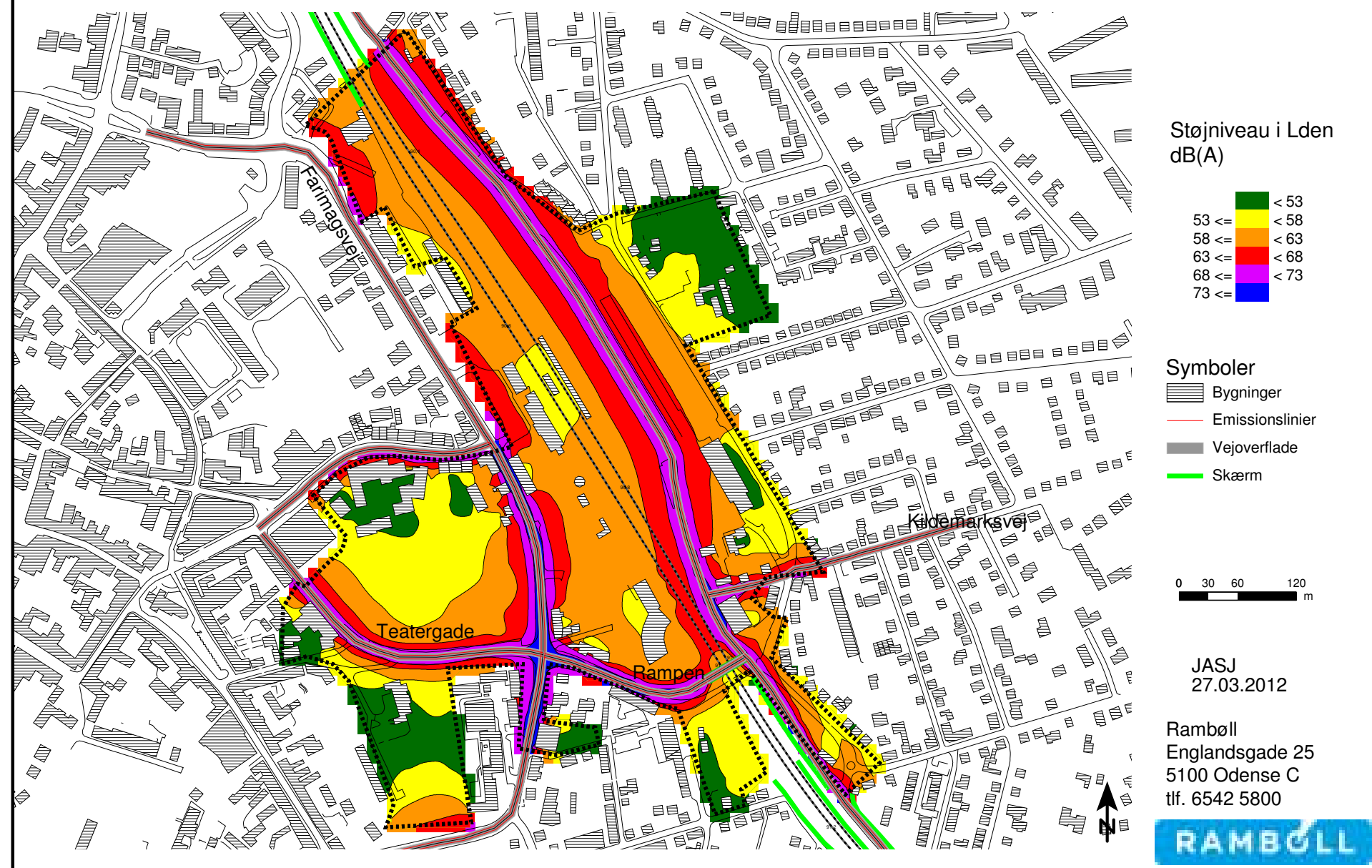
Der er følgende vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj : Områder udlagt til boligformål, herunder også institutioner med eller uden overnatning, skoler og andre undervisningsbygninger, børnehaver o.l., samt hospitaler og pleje- og behandlingshjem, skal sikres et støjniveau fra veje, som ikke overskrider $L_{den} = 58$ dB(A).

Dvs. at støjbelastningen fra veje ikke bør overstige 58 dB(A) ved undervisningsbygninger. I eksisterende støjbelastede byområder kan man imidlertid vælge at acceptere overskridelse af grænseværdien, hvis udendørs opholdsarealer beskyttes og bygninger isoleres mod støj.

I forhold til vejtrafikstøj indendørs angiver Bygningsreglementet, at støjniveauet ikke må være højere end 33 dB(A) indendørs i undervisningslokaler. Denne grænse kan forventes overholdt, når det udendørs støjniveau ikke overstiger 58 dB(A).

Resultat af støjberegninger for vejtrafik fremgår af Figur 9.

Vejstøj 2030, Næstved Station Støjudbredelse 1½ meter over terræn



Figur 1. Orienterende beregning af støj fra vejtrafik i og omkring et campus-område ved stationen. Områder med orange, rød, lilla og blå overskrider den vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj på 58 dB(A). De øvrige områder (gul og grøn) overholder grænseværdien.

STØJ OG VIBRATIONER

Det fremgår af støjberegningen, at støj fra vejtrafik giver anledning til støjniveauer over grænseværdien på 58 dB(A) i store dele af campusområdet (kun områder med gul og grøn er under grænseværdien). Det vil derfor være nødvendigt, at bygninger i de støjbelestedede områder får facader med ekstra støjisolering. Udendørs opholdsarealer skal endvidere placeres, hvor støjniveauet er under 58 dB(A), dvs. på afstand af vejene, bag afskærmende bygninger eller bag lokale støjskærme.

Det er imidlertid Rambølls samlede vurdering, at tekniske løsninger kan sikre overholdelse af grænseværdierne udendørs og indendørs. Det vil dog være nødvendigt, at støjensynet omhyggeligt indarbejdes i bebyggelsesplaner og afspejles i krav til indretning af udendørs opholdsarealer samt i krav om facadeløsninger med tilstrækkelig støjisolering. Som hovedregel vil der kunne anvendes almindeligt kendte standardløsninger.

Støj fra jernbane

Banedanmark gennemfører i øjeblikket en samlet vurdering af de miljømæssige konsekvenser, herunder støj og vibrationer, når den faste forbindelse over Femern Bælt etableres.

Forbindelsen vil medføre, at togtrafikken på jernbanestrækningen mellem Ringsted og Rødby, og dermed gennem Næstved, i væsentlig grad ændrer karakter. Først og fremmest vil der igen køre godstog på strækningen.

Til illustration af udviklingen kan tjene følgende oplysninger om den nuværende og den maksimale fremtidige togdrift mellem Næstved og Nykøbing F i løbet af 2030'erne :

- I dag kører i gennemsnit i alt 9.000 meter persontog pr. døgn og ingen godstog
- I fremtiden kan der imødeses op til i alt 11.000 meter persontog og 33.000 meter godstog pr. døgn

De fremtidige togmængder svarer til ca. 40 persontog og lidt under 80 godstog pr. døgn.

Rambølls vurdering af jernbanens påvirkning af et campusområde ved stationen er baseret på denne fremtidige situation. De udførte beregninger er udført ved brug af beregningsmodeller, som Banedanmark har stillet til rådighed og selv anvendt ved deres miljøvurderinger. Rambøll har i den forbindelse bistået Banedanmark.

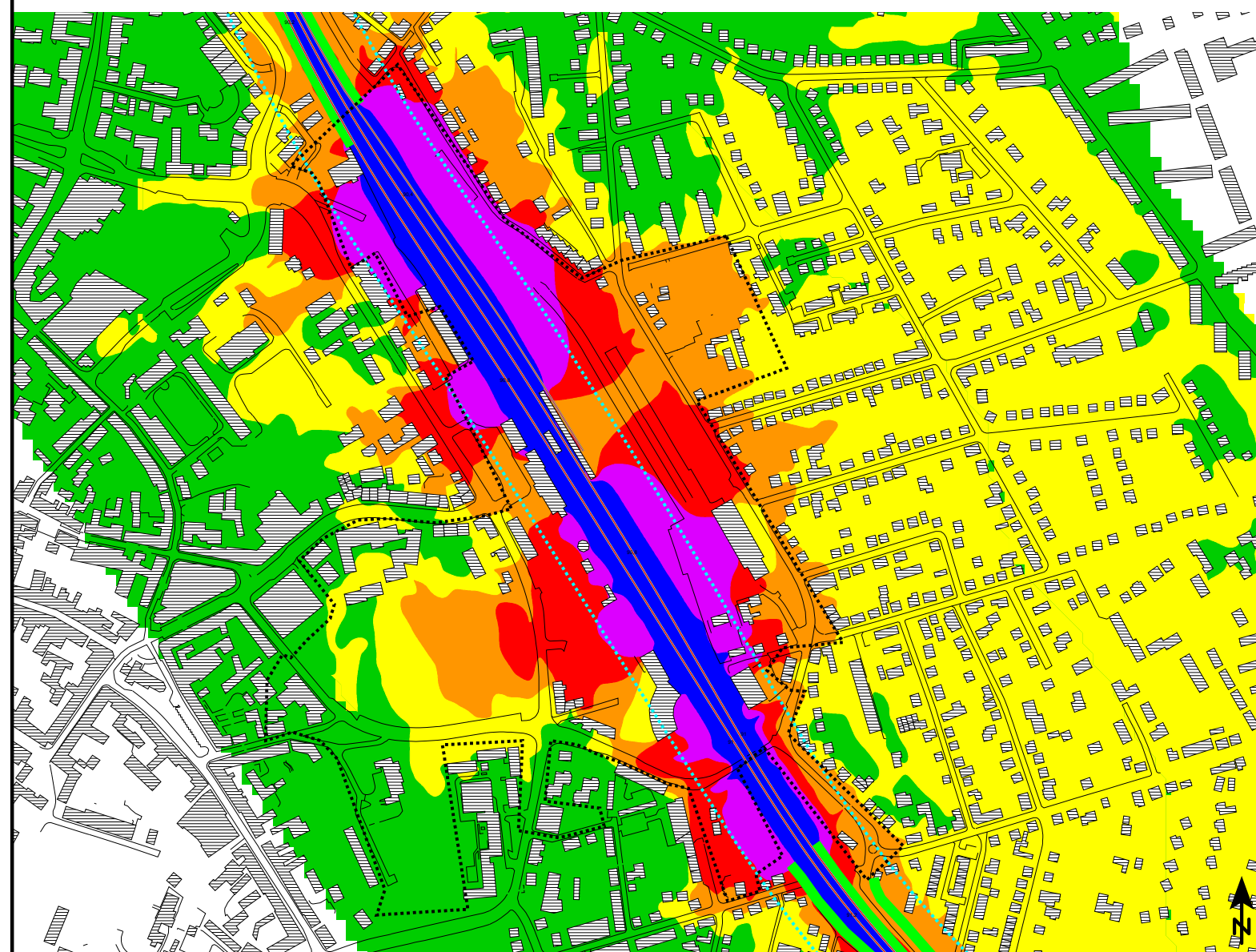
Der er følgende vejledende grænseværdier for støj fra jernbaner : Områder udlagt til boligformål, herunder også institutioner med eller uden overnatning, skoler og andre undervisningsbygninger, børnehaver o.l., samt hospitaler og pleje- og behandlingshjem, skal sikres et støjniveau fra forbikørende tog, som ikke overskrider Lden = 64 dB(A) .

Dvs. at støjbelastningen fra jernbaner ikke bør overstige 64 dB(A) ved undervisningsbygninger. I eksisterende støjbelastede byområder kan man imidlertid vælge at acceptere overskridelse af grænseværdien, hvis udendørs opholdsarealer beskyttes og bygninger isoleres mod støj.

I forhold til støjniveauet indendørs angiver Bygningsreglementet, at det ikke må være højere end 33 dB(A) i undervisningslokaler. Denne grænse kan forventes overholdt, når det udendørs støjniveau ikke overstiger 58 dB(A).

Resultat af støjberegninger for jernbanen fremgår af Figur 2 på næste side.

Togstøj med Femern, Næstved Station
 Støjudbredelse 1½ meter over terræn



Støjniveau i Lden
dB(A)

< 59	59 <=
< 64	64 <=
< 69	69 <=
< 74	74 <=
< 79	79 <=

Symboler

Bygninger
Hovedspor
Skærm
50 m

0 30 60 120
m

JASJ
27.03.2012

Rambøll
 Englandsgade 25
 5100 Odense C
 tlf. 6542 5800

RAMBOLL

Figur 2. Beregning af støj fra jernbanen i og omkring et campusområde ved stationen, når Femern Bælt-forbindelsen er etableret. Områder med orange, rød, lilla og blå overskrider den vejledende grænseværdi for jernbanestøj på 64 dB(A). De øvrige områder (gul og grøn) overholder grænseværdien.

STØJ OG VIBRATIONER

Det fremgår af støjberegningen, at støj fra jernbanen giver anledning til støjniveauer over grænseværdien på 64 dB(A) i store dele af campusområdet (kun områder med gul og grøn er under grænseværdien). Det vil derfor være nødvendigt, at bygninger i de støjbeleastede områder får facader med ekstra støjisolering. Udendørs opholdsarealer skal endvidere placeres, hvor støjniveauet er under 64 dB(A), dvs på afstand af vejene, bag afskærmende bygninger eller bag lokale støjskærme.

I visse dele af stationsområdet vil støjniveauet overstige den vejledende grænseværdi med mere end 10 dB (områder med lilla farve). Her vil kravene til de tekniske løsninger være ekstra høje, hvis der skal etableres støjfølsomme bygninger, dvs. bygninger til undervisningsformål. Det kan fx indebære brug af kraftigere og dobbelte vindueskonstruktioner. I disse områder vil det formentlig også være nødvendigt at placere udendørs opholdsarealer i støjmæssigt læ af egentlige bygninger, fordi mindre, lokale støjskærme vil være utilstrækkelige.

Det er imidlertid Rambølls samlede vurdering, at tekniske løsninger kan sikre overholdelse af grænseværdierne udendørs og indendørs. Det vil dog være nødvendigt, at støjhensynet omhyggeligt indarbejdes i bebyggelsesplaner og afspejles i krav til indretning af udendørs opholdsarealer samt i krav om facadeløsninger med tilstrækkelig støjisolering. Som hovedregel vil der kunne anvendes almindeligt kendte standardløsninger, men kravene til fx vinduerne vil generelt være højere end for de vinduer, der skal dæmpe vejtrafikstøj.

Vibrationer fra jernbane

Den vejledende grænseværdi for mærkbare vibrationer i boliger er 75 dB (KB-vægtet accelerationsniveau). For kontorer og undervisningslokaler har Miljøstyrelsen foreslået en grænseværdi på 80 dB(KB). Der er tale om et indendørs niveau målt på gulv i opholdsrum og selve bygningens konstruktion har indflydelse på niveauet. Vibrationer er normalt mærkbare ved niveauer over ca. 72 dB(KB).

Miljøstyrelsens vejledning om støj og vibrationer fra jernbaner indeholder endvidere en anbefalet mindste afstand mellem jernbane med tog i normal drift og nye bygninger. På stationsområdet i Næstved er denne afstand 50 meter til det nærmste hovedspor (henholdsvis spor 2 og 4 ved perronerne). På Figur 2 er de to hovedspor vist sammen med de to 50 meter afstandslinjer.

På 50 meters afstand er risikoen for overskridelse af 75 dB(KB) meget lille. Banedanmarks undersøgelser af vibrationer fra jernbanen Ringsted – Rødby viser således, at på afstande over 25 meter fra hovedsporet i byområder vil vibrationsniveauet sandsynligvis være under 75 dB(KB) . Der er knyttet en del usikkerhed til disse undersøgelser, men samtidig er undervisningslokaler mindre følsomme overfor vibrationer end boliger (jævnfør den foreslåede grænseværdi på 80 dB(KB)).

Vibrationer, der udbredes gennem jorden til bygninger, kan i begrænset omfang dæmpes ved indbygning af et blødt vibrationsisolerende lag mellem jorden og bygningens fundament. Det er desuden muligt at begrænse mærkbare vibrationer ved at afpasse stivheden af bygningernes etagedæk.

Det er derfor Rambølls samlede vurdering, at risikoen for gener fra vibrationer fra jernbanen i bygninger til campusformål er lille på afstande over 25 meter fra hovedsporene og usandsynlig på afstande over 50 meter. Risikoen for gener kan reduceres yderligere ved hensigtsmæssig konstruktion af nye bygninger samt ved at undgå de mest vibrationsfølsomme bygningsanvendelser nærmest hovedsporene.

Referencer

- Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 (2. udgave), Støj og vibrationer fra jernbaner.
- Orientering fra Miljøstyrelsen 9/1997, Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø.
- Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje".
- Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006 "Støjkortlægning og støjhandlingsplaner".
- SBI-anvisning 218 "Lydforhold i undervisnings- og daginstitutioner".
- Forudsætninger for støj- og vibrationsundersøgelser, Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg, Banedanmark, 8. februar 2011.
- Generelle forhold Ringsted – Holeby, Miljøredegørelse – høringsudgave, hæfte 1, Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg, Banedanmark februar 2011.

BILAG 1

STØJBeregninger

Dette bilag er en teknisk beskrivelse af de gennemførte støjberegninger.

Forudsætninger

Vejtrafik

Der er opbygget en beregningsmodel for vejtrafikstøj med udgangspunkt i en trafikmodel for Næstved 2030 med indregning af nye omfartsveje.

De forudsætte trafikmængder og hastigheder fremgår af følgende tabel:

Vejnummer	2000 A/C/F (antal køretøjer i gennemsnit pr. døgn)	Andel tunge køretøjer	Hastighed
Fartmæssigt	11.000	8 %	60 km/t
Rangens	8.000	8 %	60 km/t
Tænkergade	8.000	8 %	60 km/t
Jærnbanegade	8.000	8 %	60 km/t
Kulbæmmervej	7.000	8 %	60 km/t
Omstøbt Gørding	8.000	8 %	60 km/t
Bekendt som 1.000		8 %	60 km/t

Døgnfordelingen og andelen af tunge køretøjer er fastsat efter Miljøstyrelsens standardfordeling Vejtype E med 5 % tunge køretøjer på mellem 5,6 og 12,5 meter .

Beregningsmetode

Beregningerne af støjudbredelsen for vejtrafik og jernbanestøj er udført ved anvendelse af beregningsmetoden NORD2000 i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006 ”Støjkortlægning og støjhandlingsplaner” samt Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 ”Støj fra veje”.

I vejstøjsberegningerne med NORD2000 er anvendt 4 meteorologiske klasser. Beregningsresultaterne for støj fra vejtrafik og jernbane udtrykker årsmid-
delværdien af det vægtede støjniveau for dag-, aften- og natperioden (Lden).

Alle beregninger er foretaget ved hjælp af pc-programmet SoundPLAN ver. 7.0 update 21-09-2011.

Beregningerne af støjudbredelseskortene er udført som gridberegninger, dvs. i et net af punkter med indbyrdes afstand på 5 m. Mellem punkterne interpoleres resultaterne for fastlæggelse af støjudbredelseskonturene.

Beregningshøjden er 1,5 meter over terræn, svarende til den højde hvor den vejledende grænseværdi for udendørs opholdsarealer er gældende.

Der er i SoundPLAN etableret en 3-dimensionel topografisk model omfattende terræn, bygninger og støjkluder. Modellen er udarbejdet på baggrund af digital situationsplan og plan med højdekurver.

Resultater

Resultater af støjberegningerne fremgår af de følgende støjkort.

MILJØ

Ved gennemgang af miljøforholdene for stationsområdet er det fundet relevant at beskrive og vurdere forurennet jord, kulturhistoriske interesser og drikkevandsinteresser, hvilket er sammenfattet herunder.

Forurennet jord

Inden for stationsområdet findes lokaliteter, der er registrerede som forurenede på henholdsvis vidensniveau 1 og 2. Områderne fremgår af figur til højre.

En grund betegnes som kortlagt på vidensniveau 1 (V1), hvis der er tilvejebragt en faktisk viden om aktiviteter på arealet eller aktiviteter på andre arealer, der kan have været kilde til jordforurening på arealet.

En grund betegnes som kortlagt på vidensniveau 2 (V2), hvis der er tilvejebragt et dokumentationsgrundlag, der betyder, at det med høj grad af sikkerhed kan lægges til grund, at der på arealet er en jordforurening af en sådan art og koncentration, at forureningen kan have skadelig virkning på mennesker og miljø.

Hele stationsområdet ligger desuden i et område, som er områdeklassificeret. Områdeklassificering anvendes i stedet for en kortlægning af lettere forurenede arealer. Den lettere forurening findes især i byerne og stammer typisk fra emissioner fra biler og industri.

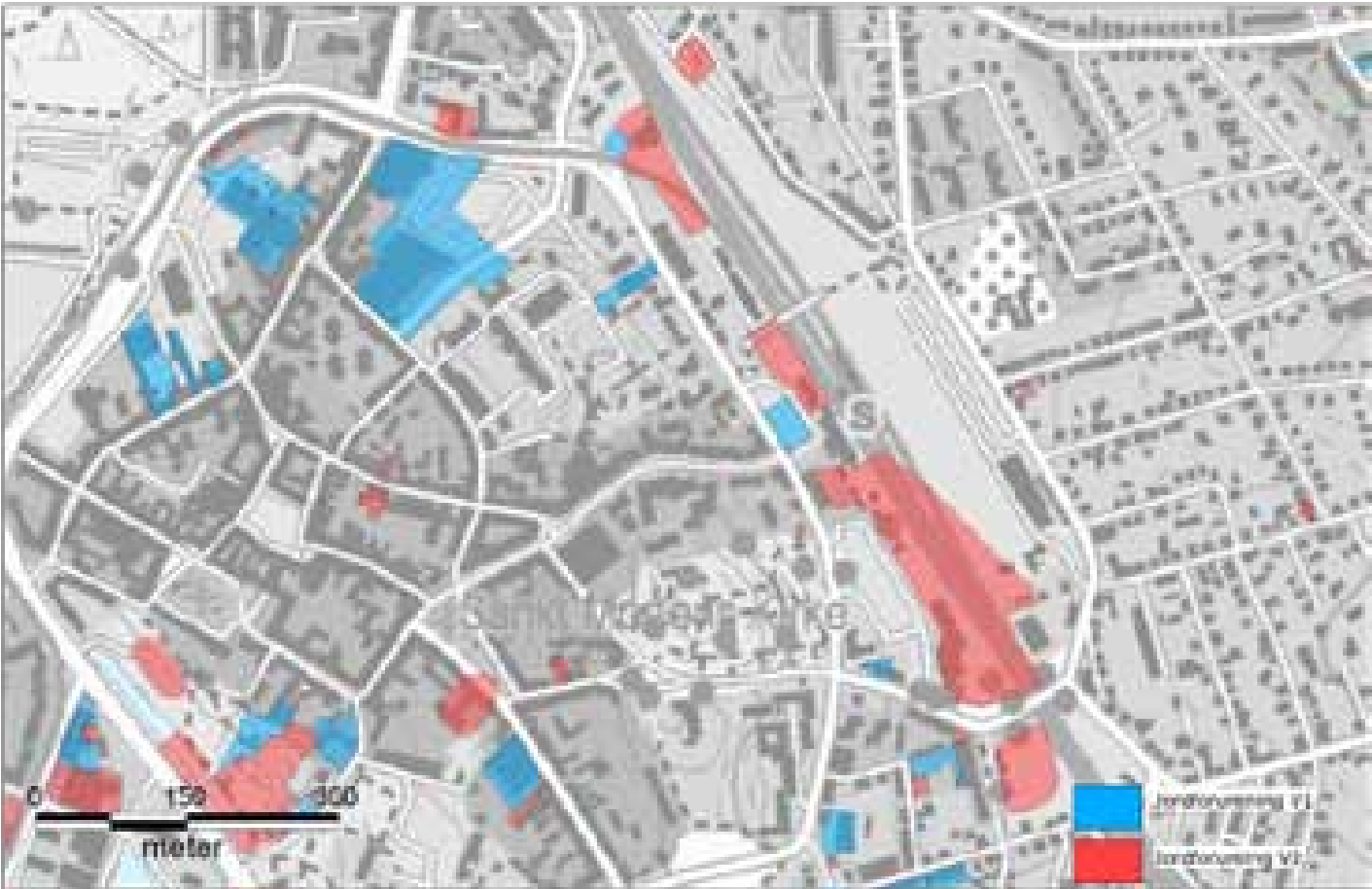
Etablering af et campusområde på en kortlagt forurennet grund (V1 eller V2) kræver som udgangspunkt, at kommunen skal meddele tilladelse efter jordforureningslovens § 8 (bekendtgørelse nr. 1427 af 4. december 2009 af lov om forurennet jord), inden der igangsættes byggeri eller anlægsarbejder på grunden.

Hvis der under bygge- og anlægsarbejder findes forurening, skal arbejdet standes, og Næstved Kommune skal kontaktes. Kommunen skal ligeledes give en tilladelse efter § 8 til det videre arbejde på ejendomme, hvor der konstateres en forurening i forbindelses med byggeri/anlægsarbejde.

En § 8-tilladelse kan meddeles på baggrund af en ansøgning. Der er i henhold til lovens bestemmelser en række krav til, hvad en ansøgning om tilladelse efter § 8 i jordforureningsloven bør indeholde, som bl.a. en lokalitetsbeskrivelse, beskrivelse af forureningsforhold, en projektbeskrivelse mv. Region Sjælland skal have mulighed for at komme med bemærkninger til § 8-tilladelsen, hvorefter tilladelsen sendes i høring hos bl.a. ansøger.

Såfremt den forurenede jord ønskes genanvendt på lokaliteten, skal der ligeledes ansøges om en § 19-tilladelse, jf. bekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010 af lov om miljøbeskyttelse.

Samlet set vurderes det, at de forurenede grunde ikke forhindrer etablering af et campusområde på stationsområdet, såfremt kommunen har meddelt de fornødne tilladelser til bygge- og anlægsarbejdet. I forbindelse med byggemodning og byggeri kan der være behov for at bortskaffe forurennet jord, jf. bestemmelser i jordforureningsloven.



MILJØ

Kulturhistoriske interesser

Bevaringsværdige bygninger

Bevaringsværdige bygninger er udpeget af kommunen med en høj (1, 2, 3), medium (4, 5, 6) eller lav (7, 8 9) bevaringsværdi i medfør af lovebekendtgørelse nr. 1088 af 29. august 2007 om bygningsfredning og bevaring af bygninger. I Stationsområdet findes tolv bevaringsværdige bygninger med høj bevaringsværdi (2 og 3), jf. Kulturstyrelsens database for fredede og bevaringsværdige bygninger. Bevaringsværdi 2 og 3 regnes for en høj værdi på baggrund af helhedsindtryk af bygningens kvalitet og tilstand. Derudover findes en række bygninger med medium og lav bevaringsværdi. Herunder nævnes de tolv bygninger med høj bevaringsværdi.

Bygningernes bevaringsværdi har udelukkende betydning for bygningens ydre og ikke for deres anvendelse. Campusområdet kan etableres uden konflikt med de bevaringsværdige bygninger, så længe bygningernes ydre ikke påvirkes, og det planlagte er i overensstemmelse med Næstved Kommuneplans retningslinjer. Ved ændringer af de eksisterende forhold, herunder facadeudformning, tilbygninger, skiltning mm., kræves Byrådets godkendelse.

Adresse, bevaringsværdi	Bygningens anvendelse
Barnekøbstadsplan 1, bevaringsværdi 3	Næstved Posthus. Bygningen anvendes til kontor, handel, lager, herunder offentlig administration
Barnekøbstadsplan 2, bevaringsværdi 2	Næstved stationsbygning. Bygningen anvendes til transport, og garageanlæg
Færnagsgade 40, bevaringsværdi 3	Anvendes til transport, og garageanlæg
Færnagsgade 40, bevaringsværdi 3	Anvendes til transport, og garageanlæg
Færnagsgade 67, bevaringsværdi 3	Anvendes til etagelejligheder
Grævej 3, bevaringsværdi 3	Bygning til skrot- og lign
Jernbanegade 10, bevaringsværdi 2	Næstved Tekniske Skole. Bygningen anvendes til undervisning og forskning
Jernbanegade 12B, bevaringsværdi 3	Bygningen anvendes til undervisning og forskning
Jernbanegade 14A, bevaringsværdi 2	Anvendes til etagelejligheder
Kustmønstvej 11, bevaringsværdi 3	Fremtidige erhvervsrum
Teatergade 5, bevaringsværdi 2	Bygning til kontor, handel, lager, herunder offentlig administration
Udendørsvej 1, bevaringsværdi 3	Bygning til kontor, handel, lager, herunder offentlig administration

Herover nævnes de tolv bygninger med høj bevaringsværdi.



De tolv bygninger fremgår ligeledes af figuren.

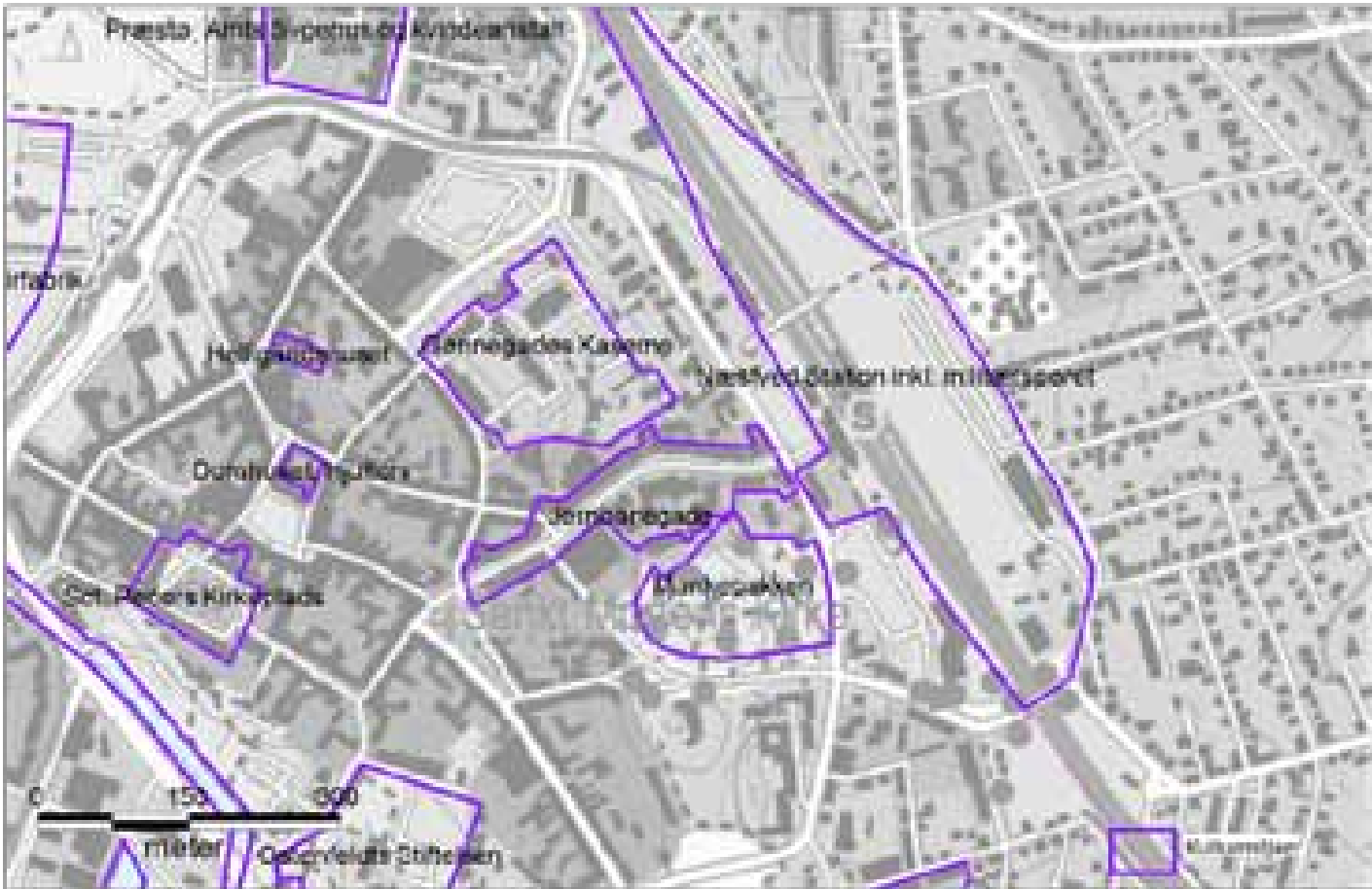
MILJØ

Kulturmiljøer

Inden for stationsområdet findes tre udpegede kulturmiljøer for henholdsvis Næstved Station, Munkebakken og Jernbanegade. Kulturmiljøerne er udpeget i samarbejdet med museet til Næstved Kommuneplan, hvor der er fastlagt retningslinjer for beskyttelse af kulturmiljøerne.

Retningslinjerne angiver bl.a., at udformning af de fysiske omgivelser i og omkring kulturmiljøer skal tage afsæt i det kulturhistoriske og værdifulde ved det enkelte kulturmiljø. Historiske spor skal bevares, og forandringer skal udformes med udgangspunkt i det udpegede kulturmiljøes karakter og byggeskik. Ligeledes skal den stedlige byggetradition og det karakteristiske arkitektoniske udtryk styrkes. Inden igangsættelse af byggeri, anlægsarbejder og andre indgreb, der væsentlig grad påvirker oplevelsen og kvaliteten af kulturmiljøet, skal der foretages en konkret vurdering af hensynet til de kulturhistoriske interesser gennem en kulturmiljøvurdering.

Ved udarbejdelse af en lokalplan vil Byrådet sikre, at kulturmiljøer bevares ved større bygge- og anlægsarbejder.



Afgrænsningen af de tre kulturmiljøer fremgår af figuren.

MILJØ

Kulturmiljøet for Næstved Station er udpeget for Næstved som jernbane-knudepunkt. Da jernbanen kom til Næstved i 1870, opførtes de første anlæg til banen og den første banegårdsbygning i det, der dengang var Næstved bys udkant. Næstved Station er siden da blevet udvidet og ombygget flere gange. Inden for kulturmiljøet findes postkontoret, der blev opført 1919-1921. I 1922 flyttedes postkontoret fra Vinhuset til baneterrænet ved Farimagsvej, hvor der blev opført en fælles post- og telegrafbygning med lokaler til Post- og Telegrafvæsenet samt embedsbolig for post- og telegrafbestyreren. Kulturmiljøet er endnu velbevaret, men stationsbygningernes omgivelser er til stadighed under forandring. Bygningerne er sårbare over for forfald og væsentlige ændringer af arkitektur og omgivelser. Baneanlægget er sårbart over for funktionstømning og forfald.

Munkebakken er udpeget som kulturmiljø for et lystanlæg i byen. Munkebakken er beliggende på åsen Sandbjerget, som er dannet af aflejringer fra smeltevandet i den sidste istid. Sandbjergets tilblivelse har altid udfordret fantasien, og sagnet vil vide, at Fladså-Trolden har en finger med i spillet om åsens dannelse. I dag står trolden som en kæmpe statue i en fontæne ved foden af Munkebakken skabt af Arne Bang og opstillet 1944. Ved foden af Munkebakken ses endvidere Arne Bangs skulptur af en frihedskæmper fra 1955. Derudover er en allé af syge elmetræer på Munkebakken omdannet til munke. Fra 2005 opstilles i stedet afstøbninger af munkene i bronze. Til Munkebakken hører stierne 'Kærlighedsstien' og 'Brudesengen' samt et udsigtstårn, hvorfra der er udsigt over næsten hele Næstved. Munkebakken er ikke længere det folkelige forlystelsesanlæg og samlingssted som tidligere, men er velbevaret som lystanlæg. Området er sårbart over for hærværk, forfald, manglende vedligeholdelse, tilgroning og markante ændringer af omgivelserne samt ophør af funktion.

Kulturmiljøet for Jernbanegade rummer en række af for sin tid meget typiske monumentale og velbevarede bygninger opført i slutningen af 1800-årene og begyndelsen af 1900-årene i overvejende historicistisk stil. I kulturmiljøbeskrivelsen er fremhævet følgende væsentlige ejendomme: Jernbanegade 1, 3, 6, 7, 8, 12, 14A-C, 15 og 19. Kulturmiljøet er velbevaret, men dets helhed er sårbart overfor manglende vedligeholdelse, nedrivning og væsentlige ændringer af arkitektur og omgivelser, blandt andet i forbindelse med nybyggeri, der skiller sig markant ud fra den øvrige bygningsmasse.

Overordnet set vurderes det, at et campusområde kan etableres inden for kulturmiljøerne. Det forudsættes dog, at der ikke etableres forhold, som er i strid med kulturmiljøernes beskyttelsesinteresser, herunder nybyggeri med markant anderledes arkitektur og væsentlige ændring af omgivelserne.

Samlet vurdering

Ved dette campusprojekt foreslås det at bebygge randen af Munkebakken inden for det udpegede kulturmiljø. Bebyggelsen er ligeledes inden for kulturmiljøet for Jernbanegade. Bebyggelsen er planlagt placeret med landskabelig indpasning for foden af åsen, således at åsen bevares som landskabsselement. Derudover etableres stier, beplantning og rekreative arealer på selve åsen, således at Munkebakken fortsat i et vist omfang har karakter af et lystanlæg, hvortil der er offentlig adgang. De planlagte bygge- og anlægsarbejder skal være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer, og Næstved Kommunes Byråd skal sikre, at beskyttelsesinteresserne for Munkebakken og Jernbanegade varetages i en evt. kommende lokalplan.

Såfremt campusområdet skal etableres øst for jernbanen inden for kulturmiljøet for Næstved Station, skal de planlagte bygge- og anlægsarbejder ligeledes være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer, og Næstved Kommunes Byråd skal sikre, at beskyttelsesinteresserne for kulturmiljøet omkring Næstved Station varetages i en evt. kommende lokalplan.

Drikkevandsinteresser

Stationsområdet ligger i et område med begrænsede drikkevandsinteresser. Områder med denne udpegning har laveste prioritet for drikkevand.

Etablering af Campus omfatter almindelige bygge- og anlægsaktiviteter, som normalt ikke medfører en negativ påvirkning af grundvandet. I tilfælde af nedrivning af eksisterende bygninger/anlæg, der kan have huset industrier eller aktiviteter, der kan udgøre en trussel for grundvandet, fx over- eller underjordiske lagertanke, bør der gennemføres en forureningsundersøgelse inden opstart af nedrivnings- og anlægsarbejder. Forureningsundersøgelsen skal afdække, hvorvidt foranstaltninger er nødvendige for beskyttelse af grundvandet.

LUGT- OG LUFTFORURENING

Området omkring stationen omfatter primært boliger, parkeringsarealer, grønne områder, arealer til godstransport og erhverv. Campusområderne vil, i lighed med de eksisterende boliger og erhverv i nærheden, være udsat for emissioner fra trafikken (person- og lastbiler samt tog). Der er ikke foretaget en vurdering af omfanget eller mulige gener fra disse emissioner.

Der er ikke fundet virksomheder eller anlæg, der giver anledning til væsentlig emission af lugt- eller luftforurening i de områder, der påtænkes udlagt til campusområder.

TIPOLOGIREFERENCER - CAMPUS OG UDDANNELSE



Århus Universitet, CF. Møller, byggeri i et moræne landskab



Sammensatte bygningsvolumener, ADEPT, Reykjavik, Kunst akademi 20.000 m²



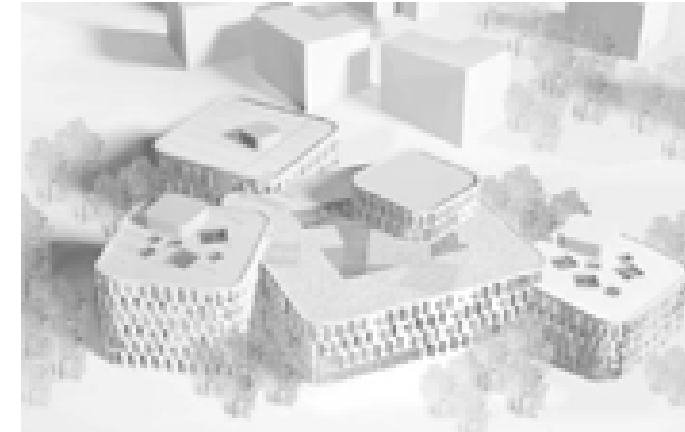
Roskilde tekniske skole, CCO-arkitekter, 17.000 m²



Ballerup universitetscampus, Henning Larsen, Solitær bygning, 15.000 m²



Tallin kunstakademi, EFFEKT og SEA, Samlet bygningsvolumen, 30.000 m²



Syke Synergi, MVRDV, Sammenstilling af bygningsvolumener

STATIONSOMRÅDET



MUNKEBAKKEN

