

Kommuneplan- tillæg nr. 9 Miljørapport

Hvidovre Kommuneplan 2016

**HVIDOVRE KOMMUNE - CENTER FOR PLAN OG
MILJØ**

18. DECEMBER 2019

Projekt ID: 10406916
Ændret: 18-12-2019 15:10
Revision 02

Udarbejdet af BJSC, KRØ, LKR,
CSU
Kontrolleret af LKR
Godkendt af CSU

Indhold

1	Ikke teknisk resumé	3
2	Indledning	4
2.1	Lovgrundlag	4
2.2	Afgrænsning af miljørapport	5
3	Hvidovre Kommuneplan 2016 tillæg nr. 9	5
3.1	Planens formål og indhold	7
3.2	Forhold til anden planlægning	7
4	Miljøvurdering	8
4.1	Sundhed	8
4.1.1	Miljømål	8
4.1.2	Vurdering	9
4.2	Visuel påvirkning	11
4.2.1	Miljømål	11
4.2.2	Vurdering	12
4.3	Trafik	12
4.3.1	Miljømål	12
4.3.2	Vurdering	13
5	0-alternativ	13
6	Afværgeforanstaltninger	13
7	Overvågningsprogram	14
8	Referencer	14

1 Ikke teknisk resumé

Hvidovre Kommune ønsker med Tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2016, at give mulighed for at udvikle ejendommene Hvidovrevej 432-438 og Gl. Køge Landevej 362, samt give plads til ny bebyggelse og nye funktioner. Den generelle anvendelse af området er 'Centerområde' og den specifikke anvendelse er blandet bolig og erhverv, etageboliger, kontor- og serviceerhverv, detailhandel. Der ændres ikke på den generelle anvendelse, men den specifikke anvendelse udvides til også at indeholde publikumsorienterede serviceerhverv, uddannelsesinstitutioner, kulturelle institutioner og offentlig administration.

Udarbejdelse af Tillæg nr. 9 er omfattet af miljøvurderingsloven, da det fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser. Hvidovre Kommune har udarbejdet en afgrænsning af hvad miljøvurderingen skal indeholde, som efterfølgende har været i høring hos berørte myndigheder. Afgrænsningen resulterede i, at der er tre miljøparametre, der skal indgå i miljøvurderingen; *sundhed ift. støj, visuel påvirkning* og *trafik*. Dette notat indeholder en miljøvurdering af Tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2016.

Kommuneplantillægget giver mulighed for, at de bebyggelsesmæssige bestemmelser ændres, således at en maksimal bygningshøjde ændres fra 13 m og 3 etager til 40 m og 12 etager. Derudover udvides den maksimale bebyggelsesprocent fra 100 til 300 og den maksimale størrelse for den enkelte butik ændres fra 1.000 m² til 1.500 m². Ejendommen grænser op til jernbanen, med S-togslinjen mellem København-Køge. Mod øst grænser området op til Hvidovrevej og mod syd til Gl. Køge Landevej. Mod vest ligger lavere etageboliger og et parcelhusbyggeri.

Støjkortlægning viser, at rammeområdet, med de nye muligheder for højere bebyggelse er udsat for støjniveauer over de tilladte grænseværdier fra både jernbane og vejnet. Det skal derfor sikres i den videre lokalplanlægning, at fremtidig bebyggelse ikke udsættes for et støjniveau over det tilladte, og afværgeforanstaltninger som afskærmning og dæmpning, skal derfor indarbejdes i planlægningen. Lokalplanlægningen skal således sikre, at de fremtidige byggetilladelser dokumenterer overholdelse af de vejledende grænseværdier på området.

Rammebestemmelserne beskriver, at fremtidig bebyggelse skal udformes sådan, at de højeste bygningsdele er beliggende i områdets sydøstlige hjørne og bygningshøjden nedtrappes mod områdets vestlige afgrænsning, så den svarer til de højeste eksisterende nabobygninger. I den fremtidige lokalplanlægning for området skal den konkrete påvirkning af et byggeri i området på de omkringliggende omgivelser beskrives og vurderes i forhold til skygger og indblik til de nærmeste boliger.

Det vurderes, at en øget bebyggelsesprocent i området kan medføre en stigning i trafikken og dermed ændrede trafikmønstre i omgivelserne. Rammeområdet ligger med direkte adgang til det overordnet vejnet i Hvidovre Kommune. Den korte afstand til Friheden tog- og busstation kan være med til at mindske anvendelse af biltrafik. Det skal sikres i en videre lokalplanlægning, at tilkørselsforhold mv. indrettes så den øgede trafik kan afvikles på en sikker måde uden unødvendig forsinkelse og gene for trafikken på det eksisterende vejnet. Det vurderes at stigningen i trafik på det overordnede vejnet vil være begrænset i forhold til den eksisterende trafik i området, og det vil ikke medføre væsentlige ændringer i trafikstøj og luftforurening fra trafikken til omgivelserne.

Det vurderes ikke relevant at opstille særskilt overvågning i forbindelse med vedtagelsen af dette Tillæg nr. 9 til kommuneplanen, udover de bestemmelser og vurderinger som vil ske i forbindelse med vedtagelsen af en lokalplan.

2 Indledning

Hvidovre Kommune har et ønske om, at det i fremtiden er muligt at udvikle ejendommene Hvidovrevej 432-438 og Gammel Køge Landevej 362 og give plads til ny bebyggelse og nye funktioner. Området er i dag en del af rammeområde 3C7 i Hvidovre Kommuneplan 2016 /1/, der også indbefatter et større område syd for Friheden Station. Hvidovre Kommune ønsker at udvide det bebyggelsesmæssige areal på Hvidovrevej 432-438 og Gammel Køge Landevej 362, både med en øget bebyggelsesprocent og en udvidet bygningshøjde. En sådan udvidelse er ikke i overensstemmelse med de gældende bestemmelser for rammeområde 3C7 og Hvidovre Kommune udførte i april 2019 en forudgående høring med ideer og forslag til rammebestemmelser for det nye område, der bliver indeholdt til Tillæg nr. 9 til kommuneplanen /2/.

På baggrund af høringen er der foretaget mindre justeringer af forslaget til Tillæg nr. 9, og udarbejdet en række rammebestemmelser for det nye rammeområde 3C10 /3/.

2.1 Lovgrundlag

Hvidovre Kommune har på baggrund af en indledende screening vurderet, at Tillæg nr. 9 er omfattet af Miljøvurderingslovens¹ § 8, stk. 2, nr. 2, da plantillægget fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser og kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet. Dette notat omfatter en miljørapport for ændringerne, der forventes indført med de nye rammebestemmelser.

Miljøvurderingen er udarbejdet ifølge miljøvurderingsloven¹, og metodemæssigt med udgangspunkt i de retningslinjer, der følger af Vejledning om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, del 1 /4/. Miljørapporten indeholder de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder og til hvor detaljeret planen er, der er i overensstemmelse med lovens § 12, stk. 2 samt bilag 4. Miljøvurderingen foretages efter det brede miljøbegreb samt forholder sig til kommuneplanens sammenhæng til og betydning for anden planlægning.

Da kommuneplanen og rammebestemmelserne i planen er en overordnet plan, der udstikker de overordnede fremtidige retningslinjer for lokalplanlægningen, sker miljøvurderingen således også på et overordnet niveau. Ved den videre lokalplanlægning på et mere detaljeret niveau, kan der være behov for yderligere miljøvurdering.

Miljøvurderingen af kommuneplantillægget er udført på baggrund af de ændringer, der foretages med vedtagelse af Tillæg nr. 9 og ramme 3C10 i forhold til de rammer der i dag er fastsat med rammeområde 3C7.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25. november 2018 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter.

Miljøvurderingen foretages på baggrund af eksisterende og tilgængeligt materiale. Der er ikke tilvejebragt nye registreringer eller lignende i vurderingsarbejdet. Pålideligheden i materialet knytter sig således til kvaliteten af de anvendte planer og tilgængelige data.

2.2 Afgrænsning af miljørapport

Ifølge miljøvurderingsloven §11 skal der forud for miljørapporten foretages en afgrænsning af indholdet, som fastlægger omfanget af miljøvurderingen ud fra de emner, der er nævnt i miljøvurderingslovens bilag 4. På baggrund af den indledende screening af kommuneplantillægget /5/, blev der identificeret tre parametre, som skal miljøvurderes. De tre parametre er:

- **Sundhed:** ift. støj fra nærliggende jernbane og veje.
- **Visuel påvirkning:** Et byggeri i 12 etager (40 m) er højere end det nuværende tilladte og højere end nuværende bebyggelse og de nærliggende rækkehuse. Det kræver en overordnet vurdering af påvirkningen af omgivelserne.
- **Trafik:** Med en tredobling af bebyggelsesprocenten vil planområdet generere mere trafik. Det bør på et overordnet niveau undersøges om den øgede trafik medfører lokal påvirkning af vejnettet. I forhold til områdets eksisterende trafik på Hvidovrevej og Gl. Køge Landevej, vurderes der ikke at være tale om en væsentlig forøgelse af trafikstøj i området.

Notatet med afgrænsning af miljørapporten er vedlagt i bilag 1.

Afgrænsningen har været i høring hos berørte myndigheder i perioden 15.-29. november 2019.

- Center for Plan og Miljø, Hvidovre Kommune
- Center for Trafik og Ejendomme, Hvidovre Kommune

Der indkommet følgende bemærkning fra miljøteamet i Center for Plan og Miljø.

- *Sundhed: Hvordan er luftkvaliteten på Gl. Køge Landevej (partikler og kvælstofdiioxid). Kommer der mere detailhandel end hidtil, der kan forårsage mere lastbilkørsel og hyppigere vareleveringer i området ?*

I forbindelse med vurdering af trafik vurderes det, om trafikken giver anledning til ændring af luftkvaliteten.

3 Hvidovre Kommuneplan 2016 tillæg nr. 9

Rammeområdet er et ca. 7.000 m² stort område, som afgrænses mod nord af en 2-sporet jernbane, der benyttes af S-togslinjen København-Køge, mod øst af Hvidovrevej med busholdepladser og et mindre grønt areal ved Friheden Station. Mod syd grænser rammeområdet op til Gl. Køge Landevej og mod vest ligger etageboliger (rækkehuse) i 3 etager og et parcelhuskvarter, se Figur 3.1. Syd for Gl. Køge Landevej ligger flere boligejendomme og Frihedens Butikscenter.

Figur 3.1: Det nye rammeområde 3C10 på hjørnet af Gl. Køge Landevej og Hvidovrevej (markeret med rød stiplede linje). Frihedens Station ses i den højre side af billede.



Rammeområdet består i dag af en bygning med en dagligvarebutik, restauration og undervisningslokaler samt en virksomhed med en gros-handel til håndværkere. I en baggård indenfor rammeområdet, er der ligeledes tilknyttet parkeringspladser til de eksisterende bygninger.

Ejendommene er omfattet af rammeområde 3C7 og anvendelsen er udlagt til blandet bolig og erhverv, etageboliger, kontor- og serviceerhverv samt detailhandel. Derudover er der fastsat en maksimal bygningshøjde på 13 m, et maksimalt etageantal på 3 og en maksimal bebyggelsesprocent på 100.

Der ændres ikke på den generelle anvendelse, der fortsat er 'Centerområde', men den specifikke anvendelse udvides til Blandet bolig og erhverv, samt offentlige formål, etageboliger, kontor- og serviceerhverv, detailhandel, publikumsorienterede serviceerhverv, uddannelsesinstitutioner, kulturelle institutioner og offentlig administration.

Med Tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2016 ændres de bebyggelsesregulerende bestemmelser til en maksimal bygningshøjde på 40 m, et maksimalt etageantal på 12 og en maksimal bebyggelsesprocent på 300. Derudover ændres den maksimale størrelse for den enkelte butik fra 1.000 m² til 1.500 m². De eksisterende og nye rammebestemmelser ses i Figur 3.2.

Tillægget indeholder også en formulering, der skal sikre at en fremtidig bebyggelses højeste del bliver placeret i rammeområdets sydøstlige hjørne og at bebyggelsen nedtrappes mod vest, så dens højde svarer til de tilstødende nabobygninger.

Figur 3.2: De eksisterende rammestemmer 3C7 og de nye rammebestemmelser for 3C10.

Eksisterende rammebestemmelser

I Kommuneplan 2016 for Hvidovre Kommune er der fastlagt følgende rammebestemmelser for område 3C7 – Friheden Station:

- Generel anvendelse: Centerområde
- Specifik anvendelse: Blandet bolig og erhverv, etageboliger, kontor- og serviceerhverv, detailhandel.
- Max. bebyggelsesprocent: 100
- Max. antal etager: 3
- Max. bygningshøjde: 13 m
- Bemærkninger: Hovedcenter i sammenhæng med 3C3, 3C8 og 3C9. Samlet butiksareal i disse områder max. 15.000 m², ramme for nyt butiksareal 3.540 m². Den enkelte butik må ikke være større end 1.000 m². Stationsnært kerneområde.

Nye rammebestemmelser

Med Tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2016 fastlægges følgende rammebestemmelser for det nye område 3C10 – Hvidovrevej 432-438:

- Generel anvendelse: Centerområde
- Specifik anvendelse: Blandet bolig og erhverv **samt offentlige formål**, etageboliger, kontor- og serviceerhverv, detailhandel, **publikumsorienterede serviceerhverv, uddannelsesinstitutioner, kulturelle institutioner og offentlig administration.**
- Max. bebyggelsesprocent: **300**
- Max. antal etager: **12**
- Max. bygningshøjde: **40 m**
- Bemærkninger: Hovedcenter i sammenhæng med 3C3, **3C7**, 3C8 og 3C9. Samlet butiksareal i disse områder max. 15.000 m², ramme for nyt butiksareal 3.540 m². **Den enkelte butik må ikke være større end 1.500 m².**

En fremtidig bebyggelse skal udformes sådan, at de højeste bygningsdele er beliggende i områdets sydøstlige hjørne og bygningshøjden nedtrappes mod områdets vestlige afgrænsning, så den svarer til de højeste eksisterende nabobygninger her. Stationsnært kerneområde.

3.1 Planens formål og indhold

Tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2016 er udarbejdet på baggrund af kommunalbestyrelsens ønske om at give mulighed for at udvikle ejendommene Hvidovrevej 432-438 og Gl. Køge Landevej 362. I forbindelse med den bymæssige fortætning ved Friheden Station ønskes højere udnyttelse, ved større bygningshøjde og højere etageantal samt mulighed for anvendelse til offentlige formål.

Formålet er i overensstemmelse med kommuneplanens målsætning om: 'at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Ved knudepunktsstationer skal det tilstræbes, at en del af de stationsnære byggemuligheder forbeholdes regionale funktioner, herunder kontor erhverv.'

3.2 Forhold til anden planlægning

Rammeområdet ligger i et område, der i Fingerplan 2019 /9/ (og tidligere udgaver af Fingerplanen - Landsplandirektiv for Hovedstadsområdet planlægning) er udpeget til 'Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade)'. For 'Det indre storbyområde' gælder bl.a.:

- 1) Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre: 1) At byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker inden for den

eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.

- 2) At byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder og fortrinsvis inden for de stationsnære kerneområder.

Området er i Hvidovre Kommuneplan /1/ udpeget til 'Stationært kerneområde' i henhold til Fingerplanen /9/.

Det er således i overensstemmelse med den overordnede planlægning at ændre kommuneplanens rammer for området, så området kan fortættes og bebygges mere end i den hidtil gældende kommuneplanramme.

4 Miljøvurdering

I dette afsnit beskrives og vurderes kommuneplantillæggets indvirkning på de miljøparametre som fremgår af afgrænsningen /5/. Miljøpåvirkningerne er vurderet i forhold relevante målsætninger og miljøbeskyttelses mål. Kommuneplantillægget vurderes at være i overensstemmelse med kommuneplanens overordnet formål, planstrategi, klimatilpasningsstrategi og den overordnet spildevandsplan.

4.1 Sundhed

Støj fra jernbane og veje medfører risiko for negativ påvirkning af sundheden hos beboere og brugere af det nye byggeri i området.

4.1.1 Miljømål

Støjbelastede arealer må efter planloven kun udlægges til støjfølsom anvendelse, hvis den fremtidige anvendelse kan sikres mod væsentlige støjgener.

Et område betragtes som støjbelastet, når støjniveauet af den aktuelle type støj er højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj /6/ eller Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for jernbanestøj /7/.

- Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser og lignende; L_{den} 53 dB fra veje; 59 dB fra jernbane.
- Boligområder, daginstitutioner, skoler og andre og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler og lignende, kolonihaver, nyttehaver, udendørs opholdsarealer, bydelsparker mv.; L_{den} 58 dB fra veje; 64 dB fra jernbane.
- Hoteller, kontorer, liberale erhverv mv.; L_{den} 63 dB fra veje; 69 dB fra jernbane.
- Den maksimale støj L_{Amax} for jernbanestøj må ikke overstige 85 dB.

L_{den} er en forkortelse af "Day-evening-night equivalent level", og er udtryk for et vægtet støjniveau, der måles over et døgn med et 10 dB genetillæg for støj om natten (mellem kl. 23 og 07), og et 5 dB genetillæg for støj om aftenen (mellem kl. 19 og 23) for at afspejle folks større følsomhed over for støj om natten og aftenen.

Efter kommuneplanens retningslinje 5.12.1 må der ikke udlægges arealer til støjfølsom anvendelse, med mindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støj

ved etablering af afskærmningsforanstaltninger. Ny bebyggelse skal udformes således, at støjniveauet ikke overstiger følgende vejledende grænseværdier for vejstøj, som er angivet ovenfor.

Foruden ovenstående vejledende grænseværdier må støjniveauet indendørs med lukkede vinduer og døre ikke overstige $L_{den} = 33$ dB i boliger jf. bygningsreglementet 2018 /10/.

På grund af nærheden til jernbanen er der risiko for, at der vil transmitteres støj og evt. mærkbare vibrationer op i et potentielt fremtidigt byggeri. Vibrationer for jernbanen ved nye boliger bør overholde disse foreslåede grænseværdier for vibrationer.

Områdetype	Evt. periode	Foreslåede grænseværdier for vibrationer
Boliger, børneinstitutioner og lignende	Hele døgnet	75 dB
Boliger i blandet bolig/erhvervsområde, kontorer, undervisningslokaler	Aften/nat (kl. 18-07)	75 dB
	Dag (kl. 07-18)	80 dB
Erhvervsbebyggelse	Hele døgnet	85 dB

Table 1. Anbefalede Grænseværdier for vibrationer /8/.

4.1.2 Vurdering

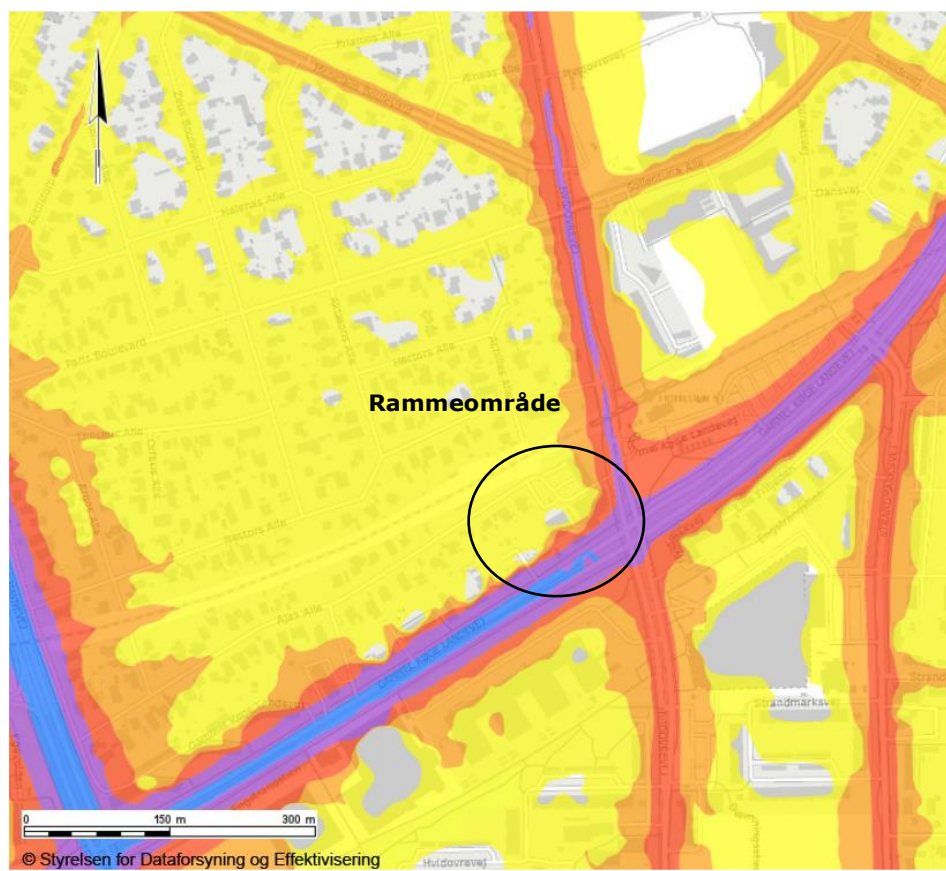
Støjkortlægning fra Banedanmark viser, at dele af arealet nær banen er udsat for støj på mere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på 64 dB L_{den} . Samtidig viser Hvidovre Kommunes støjkortlægning, at dele af arealet ligeledes påvirkes med støj fra vejtrafik over den vejledende grænseværdi på 58 dB L_{den} . Støjkort for vejstøj og jernbanestøj er vist i Figur 4.1 og Figur 4.2.

Figur 4.1: Vejstøj ved planom-
rådet. Kilde Miljøstyrelsens
Støjkort 2017.

Signaturforklaring

Veje i by, 4m

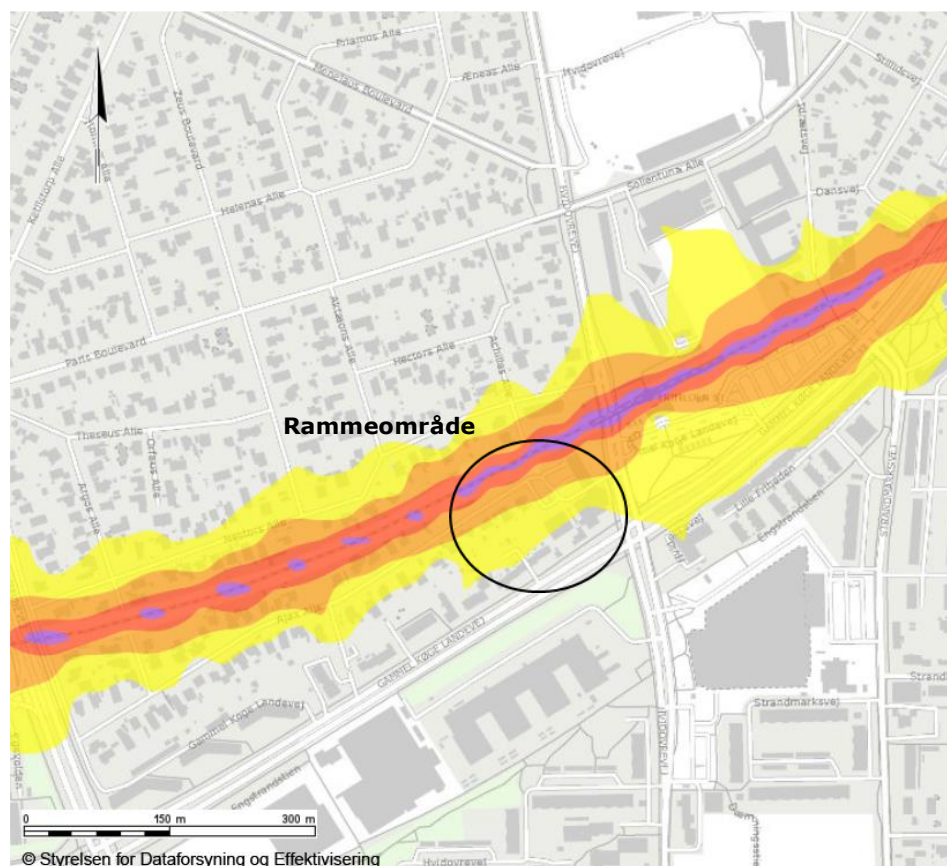
-  over 75 dB
-  70-75 dB
-  65-70dB
-  60-65 dB
-  55-60 dB



Figur 4.2: Jernbanestøj ved
planområdet. Kilde
Miljøstyrelsens støjkort 2017.

Større jernbaner, 1,5m

over 75 dB
70-75 dB
65-70dB
60-65 dB
55-60 dB



Med de nye muligheder for større bebyggelsesprocent og højere bebyggelse vil en samt større bebyggelse være udsat for støjniveauer over de tilladte grænseværdier fra både jernbane og vejnet.

Afhængig af placeringen af byggeriet på planområdet samt højden af byggeriet ud for bandedæmningen, hvor togene passerer, kan et fremtidigt byggeri potentielt udsættes for et støjniveau over de tilladte grænseværdier, og afværgeforanstaltninger kan derfor være nødvendige.

Det skal derfor sikres i den fremtidige lokalplanlægning, at betingelserne for et fremtidigt byggeri på arealet overholder vejledende grænseværdier for støj. Dette gælder både støj fra jernbane og vejtrafik.

Der vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning fra vibrationer eller magnetfelter fra jernbanen, da der udelukkende kører S-tog på strækningen. Det skal dog sikres, at der i en videre lokalplanlægning og projektering af et fremtidigt byggeri, udføres præcise målinger og vibrationsberegninger, for at kunne vurdere behovet for potentielle afværgeforanstaltninger.

4.2 Visuel påvirkning

Et byggeri i 12 etager (40m) er væsentlig højere end de nuværende tilladte 13 m og 3 etager, og højere end de nuværende- og den nærliggende bebyggelse mod vest. Et højere byggeri på ejendomme kan derfor have en visuel påvirkning på omgivelserne og de tilstødende etageboliger og parcelhuse.

4.2.1 Miljømål

Hvidovres kommuneplan lægger sig op ad Fingerplan 2019, i forhold til at bruge den begrænsede plads mere effektivt, for at friholde mest mulig plads til natur og uspolerede arealer, samt at byfortætte, ved omdannelse af eksisterende arealer, specielt stationsnære byarealer.

Det er en målsætning i Hvidovre Kommuneplan 2016, at der sker en fortætning af de stationsnære kerneområder ved byggeri af forskellige byfunktioner, som både kontor- og serviceerhverv, boligbebyggelse, butikker og offentlige institutioner. Kommuneplanen afgrænser derfor disse såkaldte stationsnære kerneområder med udgangspunkt i gangafstande på indtil 600 m fra en station.

Ydermere fremgår det af Hvidovre Kommuneplan 2016, at bymiljøet langs de større kommuneveje forbedres, med fokus på at skabe et bedre visuelt miljø, og at der bliver et smukkere og mere imødekommende bymiljø omkring vejene.

4.2.2 Vurdering

Ændringer i rammebestemmelserne ved en forøgelse af bebyggelsesprocenten, samt forøgelse af byggehøjden, kan potentielt have en visuel indvirkning på de omkringliggende omgivelser, både de nære og dem længere væk.

Den højere bebyggelsesprocent vil betyde, at ejendommen vil opleves som en mere massiv bebyggelse fra både vejarealer og fra naboejendommene mod vest.

De nuværende rammebestemmelser giver i dag mulighed for, at der bygges til 13 m med vedtagelse af en lokalplan. Med de nye rammebestemmelser er der mulighed for at bygge op til 40m, men det fremgår, at en fremtidig bebyggelse skal udformes således, at de højeste bygningsdele er beliggende i området sydøstlige hjørne og bygningshøjden nedtrappes mod området vestlige afgrænsning, så den svarer til de højeste eksisterende nabobygninger.

Det vurderes at de foreslåede ændringer i rammebestemmelserne i kommuneplan-tillægget kan medføre påvirkning af de visuelle forhold i omgivelserne. I den fremtidige lokalplanlægning for området skal den konkrete påvirkning af et byggeri i området på de omkringliggende omgivelser beskrives og vurderes i forhold til skygger og indblik til de nærmeste boliger.

Det kan ikke udelukkes at en fremtidig bebyggelse kan have indvirkning på naboarealerne, eftersom at nærmeste naboejendom er beliggende 40-50m fra det sydøstlige hjørne. Derfor skal en fremtidig lokalplanlægning indeholde en mere udførlig analyse, for at fastslå eventuelle påvirkninger, når et mere konkret byggeri planlægges. Det kan ske ved at udarbejde skyggediagrammer for fremtidig bebyggelse i rammeområdet.

4.3 Trafik

Med en tredobling af bebyggelsesprocenten inden for rammeområdet og muligheden for etablering af større butikker og flere publikumsorienterede erhverv og uddannelsesinstitutioner kan det forventes, at der genereres mere trafik, der kan medføre en påvirkning af det lokale vejnet, trafiksikkerheden, eventuelt trafikstøj og påvirkning af luftkvaliteten.

4.3.1 Miljømål

Hvidovre Kommune har en overordnet ambition om at byens rum, herunder veje, cykelstier, fortov og adgang til offentlig transport, skal indrettes således, at alle borgere har let og lige tilgængelighed hertil.

Derudover skal byudvikling ske under hensyntagen til at styrke den kollektive trafik, og byomdannelse skal derfor ske i stationsnære områder for at mindske belastningen på vejnettet.

Det er prioritet at samle biltrafikken på de større veje, så boligkvartererne bliver holdt fri. Hvidovrevej skal derfor forblive en vigtig trafikåre, men det skal sikres, at det er nemt, sikkert og overskueligt at krydse vejen.

Det er samtidig kommunalbestyrelsens målsætning at nedbringe trafikstøj på kommuneveje, ved omstrukturering af vejnettet som skaber nedsat hastighed, f.eks. gennem skiltning, lysregulering, gangstier etc. Antallet af trafikuheld skal ligeledes søges nedbragt gennem systematisk uheldsbekæmpelse.

4.3.2 Vurdering

Det er i overensstemmelse med Hvidovre Kommunes overordnede målsætninger at fortætte området ved Friheden Station, da det ligger inden for det stationsnære område.

Det vurderes, at en øget bebyggelsesprocent i området kan medføre en stigning i trafikken og dermed ændrede trafikmønstre i omgivelserne. Rammeområdet ligger med direkte adgang til det overordnede vejnet i Hvidovre Kommune, som er udpeget og indrettet til at håndtere store trafikmængder.

Grundet den korte afstand til Friheden tog- og busstation, der ligger umiddelbart på den anden side af Hvidovrevej, vil der være meget nær adgang til højklasset kollektiv transport. Det kan være med til at mindske anvendelse af biltrafik.

Det skal sikres i en videre lokalplanlægning, at tilkørselsforhold mv. indrettes så den øgede trafik kan afvikles på en sikker måde uden unødvendig forsinkelse og gene for trafikken på det eksisterende vejnet.

Det vurderes at stigningen i trafik på det overordnede vejnet vil være begrænset i forhold til den eksisterende trafik i området. Det betyder at ændringerne i trafikstøj og luftforurening fra trafikken er begrænsede og ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af omgivelserne.

5 0-alternativ

Der er ikke miljøvurderet alternativer til de fremlagte planforslag. En fortsættelse af den nuværende anvendelse som butikker, engros-handel etc. (det såkaldte 0-alternativ) vil ikke medføre ændringer i de eksisterende miljøforhold.

6 Afværgeforanstaltninger

Miljøvurderingen peger på, at det er nødvendigt at den efterfølgende lokalplanlægning sikrer relevante afværgeforanstaltninger, hvor det vurderes nødvendigt, for at overholde gældende miljøkrav. Det er ligeledes vigtigt, at en kommende lokalplan sikrer, at fremtidige byggetilladelser dokumenterer at vejledende grænseværdier for støj kan overholdes.

For at sikre fremtidigt byggeri mod støjgener fra både jernbane og vejtrafik, kan det være nødvendigt at inkludere afværgeforanstaltninger. Mulige foranstaltninger kan være afskærmning langs bygninger, hvor højden af støjværn skal viderebearbejdes ved projektering af bygningerne. Det kan også være nødvendigt med særligt støjafskærmende- og dæmpende facadeløsninger for bygninger langs grænsen til jernbane og vejnettet.

Ift. visuel påvirkning, indeholder tillægget en formulering der skal sikre, at en fremtidig bebyggelses højeste del bliver placeret i områdets sydøstlige hjørne, og gradvist nedtrappes mod vest til samme niveau som naboejendommene. I forbindelse med lokalplanlægning skal den visuelle påvirkning af et konkret projekt vurderes særligt i forhold til de nære omgivelser.

I forhold til trafik skal det i forbindelse med lokalplanlægning sikres at tilkørselsforhold mv. indrettes så den øgede trafik kan afvikles på en sikker måde uden unødvendig forsinkelse og gene for trafikken på det eksisterende vejnet.

7 Overvågningsprogram

Tillæg nr. 9 til Hvidovre kommuneplan 2016 har ikke i sig selv indvirkning på miljøet, men den bebyggelse som planen muliggør kan påvirke de 3 undersøgte miljøparametre støj, visuel påvirkning og trafik.

I forhold til støj vil en lokalplan indeholde bestemmelser, der sikrer overholdelse af de vejledende grænseværdier, og de vil overvåges i forbindelse med byggesagsbehandlingen.

Den visuelle påvirkning af et byggeri skal vurderes i forbindelse med udarbejdelse af et konkret forslag til lokalplanlægning og den tilhørende byggesagsbehandling.

I forhold til trafik vil Hvidovre Kommune overvåge trafikforholdene i forbindelse med den almindelige overvågning af trafikforholdene i kommunen.

Det vurderes ikke relevant at opstille særskilt overvågning i forbindelse med vedtagelsen af dette Tillæg nr. 9 til kommuneplanen.

8 Referencer

- /1/ Hvidovre Kommune 2016. Hvidovre Kommuneplan 2016.
- /2/ Hvidovre Kommune 2019. Forudgående høring. Invitation til at komme med idéer og forslag til et ændret indhold for en del af rammeområde 3C7.
- /3/ Hvidovre kommune 2019. Forslag - Hvidovre kommuneplan 2016, Tillæg nr. 9. Nyt rammeområde for Hvidovrevej 432-438 og Gammel Køge Landevej 362.
- /4/ Miljøstyrelsen 2018. Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). 1. del. Planer og programmer. UD-KAST.
- /5/ Hvidovre Kommune 2019. Afgrænsning af miljørapport for område ved Friheden Station i Hvidovre.
- /6/ Miljøstyrelsen, "Støj fra veje. Vejledning nr. 4/2007", 2007.

- /7/ Miljøstyrelsen, "Støj og vibrationer fra jernbaner. Vejledning nr. 1/1997 ", 1997.
- /8/ Miljøstyrelsen, "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø. Orientering nr. 9/1997", 1997.
- /9/ Erhvervsstyrelsen 2019. Fingerplan 2019. Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning.
- /10/ Transport-, Bygnings- og Boligministeriet , "Bygningsreglementet 2018", 2017.

Miljøvurdering af forslag til kommuneplantillæg

(efter Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM))

		Ja	Nej	
A	Fastlægger planen rammerne for fremtidige anlægstilladelser til de projekter, der er omfattet af lovens bilag 1 eller 2? (§ 8, stk. 1, pkt. 1)	(X)		Hvis ja: Planen skal miljøvurderes Hvis nej: Gå til B
B	Medfører planen krav om en vurdering af virkningen på et internationalt naturbeskyttelsesområde under hensyntagen til områdets bevaringsmålsætninger? (§ 8, stk. 1, pkt. 2)		X	Hvis ja: Planen skal miljøvurderes Hvis nej: Gå til C og D
C	Fastlægger planen anvendelsen af et mindre område på lokalt plan, eller indeholder den alene mindre ændringer i planlægningen? (§ 8, stk. 2, pkt. 1)	X		Hvis ja til begge spørgsmål: Screening til vurdering af planens indvirkning på miljøet Hvis nej til ét af eller begge spørgsmålene: Miljøvurdering
D	Fastlægger planen rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som kommunen vurderer, kan få væsentlig indvirkning på miljøet? (§ 8, stk. 2, pkt. 2) Skal udfyldes på baggrund af screening. Udfyld tjeklisten og svar herefter ja eller nej:	X		Hvis ja: Miljøvurdering Hvis nej: Hør evt. andre myndigheder og offentliggør afgørelsen om ikke at udføre miljøvurdering

Ad A: Bilag 2, punkt 10b: "Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg" kan komme i betragtning. Dette bør vurderes i forhold til det konkrete projekt i en senere fase, og har dermed ikke betydning ved vurderingen af dette kommuneplantillæg.

<p>Kan planen medføre ændringer i eller påvirkninger af:</p> <ul style="list-style-type: none"> • forbedring, sæt + • forværring, sæt – • ikke relevant eller neutralt, sæt x 	væsentlige	Ikke væsentlige	Ikke relevant	bemærkninger
Befolkningen				
Sundhed	-			<p>Ændringerne af kommuneplanrammen giver mulighed for at boligerne vil kunne bygges i en højde, hvor de modsat tidligere er i niveau med eller højere end banelegeme og køreledninger.</p> <p>Banedanmarks støjkortlægning viser, at dele af arealet nær banen er udsat for støj på mere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 64 dB L_{den}.</p> <p>Det vurderes ikke, at der vil være en påvirkning fra luftforurening, vibrationer eller magnetfelter, da der udelukkende kører S-tog på strækningen.</p> <p>Hvidovre Kommunes støjkortlægning viser, at dele af arealet påvirkes med støj fra trafik over den vejledende grænseværdi på 58 dB L_{den}.</p>
Sikkerhed		X		Den øgede trafik kan medføre risiko for flere trafikulykker. I forhold til områdets eksisterende trafik på Hvidovrevej og Gl. Køge Landevej, vurderes der ikke at være tale om en væsentlig ændring.
Tryghed			X	-
Arbejds miljø			X	-
Svage grupper (f.eks. handicappede)			X	-
Kulturarv				
Arkitektonisk arv (bl.a. bevaringsværdige bygninger)			X	-
Kulturhistoriske forhold			X	-
Arkæologisk arv			X	-
Landskab				
Landskabelig værdi			X	-
Friluftsliv/rekreative interesser			X	Der er i dag ikke rekreative interesser.
Fredning og naturbeskyttelse			X	-
Dyre- og planteliv			X	-
Biologisk mangfoldighed			X	-
Forurening				
Trafikstøj			X	Fortætningen af området omkring Friheden Station forventes at medføre mere trafik. I forhold til områdets eksisterende trafik på Hvidovrevej og Gl. Køge Landevej, vurderes der ikke at være tale om en væsentlig forøgelse.
Støj og vibrationer	-			Miljøstyrelsens støjkort viser, at arealet er belastet med støj fra jernbanen over den vejledende grænseværdi på 64 dB L _{den} og fra Gl. Køge Landevej og Hvidovrevej på over 58 dB L _{den} .
Visuelle forhold, lys, skygger og/eller refleksioner	-			Højere bebyggelse vurderes i forhold til den visuelle påvirkning af området, herunder de nærliggende boliger.
Luft			X	-
Jordbund		X		En mindre del, ca. 45 m ² er kortlagt som forurennet på vidensniveau 2 efter jordforureningsloven, hvilket betyder, at der er konstateret forurening (lokalitetsnr. 167-00073). Planområdet ligger desuden inden for områdeklassificeret område efter jordforureningsloven, og jorden betragtes som lettere forurennet. Jordforurening på ejendommen vil blive håndteres i forbindelse med en evt. byggetilladelse og tilhørende tilladelser efter miljølovgivningen.
Grundvand		X		Planområdet ligger i område med drikkevandsinteresser, men er ikke del af områder med særlige drikkevandsinteresser eller boringsnære beskyttelsesområder. Den planlagte anvendelse

				som bolig, offentligt formål, kontor- og serviceerhverv vurderes ikke at påvirke grundvandet.
Overfladevand			X	Der ændres ikke på befæstelsesgraden og nedsivningsforhold.
Udledning af spildevand			X	-
Klimatiske faktorer			X	Planområdet ligger ikke i et område som er særligt påvirket af risikoen for oversvømmelse ved havspejlstigning eller for oversvømmelse ved ekstremnedbør.
Indvirkning på eksisterende forurening/miljøbelastning			X	Planforslaget muliggør ikke forurenende aktiviteter.
Ressourceanvendelse				
Arealforbrug		+		Ved fortætning af planområdet, vil man få en mere effektiv arealudnyttelse indenfor den eksisterende byzone i Fingerplanens "håndflade".
Energiforbrug (bl.a. trafik)	-			En fremtidig bebyggelse vil med beliggenheden ved Friheden Station få nem adgang til højklasset kollektiv transport. Med en tredobling af bebyggelsesprocenten vil planområdet generere mere trafik. Det bør på et overordnet niveau undersøges om den øgede trafik medfører lokal påvirkning af vejnettet.
Vandforbrug			X	-
Råstoffer			X	-
Affald, genanvendelse			X	-

Miljøvurdering?	Bemærkninger
NEJ:	
JA: X	<p>Kommuneplantillægget skal miljøvurderes på disse parametre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sundhed ift. støj fra nærliggende jernbane og veje • Visuel påvirkning. Et byggeri i 12 etager (40 m) er højere end det nuværende tilladte, og højere end den nuværende bebyggelse og de nærliggende rækkehuse. Det kræver en overordnet vurdering i forhold til påvirkningen af omgivelserne. • Trafik. Med en tredobling af bebyggelsesprocenten vil planområdet generere mere trafik. Det bør på et overordnet niveau undersøges om den øgede trafik medfører lokal påvirkning af vejnettet. I forhold til områdets eksisterende trafik på Hvidovrevej og Gl. Køge Landevej, vurderes der ikke at være tale om en væsentlig forøgelse af trafikstøjen i området.

Hjælpetekst til tjekliste

(vejledende spørgsmål til de enkelte punkter)

Generelt gælder det at alle hovedpunkter (befolkningen, kulturarv, landskab, forurening, ressourceanvendelse) skal vurderes i forhold til deres relevans.

Hovedpunkterne vurderes i givet fald i forhold til følgende spørgsmål:

1. Er der tale om en ændring/påvirkning?
2. Hvad består denne ændring/påvirkning i?
3. Vurdér om ændringen/påvirkning af området er positiv eller negativ? Herunder sammenlignet med en situation hvor planen ikke gennemføres? Markér feltet med + eller -. Hvis punktet ikke er relevant skal dette markeres med x.
4. Hvordan forebygges, undgås, begrænses negative virkninger (f.eks. gener)?

Ved vurderingen af, om planen må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, skal der tages hensyn til kriterierne i lovens bilag 3 (bilag 3 er gengivet på næste side)

Bilag 3

Kriterier for bestemmelse af den sandsynlige betydning af den indvirkning på miljøet, der er omhandlet i § 10

(Miljøvurderingsdirektivets bilag II)

1) Planernes og programmernes karakteristika, idet der navnlig tages hensyn til:

- i hvilket omfang planen eller programmet kan danne grundlag for projekter og andre aktiviteter med hensyn til beliggenhed, art, størrelse og driftsbetingelser eller ved tildeling af midler,
- i hvilket omfang planen har indflydelse på andre planer eller programmer, herunder også planer og programmer, som indgår i et hierarki,
- planens eller programmets relevans for integreringen af miljøhensyn specielt med henblik på at fremme bæredygtig udvikling,
- miljøproblemer af relevans for planen eller programmet
- planens eller programmets relevans for gennemførelsen af anden miljølovgivning, der stammer fra en EU-retsakt (f.eks. planer og programmer i forbindelse med affaldshåndtering eller vandbeskyttelse).

2) Kendetegn ved indvirkningen og det område, som kan blive berørt, idet der navnlig tages hensyn til:

- indvirkningens sandsynlighed, varighed, hyppighed og reversibilitet
- indvirkningens kumulative karakter
- indvirkningens grænseoverskridende karakter
- faren for menneskers sundhed og miljøet (f.eks. på grund af ulykker)
- indvirkningens størrelsesorden og rumlige udstrækning (det geografiske område og størrelsen af den befolkning, som kan blive berørt)
- værdien og sårbarheden af det område, som kan blive berørt som følge af:
 - særlige karakteristiske naturtræk eller kulturarv
 - overskridelse af miljøkvalitetsnormer eller -grænseværdier
 - intensiv arealudnyttelse
 - indvirkningen på områder eller landskaber, som har en anerkendt beskyttelsesstatus på nationalt plan, fællesskabsplan eller internationalt plan.