

Miljøvurdering

Af Forslag til Helhedsplan for Bykernen



Oktober 2016

MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL HELHEDSPÅN FOR BYKERNEN OG FORSLAG
TIL TILLÆG 6 TIL KOMMUNEPLAN 2014

INDHOLD

1	Indledning.....	3
2	Forslag til Helhedsplan for Bykernen og Forslag til Tillæg 6 til Kommuneplan 2014	3
3	Plangrundlag	6
4	Screening og scoping	7
5	Miljøvurderingens detaljeringsgrundlag	8
6	Miljøvurderingens lovgrundlag	8
7	Miljøvurderingens fem faser	9
8	Ikke-teknisk resumé	9
8.1	Trafik.....	10
8.2	Trafikstøj.....	11
8.3	Regnvandshåndtering	11
8.4	Detailhandel.....	12
9	Trafik.....	12
9.1	Nuværende forhold	12
9.2	0-alternativ	13
9.3	Miljøvurdering	13
9.4	Anbefalinger.....	14
10	Trafikstøj og øvrig støj.....	14
10.1	Nuværende forhold	14
10.2	0-alternativ	15
10.3	Miljøvurdering	15
10.4	Anbefalinger.....	18
11	Regnvandshåndtering.....	18
11.1	Nuværende forhold	19
11.2	0-alternativ	21
11.3	Miljøvurdering	21
11.4	Anbefalinger.....	22
12	Detailhandel.....	23
12.1	Nuværende forhold	23
12.2	0-alternativ	26
12.3	Miljøvurdering	26
12.4	Anbefalinger.....	26

INDHOLD

13	Overvågning	28
13.1	Trafik.....	29
13.2	Trafikstøj.....	29



Figur 1 Luftfoto af Bykernen

1 INDLEDNING

Rødovre Kommune har udarbejdet Forslag til Helhedsplan for Bykernen samt Forslag til Tillæg 6 til Kommuneplan 2014. Sideløbende hermed er der gennemført en miljøvurdering af planforslagene, således at der i planforslagene er taget hensyn til de miljøforhold, der er vurderet at kunne blive væsentligt påvirket af planen. Bykernens afgrænsning ses på figur 2. Miljøvurderingen sker i overensstemmelse med Miljøvurderingsloven (LBK nr. 1533 af 10/12/2015) og omfatter således en vurdering af planernes indvirkninger i forhold til det brede miljøbegreb, der er defineret i loven.

2 FORSLAG TIL HELHEDSPLAN FOR BYKERNEN OG FORSLAG TIL TILLÆG 6 TIL KOMMUNEPLAN 2014

Helhedsplan for Bykernen

Formålet med helhedsplanen er at skabe rammerne for fremtidige lokalplaner i Bykernen. Helhedsplanen er en viderebearbejdning af den vision, der ligger i Kommuneplan 2014, hvor der står beskrevet, at Bykernen skal udvikles med fokus på at skabe et udvidet bæredygtigt byliv i stærke og oplevelsesrige byrum.

I dag er Bykernen omfattet af: Byplan 18, Byplan 18-T2, Lokalplan 27, Lokalplan 41, Lokalplan 47, Lokalplan 58, Lokalplan 62, Lokalplan 71, Lokalplan 86, Lokalplan 101, Lokalplan 101-T1, Lokalplan 122, Lokalplan 131 og Lokalplan 136.

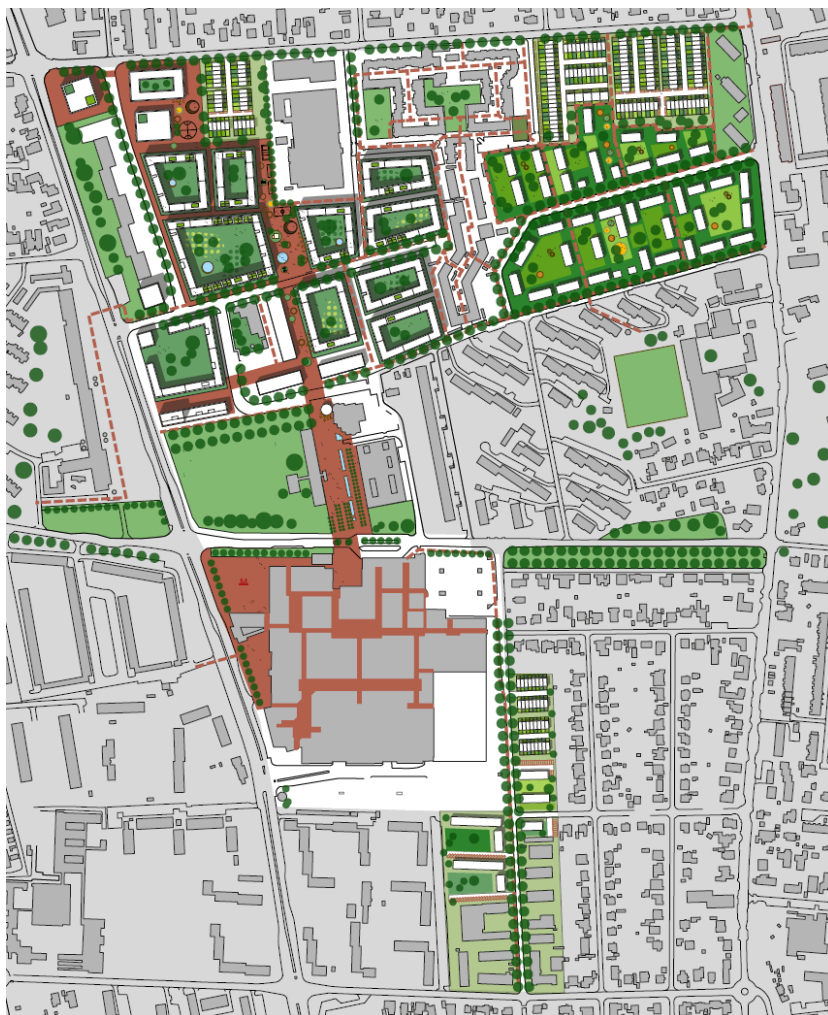
Desuden er Bykernen omfattet af følgende kommuneplanrammer: 5B20 Boligområde, 5B21 Boligområde, 5C01 Centerområde, 5C03 Centerområde, 5D03 Offentligt område, 5D07 Offentligt område, 5D08 Offentligt område, 5F04 Blandet bolig- og erhvervsområde, 5F06 Blandet bolig- og erhvervsområde, 5F07 Blandet bolig- og erhvervsområde, 5F08 Blandet bolig- og erhvervsområde.

Helhedsplanen indeholder emner, der kan danne grundlag for fremtidige byggeretsgivende lokalplaner i Bykernen.

Helhedsplanen består af et koncept, der skal styrke diversiteten i kvarterer i Bykernen og skabe nye forbindelser for både bløde trafikanter og bilister. Helhedsplanen beskriver 6 forskellige kvarterer i Bykernen med hver sin identitet og med forskellige byrum og oplevelser for beboere og besøgende. Bebyggelsesprocenten varierer fra 40 til 160 % og etageantallet varierer fra 2 til 6 etager. Byggeriet vil være lavest ud mod Tæbyvej og langs Højnæsvej og højest ud mod

Tårnvej samt i kvarteret vest for Sibeliusparken. De forskellige kvarterer i helhedsplanen er: Karrébyen, Parkbyen, Sibeliusparken, Kulturmidten, Rødovre Centrum og Højnæsvej. I Karrébyen skabes mulighed for at planlægge for boliger, kontorer, offentlig administration, publikumsorienteret service, mindre værksteder, undervisning og institutioner. Sibeliusparken er fortsat udlagt til boligområde. I Parkbyen skabes mulighed for en blanding af boliger, publikumsorienterede serviceerhverv, offentlige formål, administration, undervisning og institutioner. I Kulturmidten skabes mulighed for kontorer, administration, kulturfunktioner, publikumsorienterede serviceerhverv og undervisning. Rødovre Centrum er fortsat shoppingcenter og boligområde. Højnæsvej udlægges til boliger og undervisning.

Med helhedsplanen forslås nye vejforløb, der skal sikre et mere smidigt vejforløb i den nordlige del af Bykernen omkring Egegårdsvej. Helhedsplanen viser, hvordan der kan etableres ca. 1500 nye boliger.



Figur 2 Illustrationsplan af Bykernen – ikke målfast

Kommuneplantillæg

Kommuneplantillægget muliggør nedenstående:

5F06: Et område for tæt-lav bolig, etageboliger, administration, undervisning, liberale erhverv, virksomheder uden miljøgener, serviceerhverv og publikumsorienterede serviceerhverv. Bebyggelsesprocent på maksimalt 70 % for tæt-lav og maksimalt 80 % for øvrige funktioner. Maksimalt 3 etager.

5F07: Et område for serviceerhverv, etageboliger, administration, offentlige formål, undervisning, institutioner, publikumsorienterede serviceerhverv og virksomheder uden miljøgener. Bebyggelsesprocent på maksimalt 80 %. Maksimalt 3,5 etager.

5F08: Et område for tæt-lav bolig og etageboliger samt undervisning. Bebyggelsesprocent på maksimalt 75 %. Minimum 2 etager maksimalt 3 etager.

5F11: Et område for etageboliger, administration, kontorer, liberale erhverv, serviceerhverv, publikumsorienterede serviceerhverv, mindre værksteder, undervisning, institutioner og virksomheder uden miljøgener. Bebyggelsesprocent på maksimalt 160 %. Minimum 2 etager maksimalt 6 etager. Tættest på Rådhusplænen/pladsen maksimalt 3 etage.

5F12: Et område der er udlagt til bymidte, rådhus, kontorer, bibliotek, kulturhus, administration, publikumsorienterede serviceerhverv og undervisning. Bebyggelsesprocent på maksimalt 40 %. Maksimalt 3 etager.

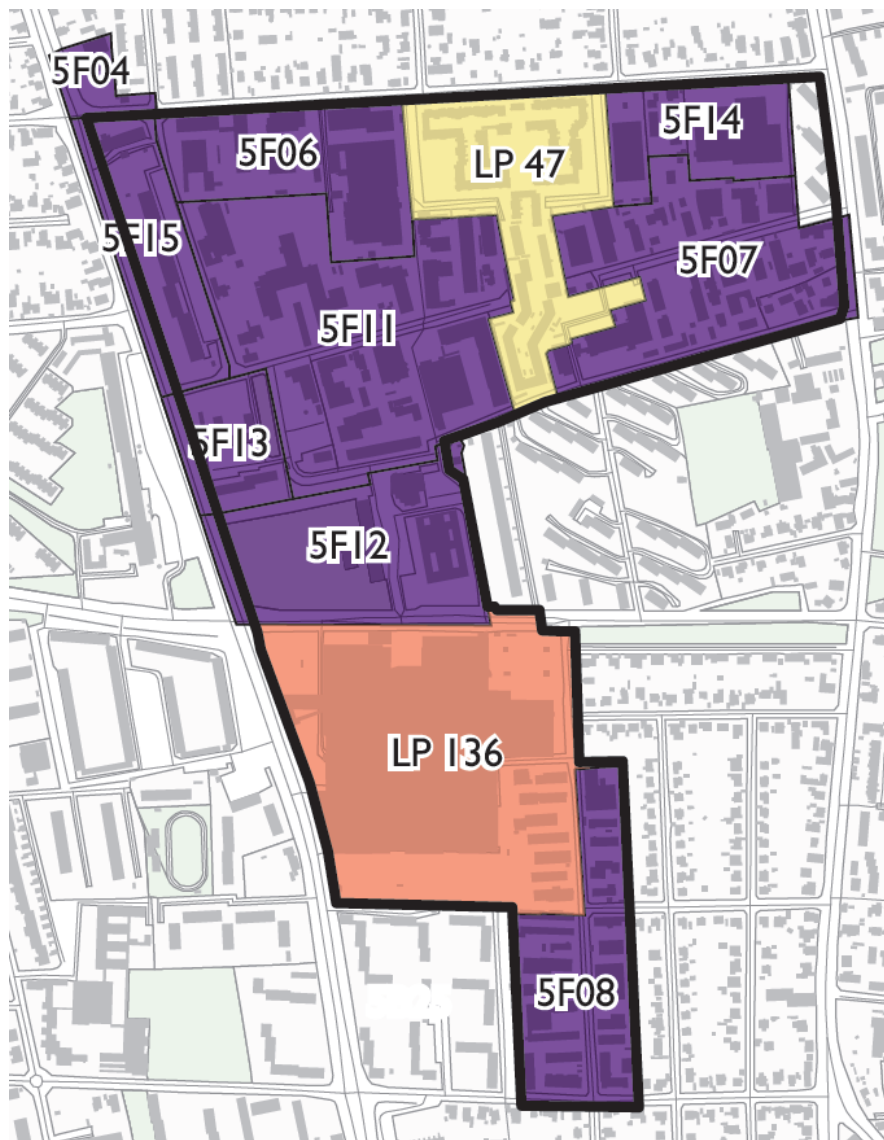
5F13: Et område der er udlagt til bymidte, etageboliger, publikumsorienterede serviceerhverv, kontorer, administration, mindre værksteder, undervisning og institutioner.

5F14: Et område for tæt-lav bolig, etageboliger, administration, offentlige formål, undervisning, institutioner, serviceerhverv, publikumsorienterede serviceerhverv og virksomheder uden miljøgener. Bebyggelsesprocent på maksimalt 70 % for tæt-lav og maksimalt 80 % for øvrige funktioner. Maksimalt 3 etager.

5F15: Et område for etageboliger, administration, kontorer, liberale erhverv, serviceerhverv, publikumsorienterede serviceerhverv og virksomheder uden miljøgener. Bebyggelsesprocent på maksimalt 120 %. Minimum 2 etager maksimalt 6 etager.

Afgrænsningen for rammeområde **5F04** ændres, men de øvrige bestemmelser for dette rammeområde fastholdes.

På figur 3 ses de nye rammeområder fra Kommuneplantillæg 6 til Kommuneplan 2014 samt de gældende lokalplanområder for Rødovre Centrum og Sibeliusparken.



Figur 3 De nye rammeområder i Kommuneplantillæg 6 samt Lokalplan område 136 for Rødovre Centrum og 47 for Sibeliusparken – ikke målfast

3 PLANGRUNDLAG

Visionen i Helhedsplan for Bykernen vurderes at være i overensstemmelse med landsplandirektiverne.

Kommuneplan 2014

Kommuneplan 2014 er en temarevision af Kommuneplan 2010- 2022 for byudviklingsområderne i Rødovre, der er vedtaget den 17. juni 2014. Bykernen er i Kommuneplan 2014 udpeget som byudviklingsområde, og Helhedsplan for Bykernen er en viderebearbejdning af den vision, der ligger i Kommuneplan 2014. Ifølge kommuneplan 2014 skal Bykernen udvikles med fokus på at skabe et udvidet bæredygtigt byliv i stærke og oplevelsesrige byrum.

Planforslagene vurderes at være i overensstemmelse med intentionerne i Kommuneplan 2014.

Forslag til Tillæg 6 til Kommuneplan 2014

Helhedsplanen er imidlertid ikke i overensstemmelse med kommuneplanens rammebestemmelser. I forbindelse med planen ønskes rammeafgrænsninger og rammebestemmelser ændret så de muliggør, at Bykernen kan udvikles til en ny og spændende bydel med fokus på bl.a. flere boliger, tættere byrum, grønne områder og attraktive funktioner. Derfor er der, sideløbende med Helhedsplan for Bykernen, udarbejdet et forslag til et kommuneplantillæg som muliggør dette.

4 SCREENING OG SCOPING

Den indledende screening og scoping er gennemført med udgangspunkt i det brede miljøbegreb, jf. lovens § 1 og bilag 1, punkt f.

Miljøscreeningen og scoping af planerne viser, at der kan være væsentlige indvirkninger på miljøet i forhold til følgende 4 parametre:

- Trafik
- Trafikstøj
- Regnvandshåndtering
- Detailhandel

Miljøvurderingen er derfor afgrænset til at omfatte en vurdering af indvirkningen på disse parametre.

Screeningen og scoping har været i høring hos relevante myndigheder og interessenter. Bemærkningerne har givet anledning til enkelte præciseringer.

5 MILJØVURDERINGENS DETALJERINGSGRUNDLAG

Miljøvurderingen har en detaljeringsgrad, der er i overensstemmelse med planforslagenes planlægningsniveau. Miljøvurderingens indhold, kvalitet og omfang tager afsæt i planernes detaljeringsniveau, og hvad der med rimelighed kan forlanges med udgangspunkt i den aktuelle viden og ved brug af gængse metoder.

Miljøvurderingen af de afgrænsede 4 parametre sker på baggrund af eksisterende, tilgængeligt materiale, herunder gældende plangrundlag, temaplaner, tilgængeligt GIS-data, en trafikrapport udarbejdet af Rambøll, en støjberegning udarbejdet af Rambøll, en vurdering af tiltag mod oversvømmelser udarbejdet af NIRAS samt øvrigt tilgængeligt materiale.

6 MILJØVURDERINGENS LOVGRUNDLAG

Miljøvurderingen har hjemmel i Lov om miljøvurdering af planer og programmer (LBK nr. 1533 af 10/12/2015), der har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til at integrere miljøhensyn ved udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer, som kan påvirke miljøet væsentligt.

Lovens § 3, stk. 1 stiller krav om, at visse planer og programmer, som tilvejebringes i medfør af lovgivning, skal miljøvurderes. Det gælder, når planen muliggør anlægstilladelser til projekter omfattet af lovens bilag 3 og 4, når planen kan påvirke internationale naturbeskyttelsesinteresser, eller hvis planen på baggrund af en screening vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt. Ved planrevisioner er kun ændringer omfattet af miljøvurderingskravet. Det er planmyndigheden, der træffer afgørelse om, hvorvidt en plan er omfattet af § 3, jf. lovens § 4. Rødovre Kommune har afgjort, at der skal gennemføres en miljøvurdering af planforslagene.

Miljøvurderingen er udarbejdet i overensstemmelse med lovens § 7, hvori der stilles krav til selve miljørapportens indhold og afgrænsning. Som en del heraf har Rødovre Kommune forud for miljørapportens udarbejdelse lavet en afgrænsning af miljøvurderingen gennem en screening og en scoping, der har været i høring hos berørte myndigheder, jf. § 7, stk. 4.

7 MILJØVURDERINGENS FEM FASER

Når der er truffet afgørelse om, at der skal gennemføres en miljøvurdering, indledes miljøvurderingsprocessen, der samlet set består af fem faser:

Første fase bruges til at fastlægge indholdet af miljøvurderingen (scoping) og høre berørte myndigheder for at afdække relevant viden i arbejdet med miljøvurderingen.

Anden fase består i selve miljøvurderingen og udarbejdelse af miljørapporten. Miljøvurderingen indeholder en beskrivelse og vurdering af planens sandsynlige indvirkning på de miljøparametre, der er afgrænset ved den forudgående scoping. Bilag 1 til loven angiver minimumskravet til rapportens indhold. Kravet til kvalitet og omfang skal ses i lyset af, hvad der med rimelighed kan forlanges og svarer til planens detaljeringsniveau.

Tredje fase er høringsfasen, hvor offentligheden og berørte parter får mulighed for at udtale sig om planforslagene samt miljøvurderingen af samme planforslag.

Fjerde fase består i planens endelige godkendelse eller vedtagelse, planmyndighedens sammenfattende redegørelse og dennes offentliggørelse sammen med offentliggørelsen af den vedtagne plan.

Femte fase er den opfølgende overvågning af planens miljømæssige konsekvenser i overensstemmelse med et evt. overvågningsprogram, der fastlægges i forbindelse med den endelige vedtagelse af planen med udgangspunkt i miljøvurderingen.

8 IKKE-TEKNISK RESUMÉ

Forslag til Helhedsplan for Bykernen og Forslag til Tillæg 6 til Kommuneplan 2014 er en viderebearbejdning af den vision, der ligger i Kommuneplan 2014. Ifølge kommuneplan 2014 skal Bykernen udvikles med fokus på at skabe et uddet bæredygtigt byliv i stærke og oplevelsesrige byrum.

Helhedsplanen består af et koncept, der skal styrke diversiteten i kvarterer i Bykernen og skabe nye forbindelser for både bløde trafikanter og bilister. Helhedsplanen beskriver 6 forskellige kvarterer i Bykernen med hver sin identitet og med forskellige byrum og oplevelser for beboere og besøgende. Bebyggelsesprocenten varierer fra 60 til 160 % og etageantallet varierer fra 2 til 6 etager.

Byggeriet vil være lavest ud mod Tæbyvej og langs Højnæsvej og højest ud mod Tårnvej samt i kvarteret vest for Sibeliusparken.

De forskellige kvarterer i helhedsplanen er: Karrébyen, Parkbyen, Sibeliusparken, Kulturmidten, Rødovre Centrum og Højnæsvej. I Karrébyen skabes mulighed for at planlægge for boliger, kontorer, offentlig administration, publikumsorienteret service, mindre værksteder, undervisning, institutioner. Sibeliusparken er fortsat udlagt til boligområde. I Parkbyen skabes mulighed for en blanding af boliger, publikumsorienteret service, offentlige formål, administration, undervisning og institutioner. I Kulturmidten skabes mulighed for kontorer, administration, kulturfunktioner, publikumsorienterede serviceerhverv og undervisning. Rødovre Centrum er fortsat shoppingcenter og boligområde. Højnæsvej udlægges til boliger og undervisning.

Med helhedsplanen forslås nye vejforløb, der skal sikre et mere smidigt vejforløb i den nordlige del af Bykernen omkring Egegårdsvej. Helhedsplanen viser, hvordan der kan etableres ca. 1500 nye boliger.

Miljøscreeningen og scoping'en af planerne viser, at der kan være væsentlige indvirkninger på miljøet i forhold til følgende 4 parametre:

- Trafik
- Trafikstøj
- Regnvandshåndtering
- Detailhandel

Miljøvurderingen er derfor afgrænset til at omfatte disse parametre.

0-alternativet er at planforslagene ikke realiseres. Derved opretholdes den nuværende status uden vedtagelse af Helhedsplan for Bykernen og Kommuneplantillæg 6.

8.1 Trafik

Udviklingen af bykernen forventes at genere en stigning i trafikmængden til området, heraf ca. 10.000 bilture i døgnnet. Såfremt der anlægges en metrostation i bykernen, reduceres stigningen til ca. 6.400 bilture pr. døgn. Det er undersøgt hvorvidt den øgede trafik vil kunne afvikles hensigtsmæssigt i knudepunkterne i Bykernen.

Det anbefales at veikrydset Egegårdsvej/Tårnvej opgraderes til et signalreguleret veikryds, samt at signalanlæggene på tårnvej optimeres.

8.2 Trafikstøj

Trafikstøjen fra de primære veje er kortlagt ved en beregning af støjen. Støjberegningerne er foretaget for Bykernen som et afgrænset område.

De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr.4/2007 "Støj fra veje".

- Boligområder (boligbebyggelse, daginstitutioner m.v., udendørs opholdsarealer): Lden 58 dB.
- Liberale erhverv m.v.: Lden 63 dB.

Støjberegningerne viser, at de vejledende grænseværdier er overholdt i langt den største del af Bykernen.

Ved etablering af nye boliger i yderområderne af Bykernen skal det sikres, at Miljøstyrelsens grænseværdier overholdes.

Støj fra erhverv kommer især fra læsseaktiviteter i forbindelse med vareleverancer og fra faste installationer såsom køleanlæg og ventilation. Især støj fra levering af varer i aften- og natperioden kan give anledning til gener. Ved planlægning af nyt erhverv bør det sikres, at der ikke opstår konflikt mellem boligområder og erhvervsområder.

8.3 Regnvandshåndtering

Der er i dag ingen LAR-løsninger eller anlæg til forsinkelse af regnvand i Bykernen. Regnvand ledes fra tagflader og befæstede overflader til den eksisterende fælleskloak, hvorfra vandet ledes til Kalveboderne via Renseanlæg Damhusåen.

Området er udpeget som risikoområde i Rødovre Kommunes klimatilpasningsplan, Tillæg 1 til Kommuneplan 2014-2020. Rødovre Kommunes risikokortlægning viser, at der er problemer med oversvømmelser i området.

Det anbefales, at der i forbindelse med byudvikling i Bykernen etableres kapacitet til lokal forsinkelse af regnvand, og at der etableres et nyt regnvandssystem til afvanding af de nye bygninger og tilhørende veje.

8.4 Detailhandel

Bykernen kan i forhold til detailhandel opdeles i Bymidten og resten af Bykernen. Rødovre bymidte består i dag af Rødovre Centrum samt Rådhuset, biblioteket og Rådhusplænen. I Rødovre Centrum er der i modsætning til resten af Bykernen en meget høj koncentration af detailhandel.

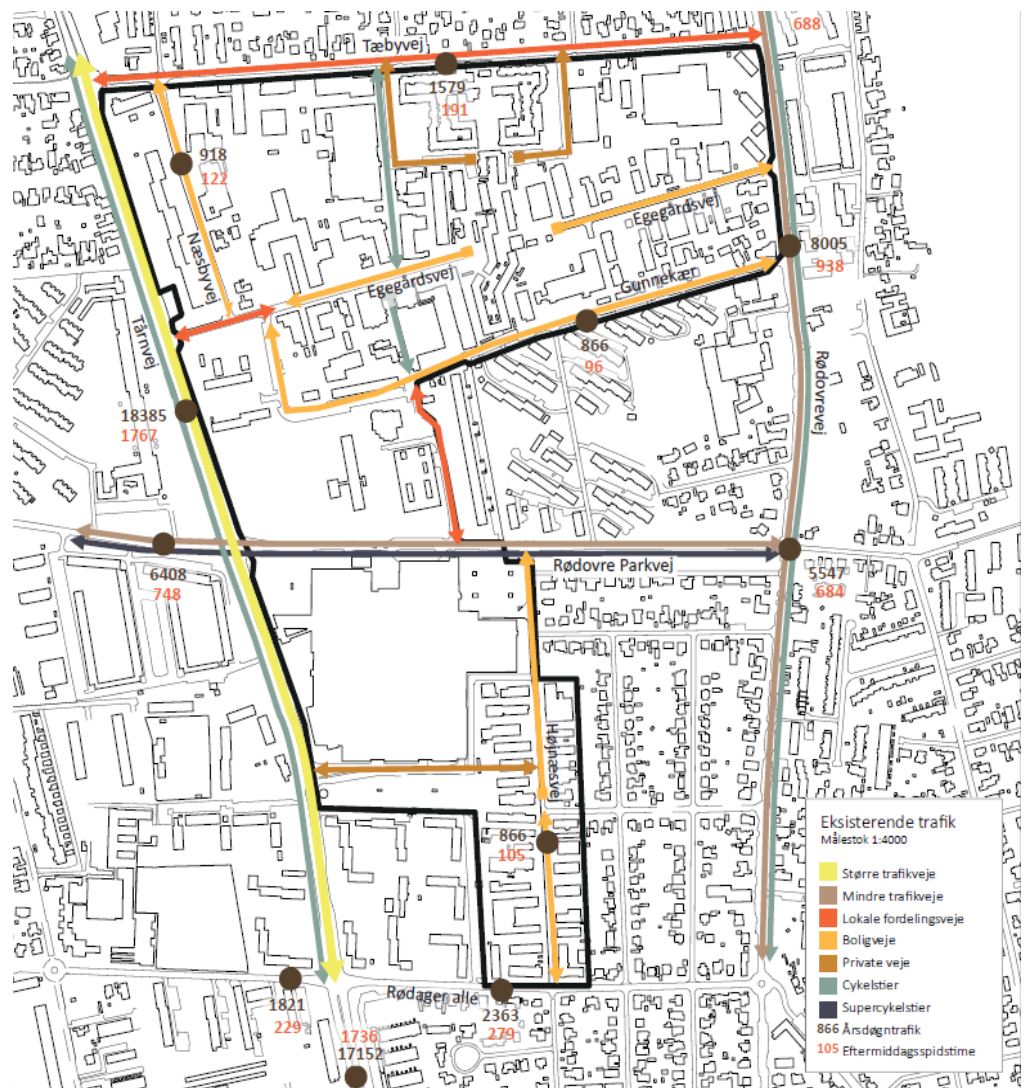
Det anbefales, at Rødovre Kommune overordnet set fastholder den nuværende detailhandelsstruktur med Rødovre bymidte og Rødovre Centrum som det primære indkøbssted for både dagligvarer og udvalgsvarer. Her skal være den største koncentration af især udvalgswarebutikker i kommunen. Rødovre bymidte skal kunne tilbyde et dybt og bredt udbud af udvalgsvarer, som i vid udstrækning vil kunne imødekomme borgernes behov.

9 TRAFIK

I dette kapitel beskrives og vurderes trafikforholdene i Bykernen. Der er udarbejdet en rapport om nuværende og fremtidige trafikforhold i Bykernen, se **bilag 1**. Rapporten gennemgår de trafikale forhold med nuværende trafiktal og med fremtidige trafiktal ved realiseringen af Helhedsplan for Bykernen.

9.1 Nuværende forhold

Bykernen afgrænses i nord af Tæbyvej, i øst af Rødovrevej, i vest af Tårnvej og i syd af Rødager Alle. Trafikalt betjenes området direkte fra det overordnende trafiknet i Rødovre – primært fra nordlig og sydlig retning via Tårnvej og Rødovrevej med lokalveje ind i området. Sekundært betjenes området tværgående af Tæbyvej og Rødovre Parkvej. Trafikbelastningen på Tårnvej er ca. 18.000 køretøjer i døgnet på strækningen nord for Rødovre Parkvej og ca. 17.000 køretøjer syd herfor. Tilsvarende ses for Rødovrevej at belastningen nord for Rødovre Parkvej er ca. 8.000 køretøjer. På de tværgående veje ses en trafikbelastning på ca. 1.600 køretøjer på Tæbyvej og ca. 6.000 på Rødovre Parkvej. På de resterende interne veje i området er der en trafikmængde på ca. 1.000-2.000 køretøjer i døgnet. Der er cykelstier langs Tårnvej og Rødovrevej samt supercykelsti langs Rødovre Parkvej. Derudover er der cykelsti inde i Bykernen på Rådhusstien.



Figur 4 Veje og stier i Bykernen

9.2 0-alternativ

0-alternativet er scenariet hvis Helhedsplan for Bykernen og Kommuneplantillæg 6 ikke vedtages. Dermed opretholdes den nuværende status for området uden byudvikling.

9.3 Miljøvurdering

Udviklingen af bykernen forventes at genere en stigning i trafikmængden til området, heraf ca. 10.000 bilture i døgnet. Såfremt der anlægges en metrostation i bykernen, reduceres stigningen til ca. 6.400 bilture pr. døgn. Det er undersøgt hvorvidt den øgede trafik vil kunne afvikles hensigtsmæssigt i knudepunkterne i Bykernen: Tårnvej/Tæbyvej, Rødovrevej/Tæbyvej og Tårnvej/Egegårdsvej. Hvis der etableres et signalreguleret vejkræds ved Egegårds-

vej/Tårnvej og der sker en samlet optimering af signalprogrammerne for signalanlæggene på vejstrækningen, vurderes det, at den fremtidige trafik kan afvikles hensigtsmæssigt. Udvikling af den kollektive transport til Bykernen, vil betyde færre bilture til området.

9.4 anbefalinger

Den ekstra trafik til området forøger presset på trafikafviklingen i vejkrydsene til området. Det anbefales at vejkrydset Egegårdsvej/Tårnvej opgraderes til et signalreguleret vejkryds. Alle andre vejkryds forventes at kunne afvikle den fremtidige trafik. Af hensyn til optimal trafikafvikling og fremkommelighed på de større veje, bør der overvejes en samlet optimering af signalprogrammerne for signalanlæggene på strækningen, evt. ved etablering af "grøn bølge". Udviklingen af kollektiv transport til Bykernen vil have en positiv effekt på andelen af bilture til området. Etablering af en metrostation i bykernen forventes at ville reducere udviklingen af biltrafik med ca. 35 %.

10 TRAFIKSTØJ OG ØVRIG STØJ

I dette kapitel beskrives og vurderes støjforholdene i Bykernen. Der er udarbejdet en rapport om nuværende og fremtidige trafikstøjsforhold i Bykernen, se **bilag 2**. Rapporten gennemgår støjberegninger ved nuværende forhold og ved realiseringen af Helhedsplan for Bykernen.

10.1 Nuværende forhold

Trafikstøjen fra de primære veje er kortlagt ved en beregning af støjen. Beregningerne er udført ved brug af de metoder, der er beskrevet af Miljøstyrelsen.

Støjberegningerne medtager alle forhold, der påvirker støjens udbredelse, det vil sige afstand, afskærmning og refleksioner fra bygninger, terrænforhold og gennemsnitlige vejforhold. Støjberegningerne er foretaget for området omkring Bykernen.

Trafikstøjforholdene er kortlagt ved anvendelse af beregningsprogrammet

SoundPlan. I beregningen er støjniveauet beregnet som L_{den} , hvor der regnes med et tillæg i aften- og natperioden. Ligeledes tages der i beregningen højde for vejrets variation over året. I denne beregning er der regnet med 4 vejrklasser, som er de 4 mest hyppigt forekommende vejsituationer i Danmark.

Beregningerne er baseret på de fremtidige forhold ved henholdsvis en realisering af Helhedsplan for Bykernen (med og uden metrostation) og ved en fastholdelse af 0-alternativet.

Realiseringen af Helhedsplan for Bykernen vil medføre en øget trafikbelastning i området, og dermed en øget støjbelastning. Hvis der etableres en metrostation i Bykernen, vil det medføre lidt mindre trafik, end uden en metrostation.

De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje". Grænseværdierne anvendes til planlægning af nye boligområder langs eksisterende veje, men lægges også til grund når man skal vurdere støjgener ved eksisterende boliger langs trafikerede veje.

Det anbefales også, at der ved planlægning af nye vejanlæg og vejudbygninger tages hensyn til støjkonsekvenserne og sikres det lavest mulige støjniveau i eksisterende støjfølsomme områder.

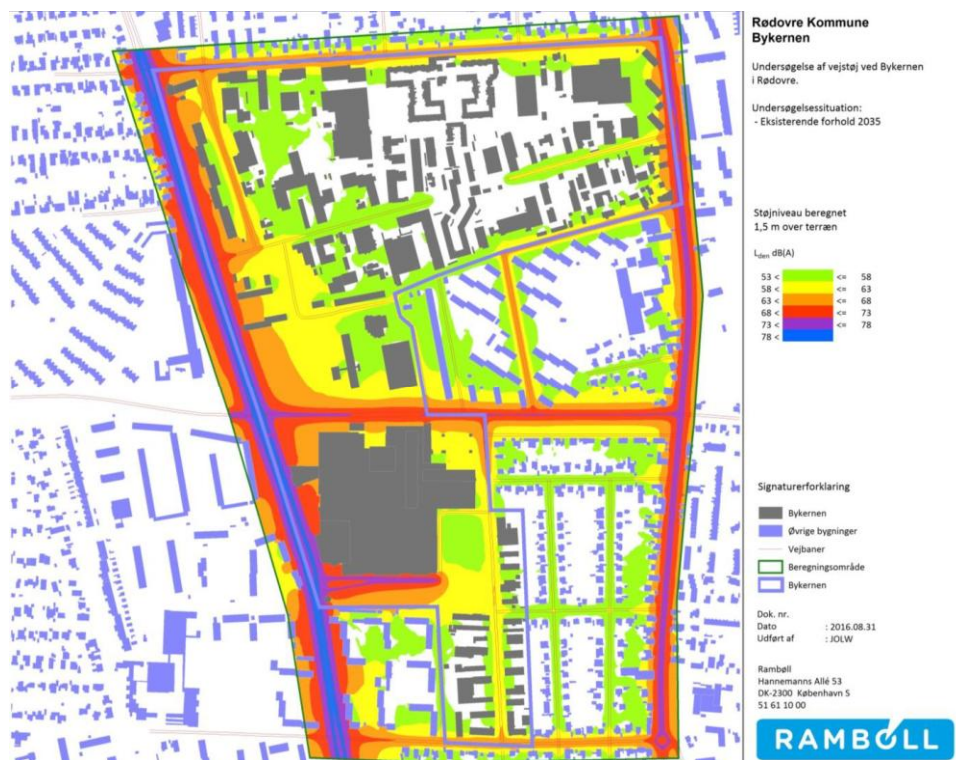
- Boligområder (boligbebyggelse, daginstitutioner m.v., udendørs opholdsarealer): 58 dB.
- Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.): 63 dB.

10.2 0-alternativ

0-alternativet er scenariet hvis Helhedsplan for Bykernen og Kommuneplantillæg 6 ikke vedtages. Dermed opretholdes den nuværende status for området uden byudvikling.

10.3 Miljøvurdering

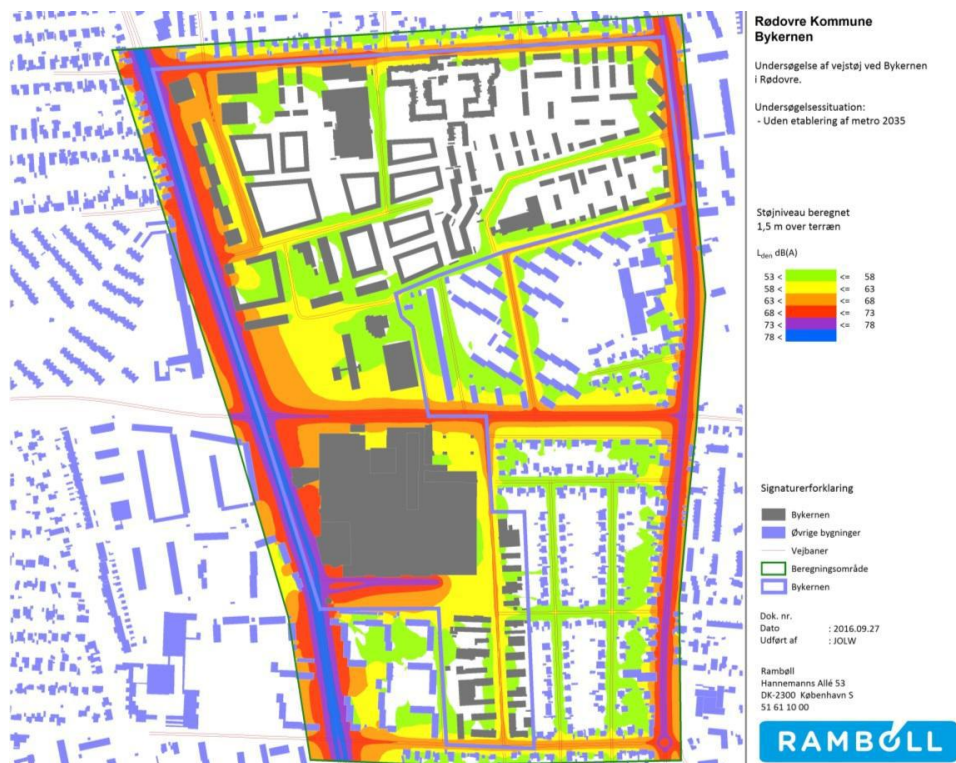
Den øgede trafikmængde i hele området på 25 %, der forventes at foregå fra i dag og frem til 2035, svarer til en generel forøgelse af støjen på 1 dB, hvilket ikke er hørbart.



Figur 5 Støjens udbredelse ved eksisterende forhold i prognoseåret 2035

Af figur 5 fremgår det, at vejstøjen i Bykernen i overvejende grad kan knyttes til det overordnede vejnet bestående af Tårnvej, Rødovrevej og Rødovre Parkvej samt sekundært Tæbyvej og i mindre grad Rødager Allé. Øvrige veje har kun mindre eller ingen betydning for vejstøjen i undersøgelsesområdet. I en betydelig andel af Bykernens nordlige område ses det, at støjniveauet er lavere end den vejledende grænseværdi for vejstøj ved boliger.

På figur 6 ses situationen med realisering af udviklingsplanen for Bykernen, men uden etablering af en metrostation på Rødovre Parkvej. På støjkortet fremgår også bygningsmassen, som den ser ud i udviklingsplanen.



Figur 6 Støjens udbredelse i prognoseåret 2035 ved realisering af Helhedsplan for Bykernen, men uden etablering af metrostation

Støjkortet viser meget sammenlignelige støjkonturer som ved eksisterende forhold. Det er fortsat de omkringliggende store veje, der er dimensionerende for vejstøjen i området. Støjniveauet i den centrale nordlige del af Bykernen er fortsat lavere end den vejledende grænseværdi.

Støjberegningerne for situationen med realisering af udviklingsplanen indeholdende en etablering af metrostation på Rødovre Parkvej viser endnu mindre variationer end situationen på figur 6 uden etablering af metrostation.

De største variationer som konsekvens af udviklingsplanen forekommer på Tæbyvej, Næsbyvej og Højnæsvej med moderate forøgelser på 1-2 dB, hvilket i en støjmæssig sammenhæng kan karakteriseres som en lille ændring, der er dårligt hørbar. I dele af den centrale nordlige del Bykernen forventes vejstøjen modsat at falde med 1-3 dB grundet afskærmning ved ny bygningsmasse.

Støjberegninger viser, at en realisering af udviklingsplanen for Bykernen i Rødovre Kommune vil have forholdsvis begrænsede støjmæssige konsekvenser i og omkring området sammenlignet med en situation uden realisering af udvik-

lingsplanen. Etableres der en metrostation på Rødovre Parkvej, vil de støj- mæssige konsekvenser ved udviklingsplanen reduceres yderligere.

Realiseringen af planen vil medføre, at vejstøjen kan stige i størrelsesordenen 1-2 dB i dele af Bykernen langs de større veje. I dele af den centrale nordlige del af Bykernen kan det til gengæld forventes, at vejstøjen vil falde med 1-3 dB. Variationerne er inden for det spænd, der kan karakteriseres som ikke-hørbart eller meget lidt hørbart.

Der kan således godt planlægges for boligbyggeri i lokalplanområdet så længe at de udendørs opholdsarealer har et støjniveau lavere end Lden 58 db, hvilket er opfyldt de fleste steder i Bykernen.

Ved planlægning af nyt erhverv skal det sikres, at der ikke opstår konflikt mellem boliger og erhverv – for eksempel i forbindelse med vareleverancer og lignende.

10.4 Anbefalinger

Ved etablering af nye boliger i yderområderne af Bykernen skal det sikres, at Miljøstyrelsens grænseværdier for trafikstøj overholdes.

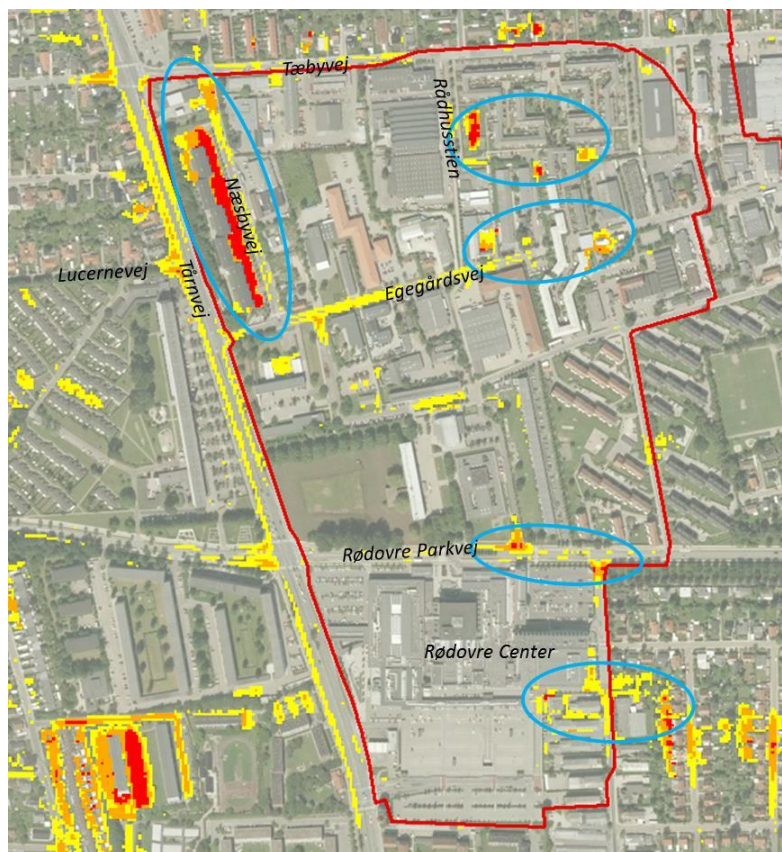
Støj fra erhverv kommer især fra læsseaktiviteter i forbindelse med vareleverancer og fra faste installationer såsom køleanlæg og ventilation. Især støj fra levering af varer i aften- og natperioden kan give anledning til gener. Ved planlægning af nyt erhverv bør det sikres, at der ikke opstår konflikt mellem boligområder og erhvervsområder. Dette kan fx ske ved at sikre at der er acceptable indendørsstøjniveauer og tidsmæssige reguleringer for bl.a. varelevering.

11 REGNVANDSHÅNDTERING

I dette kapitel beskrives og vurderes de forskellige muligheder og løsninger i forbindelse med regnvandshåndtering i Bykernen. Der er udarbejdet en rapport om tiltag mod oversvømmelser i forbindelse med byfornyelse i Bykernen, se **bilag 3**. Denne rapport gennemgår mulighederne for at indtænke regnvandshåndtering og klimatilpasning i byudviklingen.

11.1 Nuværende forhold

Der er i dag ingen LAR-løsninger eller anlæg til forsinkelse af regnvand i Bykernen. Regnvand ledes fra tagflader og befæstede overflader til den eksisterende fælleskloak, hvorfra vandet ledes til Kalveboderne via Renseanlæg Damhusåen.



Figur 7 Beregnede oversvømmelser ved en 100-års hændelse

Figur 7 viser beregnede oversvømmelser ved en 100-års hændelse. Vanddybder over 30 cm er vist med rød. Dybder på 20-30 cm er vist med orange. Dybder på 10-20 cm er vist med gul. Dybder under 10 cm er ikke vist. Det markerede område er risikoområde 5 fra Rødovre Kommunes klimatilpasningsplan. Bykernen udgør en stor del af området.

Området er udpeget som risikoområde i Rødovre Kommunes klimatilpasningsplan, Tillæg 1 til Kommuneplan 2014-2020. Det betyder, at det er et af de områder i Rødovre, hvor kortlægningen viser den største risiko for skader som følge af oversvømmelser ved skybrud. Kortlægningen viser, at der bla. er risiko for store oversvømmelser ved Næsbyvej.

ID	Beskrivelse af indsats	Prisoverslag [1.000.000 kr]
5-1	Bassin og terrænregulering	36.8
5-2	LAR ved Lucernestien 4,1 ha	12.3
5-3	LAR ved Tæbyvej - 0,7 ha	2.1
5-4	Bassin, ledninger og terrænregulering	12.7
5-5	Terrænregulering	0.6
	Sum	64,5



Figur 8 Oversigt over forventede investeringer i klimatilpasning i risikoområde 5

Rødovre Kommune har vedtaget en overordnet plan for skybrudssikring af de udpegede risikoområder i klimatilpasningsplanen. Planen medfører investeringer for anslået 64,5 mio. kroner – se figur 8. Investeringerne består i LAR-anlæg til forsinkelse af regnvand, udvidelse af eksisterende kloakrør, terrænreguleringer på veje og fortove samt bassiner til forsinkelse af regnvand. Den største enkeltinvestering er et lukket bassin til forsinkelse af regnvand ved Rødovre Parkvej til en anslået pris på 35,7 mio. kroner.

11.2 0-alternativ

0-alternativet er scenariet hvis Helhedsplan for Bykernen og Kommuneplantillæg 6 ikke vedtages. Dermed opretholdes den nuværende status for området uden byudvikling.

11.3 Miljøvurdering

Byfornyelse giver mulighed for at etablere områder til lokal forsinkelse af regnvand på overfladen, som samtidig kan bidrage med rekreative kvaliteter. F.eks. kan der udføres sænkede pladser til ophold, hvor cafeer kan have bordpladser. Det kan også være grønne elementer med sænket terræn, legepladser eller amfiteaterlignende områder, som kan bruges til koncerter, små teaterforestillinger el.

Lokal forsinkelse af regnvand på overfladen er generelt en billigere metode til at håndtere skybrudsvand end traditionelle kloaktekniske løsninger som betonbassiner og rør. Metoden bør derfor tages i brug før andre metoder, hvor den er mulig.

Områder til forsinkelse af regnvand vil kun blive oversvømmet med en gentagelsesperiode på cirka 5-10 år, og vandet vil forsvinde igen inden for højst 24 timer. Områderne vil derfor i langt størstedelen af tiden kunne anvendes til de tiltænkte formål. Ved etablering af 8 forsinkelsesområder med et samlet volumen på 6.000 m³ kan oversvømmelsesproblemerne i området formindskes, men ikke løses helt, se figur 9.

Ved samtidig etablering af et nyt regnvandssystem til afvanding af de nye bygninger og tilhørende veje kan oversvømmelsesproblemerne i området løses næsten fuldstændigt. Dette er ikke nødvendigvis en billigere løsning end 0-alternativet, men det medfører andre fordele.

Hvis et separatsystem skal etableres, er det billigst og nemmest at gøre det i forbindelse med opførelse af nye bygninger fremfor ved efterfølgende omlægning af kloakken til eksisterende bygninger. Der er derfor samfundsøkonomiske fordele ved at indtænke separatkloakering i byudvikling.

For de nye grundejerne medfører separatkloakering den fordel, at de ikke oplever kælderoversvømmelser som følge af optrængende kloakvand fra kælder afløb under skybrud og tilstopning af kloakken.

Endelig er der miljøfordele ved separatkloakering. Antallet af overløb fra fælleskloak til Harrestrup Å samt Kalveboderne formindskes. Desuden forbedres rensningsgraden på et rensningsanlæg, og energiforbruget mindskes, når hus-spildevand ikke fortyndes med regnvand før rensning.

Der er ikke beregnet en pris på de foreslåede arealer til forsinkelse af regnvand eller etablering af et nyt separatsystem til regnvand. Prisen vil afhænge af udbygningstakten og det konkrete valg af løsninger.

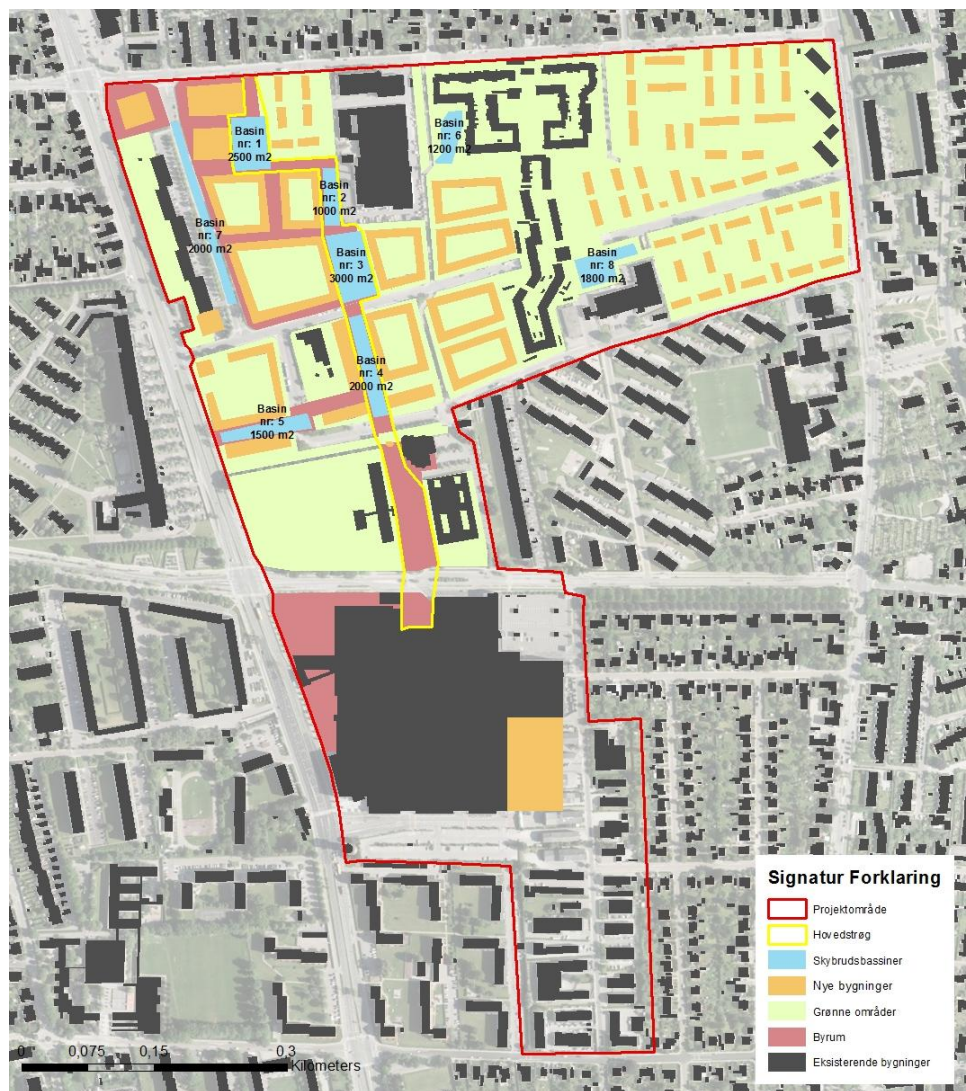
11.4 anbefalinger

Det anbefales, at der i forbindelse med byudvikling i Bykernen etableres kapacitet til lokal forsinkelse af regnvand, og at der etableres et nyt regnvandssystem til afvanding af de nye bygninger og tilhørende veje.

Anbefalingerne er i overensstemmelse med Rødovre Kommunes generelle målsætning for udbygning af det offentlige kloaksystem. Disse er beskrevet i kommunens Spildevandsplan 2013-2020, afsnit 3.3 og lyder som følger:

”Ved udbygning af det offentlige kloaksystem vælges den strategi, der miljømæssigt, økonomisk og udførelsesmæssigt vurderes at være den mest optimale for det aktuelle område. De strategier der vælges eller kombineres mellem er følgende:

- *Løbende udbygning/opgradering af det eksisterende kloaksystem*
- *Etablering af separat vejvandssystem i fælleskloakerede områder*
- *Etablering af lokal afledning af regnvand (LAR-løsninger)”*



Figur 9 De 8 skybrudsbassiner

12 DETAILHANDEL

I dette kapitel beskrives og vurderes detailhandelsstrukturen i Bykernen. Rødovre Kommune har gennemført en detailhandelsanalyse, der beskriver den nuværende situation og opstiller en række anbefalinger.

12.1 Nuværende forhold

Bykernen kan i forhold til detailhandel opdeles i bymidten og resten af Bykernen. Rødovre bymidte består i dag af Rødovre Centrum samt Rådhuset, biblioteket og Rådhusplænen. I Rødovre Centrum er der i modsætning til resten af Bykernen en meget høj koncentration af detailhandel.

Der ligger i alt 105 butikker i Rødovre Centrum, hvoraf udvalgswarebutikker udgør 82 %. Der er et bredt udvalg af både dagligvare- og udvalgswarebutikker. De største dagligvarebutikker er varehuset Føtex samt supermarkederne Irma og Meny. Herudover ligger stormagasinet Magasin i Rødovre Centrum. De største kædebutikker er herudover H&M, Stadium, Inspiration, Sportsmaster, Kære Børn og Paw Sko.

I Bykernen i øvrigt ligger syv detailvirksomheder, hvoraf fire er med særlig pladskrævende varer, en med øvrige udvalgsvarer, en med boligudstyr og en i forbindelse med en tankstation.

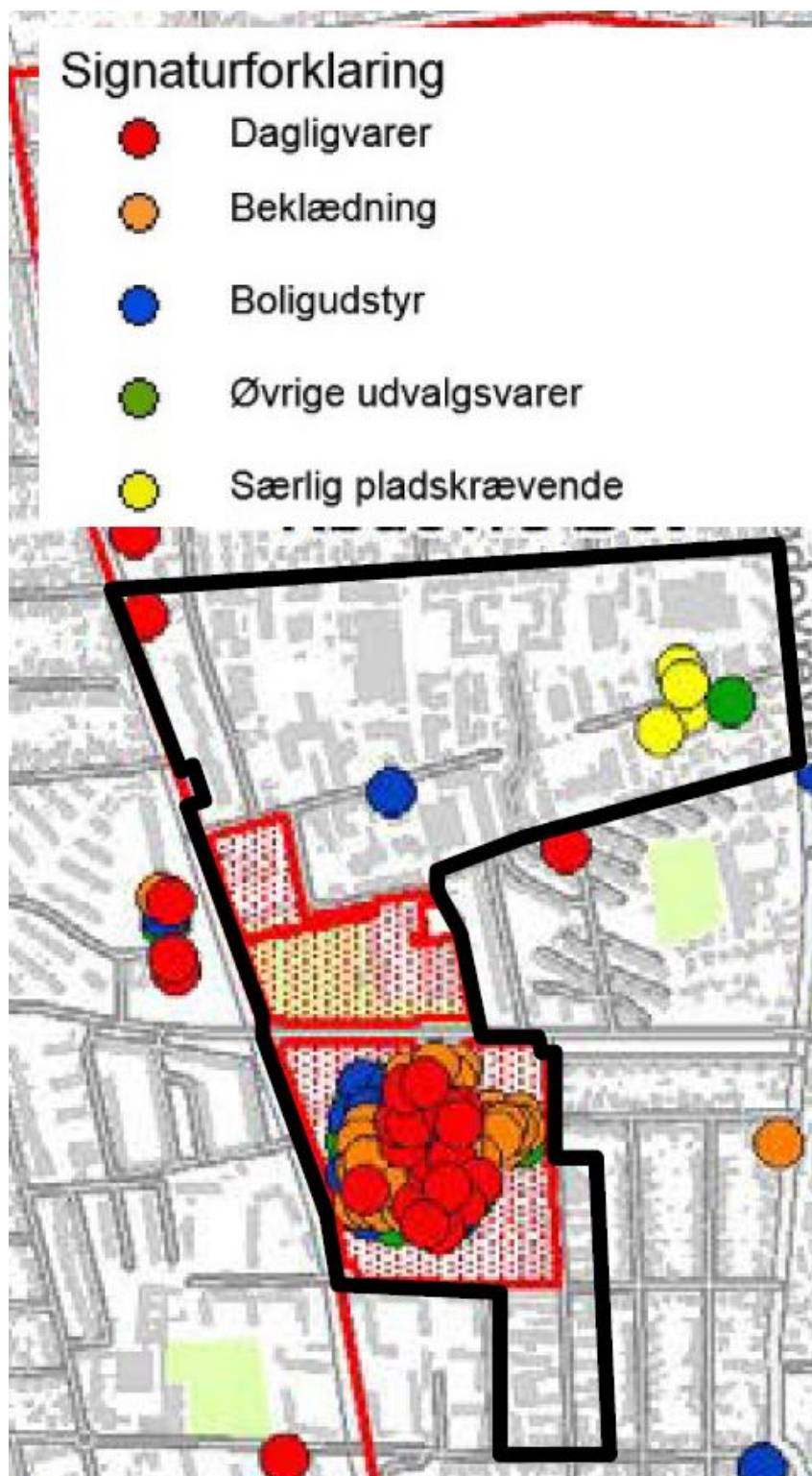
Denne centraliserede struktur, hvor omkring 50 % af Rødovre Kommunes samlede antal butikker ligger i Bymidten, se figur 10, har været og er stadig et strategisk valg, der bl.a. blev anbefalet i Detailhandelsanalysen 2009 og forventes fastholdt i den kommende Kommuneplanrevision.

En af svaghederne ved Rødovre bymidte er, at bymidten ikke har et udendørs bymiljø og offentlige byrum, som en klassisk bymidte kan tilbyde. Her er ikke en udendørs gågade og små "skæve" butikker som i andre bymidter. Omvendt har Rødovre bymidte effektivt alt samlet et sted med fælles åbningstider, gode parkeringsforhold, gode kundefaciliteter som toiletter, puslerum og et indendørs-miljø.

Rødovre Centrum har desuden på en helt anden måde end en klassisk bymidte evnerne og mulighederne for at skabe oplevelser i byrummet med små og store aktiviteter som udstillinger, torvedage, koncerter og anden underholdning.

Herudover giver plænen foran Rådhuset mulighed for udendørs bymiljø og aktiviteter.

Biblioteket, borgerservice på Rådhuset og kulturhuset Viften er ligeledes med til at styrke det aktive bymiljø med andre oplevelser end shopping.



Figur 10 Detailhandlen i Bykernen - Bykernen er markeret med sort linje, mens Bymidten er rødskraveret. Kortet er opdateret i 2016.

12.2 0-alternativ

0-alternativet er scenariet hvor Helhedsplan for Bykernen og Kommuneplantillægget ikke vedtages. Detailhandelsstrukturen i Bykernen vil da blive fastholdt som den er nu. I 0-alternativet vil sammenhængen mellem Rødovre Centrum og den øvrige del af bymidten og resten af Bykernen fortsat være begrænset.

12.3 Miljøvurdering

Hvis Helhedsplan for Bykernen og Kommuneplantillægget vedtages, vil der ligesom i 0-alternativet ikke ændres betydeligt på detailhandelsstrukturen i Bykernen. Det er et vigtigt udgangspunkt i helhedsplanen, at de forskellige områder i Bykernen, herunder den nordlige del af Bykernen og Rødovre Centrum, ikke skal konkurrere med hinanden på detailhandelsområdet. Tvært imod skal sammenhængen mellem områderne forbedres så de supplerer og styrker hinanden.

Det er således ikke planen, at der skal kunne etableres mere detailhandel i den øvrige del af Bykernen. Småværksteder med tilhørende butik og cafeer kan, i begrænset omfang og kombineret med generelle udendørs aktivitetsmuligheder, være med til at skabe liv og styrke det aktive byliv med andre muligheder end shopping, som forsat primært vil findes i Rødovre Centrum.

Rødovre Centrum og den resterende bymidte og bykerne foreslås forbundet af et særligt hovedstrøg, der skal tilbyde differentierede oplevelser i form af shopping, leg, bevægelse, caféer, restauranter, madmarked og kultur. Hovedstrøget kan altså være med til at binde områderne sammen, så der kan skabes et naturligt bevægelsesflow gennem hele Bykernen fra Tæbyvej mod nord til Højnæsvej mod syd.

12.4 anbefalinger

Det anbefales, at Rødovre Kommune overordnet set fastholder den nuværende detailhandelsstruktur med Rødovre bymidte og Rødovre Centrum som det primære indkøbssted for både dagligvarer og udvalgsvarer. Her skal være den største koncentration af især udvalgswarebutikker i kommunen. Rødovre bymidte skal kunne tilbyde et dybt og bredt udbud af udvalgsvarer, som i vid udstrækning vil kunne imødekomme borgernes behov.

Der bør fortsat stilles krav om, at der skal være oplevelser i bymidtens offentlige rum. Et aktivt bymiljø med skiftende aktiviteter som for eksempel fodboldturnering, loppemarked, grønttorv, skøjtebane og koncerter samt flere permanen-

te aktiviteter som kulturoplevelser (museer, teater og biograf), bibliotek og offentlig service som borgerservice hører til i bymidten. Det er vigtigt, at Rødovre Kommune fastholder og udbygger mangfoldigheden i de oplevelser, der tilbydes i bymidten. Der skal være plads til større og mindre begivenheder på rådhusplænen som for eksempel Rødovre Byfest, Jazzfestival, julemarked og cirkus. Herudover er Rødovre Centrums mange alsidige aktiviteter med til at tiltrække kunder til bymidten.

Udespisning udgør en stadig større andel af danskernes forbrug og har en stigende betydning for et indkøbssteds attraktion. Specielt caféer/kaffebarer og frokostrestauranter er med til at give en bymidte mere liv og er med til at skabe en anden indkøbsoplevelse. Samtidig øger spisestederne kundernes opholdstid i en bymidte væsentligt. Et aktivt aften- og natteliv med teater, biograf, restauranter, bar og diskotek er ligeledes med til at skabe liv i byrummet store dele af døgnet, og er med til at øge potentielle kunders bevidsthed om bymidtens mange tilbud.

Rødovre bymidte har fået øget antallet af spisesteder væsentligt efter sidste udbygning af Rødovre Centrum. Der bør fortsat arbejdes på at styrke bespisningen og især aftenlivet i Rødovre bymidte.

Det er ikke kun oplevelsesbetonende funktioner, der er vigtige i en bymidte. Behovsorienterede servicefunktioner har ligeledes stor værdi. Funktioner som for eksempel frisør, pengeinstitut, ejendomsmægler, læge og anden service er ligeledes vigtige at placere i bymidten, da de sikrer en daglig kundestrøm til bymidten. En del af disse funktioner har dog oftest en død facade og kan derfor være problematiske for kundernes oplevelse af bymidten.

Det er vigtigt, at Rødovre bymidte fastholder så mange funktioner som muligt for at sikre den daglige kundestrøm, herunder ikke mindst dagligvarebutikker.

Ved den fremtidige udvikling af Rødovre bymidte er det vigtigt, at detailhandelen forbliver så koncentreret som muligt i Rødovre Centrum. En spredning af detailhandelen i bymidten uden direkte kontakt til Rødovre Centrum vurderes at ville svække det samlede detailhandelsudbud.

Da både Rådhuset og biblioteket samt de omkringliggende omgivelser tegnet af Arne Jakobsen er bevaringsværdige og dermed er fredet, er det umiddelbart vanskeligt at skabe en direkte kommerciel kontakt mellem området nord for rådhuset og Rødovre Centrum. Derfor anses det for vanskeligt at skabe detail-

handel i Bykernen nord for Rødovre Centrum. I den nordlige Bykerne skal der i stedet fokuseres på supplerende funktioner til Rødovre Centrum så som mindre liberale erhverv og publikumsorienteret serviceerhverv.

De funktioner, som placeres i den nordlige Bykerne, skal i høj grad kunne leve i sig selv. Det kan være funktioner som frisør, fodpleje og take-away til de 4.800 personer, der er planlagt til at bo i nærområdet. Ellers skal funktionerne være så specielle og unikke, at kunderne er villige til at besøge området. Det kunne for eksempel være en koncentration af kunstnere med åbne værksteder, antikviteter eller andre unikke butikskoncepter.

Afhængig af hvilke funktioner som placeres i den nordlige del af Bykernen, skal man søge at skabe en synergieffekt til detailhandelsudbuddet i Rødovre Centrum. Der skal arbejdes på at etablere et spændende byrum i den nordlige Bykerne for således at skabe en kobling til det store detailhandelsudbud i Rødovre Centrum. Det kræver, at der i Bykernen skabes attraktioner, som gør, at borgerne ønsker at færdes i området og skaber liv, men som samtidig ikke er en konkurrent til detailhandelen i Rødovre Centrum. Rødovre Centrum rummer i dag både biograf, bowling, fitnesscenter og caféer, restauranter, og det vurderes ikke sandsynligt at placere disse funktioner i den nordlige Bykerne. Derfor skal det være andre byrumsfunktioner, der skal skabe byliv, som for eksempel en udendørs fitnesspark, en spændende legeplads eller en skaterpark/multipark.

Samtidig er det vigtigt, at Rødovre Centrum, som i de seneste udbygninger og renoveringer, fortsætter med at skabe mere udendørs byliv og markere centret op mod Tårnvej. I den fremtidige udvikling bør man fortsætte med at arbejde på at tilbyde udendørs bymiljøer og offentlige byrum omkring Rødovre Centrum.

13 OVERVÅGNING

For hver af de 4 parametre der indgår i miljøvurderingen er det vurderet, hvorvidt en fremtidig overvågning er påkrævet.

For de to første parametre *trafik* og *trafikstøj* vurderes det at overvågning er påkrævet.

For de sidste to parametre *regnvandshåndtering* og *detailhandel* stilles de nødvendige krav i fremtidige lokalplaner og det vurderes, at yderligere overvågning ikke er relevant.

13.1 Trafik

Med realiseringen af Helhedsplan for Bykernen vil trafikmængderne i området øges. Stigningen i trafikken kan påvirke kapaciteten på vejnettet og støjgenerne ved bebyggelse langs vejene.

Med de anbefalede afværgeforanstaltninger er kapaciteten på strækninger og i kryds vurderet at være tilstrækkelig. Området omkring Bykernen indgår i kommunens almindelige overvågning af vejtrafikken. I Rødovre Kommune sker overvågning af trafik og trafiksikkerhed i forbindelse med arbejdet med kommunens trafikplan, der revideres hvert fjerde år.

13.2 Trafikstøj

De øgede trafikmængder vil skabe øget støj ved bebyggelse langs vejene. Da Rødovre Kommune hører under betegnelsen "større sammenhængende byområde" Jf. Bekendtgørelse om kortlægning af vej- og trafikstøj, er kommunen forpligtet til at kortlægge trafikstøjen hvert femte år. Overvågning af vejtrafikstøj foregår således gennem kommunens arbejde med støjkortlægning og udarbejdelse af en støjhandlingsplan for vejtrafikstøj. Næste støjkortlægning udføres i sommeren 2017.