

Miljøvurdering

Lokalplan 132 Stationsplads, bolig og erhverv ved Slotsherrensvej og Ring 3



Maj 2018

MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL LOKALPLAN 132 STATIONSPLADS, BOLIG OG ERHVERV VED SLOTSHERRENVEJ OG RING 3

INDHOLD

1	Indledning.....	2
2	Forslag til Lokalplan 132 stationsplads, bolig og erhverv ved Slotsherrensvej og Ring 3.....	2
3	Plangrundlag	4
4	Screening og scoping	4
5	Miljøvurderingens detaljeringsgrundlag	5
6	Miljøvurderingens lovgrundlag	5
7	Miljøvurderingens fem faser	5
8	Ikke-teknisk resumé	6
8.1	Trafik	7
8.2	Trafikstøj	7
9	Trafik	7
9.1	Nuværende forhold	8
9.2	0-alternativ	8
9.3	Miljøvurdering	8
9.4	Anbefalinger	8
10	Trafikstøj.....	9
10.1	Nuværende forhold	9
10.2	0-alternativ	9
10.3	Miljøvurdering	9
10.4	Anbefalinger.....	9
11	Overvågning.....	10
11.1	Trafik.....	10
11.2	Trafikstøj.....	10

1 INDLEDNING

Rødovre Kommune har udarbejdet Forslag til Lokalplan 132 Stationsplads, bolig og erhverv ved Slotsherrensvej og Ring 3 Lokalplanområdet, kan ses på figur 2. Sideløbende hermed er der gennemført en miljøvurdering af planforslaget, således at der i planforslaget er taget hensyn til de miljøforhold, der er vurderet at kunne blive væsentligt påvirket af planen. Miljøvurderingen sker i overensstemmelse med Miljøvurderingsloven (LBK nr. 448 af 10/05/2017) og omfatter således en vurdering af planens indvirkninger i forhold til det brede miljøbegreb, der er defineret i loven.

2 FORSLAG TIL LOKALPLAN 132 STATIONSPLADS, BOLIG OG ERHVERV VED SLOTSHERRENSVEJ OG RING 3

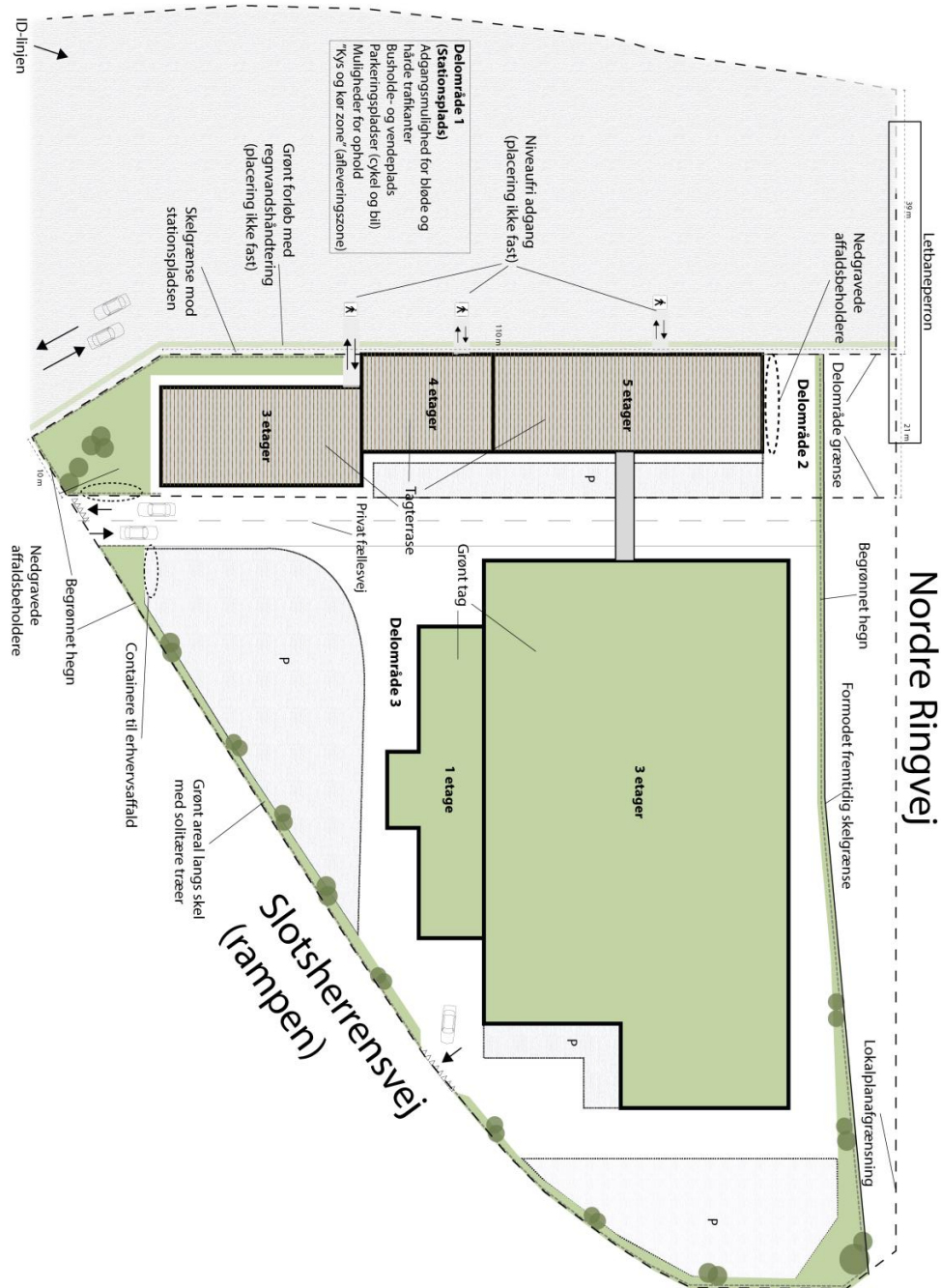
Formålet med lokalplanforslaget er for det første at muliggøre etableringen af en station med tilhørende stationsplads i forbindelse med den kommende letbane langs Nordre Ringvej (der er en del af Ring 3). Derudover skal lokalplanforslaget muliggøre, at der kan etableres boliger og større erhvervsenheder som f.eks. kontorbyggeri eller et lagerhotel. I den forbindelse fastlægges der bestemmelser, som sikrer, at ny bebyggelse udformes i en størrelse og med en kvalitet i arkitektur og materialer, der indgår i en bebyggelsesmæssig helhed og tager hensyn til det omkringliggende villaområde og stationspladsen. Der fastsættes ligeledes bestemmelser, der sikrer, at til- og frakørsel kan foregå trafik-sikkert.

Stationspladserne til letbanen vil få betydning for oplevelsen af brugen af letbanen, hvor en velfungerende stationsplads bl.a. indeholder gode omstignings- og parkeringsforhold. Der skal skabes gode adgangsforhold til lokalplanområdet, så brugerne af letbanen og/eller eventuelle erhvervsenheder nemt og hurtigt kan komme til og fra området. Der fastsættes derfor bestemmelser, der sikrer en god tilgængelighed til og fra området med en velfungerende vej- og stistruktur, der kan afvikle områdets trafikbehov.

Det skal ligeledes sikres, at lokalområdet og herunder stationspladsen udformes, så det bliver trygt at færdes og opholde sig i. Indretningen af lokalområdet skal derfor ske med udgangspunkt i Det Kriminalpræventive Råds anbefalinger.

Grundet den kommende letbane er lokalplanområdet i Fingerplan 2017 udpeget som stationsnært kerneområde.

Der er lagt vægt på en bæredygtig udvikling i lokalplanforslaget, hvor tilgængelighed, sikkerhed, opholdsarealer og materialer har været nogle af fokuspunkterne. Derudover skal lokalplanforslaget være med til at fastholde områdets grønne karakter mod naboområderne.



Figur 2 Lokalplanområdet – ikke målfast

3 PLANGRUNDLAG

Fingerplan 2017

Lokalplanområdet indgår i "Fingerplan 2017 - Landsplandirektiv for Hovedstadsområdet planlægning". Lokalplanforslaget er i overensstemmelse med fingerplanen, hvor området ligger i det ydre storbyområde svarende til byfingrene.

I forbindelse med planerne for etablering af en letbanestation ved Nordre Ringvej og Slotsherrensvej 400 ændrer området, i henhold til fingerplanen, status til Stationsnært kerneområde. Det betyder, at området skal udvikles i henhold til stationsnærhedsprincippet: Byfunktioner af regional karakter og intensive byfunktioner, som eksempelvis kontorbygninger med et etageareal over 1.500 m², skal fortrinsvist lokaliseres her. Der skal desuden inddrages virkemidler til begrænsning af biltrafikken, eksempelvis ved begrænsning af udbuddet af parkeringspladser, hvilket kan fremme brugen af cykel og gang til stationen samt ved at forbedre den kollektive trafik til og fra stationen. Lokalplanforslaget vurderes at være i overensstemmelse med landsplandirektivet.

Kommuneplan 2018

Lokalplanforslaget er i overensstemmelse med Kommuneplan 2018.

4 SCREENING OG SCOPING

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

Miljøscreeningen og scoping af planen viser, at der kan være væsentlige indvirkninger på miljøet i forhold til følgende 2 parametre:

- Trafik
- Trafikstøj

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. Der er ikke indkommet bemærkninger.

5 MILJØVURDERINGENS DETALJERINGSGRUNDLAG

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

Miljøvurderingen af de afgrænsede 2 parametre sker på baggrund af eksisterende, tilgængeligt materiale, herunder gældende plangrundlag, temaplaner, tilgængelige GIS-data, trafiktal, støjkortlægning 2017 samt øvrigt tilgængeligt materiale.

6 MILJØVURDERINGENS LOVGRUNDLAG

Miljøvurderingen har hjemmel i Lov om miljøvurdering af planer og programmer (LBK nr. 448 af 10/05/2017), 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.

I lovens § 2 stilles 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 1 og 2, når planen kan påvirke internationale naturbeskyttelsesinteresser, eller hvis planen på baggrund af en screening vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt. Ved planrevisio-ner er kun ændringer omfattet af miljøvurderingskravet. Det er planmyndighe-den, der træffer afgørelse om, hvorvidt en plan er omfattet af kravet om miljøvurdering. Rødovre Kommune har afgjort, at der skal gennemføres en miljøvurdering af planforslaget.

Miljøvurderingen er udarbejdet i overensstemmelse med lovens § 12, 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.

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 4 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 Lokalplan 132 muliggør etablering af en station med tilhørende stationsplads i forbindelse med den kommende letbane langs Nordre Ringvej (der er en del af Ring 3). Derudover skal lokalplanforslaget muliggøre, at der kan etableres boliger og større erhvervsenheder som f.eks. kontorbyggeri eller et lagerhotel.

Miljøscreeningen og scoping'en af planen viser, at der kan være væsentlige indvirkninger på miljøet i forhold til følgende 2 parametre:

- Trafik
- Trafikstøj

Miljøvurderingen er derfor afgrænset til at omfatte disse parametre.

0-alternativet er at planforslaget ikke realiseres. Derved opretholdes den nuværende status uden vedtagelse af Forslag til Lokalplan 132.

8.1 Trafik

Udviklingen af området forventes i 2024 at have genereret en øget trafikmængde på ca. 25 % i forhold til situationen, hvor området ikke udvikles.

En betydelig del af trafikstigningen kommer som følge af busbetjening til stationspladsen. Bustrafikken vil hovedsagligt foregå mellem stationspladsen og Slotsherrensvej.

Det er vurderet, hvordan den øgede trafik vil kunne afvikles hensigtsmæssigt i området.

I forbindelse med letbaneprojektet etableres der senest i 2024 signalregulerede 4-benede kryds i hver ende af Slotsherrensvej (nordlig rampe). Signalreguleringen tillader trafik fra rampen både at køre i øst- og vestgående retning på Slotsherrensvej, og at køre i både nord- og sydgående retning på Nordre Ringvej. Disse tiltag vil sikre en god afvikling af trafikken til og fra lokalplanområdet.

8.2 Trafikstøj

Trafikstøjen i området er kortlagt ved en beregning af støjen i 2017.

Støjberegningerne viser, at støjniveauet i området ligger mellem Lden 58 og 63 dB. Ved etablering af nye boliger i området skal det sikres, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj indendørs i boligerne overholdes.

Udviklingen af området forventes i 2024 at have genereret en øget trafikmængde på ca. 25 % i forhold til situationen, hvor området ikke udvikles. Denne stigning kan kategoriseres som "ikke hørbar" eller "meget svagt hørbar".

9 TRAFIK

I dette kapitel vurderes trafikforholdene i området. Der er udarbejdet en vurdering og beregning af de nuværende og fremtidige trafikforhold i området. Beregningen indeholder de trafikale forhold med nuværende trafiktal fremskrevet til 2024 med realiseringen af Lokalplan 132 og med Letbanen i drift.

9.1 Nuværende forhold

Lokalplanområdet afgrænses af Slotsherrensvej, Nordre Ringvej og Slotsherrensvej (nordlig rampe). Adgang til området sker fra Slotsherrensvej (nordlig rampe). Trafikbelastningen på Slotsherrensvej (nordlig rampe) er ca. 3.150 køretøjer i døgnet.

9.2 0-alternativ

0-alternativet er scenariet hvis Lokalplan 132 ikke vedtages. Dermed opretholdes den nuværende status for området uden byudvikling.

9.3 Miljøvurdering

Udviklingen af Lokalplanområdet forventes at generere en mindre stigning i trafikmængden på Slotsherrensvej (nordlig rampe), der er adgangsvej til området.

I forbindelse med anlæggelse af Letbanen lukkes Slotsherrensvej (sydlig rampe) og senest i 2024 etableres der signalregulerede 4-benede kryds i hver ende af Slotsherrensvej (nordlig rampe). Signalreguleringen tillader trafik fra rampen både at køre i øst- og vestgående retning på Slotsherrensvej, og at køre i både nord- og sydgående retning på Nordre Ringvej.

Ved en fremskrivning af trafiktallene til 2024, hvor Letbanen er i drift, og et tillæg af trafikken fra Slotsherrensvej (sydlig rampe) vil trafikbelastningen på Slotsherrensvej (nordlig rampe) i 2024 være ca. 4000 køretøjer i døgnet.

Udvikling af området med Stationsplads, bolig og erhverv forventes at generere ca. 1000 køretøjer i døgnet, hvilket svarer til en stigning på ca. 25 % i forhold til situationen, hvor området ikke udvikles.

Hvis der etableres signalregulerede kryds i hver ende af Slotsherrensvej (nordlig rampe), vurderes det, at den fremtidige trafik kan afvikles hensigtsmæssigt.

9.4 anbefalinger

Den ekstra trafik på Slotsherrensvej (nordlig rampe) forøger presset på trafikafviklingen i vejkrydsene i hver ende af rampen.

Det anbefales at der senest i 2024 etableres signalregulerede kryds i hver ende af Slotsherrensvej (nordlig rampe) når Letbanen kommer i drift.

10 TRAFIKSTØJ

I dette kapitel beskrives og vurderes støjen i og omkring lokalplanområdet. Der er foretaget en vurdering af trafikstøjforhold i og omkring lokalplanområdet ved nuværende forhold og ved en realisering af Lokalplan 132.

10.1 Nuværende forhold

Trafikstøjen i Rødovre er kortlagt ved en beregning af støjen. Beregningerne er udført ved brug af de metoder, der er beskrevet af Miljøstyrelsen. I og omkring området er de fleste steder et støjniveau på mellem Lden 58 og 63 dB.

10.2 0-alternativ

0-alternativet er scenariet hvis Lokalplan 132 ikke vedtages. Dermed opretholdes den nuværende status for området uden byudvikling.

10.3 Miljøvurdering

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 støjniveauet i området ligger mellem Lden 58 og 63 dB. Ved etablering af nye boliger i området skal det sikres, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj indendørs i boligerne overholdes.

Udviklingen af området forventes i 2024 at have genereret en øget trafikmængde på ca. 25 % på Slotsherrensvej (nordlig rampe) i forhold til situationen, hvor området ikke udvikles. Denne stigning kan kategoriseres som "ikke hørbar" eller "meget svagt hørbar".

10.4 Anbefalinger

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

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

11 OVERVÅGNING

For hver af de 2 parametre, der indgår i miljøvurderingen, er det vurderet, at overvågning er påkrævet.

11.1 Trafik

Med realiseringen af Lokalplan 132 vil trafikmængden 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 indgår i kommunens almindelige overvågning af vejtrafikken. I Rødovre Kommune sker overvågning af trafik og trafiksikkerhed i forbindelse med arbejdet med kommunens trafikplan. Den seneste trafikplan er fra 2016.

11.2 Trafikstøj

Den øgede trafikmængde 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. Den seneste støjkortlægning er udført i sommeren 2017, og den seneste støjhandlingsplan dækker perioden 2018-2023.