

år: 2018

Lokalplan 2.33

Vejstruktur i Høje Taastrup
Høje Taastrup



Høje-Taastrup
Kommune

Høje-Taastrup Kommune

Lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup

Indholdsfortegnelse

Redegørelse

3

Indledning	3
Områdets beliggenhed.....	3
Baggrund og formål med lokalplanen	3
Lokalplanens indhold	4
Områdets historie og eksisterende forhold	8
Forhold til anden planlægning.....	8
Forhold til anden lovgivning	9
Miljøvurdering af planer og programmer	9
Forhold til områdets andre funktioner, herunder støj og trafik.....	11
Tilladelser fra andre myndigheder	11

Lokalplanens bestemmelser

12

§ 1. Lokalplanens formål.....	12
§ 2. Områdets afgrænsning	12
§ 3. Områdeinddeling og zonestatus	12
§ 4. Områdets anvendelse.....	12
§ 5. Udstykning	12
§ 6. Trafikforhold.....	12
§ 7. Udformning af veje.....	13
§ 8. Omfang og placering af bebyggelse	15
§ 9. Beplantning.....	15
§ 10. Terrænregulering	15
§ 11. Servitutter	16
§ 12. Ophævelse af byplanvedtægt eller lokalplan	16
§ 13. Lokalplanens retsvirkninger	16
Vedtagelsespåtegning	16

Bilag:

Bilag 1: Lokalplanområdets afgrænsning

Bilag 2: Matrikelplan

Bilag 3: Vejtyper

Redegørelse

Indledning

En lokalplan er en detaljeret fysisk plan for et geografisk område. Lokalplanen er bygget op af en redegørelsesdel og en vedtægtsdel.

I redegørelsen beskrives planens intentioner og baggrund samt dens forhold til anden planlægning.

I vedtægtsdelen fastlægges planområdets afgrænsning og anvendelse samt planens retsvirkninger. Der optages bestemmelser for udnyttelsen af den enkelte ejendom, herunder byggeriets omfang, udformning og udseende, adgangsforhold, friarealer og beplantning m.v.

En lokalplan skal efter reglerne i planloven annonceres og fremlægges som forslag i mindst 8 uger. I denne periode har alle mulighed for at fremkomme med indsigelser og ændringsforslag til planen. Hvis planen ikke ændres væsentligt, kan den herefter vedtages endeligt af Byrådet.

Ejendomme, der er omfattet af planen, må kun udstykkes, bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan dog fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv pligt til at udføre de anlæg med videre, der er indeholdt i planen.

Områdets beliggenhed

Lokalplan 2.33 omfatter et område i det centrale Høje Taastrup, mellem Hveen og Halland boulevarder og mellem Gadehavegårdsvej og Skåne Boulevard. Lokalplanen omfatter strækninger af Blekinge Boulevard, Skåne Boulevard og Høje Taastrup Boulevard samt mindre vejføringer i området, herunder en ny indkørsel til City 2 fra Hveen Boulevard. Kun disse veje er omfattet af lokalplanen og ikke de områder, der ligger i mellem vejene.



Baggrund og formål med lokalplanen

Lokalplanen udspringer af byudviklingsprojektet Høje Taastrup C, som omfatter et område på 184.700 m² mellem

City 2 og 'den gule by' ved Høje Taastrup Station.



En af ideerne i projektet er at omlægge den eksisterende Blekinge Boulevard og i stedet bygge en helt ny bydel med ca. 1.200 nye boliger og i alt 32.000 m² byggeri til erhverv og offentlige funktioner, samt en grøn bypark, som skal forbinde Høje Taastrup Station og City 2.

Høje Taastrup C skal skabe bedre sammenhæng mellem stationsområdet og City 2, hvor målet er at forvandle et område, som i dag præges af trafikale barrierer og ligger øde hen om aftenen, til et levende byområde, der er trygt at færdes i.

Når Blekinge Boulevard omlægges, medfører det behov for at etablere nye forbindelser, der både skaber adgang til den nye bydel og samtidig sikrer den nødvendige trafikale adgang til stationen og det øvrige Høje Taastrup. Samtidig har en af visionerne med en ny trafikstruktur været at gøre det nemt og sikkert at komme rundt og på tværs i området ikke kun for biler men for alle trafikarter. Hvor det dengang Høje Taastrup blev planlagt var et formål at adskille biler, busser og øvrige trafikanter fra hinanden, er der i dag et ønske om, at de skal blandes mere igen. Det skal være med til at skabe større tryghed og øge cirkulationen af både bløde og hårde trafikanter i og omkring den nye bydel.

Denne lokalplan skal skabe grundlag for etableringen af de overordnede veje, som er nødvendige for, at Høje Taastrup C kan realiseres. Som et led heri skal lokalplanen indenfor dens område aflyse de eksisterende lokalplaner eller bestemmelser heri, som er til hinder for, at vejene kan etableres. De mindre lokale veje, som også skal etableres, er ikke med i denne lokalplan, da de er indeholdt i Lokalplan 2.30 for Høje Taastrup C, som er en rammelokalplan, der fastlægger de overordnede principper for bydelen.

Navnene på de nye veje fastlægges ved en senere politisk beslutning – de har derfor blot arbejdstitler i denne lokalplan.

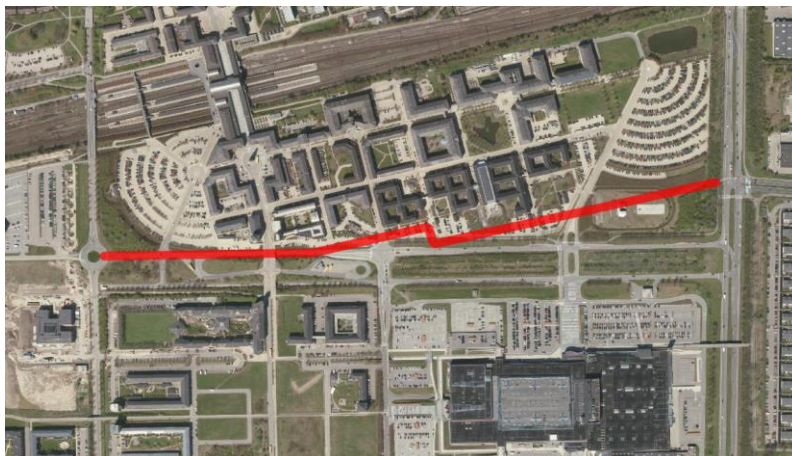
Lokalplanens indhold

Lokalplanen indeholder bestemmelser for de nævnte veje og vej anlæg. Bestemmelserne går primært på vejudlæggenes bredder, udformning og funktion. Hvor vejbredder er angivet henviser de til vejens 'midterstrækning', mens bredden kan overskrides ved vejkrydsninger, så der gives plads til højre- og venstresvingspor, midterheller mv.

De præcise detaljer om vejenes beskaffenhed med belægning, beplantning, belysning, terrænkoter, trafiksignaler mv. skal fastlægges nærmere i et efterfølgende vejprojekt.

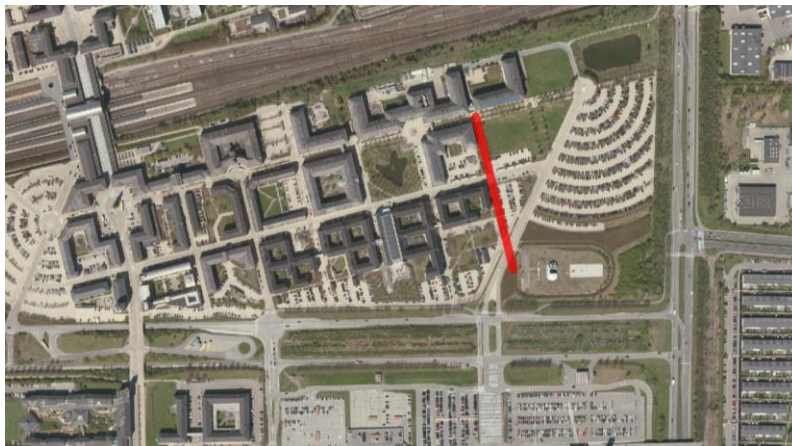
Lokalplanen er blandt andet baseret på 'Arealdisponeringsplan for Høje Taastrup C', som indeholder principper for trafik, veje og stier i området. Vejene er klassificerede som hhv. fordelingsveje, bydelsveje og lokalveje, se bilag 3. Kun de vejudlæg, som fremgår af bilag 1 er dog omfattet af denne lokalplan. De resterende veje – og deres tilslutning til vejene i denne lokalplan – er indeholdt i Lokalplan 2.30.

'Ny Blekinge Boulevard' (vejnavnet er endnu ikke fastlagt) bliver den primære vejadgang ind i det nye byområde. Den etableres mellem Hveen Boulevard, hvor det eksisterende T-kryds ved Høje Taastrup Vej bliver til et firbenet kryds, og til Høje Taastrup Boulevard. Herfra følger vejen den eksisterende Blekinge Boulevards tracé, og den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard fyldes op, således at de to veje mødes i et signalreguleret kryds. Den nye vej starter fra Hveen Boulevard som en firesporet vej og snævrer efter den nuværende Postgade ind til en tosporet vej. Her indrettes den med såkaldte flexzoner til parkering, beplantning, gadeinventar mm. Efter Høje Taastrup Boulevard fortsætter vejen som en tosporet vej. Der etableres cykel- og gangsti i begge sider.



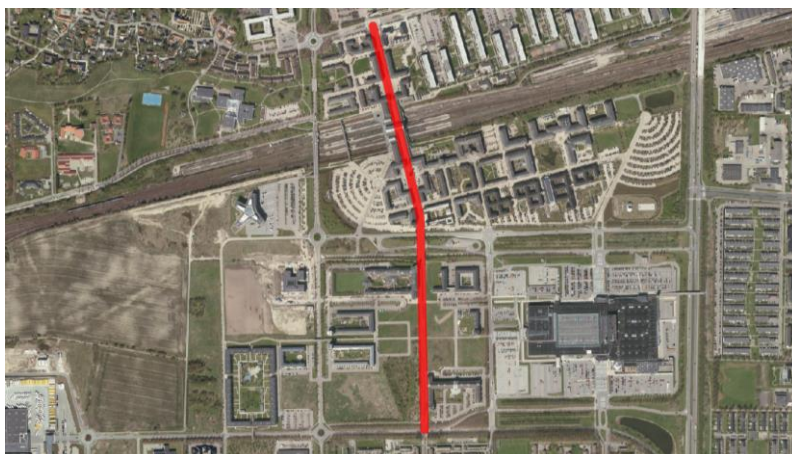
'Ny Blekinge Boulevard'

Ny vej fra 'Ny Blekinge Boulevard' til Dalbergstrøget anlægges mellem Ny Blekinge Boulevard og Dalbergstrøget i den gule by. Den etableres som en tosporet vej med flexzoner og cykelsti og fortov i begge sider.



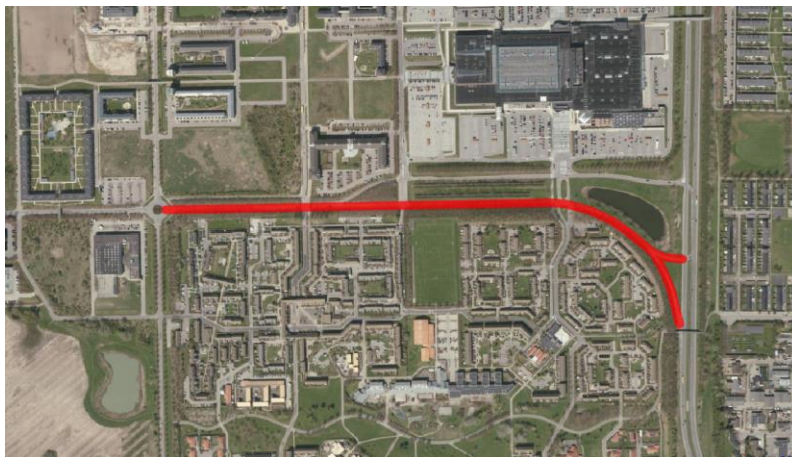
Ny vej fra 'Ny Blekinge Boulevard' til Dalbergstrøget

Høje Taastrup Boulevard ændres ikke fysisk i væsentlig grad. Til gengæld åbnes den for biltrafik fra Gadehavegårdsvej til og med Skåne Boulevard, hvor den i dag er forbeholdt bustrafik. Fra Skåne Boulevard og ind i Torstorp fastholdes den dog som busgade. Den eksisterende dobbeltrettede cykelsti i højre side ændres, så der i stedet kommer enkeltrettede cykelstier i begge sider mellem Skåne Boulevard og Høje Taastrup Torv/Dalbergstrøget.



Høje Taastrup Boulevard

Skåne Boulevard omlægges, så de to adskilte vejforløb sammenlægges til en tosporet vej i det nuværende østgående tracé. Samtidig hæves den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard, så de to veje mødes i et T-kryds. Der anlægges cykelsti i begge sider mellem Halland Boulevard og Østerby Allé.



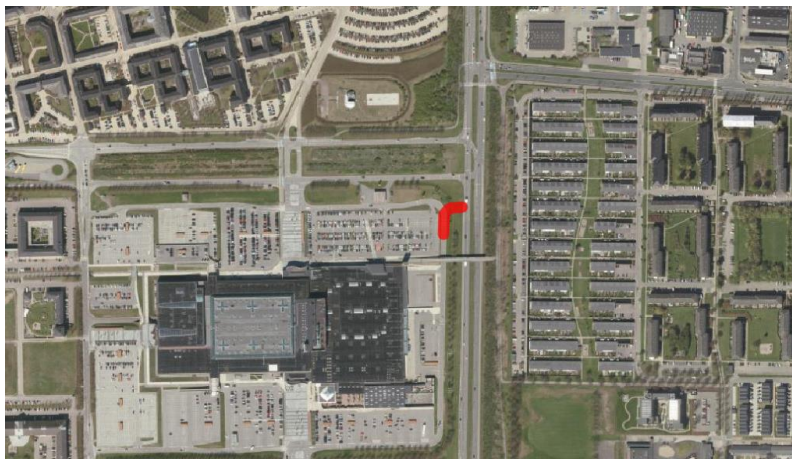
Skåne Boulevard

Gøngestien/Spotorno Allé (i lokalplanen benævnt 'Ny Gøngevej', vejnavnet er endnu ikke fastlagt) åbnes op for biltrafik mellem Høje Taastrup Boulevard og Carl Gustavs Gade og bliver dermed en af adgangsvejene til det nye rådhus (se Lokalplan 2.30). Samtidig bliver den adgangsvej til to nye bebyggelser, der som en del af Høje Taastrup C kommer til at ligge lige syd for den nye Blekinge Boulevard (byggefelt A04 og A05, jf. Lokalplan 2.30). Den eksisterende Gøngesti, som i dag løber under Carl Gustavs Gade, hæves, så den kommer op og krydser Carl Gustavs Gade i samme niveau.



'Ny Gøngevej'

Ny ind- og udkørsel til/fra City 2 fra Hveen Boulevard anlægges ca. 175 m syd for krydset ved Høje Taastrup Vej. Den skal primært betjene City 2's nord- og østlige parkeringsareal og skal til dels erstatte de tidligere indkørsler fra Blekinge Boulevard.



Ny ind- og udkørsel til/fra City 2

Områdets historie og eksisterende forhold

Høje Taastrup blev oprindeligt planlagt til at huse op til 80.000 mennesker, hvilket blandt andet betød, at vejene blev dimensioneret derefter. Eksempelvis blev Blekinge Boulevard udlagt med 12 vejbaner. Det har betydet, at store, brede boulevarder gennemskærer området og adskiller byrummene fra hinanden.

I dag er området derfor præget af store veje, biltrafik og af store parkeringspladser omkring City 2 og ved stationsområdet, den gule by og andre erhvervsbyggerier. Hertil kommer åbne græsarealer især vest for City 2. Området kan synes forholdsvis fladt, men det skråner nedad mod øst, ca. 7-8 m fra Høje Taastrup Boulevard til Hveen Boulevard.

Forhold til anden planlægning

Planloven:

§ 15, stk. 2: *I en lokalplan kan der optages bestemmelser om tilvejebringelse af eller tilslutning til fællesanlæg i eller udenfor det af planen omfattede område som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse.*

§ 19, stk. 4:

Kommunalbestyrelsen skal dispensere fra en lokalplans bestemmelser om tilslutning til et kollektivt varmforsyningsanlæg som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, når bebyggelsen opføres som lavenergibebyggelse, jf. § 21 a.

Fingerplan 2017

Fingerplan 2017 udgør det overordnede grundlag for hovedstadskommunernes planlægning for byudvikling, byomdannelse, trafik anlæg, grønne anlæg mv. Et af Fingerplanens principper handler om, at byudvikling skal ske indenfor 'byfingrene', så ikke mindst regionale og lokale infrastrukturanlæg udnyttes bedst muligt. Denne lokalplan er udarbejdet i overensstemmelse med Fingerplan 2017.

Kommuneplan 2014

Kommuneplanen er på en række områder allerede forberedt i forhold til planlægning af Høje Taastrup C. Det gælder blandt andet kommunens vejplan (som er indeholdt i kommuneplanen), hvoraf det fremgår, at tværprofilerne for Blekinge og Skåne boulevarder kan ændres mellem Hveen Boulevard og Halland Boulevard. Det er samlet set vurderet, at forslag til Lokalplan 2.33 er udarbejdet i overensstemmelse med Kommuneplan 2014.

Lokalplaner

Lokalplanområdet lapper ind over følgende lokalplaner:

2.10.4, 2.13, 2.13.1, 2.13.1.12, 2.13.1.2, 2.13.1.21, 2.13.1.4, 2.13.1.5, 2.13.1.6, 2.15, 2.15.1, 2.15.2, 2.15.4, 2.15.5, 2.17, 2.17.1, 2.17.11, 2.17.3, 2.17.9, 2.17.10 og Byplanvedtægt 2-10.

Ved vedtagelse af nærværende lokalplan aflyses lokalplanerne 2.13, 2.13.1, 2.13.1.12, 2.13.1.21, 2.15.5, 2.17, 2.17.1, 2.17.3, 2.17.9, 2.17.10 og 2.17.11 for de områder, som er omfattet af den nye lokalplan.

I lokalplanerne:

2.10.4 aflyses §§ 7, 12.1 og 12.8,

2.13.1.2 aflyses §§ 4.1 og 4.2,

2.15 aflyses § 4,

2.15.1 aflyses § 5,

2.15.2 aflyses § 5

og Byplanvedtægt 2-10 aflyses §§ 4.1.1 og 4.1.2

ved vedtagelse af nærværende lokalplan for de områder, som er omfattet af den nye lokalplan.

Drikkevandsinteresser

Hele Høje-Taastrup Kommune er udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Kommunen har derfor i 2014 udarbejdet en "Redegørelse om Byudvikling i OSD og NFI". Grundvandsredegørelsen omfatter arealmæssigt hele kommunens OSD og alle indvindingsoplande. Denne grundvandsredegørelse indgår som en del af forudsætningen for den fremtidige kommune- og lokalplanlægning, hvor viden om fare for forurening af grundvandet fra ønskede aktiviteter, afvejes i forhold til hensynet til grundvandet og viden om grundvandsforholdene.

I det pågældende lokalplanområde, er der ikke tale om en ændret arealanvendelse, til en mere forurenede aktivitet jf. Bilag 1 i " Vejledning om kommunernes fysiske planlægning inden for OSD og indvindingsoplande til almene vandforsyninger".

Den fremtidige arealanvendelse vurderes derfor at være i overensstemmelse med bestemmelserne i "Bekendtgørelse om krav til kommunalbestyrelsens fysiske planlægning inden for OSD og indvindingsoplande uden for disse".

Zoneforhold

Lokalplanens område ligger i byzone og skal forblive byzone.

Forhold til anden lovgivning

Vejloven

Der skal, inden der kan gives tilladelse til at etablere eller ændre de omfattede veje, godkendes et vejprojekt, som i henhold til vejloven redegør i detaljer for vejenes udformning, herunder belysning, beplantning og andet inventar, placering i terrænet, trafikreguleringer mv.

Miljøvurdering af planer og programmer

Kommunen skal i henhold til Lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer og af konkrete projekter (VVM) (Lovbekendtgørelse nr. 448 af

Denne lokalplan skal ses i sammenhæng med Lokalplan 2.30 for Høje Taastrup C og Kommuneplantillæg nr. 20, som begge er udarbejdet i tilknytning til Høje Taastrup C-projektet. Kommunen har vurderet, at alle planerne skal miljøvurderes efter miljøvurderingslovgivningen (se note til venstre).

Kommunen har i samarbejde med bygherre samtidig

10. maj 2017) gennemføre en miljøvurdering vurdering af planer, der omhandler anlæg, der enten:
er anført i lovens bilag 1 eller 2 (§ 8, stk. 1, nr. 1)
kan påvirke et internationalt beskyttelsesområde (§ 8, stk. 1, nr. 2)
vurderes at kunne få væsentlig indflydelse på miljøet (§ 8, stk. 1, nr. 3).

Vurderingen kan dog undlades, hvis der er tale om "mindre områder på lokalt plan", jf. § 8, stk. 2, nr. 1.

Anlæg med VVM-pligt er fastlagt i Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017, i lovens bilag 1 (obligatorisk VVM-pligtige) og bilag 2 (screeningspligtige).

Ifølge bekendtgørelsens § 18, stk. 1, skal bygherren før etablering, udvidelse eller ændring af anlæg, der er opført på bilag 1 og 2, indgive skriftlig anmeldelse til kommunalbestyrelsen.

besluttet sideløbende hermed at gennemføre en vurdering af projektet, en såkaldt miljøkonsekvensvurdering (tidl. VVM-redegørelse), som supplerer ovennævnte miljøvurdering af plangrundlaget.

Det skyldes, at byudviklingsprojektet og de efterfølgende anlægsprojekter samlet set er så store projekter, at de på et tidspunkt under realiseringen ville udløse krav om VVM, uanset at dette ikke er en pligt fra projektets start. Hensigten er således, at der allerede ved projektets planlægning kan foretages en samlet vurdering af planerne og de miljømæssige forhold i projektet, og at det dermed kan undgås, at et senere krav om VVM vil ændre i planer og realiseringsmuligheder for projektet.

Vurderingen af virkningerne på miljøet foretages derfor for både planlægning og anlæg. Miljøvurdering af planlægningen dækker således: Kommuneplantillæg nr. 20, Lokalplan 2.30 med tilhørende detaillokalplan, samt Lokalplan 2.33 for vejstruktur i Høje Taastrup. Dette suppleres med VVM som dækker det konkrete byudviklingsprojekt.

Indledende er der udarbejdet en afgrænsningsrapport om hvilke emner, der bør indgå i miljøvurderingen. Der er fra den 22. august til den 5. september 2017 foretaget en høring om emner til VVM og miljøvurdering.

Denne høring har givet anledning til 8 høringssvar, og Høje-Taastrup Kommune har på den baggrund vurderet, at der i VVM og miljøvurdering lægges særligt vægt på at vurdere disse potentielt væsentlige miljøpåvirkninger:

- Biologisk mangfoldighed og fauna og flora, § 3-område
- Befolkningen, rekreative forhold, veje, adgangsforhold og støj
- Menneskers sundhed
- Vand, grundvand og overfladevand
- Landskab
- Kumulative virkninger, trafik og støj
- Forbruget af primære råstoffer og en vurdering af mulighederne for afværgeforanstaltninger i forhold til udnyttelse af den primære råstofressource.
- Anvendelse af overskudsjord genereret i forbindelse med projektet.

Der er derfor foretaget en række analyser og vurderinger, som er beskrevet i den samlede miljørapport, der har været sendt i høring sammen med kommuneplantillæg og lokalplaner.

På grund af byudviklingsprojektets karakter og den store afstand fra Høje Taastrup C til det nærmeste internationale naturbeskyttelsesområde vurderes det, at denne lokalplan ikke vil kunne påvirke sådanne beskyttelsesområder. Der er derfor ikke udarbejdet en konsekvensvurdering på dette område.

Der er i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplantillæg 20 og lokalplanerne 2.30 og 2.33 udarbejdet en sammenfattende redegørelse af miljøvurderingen. De indkomne bemærkninger i høringsperioden samt supplerende undersøgelser har ikke

givet anledning til ændringer i miljørapportens vurderinger og det foreslåede overvågningsprogram.

Der er desuden udarbejdet udkast til en VVM-tilladelse, som har været sendt i høring sammen med planforslag og samlet miljørapport. Med baggrund i høringssvar er der ved den endelige behandling af planerne samtidig taget stilling til og godkendt indholdet i den VVM-tilladelse, der skal udstedes til projektet. Projektet må ikke påbegyndes før Høje-Taastrup Kommune har meddelt VVM-tilladelse på baggrund af den udførte miljørapport/VVM.

Forhold til områdets andre funktioner, herunder støj og trafik

For en nærmere redegørelse for lokalplanens støj- og trafikmæssige konsekvenser henvises til ovennævnte miljørapport. Da lokalplanen alene omfatter vejanlæg og ikke de tilstødende arealer med bebyggelse, indeholder lokalplanen ikke bestemmelser, der regulerer de støjmæssige konsekvenser af vejanlæggene. Trafikstøj og eventuelle afværgeforanstaltninger i forhold til planlagte byggerier kan håndteres i de enkelte detaillokalplaner.

Tilladelser fra andre myndigheder

Fortidsminder

Findes der under et jordarbejde grave, gravpladser, bopladser, ruiner eller andre jordfaste fortidsminder, skal arbejdet standses i det omfang det berører fortidsmindet.

Fundet skal straks anmeldes til Museet på Kroppedal og vil i givet fald være omfattet af museumslovens § 27 (LBK nr. 358 af 08/04/2014).

Lokalplanens bestemmelser

Med hjemmel i lov om planlægning (LBK nr. 287 af 16/04/2018 med senere ændringer) fastsættes følgende bestemmelser for det område der er beskrevet i § 2.

§ 1. Lokalplanens formål

Lokalplanen har til formål at sikre det planmæssige grundlag for:

- at der kan etableres det overordnede vejnet, som vurderes nødvendigt for udviklingen af Høje Taastrup C,
- at der udlægges de nødvendige arealer hertil.

§ 2. Områdets afgrænsning

Lokalplanen afgrænses som vist på kortbilag 1, og omfatter matr.nr. 7000ac samt dele af følgende matrikler:

4ao, 4cx, 5aa, 5ab, 5an, 8ak, 8an, 8ax, 8ay, 8aæ, 8e, 67b, 67g, 67i, 67k, 67o, 67x, 67æ, 89, 91, 95d, 126, 7000m, 7000t, 7000v, 7000x, 7000ø, alle Høje Taastrup by, Høje-Taastrup.

Lokalplanen omfatter desuden alle parceller der efter den 20. juni 2018 udstykkes fra disse ejendomme.

§ 3. Områdeinddeling og zonestatus

Området ligger i byzone og fastholdes i byzone med denne lokalplan.

§ 4. Områdets anvendelse

Området, som vist på kortbilag 1, udlægges til veje til betjening af Høje Taastrup C og det øvrige Høje Taastrup. Dog kan eksisterende bebyggelse indenfor området fortsat anvendes til bebyggelse.

Vejene kan anvendes til personbilkørsel og kørsel med tungere køretøjer, herunder bustrafik.

Området kan også anvendes til cykelsti og fortov samt til parkering.

§ 5. Udstykning

Vejarealer skal særskilt udskilles af matriklen.

§ 6. Trafikforhold

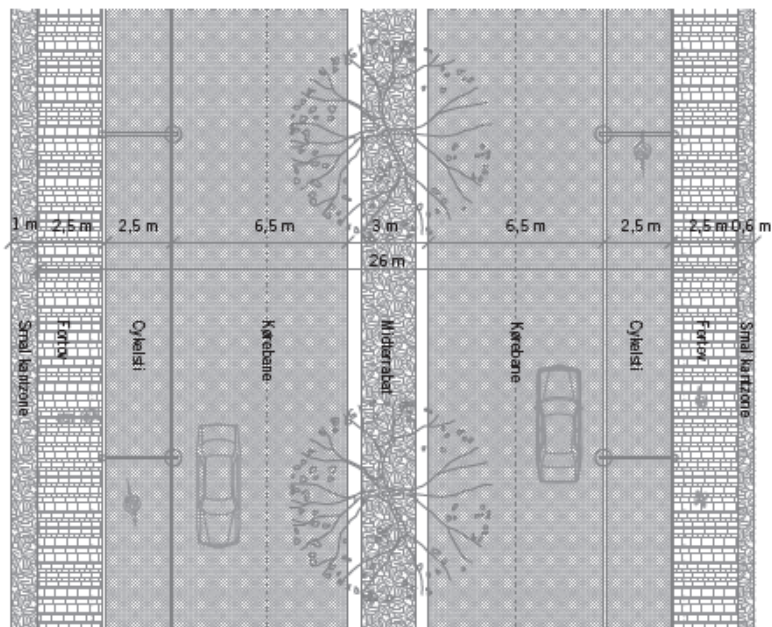
Der skal udarbejdes et projekt for de i § 7 nævnte veje og vejanlæg forud for anlæggelse af dem.

§ 7. Udformning af veje

Udformning af 'Ny Blekinge Boulevard'

Mellem Hveen Boulevard og Postgade:

Vejen skal anlægges i en samlet bredde på ca. 26 m (ekskl. kantzone) med et tværprofil i princippet som vist på Figur 7.1. Dog kan mod Hveen Boulevard i østgående retning anlægges separate højre- og venstresvingsspor, dvs. med en samlet bredde på i alt ca. 30 m. Der anlægges fortov og/eller cykelsti langs strækningen.

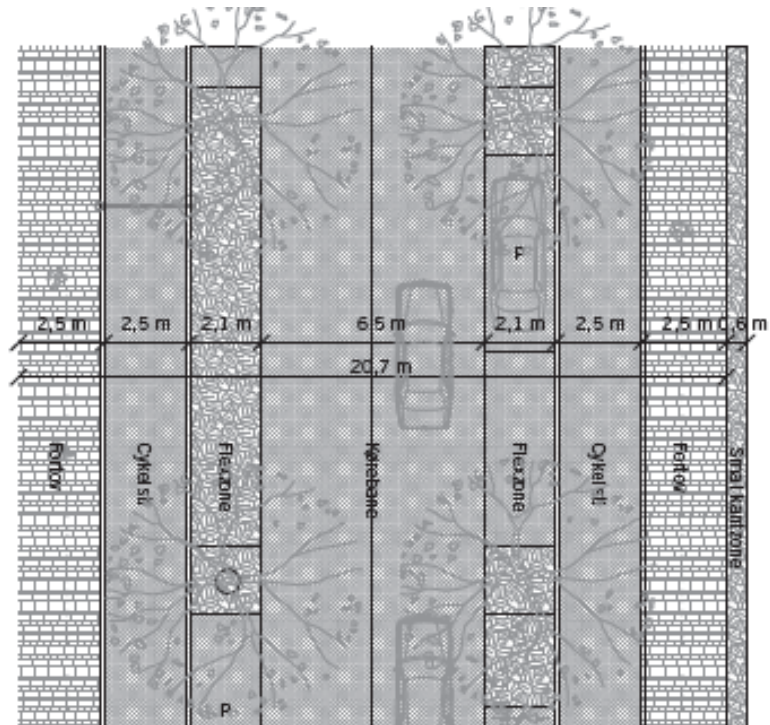


7.1 Fordelingsvej som Ny Blekinge Boulevard, mellem Hveen Boulevard og Postgade

Mellem Postgade og Høje Taastrup Boulevard:

Vejen skal anlægges i en samlet bredde på ca. 21 m (ekskl. kantzone) med et tværprofil i princippet som vist på Figur 7.2. Dog kan bredden øges ved tilslutningen til Høje Taastrup Boulevard. Der anlægges fortov og/eller cykelsti i begge sider langs strækningen.

Den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard skal fyldes op, så vejene møder hinanden i et firbenet kryds.



7.2 Fordelingsvej som Ny Blekinge Boulevard mellem Postgade og Høje Taastrup Boulevard

Mellem Høje Taastrup Boulevard og Halland Boulevard:

Vejen skal opretholdes langs den eksisterende Blekinge Boulevards udlæg. Der anlægges fortov og/eller cykelsti langs strækningen.

Den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard skal fyldes op, så vejene møder hinanden i et firbenet kryds.

Udformning af ny vej fra 'Ny Blekinge Boulevard' til Dalbergstrøget

Vejen skal anlægges i en samlet bredde på ca. 21 m, (ekskl. kantzone) med et tværprofil i princippet som vist på Figur 7.2. Der anlægges fortov og/eller cykelsti i begge sider langs strækningen.

Udformning af Høje Taastrup Boulevard

Mellem Gadehavegårdsvej og Dalbergstrøget:

Vejen skal opretholdes langs den eksisterende Høje Taastrup Boulevards udlæg.

Mellem Dalbergstrøget og Skåne Boulevard:

Vejen skal etableres med enkeltrettede cykelstier i begge sider. Vejen skal anlægges i en samlet bredde på ca. 16 m. Dog kan bredden øges ved Blekinge Boulevard og Skåne Boulevard. Der anlægges fortov og/eller cykelsti i begge sider langs strækningen.

Udformning af Skåne Boulevard

Mellem Halland Boulevard og Høje Taastrup Boulevard:

Vejen skal opretholdes i den eksisterende Skåne Boulevards udlæg. Dog kan bredden øges ved Høje Taastrup Boulevard.

Der anlægges fortov og/eller cykelsti langs strækningens nord- og/eller sydside.

Den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard skal fyldes op, så vejene møder hinanden i et firbenet kryds.

Mellem Høje Taastrup Boulevard og Carl Gustavs Gade:

Vejen skal opretholdes i den eksisterende Skåne Boulevards østgående spor. Vejen kan anlægges i en samlet bredde på ca. 12 m. Dog kan bredden øges ved Høje Taastrup Boulevard og Carl Gustavs Gade. Der anlægges fortov og/eller cykelsti i begge sider langs strækningen.

Den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard skal fyldes op, så vejene møder hinanden i et firbenet kryds.

Mellem Carl Gustavs Gade og Hveen Boulevard:

Vejen skal anlægges i det eksisterende østgående spor i en samlet bredde på ca. 7 m. Den samlede bredde kan øges ved Carl Gustavs Gade, krydset ved indkørsel til City 2 og ved Hveen Boulevard. Det sydøstgående spor (højresvingsshunten) mod Hveen Boulevard skal fastholdes. Der anlægges fortov og/eller cykelsti i begge sider langs strækningen.

Udformning af 'Ny Gøngevej'

Vejen skal anlægges indenfor det eksisterende vej- og parkeringsudlæg. Der kan skabes vejadgang mellem Høje Taastrup Boulevard og den eksisterende Gøngesti/Spotorno Allé. Der anlægges fortov og/eller cykelsti langs strækningen.

Den eksisterende underføring af stien under Carl Gustavs Gade skal fyldes op, så stien og Carl Gustavs Gade krydser hinanden i niveau.

Udformning af ny ind- og udkørsel til/fra City 2 ved Hveen Boulevard

Ind- og udkørslen skal anlægges i en samlet bredde på ca. 16 m og tilsluttes den eksisterende ringvej rundt om City 2. Dog kan den samlede bredde øges ved tilslutningen til Hveen Boulevard.

§ 8. Omfang og placering af bebyggelse

Der må ikke etableres bebyggelse indenfor området, bortset fra mindre bygninger og konstruktioner langs og på områdets veje, f.eks. busskure, transformerstationer, læskærme, støjskærme mv.

§ 9. Beplantning

Beplantning på og ved vejene indenfor lokalplanens område skal etableres med udgangspunkt i Høje Taastrup Kommunes træstrategi samt Arealdisponeringsplan for Høje Taastrup C eller efterfølgende opdateringer heraf.

§ 10. Terrænregulering

Der kan i forbindelse med anlæggelsen af de nye veje, jf. § 7, ske nødvendig terrænregulering.

§ 11. Servitutter

Tilstandsservitutter, som er uforenelige med lokalplanen, bortfalder ved lokalplanens endelige vedtagelse og offentliggørelse.

§ 12. Ophævelse af byplanvedtægt eller lokalplan

Ved vedtagelse af nærværende lokalplan aflyses lokalplanerne 2.13, 2.13.1, 2.13.1.12, 2.13.1.21, 2.15.5, 2.17, 2.17.1, 2.17.3, 2.17.9 og 2.17.10 *for de områder, som er omfattet af den nye lokalplan.*

I lokalplanerne:

2.10.4 aflyses §§ 7, 12.1 og 12.8,

2.13.1.2 aflyses §§ 4.1 og 4.2,

2.15 aflyses § 4,

2.15.1 aflyses § 5,

2.15.2 aflyses § 5

og Byplanvedtægt 2-10 aflyses §§ 4.1.1 og 4.1.2

ved vedtagelse af nærværende lokalplan *for de områder, som er omfattet af den nye lokalplan.*

§ 13. Lokalplanens retsvirkninger

1. Når lokalplanen er endeligt vedtaget og offentliggjort, må de ejendomme der er omfattet af planen, ifølge planlovens § 18, kun udstykkes, bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv pligt til at udføre de anlæg med videre der er indeholdt i planen.

2. Byrådet kan meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved en ny lokalplan.

Dispensation kan kun ske efter en skriftlig orientering af naboer m.fl., med mindre Byrådet skønner at dispensationen er af uvæsentlig betydning for de pågældende (planlovens § 19 og 20).

3. I henhold til planlovens § 47 er der mulighed for at ekspropriere ejendomme eller rettigheder over ejendomme når ekspropriation vil være af væsentlig betydning for realisering af lokalplanen.

4. I henhold til planlovens § 18 fortrænger lokalplanen privatretlige byggeservitutter og andre tilstandsservitutter der er uforenelige med planen.

Vedtagelsespåtegning

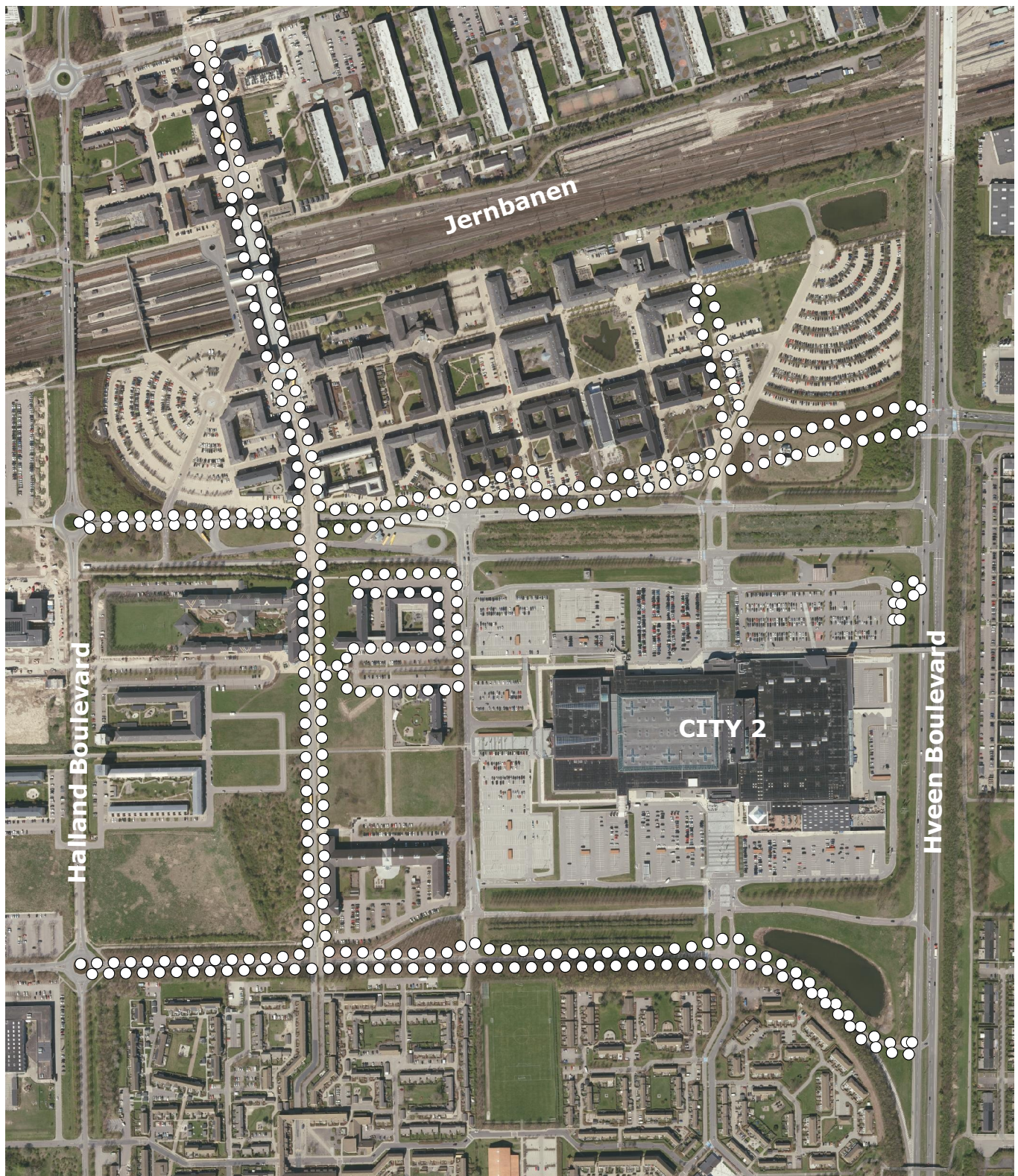
I henhold til § 27 i Lov om planlægning vedtages foranstående lokalplan endeligt.

Vedtaget af Høje-Taastrup Byråd den 15. maj 2018.

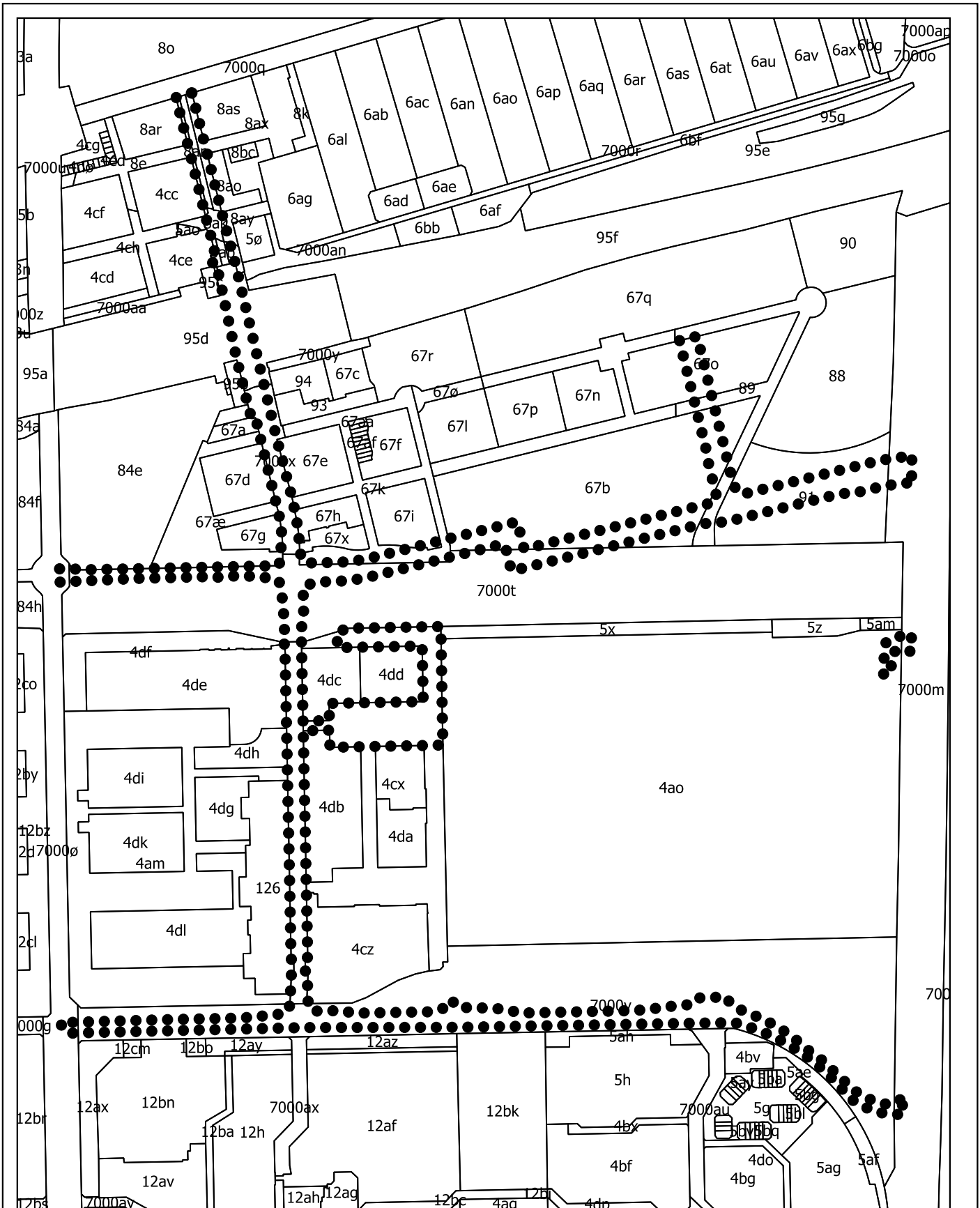
Michael Ziegler
borgmester

/

Jørgen Lerhard
teknisk direktør

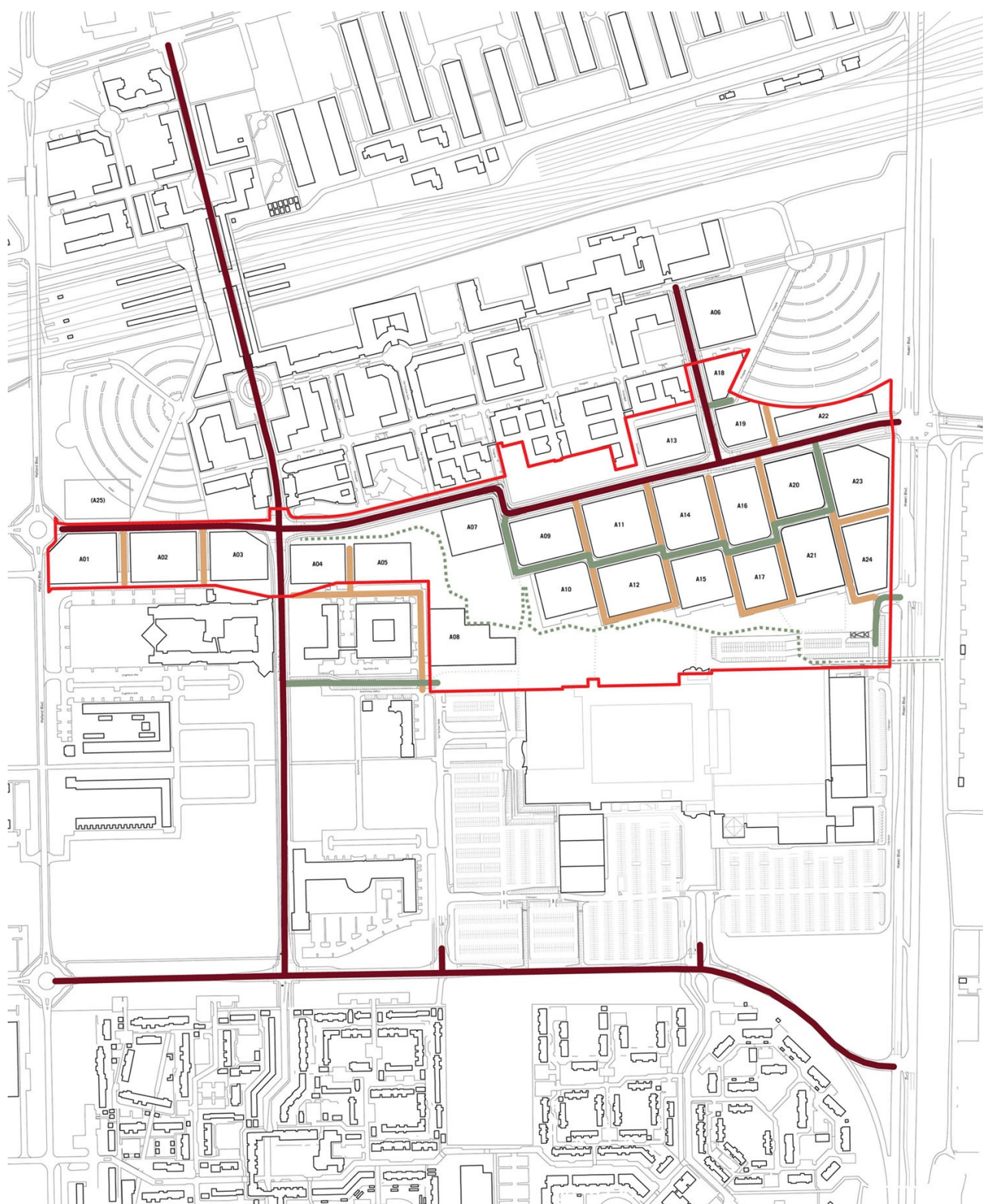


 2.33 lokalplangrænse



●●● 2.33 lokalplangrænse

Bilag 2: Matrikelplan Ejerlav: Høje-Taastrup By, Høje-Taastrup



-  Fordelingsveje
-  Bydelsveje
-  Lokalveje
-  Hovedsti i park
-  Sekundære stier
-  Rammelokalplanens afgrænsning

Til

Høje-Taastrup Kommune

Dokumenttype

Miljørapport og miljøkonsekvensrapport (VVM) omfattende:

Forslag til kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014

Forslag til lokalplan 2.30 Høje Taastrup C

Forslag til lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup

Projektforslag

Dato

November 2017

HØJE TAASTRUP C MILJØRAPPORT OG MILJØKONSEKVENSRAPPORT



MILJØKONSEKVENSRAPPORT

Revision **4**
Dato **27-11-2017**
Udarbejdet af **MJK, KAIT, DISH, TIRK, CM, RSIK, SEWP, SMB, IL, JNU**
Kontrolleret af **JAKK, MC**
Godkendt af **KAIT**

Dokument ID 1100029277-1138845951-2

INDHOLD

1.	IKKE TEKNISK RESUMÉ	5
2.	INDLEDNING	15
2.1	Vision om byudviklingsprojektet Høje Taastrup C	15
2.2	Nyt plangrundlag	17
2.3	Lovgrundlag	18
2.4	Læsevejledning	21
3.	PROJEKTBEKRIVELSE	23
3.1	Byudviklingsprojektet – en ny struktur	23
3.2	Anlægsbeskrivelse	31
4.	BESKRIVELSE AF PLANER	34
4.1	Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014	35
4.2	Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C	36
4.3	Lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup	40
5.	ALTERNATIVER	43
5.1	0-alternativ	43
5.2	Alternativer til planernes mål og geografiske anvendelsesområde	43
5.3	Undersøgte alternativer til det valgte projekt	43
6.	METODEBESKRIVELSE	44
6.1	Generel dataindsamling	44
6.2	Vurdering af påvirkninger på miljøet	44
7.	FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING	46
7.1	Statslig planlægning	46
7.2	Høje-Taastrup Kommunes politikker og strategier	47
7.3	Kommuneplanlægning	48
8.	TRAFIK	57
8.1	Metode og afgrænsning	57
8.2	Eksisterende forhold	57
8.3	Påvirkning i anlægsfasen	60
8.4	Påvirkning i driftsfasen	62
8.5	Afværgeforanstaltninger	68
8.6	Overvågning	69
8.7	Sammenfattende vurdering	69
9.	STØJ OG VIBRATIONER	70
9.1	Metode og afgrænsning	70
9.2	Eksisterende forhold	74
9.3	Påvirkning i anlægsfasen	75
9.4	Påvirkning i driftsfasen	78
9.5	Afværgeforanstaltninger	81
9.6	Overvågning	82
9.7	Sammenfattende vurdering	82
10.	LANDSKAB OG BYRUM	83
10.1	Metode og afgrænsning	83
10.2	Eksisterende forhold	84

10.3	Påvirkninger i anlægsfasen	87
10.4	Påvirkninger i driftsfasen	87
10.5	Afværgende foranstaltninger	98
10.6	Overvågning	98
10.7	Sammenfattende vurdering	98
11.	BEFOLKNING, SUNDHED OG ERHVERV	100
11.1	Metode og afgrænsning	100
11.2	Eksisterende forhold	100
11.3	Påvirkninger i anlægsfasen	102
11.4	Påvirkninger i driftsfasen	104
11.5	Afværgende foranstaltninger	107
11.6	Overvågning	107
11.7	Sammenfattende vurdering	107
12.	NATUR OG OVERFLADEVAND	109
12.1	Metode og afgrænsning	109
12.2	Eksisterende forhold	109
12.3	Påvirkninger i anlægsfasen	113
12.4	Påvirkninger i driftsfasen	114
12.5	Afværgende foranstaltninger	115
12.6	Overvågning	115
12.7	Sammenfattende vurdering	115
13.	GRUNDEVAND	116
13.1	Metode og afgrænsning	116
13.2	Eksisterende forhold	116
13.3	Påvirkning i anlægsfasen	116
13.4	Påvirkning i driftsfasen	117
13.5	Afværgende foranstaltninger	117
13.6	Overvågning	117
13.7	Sammenfattende vurdering	117
14.	ØVRIGE MILJØFORHOLD	118
14.1	Kulturarv	118
14.2	Jord	121
14.3	Råstoffer og affald	123
14.4	Luft og klima	125
14.5	Afværgende foranstaltninger	127
14.6	Overvågning	128
14.7	Sammenfattende vurdering	128
15.	KUMULATIVE VIRKNINGER	131
16.	AFVÆRGENDE FORANSTALTNINGER	132
17.	OVERVÅGNINGSPROGRAM	135
18.	MANGLER OG USIKKERHEDER	136
19.	SAMMENFATTENDE MILJØVURDERING	137
20.	REFERENCER	139

BILAG

Bilag 1

Storparceller inden for byudviklingsområdet

Bilag 2

Visualiseringer

Bilag 3

Vindforhold

1. IKKE TEKNISK RESUMÉ

I denne rapport bliver miljøpåvirkningerne ved at gennemføre byudviklingsprojektet Høje Taastrup C vurderet.

Visionen for Høje Taastrup C er at skabe en sammenhængende, mangfoldig, aktiv og tryk bydel. Samtidig er det Byrådets vision, at byudviklingsprojektet skal understøtte og bidrage til at udvikle Høje Taastrup Bys funktion som regionalt knudepunkt for handel, erhverv og trafik. Med projektet indpasses således yderligere boliger og erhverv i det stationsnære kerneområde for at understøtte brugen af den kollektive trafik til pendling.

Byudviklingsprojektets bygherre er Høje Taastrup Kommunes Byrådscenter.

Plangrundlag

Høje-Taastrup Kommune har udarbejdet forslag til Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014, Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C, og Lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup for at muliggøre projektet.

Offentlige høringer

Høje-Taastrup Kommune indkaldte i februar og marts 2017 idéer og forslag til kommuneplantillægget. I juni 2017 ansøgte Byrådscentret om igangsætning af miljøvurdering af byudviklingsprojektet og i august og september 2017 gennemførte Teknik- og Miljøcentret en høring af en såkaldt afgrænsningsrapport. I afgrænsningsrapporten tilkendegav Høje Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter over for bygherre hvilke miljøforhold, miljøvurderingen skulle fokusere på. Indkomne bemærkninger fra de to høringer er indgået i udarbejdelsen af denne rapport.

En samlet miljøvurderingsrapport

Rapporten er udarbejdet i henhold til bekendtgørelse nr. 448 af 10/5 2017 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Rapporten indeholder både en miljøvurdering af de tre planer (kaldet en miljørapport) og en miljøvurdering af selve projektet Høje Taastrup C (kaldet en miljøkonsekvensrapport, tidligere kaldet en VVM-redegørelse).



Vision for Høje Taastrup C - Fra Boulevard til by.

Endelig vedtagelse

Denne rapport er i offentlig høring samtidig med forslag Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014, Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C, og Lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup. Desuden er et forslag til VVM-tilladelse i høring. Efter høringen samler Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter op på høringssvarene, og først når planer og VVM-tilladelse er vedtaget politisk, kan bygherre igangsætte anlægsarbejderne.

Miljøvurderingens konklusioner

Miljøvurderingens resultat resumeres kort her og uddybes i de følgende afsnit. Omfanget og den samlede betydning af miljøpåvirkningerne er inddelt i forskellige grader, afhængigt af om de vurderes at være mindre, moderate eller væsentlige. Derudover beskrives, om påvirkningerne er positive.

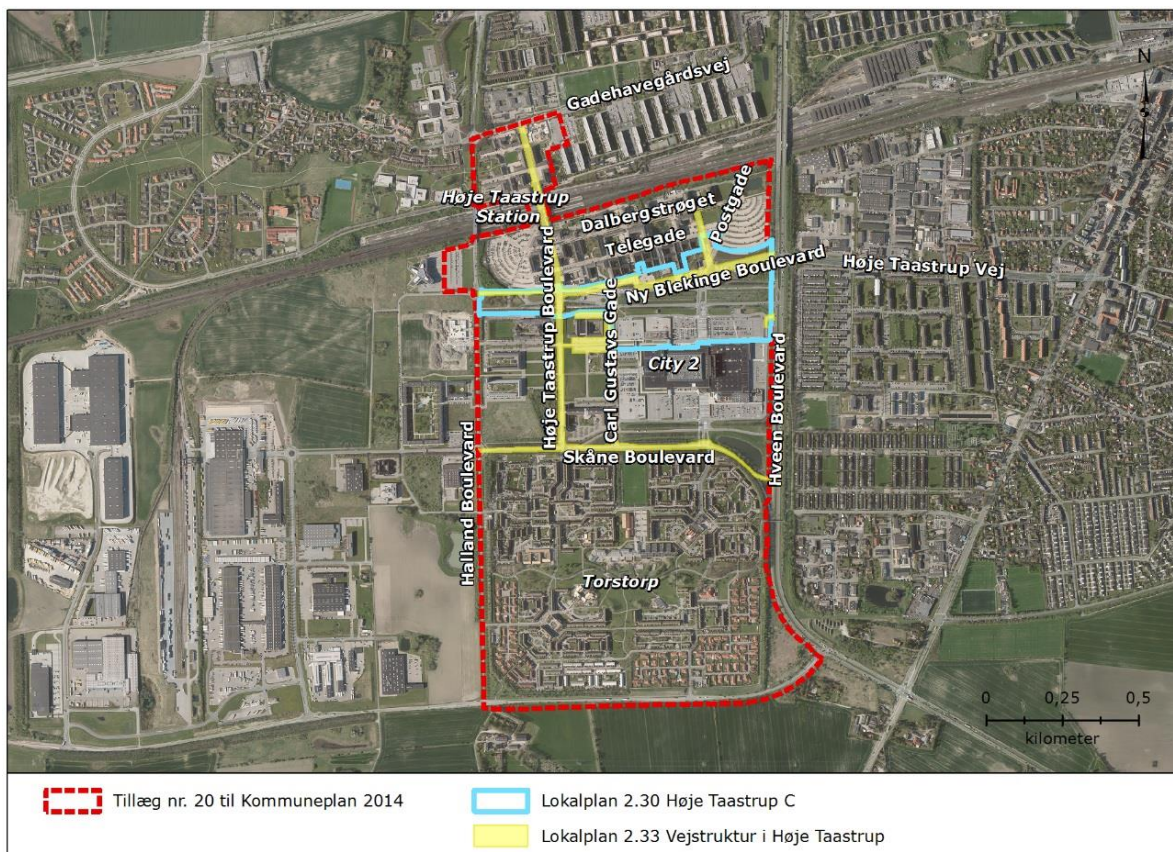
Miljøvurderingen konkluderer, at det fuldt udbyggede Høje Taastrup C med sit gennemgående parkstrøg vil medføre en positiv påvirkning af de rekreative forhold og stiforbindelser. Desuden viser analyser af de fremtidige vind forhold, at der i parkstrøget og i tilknytning til

bygningerne kan skabes opholdsrum med læ. Forbedrede adgangsveje kan give mulighed for en positiv påvirkning af erhverv i området, og projektet vurderes at have en positiv påvirkning på udledningen af regnvand fra området til Store Vejleå.

Rambøll vurderer, at projektet vil betyde en væsentlig lokal påvirkning af landskabet/byrummet tæt på byudviklingsprojektet, øst for Hveen Boulevard. Endelig vurderes projektet i driftsfasen at udgøre op til en moderat påvirkning af trafikafviklingen, trafikstøj ved få facader, landskab på lang afstand, kirken som kulturhistorisk pejlemærke og på CO₂-udledning fra trafik.

Rapporten konkluderer endvidere, at anlægsfasen giver en moderat påvirkning på trafikafvikling samt gennemførelse af midlertidige, meget støjende aktiviteter (f.eks. spunsning).

Øvrige miljøforhold, der er undersøgt i rapporten, herunder almindeligt støjende aktiviteter i anlægsfasen, er vurderet at udgøre en mindre eller ingen miljøpåvirkning.



Afgrænsning af byudviklingsprojektet og planforslag.

Kapitel 19 Sammenfattende miljøvurdering viser en skematisk oversigt over rapportens konklusioner på planernes og projektets miljøpåvirkning.

DEN PLANLAGTE BYUDVIKLING

Planerne og selve projektet omhandler i store træk:

- Et centralt parkstrøg med gennemgående sti imellem Høje Taastrup stationsområde og storcenteret City2.
- En justering, omlægning og en række ny-anlæg af veje i og omkring området
- Etablering af en række byggerier til boliger, erhverv, offentlige funktioner, samt en mindre andel detailhandel og servicefunktioner.

Tabellen nedenfor viser hvor mange m² bolig, erhverv, detailhandel og service samt offentlige arealer, byudviklingsprojektet giver mulighed for at bygge.

Omfang af byggeri i byudviklingsprojektet Høje Taastrup C.

FUNKTIONER	AREAL
Bolig	117.000 m ²
Erhverv	107.000 m ²
Detail og servicefunktioner	11.000 m ²
Offentligt	19.000 m ²
Total	254.000 m ²

Planerne for de overordnede veje indebærer bl.a. et justeret forløb af Blekinge Boulevard som en fordelingsvej ind til det nye område. "Ny Blekinge Boulevard" løber fra Hveen Boulevard ved Høje Taastrup Vej, hvor der dannes et firebenet kryds, og til Halland Boulevard. Underføringen under Høje Taastrup Boulevard opfyldes, så de to veje mødes i et signalreguleret kryds.

Vejbaner på Skåne Boulevard mod øst, der i dag er adskilt, sammenlægges mod syd til en dobbeltrette vej. Den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard hæves, så de to veje mødes i et kryds. Samtidig bliver Høje Taastrup Boulevard åbnet for almindelig biltrafik fra Gadehavegårdsvej til Skåne Boulevard (Strækningen i Torstorp vil stadig kun være åben for busser). Endelig giver planerne mulig-

hed for en ny indkørsel til City2 fra Hveen Boulevard, ca. 175 m syd for krydset ved Høje Taastrup Vej.

Anlægsbeskrivelse

Udbygningsetaper

Arbejdet forventes at ske fra 2018 og vare ca. 10 år. Omlægning af de overordnede veje forventes at vare i ca. to år.

Omlægning af ledninger og overordnede veje bliver udført i starten af perioden, så rammerne for byudvikling og afvikling af bydelens trafik tidligt bliver klar.

Høje-Taastrup Kommune forventer inden for få år at bygge et nyt rådhus i området ligesom det forventes, at fire af storparcellerne i området tidligt vil blive bebygget med rækkehuse og punkthuse.

Øvrig byggemodning og lokal infrastruktur bliver udført efterhånden, som de private bygherrer ønsker at udbytte de enkelte storparceller. Det centrale parkstrøg anlægges sideløbende med byggemodningen.

Arbejdsarealer

I anlægsfasen vil arealer nær vejarbejder og byggerier blive inddraget til arbejdsarealer. Derudover er der behov for byggepladser til midlertidigt at stille skure, entreprenørmaskiner, oplag af materialer mv.

Arealerne vil blive indhegnet og oplyste i den mørke tid af året, når der sker arbejde på arealerne. Når anlægsarbejderne er gennemført, vil arbejdsarealer, som ikke indgår i byudviklingsområdet, blive retableret.

Støjende anlægsarbejder

Etablering af byudviklingsprojektet og af de overordnede veje kan ikke gennemføres uden at støje. Nogle aktiviteter vil være mere støjende end almindeligt anlægsarbejde. Det gælder f.eks. nedtagning af spunse i og bro over Blekinge og Skåne Boulevard samt sætning af spuns ved byggegruber i nogle af storparcellerne.

MILJØVURDERING

Trafik

Anlægsfasen

I anlægsperioden kan forventes en øget lastbilkørsel i området. Påvirkningen som følge af den øgede kørsel vurderes at udgøre en moderat påvirkning, sammenholdt med den eksisterende trafik i området.

Gennem anlægsperioden vil der være fokus på at minimere generne i forbindelse med trafikomlægninger mest muligt og opretholde en god tilgængelighed til de primære mål i området stationen, City2, Høje Taastrup By og Torstorp.

Driftsfasen

Udbygning og udvikling af Høje Taastrup C medfører permanent øget trafik i området omkring Høje Taastrup Station og City2. Det kan forventes, at antallet af bilture til/fra området stiger med 5.500 - 10.000 bilture per dag. Det fremtidige vejnet i området planlægges indrettet til at håndtere den øgede trafik, således at der ikke vil opstå væsentlige afviklingsproblemer. Trafikken ledes til de større veje, så de lokale veje friholdes mest muligt for ny trafik. Trafikforøgelsen i området vurderes at udgøre en moderat påvirkning.

Den øgede biltrafik i området i driftsfasen vurderes som udgangspunkt at medføre et øget uheldstal i området. Omvendt kan hastighedsreduktionerne på Blekinge Boulevard, Skåne

Boulevard og Hveen Boulevard medføre et fald i antal uheld, der modsvarer det øgede uheldstal som følge af væksten i trafikken. Derfor vurderes byudviklingsprojektet at have en mindre påvirkning på trafiksikkerheden samlet set.

Støj

Anlægsfasen

Almindeligt støjende aktiviteter i anlægsfasen vurderes at kunne udgøre en lille påvirkning af omkringboende, mens meget støjende aktiviteter, særligt nedbringning af spuns, vurderes at kunne udgøre en midlertidig moderat påvirkning. Da der er tale om et større område med anlægsaktiviteter, der flytter sig inden for området, vil støjen ikke påvirke de samme naboer i hele anlægsperioden.

Driftsfasen

Trafikstøjen i driftsfasen vil kun i mindre områder blive forøget til over de vejledende grænseværdier. Det drejer sig om vejene Høje Taastrup Boulevard nord for Blekinge Boulevard samt ny vej mellem Blekinge Boulevard og Dalbergstrøget. Bygherre skal nedbringe trafikstøjen disse steder, så støjen under fremtidige forhold forbliver som i dag.

Rambøll vurderer, at området Torstorp syd for Skåne Boulevard ikke vil opleve en betydende forøgelse af trafikstøjen under fremtidige forhold. Støjbelastningen vil her ligge under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi ligesom den gør i dag.



Visualisering af fremtidige forhold set fra det åbne landskab sydvest for byen på Sydvej. De høje bygninger i den vestlige del af byudviklingsområdet ses i midten af billedet. Byens horisont bliver ændret markant og påvirkningen er moderat.

Den yderligere trafik giver en forhøjelse i trafikstøjen for boligerne tættest på Skåne Boulevard på 1 – 3 dB, hvilket er svagt hørbart. Alle boliger syd herfor udsættes for en forhøjelse af støjen under 1 dB, hvilket ikke er hørbart. Påvirkningen vurderes derfor at være lille.

Landskab

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der være direkte påvirkninger af landskab og byrum i forbindelse med terræn- og jordarbejde, fjernelse af bevoksning og dele af de eksisterende vejanlæg.

Der vil være midlertidige arbejdspladser og afskærmning, maskiner og oplag af materiale. Påvirkningerne er afgrænset til lokalområdet.

Anlæg af nye veje og bygninger kan påvirke de geologiske lag, men da der i hele projektområdet allerede er foretaget store indgreb i forbindelse med anlæg af de nuværende veje og bygninger, vurderes påvirkningerne at være af mindre betydning.

Anlægsarbejderne i det samlede byudviklingsprojekt forventes at stå på i ca. 10 år fra 2018. Anlægsarbejderne vurderes på trods af den lange periode at udgøre en mindre visuel påvirkning, fordi anlægsarbejderne ikke optager hele projektområdet på én gang, men i kortere perioder vil optage mindre områder.

Driftsfasen

Generelt medfører byudviklingsprojektet, at en del af den centrale del af Høje Taastrup ændrer karakter, fra i høj grad at være domineret af lige veje, til fremover at have en mere organisk form og indeholde et parkstrøg og bebyggelse i forskellige højder og udformninger.

Nogle af de planlagte bygninger vil være væsentligt højere end de eksisterende bygninger i området, og en enkelt bygning ud mod Hveens Boulevard kan være op til 58 meter høj. Inden for nærområdet vil projektet medføre moderate til væsentlige visuelle påvirkninger, alt afhængig af hvorfra man oplever projektet.

Generelt vurderes den nye bydels synlighed at være meget begrænset pga. terrænforskelle og bevoksninger langs de større veje. Den visuelle påvirkning af det åbne land vil fra nogle punkter være moderat i de tilfælde, hvor byudviklingsprojektet opleves fra landbrugsarealer, som eksemplet fra Sydvej vist nedenfor.

Fra andre punkter i landskabet uden for byen vil der være ingen eller en mindre påvirkning, afhængig af synligheden af projektet og landskabets sårbarhed og værdi.



Visualisering af fremtidige forhold oplevet tæt på de højeste bygninger langs Hveen Boulevard. Her set fra rækkehuskvarteret Egevangshusene. Set fra dette område vil projektet fremstå markant og udgøre en væsentlig visuel påvirkning.

De nye bygningers skyggepåvirkninger uden for byudviklingsområdet vurderes generelt at være af mindre til moderat betydning, men for boligerne på østsiden af Hveen Boulevard vil der ved jævndøgn kl.17.00 være skygger, der kan opleves som en væsentlig påvirkning.

Befolkning, sundhed og erhverv

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der være generelle påvirkninger af befolkning i form af arealinddragelser til arbejdsarealer, arbejdspladser og midlertidige oplag mv. Dette kan være til gene i dagligdagen og medføre mindre omvejskørsler, barriereeffekter og visuelle gener.

Der kan i forbindelse med anlægsarbejdet komme gener fra støj og vibrationer. Disse gener vurderes ikke at give anledning til helbredsmæssige effekter, da påvirkningen er kortvarig og lokal. Der kan også opstå gener fra støv lokalt, som kan virke generende for de berørte beboere. Anlægsfasen vurderes ikke at påvirke befolkningens sundhed.

Driftsfasen

Adgangen til grønne områder generelt er både knyttet til reducere af befolkningens stressniveau, og befolkningens mulighed for at opnå motion.

Byudviklingsområdet etableres med fokus på gode uderum, bedre stiforbindelser på tværs af bydelen og plads til rekreative aktiviteter. Dette kan medvirke til at folk har lettere adgang til motion og derved kan projektet have en afledt positiv effekt på sundheden.

Der er udarbejdet en analyse af de fremtidige vindforhold i byudviklingsområdet, der viser, at der vil være gode muligheder for ophold i læ i de nye byrum. Specielt i midten af området skabes der udpræget læ, hvilket øger værdien af opholdsarealerne.

Realisering af byudviklingsprojektet kan betyde flere indbyggere og erhverv med mange ansatte i området. I området indpasses en mindre andel detailhandel. Vejene omlægges bl.a. ved at etablere en direkte forbindelse fra Hveen Boulevard til City2 nord og der skabes bedre adgangsforhold til bymidten på Høje Taastrup Boulevard, fordi den åbnes for almindelig trafik. Samlet set vurderes projektet at give mulighed for en positiv påvirkning af erhverv i området.

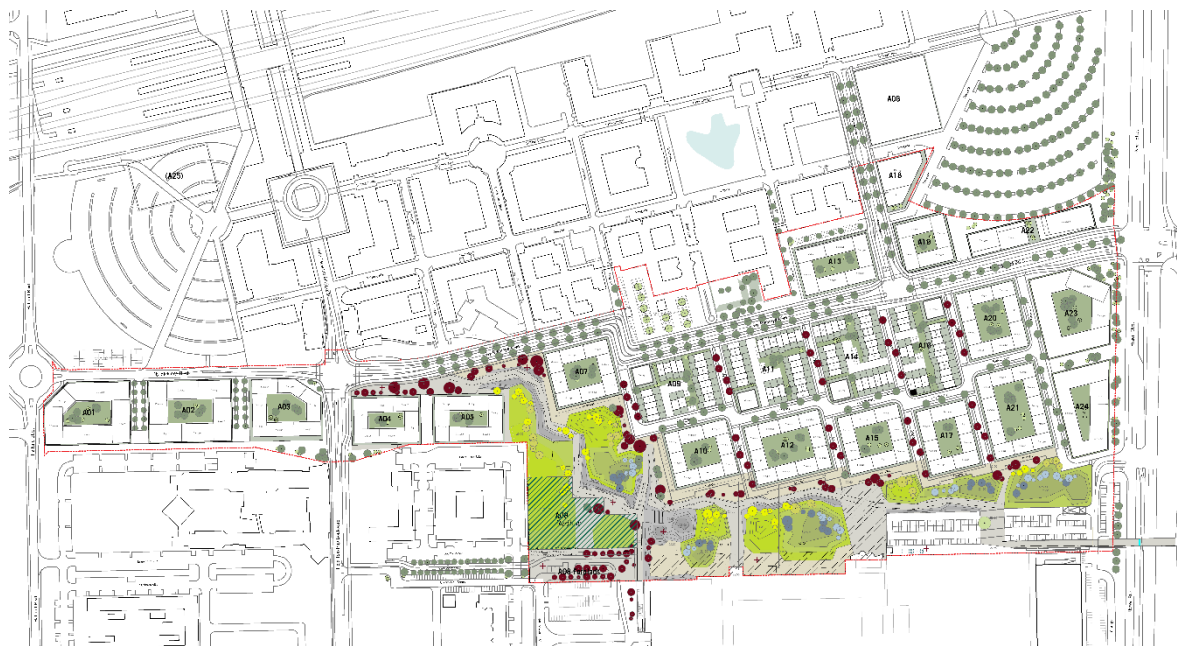


Illustration af principperne for det centrale parkstrøg.

I driftsfasen vil støjpåvirkningen fra trafikken overordnet set være den samme (eller mindre) som i dag, og der forventes derfor ikke overordnet øgede negative påvirkninger på sundheden. Støjpåvirkningen vil dog i mindre områder blive forøget, med en meget lokal, negativ påvirkning til følge.

Den øgede trafik i området vurderes at give anledning til forøget koncentration af luftforurening, som dog ikke vurderes at påvirke befolkningens sundhed, da grænseværdierne fortsat er overholdt.

Natur og overfladevand

Overfladevand fra projektområdet ledes fremover ligesom i dag til to regnvandsbassiner og derfra videre til Store Vejleå. Regnvandsbassinerne er beskyttede efter Naturbeskyttelseslovens § 3.

Der er ikke hydraulisk kontakt mellem byudviklingsområdet og Natura 2000-område nr. 140 Vasby Mose og Sengeløse Mose, der er lokaliseret ca. 4 km nord for Høje Taastrup C. På den baggrund og på grund af afstanden til Natura 2000-området vurderes det, at hverken projektets anlægsfase eller driftsfasen vil medføre en påvirkning af området.

Anlægsfasen

I anlægsfasen sker der ingen påvirkning af regnvandsbassin, der er beliggende umiddelbart syd for jernbanen.

Det andet regnvandsbassin ligger mellem City2 og Skåne Boulevard. I forbindelse med omlægning af Skåne Boulevard vil der blive spunset ca. 5 – 6 m fra regnvandsbassinets nuværende skråningstop og det skal sikres, at der ikke sker spild af store mængder materialer til vandhullet. Naturværdierne i regnvandsbassinet vurderes dermed ikke at blive påvirket.

Der er ikke registreret forekomst af bilag IV-arter, der er internationalt beskyttede arter, inden for byudviklingsområdet. Det vurderes yderligere, at området ikke rummer egnede levesteder for bilag IV-arter. På den baggrund vurderes det, at anlægsfasen kan gennemføres uden at medføre skade på yngle- og rastesteder for bilag IV-arter.



Eksisterende regnvandsbassin syd for City2 og vest for Hveen Boulevard.

I forbindelse med anlægsarbejdet skal det sikres, at der ikke sker spild af kemikalier eller lignende fra området, som efterfølgende vil blive ledt til St. Vejleå. Derfor vurderes det, at der ikke vil ske påvirkning af St. Vejleå i forbindelse med anlægsfasen.

Driftsfasen

Regnvand vil fortsat blive ledt uforsinket til regnvandsbassinet i den nordlige del af området. Dermed sker der ingen påvirkning af bassinet og den mængde vand, det modtager.

Derimod sker der en ændring i tilstrømningen af vand til det sydligt placerede regnvandsbassin. Mængden af vand, der ledes til søen fra området vil blive reduceret, fordi området bliver mindre befæstet end i dag og fordi en del af regnvandet vil fordampe, når det tilbageholdes i bassiner.

Tilførslen af lidt mindre vand vurderes ikke at få betydning for hverken vandstanden eller naturindholdet i regnvandsbassinet.

Gennemførelse af projektet svarer til en reduktion i stofbelastningen på ca. 18 % i forhold til de eksisterende forhold. På baggrund af den reducerede stofbelastning vurderes det samlet, at projektet i driftsfasen vil medføre en mindre, positiv påvirkning af miljøtilstanden i Store Vejleå.

Grundvand

Anlægsfasen

Anlægsarbejderne rummer ikke særligt grundvandsstruende aktiviteter, men entreprenørerne skal tage de almindelige og nødvendige forholdsregler for at undgå forurening af jord og grundvand. Det drejer sig om oplag og håndtering af olie og kemikalier, så de ikke kan påkøres og så et evt. spild opsamles øjeblikkeligt.

Det forventes på baggrund af viden om eksisterende forhold, at grundvandet kan stå så højt, at der i forbindelse med anlægsarbejder skal håndteres mindre mængder grundvand. Samlet set vurderes anlægsarbejderne ikke at påvirke grundvandet i området.

Driftsfasen

Projektet vurderes ikke at rumme grundvandsstruende aktiviteter, idet Høje-Taastrup Kommune ikke planlægger at anvende pesticider inden for byudviklingsområdet og langs vejene. Der kan dog være private eller virksomheder, som på privat grund anvender pesticider.

Vinterbekæmpelse af veje og befæstede arealer med vejsalt vurderes ikke at give en ændring i forhold til arealanvendelsen i dag. Det vurderes ikke at være muligt at nedsive vejvand i området. Det skyldes, at jorden i området består af ler, og at det terrænnære grundvandsspejl i leret varierer meget, og nogle gange står tæt på terræn. Der er derfor ikke gode forhold for nedsivning.

Det primære grundvandsmagasin (i kalken) er rimelig velbeskyttet i forhold til spredning af miljøfremmede stoffer fra terræn til magasinet (olie, vejsalt mv.).

Kulturarv

Anlægsfasen

Kroppedal Museum har gennemført en arkivalsk kontrol og vurderet, at anlægsarbejde i områderne ikke indebærer risiko for at støde på væsentlige jordfaste fortidsminder, og at der ikke forventes flere arkæologiske interesser i de pågældende områder.

Driftsfasen

I driftsfasen vil der ikke være jordarbejder og derfor ingen risiko for påvirkning af eventuelle arkæologiske værdier under terræn.

Byudviklingsprojektet betyder, at nogle af de karakteristiske træk fra den dominerende infrastruktur bliver fjernet. Der gøres dermed op med planlægningen fra 1960'erne, og de brede boulevarder erstattes af en mere sammenhængende bydel.

Byudviklingsområdet ligger uden for udpegningen af kirkeomgivelser omkring Høje Taastrup Kirke, men projektet vil medføre en visuel påvirkning af kirken.

Jord

Anlægsfasen

Der er store usikkerheder på beregningen af mængden af jord, der skal håndteres i byudviklingsområdet. Med den viden, der er om projektet nu, forventes der at skulle opgraves i størrelsesordenen 800.000 ton jord, grus mv., hvoraf kun en mindre del umiddelbart kan genanvendes direkte i projektet.

For at begrænse unødigt jordflytning skal byggherre udarbejde en strategi, hvorledes jordhåndtering kan ske lokalt inden for byudviklingsområdet for at begrænse unødigt jordflytning.

Jord vil i anlægsfasen blive håndteret og disponeret i henhold til gældende lovgivning og heraf affødte tilladelser, og der vurderes derfor ikke at være en miljøpåvirkning som følge af jordhåndteringen.

Driftsfasen

Driften af Høje Taastrup C forventes ikke at give anledning til jordforurening.

Råstoffer og affald

Anlægsfasen

Anlæg af Høje Taastrup C medfører et vist forbrug af råstoffer, som er begrænset ud fra et samlet nationalt synspunkt. Derfor vurderes ressourceforbruget at udgøre en mindre påvirkning.

I anlægsfasen vil der generes affald af bl.a. beton, jern og asfalt fra nedlægning af broer over Blekinge og Skåne Boulevard mv, som vil blive håndteret i henhold til kommunes affaldsregulativ. På den baggrund vurderes affaldshåndteringen at udgøre en mindre påvirkning af miljøet.

Driftsfasen

Forbrug af råstoffer i driftsfasen vil svare til drift af andre bydele og vejstrækninger. De ca. 1.200 boliger forventes at skulle bruge i størrelsesordenen 300.000 l vand/døgn plus vand til erhverv. Vandet kan skaffes indenfor de eksisterende vandforsyningstilladelser.

Affald fra boliger og erhverv i driftsfasen vurderes generelt at være uproblematisk og vil blive bortskaffet efter retningslinjer i henhold til Taastrup kommunes affaldsregulativ. Affaldsproduktion og håndtering vurderes derfor at udgøre en mindre påvirkning på miljøet.

Luft og klima

Anlægsfasen

Da området er relativt åbent vil emissioner fra entreprenørmaskiner og den tunge trafik kunne spredes effektivt og dermed bliver påvirkningen af luftkvaliteten begrænset til områder tæt på anlægsarbejdet.

I forbindelse med f.eks. fjernelse af eksisterende vejanlæg, bygninger og anlæg samt ved håndtering af jord og grus kan der hvirvles støv op. Støvgenerne vil være forbigående, dvs. de kan opstå i kortere perioder i løbet af arbejdet.

Projektets CO₂-udledning i anlægsfasen er relativt beskeden med gennemsnitligt ca. 180 ton pr. år, som svarer til ca. 26 danskeres årlige CO₂-udledning. Merudledningen i projektets anlægsfase vurderes derfor at udgøre en ubetydelig påvirkning.

Driftsfasen

Luftforureningen fra den lokale trafik vil blive forøget i driftsfasen. Det vurderes dog, at koncentrationen af forurenende stoffer også efter projektets gennemførelse vil være lavere end de gældende grænseværdier og i samme størrelsesorden som i dag.

I driftsfasen forventes antallet af bilture til/fra området at stige med 5.500 - 10.000 bilture pr. dag. Det betyder, at CO₂-emissionen øges med 7.200 - 13.500 tons årligt. Til sammenligning blev Høje Taastrup kommunes CO₂-udledning (som helhed) for året 2015 opgjort til ca. 282.000 ton. Projektet vil altså øge kommunens udledning med op til ca. 5 %, og det vurderes at udgøre en moderat påvirkning.

Afværgende foranstaltninger

For at begrænse miljøpåvirkninger ved realisering af planerne og projektet er der indarbejdet bestemmelser i planerne, der ligger til grund for Høje Taastrup C. Endvidere er der i miljøvurderingen nævnt afværgeforanstaltninger, som er nødvendige for at begrænse projektets påvirkninger. Nedenfor nævnes de væsentligste foranstaltninger til at afværge miljøpåvirkningerne. De afværgeforanstaltninger, som ikke allerede indgår i lokalplan 2.30 Høje Taastrup C og 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup, vil Høje-Taastrup Kommune formulere som vilkår i den VVM-tilladelse, som skal udstedes som afslutning på miljøvurderingen af det konkrete projekt.

Driftsfasen

For at begrænse trafikstøj skal bygherre i den videre projektering af Høje Taastrup C udarbejde en støjhandlingsplan som skal beskrive, hvordan støjen ved en række eksisterende bygninger vil blive nedbragt til de eksisterende støjniveauer i projektets driftsfasen.

Lokalplan 2.30 indeholder bestemmelser for bebyggelsens og de ubebyggede arealers ydre fremtræden og indpasning i det omgivende landskab, herunder bl.a. farvevalg på facader, belægning og beplantning. Lokalplanen fastsætter krav om at der ikke må anvendes reflekterende materialer på facader. Endelig reducerer lokalplanens bestemmelser om belysning omfanget af spredning af lys.

Anlægsfasen

Anlægsarbejderne skal gennemføres med fokus på at sikre fremkommelighed for brugere af området.

Bygge- og anlægsarbejder skal foregå på hverdage fra mandag til fredag mellem kl. 07:00 og 19:00 og lørdage mellem kl. 08:00 og 17:00.

I forbindelse med anlægsfase skal det sikres, at der ikke sker erosion og udvaskning af fin-kornet materiale og spild af materialer og kemikalier til vandhullet syd for City2.

Bygherre skal i forbindelse med detailprojektering af Høje Taastrup C udarbejde en strategi for, hvorledes jordhåndtering kan ske lokalt inden for byudviklingsområdet for at begrænse unødigt jordflytning.

Overvågning

God trafikafvikling i området i såvel anlægs- som driftsfasen afhænger af, at særligt signalanlæggene overvåges og tilpasses eventuelle variationer i trafikken. Trafikafvikling og trafik-sikkerhed overvåges løbende af Høje-Taastrup Kommune. Det hører under den daglige drift af infrastrukturen i kommunen, at overvåge eventuelle u hensigtsmæssigheder i brugen af vej- og stianlæg samt af hastighedsniveauer og løbende tilpasninger heraf.

Der vil ikke være selvstændig overvågning af landskab, men det skal gennem byggesagsbehandling sikres, at byggeriet opføres inden for de dimensioner, materialer og farver, som er fastlagt i lokalplan 2.30, samt at belysning etableres efter fastsatte bestemmelser i lokalplanen. Der er ikke behov for overvågning af andre miljøforhold.

Kumulative forhold

I miljøvurderingen af de trafikale forhold er trafik fra syv andre byudviklingsprojekter i Høje-Taastrup Kommune inddraget, således at situationen omkring 2028 viser den samlede trafikpåvirkning.

I forhold til landskab er Høje Taastrup generelt en by i udvikling og der er en række vedtagne lokalplaner og en lokalplan i forslag inden for nærområdet, og der er mulighed for at flere lokalplanforslag udvikles løbende. Det vidner om, at man, uafhængigt af Høje Taastrup C, kan forvente en betydelig landskabelig ændring af byen og dermed også af indkigget til byen.

Det mest markante planlagte byggeri er beliggende vest for Halland Boulevard, nord for Skåne Boulevard. Der er i lokalplan nr. 2.19.4 planlagt for en bebyggelse, der må opføres i op til 27 etager med en maksimal højde på ca. 106 meter.

Det planlagte byggeri vest for Halland Boulevard er betydeligt højere end de planlagte bygninger inden for Høje Taastrup C, og vil udgøre et markant bygningselement. Hvis planen realiseres, vil den samlede ændring af byprofilen være større, end hvis Høje Taastrup C alene bliver anlagt. De beskrevne visuelle påvirkninger set fra det åbne land langs Sydvej, og de visuelle påvirkninger på Høje Taastrup Kirke vil derfor samlet set blive større.

2. INDLEDNING

Denne rapport handler om de miljømæssige konsekvenser af at gennemføre byudviklingsprojektet Høje Taastrup C. Byudviklingen, som skal forbinde Høje Taastrup stationsområde med City2, vil rumme en række byggerier til boliger, erhverv, offentlige funktioner, samt en mindre andel detailhandel og servicefunktioner. Byudviklingsprojektet, der kaldes Høje Taastrup C, rummer desuden veje, stier og et parkstrøg.

Rapporten er en samlet miljørapport¹ og miljøkonsekvensrapport². Rapporten behandler de potentielle væsentlige miljøpåvirkninger ved realisering af Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014, Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C, Lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup og selve byudviklingsprojektet. Miljørapporten er udarbejdet i henhold til bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) /3/.

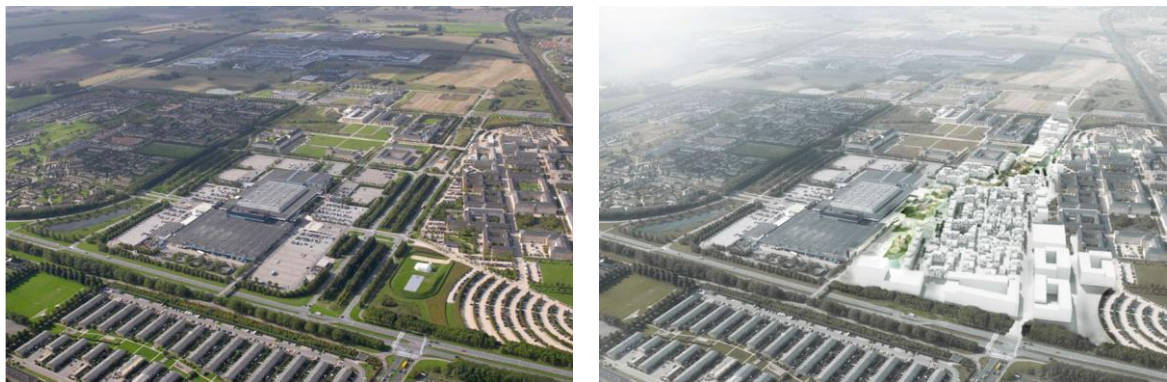
Rapporten indeholder en beskrivelse og vurdering af den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, som kommuneplantillæggets, lokalplanernes og projektets gennemførelse vurderes at medføre. Rapporten indeholder endvidere forslag til såkaldte afværgende tiltag, der vurderes at kunne mindske de identificerede miljøpåvirkninger. Rapporten er dermed grundlaget for forslag til VVM-tilladelse som kommer i høring sammen med planforslagene.

2.1 Vision om byudviklingsprojektet Høje Taastrup C

Visionen for Høje Taastrup C er at skabe en sammenhængende, mangfoldig, aktiv og tryk bydel. Samtidig er det Byrådets vision, at byudviklingsprojektet skal understøtte og bidrage til at udvikle Høje Taastrup Bys funktion som regionalt knudepunkt for handel, erhverv og trafik. Med projektet indpasses således yderligere boliger og erhverv i det stationsnære kerneområde for at understøtte brugen af den kollektive trafik til pendling.

2.1.1 Visionen for Høje Taastrup C i billeder

Byen er i dag præget af, at de store veje Blekinge og Skåne Boulevard skærer byen over og skaber bagsider og øde områder i byen. Det eksisterende trafiksystem er skabt ud fra en forventning i 1960'erne om at boulevarderne skulle være regionale veje for at aflaste Roskildevej. Udviklingen har siden overhalet denne forestilling, og byens centrale arealer kan i dag udnyttes bedre end til regional trafik. Illustrationerne herunder viser det eksisterende område, og visionen for den fremtidige bydel, som illustreret i Helhedsplanen for byudviklingsprojektet /1/.



Figur 2-1. Vision af projektet Høje Taastrup C fra 2016. Fra Boulevard til by /1/.

¹ En miljørapport er en rapport, som skal udarbejdes i forbindelse med miljøvurdering af planer og programmer, jf. § 5, 3) og 4) i lov bekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017.

² En miljøkonsekvensrapport er en rapport, som skal udarbejdes i forbindelse med miljøvurdering af konkrete projekter, jf. § 5, 5) i lov bekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017.



Figur 2-2. Vision af projektet Høje Taastrup C fra 2016. Fra busgade til bystrøg /1/.



Figur 2-3. Vision for Høje Taastrup C fra 2016. Fra barriere til sammenhæng /1/.

2.1.2 Historisk baggrund for byudviklingsprojektet Høje Taastrup C

Høje Taastrup By var oprindeligt planlagt som aflastningsområde for København og man forventede, at området skulle rumme langt flere boliger og erhverv, end der er i dag. Da man anlagde City2 havde man store forventninger til udviklingen i bilismen i Storkøbenhavn. De regionale myndigheder reserverede derfor meget store arealer til vej anlæg både nord og syd for City2. Her blev Blekinge og Skåne Boulevarder udlagt i 85-100 m bredde, med plads til 6 vejbaner hver vej. Oprindeligt var disse vejudlæg tænkt som en del af en regional vej, der skulle fortsætte til Roskilde for at aflaste Roskildevæg syd for jernbanen.

Virkeligheden levede dog ikke helt op til de vilde fremtidsforventninger, men vejudlæggene lå som et vilkår for den fortsatte udvikling af byen.

Høje Taastrup By voksede derfor op rundt om disse vejudlæg, som i dag udgør en funktionel barriere i byen, og som bidrager til at byen i dag opleves som usammenhængende. Langs vejene, på bagsiden af de omgivende bebyggelser har erhvervs- og boligområder samt City2, siden anlagt parkeringsområder, der yderligere bidrager til følelsen af "bagsider" ud mod byens centrale øst/vestgående sti langs Blekinge Boulevard.

Den regionale vejmyndighed (Københavns Amt) fastholdt Blekinge og Skåne Boulevard som overordnede regionale vejudlæg helt frem til seneste kommunalreform, hvor vejene blev overdraget til kommunen, og dermed blev nedklassificeret til kommuneveje. Kommunalreformen gav dermed Byrådet mulighed for at udarbejde nye planer for de centrale dele af Høje Taastrup By.

I et samarbejde mellem byrådet og ejeren af City2, blev der i 2011 udskrevet en arkitektkonkurrence. Målet var, at byudviklingen skulle gennemføres i samarbejde mellem kommunen og de private parter, som har parkerings- og andre arealer ud mod Skåne og Blekinge Boulevarder. Der

er siden arbejdet videre med det vindende projekt fra denne konkurrence, og i 2012 vedtog byrådet en helhedsplan, som efterfølgende er lagt til grund for kommuneplanen. Kommuneplan 2014 rummer derfor allerede på et overordnet niveau en del rammer for byudviklingsprojektet. Siden vedtagelsen af Kommuneplan 2014, er der arbejdet med at konkretisere og tilpasse projektet i en arealdisponeringsplan /2/.

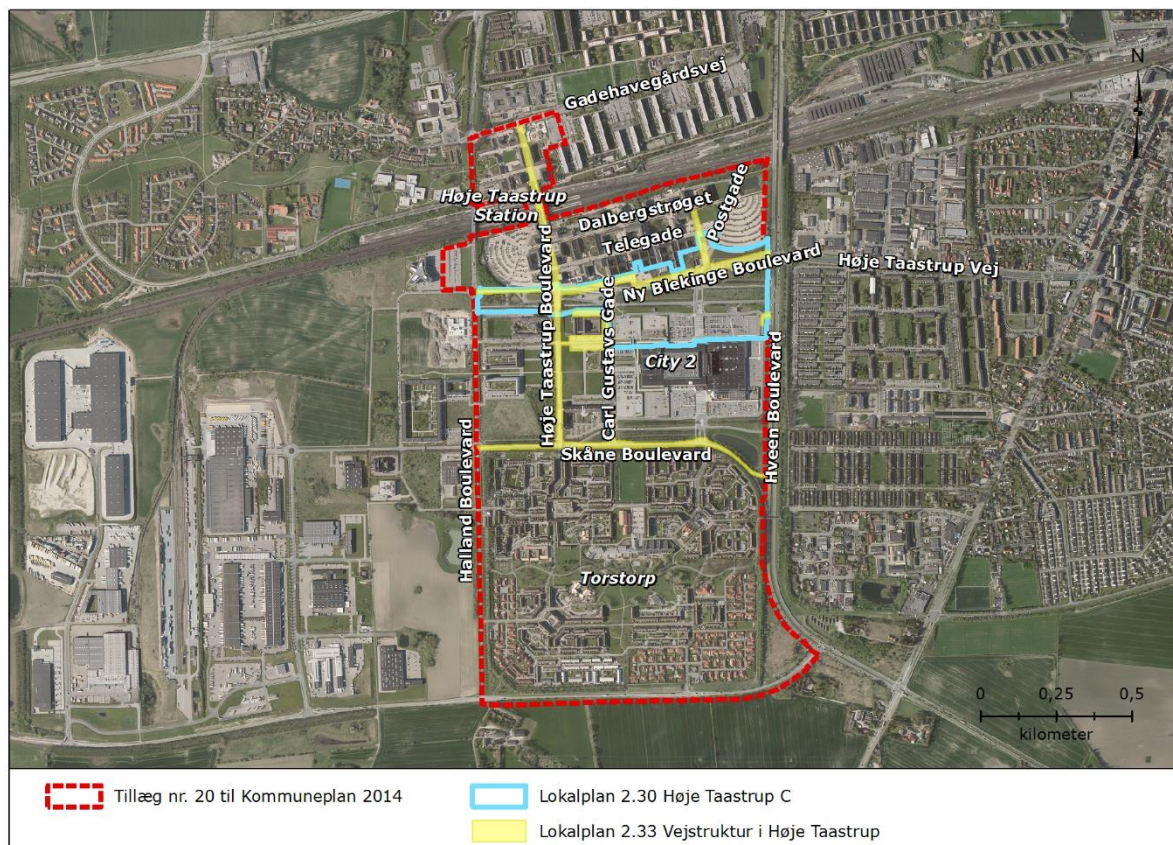
2.2 Nyt plangrundlag

For at gøre det muligt at etablere byudviklingsprojektet Høje Taastrup C, har Høje-Taastrup Kommune udarbejdet følgende forslag til plangrundlag:

- Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014
- Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C
- Lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup

Planforslagene fastlægger overordnede rammer og bestemmelser for den fremtidige arealanvendelse af det fuldt udbyggede Høje Taastrup C, og danner således grundlag for selve byudviklingsprojektet. Planer og projekt omhandler primært omlægninger af overordnede veje i området, omlægning af parkeringspladser, byudvikling omfattende nye boliger, kontorerhverv, detailhandel samt et 4,7 ha parkstrøg mellem bygninger syd for Ny Blekinge Boulevard og City 2.

Figur 2-4 viser afgrænsningen af kommuneplantillæg og lokalplaner. Planerne beskrives nærmere i kapitel 4.



Figur 2-4. Afgrænsning af kommuneplantillæg og lokalplaner.

2.3 Lovgrundlag

Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 omhandler miljøvurdering af både planer og programmer samt miljøvurdering af konkrete projekter (VVM). De to typer af miljøvurderinger er reguleret af hver deres EU-direktiv.

På mange måder minder processerne om hinanden, men der er også forskelle. F.eks. hedder rapporter, som beskriver miljøvurderinger af planer og programmer "miljørapporter", mens rapporter, som beskriver miljøvurderinger af konkrete projekter, hedder "miljøkonsekvensrapporter". I det følgende beskrives kort hvilke indholds krav, der er til henholdsvis miljøvurdering af planer og programmer og til miljøvurdering af projekter, og dermed hvilke overordnede krav der er til indeværende rapport, som dækker begge dele. Endvidere beskrives Høje-Taastrup Kommunes afgrænsning af miljøvurderingen.

Miljøvurdering af planer

Miljørapporten skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med den aktuelle viden og de normalt anvendte vurderingsmetoder. Miljørapportens omfang må også afspejle, hvor detaljeret planen eller programmet er, hvad planen eller programmet indeholder, på hvilket trin i et beslutningsforløb planen eller programmet befinder sig, og hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb.

Indledningsvist foretager myndigheden en afgrænsning af miljørapportens indhold, idet der kan skal foretages en miljøvurdering af de miljøforhold, hvor der er risiko for væsentlig påvirkning (§ 11).

Miljøvurdering af projekter

Miljøkonsekvensrapporten udarbejdes for et konkret projekt på baggrund af oplysninger leveret af bygherren. Oplysningerne skal være fuldstændige og af tilstrækkelig høj kvalitet. Inden bygherre udarbejder en miljøkonsekvensrapport skal myndigheden afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger skal være, som bygherren skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten (§ 23).

2.3.1 Én samlet miljøvurdering af planer og projekt

Af miljøvurderingslovens § 6 fremgår det, at en miljøvurdering af planer og programmer ikke træder i stedet for den vurdering af et konkret projekt (VVM). De to typer miljøvurderinger kan skrives sammen i én rapport, og denne rapport dækker derfor kravene til miljøvurdering af både planer og programmer og miljøvurdering af konkrete projekter (VVM).

Høje Taastrup Kommunes Byrådscenter har ansøgt Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter om at få behandlet en ansøgning om projektet efter lovens regler om såvel planer og programmer, som efter lovens regler om miljøvurdering af konkrete projekter. Bygherren har ønsket, at der skal gennemføres en miljøvurdering af projektet, som det er muligt jf. lovens § 18, stk. 2. Derfor har Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter ikke gennemført en screening af projektet efter reglerne, men igangsat miljøvurderingsprocessen med det samme.

2.3.2 Afgrænsning af rapporten

Høje-Taastrup Kommune indkaldte i perioden den 14. februar til den 14. marts 2017 forslag og idéer til tillæg til Kommuneplan 2014, som skal muliggøre projektet. Der blev afholdt borgermøde den 1. marts 2017 om visioner og planer for Høje Taastrup C. Bemærkninger, som kommunen modtog i denne periode, er i det omfang de er relevante for projektet, inddraget i denne rapport.

Høje-Taastrup Kommune gennemførte tillige en høring af en afgrænsningsrapport i perioden fra den 22. august til 5. september 2017. I afgrænsningsrapporten blev det defineret hvilke forhold, der skal tillægges størst vægt i denne rapport.

Afgrænsningsrapporten konkluderede, at der i den samlede miljøvurderingsrapport skulle lægges særligt vægt på at vurdere de **potentielt væsentlige** miljøpåvirkninger på:

- Biologisk mangfoldighed og fauna og flora, § 3-område
- Befolkningen, rekreative forhold, veje, adgangsforhold og støj
- Menneskers sundhed
- Vand, grundvand og overfladevand
- Landskab
- Kumulative virkninger, trafik og støj

Rapporten konkluderede samtidig, at nedenstående miljøforhold enten vil blive påvirket **ubetydeligt eller slet ikke**, og derfor skulle de kun beskrives og vurderes kortfattet:

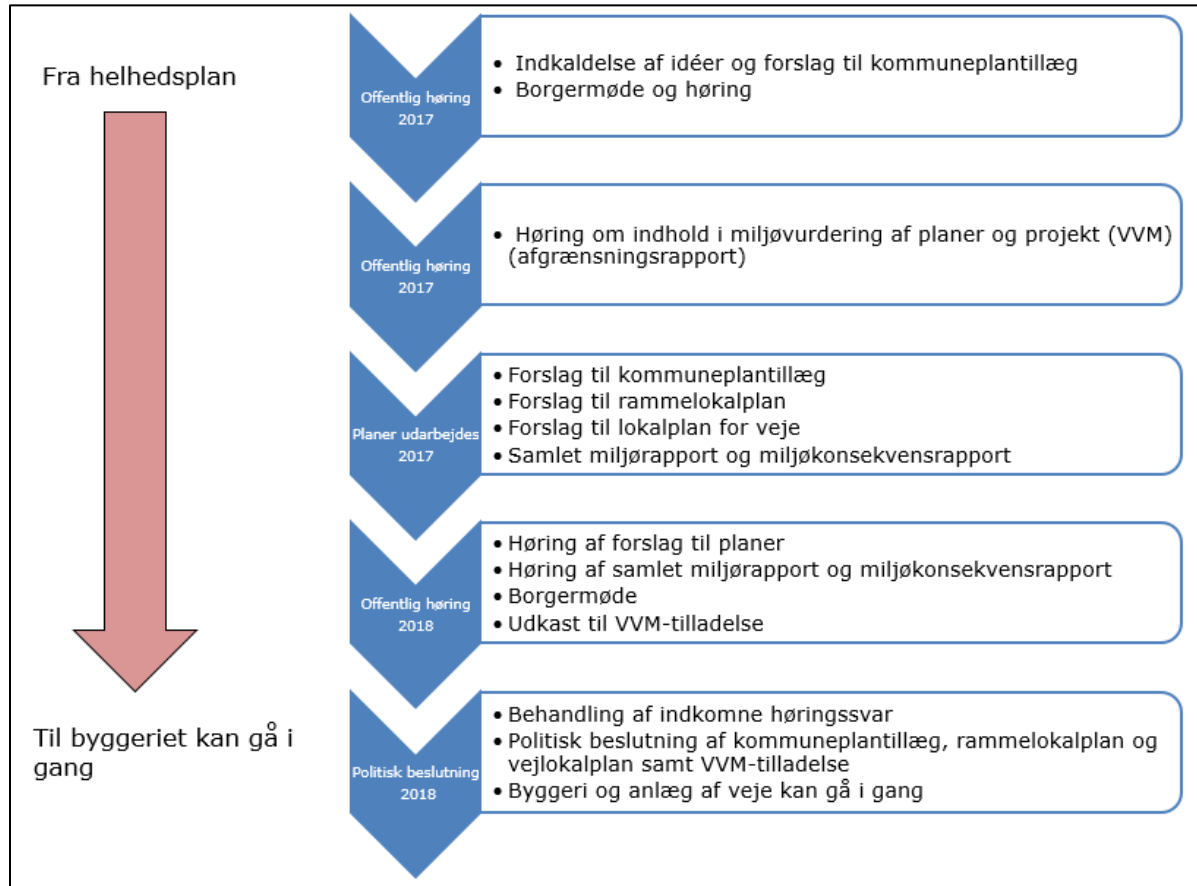
- Biologisk mangfoldighed, *Natura 2000-områder*
- Jordbund
- Luft
- Klimatiske faktorer
- Kulturarv

Afgrænsningsrapporten var i høring hos borgere og andre interesserede, ligesom berørte myndigheder blev hørt.

Høje-Taastrup Kommune modtog i alt otte høringssvar, og afgav på den baggrund en endelig udtalelse om emnerne for den samlede miljøvurdering. I denne fremgik det, at især spørgsmål og bemærkninger om trafik herunder vejføringer, trafikikkerhed, støj, forurening, rekreative og visuelle forhold samt sundhed relateret til trafikforurening og -støj fylder hos de lokale borgere, både i drifts- og anlægsfasen. Disse emner var beskrevet som potentielt væsentlige i afgrænsningsrapporten og vil derfor blive behandlet uddybende i miljøvurderingen.

Høringssvaret fra Region Hovedstadens pegede på at følgende også burde behandles: Forbruget af primære råstoffer, erstatning af primære råstoffer og anvendelse af overskudsjord. Disse emner behandles således også i denne rapport.

Den samlede planproces er illustreret i Figur 2-5.



Figur 2-5. Fra helhedsplan til igangsætning af byggeri og anlæg. Oversigt over planprocessens gennemførelse.

2.4 Læsevejledning

Figuren nedenfor illustrerer strukturen af denne rapport og hvordan de potentielt væsentlige emner udpeget i afgrænsningsrapporten indgår.

Miljøvurdering Denne rapport's opbygning	Afgrænsningsrapport Udpegede væsentligste miljøforhold
1. Indledning	
2. Ikke-teknisk resumé	
3. Projektbeskrivelse	
4. Beskrivelse af planer	
5. Alternativer	
6. Metodebeskrivelse	
7. Forhold til anden planlægning	
Miljøvurdering	
8. Trafik	Biologisk mangfoldighed og fauna og flora, § 3-område Vurderes i kapitel 12
9. Støj	Befolkningen, rekreative forhold, veje og adgangsforhold og støj Vurderes i kapitel 8, 9, 10 og 11
10. Landskab og byrum	Menneskers sundhed Vurderes i kapitel 11
11. Befolkning, sundhed og erhverv	Vand, grundvand og overfladevand Vurderes i kapitel 12 og 13
12. Natur og overfladevand	
13. Grundvand	Landskab Vurderes i kapitel 10
14. Øvrige forhold	Kumulative virkninger, trafik og støj Vurderes i kapitel 8, 9 og 15
15. Kumulative virkninger	
Opsamling	
16. Afværgende foranstaltninger	
17. Overvågningsprogram	
18. Mangler og usikkerheder	
19. Sammenfattende miljøvurdering	
20. Referencer	

Figur 2-6. Denne rapport's opbygning og væsentligste udpegede miljøforhold fra afgrænsningsrapporten. I høringsfasen pegede Region Sjælland desuden på, at forbrug af råstoffer, mulighed for at benytte genbrugsmaterialer samt muligheden for at genanvende overskudsjord i projektet bl.a. for at reducere transport og CO₂-udslip bør indgå i vurderingen.

Venstre side af Figur 2-6 illustrerer, hvordan denne rapport er inddelt i tre dele, hvoraf den første del består af **kapitel 1–7**: Indledning, ikke-teknisk resumé, projektbeskrivelse, beskrivelse af planer, alternativer, metodebeskrivelse og forhold til anden planlægning.

Anden del består af selve miljøvurderingen **kapitel 8-15**: Beskrivelse af eksisterende forhold og miljøvurdering for alle behandlede miljøforhold.

Tredje del består af en række opsamlende kapitler, **kapitel 16-20**, herunder afværgende foranstaltninger, overvågningsprogram, mangler og usikkerheder, sammenfattende miljøvurdering og referencer.

Højre side af figuren viser de miljøforhold, som afgrænsningsrapporten peger på rummer de potentielt væsentligste miljøpåvirkninger.

Denne rapport er desuden struktureret således, at de emner, der i afgrænsningsrapporten blev vurderet at kunne medføre en væsentlig påvirkning behandles først, og derefter er alle miljøemner, som ikke forventes at medføre væsentlige miljøpåvirkninger, samlet i et kapitel under overskriften "Øvrige miljøforhold".

Rapporten skal således belyse konsekvenserne af at realisere alle tre planforslag og selve projektet. Generelt i rapporten beskrives den samlede påvirkning ved realisering af det samlede byudviklingsprojekt, som reguleres af kommuneplantillægget (primært overordnet arealanvendelse, etagemeter, ny inddeling og indhold af rammeområder mv.), lokalplan 2.30 Høje Taastrup C (konkrete bestemmelser for f.eks. bebyggelsens placering, dimensioner mv.) og lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup (ombygning af vejstrukturen).

I vurderingen af påvirkninger for hvert miljøforhold beskrives påvirkningerne fra byudviklingsprojektet generelt, og hvor det er relevant, henvises specifikt til en enkelt plan. Det gælder f.eks. i forbindelse med beskrivelsen af trafikale påvirkninger, hvor der henvises til lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup, eller i forbindelse med beskrivelse af de visuelle påvirkninger, hvor der bl.a. henvises til de bestemmelser i lokalplan 2.30 Høje Taastrup C, der fastlægger farve- og materialevalg på bygningernes facader.

Som grundlag for rapportens vurderinger og konklusioner foreligger der følgende baggrundsmateriale:

- Helhedsplan for Høje Taastrup C, COBE, august 2016
- Arealdisponeringsplan for Høje Taastrup C, COBE, november 2017
- Trafikplan Høje Taastrup, Rambøll Trafik, september 2017
- Rækkefølgeplan. Kommunale infrastrukturinvesteringer som forberedelse til byggemodning i Høje Taastrup C. Rambøll, oktober 2017
- Miljøscreening, Høje Taastrup C. Rambøll, juni 2017
- Høje Taastrup City. Indledende geoteknisk og hydrogeologisk forundersøgelse, Rambøll, november 2017
- Trafikstøj i forbindelse med omlægning af veje, Høje Taastrup C. Rambøll, september 2017

3. PROJEKTBEKRIVELSE

3.1 Byudviklingsprojektet – en ny struktur

Som beskrevet i afsnit 2.1 er visionen for Høje Taastrup C, at der med byudviklingsprojektet bliver skabt en sammenhængende, mangfoldig, aktiv og tryk by. Det indebærer bl.a. en omlægning af de overordnede veje i området der skaber plads og en justering af den trafikale struktur, som giver mulighed for nye bebyggelser og et nyt centralt parkstrøg.

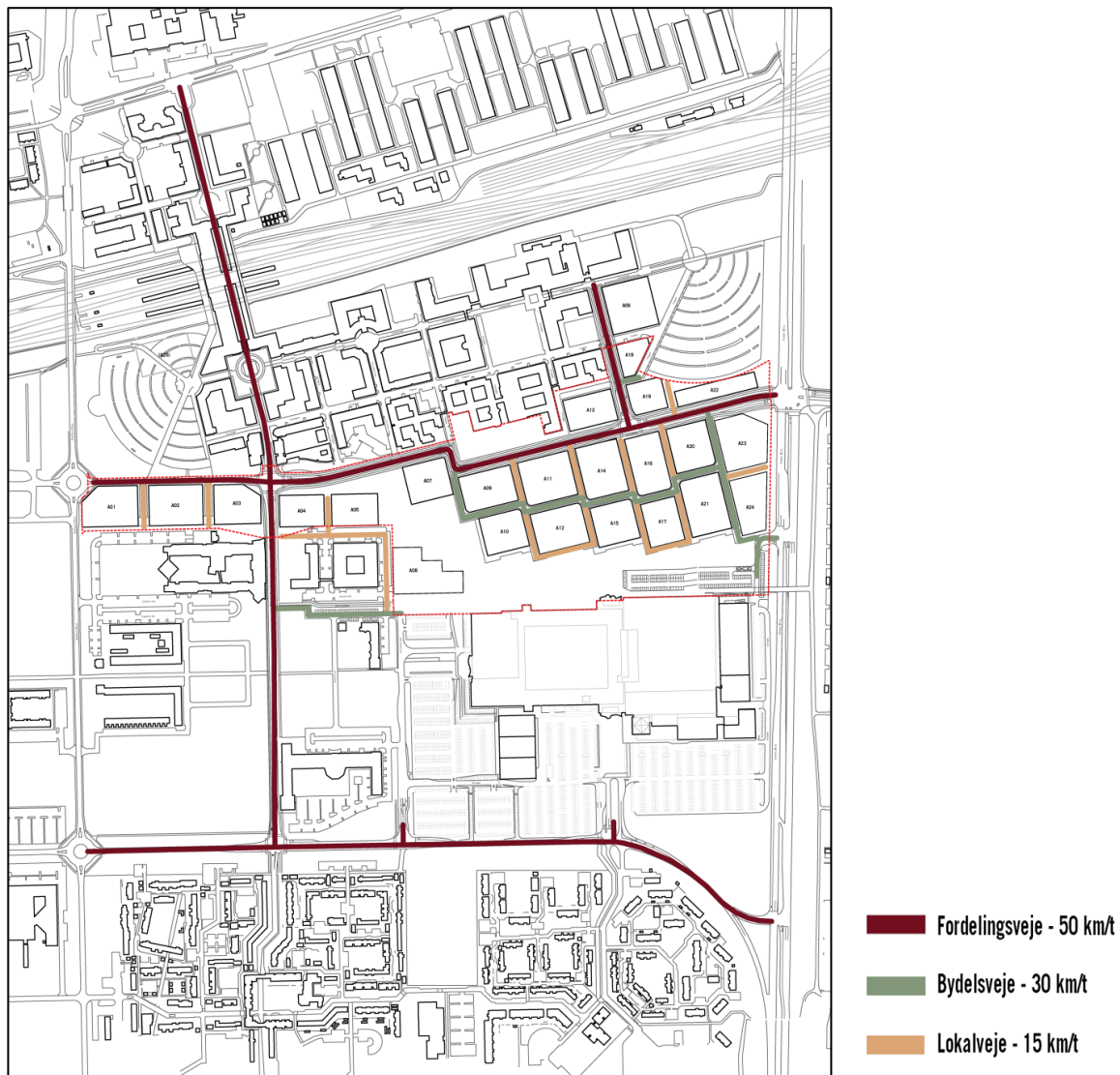
3.1.1 Veje

Byudviklingsprojektet omfatter blandt andet et justeret forløb for Blekinge Boulevard, som er fordelingsvej ind i det nye byområde. "Ny Blekinge Boulevard" løber fra Hveen Boulevard ved Høje Taastrup Vej, hvor der dannes et firebenet kryds, og til Halland Boulevard. Underføringen under Høje Taastrup Boulevard opfyldes, så de to veje mødes i et signalreguleret kryds. Som en sidevej til "Ny Blekinge Boulevard" etableres også en fordelingsvej op til Dalbergstrøget i den gule by.

I den østlige del af skåne Boulevard sammenlægges vejbaner, der i dag er adskilt, mod syd til en dobbeltrettet vej. Den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard hæves, så de to veje mødes i et kryds. Samtidig bliver Høje Taastrup Boulevard åbnet for almindelig biltrafik fra Gadehavegårdsvej til Skåne Boulevard. Strækningen i Torstorp vil stadig kun være åben for busser.

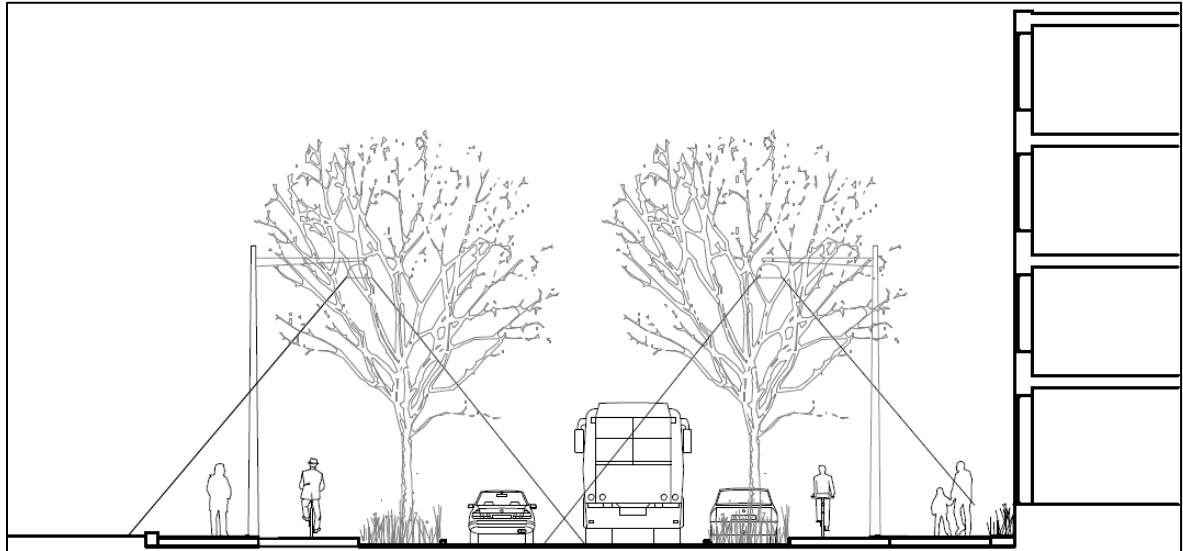
En strækning af Gøngestien mellem Høje Taastrup Boulevard og Carl Gustavs Gade ændres til bydelsvej til det nye rådhus og lokalvej til boliger syd for Blekinge Boulevard. Endelig indeholder planen en ny indkørsel til City 2 fra Hveen Boulevard, ca. 175 m syd for krydset ved Høje Taastrup Vej.

Vejene er inddelt i fordelingsveje, mindre bydelsveje og lokalveje, som illustreret på Figur 3-1.

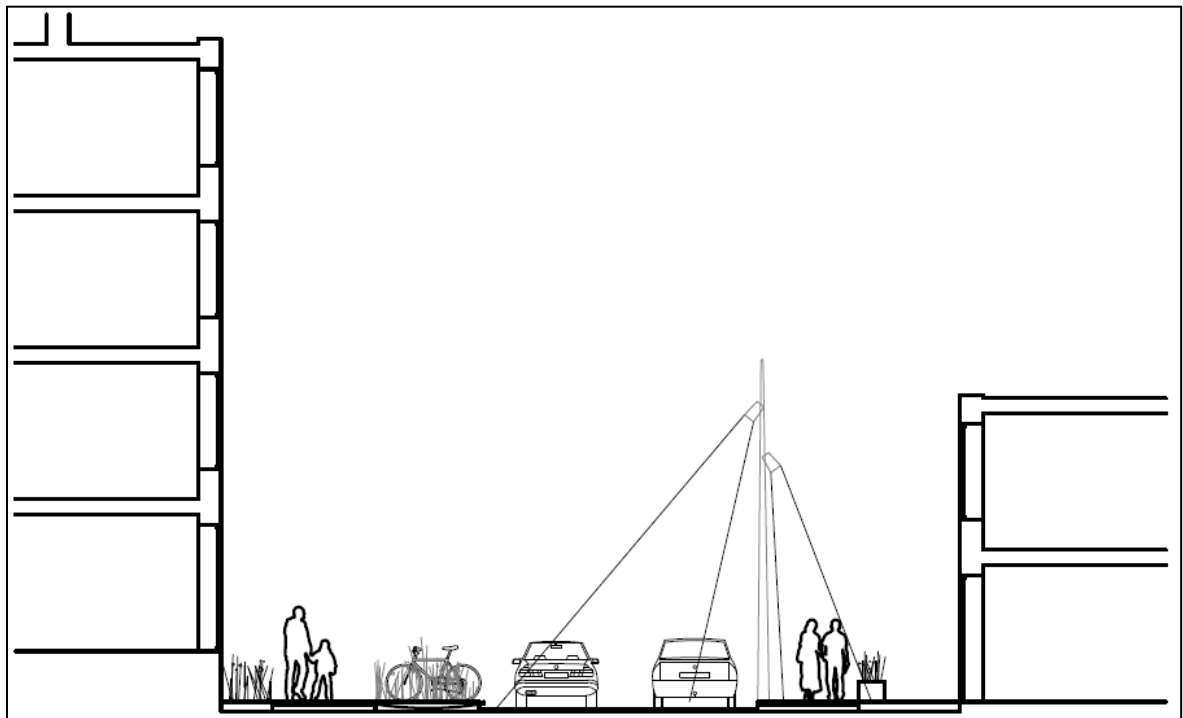


Figur 3-1. Principskitse af vejstruktur i Høje Taastrup under fremtidige forhold.

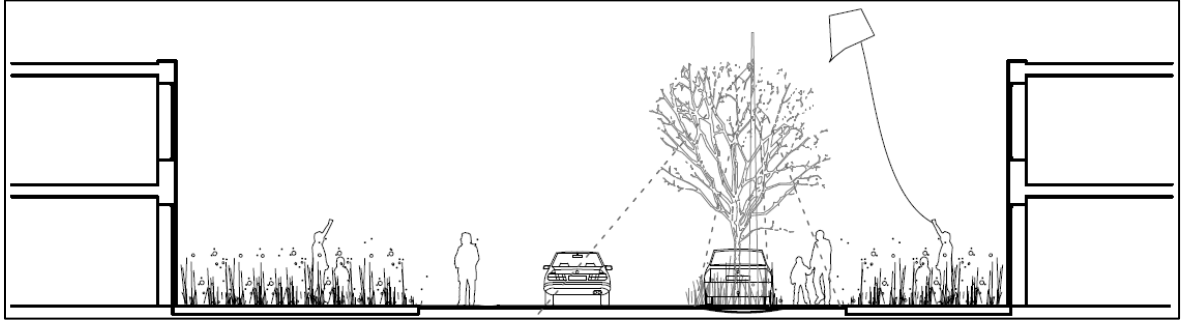
Figur 3-2, Figur 3-3 og Figur 3-4 viser den principielle udformning af henholdsvis fordelingsveje, bydelsveje og lokalveje. Fordelingsvejene etableres med en buffer mellem cykelsti og kørebane, der bl.a. adskiller hårde og bløde trafikanter. Cykel- og gangsti skal her have en bredde på 2,5 m pr. bane.



Figur 3-2. Eksempel på fordelingsvej. Dette er et snit fra den vestlige del af Blekinge Boulevard.



Figur 3-3. Eksempel på bydelsvej.



Figur 3-4. Eksempel på lokalveje.

Bepantningen langs vejene skal skabe grønne gaderum og beplantningen differentierer alt efter vejtypen for at understrege vejenes hierarki.

Fordelingsveje

Når der er to kørebener i hver retning, plantes en række vejtræer i midterrabbatten. Når der er en kørebane i hver retning, plantes en række vejtræer i hver side af vejen, som vist på Figur 3-2.

Bydelsveje

På bydelsvejene plantes vejtræerne skiftevis på den ene og den anden side af vejen.

Lokalveje

På lokalvejene plantes vejtræerne skiftevis på den ene og den anden side af kørebanen, som vist på Figur 3-4.

3.1.2 Bebyggelse

Høje Taastrup C skal være en blandet bydel. En blanding af funktioner og bebyggelsestyper af forskellig karakter og skala i forskellige højder. Projektet rummer i alt mulighed for 254.000 m² som er fordelt på ca. 117.000 m² til boliger og 107.000 m² til erhverv, ca. 11.000 m² skal bruges til detailhandel og service og endelig skal ca. 19.000 m² benyttes til offentlige funktioner, herunder et nyt rådhus.

Formålet er at udvikle en ny bydel, som vil generere et større og mere attraktivt centrum for Høje Taastrup i sammenhæng med den eksisterende gule erhvervsby, stationen og indkøbscentret City2. Den overordnede inddeling og anvendelse af storparceller ses på Figur 3-2 og på Bilag 1 i stort format.



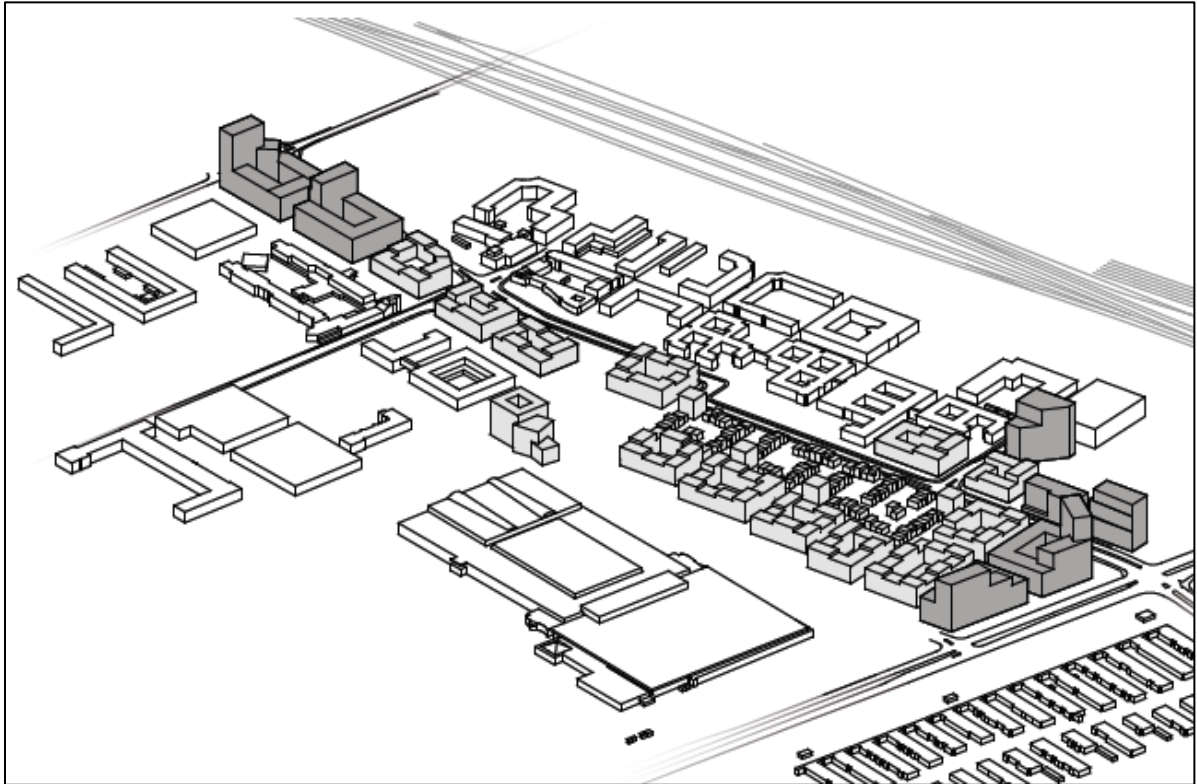
Figur 3-5. Principper for inddeling og anvendelse af storparceller i byudviklingsområdet Høje Taastrup C. Parkstrøget forløber i den sydlige del af byudviklingsområdet, nord for City2.

Erhvervsbyggefelterne er placeret i den østlige og vestlige del af området. Her er der mulighed for at bygge højere end i midten af området. På den måde vil bebyggelsen trappe op mod øst og vest, og trappe ned mod midten af området med parken og boligbebyggelsen. Dette princip fremgår af Figur 3-6.

Bygningshøjden langs parkstrøget ligger på 4-6 etager, som er en velkendt og veltestet bymæssig højde, der giver mulighed for at have mange boliger, samtidig med at der er service/detailhandel i stueetagen. Begge funktioner bidrager aktivt til liv i parken.

Bag parkstrøgets kantbebyggelse trappes højden ned til punkt- og rækkehuse på 2-6 etager. Ud mod de trafikerede boulevarder placeres høje bygninger, der er med til at afskærme mod trafikstøj. Punktvis kan der placeres tårne på 12-16 etager i op til 58 meters højde.

Bebyggelsens højder varierer inden for hver storparcel, hvilket er med til at skabe en varieret og dynamisk bebyggelse.



Figur 3-6. Oversigt med markering af højere bebyggelse.

3.1.3 Parkstrøg og håndtering af regnvand

Byudviklingsprojektet omfatter etablering af et parkstrøg mellem Høje Taastrup Station og City2. Parkstrøget er projektets primære offentlige rum, og har et areal på ca. 4,7 ha (inkl. parkeringsareal ved City2).

I parkstrøget skal der anlægges en øst-vest gående hovedsti, en cykel- og gangsti med en samlet bredde på ca. 5 m og belyst med parklamper. Areal til cykling skal belægges med fast belægning og kan stedvis deles i to forløb med cykelsti for sig i en bredde på 3 m og gangsti for sig i en bredde på 2 m. Belysning i parkstrøget skal bidrage til at skabe tryghed i bydelen 24 timer i døgnet.

Parkstrøget planlægges at rumme grønne områder og flader, der kan anvendes rekreativt og målet er at skabe et kombineret by- og parkrum med en række aktiviteter til forskellige brugere. En type aktiviteter kan anlægges langs et aktivitetsbånd og kan eksempelvis rumme et basketballtårn, en skulpturel legeplads og et skaterområde. De øvrige aktiviteter kan placeres langs den gennemgående sti og knytte sig til boligerne. Det kan f.eks. være langborde til fællesspisning, en legeplads osv.

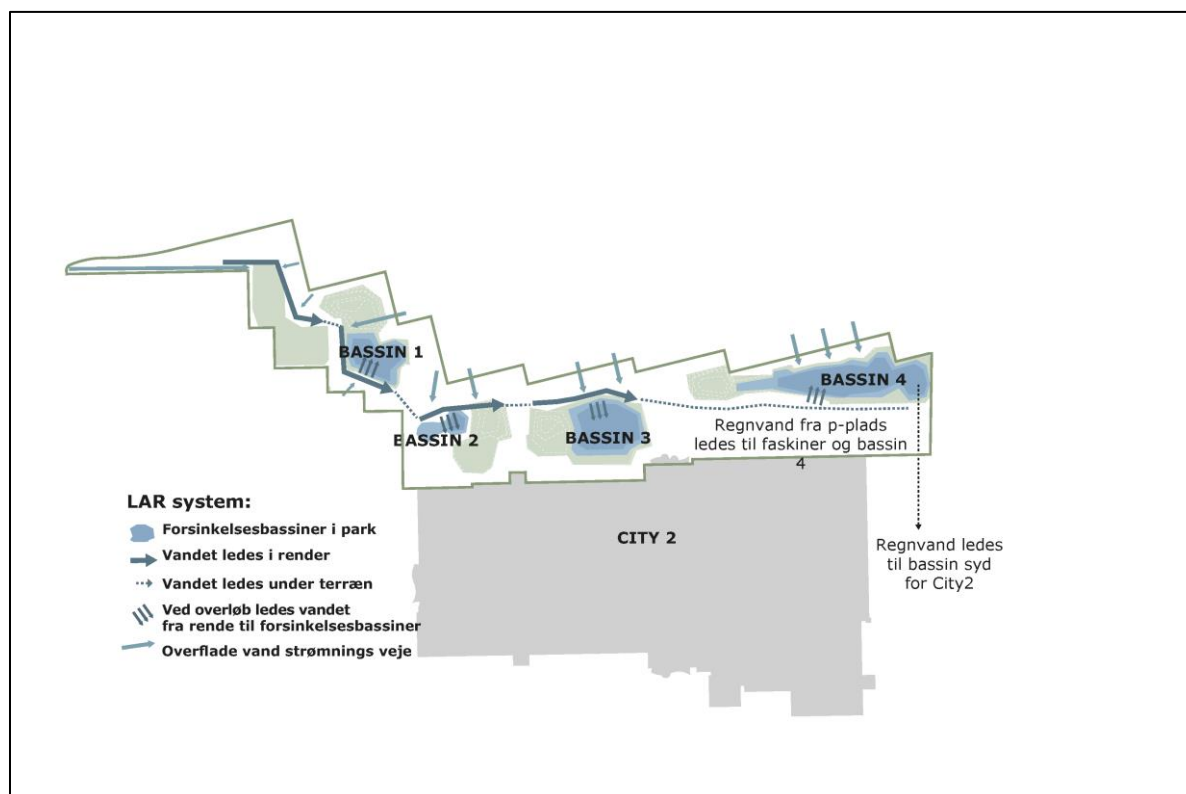
Bygherre ønsker at have mulighed for at, der efter planlægningsfasen kan ske en borgerinvolvement omkring parkstrøgets indretning. Den endelige udformning, plantevalg og muligheder for aktiviteter vil derfor først blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen. Parkstrøgets placering fremgår af Figur 3-5



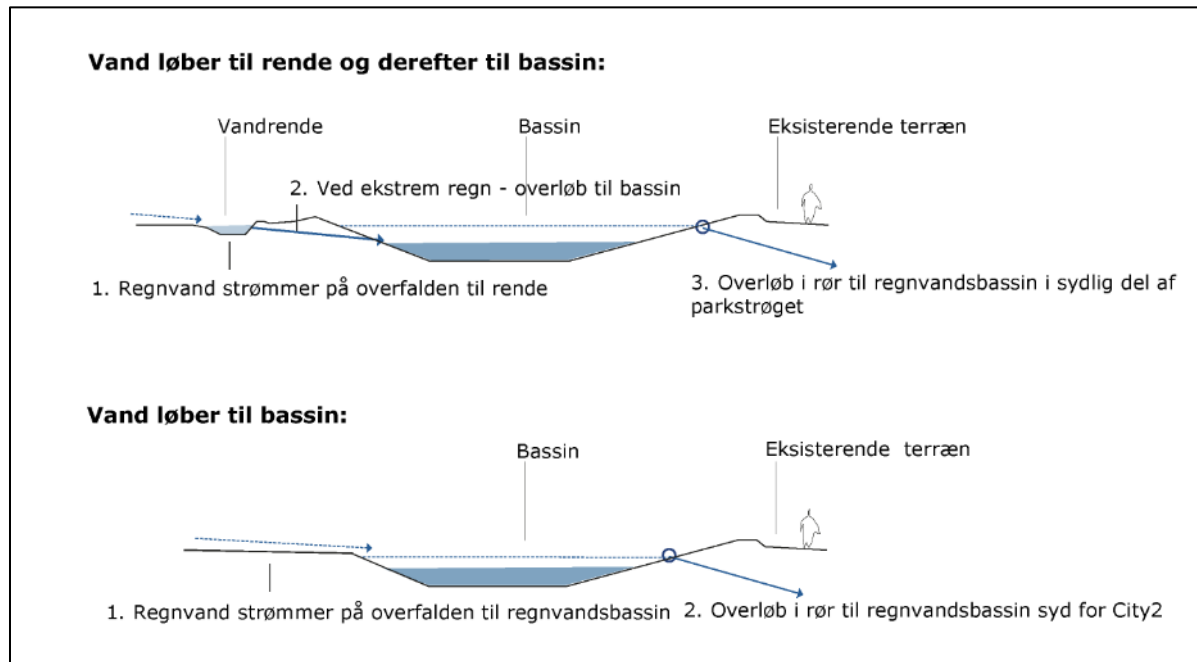
Figur 3-7 Illustration af parkstrøget, hvor området ændres fra vej til park /1/.

Ved større regnvejr kan en gennemgående rende lede regnvand til den østlige del af byudviklingsområdet, hvorfra vandet bliver ledt til det eksisterende regnvandsbassin syd for City2. Det overskydende regnvand i byudviklingsområdet bliver holdt tilbage i nedsunkne grønne områder, til der er plads i regnvandsbassinet. På grund af terrænets naturlige fald, vil der sjældent stå vand i den vestlige del af parken og hyppigere stå vand i lavninger i parkens sydøstligste hjørne.

Fra regnvandsbassinet ledes vandet som i dag til Store Vejle Å. Bassinerne i parken planlægges etableret med svagt skrånende brinker. Når bassinerne er fyldte med vand, kan vanddybden på de dybeste steder blive op til 1,5 - 2 m. Regnvandsanlægget vil mindst kunne rumme, hvad der svarer til en 10-års hændelse. I forbindelse med den videre projektering af anlægget vil det blive undersøgt, om området rummer mulighed for at tilbageholde hvad der svarer til en 100 års skybrudshændelse.



Figur 3-8. Principper for håndtering af regnvand i parkstrøget.



Figur 3-9. Principper for håndtering af regnvand i parkstrøget.






3.1.4 Parkering

Høje Taastrup C ligger i gang- og cykelafstand fra Høje Taastrup Station, og alle i kvarteret kan nemt komme til stationen, som forbinder Høje Taastrup C med København og Roskilde på hhv. 18 og 15 min. På grund af den korte afstand til stationen, er der i byudviklingsprojektet fastsat en parkeringsnorm, der afspejler visionen om en bæredygtig bydel.

For boliger sættes parkeringsnormen til $1/175 \text{ m}^2$, for erhverv $1/100 \text{ m}^2$ og offentlige funktioner til $1/100 \text{ m}^2$ etageareal. Der er tale om minimumsnormer, som er beregnet et øget parkeringsbehov på ca. 1.967 parkeringspladser for Høje Taastrup C som helhed. Parkering til erhverv udvikles inden for grunden i egen kælder. Parkering til række- og punkthuse kombineres direkte med boligen som p-lommer på matriklen. Dette giver mulighed for at inddrage dele af parkeringsarealet til brug i boligen, hvis dette ønskes, og man kan dermed tilpasse behovet i fremtiden, hvis nye delebilsordninger mv. vinder frem. Parkering til karréerne sker primært i p-hus samt som terrænparkering. Gæste- og handicapparkering placeres i bydelsveje og lokalveje. City2's nedlagte parkeringsarealer "genhuses" som terrænparkering syd for City2. Parkering til de eksisterende erhvervsjendomme nord for Blekinge Boulevard bliver "genhuset", dels som nyanlagt terrænparkering dels i det nyanlagte p-hus nord for afgrænsningen for lokalplan 2.30 Høje Taastrup C. Parkering, som nedlægges i forbindelse med projektet, vil blive etableret i forholdet 1:1 andre steder i nærområdet.



Figur 3-10. Overordnet plan for parkering. Udover markeringen på kortet af muligheder for parkering, vil der blive etableret parkering i bydelsveje og lokalveje samt ny parkering syd for City2.

	Parkeringshus
	Mulighed for parkeringshus
	Parkeringshus i P-Kælder
	Parkeringshus på egen matrikel på terræn
	Overfladeparkering

3.2 Anlægsbeskrivelse

3.2.1 Udbygningsetaper

Anlægsarbejderne for byudviklingsprojektet Høje Taastrup C forventes at ske i rækkefølgen:

1. Omlægning af underjordiske ledninger for forsyningsselskaber.
2. Omlægning af fordelingsveje og krydsninger.
3. Etablering af lokal infrastruktur, bydelsveje, lokalveje og parkstrøg (etablering af lokal infrastruktur til storparceller som detailplanlægges, sker først).
4. Byggerier i de detailplanlagte storparceller kan påbegyndes.

Anlægsarbejder og byggerier gennemføres efterhånden som storparcellerne bliver solgt, og arbejdet forventes at ske fra august 2018 og i en periode på ca. 10 år. Omlægning af ledningsanlæg og overordnede veje bliver udført i starten af perioden, så rammerne for byudvikling og afvikling af bydelens trafik tidligt bliver klar. Øvrig byggemodning og lokal infrastruktur bliver udført, efterhånden som de private bygherrer ønsker at udbytte de enkelte storparceller, og parkstrøget etableres sideløbende med byggemodningen

Omlægning af fordelingsvejene forventes at vare i ca. to år. Høje-Taastrup Kommune vil lægge vægt på at arbejderne kommer til at genere trafikken mindst muligt, og at overordnet infrastruktur anlægges som det første.

3.2.2 Arbejdsarealer

I anlægsfasen vil arealer nær vejarbejder og byggerier blive inddraget til arbejdsarealer. Der er ud over dette behov for byggepladser til midlertidigt at stille skure, entreprenørmaskiner, oplag af materialer mv. Arealerne vil blive indhegnet og være oplyste i den mørke tid af året, når der arbejdes på arealerne. Byggepladserne vil blive etableret på ledige arealer i tilknytning til anlægsarbejderne. Når anlægsarbejderne er gennemført, vil arbejdsarealer, som ikke indgår i byudviklingsområdet, blive retableret.

3.2.3 Støjende anlægsarbejder

Etablering af byudviklingsprojektet og af de overordnede veje kan ikke gennemføres uden at det støjer. Der skal gennemføres følgende arbejder, som er støjende:

Tablet 3-1. Støjende aktiviteter under anlægsfasen samt skønnet varighed.

AKTIVITETER	OMTRENTLIG VARIGHED
Støjende aktiviteter	
Etablering af fordelingsveje	Op til 1 år pr. vej
Etablering af bydelsveje og lokalveje	Op til 3 mdr. til etablering af byggepladsvej samt op til 6 mdr. til etablering af endelig vej
Ombygning af kryds i Skåne Boulevard	Op til 8 måneder
Etablering af bygninger i de enkelte storparceller	Op til 12 mdr. pr. storparcel
Meget støjende aktiviteter	
Fjerne spuns i Blekinge og Skåne Boulevard og opfyldning af denne	Op til 6 mdr.
Fjerne bro over Blekinge og Skåne Boulevard	Op til 2 mdr.
Nedrivning af eksisterende bygninger*	Under en måned pr. bygning
Sætning af spuns til byggegruber på hver storparcel	Ca. 3 uger
Sætning af spuns omkring regnvandsbassin syd for City 2 (§3 sø).	Ca. 3 uger

* Bygninger, der skal nedrives: Bl.a. observatorium nord for Blekinge Boulevard, busskur syd for Blekinge Boulevard, VEKS-bygværk/hus nord for City2, Jet-tankstationen nord for City2.

Bygge- og anlægsarbejder vil foregå på hverdage fra mandag til fredag mellem kl. 07:00 og 19:00 og lørdage mellem kl. 08:00 og 17:00.

3.2.4 Skønnede mængder af jord, råstoffer og byggematerialer

Primært til brug for vurderingen af anlægsfasens trafikale påvirkning og behovet for håndtering af jord er nedenstående mængder af jord, andet affald og materialer skønnet. Skønnene er behæftet med betydelige usikkerheder. Særligt er materialer til boligerne usikre, da bygninger og infrastruktur i tilknytning hertil fastlægges af de kommende grundejere til storparcellerne. Derimod vurderes mængder forbundet med anlæg af vej og ledningsarbejder at være behæftet med mindre usikkerheder.

Den største post udgøres af udgravning af jord i forbindelse med byggeri. Her er det antaget, at der på storparceller med parkeringskælder skal udgraves til en dybde på 8 meter, mens det er antaget, at der ved storparceller uden parkeringskælder samt ved p-huse udgraves til 1,5 meter under terrænet til etablering af fundament. Ifølge Arealdisponeringsplanen for Høje Taastrup C /2/ skal der etableres parkeringskælder på storparcel nr. A01, A02, A18, A22, A23 og A24. Storparcellernes numre fremgår af bilag 1.

Table 3-2. Skøn over mængder af jord, råstoffer og byggematerialer i forbindelse med anlægsfasen for Høje Taastrup C.

ANLÆGSARBEJDE		AKTIVITET	TON
Jordafgravning			
Anlæg af vej	Jord, der kan genindbygges i projektet		62.000
Anlæg af vej	Jord i overskud		136.000
Anlæg af vej	Muld, der skal bortskaffes		43.200
Byggeri	Udgravning af jord i forbindelse med byggeri (p-kældre og fundament)		480.000
Ledningsarbejder	Jord i overskud		63.000
Parkstrøg	Jordudgravning		9.000
I alt			795.000
Bortskaffelse i øvrigt			
Ledningsarbejder	Beton til bortskaffelse		2.200
Anlæg af vej	Beplantning og græs mv.		200
Anlæg af vej	Nedrivning af bygværker – beton		3.000
Anlæg af vej	Nedrivning af bygværker – stål		300
Anlæg af vej	Nedrivning af støttevægge – stål		30
I alt			5.730
Tilkørsel af grus og asfalt mv.			
Anlæg af vej	Beton		10.500
Anlæg af vej	Grus		63.000
Anlæg af vej	Asfalt		34.900
Anlæg af vej	Øvr. (stål, granit)		4.000
Parkanlæg	Grus		12.500
Parkanlæg	Asfalt		1.500
Parkanlæg	Beton		4.000
I alt			130.400
Bygninger, bolig og erhverv og p-hus			
Byggeri	Betondæk (gulve og tage)		167.200
Byggeri	Facader – beton		48.200
I alt			215.400

4. BESKRIVELSE AF PLANER

I det følgende præsenteres indholdet af de tre planforslag: Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014, lokalplan 2.30 Høje Taastrup C og lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup. Tabel 4-1 viser kortfattet indholdet i de planer, som er nødvendige for at byudviklingsprojektet Høje Taastrup C kan realiseres.

Tabel 4-1 Planernes overordnede indhold.

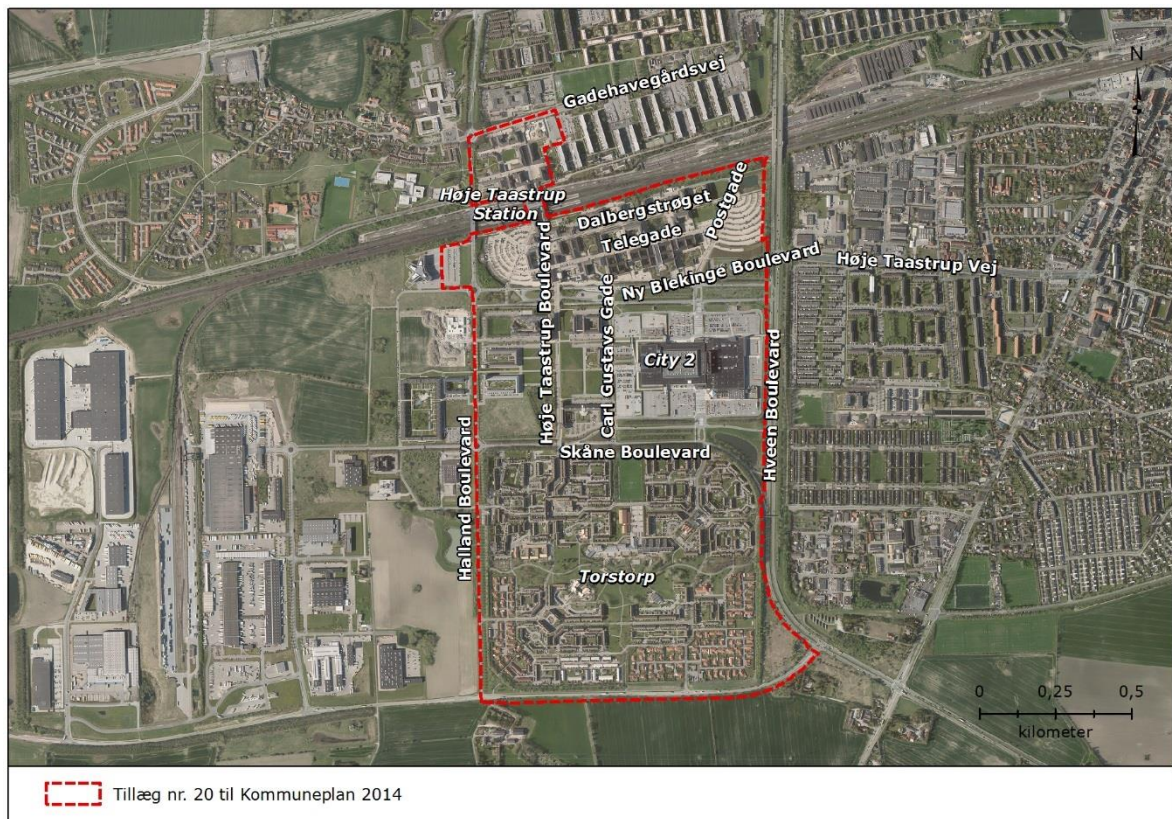
PLANER	EMNER
Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014	<ul style="list-style-type: none"> Justeringer i kommuneplanens hovedstruktur: <ul style="list-style-type: none"> • Rummelighed/rækkefølge i område 2.7 i Høje Taastrup by. • Detailhandel i Høje Taastrup By (Høje Taastrup C-området og City2). • Stationsnære områder og kerneområder i Høje Taastrup by. • Ramme 2232 for lokalplanlægningen indenfor Høje Taastrup C-området. • Øvrige omgivende kommuneplanrammer konsekvensrettes og justeres.
Lokalplan nr. 2.30 Høje Taastrup C	<ul style="list-style-type: none"> • Aflyser gamle lokalplaner i området (undtagen for nyt rådhus). • Fastlægger i grove træk bebyggelsens omfang, placering, udseende • Fastlægger rummelighed for udbygning i området og fordeling på anvendelser. • Fastlægger anvendelse, rummelighed, friarealer, højder (etageantal) for storparceller. • Fastlægger bydelsveje og lokalveje samt stisystem igennem området. • Rummer principper for klimasikring. • Rummer principper for parkering og min. P-normer knyttet til de enkelte anvendelsestyper. • Beskriver ramme og butiksstørrelser for detailhandel. • Principper for kantzoner. • Principper for materialer. • Principper for park. • Detaillokalplan for byggefelt A09, A11, A14 g A16: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fastlægger byggemuligheder for 4 storparceller: Boliger i en blanding af rækkehuse op til 3 etager og punkthuse op til 6 etager. ○ Rummelighed og bebyggelsesprocent. ○ Friarealer, befæstelsesgrad. ○ Krav om parkering. ○ Principper for beplantning, hegning, belysning.
Lokalplan nr. 2.33 Vejstruktur Høje Taastrup	<ul style="list-style-type: none"> • Fordelingsveje: Ny Blekinge Boulevard, Skåne Boulevard, tilslutning fra Hveen Boulevard til ny indkørsel til City2, åbning af Høje Taastrup Boulevard for alm. færdsel fra Skåne Boulevard til Gadehavegårdsvej. • Ny Gøngevej med tilhørende stiforløb, ny fordelingsvej til Boligområder syd for Blekinge Boulevard og øst for Høje Taastrup Boulevard, fordelingsvej til rådhus. • Vejudlæg, længde- og tværprofiler for de overordnede veje. • Vejovergange/krydsninger for veje indeholdt i lokalplanen.

4.1 Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014

Området, omfattet af Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014 ligger i de centrale dele af Høje Taastrup by, på arealer mellem Hveen Boulevard i øst, Halland Boulevard i vest, samt fra Stationsområdet og eksisterende bebyggelse i den "gule stationsby" nord for Blekinge Boulevard, til Torstorp i syd.

Selve byudviklingsområdet er en mindre del af det samlede område for kommuneplantillægget, idet tillægget samtidig rummer mindre konsekvensjusteringer af afgrænsning mv. i de rammeområder, der omgiver byudviklingsprojektet.

Det er planen, at byudviklingsprojektet realiseres over en ca. 10-årig periode. Afgrænsning af kommuneplantillægget fremgår af Figur 4-1.



Figur 4-1. Afgrænsning af kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014.

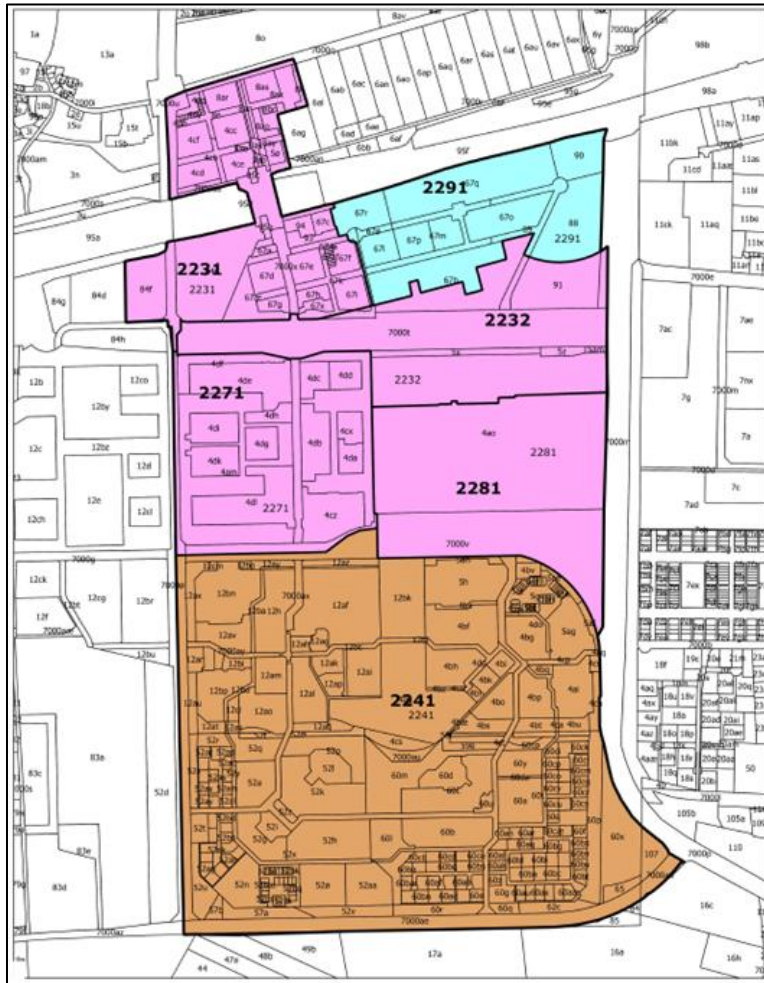
4.1.1 Formål med kommuneplantillægget

Kommuneplantillægget tilvejebringes for at fastlægge grundlaget for de lokalplaner, der skal udarbejdes for at byudviklingsprojektet kan realiseres. Som led heri justeres en række retningslinjer, udpegninger og rammebestemmelser i Kommuneplan 2014.

Kommuneplan 2014 rummer allerede retningslinjer til at udnytte område 2.7 (omfattet af de to nye rammeområder nr. 2232 og 2281, som dækker selve byudviklingsprojektet for Høje Taastrup C). Den gældende retningslinje 1.2.3 giver en samlet byggeret på op til 271.000 etagemeter bebyggelse, heraf 94.000 etagemeter liberale erhverv/kontorerhverv, 94.000 etagemeter til øvrige centerformål, 23.000 etagemeter detailhandel samt 60.000 etagemeter til boligformål (600 boliger). Denne rummelighed er fordelt ligeligt på første og anden halvdel af planperioden, dvs. årene 2014-19 og 2020-2025.

En realisering af byudviklingsprojektet Høje Taastrup C, vil kræve at retningslinje 1.2.3 om rummelighed og rækkefølge i Høje Taastrup By justeres, idet boligrummeligheden i byudviklingsområdet øges fra 600 til 1200 boliger, og rummeligheden til erhverv reduceres tilsvarende. Derudover nedjusteres arealet til detailhandel i byudviklingsområdet. Den samlede rummelighed til nye byggerier ændres ikke.

Afgrænsningen af rammeområderne i kommuneplantillægget ses på Figur 4-2. Rammeområderne justeres og konsekvensrettes som følge af ændringen af kommuneplanens retningslinje 1.2.3



Figur 4-2. Nye rammeområder i kommuneplantillæg nr. 20.

Kommuneplantillæggets ændringer af gældende rammeområder, rammebestemmelser og retningslinjer i Høje Taastrup Kommuneplan 2014 gennemgås i afsnit 7.3.1.

4.2 Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C

Lokalplanen fastlægger den nye bydels overordnede struktur, placeringen af storparceller, bydelsveje og lokalveje, samt det nye parkstrøg og stiforbindelser i bydelen.

4.2.1 Formål med lokalplan nr. 2.30

Lokalplanen indeholder bl.a. bestemmelser for områdets anvendelse, principper for bebyggelsernes omfang, udseende og højde samt for vejenes fremtræden og parkeringskrav. Derudover indeholder lokalplanen bestemmelser for delområde 1 med henblik på opførelse af boligbebyggelse, delområde 2 for et parkstrøg og delområde 3 for en anvendelse til offentlige funktioner, herunder et rådhus. Afgrænsning af delområderne er vist på Figur 4-4.

Bestemmelserne fastsætter for delområde 1 bl.a. bebyggelses udseende, omfang og beliggenhed samt fremtræden af de ubebyggede arealer og for delområde 2 principper for hovedsti og anvendelse. Bestemmelser for delområde 4 fastsættes i efterfølgende lokalplanlægning. Planen dækker et område på ca. 18,1 ha., som vist på Figur 4-3.



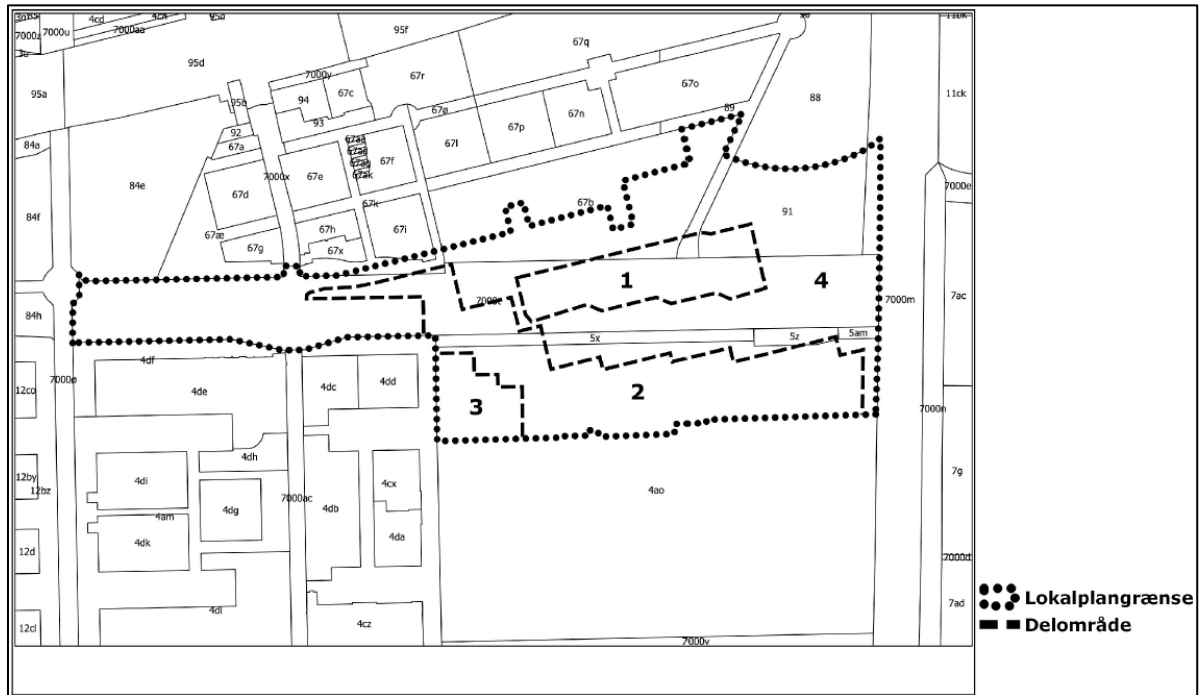
Figur 4-3. Afgrænsning af lokalplan 2.30 Høje Taastrup C.

4.2.2 Områdeinddeling og byggemuligheder

Lokalplanens område er og forbliver i byzone. En del af lokalplanens område opdeles som nævnt i delområderne:

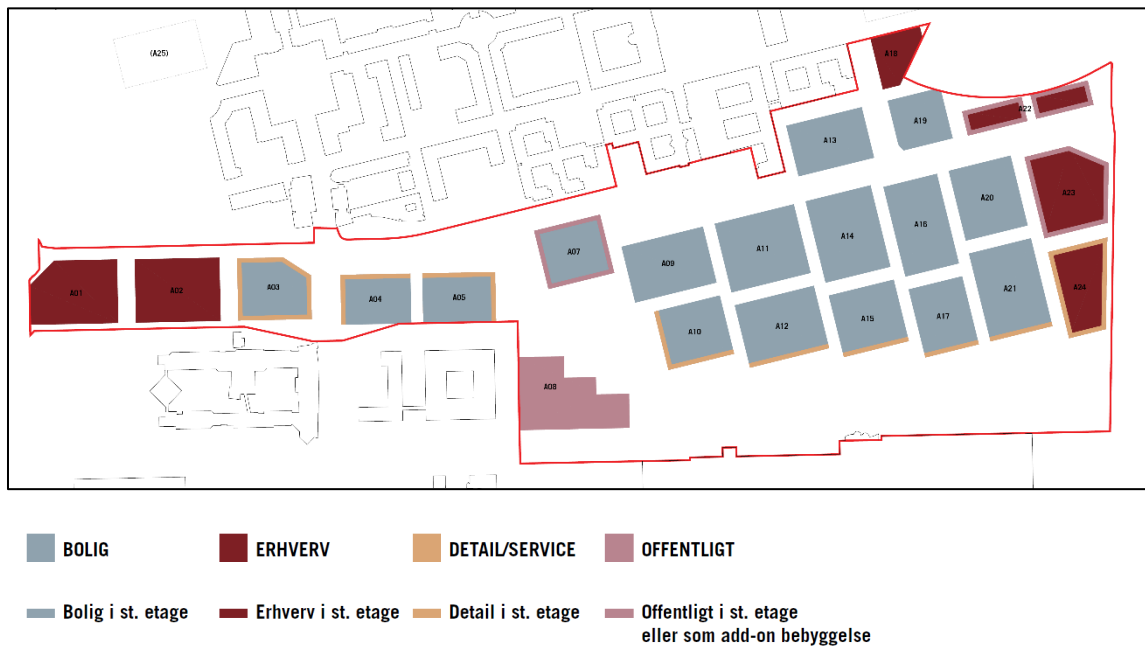
- 1. Boligbebyggelse: Skal anvendes til helårsboliger som rækkehus og etagebebyggelse
- 2. Parkstrøg: Skal anvendes til park og hovedsti, til ophold, leg og evt. markedsplads eller andre lignende aktiviteter samt til lokal afledning af regnvand (LAR)
- 3. Offentlige formål: Skal anvendes til offentlige formål, herunder rådhus
- 4. Blandet byområde.

Delområderne fremgår af Figur 4-4.



Figur 4-4. Delområder i lokalplan 2.30 Høje Taastrup C.

Den endelige anvendelse af arealet inden for delområde 4 skal fastlægges i efterfølgende detaillokalplanlægning. Funktionerne boliger, offentlige funktioner, erhverv samt detalhandel- og servicefunktioner skal principielt fordeles som vist Figur 4-5



Figur 4-5. Principskitse af fordelingen af boliger, erhverv, detailhandel og offentlige funktioner (nyt rådhus) inden for byudviklingsområdet.

Lokalplanen rummer disse byggemuligheder:

Table 4-2. Omfang af byggeri inden for lokalplanens område

FUNKTIONER	AREAL
Bolig	117.000 m ²
Erhverv	107.000 m ²
Detail og servicefunktioner	11.000 m ²
Offentligt	19.000 m ²
Total	254.000 m ²

Rammer for storparcellerne fastlægges som tidligere nævnt i lokalplanen, som også rummer en detaillokalplan for de fire storparceller A09, A11, A14 og A16 (se denne rapport's bilag 1). Høje-Taastrup Kommune vil efterfølgende og efter behov udarbejde detaillokalplaner for de resterende storparceller.

4.2.3 Bebyggelse

Med undtagelse af delområde 1 og delområde 3 samt småbygninger, halvtage og legeredskaber må ny bebyggelse ikke opføres, før der er udarbejdet byggeretgivende lokalplaner.

Delområde 1

I delområde 1 må den samlede bebyggelsesprocent for delområdet storparceller ikke overstige 105 %.

Rækkehuse skal opføres i 2 – 3 etager og punkthuse i 4 – 6 etager³, og således at der indenfor samme storparcel opføres bebyggelse i forskellige etager og højder og med flade tage. Tagterrasser og trappe- / elevatortårne kan herudover etableres. Ventilation og solceller / -fangere må gives en maksimal højde på 1,5 m over murkronen. På de ubebyggede fællesarealer må der i begrænset omfang opføres redskabsskure i en maks. højde på 2,5 m (§ 8).

Lokalplanen stiller krav om, at rækkehuses og punkthuses ydervægge skal fremstå i forskellige farvenuancer. Inden for den enkelte storparcel skal de enkelte boligenheder i rækkehusene kunne skelnes fra hinanden i facaden f.eks. ved facadeforskydning, variation i højde, forskellig placering af døre / vinduer eller vertikal opdeling med f.eks. nedløbsrør.

Facader på punkthuse skal fremstå i en farveholdning, som harmonerer med den på rækkehusene i den enkelte storparcel, og i blankt murværk eller ensfarvede, lyse betonelementer og eventuelt med partielle felter med beklædning eller pudsede.

Rækkehusenes facader skal jf. § 8 fremstå i tegl og eventuelt med mindre felter med træbeklædning. Lokalplanen fastlægger farver på teglsten inden for de enkelte storparceller (inddelingen af storparceller kan ses i bilag 1):

- Storparcel A09 – brun til mokka
- Storparcel A11 – hvid til lys grå
- Storparcel A14 – sand til beige
- Storparcel A16 – brun til mørkegrå

³ Etagehøjde maks. 3,2 m i rækkehuse og maks. 3,6 m i punkthuse.

Delområde 3

Delområde 3 rummer mulighed for opførelse af en enkelt bygning, idet der her planlægges for et kommende nyt rådhus. Bygningen skal opføres i 3-9 etager (§ 8). Bebyggelsen skal opføres i varierede højder og med åbne og aktive stuefacader mod parken således at alle bygningens sider principielt behandles som "forsider" (§ 9).

4.2.4 Veje og stier

Veje

Veje skal anlægges som følgende vejtyper (§ 6):

- fordelingsveje: 50 km/t
- bydelsveje: 30 km/t og
- lokalveje: 15 km/t.

Fordelingsveje skal anlægges med fortove og cykelstier i begge retninger. Der skal anlægges en grøn flexzone med vejtræer, lav beplantning og belysning med mastearmatur.

Bydelsveje skal anlægges med fortove i begge retninger. Der skal anlægges en grøn flexzone med vejtræer, lav beplantning og belysning. Lysarmaturer skal gives et lavere belysningspunkt end på fordelingsveje for at undgå blænding i boligerne. Derudover vil der i flexzonen være plads til cykel- og bilparkering samt evt. nedgravede affaldscontainere.

Lokalveje skal anlægges med ensartet belægning fra facade til facade, så der ikke optræder en klar opdeling af vej, cykel- og gangsti. Der skal etableres zoner med plantebede, vejtræer og cykelparkering.

Stier i parkstrøget

I parkstrøget anlægges en øst-vestgående hovedsti og en cykel-/gangsti med en samlet bredde på ca. 5 m. Arealet af stien til cykling belægges med beton. Stien belyses med parklamper og kan stedvis deles i to forløb med cykelsti for sig i en bredde på 3 m og gangsti for sig i en bredde på 2 m. Cykelstiernes krydsning med trafikerende veje skal ske niveaufrit.

4.2.5 Ubebyggede arealer

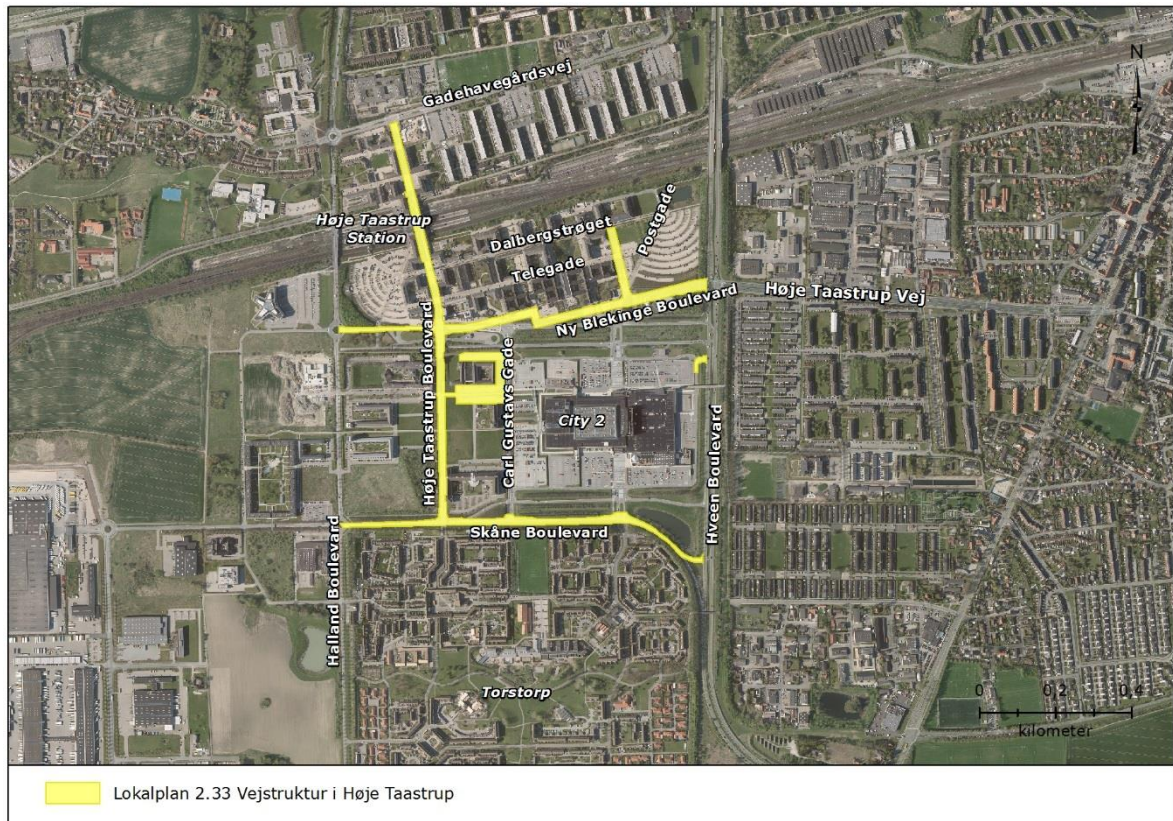
På de ubebyggede arealer kan der jf. § 11 etableres grøfter, kanaler, bede, forsænkede arealer og lignende med henblik på lokal afledning eller opstuvning af regnvand.

Delområde 2, park

§ 1 rummer bestemmelser for etablering af en bydelspark inden for delområde 2. Parken skal indrettes med store grønne, hævede og sænkede områder, en gennemgående hovedstiforbindelse for cyklister og gående og langs området's kanter mod nord og syd med belagte promenadearealer til ophold. Omkring hovedstien skal der indrettes arealer til og placeres aktiviteter som siddepladser, legeplads, boldspil, og skateplads.

4.3 Lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup

Afgrænsning af lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup er vist på Figur 4-6. Lokalplanen har til formål at sikre det planmæssige grundlag for at der kan etableres det overordnede vejnet, som vurderes nødvendigt for udviklingen af Høje Taastrup C og at der udlægges de nødvendige arealer hertil.



Figur 4-6. Afgrænsning af lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup.

Forslag til lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup vil indebære en justering af den trafikale struktur for de overordnede veje i Høje Taastrup C. Principperne for udformning af veje (§ 7), er listet op i Tabel 4-3:

Tabel 4-3 Ændringer af trafikal struktur.

VEJE	ÆNDRING
Udformning af Ny Blekinge Boulevard	<p>Mellem Hveen Boulevard og Postgade: Vejen skal anlægges i en samlet bredde på ca. 26 m (ekskl. kantzone)</p> <p>Mellem Postgade og Høje Taastrup Boulevard: Vejen skal anlægges i en samlet bredde på ca. 22 m (ekskl. kantzone). Den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard skal fyldes op, så vejene møder hinanden i et firbenet kryds.</p> <p>Mellem Høje Taastrup Boulevard og Halland Boulevard: Vejen skal anlægges/opretholdes langs den eksisterende Blekinge Boulevard. Vejen skal anlægges som en tosporet vej med fortov langs sydsiden, i en samlet bredde på ca. 11 m.</p>
Udformning af ny vej mellem Blekinge Boulevard og Dalbergstrøget	Vejen skal anlægges i en samlet bredde på ca. 22 m, (ekskl. kantzone).
Udformning af Høje Taastrup Boulevard	<p>Mellem Gadehavegårdsvej og Thistedgade: Vejen skal anlægges/opretholdes langs den eksisterende Høje Taastrup Boulevards udlæg.</p> <p>Mellem Thistedgade og Skåne Boulevard:</p>

VEJE	ÆNDRING
	<p>Vejen skal etableres med cykelstier og anlægges i en samlet bredde på ca. 16 m. Dog kan bredden øges ved Blekinge Boulevard og Skåne Boulevard, hvor der anlægges højre- og venstresvingspor.</p>
<p>Udformning af Skåne Boulevard</p>	<p>Mellem Halland Boulevard og Høje Taastrup Boulevard: Vejen skal anlægges/opretholdes i eksisterende Skåne Boulevard. Vejen skal anlægges som en tosporet vej i en samlet bredde på ca. 6,5 m. Herudover kan etableres højre- og venstresvingspor ved Høje Taastrup Boulevard. Den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard fyldes op, så vejene møder hinanden i et firbenet kryds.</p> <p>Mellem Høje Taastrup Boulevard og Carl Gustavs Gade: Vejen skal anlægges i en samlet bredde på ca. 12 m. Dog kan bredden øges ved Høje Taastrup Boulevard og Carl Gustavs Gade, hvor der anlægges svingspor. Den eksisterende underføring under Høje Taastrup Boulevard fyldes op, så vejene møder hinanden i et firbenet kryds.</p> <p>Mellem Carl Gustavs Gade og Hveen Boulevard: Vejen skal anlægges i det eksisterende vestgående spor i en samlet bredde på ca. 7 m. Den eksisterende vejbane må i videst udstrækning kun udvides mod nord. Den samlede bredde kan øges ved Høje Taastrup Boulevard, Carl Gustavs gade, krydset ved indkørsel til City 2 og ved Hveen Boulevard, hvor der anlægges højre- og venstresvingspor. Det sydøstgående spor (højresvingsshunten) mod Hveen Boulevard skal fastholdes.</p>
<p>Udformning af Ny Gøngevej</p>	<p>Stien omlægges i niveau med kommende ny vej, og der etableres lokal vejadgang til kommende boliger nord for Spotorno Allé</p>
<p>Udformning af ny indkørsel til City 2 ved Hveen Boulevard</p>	<p>Indkørslen skal anlægges i en samlet bredde på ca. 16 m og tilsluttes den eksisterende ringvej rundt om City 2. Dog kan den samlede bredde øges ved tilslutningen til Hveen Boulevard.</p>

Langs de større veje bliver der anlagt cykel- og gangstier på 2,5 m pr. bane.

5. ALTERNATIVER

Der er i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) krav om, at alternativer behandles. Kravet gælder rimelige alternativer under hensyn til planens eller programmets mål og geografiske anvendelsesområde og rimelige alternativer som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika. Endelig kræver loven en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet.

5.1 0-alternativ

0-alternativet er en beskrivelse af den sandsynlige udvikling af området, hvis planen eller projektet ikke gennemføres. Den forventede udvikling af området indgår i miljøvurderingen som sammenligningsgrundlag, så vurderingerne ikke kun tager højde for den nuværende miljøstatus, men også en fremskrevet situation, hvor det er relevant. Det er bl.a. tilfældet i vurderingen af trafik, hvor projektets påvirkninger sammenlignes med en fremskrevet trafikalsituation.

Området forventes at være uændret for så vidt angår den nuværende infrastruktur og bebyggelse, såfremt planerne ikke realiseres og projektet ikke gennemføres.

5.2 Alternativer til planernes mål og geografiske anvendelsesområde

Planerne for byudviklingsprojektet Høje Taastrup C tager afsæt i en placering imellem Høje Taastrup Station og City2, fordi der netop i dette område er identificeret en række udfordringer relateret til fremkommelighed, opholdsmuligheder, trafikafvikling, barriereeffekter og sammenhæng imellem bydelene. Bygherre har ikke undersøgt alternative placeringer til byudviklingsprojektet.

5.3 Undersøgte alternativer til det valgte projekt

Som beskrevet i indledningen gav nedklassificeringen af Blekinge Boulevard og Skåne Boulevard fra overordnede regionale veje til kommunale veje efter kommunalreformen i 2007 mulighed for, at Høje-Taastrup byråd kunne udarbejde nye planer for de centrale dele af Høje Taastrup by. Siden helhedsplanen blev vedtaget i 2012, er projektet bliver justeret på en række punkter. Det drejer sig blandt andet om:

- Antallet af boliger er steget i Høje Taastrup C som en konsekvens af, at antallet af boliger i byudviklingsområdet Nærheden i Hedehusene er faldet.
- Andelen af boliger øges og andelen af erhverv reduceres tilsvarende, så den samlede rummelighed fastholdes - stort set som beskrevet i Kommuneplan 2014. Det er vurderet, at dette vil give mere liv i bydelen på alle tider af døgnet, hvorfor alternativer er ikke undersøgt.
- Projektet er tilpasset i forhold til støj og skygger som følge af høringssvar fra borgere, ligesom vurdering af vind er blevet inddraget.
- Der er fravalgt at lægge meget detailhandel inde i byudviklingsområdet for at understøtte City2 og detailhandel i Høje Taastrup By og ikke skabe ny konkurrence.
- En ny indkørsel til City2 fra Hveen Boulevard er inddraget i projektet for at mindske trafikken på øvrige veje.

I forbindelse med den offentlige høring af afgrænsningsrapporten blev der stillet spørgsmål ved, hvorfor den sydøstlige del af Skåne Boulevard nedlægges og ikke den nordøstlige del, så den nye vej kunne anlægges længst muligt fra Torstorp. Dette valgt af truffet af bygherre, fordi den valgte løsning giver vejen det bedste forløb og sikrer længst mulig afstand mellem lyskrydsene på Hveen Boulevard. Hertil skal lægges, at såfremt den ombyggede Skåne Boulevard blev placeret i det eksisterende vestgående spor, ville den mindre støjpåvirkning i Torstorp være så lille, at den knap ville kunne høres. Dette alternativ er derfor ikke blevet behandlet yderligere.

6. METODEBESKRIVELSE

Denne rapport omfatter en beskrivelse af eksisterende forhold, en analyse af gældende planforhold samt en vurdering af påvirkninger i henholdsvis anlægs- og driftsfasen. Beskrivelsen af de eksisterende forhold omfatter det samlede byudviklingsområde, og i det omfang det er relevant for vurderingerne, er beskrivelsen udvidet til at omfatte et større areal (influensområdet).

6.1 Generel dataindsamling

Til miljøvurderingerne er der i hvert kapitel en generel beskrivelse af eksisterende forhold, som er baseret på en skrivebordskortlægning på baggrund af eksisterende data fra Høje-Taastrup Kommuneplan 2014 og øvrige relevant data fra kommunen, herunder politikker, strategier og sektorplaner, miljøportalens arealinformation, andre relevante databaser som "Fund og Fortidsminder", "Bevaringsværdige bygninger" mm. Desuden er der indhentet information fra Naturstyrelsen, og Kroppedal Museum har bidraget med arkivalisk kontrol. Der er anvendt historiske kort, flyfotos, og en række andre kilder til kortlægningen. Derudover har der været gennemført besigtigelser i området.

En række rapporter og notater har udgjort grundlaget for miljøvurderingen af byudviklingsprojektet Høje Taastrup C. Dette baggrundsmateriale er listet i afsnit 2.4.

6.2 Vurdering af påvirkninger på miljøet

Vurderingerne af de potentielle miljøpåvirkninger udføres i flere trin. Der ses først på selve miljøforholdet og dets sårbarhed og værdi inden for byudviklingsområdet. Dernæst vurderes intensiteten, udbredelsen og varigheden af påvirkningen fra projektet og planerne. Ved at sammenstille miljøforholdets sårbarhed med karakteren af påvirkningen, kan man beskrive den samlede betydning af miljøpåvirkningen. De forskellige trin uddybes i det følgende.

Vurdering af sårbarhed

For at danne grundlag for vurderingen af påvirkninger, foretages der indledningsvist en vurdering af sårbarheden af det pågældende område eller miljøforhold, der påvirkes af byudviklingsprojektet inkl. planerne, som giver mulighed for projektet. Forskellige egenskaber anvendes til at bestemme graden af sårbarhed, herunder bl.a. tilpasningsevne, sjældenhed, værdi og skrøbelighed. Det vurderes, om sårbarheden er lav, mellem eller høj.

Intensitet, udbredelse og varighed

Påvirkningen kan have en ingen/ubetydelig, lille, mellem eller stor intensitet bestemt ud fra, om der kan forventes mindre påvirkninger eller om nogle af værdierne helt eller delvist går tabt.

Den geografiske udbredelse er også af betydning for påvirkningsgraden, og det undersøges derfor om påvirkningen er lokal, regional, national eller grænseoverskridende. Endelig beskrives påvirkningens varighed, og om denne er kort, mellemlang eller permanent.

Samlet påvirkning

Den overordnede påvirkning er vurderet på grundlag af evalueringen af de enkelte kriterier behandlet ovenfor. Samlet set betegnes påvirkningerne enten "*ingen*", "*mindre*", "*moderat*" eller "*væsentlig*".

Tabel 6-1 Kriterier for vurdering af den overordnede påvirkning.

SAMLET PÅVIRKNING	
Ingen	Ingen påvirkning.
Mindre	Der forekommer små påvirkninger, som er lokalt afgrænsede, ukomplicerede og har en lille intensitet. En mindre påvirkning kan både være kortvarig og permanent.
Moderat	Der forekommer påvirkninger, som enten har et relativt stort omfang eller langvarig karakter (f.eks. i hele anlæggets levetid), sker med tilbagevendende hyppighed eller er relativt sandsynlige og måske kan give visse irreversible men helt lokale skader på eksempelvis bevaringsværdige kultur- eller naturelementer.
Væsentlig	Der forekommer påvirkninger, som har et stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende eller sandsynlige, og der vil være mulighed for irreversible skader i betydeligt omfang.
Positiv	Der forekommer positive påvirkninger.

Hvert fagkapitel afsluttes med en skematisk opsamling på vurderingerne.

7. FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING

I de følgende afsnit beskrives hvordan kommuneplantillæg nr. 20 og lokalplan 2.30 Høje Taastrup C og lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup er forbundet med andre relevante planer og programmer. Derudover præsenteres relevante overordnede politikker og strategier. Forholdet til gældende planlægning er uddybet i planredegørelserne til hvert af de tre planforslag. De relevante planer gennemgås hierarkisk.

7.1 Statslig planlægning

7.1.1 Fingerplan 2017

De overordnede principper for planlægningen i Hovedstadsområdet er fastlagt i Fingerplan 2017, som er landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning. Kommuneplanlægningen skal derfor ske på grundlag af en vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed. Det betyder bl.a., at kommuneplanlægningen skal sikre, at hovedprincipperne i den overordnede fingerbystruktur videreføres.

Plan- og projektområdet er beliggende inden for Fingerplanens udpegning af det ydre storbyområde, "Byfingrene". Det grundlæggende princip i Fingerplanen er at koncentrere byudviklingen i det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade) og langs de skinnebårne kollektive trafikforbindelser, der forløber i radiære trafikkorridorer ud i det ydre storbyområde (Byfingrene) med det formål at sikre en stationsnær byudvikling og grønne og rekreative områder mellem byfingrene (indre kiler, kystkiler og ydre kiler).

Inden for det ydre storbyområde (Byfingrene) skal kommuneplanlægningen bl.a. sikre, at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur og mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening, jf. Fingerplanens § 11, stk. 1, nr. 1.

Derudover fastlægger Fingerplanens § 11, stk. 1, nr. 2, bl.a., at byfunktioner på over 1.500 etagemeter, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for de stationsnære områder og fortrinsvis inden for de stationsnære kerneområder. I henhold til Fingerplanens § 11, stk. 3, er byfunktioner med en intensiv karakter bl.a. kontor- og serviceerhverv og større idrætsanlæg.

I henhold til § 6, stk. 2, sker afgrænsningen af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder i den kommunale planlægning. Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i principielle 1.000 m cirkelslag.

Høje Taastrup Kommuneplans retningslinjer for de stationsnære områder er beskrevet i afsnit 7.3.1, hvor kommuneplantillæggets ændringer hertil er beskrevet.

7.1.2 Vandområdeplaner

Kravene til beskyttelse af overfladevand og grundvand er fastsat i Miljømålsloven, som udmønter EU's vandrammedirektiv, der skal beskytte vandmiljøet i alle EU-lande. Miljømålsloven fastlægger et generelt miljømål om, at der skal opnås god økologisk tilstand i alle Danmarks søer, vandløb og kystvande, samt i grundvand.

Vandområdeplanerne er en samlet plan for at forbedre det danske vandmiljø. De skal sikre rene vand i Danmarks kystvande, søer, vandløb og grundvand i overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv. Vandområdeplanerne for anden planperiode er baseret på en opdatering og videreførelse af vandplanerne for første planperiode og gælder fra 2015 – 2021.

Målet med vandområdeplanerne er at opnå:

- Bedre tilstand i vandløb ved at forbedre de fysiske forhold
- Bedre tilstand i fjorde og ved kyster ved at reducere udledning af kvælstof.
- Bedre tilstand i søerne ved at reducere udledningen af fosfor.
- Bedre tilstand i vandløb og søer ved at reducere forureningen fra f.eks. hjem uden kloak, rensesanlæg og kloakoverløb.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Området, hvor Høje Taastrup C planlægges etableret, indgår i Vandområdeplan 2015-2021 for Vandområdedistrikt Sjælland og ligger inden for hovedopland 2.4. Øst for planområdet løber Store Vejleå, der har et miljømål om god økologisk tilstand, og der må ikke ske forringelse af den nuværende tilstand. Syd for området løber Lille Vejleå /13/.

Vedtagelse af kommuneplantillæg og realisering af lokalplanerne vil ikke hindre målopfyldelse, da der er indarbejdet bestemmelser om arealer til håndtering af afstrømmende regnvand, så vandkvaliteten er i overensstemmelse med kravet til Store Vejleå. Konkret fastlægger lokalplan 2.30 Høje Taastrup C jf. § 4, at delområde 2 skal anvendes til park og hovedsti, til ophold, leg og evt. markedsplads eller andre lignende aktiviteter samt til lokal afledning af regnvand (LAR).

7.1.3 Naturplaner

Natura 2000-planerne er en samlet plan for, hvordan fremgangen i den vigtigste natur i Natura 2000-områderne sikres. Kravene til Natura 2000-planlægningen er fastsat i miljømålsloven og i skovloven. Hver plan indeholder en langsigtet målsætning for naturen i området og en indsats, der skal gennemføres i planperioden (2016-21).

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Nærmeste Natura 2000-område (Natura 2000-område nr. 140 Vasby Mose og Sengeløse Mose) ligger mere end 4 km nord for Høje Taastrup C. Natura 2000 området er omfattet af Natura 2000-plan for Vasby Mose og Sengeløse Mose. Natura 2000-planen skal sikre gunstig bevaringsstatus for områdets udpegede arter og naturtyper /24/.

Der er ikke hydraulisk kontakt mellem byudviklingsområdet og Natura 2000-områderne og på den baggrund kan det konkluderes, at planforslagene ikke strider mod opfyldelsen af målene i Natura 2000-planen. Emnet uddybes i kapitel 12 Natur og overfladevand.

7.2 Høje-Taastrup Kommunes politikker og strategier

7.2.1 Udviklingsstrategi 2016-2028

Udviklingsstrategi 2016-2028 er byrådets langsigtede vision for udviklingen i Høje-Taastrup Kommune, hvor der skal være fokus på fællesskabet af borgere, organisationer og virksomheder, der investerer i **vækst, et aktivt liv og uddannelse** /4/.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Strategien indeholder bl.a. visionen om at realisere byudviklingsprojektet Høje Taastrup C, og danner derved en del af grundlaget for alle tre planforslag.

7.2.2 Vækstpolitik 2013-2017

Vækstpolitikken for Høje-Taastrup Kommune udstikker rammerne til at gøre kommunen til en af Danmarks bedste erhvervskommuner. Formålet med vækstpolitikken er at /6/:

- Sikre de bedste rammer for at etablere og drive virksomhed.
- Åbne for nye strategiske samarbejder.
- Gøre kommunen endnu mere attraktiv at bosætte sig i.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Byudviklingsprojektet Høje Taastrup C er nævnt i vækstpolitikken som et af de byudviklingsprojekter, der skal være med til at realisere visionerne.

7.2.3 Strategisk Energi- og Klimaplan 2020

Strategisk Energi- og Klimaplan 2020 udstikker mål og retningslinjer for de kommende års indsatser på energi, klima- og transportområdet i Høje-Taastrup Kommune /8/.

Byrådet vil frem mod 2020:

- Sikre at fremtidige byudviklingsprojekter har som mål, at energiforbruget til opvarmning, belysning og transport minimeres, samt at vedvarede energikilder og de bedst mulige teknologier udnyttes.
- Udarbejde og implementere en Smart City-strategi for Høje-Taastrup Kommune, der understøtter Udviklingsstrategien samt andre centrale politikker og strategier.
- Afdække muligheder for ekstern støtte til fremme af Smart City-aktiviteter i kommunen, herunder nationale støtteordninger, EU-programmer som f.eks. EU Horizon 2020.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Den Strategiske Energi- og Klimaplan vil overordnet set understøtte en bæredygtig byudvikling i kommunen, herunder nævnes byudviklingsprojektet Høje-Taastrup C. Alle tre planforslag er således en videreførelse af den overordnede strategi.

7.2.4 Sundhedspolitik 2016-2019

Sundhedspolitikken udstikker retningen for, hvordan Høje-Taastrup Kommune vil arbejde og prioritere på sundhedsområdet i perioden 2016-2019. Et vigtigt budskab i sundhedspolitikken er, at sundhed er et meget bredt begreb, der bl.a. handler om, at de rammer der omgiver os i hverdagen, skal gøre det lettere at træffe valg, der er gode for vores helbred og livskvalitet. Sundhedspolitikken skal derfor bruges som løftestand til at tænke sundhed på nye måder /7/.

Af særlig relevans for lokalplanforslag 2.30 er sundhedspolitikken "Tema 2: Rammer". To af målene heri vedrører stier og byrum.

- Styrke muligheden for at gående og cyklende borgere let og trygt kan komme rundt i kommunen.
- Tænke sundhed ind i planlægningen af kommunens byrum og naturområder.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Lokalplan 2.30 vurderes at være i overensstemmelse med de overordnede mål, da der er indarbejdet rekreative stier og opholdsrum i parkstrøget, og netop mobilitet for bløde trafikanter, er ét af fokuspunkterne i sundhedspolitikken.

7.3 Kommuneplanlægning

7.3.1 Kommuneplan 2014

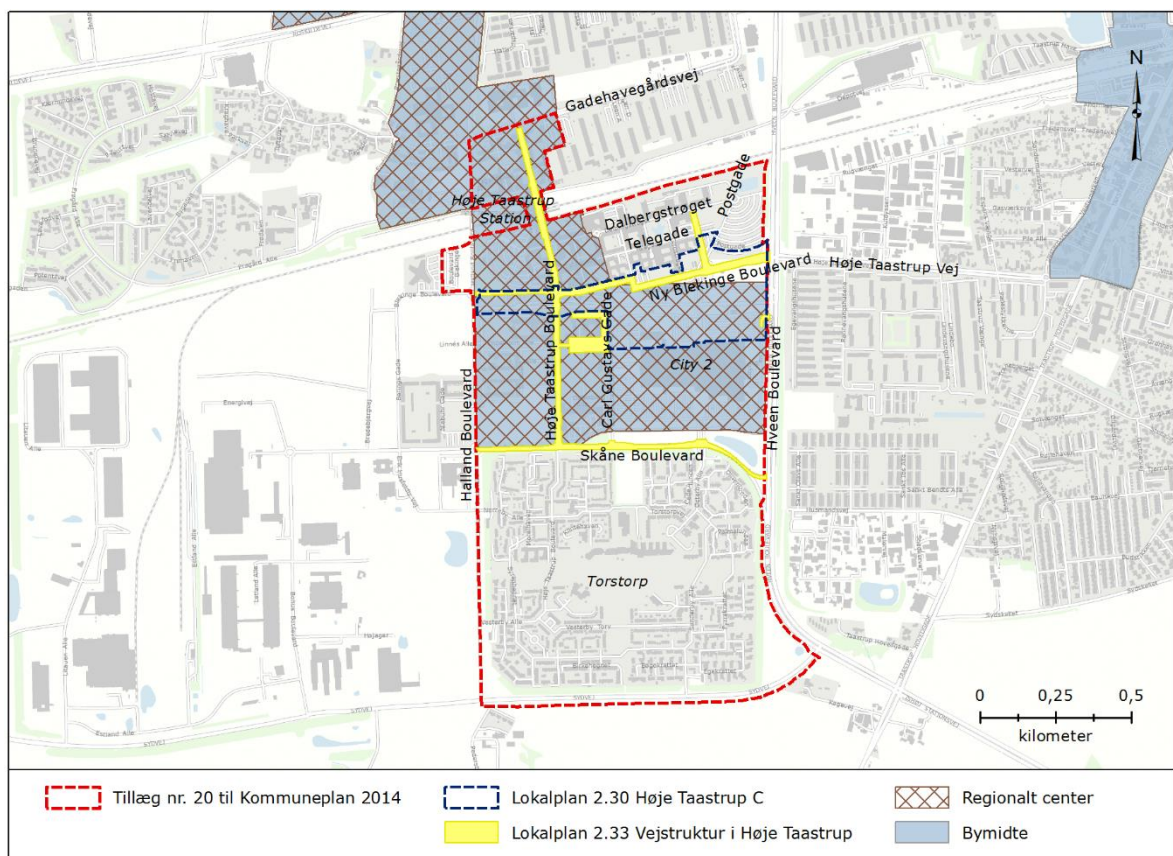
Høje Taastrup Kommuneplan 2014 fastsætter hovedstrukturen for hele kommunens arealanvendelse, dels ved retningslinjer for udpegninger og dels ved rammer for indholdet i de fremtidige lokalplaner for de enkelte bydele og områder i kommunen.

Rammer for detailhandel

Retningslinjer for detailhandel er beskrevet i Høje Taastrup Kommuneplan under retningslinje "2.4. Retningslinjer for detailhandel". Hovedparten af plan- og projektområdet er beliggende inden for regionalt center og bymidte. Retningslinjen fastlægger bl.a., at detailhandel kan lokaliseres i bymidterne i Taastrup og Hedehusene, i det regionale center (bymidten i Høje Taastrup by), samt i de udlagte lokalcentre.

Bymidterne skal bestå af en blanding af boliger, butikker, offentlig og privat service og administration, restauranter og hotelvirksomhed, kulturelle funktioner, kommercielle forlystelser og lignende, der naturligt hører hjemme i et alsidigt bycenter. Bymidten er den primære lokaliseringsmulighed for byens detailhandel. I bymidterne skal der tilstræbes en relativ stor bebyggelsestæthed, idet nybyggeri skal tilpasses den eksisterende bebyggelse. Det skal endvidere tilstræbes, at en væsentlig del af områdernes parkeringspladser, herunder specielt pladser udlagt til publikumsorienterede funktioner, udlægges som fællesparkering.

Der skal i rammerne for lokalplanlægningen fastlægges bestemmelser, som begrænser detailhandelens andel af det samlede etageareal samt maksimale butiksstørrelser. Der er fastsat rammer for den samlede udvikling af detailhandelen i de udlagte områder. For Høje Taastrup By er rammen 52.000 m².



Figur 7-1. Regionalt center og bymidte.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Rammen for byudviklingsområdet, ramme 2232, nedjusteres som følge af konkretisering af projektet, og samtidig opjusteres rammen for City2, ramme 2281, idet der gives mulighed for at planlægge for et antal såkaldte større Box-butikker til udvalgsvarer med mere i et område syd for den eksisterende centerbygning. Den samlede ramme fastlagt i Kommuneplan 2014 for udvikling af detailhandel i Høje Taastrup By ændres ikke, og op- og nedjusteringer er således udtryk for en

justeret udmøntning af den samlede ramme, og en omrokering af muligheden for større udvalgs-varebutikker fra ramme 2230 til den ny ramme 2281.

De nye rammebestemmelser indeholder bestemmelser, som begrænser detailhandelens andel af det samlede etageareal samt maksimale butiksstørrelser, som beskrevet i Tabel 7-1.

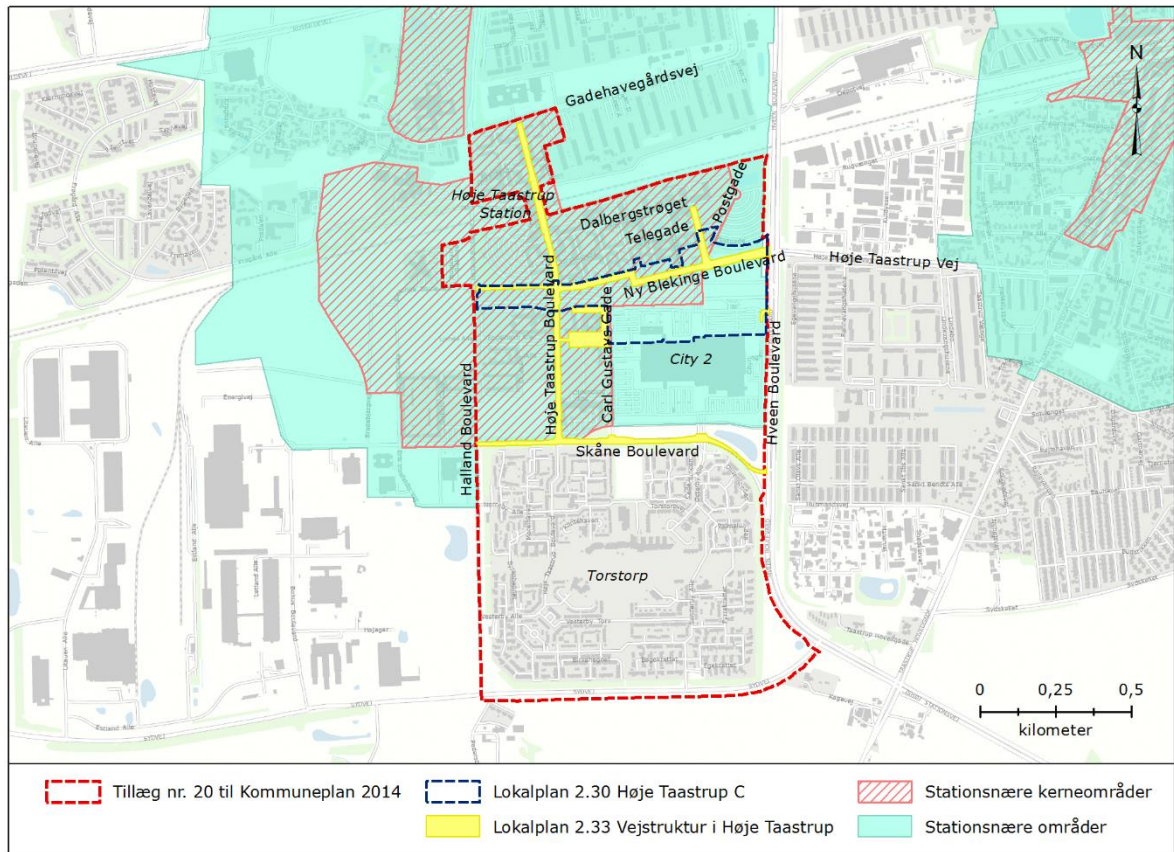
Retningslinje for stationsnært kerneområde og stationsnært område

De stationsnære områder er beskrevet i Høje Taastrup Kommuneplan under retningslinje "2.3. *Retningslinjer for stationsnære områder og stationsnære kerneområder*". Heri beskrives det bl.a., at de stationsnære områder, herunder særligt de stationsnære kerneområder, skal søges udnyttet mest optimalt for at understøtte den kollektive trafik. Det stationsnære område, samt det stationsnære kerneområde i det regionale knudepunkt Høje Taastrup by kan rumme regionale intensive funktioner.

Langs handelsstrøgene skal der i stueplan i facader ud mod handelsstrøget fortrinsvis være mulighed for at lokalisere handel og lignende, mens større arbejdskraftintensive virksomheder og større besøgsmaal skal søges indpasset på andre lokaliteter i de stationsnære kerneområder. Handelsstrøgene består af: Taastrup Hovedgade i Taastrup Bymidte, Høje Taastrup Boulevard, samt det planlagte "aktivitetsstrøg" mellem Høje Taastrup Boulevard og City2 i Høje Taastrup by, samt endelig i Hovedgaden i bymidten i Hedehusene.

I byområder uden for de stationsnære kerneområder, men inden for de stationsnære områder kan der kun planlægges for konto- og serviceenheder over 1500 m², hvis der tages særlige forholdsregler i brug til fremme af brugen af den kollektive trafik jf. Fingerplanen. Der skal således udarbejdes kommuneplantillæg, der beskriver de konkrete forholdsregler, før der kan placeres kontor- og serviceerhverv over 1500 m² i disse områder.

Hvis der fastlægges parkeringsnormer for det maksimale antal P-pladser, som følger stationens beliggenhed og status i fingerbystrukturen gælder følgende: Højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal ved erhvervsbyggeri ved knudepunktstationen Høje Taastrup, og højst 1 parkeringsplads pr. 40 m² etageareal erhvervsbyggeri for øvrige stationer.



Figur 7-2. Stationsnære kerneområder og stationsnære områder.

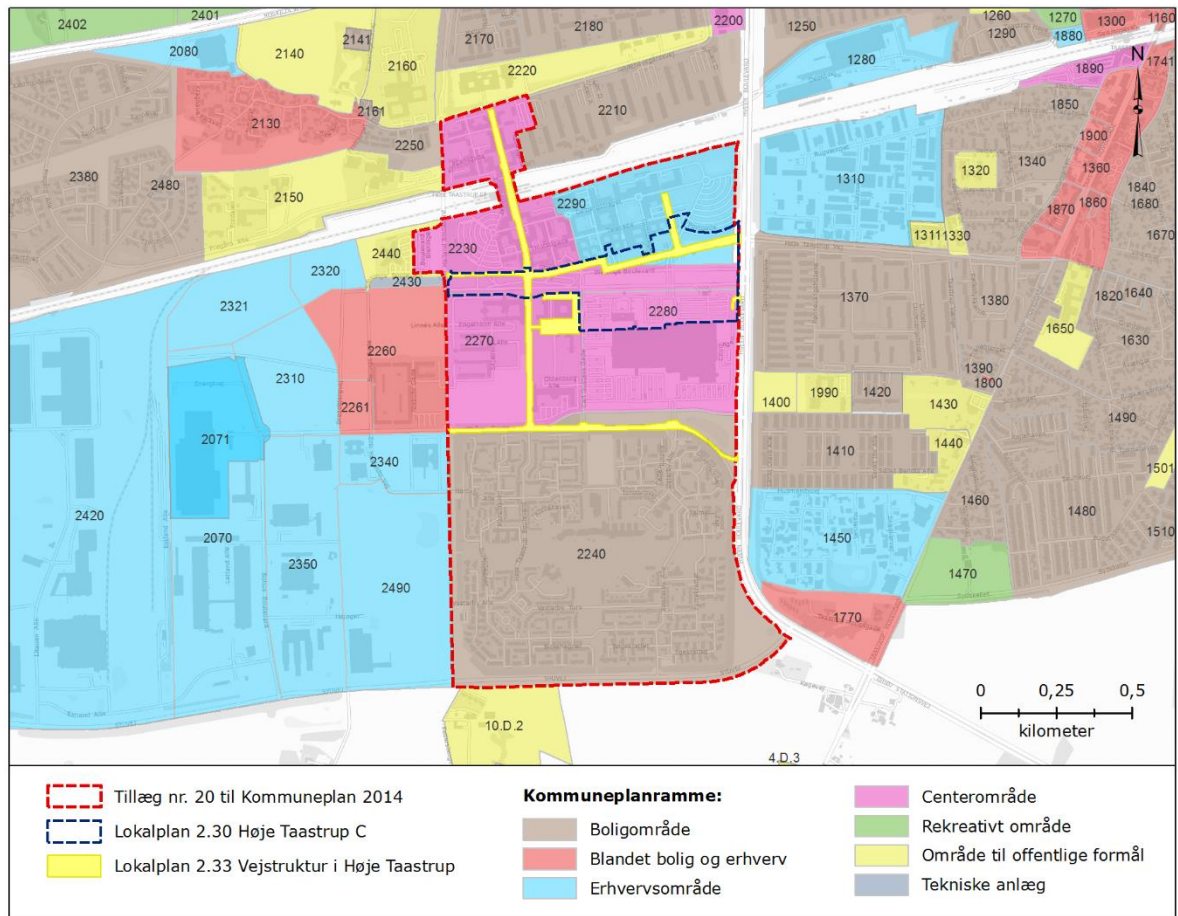
Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Kommuneplantillæg nr. 20 betyder, at afgrænsningen af det stationsnære kerneområde og stationsnære område i gældende kommuneplan ændres, som beskrevet i Tabel 7-1.

Rammer for lokalplanlægning

De gældende kommuneplanrammer fastlægger den overordnede anvendelse til centerformål, blandet boligområde syd for Skåne Boulevard og erhvervsområde til kontor og service nord for Blekinge Boulevard.

Kommuneplantillægget betyder, at der ændres i de nuværende bestemmelser for rammeområderne inden for kommuneplantillæggets afgrænsning.



Figur 7-3. Rammer for lokalplanlægningen indenfor og nær projektområdet for Høje Taastrup C.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Ændringerne i rammebestemmelser, afgrænsning mm., som følge af vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 20, ses i Tabel 7-1.

Tabel 7-1. Oversigt over ændringer i bestemmelser for rammeområderne med vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 20.

RAMMEOMRÅDE KOMMUNEPLAN 2014	NYT RAMME- OMRÅDE	ÆNDRINGER SOM FØLGE AF KOMMUNEPLANTILLÆG NR. 20
2230 Banegårds- området	2231	Afgrænsning: Ændret Stationsnærhed: Det stationsnære kerneområde.
Del af 2230, 2270, 2280, 2290	2232	Afgrænsning: Nyt rammeområde Stationsnærhed: Stationsnært kerneområde. Detailhandel: Delvis i bymidte. Ramme til udvikling af detailhandelen 10.000 m ² inden for bymidten. Maksimale butiksstørrelser: Dagligvarer 3.500 m ² , udvalgsvarer 2.000 m ² . Anvendelse: Centerformål, herunder anvendelse som integreret byområde med boliger, kontor- og servicevirksomheder, restaurationsvirksomheder, kulturelle samt offentlige formål, detailhandel og lignende. Inden for området kan der etableres en park, med et anlæg til håndtering af regnvand, samt regnvandsbassiner. I parken kan der etableres anlæg til rekreative og kulturelle aktiviteter, samt aktiviteter inden for detailhandel, eksempelvis i form af en markedsplads.

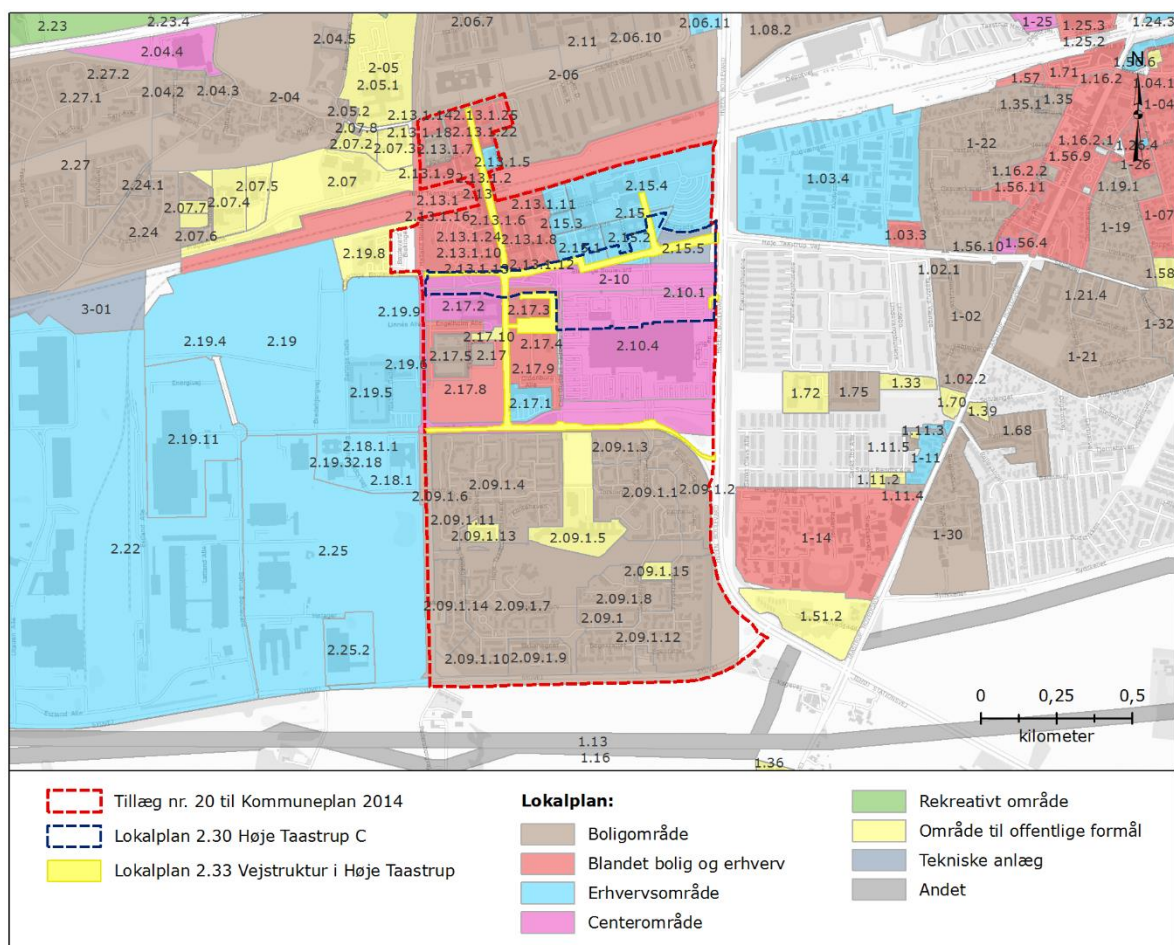
RAMMEOMRÅDE KOMMUNEPLAN 2014	NYT RAMME- OMRÅDE	ÆNDRINGER SOM FØLGE AF KOMMUNEPLANTILLÆG NR. 20
		<p>Bebyggelsesomfang: Samlet brutto bebyggelsesomfang for hele ramme 2232 er på 263.000 etagemeter.</p> <p>Inden for rammen fastlægges byggeretten for de enkelte storparceller i efterfølgende lokalplaner.</p> <p>Opholdsareal:</p> <p>Opholdsarealer svarende til en passende andel af etagearealet, idet kravet til friarealer dels opfyldes på den enkelte storparcel, på terræn, altaner og taghaver, og dels ved at bydelens park ligger i tæt tilknytning til bebyggelsen. Krav til park og opholdsarealer fastlægges i efterfølgende lokalplaner.</p> <p>Parkering:</p> <p>Bolig: Mindst 1 pr. 175 m²</p> <p>Kontorerhverv: Mindst 1 pr. 100 m²</p> <p>Detailhandel: 0, gadeparkering benyttes.</p> <p>Offentlige formål: Mindst 1 pr. 100 m².</p> <p>Erhverv: Parkering etableres på egen grund.</p> <p>For boliger (rækkehuse og punkthuse) etableres parkering på egen storparcel. For offentlige formål samt boliger i karré- og opgangshuse etableres parkering i fælles anlæg i bydelen (uden for egen storparcel): på gade, terræn eller i P-hus.</p> <p>Antal etager: Varierende, min. 2 – max. 16 etager.</p>
2240 Torstorp	2241	Afgrænsning: Ændret
2270 Høje Taastrup By, etape 2	2271	Afgrænsning: Ændret
2280 Regionalt butikscenter og parkering	2281	<p>Afgrænsning: Ændret</p> <p>Detailhandel: Bymidte. Ramme til udvikling af detailhandelen ud over eksisterende bygningsmasse: 11.200 m². Maksimale butiksstørrelser: dagligvarer: 3.500 m², udvalgsvarer: 2.000 m², idet der dog kan planlægges for 2 udvalgswarebutikker på op til 7.000 m² til såkaldte Box-butikker til udvalgsvarer med mere i et område syd for den eksisterende centerbygning.</p> <p>Anvendelse: Detailhandel, regionalt center, kontorer og offentlige formål samt parkeringshuse. Syd for det regionale butikscenter kan der indpasses en benzintank i forbindelse med vej- og P areal.</p> <p>Bebyggelsesomfang</p> <p>Ud over eksisterende bebyggelse, kan der planlægges for i alt 11.200 m² ny bebyggelse</p> <p>Opholdsareal: Omfang af opholdsarealer fastlægges i efterfølgende lokalplaner.</p> <p>Parkering: Krav til parkering fastlægges i efterfølgende lokalplaner.</p>
2290 Giro Strøget	2291	<p>Afgrænsning: Ændret</p> <p>Stationsnærhed: Stationsnært kerneområde – dog er matrikel 88 og 90 Høje-Taastrup by stationsnært område</p> <p>Anvendelse: Kontor, forskning, rådgivning, undervisning samt mindre fremstillingsvirksomheder, parkeringshuse.</p> <p>Opholdsareal: Omfang af opholdsarealer fastlægges i efterfølgende lokalplaner.</p> <p>Parkering: Krav til parkering fastlægges i efterfølgende lokalplaner.</p>

7.3.2 Lokalplaner

Området er i dag omfattet af følgende lokalplaner:

- Lokalplan 2.13.1.12. Et område ved Thistedgade. Erhvervsformål.
- Lokalplan 2.15.1. Et område mellem Blekinge Boulevard og banen. Institutions- og erhvervsformål.
- Lokalplan 2.15.2. Et område nord for Blekinge Boulevard ved City 2. Institutions- og erhvervsformål.
- Lokalplan 2.15.5. Et område nord for Blekinge Boulevard og vest for Hveen Boulevard. Radio-støjmåleplads med tilhørende laboratorium m.v.
- Lokalplan 2-10. Byplanvedtægt. Et område beliggende syd for jernbanen, vest for sogneskellet mellem Høje-Taastrup Sogn, Taastrup Nykirke Sogn, nord for sydlig vejgrænse Skåne Boulevard og øst for Bredebjergvej. Forretninger, kontorer, klinikker, hotel- og forlystelsesetablissemeter mm., samt institutioner af almennyttig karakter, offentlig administration o.l.
- Lokalplan 2.17 Et område mellem Blekinge Boulevard, Carl Gustavs Gade, Skåne Boulevard og Halland Boulevard til bolig- og offentlige formål samt liberale erhverv.
- Lokalplan 2.10.4 Regionalt butikscenter, City 2. Høje Taastrup.

Figur 7-4 viser afgrænsningen af kommuneplantillæg nr. 20, lokalplan 2.30 og 2.33 samt gældende lokalplaner i området.



Figur 7-4. Lokalplaner indenfor og nær Høje Taastrup C.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

I forbindelse med udarbejdelse af forslag til lokalplan nr. 2.30 og lokalplan nr. 2.33 for overordnede veje, forventer kommunen at aflyse de dele af ovenstående lokalplaner, som berører de nye planområder. Dette gælder dog ikke for lokalplanen, som allerede giver mulighed for at bygge et nyt rådhus.

I forbindelse med udarbejdelse af de nye lokalplanforslag fastlægges bestemmelser for arealanvendelsen af både de bebyggede og ubebyggede arealer, herunder bebyggelsens udseende, omfang, fremtræden af de ubebyggede arealer m.m.

7.3.3 Sektorplaner

Klimatilpasningsplan 2015-2018

Klimatilpasningsplanen beskriver, hvilke områder der kan være udsat for fremtidige oversvømmelser som følge af det ændrede klima og nedbørsmønster. Planen beskriver desuden hvor, hvordan og hvilken indsats der skal iværksættes i områder med størst risiko for oversvømmelse.

Der er udpeget 33 risikoområder i Høje-Taastrup Kommune, herunder et område omkring City 2, som lokalplan 2.30 delvist omfatter. I løbet af planperioden sættes der bl.a. fokus på området ved City 2.

I forbindelse med regnhændelsen juli 2007 samt juni 2009 var bassinet ved City 2 overbelastet, hvilket resulterede i, at Hveen Boulevard blev oversvømmet begge gange. Begge gange blev det nødvendigt at lukke Hveen Boulevard for trafikken.

I forbindelse med ovenstående regnhændelse, er der foretaget hydrauliske beregninger, som konkluderer, at hvis bassinet i fremtiden skal kunne klare en 10 års regnhændelse, vil det være nødvendigt at øge bassinvolumen med 10.000 m³. I forbindelse med planlægningen af området er det forudsat, at der senere skal etableres et bassin i området /12/.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C giver mulighed for at tilbageholde regnvand inden for planområdet i parkstrøget, således at vand kan ledes kontrolleret til bassinet syd for City2.

Spildevandsplan 2017

Høje Taastrup Kommune vedtog i oktober 2017 Spildevandsplan 2017 /10/. Spildevandsplanen sigter mod at reducere risikoen for oversvømmelse med regnvand i byområder, samt at opnå bedre vandkvalitet i vandløb, søer og havet for flora og fauna gennem reduktion af udledningen af spildevand hertil. Spildevandsplanen skal understøtte arbejdet med kommunens nye strategi for håndtering af overfladevand, som tager højde for fremtidens klimaforandringer, og som skal inspirere til at skabe nye, spændende bymiljøer.

Vandløb og søer

Vandløb og søer er den primære modtager af regnvand, rensat spildevand og overløb fra overløbsbygværker, når deres kapacitet overskrides. Vandkvalitet er derfor det vigtigste parameter at vurdere tilstanden ud fra. Overordnet er Høje-Taastrup Kommune som følge af et vandskel delt op i to afstrømningsområder:

- Den sydøstlige del af kommunen indgår i afstrømningsoplandet til Køge Bugt, hvor de væsentligste vandløb er Lille Vejle Å og Store Vejle Å.
- Den nordvestligste del af kommunen indgår i afstrømningsoplandet til Roskilde Fjord med Maglemose Å og Hove Å-systemet, som via Gundsømagle Sø løber til Roskilde Fjord.

St. Vejleå modtager regnvand fra et stort opland i den sydlige del af kommunen. Vandløbet starter i Høje-Taastrup Kommune, og løber gennem Albertslund, Ishøj og Vallensbæk kommuner. Vandløbet løber ud i Køge Bugt. Målsætningen for vandløbet er DVFI 5. Der er arbejdet med en del forbedringstiltag i forhold til en forbedret vandkvalitet samt bedre hydrologiske forhold i åen, men der skal fortsat arbejdes på at løfte DVFI fra moderat økologisk tilstand til god økologisk tilstand, svarende til DVFI 5. Dette sker i samarbejde med Albertslund, Ishøj og Vallensbæk Kommune /10/.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C giver mulighed for at tilbageholde regnvand i parkstrøget så vandet kan ledes kontrolleret til bassinet syd for City2 og derfra videre i eksisterende rør til Store Vejleå. I Kapitel 10. Natur og overfladevand bliver byudviklingsprojektets påvirkning af Store Vejleå vurderet. Fordi det samlede befæstede areal bliver mindre sammenlignet med i dag, bliver mængden af regnvand og koncentrationerne i vandet af næringsstoffer mindre end i dag. Planforslagene er derfor i overensstemmelse med Spildevandsplan 2017.

Vandhandleplan 2010-2015

Vandhandleplanen fra 2015 beskriver, hvordan kommunen har tænkt, at målene i statens vandplaner kan opnås. I Høje-Taastrup Kommune skal der primært gennemføres en indsats i forhold til vandindvindingens påvirkning af en vandløbsstrækning ved Nybølle Å. Kommunen har derfor indgået aftale med HOFOR om opfyldelse af dette indsatskrav /9/.

Planforslagenes forhold til den gældende planlægning

Lokalplanerne 2.30 og 2.33 vurderes ikke at medføre påvirkninger af grundvand, idet regnvand fra området ledes via eksisterende kloakledninger og regnvandsbassiner til Store Vejleå.

8. TRAFIK

I dette kapitel vurderes de trafikale konsekvenser af at gennemføre Høje Taastrup C både i anlægs- og driftsfasen med fokus på trafikmængder, fremkommelighed, trafikafvikling og trafiksikkerhed. Der er gennemført beregninger og vurderinger af den forventede fremtidige trafik på vejnettet i Høje Taastrup C og det tilstødende vejnet. De beregnede trafikmængder på døgnniveau ligger til grund for vurdering af de trafikale effekter i form af trafiksikkerhed, emissioner og trafikstøj. Desuden er trafikafviklingen vurderet i myldretiden.

Kapitlet er baseret på en samlet trafikplan for Høje Taastrup, som inddrager de kumulative effekter af flere mere eller mindre samtidige byudviklingsprojekter i Høje-Taastrup Kommune. Trafikplanen er udarbejdet af Rambøll i forbindelse med projektering af dispositionsforslag for Høje Taastrup C /14/.

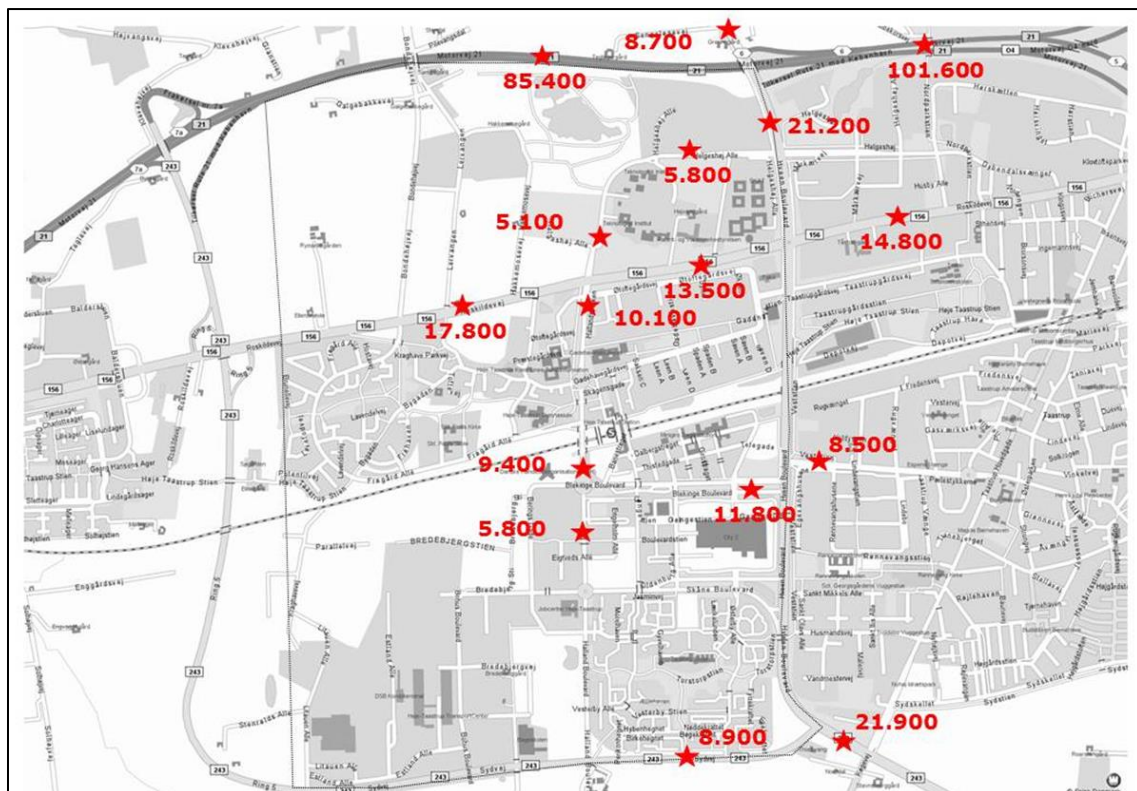
I forbindelse med byudviklingen i Høje-Taastrup C skal der ske en justering og ombygning af vejnettet. Udformning af struktur, veje og stier er bl.a. sket i forhold til forventede trafikmængder, delområdernes karakter og et ønske om lav hastighed for biltrafik.

8.1 Metode og afgrænsning

Trafikken er udlagt på vejnettet ved brug af en trafikmodel for området og er herefter analyseret detaljeret ved brug af mikrosimuleringsværktøjet Vissim. På den baggrund er trafikafviklingen i kryds og på strækninger blevet vurderet sammen med eventuelle behov for forbedringer for at sikre en så hensigtsmæssig trafikafvikling som muligt.

8.2 Eksisterende forhold

Beskrivelsen af eksisterende forhold er baseret på en række gennemførte registreringer og tællinger af biltrafikken.

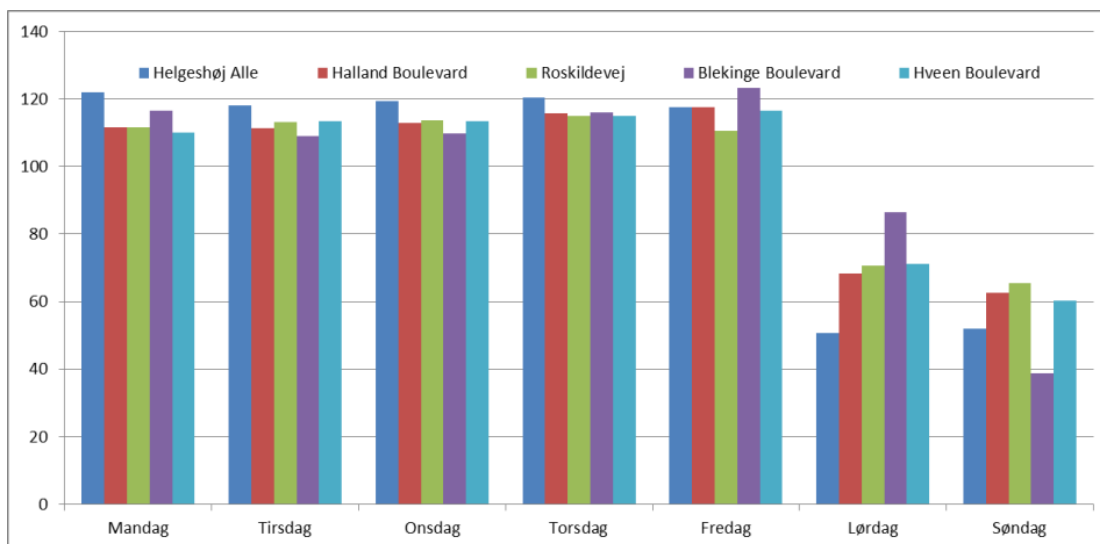


Figur 8-1. Trafikbelastningen på det overordnede vejnet konstateret ved trafiktællinger. Trafikken er angivet som hverdagsdøgn for begge retninger tilsammen for 2017.

I de tællepunkter hvor tællingerne ikke er gennemført i 2017, er der foretaget en fremskrivning, så alle tallene svarer til 2017. Trafiktællingerne er indlagt i trafikmodellen, som derefter er kalibreret til at vise trafikbelastningen for 2017. Figur 8-1 viser, at trafikbelastningen på det regionale vejnet. Roskildevej og Hveen Boulevard ligger på henholdsvis 14.000 og 22.000 køretøjer på en hverdag. På de øvrige veje - ligger trafikbelastningen på 5.000 - 12.000 køretøjer på en hverdag. Helgeshøj Allé har en trafikbelastning på 5.000 - 6.000 køretøjer, mens belastningen på Halland Boulevard ligger på godt 10.000 køretøjer nord for Blekinge Boulevard og 6.000 syd for. På Blekinge Boulevard er belastningen ca. 6.000 køretøjer på strækningen øst for Carl Gustavs Gade og ca. 12.000 køretøjer vest herfor. Tilsvarende ses for Skåne Boulevard at belastningen øst for Carl Gustavs Gade er betydeligt højere end vest for.

8.2.1 Ugefordeling

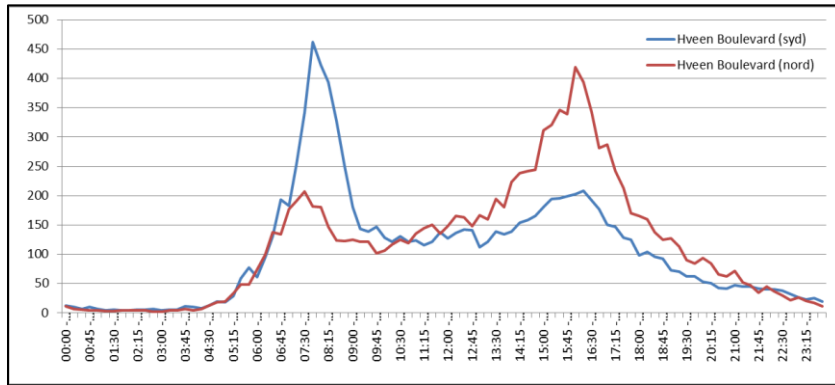
Figuren herunder viser fordelingen af trafikken på ugedage for udvalgte tællepunkter. For alle lokaliteter gælder det, at hverdagstrafikken er 10-20 % højere end trafikken i weekender. På særligt Blekinge Boulevard ses et lidt højere indeks for lørdage end for de øvrige, hvilket sandsynligvis bl.a. skyldes indkøbs trafikken til City2 som Blekinge Boulevard er særligt præget af. Tilsvarende ses det, at indekset for weekendtrafikken på Helgeshøj Allé er væsentligt lavere end for de øvrige strækninger, hvilket skal ses som et udtryk for, at denne strækning udpræget er belastet med trafik til og fra arbejdspladserne i området.



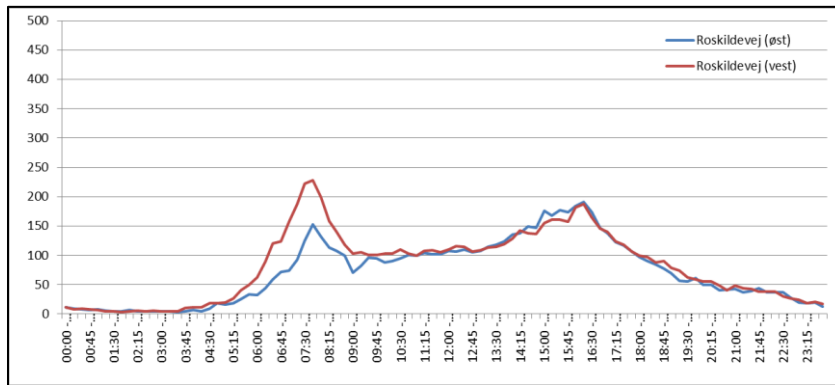
Figur 8-2. Trafikkens fordeling på ugedage for udvalgte tælleposter. Ugegennemsnit = indeks 100.

8.2.2 Døgnfordeling

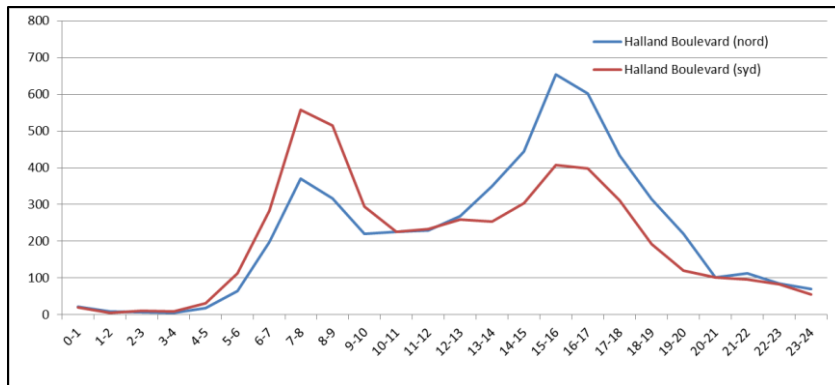
I forbindelse med vurderinger af trafikafvikling er det mest naturligt at se på trafikbelastningens fordeling over døgnet for at belyse påvirkningen i spidsbelastningsperioderne. På figurene herunder er vist døgnfordelingen for henholdsvis Roskildevej, Hveen Boulevard, Halland Boulevard og Helgeshøj Allé. For alle fire eksempler gælder det, at trafikens retningsfordeling er meget skæv særligt i morgenspidstimerne. F.eks. er der på Hveen Boulevard betydeligt mere trafik i det sydgående spor om morgenen end i det nordgående spor. Endvidere gælder det, at trafikken på strækningerne er præget af myldretidstrafik. Således afvikles 30 - 40 % af døgntrafikken i de fire myldretidstimer kl. 7 - 9 og 15 - 17.



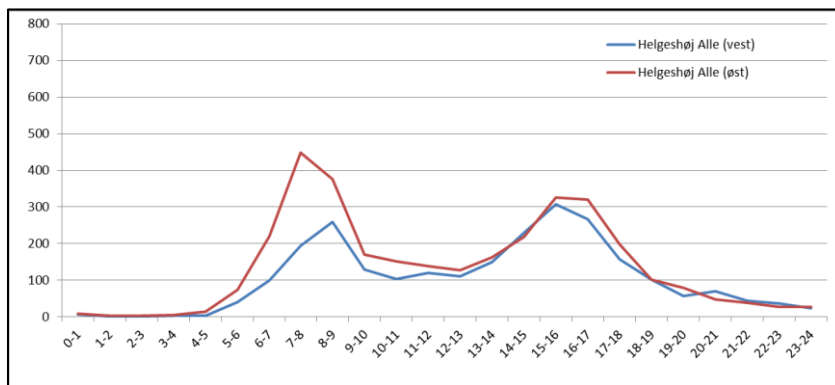
Figur 8-3. Trafikkens døgnfordeling på Hveen Boulevard.



Figur 8-4. Trafikkens døgnfordeling på Roskildevej.



Figur 8-5. Trafikkens døgnfordeling på Halland Boulevard.



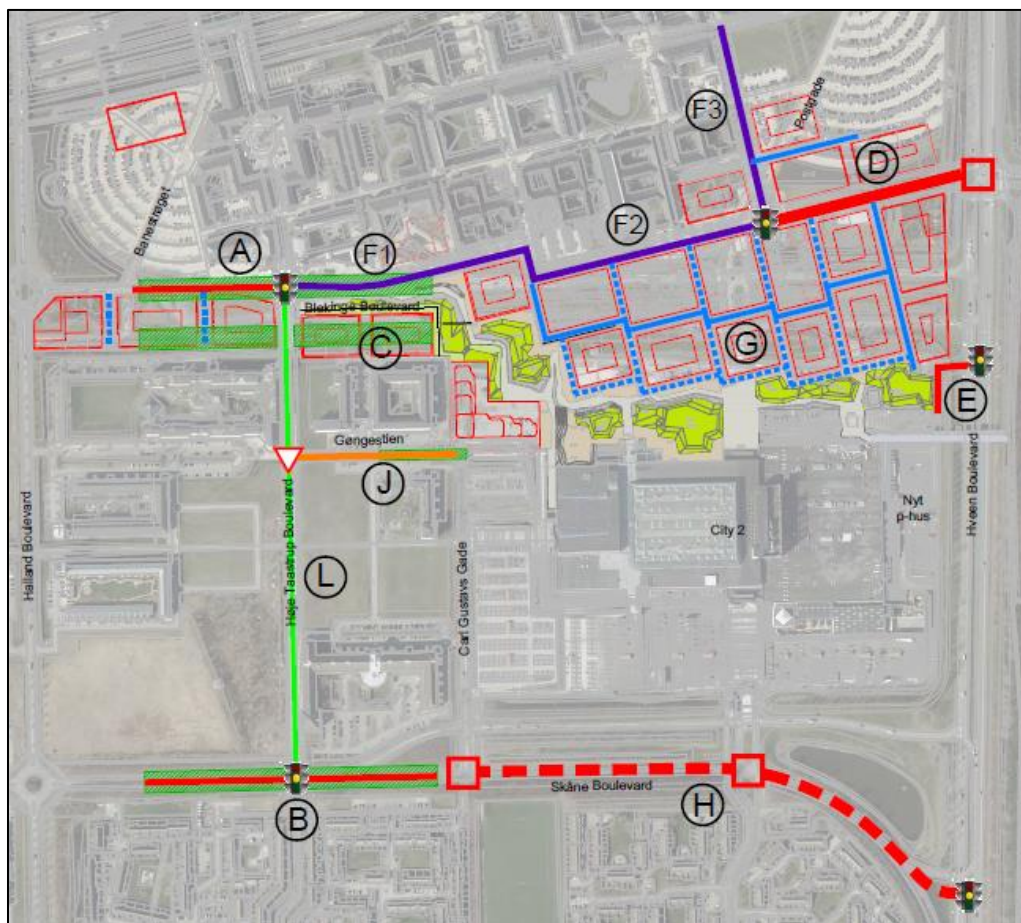
Figur 8-6. Trafikkens døgnfordeling på Helgeshøj Alle.

På Hveen Boulevard var der i 2017, nord for Køgevej, en årsdøgntrafik på ca. 18.900 køretøjer (hverdagsdøgntrafik er ca. 21.900 køretøjer). Spidstimen ligger om eftermiddagen (kl. 16-17) på næsten 2.300 køretøjer. Her består trafikken formentligt både af pendlertrafik og af trafik til og fra de store butikker i området (City2, IKEA m.fl.). Såvel morgen som eftermiddag har en nogenlunde ligelig retningsfordeling.

8.3 Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasens første par år vil de overordnede veje blive omlagt. I den forbindelse kan der være lokale vejumlægninger, men der vil blive sikret adgang til stationen samt adgang for såvel beboere som erhverv i området. Når de overordnede veje er etableret, vil anlægsfasen alene påvirke veje internt i byudviklingsområdet, samt trafik til og fra storparcellerne, hvilket primært forventes at ske fra Hveen Boulevard via Ny Blekinge Boulevard.

Figur 8-7 viser de enkelte delprojekter hvad angår vejumlægninger og nye vejanlæg, der forventes indeholdt i det samlede byudviklingsprojekt for Høje Taastrup C. Yderligere forklaring af figuren fremgår af Figur 8-7 samt nedenstående tekst.



Figur 8-7. Delprojekter med vejumlægninger og nye vejanlæg, der er indeholdt i udviklingen af Høje Taastrup C. Bogstaver henvises til delprojekter i Tabel 8-1.

Vejumlægningerne og de nye vejanlæg er planlagt gennemført, således at der gennem hele anlægsperioden for vejanlæg kan sikres bedst mulig adgang til de eksisterende byområder og særligt til Høje Taastrup by, Torstorp, Høje Taastrup Station samt City2.

Tabel 8-1 viser den rækkefølge delprojekterne for infrastruktur anlæg planlægges gennemført i. Delprojekterne er opdelt i tre hovedpakker, der planlægges gennemført fortløbende over en periode på op til to år.

Delprojekt		Projektperiode	
Projekt pakke A	PR K	Busdepot ved Blekinge Blvd. flyttes	
	PR A	Blekinge Blvd. ml. Høje Taastrup Blvd. og Banestrøget	
	PR F1	Ny Blekinge Blvd. ml. Carl Gustavs Gade og Høje Taastrup Blvd.	
	PR J	Ændring af Gøngestien ml. Carl Gustavs Gade og Høje Taastrup Blvd.	
	PR L	Delte stier langs Høje Taastrup Blvd.	
	PR B	Skåne Blvd. ml. Carl Gustavs Gade og Halland Blvd.	
		Carl Gustavs Gade klar til nedlæggelse	
	Byggefeltet mellem Halland Boulevard og Carl Gustavs Gade klar til byggemodning		
Projekt pakke B	PR D	Ny Blekinge Blvd. ml. Hveen Blvd. og Postgade	
	PR F2	Ny Blekinge Blvd. ml. Postgade og Carl Gustavs Gade	
	PR H	Skåne Blvd. sammenlægges	
	PR E	Ny vejadgang til City 2 fra Hveen Blvd.	
		Blekinge Blvd. klar til nedlæggelse	
Projekt pakke C		Byggefeltet mellem Carl Gustavs Gade og Postgaden klar til byggemodning	
	PR F3	Ny fordelingsvej ved Postgade	

Tabel 8-1. Princippet i Høje-Taastrup Kommunes rækkefølgeplan for vejomlægninger og nye vejanlæg. Rækkefølgeplanen vil blive justeret i takt med at vejprojektet detailprojekteres.

Arealinddragelserne til arbejdsarealer og -pladser vil variere over den op til 10-årige periode, anlægsfasen for hele byudviklingen forventes at vare. Arbejdspladser og midlertidige oplag mv. placeres under hensyntagen til naboernes adgangsmuligheder til boliger og til fremkommeligheden i området generelt. Anlæg af de overordnede veje forventes generelt at påvirke trafikken mere end anlæg af interne veje i byudviklingsområdet.

Ombygningen og udvidelsen af de overordnede veje i Høje Taastrup C forventes at komme til at forløbe over en anlægsperiode på ca. 2 år. Anlægsarbejderne for opfyldning og nedbrydning af vejanlæggene ved Blekinge Boulevard og Skåne Boulevard forventes at forløbe over en periode på ca. 3 måneder hver, mens de øvrige infrastrukturanlæg forløber kontinuert over hele anlægsperioden.

Selve byggeriet af boliger og erhverv forventes at komme til at strække sig over en periode på ni år, der begynder ca. et år efter starten af infrastrukturanlæggene.

Anlægsarbejderne af byggeri og infrastruktur vil således strække sig samlet over en periode på 10 år med ét års overlap.

I vurderingen af den gennemsnitlige trafik til og fra byggepladserne er det forudsat, at anlægsarbejderne er jævnt fordelt over perioderne for anlæg af henholdsvis infrastruktur og byggeri. Desuden er det forudsat, at transporter sker ved brug af lastbiler. Hvis det skulle vise sig, at dele af transporterne kan ske ved brug af sættevogne, vil det totale antal transporter blive mindre.

Den samlede trafik til og fra byggepladserne for vejanlæg – både i den samlede udførelsesperiode og på en gennemsnitlig hverdag - er opgjort i Tabel 8-2. Det fremgår, at der forventes et gennemsnit på 66 lastbiler per dag samt 50 personbiler i anlægsperioden for infrastruktur. I anlægsperioden for byggeriet forventes et gennemsnit på 26 lastbiler per dag samt 50 personbiler.

I den overlappende periode hvor der både er anlægsarbejder for infrastruktur og byggeri kan forventes 92 lastbiler til og fra området per dag.

Det må påregnes at der kan være store variationer fra dag til dag i kørslen gennem anlægsperioden.

Sammenholdt med de trafikmængder, der er på vejnettet i dag vil påvirkningen fra anlægstrafikken være lille.

Tabel 8-2. Trafik til og fra byggepladserne for vejanlæg, både i den samlede udførelsesperiode og på en gennemsnitlig hverdag.

BYGGEPLADSTRAFIK	SAMLET ANTAL KØRETØJER, I HELE ANLÆGSFASEN	GENNEMSNITLIG TRAFIK TIL/FRA PR. HVERDAG VED MAKS. BELASTNING
Håndværkere mv. (10 år)	60.000 personbiler	50 køretøjer
Anlæg af infrastruktur (2 år)	15.500 lastvogne	66 køretøjer
Anlæg af byggeri (9 år)	8.620 lastvogne	8 køretøjer
Jordkørsel i forbindelse med udgravning til p-kældre og fundament (9 år)	19.260 lastvogne	18 køretøjer

Alle ovenstående tal er vurderet ud fra erfaringstal i forhold til størrelsen af etablering af infrastruktur.

8.4 Påvirkning i driftsfasen

8.4.1 Trafikafvikling

Der planlægges for flere delvist samtidige udviklingsprojekter i Høje Tåstrup By. Disse vil alle have betydning for trafikens omfang og afvikling i området. For at få et overblik over de samlede trafikale konsekvenser, er trafikken fra de største byudviklingsprojekter medtaget i vurderingen af trafikken på kort og langt sigt.

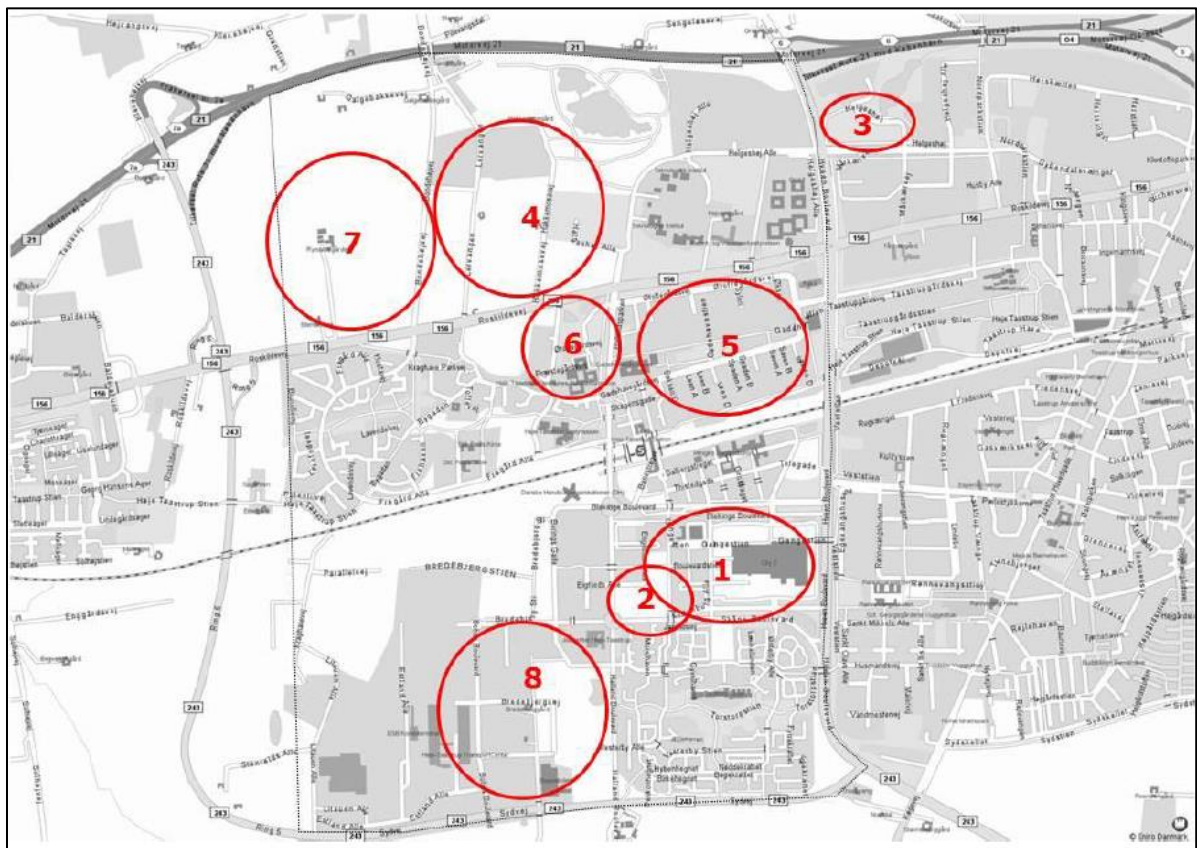
De enkelte projekter har meget forskellig karakter og status i planlægningen. Således er nogle projekter lokalplanlagt, mens andre projekters konkrete indhold er forbundet med væsentlig usikkerhed på nuværende tidspunkt. I Tabel 8-3 er byudviklingsprojekterne beskrevet kort. Med udgangspunkt i nedenstående forventede byudvikling er trafikken beregnet for to scenarier for hhv. 2020 og for det år, hvor Høje Taastrup C forventes at være fuldt ud gennemført, dvs. omkring 2028. Projekterne 5 og 7 (hhv. Gregersens Kvarter og Det regionale fritidsområde, vest) indgår ikke i beregning af den fremtidige trafik, idet deres status for nuværende er yderst usikker. Det forventes, at disse projekter ikke vil have signifikant betydning for det generelle trafikbillede i området omkring Høje Taastrup C. Tabel 8-3.

Tabel 8-4. Byudviklingsprojekter i Høje Taastrup.

PROJEKTNUMMER	BYUDVIKLINGSPROJEKTER	KARAKTERISTIKA
1	Høje Tåstrup C	Området forventes udbygget over en 10 års periode, og første del forventes udbygget i 2019.
2	Byggeprojekter Skjeberg A7 Boligområde CRT, etape 3 Danske Bank, etape 2, Høje Taastrup By	Ca. 500 boliger forventes etableret fra 2018-2020.
3	"Vindmøllegrunden", lokalplan 1.10.16	Ca. 17.000 m ² til butikker med særlig pladskrævende varer. Forventes realiseret efter 2020.

PROJEKTNUMMER	BYUDVIKLINGSPROJEKTER	KARAKTERISTIKA
4	Nordic Water Universe	Første etape af Nordic Water Universe består af cirka 81.100 m ² byggeri fordelt på ferieboliger, aquapark, forlystelser, butikker, cafeer og restauranter, hotel og konferencefaciliteter. Når alle etaper er bygget, vil der være en samlet ferie- og forlystelsesby på 360.000 m ² . Første etape forventes realiseret i 2020. De resterende etaper løbende herefter.
5	Gregersens Kvarter	Visionsplanen for Gregersens Kvarter indeholder en mulig fortætning af området.
6	Omdisponering af eksisterende rådhus	Eksisterende rådhus erstattes af ca. 400 boliger. Forventes realiseret efter 2020
7	Det regionale fritidsområde, vest	Copenhagen Air Experience
8	Fortsat realisering af Bredebjerg erhvervsområde	Erhvervsrummelighed jf. kommuneplanen er 60.000 etagemeter. 1/3 forventes udmøntet i hvert af årene 2019, 2020, 2021.

Byudviklingsprojekterne fremgår af Figur 8-8.



Figur 8-8. Byudviklingsprojekter i Høje Taastrup By.

Den fremtidige biltrafik til/fra et område afhænger i høj grad af antallet af parkeringspladser ved området samt udnyttelsen af disse. Antallet af parkeringspladser der etableres i et område fastsættes ud fra p-normen for området, mens udnyttelsen af disse hænger nøje sammen med den arealanvendelse, de benyttes til.

Lokalplanen for Høje Taastrup C indeholder 254.000 m² ny byudvikling i området. Med de anvendte p-normer i lokalplanen medfører det, at der skal etableres omtrent 1.967 nye p-pladser i nærområdet.

Fordelingen på etagekvadratmetre samt antal parkeringspladser på anvendelse er følgende:

	DETAIL OG SERVICE	ERHVERV	BOLIGER	OFFENTLIGT FORMÅL	I ALT
Areal	11.000 m ²	107.000 m ²	117.000 m ²	19.000 m ²	254.000 m ²
P-pladser	1152		684	130	1.967

Tabel 8-5. Arealfordeling på anvendelse for lokalplanområdet.

Arealdisponeringsplanen for Høje Taastrup C indeholder to faser, hvori byggemodning og byggeri kan gennemføres i området:

Fase 1: Etablering af 320 boliger samt nyt rådhus.

Fase 2: Yderligere byggemodning og byggeri for den resterende rummelighed.

Baseret på ovenstående arealopgørelser, parkeringsnormer samt turrater er et samlet estimat på den øgede trafik (også kaldet turproduktionen) beregnet til mellem 5.500 og 10.000 bilture pr. dag for området, der er omfattet af lokalplanen.

Antallet af ture vil i særlig grad afhænge af udnyttelsen af arealerne til offentligt formål.

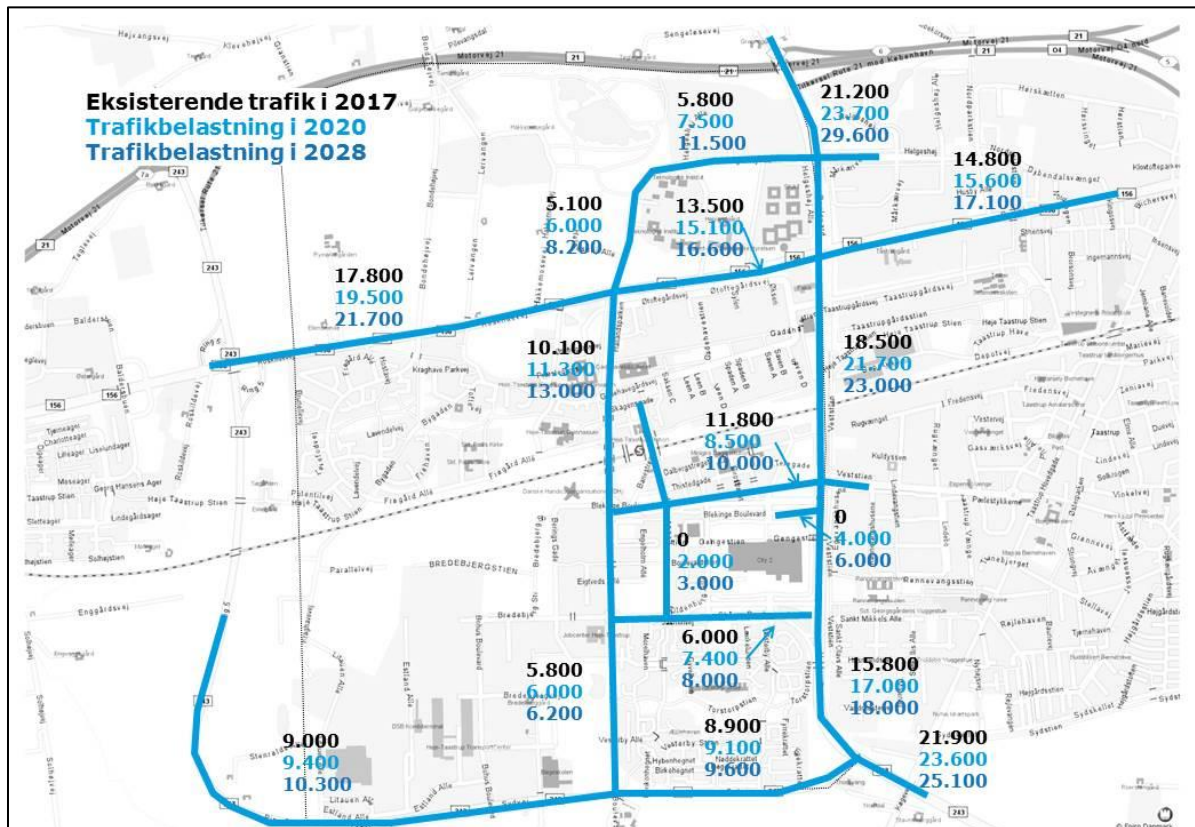
	FASE 1		FASE 2	
	Min. antal bilture	Maks. antal bilture	Min. antal bilture	Maks. antal bilture
Service			500	1.000
Erhverv			2.400	2.900
Boliger	500	900	2.000	3.300
Offentligt formål	600	2.700	600	2.700
I alt	1.100	3.600	5.500	10.000

Tabel 8-6. Trafikproduktion pr. hverdag for lokalplanområdet.

På Figur 8-9 er indtegnet de forventede trafikmængder på vejnettet for hhv. 2020 og omkring 2028 scenarierne for et hverdagsdøgn beregnet med trafikmodellen for Høje Taastrup Kommune, desuden er angivet den eksisterende trafikbelastning for 2017.

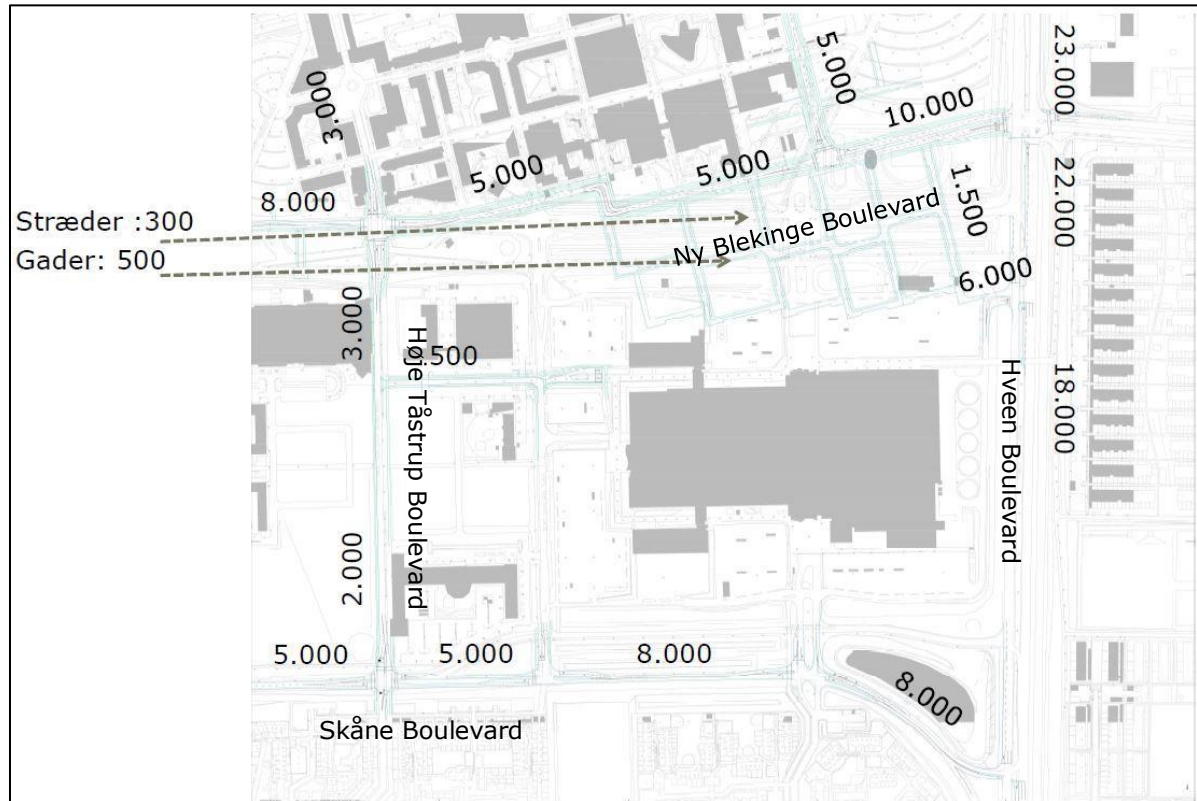
Der er taget udgangspunkt i, at ny trafik til og fra området samlet set svarer til gennemsnittet for de beregnede lave og høje værdier for turproduktion i Tabel 8-6.

Det fremgår af figuren, at etableringen af Nordic Water Universe kan forventes at få særlig betydning for trafikmængderne i den nordligste del af området med stigninger på Helgeshøj Allé på 3.200 køretøjer i den sydlige del og 5.700 køretøjer på strækningen mod Hveen Boulevard. På Roskildevvej ses stigninger på 3.900 køretøjer på den vestlige del og 2.300 køretøjer øst for Hveen Boulevard. På Hveen Boulevard ses den største stigning i trafikken på den nordligste del ved motorvejstilslutningen med en stigning på 8.400 køretøjer. Udviklingen af Nordic Water Universe har minimal betydning i området omkring Høje Taastrup C.



Figur 8-9. Trafikbelastning (hverdagsdøgntrafik) i Høje Taastrup By for hhv. 2017, 2020 og omkring 2028. Tallene

På Figur 8-10 herunder er vist et udsnit af, hvorledes trafikken i Høje Taastrup C området forventes at være efter en fuld etablering af Høje Taastrup C. Resultaterne er ligeledes vist i Tabel 8-7. Figur 8-10 zoomer således ind sammenlignet med Figur 8-9. F.eks. fremgår det af Figur 8-9, at der i 2028 forventes at køre 8.000 biler pr. hverdagsdøgn på Skåne Boulevard. Figur 8-10 viser, at de 8.000 biler vil køre på strækningen mellem Carl Gustavs Gade og Hveen Boulevard, mens der forventes at køre 5.000 biler på Skåne Boulevard vest for Carl Gustavs Gade.



Figur 8-10. Trafik på veje under fremtidige forhold omkring Høje Taastrup C på det tidspunkt, hvor Høje Taastrup C forventes at være fuldt udbygget (ca. 2028). Trafiktal er angivet som hverdagsdøgntrafik (HDT).

Tablet 8-7. Trafikbelastning angivet som hverdagsdøgntrafik(HVDT) på udvalgte strækninger for eksisterende og fremtidige forhold.

	Eksisterende trafik (køretøjer per dag) - 2017	Fremtidig trafik (køretøjer per dag)	Ændring i absolutte tal	Ændring i %
Hveen Boulevard (nord for Blekinge Boulevard)	18.500	23.000	4.500	24 %
Hveen Boulevard (syd for Skåne Boulevard)	15.800	18.000	2.200	14 %
Blekinge Boulevard (Hveen Boulevard- Høje Taastrup Boulevard)	11.800	10.000	-1.800	-15 %
Blekinge Boulevard (Høje Taastrup Boulevard - Halland Boulevard)	6.000	8.000	2.000	33 %
Skåne Boulevard (Hveen Boulevard- Høje Taastrup Boulevard)	6.000	8.000	2.000	33 %
Skåne Boulevard (Høje Taastrup Boulevard - Halland Boulevard)	5.000	8.000	3.000	60 %
Halland Boulevard (syd for Skåne Boulevard)	5.800	6.200	400	7 %
Sydvej (Hveen Boulevard - Halland Boulevard)	8.900	9.600	700	8 %

Det er vurderingen, at etablering af en ny fordelingsvej til City2 direkte fra Hveen Boulevard vil medføre, at en stor del af trafikken til City2 flytter fra Blekinge Boulevard til den nye fordelingsvej. Trafikbelastningen på Ny Blekinge Boulevard er beregnet til 10.000 køretøjer i den østlige ende og 5.000-8.000 køretøjer vest for Postgade. Dette svarer til en reduktion på 15 % på strækningen mellem Hveen Boulevard og Høje Taastrup Boulevard og en stigning på 33 % mellem Høje Taastrup Boulevard og Halland Boulevard.

Åbningen af Høje Taastrup Boulevard frem til Skåne Boulevard forventes at medføre en trafik på 2.000 - 3.000 køretøjer per dag på strækningen.

Udviklingen af Høje Taastrup C inkl. omlægningerne af veje samt de øvrige byudviklingsprojekter i Høje Taastrup vurderes at medføre en stigning i trafikken på Skåne Boulevard på 2.000 køretøjer per dag, hvilket svarer til en stigning på 33 % i den østlige del og 60 % i den vestlige del. Byggeprojekterne ved Skjeberg er medvirkende til en del den øgede trafik, mens en mindre del skyldes byudviklingen i Høje Taastrup C.

På Sydvej forventes en stigning på 8 % og tilsvarende en moderat stigning på Halland Boulevard på 7 %. Ændringerne på Sydvej skyldes primært den fortsatte realisering af Bredebjerg erhvervsområde.

Udviklingen af Høje Taastrup C, de øvrige byudviklingsprojekter i Høje Taastrup samt omlægningerne af vejene i området forventes ikke at påvirke det trafikale billede internt i Torstorp. Der forventes ikke gennemkørende trafik i området, da kapaciteten på det omkringliggende vejnet er tilstrækkelig. Samtidig er tilgængeligheden med bil gennem Torstorp begrænset.

Krydsene og deres udformning er som regel afgørende for hvor meget trafik, der kan afvikles i byområderne. Det er sjældent, at det er strækningerne i sig selv, der er begrænsende for trafikafviklingen.

Overlagsmæssigt kan nedenstående kapaciteter på vejtyper udtrykke den maksimale kapacitet på strækningerne, idet kapaciteten af en vejstrækning udtrykker den største mængde af trafik, der med rimelighed kan påregnes at kunne afvikles på vejen. Ingen af strækningerne i og omkring Høje Taastrup C området nærmer sig kapacitetsgrænsen på strækningsniveau, hverken under eksisterende forhold eller med byudvikling.

VEJBESKRIVELSE / VEJTYPE	DØGNKAPACITET (køretøjer)
Trafikvej, by, 4 spor (f.eks. Roskildevej, Hveen Boulevard)	48.000
Trafikvej, by, 2 spor	18.000
Fordelingsvej, by, 2 spor (f.eks. Halland Boulevard, Skåne Boulevard og Blekinge Boulevard)	16.000
Lokalvej, by	13.000

Tablet 8-8. Døgnkapacitet for forskellige vejtyper i byområde.

I krydsene er det typisk ofte størrelsen af den svingende trafik, der sætter begrænsningen for afviklingen, idet afviklingstiden samt antallet af konflikter mellem trafikanter er størst for de svingende strømme.

I Høje Taastrup C-området vil det primært være krydsene ved Hveen Boulevard og Høje Taastrup Vej samt rundkørslen ved Halland Boulevard-Blekinge Boulevard, der belastes med yderligere trafik i forbindelse med byudviklingen. Yderligere vil den nye vejadgang til City2 fra Hveen Boulevard bære en stor del af trafikken. Alle de nye kryds vil udformes med tilstrækkelig kapacitet til at trafikken kan afvikles på acceptabel vis uden væsentlige forsinkelser for trafikanterne. Yderligere er det belyst at trafikafviklingen i de eksisterende kryds ikke forringes væsentligt i forbindelse med udviklingen af Høje Taastrup C.

Etablering af signalanlæg på Høje Taastrup Boulevard, Skåne Boulevard og på Ny Blekinge Boulevard vil dels sikre trafikafviklingen samt de lette trafikanters færden i området og dels sikre, at

hastigheden på strækningerne kan fastholdes på de ønskede hastigheder (skiltede hastigheder). Alle nye signalanlæg etableres efter gældende vejregler mht. trafikstyring, fordeling af grøntid mv.

8.4.2 Trafiksikkerhed

De nye vejanlæg og stier samt de omlagte veje etableres med trafiksikkerheden i fokus. Der etableres signalanlæg i de væsentligste kryds, således at de lette trafikanter kan krydse vejene med høj trafiksikkerhed. Der anlægges stier langs veje og i selvstændigt tracé, der bidrager til at de lette trafikanter kan færdes trygt og sikkert i området.

Uanset disse tiltag medfører byudviklingen, at trafikken til området stiger, og, alt andet lige, medfører det et øget antal trafikuheld. Effekterne for trafiksikkerheden vurderes ved brug af de såkaldte AP-beregningsmetoder, som er en generaliserende metode, der beregner et groft overslag over det forventede antal uheld i vejnettet for motorkøretøjer. Metoden inddrager således ikke uheld med lette trafikanter. I modellen anvendes et sæt AP-parametre for hver kryds- og strækningstype til beregning af det forventede antal uheld. AP-parametrene er baseret på erfaringstal fra tilsvarende kryds og strækninger for de seneste mange år og er den gængse metode til at vurdere uheldseffekter på et overordnet niveau.

AP-beregningerne af trafiksikkerheden i driftsfasen er gengivet i Tabel 8-9. De viser, at ombygningerne af strækninger og kryds i området samt en øget trafik på vejnettet samlet set bidrager med en lille stigning i det forventede antal uheld i forhold til eksisterende forhold. Stigningen er begrænset til 2,6 uheld pr. år, hvilket betegnes som en mindre ændring.

Det skal bemærkes, at uheldsberegningerne ikke inddrager uheld med lette trafikanter, hvilket der ikke findes modeller for. Derfor vil det reelle uheldstal være lidt større end angivet her. Idet modellerne er baseret på empiriske værdier, er det ikke inddraget, at nye vejnet og kryds udformes mere trafiksikkert end de eksisterende, og de forventede uheldstal dermed kan være for høje.

Et andet forhold, der ikke er inddraget i beregningen er betydningen af den reducerede hastighed på såvel Blekinge Boulevard, Skåne Boulevard som Hveen Boulevard. På disse strækninger forventes en reduktion i hastigheden på 10 km/t. Som tommelfingerregel kan det siges, at en reduktion i hastigheden på 10 km/t vil betyde en reduktion i antallet af uheld med:

- 20-30 % for byveje med hastighed 60 km/t, der reduceres til 50 km/t
- 15-20 % for veje i by med hastighed 80 km/t, der reduceres til 70 km/t

Således er det samlede estimat på en stigning på 2,6 uheld pr. år et yderst konservativt skøn, der er behæftet med stor usikkerhed.

Tabel 8-9. Groft estimat på antal årlige uheld på vejnettet i driftsfasen.

FASE	AP-BEREGNET ANTAL UHELD PR. ÅR PÅ VEJNETTET I NÆR-OMRÅDET
Eksisterende forhold	9,1
Driftsfasen	11,7

8.5 Afværgeforanstaltninger

Anlægsarbejderne skal gennemføres med fokus på at sikre fremkommelighed for brugere af området. Vejnettet i og omkring Høje Taastrup C er planlagt udformet til håndtering af de trafikmængder (både biler og lette trafikanter), der kan forventes som følge af byudviklingen i området. På den baggrund vurderes der ikke at være behov for yderligere afværgeforanstaltninger.

8.6 Overvågning

God trafikafvikling i området i såvel anlægs- som driftsfasen afhænger af, at særligt signalanlæg-gene overvåges og tilpasses eventuelle variationer i trafikken i forhold til de forventede trafik-mængder. Trafikafvikling og trafiksikkerhed overvåges løbende af Høje-Taastrup Kommune. Det hører under den daglige drift af infrastrukturen i kommune at overvåge eventuelle uhensigts-mæssigheder i brugen af vej- og stianlæg samt af hastighedsniveauer og løbende tilpasninger heraf.

8.7 Sammenfattende vurdering

Anlægsperioden for de primære vejanlæg forventes at strække sig over en 2-årig periode, mens anlægsperioden for byggeriet forventes at strække sig over en 9-årig periode. I anlægsperioden kan forventes en øget lastbilkørsel i området. Påvirkningen af den øgede kørsel vurderes at ud-gøre en moderat påvirkning – særligt sammenholdt med den eksisterende trafik i området. Gen-nem anlægsperioden vil der være fokus på at minimere generne i forbindelse med trafikomlæg-ninger mest muligt og opretholde en god tilgængelighed til de primære mål i området; stationen, City2, Høje Taastrup By og Torstorp.

Udbygning og udvikling af Høje Taastrup C medfører permanent øget trafik i området omkring Høje Taastrup Station og City2. Det kan forventes, at antallet af bilture til/fra området stiger med 5.500 - 10.000 bilture per dag. Det fremtidige vejnet i området planlægges indrettet til at hånd-tere den øgede trafik, således at der ikke vil opstå væsentlige afviklingsproblemer. Trafikken allo-keres til det overordnede vejnet, således de lokale veje friholdes mest muligt for ny genereret og øget trafik. Trafikforøgelsen i området vurderes at udgøre en moderat påvirkning.

Den øgede biltrafik i området i driftsfasen vurderes som udgangspunkt at medføre et øget uheldstal i området. Det er beregnet, at der på vejnettet i området kan forventes 2,6 uheld per år i forhold til i dag. Omvendt kan hastighedsreduktionerne på Blekinge Boulevard, Skåne Boule-vard og Hveen Boulevard medføre et fald i antal uheld, der modsvarer det øgede uheldstal som følge af væksten i trafikken. Derfor vurderes byudviklingsprojektet at have en mindre påvirkning på trafiksikkerheden samlet set.

Tabel 8-10. Overordnet påvirkning fra trafik.

FASE	INTENSITET	UDBREDELSE	VARIGHED	OVERORDNET BETYDNING AF PÅVIRKNING
ANLÆGSFASE				
Trafikafvikling	Mellem	Lokalt	Mellemlang	Moderat
DRIFTSFASE				
Trafikafvikling	Mellem	Lokal	Permanent	Moderat
Trafiksikkerhed	Lille	Lokal	Permanent	Mindre

9. STØJ OG VIBRATIONER

I dette kapitel vurderes omfanget af støj og vibrationer, som Høje Taastrup C vil påvirke omgivelserne med i anlægs- og driftsfasen. Påvirkningerne er vurderet i forhold til de eksisterende forhold, og omfatter:

- Støj ved nærmeste naboer i anlægsfasen
- Vibrationer ved nærmeste naboer i anlægsfasen
- Trafikstøj i driftsfasen

9.1 Metode og afgrænsning

Støj og vibrationer i anlægsfasen er vurderet på baggrund af erfaringsværdier fra anlægsarbejder generelt og med fokus på de væsentligste arbejdsprocesser for projektet. Der er således ikke foretaget egentlige støjberegninger for anlægsfasen i dens enkelte stadier.

Støjen i anlægsperioden er vurderet med udgangspunkt i den eller de arbejdsprocesser, som vurderes at være mest støjende i anlægsperioden. Støjen er vurderet ved hjælp af metoden beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5, 1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder" /18/.

Vurdering af vibrationer fra anlægsarbejde er henholdsvis foretaget ud fra kendte støjkilder og deres placering, f.eks. nedbringning af spuns og ud fra tidligere erfaringer. Der eksisterer ingen standardiseret metode for beregning af vibrationer. Undergrundens karakter har stor indflydelse på vibrationers udbredelse, ligesom bygningers konstruktioner påvirkes og reagerer forskelligt.

Som grundlag for vurdering af støj i driftsfasen har Rambøll foretaget en kortlægning vejtrafikstøjen i området. Det omfatter støjubredelseskort for området samt facadestøjberegninger, både for eksisterende forhold og de fremtidige forhold i driftsfasen for Høje Taastrup C. Kortlægningen er gennemført i støjberegningsprogrammet SoundPLAN. Støjen i driftsfasen er udarbejdet med den forventede trafik i området og med belægnings på vejene, som de står i dag. Høje Taastrup Boulevard åbnes for biltrafik nord for Skåne Boulevard. Dette ligger også til grund for støjberegningerne for driftsfasen med en fordeling af køretøjer som ved en almindelig vej i by.

9.1.1 Grænseværdier

Støj i anlægsfasen

Støj og vibrationer fra bygge- og anlægsarbejder reguleres af Miljøbeskyttelsesloven. Såfremt Høje-Taastrup finder det nødvendigt, kan kommunen meddele påbud til de konkrete anlægsarbejders gennemførelse. Et påbud kan blandt andet indeholde støjgrænser, arbejdstider samt vilkår om anvendelse af anlæg, transportmidler, mobile anlæg, maskiner og redskaber, der kan give anledning til støj /19/.

Jf. bekendtgørelse nr. 467 af 23. maj 2016 om miljøregulering af visse aktiviteter skal visse støjfrembringende bygge- og anlægsarbejder anmeldes til kommunen mindst 14 dage, inden arbejderne igangsættes. Kommunen kan ved væsentlige gener give påbud om afhjælpning af gener og – om nødvendigt – nedlægge forbud mod arbejdet /20/. Aktiviteterne omfatter bl.a. støjfremkaldende bygge- og anlægsarbejder i øvrigt.

Til vurdering af støj fra anlægsarbejdet benyttes følgende kriterier, som bliver benyttet som grænseværdier for anlægsarbejder i en del af landets kommuner.

Tabel 9-1. Vurderingskriterier for anlægsstøj.

TIDSRUM	VURDERINGSKRITERIE FOR ANLÆGSSTØJ
Mandag – fredag kl. 07-18 Lørdag kl. 07-14	70 dB(A)
Øvrige tidsrum samt søn- og helligdage	40 dB(A)

De anførte støjgrænser er som udgangspunkt ækvivalente støjniveauer midlet over fastlagte tidsrum og evt. korrigeret med tillæg for støjens karakter (toner/impulser).

Tabel 9-2. Referencetidsrum.

DAGE	TIDSRUM	MIDLINGSPERIODE
Mandag – fredag	Kl. 07-18	Sammenhængende 8 timer med mest støj
Lørdag	kl. 07-14	Hele perioden (7 timer)
Lørdag	Kl. 14-18	Hele perioden (4 timer)
Søndag	Kl. 07-18	Sammenhængende 8 timer med mest støj
Alle dage	Kl. 18-22	Mest støjende 1 time
Alle dage	Kl. 22-07	Mest støjende ½ time

Støjgener skal i videst muligt omfang begrænses ved en hensigtsmæssig planlægning, ved anvendelse af mindre støjende arbejdsprocesser og maskinel eller ved midlertidig afskærmning.

Vibrationer i anlægsfasen

Til vurdering af den genevirkning de omkringboende kan opleve som følge af vibrationer fra anlægsarbejdet anvendes Miljøstyrelsens foreslåede grænseværdier i Orientering nr. 9/1997 "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø"/21/. Grænseværdierne fremgår af Tabel 9-3.

Tabel 9-3. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vibrationer.

OMRÅDETYPE	PERIODE	VEJLEDENDE GRÆNSEVÆRDIER FOR MÆRKBARE VIBRATIONER, L_{aw}
Boliger, børneinstitutioner og lignende	Hele døgnet	75 dB(KB)
Boliger i blandet bolig/erhvervsområde Kontorer, undervisningslokaler	Aften/nat (kl. 18-07)	75 dB(KB)
	Dag (kl. 07-18)	80 dB(KB)
Erhvervsbebyggelse		85 dB(KB)

Grænser for bygningskadelige vibrationer er ikke reguleret ved lov. I praksis benyttes ofte den tyske norm DIN 4150-3 /22/ til vurdering af bygningskadelige vibrationer, som inddeler bygninger i 3 kategorier, hhv.:

- 1) erhvervs- og industribygninger
- 2) boliger og tilsvarende konstruktioner
- 3) bevaringsværdige bygninger.

Normens grænseværdier for bygningsvibrationer ses i Tabel 9-4.

Tabel 9-4. Grænseværdier for bygningskadelige vibrationer, jf. norm DIN 4150-3 /22/.

BYGNINGSKATEGORI	GRÆNSEVÆRDI Svingningshastighed, v_{peak}
Erhvervs- og industribygninger	≤ 20 mm/s
Bygninger til beboelse	≤ 5 mm/s
Særligt følsomme og fredede bygninger	≤ 3 mm/s

Trafikstøj i driftsfasen

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj fremgår af Tabel 9-5. Grænseværdien formuleres ved støjindikatoren L_{den} .

Tabel 9-5. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj /14/.

OMRÅDE	GRÆNSEVÆRDI, VEJSTØJ STØJNIVEAU, UDENDØRS
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o. lign.	L_{den} 53 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o. lign. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	L_{den} 58 dB
Hoteller, kontorer mv.	L_{den} 63 dB

Støjgrænserne er defineret ved beregningsstørrelsen L_{den} (Lydtrykket *day, evening, night*). L_{den} bliver benyttet, da den ved et tillæg til støjen i aften- og natteperioden, giver et mere retvisende billede af støjgenen end den direkte midlede støj over et døgn. Straftillægget er +5 dB for aftenperioden (kl. 18-22) og +10 dB for natteperioden (kl. 22-07). I beregningerne betyder det, at en bil i aftenperioden beregnes som var det tre biler i dagperioden og at en bil i natteperioden tæller som 10 biler i dagperioden.

Byudviklingsområdet Høje Taastrup C kan betegnes som ny støjfølsom anvendelse i et eksisterende støjbelastet byområde. I et sådant område kan der etableres støjfølsom bebyggelse, selvom støjniveauet overstiger de i Tabel 9-5 angivne grænseværdier på bygningsfacaden. Dog bør det i disse situationer sikres, at:

- det indendørs støjniveau i sove- og opholdsrum med lukket vinduer mod en støjbelastet facade ikke overstiger L_{den} 33 dB (Bygningsreglementets krav). Kan sikres ved facadeisolering
- der på udendørs opholdsarealer i tilknytning til støjfølsom bebyggelse (i det omfang der er krav herom) kan opretholdes et støjniveau på maks. L_{den} 58 dB.
- udformning af boligers facader sker, så der er et indendørs støjniveau på maks. 46 dB med åbne vinduer til et åbningsareal af 0,35 m².
- der ikke etableres boliger, hvor facadestøjniveauet overstiger 68 dB.

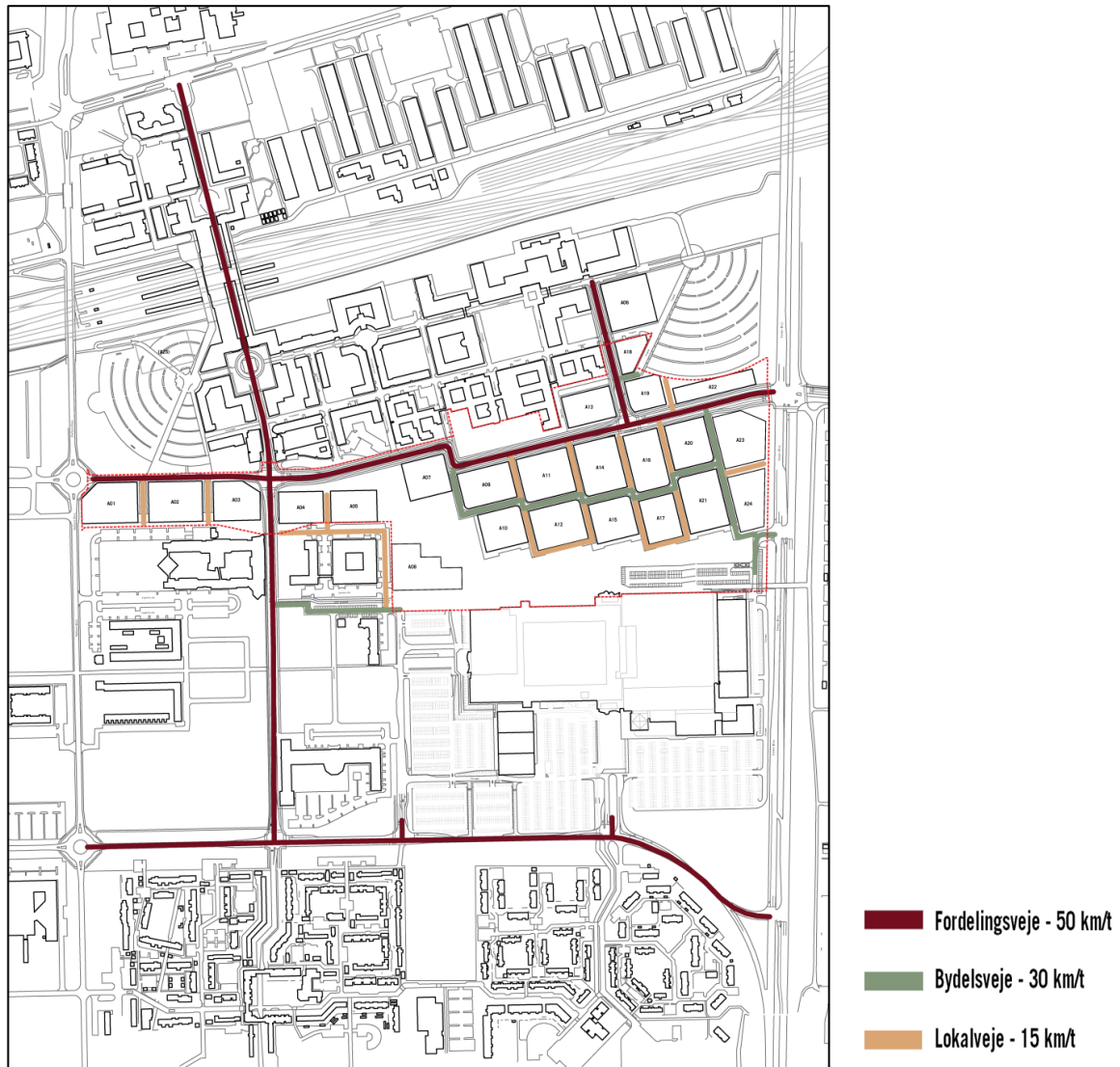
9.1.2 Hvordan ændringer i støjen kan opfattes

Ved sammenligninger af støjniveauer, skal man holde sig for øje, hvordan ændringen i et støjniveau opfattes. Støj, og ændringer i lydniveauer, opfattes individuelt, men generelt set opleves ændringer i støjen på følgende måde /17/:

- 1 dB forskel og under er normalt ikke hørbart
- 1-3 dB i forskel er svagt hørbart
- 3-5 dB i forskel er hørbart
- 5 dB i forskel og over er tydelig hørbart
- 10 dB i forskel opleves som en fordobling eller halvering af støjen.

9.1.3 Beregningsforudsætninger for trafikstøj i driftsfasen

Til udførelse af støjberegningerne af trafikstøj under eksisterende forhold og i driftsfasen har Rambøll opbygget en rumlig model med veje, bygninger og terræn med data fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, GeoDanmark og DHM/Terræn, juli 2017. De nye og omlagte veje fremgår af Figur 9-1.



Figur 9-1. Principskitse af vejstruktur i Høje Taastrup under fremtidige forhold.

I beregningen er anvendt trafiktal for hver af de fordelingsveje, der fremgår af ovenstående figur. Trafikken på bydelsveje (vist med grøn) er beregnet med forudsætning om, at hverdagsdøgntrafikken er på 500 køretøjer, og lokalgader (vist med gul) er beregnet med forudsætning om, at hverdagsdøgntrafikken er på 300 køretøjer (Trafiktal fremgår af Figur 8-10). Den maksimale tilladte hastighed fremgår af Figur 9-1.

Projektet medfører også at Blekinge Boulevard og Skåne Boulevard hæves, så de begge danner et trafikalt kryds med Høje Taastrup Boulevard.

Der er i beregningerne benyttet bygningshøjder svarende til de maksimale mulige etagehøjder jf. lokal 2.30 Høje Taastrup C. Lokalplanen giver mulighed for at bygge punkt- og rækkehuse i 2-4 etager, bebyggelse langs parken kan etableres i 4-6 etager og tårne i yderkanten af bebyggelsen kan etableres i 12-16 etager. Der er forudsat en etagehøjde på 3 meter.

For at finde det maksimale støjniveau på de nye bygningers facader i området, er de maksimale antal etager benyttet til støjmodellen. Dette resulterer i den maksimale støjdæmpning fra vejene bag bygningerne, samt det maksimale refleksionsbidrag fra bygningsfacaderne mod vejen. I dette tilfælde er støjdæmpningen ikke afgørende for det beregnede støjniveau, da de dominerende støjklæder er vejene umiddelbart foran facaderne. Støjniveauet fra beregningerne afspejler

derfor støjniveauet i driftsfasen for de eksisterende bygninger, selvom de nye bygninger i området er modelleret med den maksimale højde.

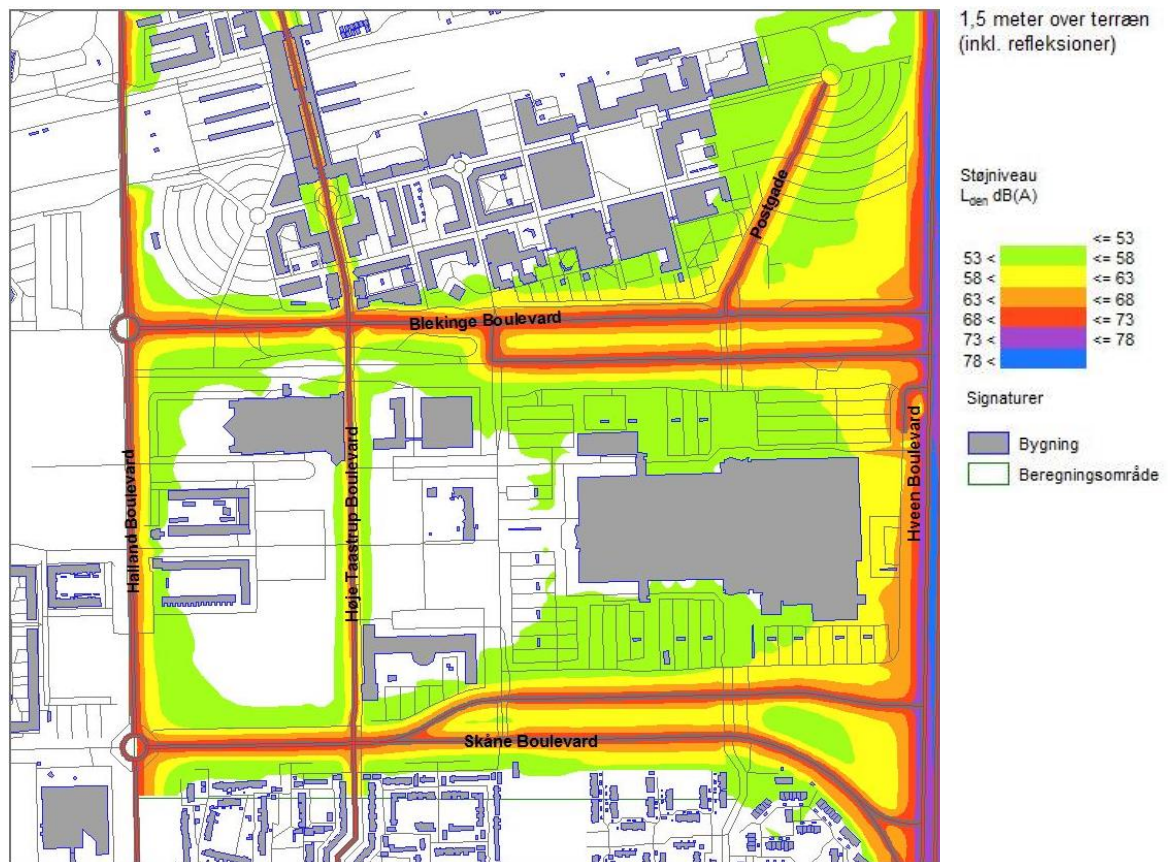
Terrænet er regnet som akustisk porøst, med undtagelse af vejoverfladerne samt parkeringsarealer omkring City2, som er beregnet akustisk hårde, hvilket vil sige, at de i højere grad reflekterer lyden. Bygningerne, med højder fra Geodatastyrelsen, er indsat med et refleksionstab på 1 dB. Støjbelastninger er beregnet 1,5 m over terrænen ved støjdbredelseskort og som maksimale facadestøjniveauer vertikalt på facader.

Støjdbredelseskort og facadestøjniveauer er beregnet med de fire mest hyppige vejrforhold i Danmark, samt bidrag fra de første refleksioner af støjen fra nærliggende bygninger. Belægningerne på vejene er beregnet med almindelig asfalt, med undtagelse af Høje Taastrup Boulevard, der er beregnet med belægning af SF-sten. Dette betyder et tillæg til støjen på +1 dB, da kontakten mellem hjul og sten giver anledning til lidt mere støj.

9.2 Eksisterende forhold

Den østligste del af det område, hvori Høje Taastrup C skal etableres, er i dag påvirket af støj fra Hveen Boulevard. Projektområdet bliver ikke belastet af jernbanestøj over grænseværdien.

Støjniveauet på facaderne ved bygninger langs Høje Taastrup Boulevard er også beregnet for de eksisterende forhold. Figur 9-2 viser, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for boliger på 58 dB er overskredet med støjniveauer op til 68 dB (orange) på Høje Taastrup Boulevard. Langs Blekinge Boulevard støjniveauerne op til 63 dB (gul).



Figur 9-2. Støjdbredelseskort beregnet 1,5 m over terrænen inkl. refleksioner. Eksisterende forhold. Ingen og grøn farve viser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boligområder på 58 dB er overskredet. Øvrige farver viser, at grænseværdierne er overskredet. Grå farve viser eksisterende bygninger i området.

9.3 Påvirkning i anlægsfasen

Projektets anlægsarbejder forventes at starte i 2018 og vil vare i størrelsesordenen ti år. Omlægningen af de overordnede veje forventes dog at være gennemført inden for de første to år.

9.3.1 Støj

Anlægsfasens aktiviteter kan overordnet grupperes i støjende aktiviteter og meget støjende aktiviteter og støjpåvirkningen fra de støjende aktiviteter og de meget støjende aktiviteter vil blive vurderet i det følgende.

Støjende anlægsaktiviteter

Støjende anlægsaktiviteter omfatter følgende aktiviteter:

- Ombygning og etablering af veje
 - Omfatter op- og bortgravning af jord og andre materialer, til- og frakørsel af materialer, asfaltudlægning samt komprimering af jord og asfalt herunder jord.
- Ombygning af kryds
 - Omfatter op- og bortgravning af jord og andre materialer, til- og frakørsel af materialer, asfaltudlægning samt komprimering af jord og asfalt herunder jord.
- Etablering af bygninger i de enkelte storparceller
 - Omfatter op- og bortgravning af jord og andre materialer, til- og frakørsel af materialer, og rejsning af betonelementer.

På baggrund af tidligere erfaringer med lignende anlægsarbejder, herunder oplysninger om entreprenørmateriel, driftstider og støjdata (kildestyrke), er der bestemt en resulterende kildestyrke, som beskriver støjen fra støjende anlægsaktiviteter, og som overordnet er vurderet at være repræsentativ for alle støjende anlægsaktiviteter.

Nedenstående tabel angiver den afstand til anlægsaktiviteten, hvor støjen er faldet til hhv. 70, 65, 60 og 55 dB(A). F.eks. kan boliger, der ligger tættere end 25 meter fra området, hvor anlægsaktiviteten foregår, blive udsat for støj på mere end 70 dB(A).

Tabel 9-6. Afstand fra anlægsarbejdet til støjen er faldet til hhv. 55, 60, 65 og 70 dB(A).

Anlægsaktiviteter	Støjkilder	Resulterende kildestyrke	Afstand fra anlægsarbejdet, hvor støjen er faldet til... *			
			70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)	55 dB(A)
<ul style="list-style-type: none"> • Ombygning og etablering af veje • Ombygning af kryds • Etablering af bygninger i de enkelte storparceller 	<ul style="list-style-type: none"> • Transport med lastbil • Minilæsser • Hjullæsser • Gravemaskine • Asfalt udlægger • Asfalt tromle • Kran • Betonkanon 	110 dB(A)	25 m	45 m	75 m	125 m

* Ligger der boliger tættere på end afstanden vist i tabellen, vil støjen ved facaden af disse boliger kunne være højere end de angivne støjniveauer i tabellens overskrift.

Den resulterende kildestyrke er bestemt ud fra en forudsætning om, at de enkelte støjkilder er effektivt i drift i halvdelen af arbejdstiden. Ikke alle nævnte støjkilder vil være i drift for den enkelte anlægsaktivitet.

Som udgangspunkt vil anlægsaktiviteterne foregå indenfor normal arbejdstid. Særlige byggetekniske forhold eller trafikale forhold kan dog kræve at arbejdet forgår uden for normal arbejdstid, dette vil dog kræve dispensation af myndighederne.

Påvirkningen af støj fra støjende anlægsaktiviteter vurderes at kunne udgøre en mindre påvirkning, da afstanden mellem den støjende anlægsaktivitet og modtager (nabo) ikke skal være særlig stor før grænseværdien for anlægsstøj er overholdt (>25 meter). Påvirkningen vil være lokal.

Meget støjende anlægsaktiviteter

Meget støjende anlægsaktiviteter omfatter:

- Fjerne spuns i Blekinge og Skåne Boulevard
- Fjerne bro over Blekinge og Skåne Boulevard
- Sætning af spuns til byggegruber på hver storparcel
- Sætning af spuns omkring regnvandsbassin syd for City2

Sætning af spuns kan foregå ved vibrering, eller hvis undergrunden er hård ved ramning. Nedbringning af spuns kan være en væsentlig støjende aktivitet, hvor ramning er den mest støjende af de to nedbringningsmetoder.

På baggrund af tidligere erfaringer med lignende anlægsarbejder, herunder oplysninger om entreprenørmateriel, driftstider og støjdata (kildestyrke), er bestemt en resulterende kildestyrke, som beskriver støjen fra hele anlægsaktiviteten.

Der forventes etableret byggegruber ved spunsning på alle storparceller, og placeringen af disse fremgår af bilag 1. Etablering af én byggegrube forventes at tage ca. tre uger.

Nedenstående tabeller angiver den afstand til anlægsaktiviteten, hvor støjen er faldet til hhv. 70, 65, 60 og 55 dB(A). F.eks. kan boliger, der ligger tættere end 125 meter fra stedet, hvor der bliver nedbragt spuns eller pæle, blive udsat for støj på mere end 70 dB(A).

Tabel 9-7. Afstand fra anlægsarbejdet til støjen er faldet til hhv. 55, 60, 65 og 70 dB(A).

Anlægs-aktivitet	Støjkilder	Resulterende kildestyrke	Afstand fra anlægsarbejdet, hvor støjen er faldet til... *			
			70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)	55 dB(A)
<ul style="list-style-type: none"> • Fjerne spuns i Blekinge Boulevard • Fjerne bro over Blekinge Boulevard • Nedrivning af eksisterende bygninger 	<ul style="list-style-type: none"> • Rammemaskine • Lastbil m. kran • Betonedbrydning • Hjullæsser • Lastbil • Betonedbrydning • Hjullæsser • Lastbil 	115 dB(A)	45 m	75 m	125 m	210 m
<ul style="list-style-type: none"> • Nedbringning af spuns til byggegrube eller regnvandsbassin 	<ul style="list-style-type: none"> • Nedbringning af spuns med rammemaskine 	125 dB(A)	125 m	210 m	345 m	545 m

* Ligger der boliger tættere på end afstanden vist i tabellen, vil støjen ved facaden af disse boliger kunne være højere end de angivende støjniveauer i tabellens overskrift.

Den resulterende kildestyrke er bestemt ud fra en forudsætning om, at de enkelte støjklender er effektivt i drift i halvdelen af arbejdstiden.

De anførte afstande for ramning af spuns er uden korrektion for støjens karakter. Med korrektion for støjens karakter (+5 dB) er grænseværdiafstanden til 70 dB(A) ca. 200 meter.

Som udgangspunkt vil anlægsaktiviteten med nedbringning af spuns kun foregå inden for normal arbejdstid. Særlige byggetekniske forhold eller trafikale forhold kan dog kræve at arbejdet forgår uden for normal arbejdstid, dette vil dog kræve dispensation af myndighederne.

Påvirkningen af støj fra meget støjende anlægsaktiviteter vurderes at kunne udgøre en moderat påvirkning, da mange naboer vil blive påvirket af støj. Påvirkningen vil være lokal.

Trafik

I forbindelse med anlægsarbejderne vil der være transport af jord og materialer til og fra projektområdet. Transporterne vil lokalt give anledning til en øget tung trafik og hermed også en øget støjbelastning. Ændringen i støjbelastningen vil opleves som lille, da trafikmængderne alt andet lige vil være mindre i forhold til den eksisterende trafik i området.

Påvirkningen af støj fra trafik på de mindre veje vurderes at være mindre, da kørslen vil foregå på offentlige veje med eksisterende trafik og da udbredelsen er helt lokal.

Samlet vurdering af støj i anlægsfasen

Overordnet set vil grænseværdien for støj kunne overholdes ved de fleste naboer til anlægsprojektet, og kun de allernærmeste naboer kan blive udsat for støj over grænseværdien. Ved nedbringning af spuns til etablering af byggegruber og regnvandsbassin, vil der dog være naboer beliggende tæt på, der vil blive udsat for støj over grænseværdien. Arbejdet med etablering af de enkelte byggegruber og regnvandsbassin forventes at have en varighed på omkring tre uger. Støjen i anlægsfasen vurderes generelt at udgøre en mindre påvirkning, mens støjen i forbindelse med spunsning lokalt kan udgøre en midlertidig, moderat påvirkning.

9.3.2 Vibrationer

Det kan forekomme, at vibrationsfremkaldende anlægsarbejder, i de situationer hvor der er kort afstand til bygninger, kan give anledning til mærkbare vibrationer og i værste fald skader på bygninger.

Risikoen for, at vibrationsfrembringende anlægsarbejder kan føre til skader på bygninger, vurderes og begrænses ud fra en konkret vurdering af de bygninger, der er beliggende tæt på anlægsarbejdet. I praksis benyttes retningslinjerne i DIN 4150-3 /22/, som indeholder anbefalede grænseværdier, der bør overholdes på fundamentet af bygninger, mens anlægsarbejderne udføres, se afsnit 9.1. I denne samlede miljøvurderingsrapport er vurdering af risikoen for bygningsskadelige vibrationer baseret på erfaringer fra andre projekter kombineret med passende afværgeforanstaltninger.

Anlægsarbejdet vil bl.a. omfatte nedbringning af spuns og komprimering af jord og grus. Når afstanden til anlægsarbejdet er kort, kan disse aktiviteter give anledning til mærkbare vibrationer i bygninger og i omgivelserne. Det er vanskeligt at beregne udbredelsen af denne type vibrationer, men baseret på erfaringer fra danske anlægsprojekter kan man forvente følgende:

TO FORSKELLIGE METODER TIL NEDBRINGNING AF SPUNS	AFSTAND
Nedbringning af spuns eller pæle med faldhammer (ramning)	Mærkbare vibrationer kan forekomme i bygninger inden for en afstand af ca. 120 meter fra anlægsarbejdet
Nedbringning af spuns eller pæle med vibrator eller komprimering af grus og jord	Mærkbare vibrationer kan forekomme i bygninger inden for en afstand af ca. 60 meter fra anlægsarbejdet.

Vibrationer kan mærkes ved niveauer, der er væsentligt lavere end de niveauer, der kan medføre skader på bygninger. Risikoen for bygningskader forventes at være lille, hvis afstanden til anlægsarbejdet er mere end 15 meter. For særligt følsomme bygninger kan der være behov for større afstand (25 meter eller mere). Generelt vil anlægsarbejdet foregå mere end 15 meter fra nærmeste bygninger, og projektet vurderes ikke at udgøre en risiko for bygningskadelige vibrationer.

Ved nedbringning af spuns til regnvandsbassinet syd for City2 kan boligområdet beliggende syd for blive påvirket af mærkbare vibrationer. Nedbringning af spuns ved regnvandsbassinet skønnes at vare ca. tre uger.

Udbygningstakten af storparcellerne kendes ikke. Hvis der skal etableres byggegrupper med spuns på storparcellerne kan der derfor forekomme en påvirkning af mærkbare vibrationer på allerede bebyggede storparceller. Nedbringning af spuns omkring en byggegrube skønnes at vare ca. tre uger pr. storparcel.

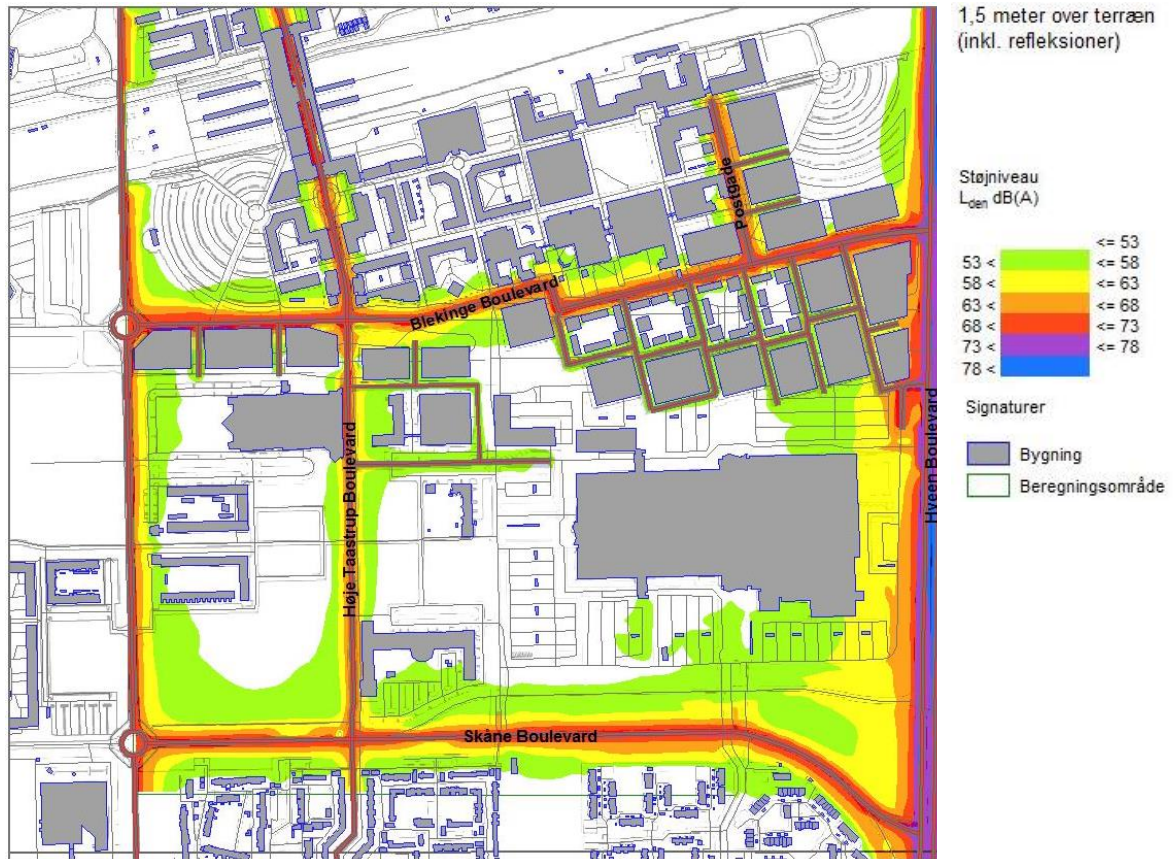
Forud for anlægsarbejdet forventes det, at der gennemføres en fotoregistrering af de ejendomme, der ligger tættest på de vibrationsfrembringende anlægsarbejder. Det vil hermed være muligt at dokumentere, om eventuelle revner og lignende er kommet før eller efter anlægsarbejdet.

Det vurderes, at boliger og andre bygninger under anlægsarbejdet lokalt kan blive udsat for mærkbare vibrationer over 75 dB(KB), som derfor kan være væsentligt generende. Den største risiko for gener vil forekomme under nedbringning af spuns, men disse kan reduceres, hvor det er muligt at nedbringe spuns ved brug af vibrator. Generne fra vibrationer (*komfort*) vil påvirke et mindre område ad gangen. Påvirkningen er tidsbegrænset til den periode, hvor de konkrete anlægsarbejder, der kan give vibrationer, udføres. Derfor vurderes der at være tale om en lille påvirkning.

9.4 Påvirkning i driftsfasen

Vurderingen af støj i driftsfasen fokuserer på ændringer i trafikstøj. Den øvrige drift af plan- og projektområdet vurderes ikke at give anledning til nævneværdig støj i driftsfasen.

Det beregnede støjdbredelseskort for fremtidige forhold kan ses af Figur 9-3.



Figur 9-3. Støjudbredelseskort beregnet 1,5 m over terræn inkl. refleksioner. Fremtidige forhold. Ingen og grøn farve viser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boligområder på 58 dB er overholdt. Øvrige farver viser, at grænseværdierne er overskredet. Grå farve viser eksisterende bygninger i området.

Forskellen i støjudbredelsen imellem fremtidige og eksisterende forhold kan ses af Figur 9-4. Kortet er beregnet som støjen ved fremtidige forhold minus eksisterende forhold. Et fald i støjen i forhold til de eksisterende forhold vises med grønne og hvid farve. Store fald, angivet med mørkegrøn, skyldes omlægning af vejene Skåne og Blekinge Boulevard. De steder, hvor vejene bliver flyttet fra, vil der opleves et meget stort fald i støjen. Generelt falder støjen i området, angivet ved lysegrønt. Dette skyldes den tættere boligbebyggelse, som skærmer for støjen. Figuren viser f.eks., at på trods af at støjniveauet stiger på (Ny) Blekinge Boulevard (lilla farve), så falder støjniveauet i området syd for (Ny) Blekinge Boulevard (grønne farver).



Figur 9-4. Differens kort. Fremtidige forhold minus eksisterende forhold. Grønne og hvide farver på figuren viser, at støjpåvirkningen falder sammenlignet med i dag. Gul farve viser en stigning i støjen på 1 – 3 dB, mens orange, rød og lilla viser en stigning på 3 til mere end 7 dB. Se forklaring til højre i figuren.

9.4.1 Støj ved eksisterende bygninger

Forskellen i støj imellem eksisterende og fremtidige forhold fremgår af differens kortet i Figur 9-4. Heraf ses det, at nogle bygninger bliver udsat for en forøgelse af vejtrafikstøjen. For nogle bygninger betyder det, at støjniveauet ligger over grænseværdien i fremtidige forhold, eller at de bliver støjbelastet yderligere over grænseværdien sammenlignet med de eksisterende forhold. Bygningerne ligger på Høje Taastrup Boulevard nord for Blekinge Boulevard og på ny vej mellem Ny Blekinge Boulevard og Dalbergstrøget. Forøgelsen skyldes, at Høje Taastrup Boulevard bliver åbnet for almindelig biltrafik. Ændringen i støjbelastningen er tydelig hørbar og er op til 5 dB højere end i dag.

Forøgelsen på den nye vej mellem Ny Blekinge Boulevard og Dalbergstrøget (benævnt Postgade på kortet) skyldes, at den nye vej bliver fordelingsvej til et nyt P-hus. Erhvervsjendomme på vejen udsættes således for trafikstøj, som ikke tidligere har været der, og bliver som følge heraf påvirket af et støjniveau over grænseværdien.

Da boligerne ligger over grænseværdien for støj, skal der indarbejdes flere afværgeforanstaltninger som skal sikre at støjniveauet ikke bliver forøget over de nuværende eksisterende forhold.

Flere afværgeforanstaltninger vil, når de alle etableres, sikre, at støjniveauet ikke overstiger grænseværdien for støj for erhvervsbygninger (hoteller, kontorer mv.).

For at reducere støjen ved boliger på Høje Taastrup Boulevard til det eksisterende støjniveau skal flere af nedenstående afværgeforanstaltninger gennemføres.

- Hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t (indgår ikke i ovenstående beregning)
- Forbud mod gennemkørsel af lastbiler, busser undtaget
- Regulering af bustrafikken, 1 bus i timen i natperioden
- Støjreducerende asfalt i stedet for SF-sten som belægning på vejen

For at opnå støjdemping på den nye vej mellem Ny Blekinge Boulevard og Dalbergstrøget skal lignende afværgende foranstaltninger foretages.

Af differenskortet (Figur 9-4) ses det, at omlægningen af Skåne Boulevard betyder en mindre stigning på 1 – 3 dB i området syd for Skåne Boulevard. En ændring af denne størrelsesorden vil opleves som svagt hørbar. I beregningen er der taget højde for, at krydset Skåne Boulevard/Høje Taastrup Boulevard hæves. Støjen bliver med denne stigning ikke højere end den vejledende grænseværdi for støj.

Da støjen nedbringes til eksisterende forhold ved Høje Taastrup Boulevard og den nye vej mellem Blekinge Boulevard og Dalbergstrøget, og i øvrigt vil overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, vurderes etableringen af Høje Taastrup C at give anledning til ingen eller en mindre påvirkning med støj ved eksisterende bygninger.

9.4.2 Støj ved nye bygninger

Bygningsfacader langs Blekinge Boulevard vil under fremtidige forhold have et facadestøjniveau på 63 til 70 dB. Især facaderne vest for Høje Taastrup Boulevard vil have et højt facadestøjniveau ud til Blekinge Boulevard.

De beregnede facadestøjniveauer for fremtidige forhold viser, at alle nye bygninger, undtagen bygninger tæt på Hveen Boulevard, vil have mindst to facader med et støjniveau under den vejledende grænseværdi.

Beregningerne viser, at bygningerne ud til Hveen Boulevard overskrider Miljøstyrelsens grænseværdi for boliger ved alle facader. Bygningerne skal imidlertid benyttes til erhverv, der har et lempeligere krav til facadestøjniveauet. For nogle af facaderne er der risiko for at Miljøstyrelsens grænseværdi for støj ved erhverv kan blive overskredet med op mod 7 dB. Det er derfor nødvendigt at facadeisolere bygningen, så et rimeligt indendørs støjniveau kan blive sikret. Dette vil ske i forbindelse med byggesagsbehandlingen, og støjpåvirkningen af disse boliger vurderes på den baggrund at være moderat.

Flere bygninger imellem de nye gader og stræder vil have et støjniveau under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi, og der er således ikke behov for afværgeforanstaltninger for disse bygninger. Støjudbredelseskortet viser, at grænseværdien bliver overholdt på opholdsarealer imellem de små bygninger. Der vurderes at være en mindre støjpåvirkning af de nye bygninger, der ikke har facade ud mod Blekinge Boulevard. De bygninger, der har facade ud mod Blekinge Boulevard bliver påvirket moderat med støj og skal derfor sikres et indendørs støjniveau på 33 dB med lukkede vinduer. Dette vil blive sikret i forbindelse med byggesagsbehandlingen.

9.5 Afværgeforanstaltninger

Støjende bygge- og anlægsarbejder må kun foregå på hverdage fra mandag til fredag mellem kl. 07:00 og 19:00 og lørdage mellem kl. 08:00 og 17:00. I dette tidsrum må støj ikke overskride 70 dB (A) ved nærmeste nabo.

Ved gennemførelse af anlægsarbejde skal skader på bygninger forebygges ved måling af vibrationsniveauer på kritiske bygninger, mens vibrationsfrembringende anlægsarbejder foregår. Hvis

måleudstyret viser for høje niveauer, skal anlægsmetoden overvejes og om nødvendigt ændres til en mindre vibrerende metode.

For efterfølgende at kunne afgøre, om bygninger alligevel har fået skader som følge af vibrationer, er det praksis, at der forud for anlægsarbejdet sker en fotoregistrering af de ejendomme, der ligger tættest på de vibrationsfrembringende anlægsarbejder. Det vil hermed være muligt at dokumentere, om eventuelle revner og lignende er kommet før eller efter anlægsarbejdet. Fotoregistreringens omfang skal aftales med Høje-Taastrup Kommune inden gennemførelsen.

Bygherre skal orientere berørte naboer om anlægsarbejdet (hvorfor, hvornår, hvordan og hvor lang tid) i gennem hele anlægsarbejdet for at give naboer bedre mulighed for at indrette sig på støjen og dermed bidrage til at give bedre accept af evt. gener fra arbejdet.

I forbindelse med den videre projektering af Høje Taastrup C skal bygherre udarbejde en støjhandlingsplan som skal beskrive, hvordan støjen ved eksisterende bygninger kan blive nedbragt til de eksisterende støjniveauer ved realisering af planerne og i projektets driftsfase.

9.6 Overvågning

Der skal gennemføres måling af vibrationsniveauer på nærliggende ejendomme, mens vibrationsfrembringende anlægsarbejder foregår, jf. afværgeforanstaltning nævnt ovenfor.

9.7 Sammenfattende vurdering

Støjende aktiviteter i anlægsfasen vurderes at kunne udgøre en lille påvirkning af omkringboende, mens meget støjende aktiviteter, særligt nedbringning af spuns, vurderes at kunne udgøre en midlertidig moderat påvirkning.

Støjen i driftsfasen vil kun i mindre områder forøges til over de vejledende grænseværdier. Det drejer sig om vejene Høje Taastrup Boulevard nord for Blekinge Boulevard samt ny vej mellem Ny Blekinge Boulevard og Dalbergstrøget. Afværgeforanstaltninger som nedsat hastighed, forbud af lastbiler, regulering af bustrafik og støjdæpende asfalt skal sikre, at der vil blive ingen til en mindre påvirkning.

Området Torstorp, syd for Skåne Boulevard, vil ikke opleve en betydende ændring i støjen i forbindelse med driftsfasen. Støjbelastningen vil her ligge under den vejledende grænseværdi. Ændringen for boligerne tættest på Skåne Boulevard er 1 – 3 dB, hvilket er svagt hørbart. Alle boliger syd herfor udsættes for en ændring i støjen under 1 dB, hvilket ikke er hørbart.

Tabel 9-8 Overordnet påvirkning fra støj.

FASE	INTENSITET	UDBREDELSE	VARIGHED	OVERORDNET BETYDNING AF PÅVIRKNING
ANLÆGSFASE				
Støjende aktiviteter	Lille til mellem	Lokal	Mellemlang	Lille
Meget støjende aktiviteter	Mellem	Lokal	Kort	Moderat
Vibrationer	Lille	Lokal	Kort	Lille
DRIFTSFASE				
Støj ved facader	Lille	Lokal	Permanent	Ingen - moderat

10. LANDSKAB OG BYRUM

I dette kapitel beskrives og vurderes projektets påvirkning på landskab og byrum.

10.1 Metode og afgrænsning

De landskabelige og visuelle påvirkninger, herunder belysning, skyggevirksomheder og vindpåvirkninger, analyseres og vurderes på baggrund af en indledende beskrivelse af de eksisterende forhold omkring planområdet. Landskabet er analyseret ved brug af topografiske kort, landskabskort, luftfotos, Høje-Taastrup Kommuneplan 2014 /4/ og besigtigelser i området.

De visuelle konsekvenser ved realisering af planforslagene og selve projektet beskrives og underbygges af seks visualiseringer i nær- og fjernzonen. Visualiseringerne illustrerer oplevelsen af det planlagte byggeri fra udvalgte fotostandpunkter. Visualiseringerne er udarbejdet på baggrund af fotos af eksisterende forhold, og planlagt byggeri i nærområdet er derfor ikke vist. De kumulative virkninger der kan være på landskab i samspil med allerede planlagt byggeri i nærområdet, beskrives i kapitel 15 Kumulative virkninger.

Potentielle virkninger på omgivelserne i form af belysning og skyggekast indgår ligeledes i vurderingen.

Visualiseringerne er udarbejdet på baggrund af materiale udarbejdet af COBE i forbindelse med projektets arealdisponeringsplan /2/. Der er valgt at visualisere eksempler på facader i forskellige farver, vel vidende at bygningernes udformninger og farver kan ændre sig inden for rammerne af lokalplan 2.30 Høje Taastrup C. Eksemplerne på facader tjener bl.a. til at vise det synlige antal etager fra de forskellige fotostandpunkter.

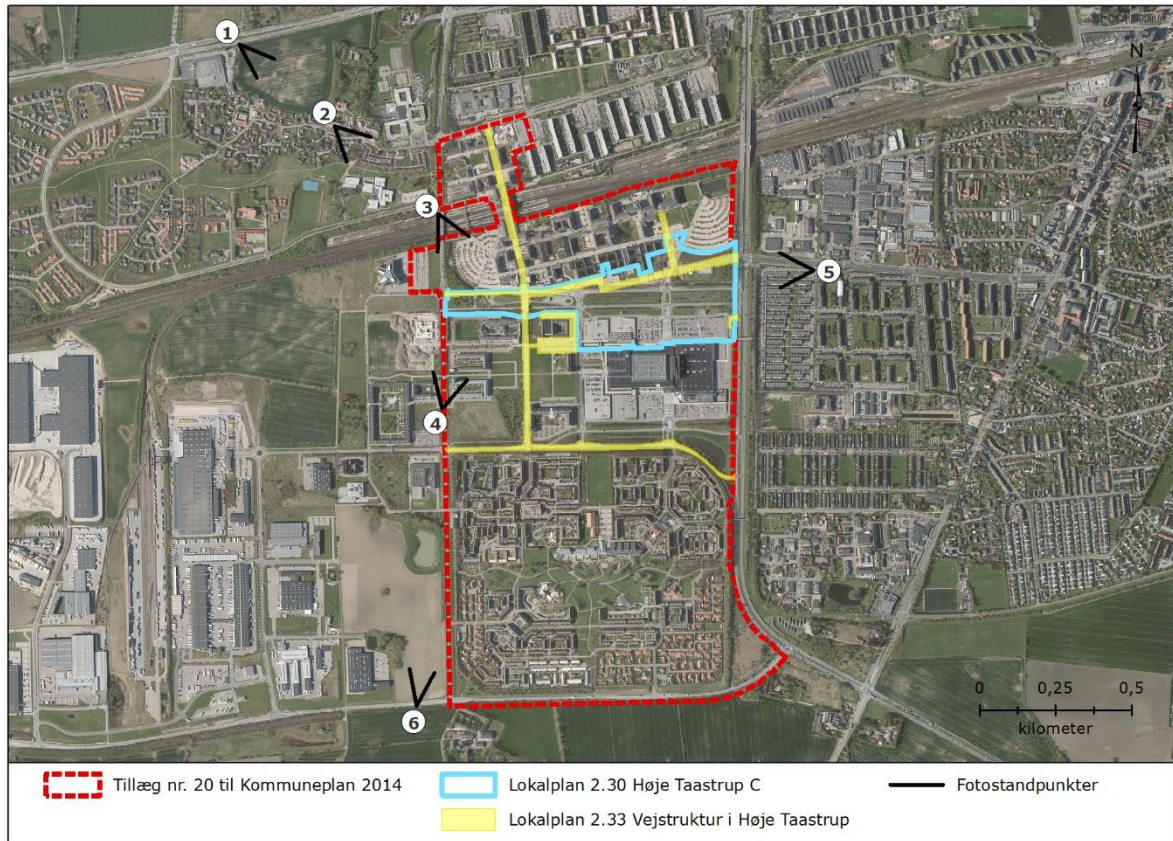
Der er desuden taget udgangspunkt i den maksimale bygningshøjde, der i lokalplan 2.30 er fastsat til maksimalt 16 etager inden for udvalgte storparceller, hvoraf en enkelt bygning i den østlige del af området, kan være op til 58 meter. Det endelige byggeri kan imidlertid være lavere, afhængig af den efterfølgende projektering. Der illustreres således en "worst case" situation på visualiseringerne.

10.1.1 Fotostandpunkter

Ved valg af fotostandpunkter har der været fokus på at illustrere den visuelle påvirkning fra byudviklingsprojektet på omgivelserne, herunder de omgivende boligkvarterer, Høje-Taastrup Kirke og det åbne landskab syd for byen.

Følgende fotostandpunkter er valgt:

1. Roskildevej mod Høje Taastrup Kirke.
2. Høje Taastrup Kirke.
3. Fra bro over jernbanen, Halland Boulevard.
4. Halland Boulevard/Eigtveds Allé.
5. Rønnevangshusene/Egevangshusene
6. Sydvej.



Figur 10-1. Fotostandpunkter.

10.1.2 Visualiseringer

Visualiseringerne er udarbejdet som fotomontager, hvor en tredimensionel model (3D-model) af det planlagte byggeri placeres i et antal fotografier, og derved giver et indtryk af de fremtidige forhold set fra specifikke punkter i landskabet. Metoden er uddybet i bilag 2.

10.1.3 Skyggediagrammer

Analysen af skyggekastet er udført ved henholdsvis forårsjævndøgn og sommertidhverv svarende til år 2017 (henholdsvis 20. marts og 21. juni – kl. 09.00, 12.00 og 17.00). Skyggekastet er beregnet på baggrund af solens placering og solhøjden specifikt for placeringen af Høje Taastrup fundet på Mapszoom.com (2017). I modellen indgår fremtidige bygninger for Høje Taastrup C samt de eksisterende, omgivende bygninger. Analysen er udført ved hjælp af programmet Rhinoceros og tilhørende Plugin Grasshopper og Lady Bug.

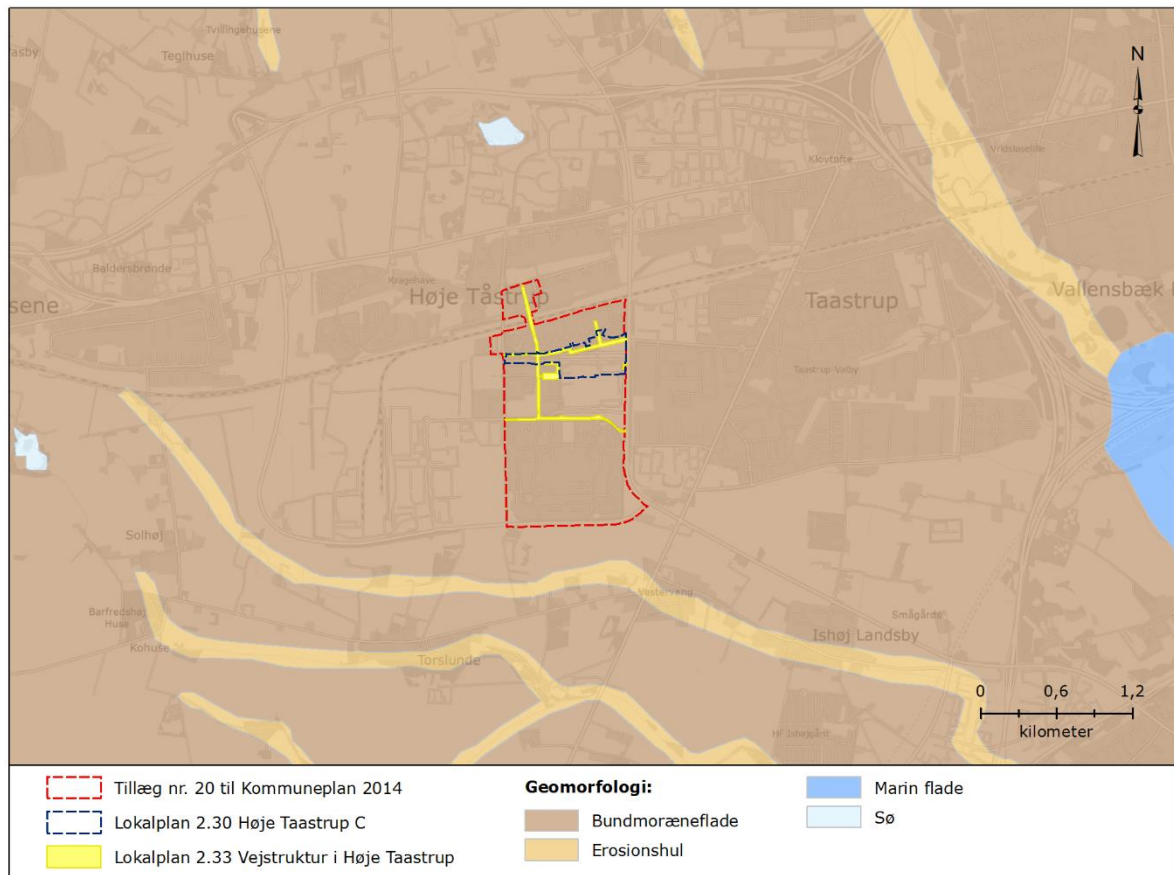
10.2 Eksisterende forhold

10.2.1 Landskabsdannelse

Ligesom langt størsteparten af Danmarks landarealer, ligger projektområdet i et landskab, der i dets udformning er resultatet af gletsjeraktivitet og arktiske forhold under den sidste istid, Weichsel-istiden (ca. 11.500 år før nu).

I den østlige del af Danmark findes det unge morænelandskab, der indeholder mange forskellige landskabsformer, f.eks. bundmoræne, israndsbakker eller randmoræner. Ved gletsjernes fronter dannedes israndsbakker eller randmoræner og ved dens glidende bevægelse hen over underlaget skabtes et udglattet bundmorænelandskab /33/. I morænelandskaberne kan der være dannet dødishuller. Dødis er gletsjeris, der ikke længere er i bevægelse, men blev efterladt efter gletsjerenes tilbagetrækning. Den langsomme bortsmeltning har været medvirkende til at forme landskabet /34/.

Landskabet omkring Høje Taastrup er et bundmorænelandskab med øst-vest-gående lavtliggende erosionshuller, som illustreret på landskabskortet Figur 10-2. Vallensbæk Mose, tidligere havbund, er beliggende øst for byudviklingsområdet for enden af et erosionshul. Baldersbæk syd for byudviklingsområdet følger et erosionshul.



Figur 10-2. Landskabsdannelse (GEUS).

Terrænet omkring Høje Taastrup er et karakteristisk bølget morænelandskab. Et af højdepunkterne nord for byen findes ved Rymarksgården nord for Roskildevej i kote 38, mens Ishøj Landsby syd for byen ligger omkring kote 20. Inden for selve projektområdet går terrænet fra kote 30 i vest til kote 22 i øst.

10.2.2 Generelle forhold

Projektområdet grænser op til Høje Taastrup Station, en regional togstation med tilhørende parkering. Jernbanen ligger på strækningen igennem byen lavt i terrænet og er delvist skjult af en bevokset jordvold mod nord.



Figur 10-3. Jernbanen set fra broen over banen på Halland Boulevard i vestlig retning.

Bebyggelsen omkring stationen betegnes Høje Taastrup By, og er karakteriseret ved en ensartet arkitektur primært bestående af karrébebyggelse i gule tegl, der rummer butikker, kontorer og boliger. Hovedparten af bebyggelsen er tre etager høj, mens enkelte bygninger har op til 7 etager.



Figur 10-4. Høje Taastrup Boulevard set fra broen over Blekinge Boulevard. Billedet til venstre viser en markant bygning på Høje Taastrup Boulevard og boligblokke i gule tegl syd for Blekinge Boulevard på Engelholm Allé. Billedet til højre viser Blekinge Boulevard, der føres under Høje Taastrup Boulevard.

Centralt i byudviklingsområdet ligger City2, der visuelt og fysisk afgrænser projektområdet. Mod vest er der mere åbent mod et erhvervsområde med større kontordomiciler og åbent land. Mod øst afgrænses projektområdet af Hveen Boulevard, der udgør en markant fysisk og visuel barriere, da vejen har fire spor, bred midterrabat og er afgrænset af brede træbevoksninger.



Figur 10-5. Til venstre ses en del af erhvervsområdet langs Halland Boulevard vest for projektområdet – der ses i sydlig retning. Til højre ses Hveen Boulevard fra broen over jernbanen i sydlig retning.

Infrastrukturen i Høje Taastrup bymidte er stringent opbygget i et rektangulært grid-system. Særligt de brede boulevarder er medvirkende til, at byen opleves opdelt både fysisk og visuelt. De store gennemskærende veje giver en høj grad af tilgængelighed for biler, men skærer samtidig bydelen op i isolerede dele og gør det besværligt og utrygt for fodgængere og cyklister at færdes på kryds og tværs af byen. De større veje har generelt et meget grønt udtryk og afgrænses ofte af allétræer eller beplantningsbælter, som det bl.a. ses på Figur 10-4.

Høje-Taastrup Kommunes Kommuneplan 2014 har ikke udpeget landskabelige værdier nær projektområdet /4/.

Generelt har selve byudviklingsområdet en lav sårbarhed over for landskabelige og visuelle ændringer, men landskaberne omkring området kan have større sårbarhed, hvilket uddybes ved gennemgangen af visualiseringerne.

10.2.3 Landskabsudpegninger

Der er ikke udpeget værdifulde landskaber, geologiske interesseområder eller enkeltlokaliteter inden for eller i nærheden af byudviklingsområdet.

10.2.4 Belysning

Hovedparten af vejene inden for det samlede byudviklingsområde er i dag belyste. Langs de større veje, herunder Blekinge Boulevard, er der placeret høje lysstandere, mens der på mindre veje og stier er placeret lavere lysstandere. Derudover er der lyspåvirkninger fra trafikanter i området og fra belysning i og omkring bebyggelse. Der er derfor i dag lyspåvirkning i området.

Eksempel på lysstandere ses på Figur 10-4, hvor der på billedet til venstre ses lavere standere på Høje Taastrup Boulevard og på billedet til højre ses høje standere langs Blekinge Boulevard.

10.3 Påvirkninger i anlægsfasen

I anlægsfasen vil der være direkte påvirkninger af landskab og byrum i forbindelse med terræn- og jordarbejde, fjernelse af bevoksning og dele af de eksisterende vejanlæg. Derudover vil der være midlertidige arbejdspladser, maskiner, afskærmning omkring arbejdspladser og oplag af materiale, der også vil påvirke byrummet. Påvirkningerne er afgrænsede til lokalområdet.

Der er allerede foretaget store indgreb i terrænet i forbindelse med anlæg af de nuværende veje og bygninger i området, og de oprindelige geologiske lag er ikke længere til stede. Anlægsarbejdet vil på den baggrund ikke medføre yderligere påvirkninger af geologiske værdier.

Anlægsarbejderne i det samlede byudviklingsprojekt forventes at stå på i en 10-årig periode. Anlægsarbejderne vurderes på trods af den lange periode at udgøre en mindre visuel påvirkning, fordi anlægsarbejderne ikke optager hele projektområdet på én gang, men i kortere perioder vil optage mindre områder.

10.4 Påvirkninger i driftsfasen

10.4.1 Visuelle påvirkninger

I driftsfasen vil der ikke være yderligere påvirkninger af terræn og jordlag, og arbejdspladser og midlertidige oplag af jord og materialer vil være fjernede.

Generelt medfører projektet, at en del af den centrale del af Høje Taastrup ændrer karakter. Fra i høj grad at være domineret af brede veje i en retlinet struktur, vil området fremover have en mere organisk form og indeholde et parkstrøg og bebyggelse i varierende skala.

I det følgende beskrives de landskabelige og visuelle påvirkninger med udgangspunkt i seks visualiseringer. Visualiseringerne kan ses i større format i bilag 2.

Fotostandpunkt 1

Høje Taastrup Kirke er beliggende inden for fjernzonen omkring byudviklingsområdet. Fra fotostandpunkt 1, Figur 10-6, ses der i retning af projektområdet, der under nuværende forhold ikke er synligt på grund af bebyggelse, terrænforskelle og bevoksning. Centralt i billedet ses Høje Taastrup Kirke, der er omgivet af høje træer.

Kirken er placeret på et plateau i terrænet og er omgivet af bebyggelse, der udgør en del af den oprindelige landsbybebyggelse i Høje Taastrup. Kirken har kulturhistorisk og landskabelig værdi som tydeligt pejlemærke og vartegn for landsbyen, hvilket resulterer i en høj sårbarhed over for landskabelige og visuelle ændringer. Kirken er desuden omgivet af kirkebyggelinje, kirkeomgivelser og en fredning, som er beskrevet nærmere i afsnit 14.1 Kulturarv.



Figur 10-6. Fotostandpunkt 1. Roskildevej i retning af Høje Taastrup Kirke, eksisterende forhold.

Til højre for kirken ses to af de højeste bygninger i projektets vestlige del, der ligger ca. 1000 meter fra kirken, se Figur 10-7. Bygningerne fremstår som markante bygningsvolumener, der i form og skala adskiller sig væsentligt fra landsbybebyggelsen. Fra dette punkt syner bygningerne lavere end kirken, men de bevirker, at horisonten og oplevelsen af kirken som eneste markante bygningsværk ændres.

I vinterhalvåret hvor beplantningen afskærmer mindre end vist her, vil bygningerne være mere synlige. Påvirkningen af kirken og landsbymiljøet vurderes fra dette punkt at være moderat.



Figur 10-7. Fotostandpunkt 1. Roskildevej i retning af Høje Taastrup Kirke, fremtidige forhold.

Fotostandpunkt 2

Fra Høje Taastrup Kirke er der i dag begrænset visuel kontakt til byudviklingsområdet, og kun enkelte af de eksisterende bygninger er synlige herfra, som vist på Figur 10-8. Beplantningen omkring kirken har en visuelt afskærmende og rumdannende effekt omkring kirken og kirkegården.

Centralt i billedet ses én af de højeste nuværende bygninger på Høje Taastrup Boulevard.



Figur 10-8. Fotostandpunkt 2 Udsigt fra Høje Taastrup Kirke i retning af projektområdet, eksisterende forhold.

Afstanden til byudviklingsområdet er ca. 700 meter. Projektet vil i begrænset omfang være synligt set fra kirken, og afhængig af synsvinklen, vil beplantningen omkring kirkegården virke afskærmende, som vist på Figur 10-9. Fra dette punkt vil de fleste af bygningerne være skjulte, men centralt i billedet ses dele af to af bygningerne. Fra andre punkter på kirkegården, hvor bevoksningen afskærmer mindre, vil man kunne se mere af de nye bygninger.

Bygningernes konturer er tegnet op på visualiseringen for at illustrere bygningernes skala. Samtidig giver konturerne en fornemmelse af, at man i vinterhalvåret uden løv på træerne, vil kunne se mere af bygningerne. Samlet set vurderes påvirkningen set fra kirken at være af mindre til moderat betydning, afhængig af hvor på kirkegården man befinder sig.



Figur 10-9. Fotostandpunkt 2. Udsigt fra Høje Taastrup Kirke i retning af projektområdet, fremtidige forhold.

Fotostandpunkt 3

Figur 10-10 viser eksisterende forhold set fra Halland Boulevard på broen over jernbanen i retning af den vestlige del af projektområdet. Broen ligger højt i terrænet, og der er derfor udsyn ud over parkeringspladsen på Banestrøget og mod kontorbygningerne, der grænser op til parkeringspladsen. Centralt i billedet ses nogle af boligejendommene på Høje Taastrup Boulevard og Engelholm Allé. Ejendommene er delvist skjulte bag bevoksningerne omkring parkeringspladsen og langs Blekinge Boulevard og Engelholm Allé. Til venstre i billedet ses der allétræer langs med Halland Boulevard.



Figur 10-10. Fotostandpunkt 3. Udsigt fra bro over jernbanen, Halland Boulevard, eksisterende forhold.

Den visuelle påvirkning af nærzonen set fra den nordvestlige del af Høje Taastrup By er illustreret på Figur 10-11. Afstanden til de nye bygninger er ca. 250 meter. Bygningerne er herfra meget synlige, og fremstår som markante bygningsvolumener, i større skala end de eksisterende bebyggelser omkring byudviklingsområdet. Særligt den op til 15 etager høje bygning mod Halland Boulevard til højre i billedet fremstår visuelt dominerende.

Den landskabelige og visuelle ændring som følge af byudviklingsprojektet er stor. Området som bygningerne placeres i, vurderes imidlertid at være mindre sårbart over for et projekt af denne type, da der er tale om omdannelse af et eksisterende byområde, der ikke indeholder eller grænser op til værdifulde eller sårbare landskaber. Samlet set vurderes påvirkningen derfor at være af moderat betydning.



Figur 10-11. Fotostandpunkt 3. Udsigt fra bro over jernbanen, Halland Boulevard, fremtidige forhold.

Fotostandpunkt 4

Fra fotostandpunkt 4, Figur 10-12, ses der i retning af projektområdet fra den sydlige ende af Halland Boulevard, hvor vejen igen er i niveau med omgivelserne. Området består af boligområder, der har en grøn karakter, præget af alléen langs vejen og bevoksningerne omkring bygningerne. De nuværende bygninger, der er synlige herfra, er opført i gule tegl. Ingen af de eksisterende bygninger umiddelbart omkring projektområdet er synlige herfra.



Figur 10-12. Fotostandpunkt 4. Halland Boulevard/Eigveds Allé, eksisterende forhold.

En del af bygningerne i den vestlige del af byudviklingsområdet vil være synlige set fra Halland Boulevard/Eigveds Allé, jf. Figur 10-13. Afstanden til bygningerne er ca. 300 meter.

Bygningerne er højere end de nuværende bygninger, og vil også adskille sig i materialevalg, idet lokalplanen fastlægger, at der skal være variation i facadernes fremtræden, herunder materialer samt farver og forskydninger i facadedybder. Den landskabelige og visuelle påvirkning er, ligesom set fra den nordlige del af Halland Boulevard, stor, idet bygningerne udgør markante og store bygningsvolumener. Dette område vurderes at være mindre sårbart over for byudviklingsprojektet, da det er et bebygget område, der rummer etageejendomme, omgivet af større veje og øvrig bebyggelse. Påvirkningen vurderes derfor at være af moderat betydning.



Figur 10-13. Fotostandpunkt 4. Halland Boulevard/Eigveds Allé, fremtidige forhold.

Fotostandpunkt 5

På Figur 10-14 ses der i vestlig retning fra Rønnevangshusene langs med Egevangshusene. Boligområdet består af rækkehusbebyggelser i to plan udført i gule tegl. Bygningerne opdeles af gangstier og grønne fællesarealer. Området er en del af et større blandet bolig- og erhvervsområde øst for Hveen Boulevard, der rummer villaer, erhvervsbygninger og forskellige typer rækkehuse i to eller tre etager. Boligområdet er afskærmet fra Hveen Boulevard (vest) og Høje Taastrup Vej (nord) af beplantningsbælter, hvor bæltet ud mod Hveen Boulevard består af en relativt tæt løvtræsbevoksning placeret på en mindre vold. Beplantningen afskærmer visuelt boligområdet fra Hveen Boulevard og det bagvedliggende projektområde.



Figur 10-14. Fotostandpunkt 5. Rønnevangshusene/Egevangshusene, eksisterende forhold.

På Figur 10-15 ses nogle af bygningerne i den østlige del af projektområdet ca. 250 meter fra fotostandpunktet. Bygningerne fremstår som markante bygningsvolumener bag ved beplantningsbæltet langs Hveen Boulevard. De nye bygninger adskiller sig markant fra rækkehusbebyggelsen i skala, arkitektur og farvevalg, og vil ændre oplevelsen af rækkehusbebyggelsen markant. Den højeste af bygningerne i projektet er placeret langs Hveen Boulevard og ses på visualiseringen (Figur 10-159). Den må ifølge lokalplan 2.30 Høje Taastrup C være op til 16 etager og 58 meter høj. Fra dette punkt vil den visuelle påvirkning være af væsentlig betydning.



Figur 10-15. Fotostandpunkt 5. Rønnevangshusene/Egevangshusene, fremtidige forhold.

Fotostandpunkt 6

På ses der fra Sydvej i retning af projektområdet. Landskabet i mellemgrunden er relativt fladt og består af landbrugsarealer med spredte bevoksninger og mindre naturområder. Høje Taastrup By er fra dette område næsten helt skjult bag bevoksninger. De eneste bygninger, der er synlige herfra, er Høje Taastrup Kirke til højre i billedet og etageejendommene på Halland Boulevard centralt i billedet (ses også på Figur 10-12). Erhvervsområdet ved Skåne Boulevard/Halland Boulevard og boligområdet Torstorp er skjult af bevoksninger. Horisonten er derfor næste fri for bygninger og landskabet har karakter af åbent land og vurderes at have en "mellem" sårbarhed over for landskabelige og visuelle påvirkninger.



Figur 10-16. Fotostandpunkt 6. Sydvej, eksisterende forhold.

Bygningerne i den vestlige del af projektområdet, der er placeret ca. 1200 meter fra fotostandpunkt 6, vil være synlige set fra Sydvej, som illustreret på Figur 10-17. Bygningerne er markant større end de nuværende bygninger på Halland Boulevard, og fremstår fra dette punkt i fjernzonen markante.

Bygningerne vil betyde, at byens horisont ændrer sig væsentligt. Fra at være præget af en grøn struktur og få bygningselementer, hvoraf kirken har udgjort et vartegn, til i højere grad at være præget af etageejendomme i stor skala. Den landskabelige og visuelle påvirkning vurderes samlet set at være moderat.

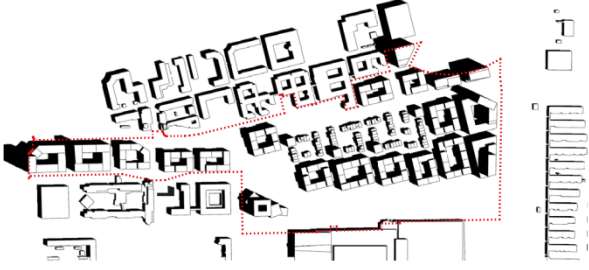
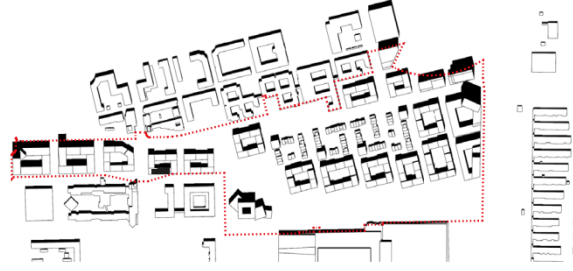
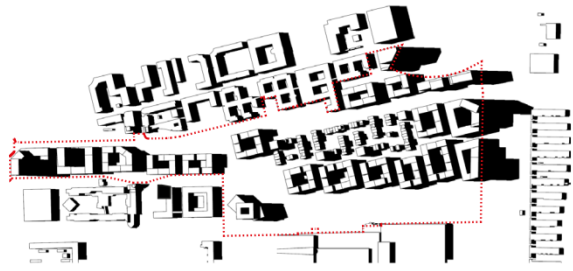
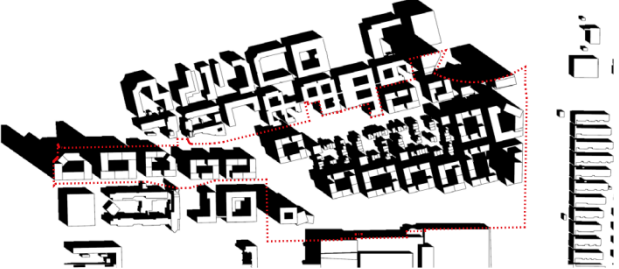



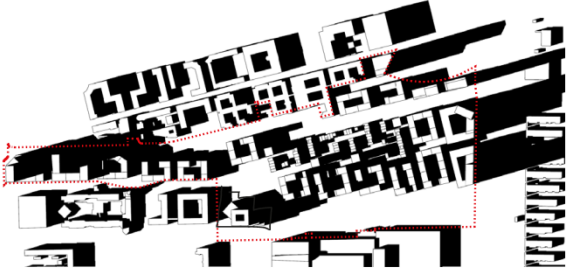
Figur 10-17. Fotostandpunkt 6. Sydvej, fremtidige forhold.

10.4.2 Skyggepåvirkninger og refleksioner

Tabel 10-1 viser skyggediagrammer af byudviklingsområdet i Høje Taastrup C. Skyggediagrammerne er udarbejdet for sommersonhverv og jævndøgn og kl. 09.00, 12.00 og 17.00

Tabel 10-1 Skyggediagrammer af byudviklingsområdet Høje Taastrup C samt omgivne bygninger. Rød linje adskiller byudviklingsområdet fra eksisterende bygninger.

Tidspunkt	Skyggediagram
<p>Sommersolhverv kl. 9.00</p> <p>Ved sommersonhverv er skyggepåvirkningen af mindre betydning om formiddagen, hvor skyggerne er korte og primært omfatter arealer inden for byudviklingsområdet i vestlig retning.</p>	 <p style="text-align: center;">Sommersolhverv 22.06. 09:00</p>
<p>Sommersolhverv kl. 12.00</p> <p>Ved sommersonhverv vil skyggepåvirkningen omkring kl. 12.00 være meget begrænset (ingen til mindre påvirkning), og omfatter kun arealer inden for byudviklingsområdet.</p>	 <p style="text-align: center;">Sommersolhverv 22.06. 12:00</p>
<p>Sommersolhverv kl. 17.00</p> <p>Ved sommersonhverv vil der om eftermiddagen være længere skygger i østlig retning. Der vil være mindre påvirkninger uden for selve byudviklingsområdet på Hveen Boulevard og boligområdet ved Egevangshusene øst for Hveen Boulevard.</p>	 <p style="text-align: center;">Sommersolhverv 22.06. 17:00</p>
<p>Jævndøgn kl. 9.00</p> <p>Ved jævndøgn vil der om formiddagen være en moderat skyggepåvirkning i vestlig retning, der primært omfatter selve byudviklingsområdet.</p>	 <p style="text-align: center;">Jævndøgn 22.03. 09:00</p>

Tidspunkt	Skyggediagram
<p>Jævnøgn kl. 12.00</p> <p>Ved jævnøgn vil der omkring kl. 12.00 være mindre skyggepåvirkninger.</p>	 <p>Jævnøgn 22.03. 12:00</p>
<p>Jævnøgn kl. 17.00</p> <p>Ved jævnøgn vil skyggerne tiltage, og der vil være en moderat til væsentlig skyggepåvirkning i østlig retning, hvor nogle af boligerne på østsiden af Hveen Boulevard bliver påvirket.</p>	 <p>Jævnøgn 22.03. 17:00</p>

Generelt vurderes skyggepåvirkningerne at være af mindre til moderat betydning, men for boligerne på østsiden af Hveen Boulevard, vil der ved jævnøgn om eftermiddagen, være skygger, der kan opleves som en væsentlig påvirkning.

Lokalplan 2.30 (§ 9) fastsætter krav om anvendelse af ikke-reflekerende materialer på facader, og påvirkningerne på omgivelserne som følge af refleksioner fra bygningerne vurderes derfor at være af mindre betydning.

10.4.3 Belysning

Jævnfør bestemmelserne i lokalplan 2.30 skal belysningen af veje, stier og bygninger i byudviklingsprojektet være indrettet efter følgende principper:

- Lokalplan 2.30 § 9:
 - *Ingen facader må belyses med direkte belysning.*
- Lokalplan 2.30 § 11:
 - *Interne kørearealer og fællesparkering skal belyses med pullertbelysning eller parkarmatur i en maksimal højde på 3 m med nedadrettet belysning. Øvrig belysning på fællesarealer må kun udføres som pullertbelysning.*
 - *Parken skal principielt oplyses af høje master, pullerter og med effektbelysning.*

Overordnet set vurderes belysning af veje og stier at udgøre en mindre og lokal påvirkning, men lys fra de højeste bygninger, dvs. fra vinduer og ikke fra facadebelysning, kan være synligt fra større afstande, og vil øge lysforureningen fra Høje Taastrup by. De byen i forvejen udsender meget lys vurderes området at være mindre sårbart over for en øget lyspåvirkning, og samlet set vurderes påvirkningen at være mindre.

10.5 Afværgende foranstaltninger

10.5.1 Visuelle påvirkninger

I lokalplan 2.30 Høje Taastrup C er der fastlagt bestemmelser for bebyggelsens og de ubebyggede arealers ydre fremtræden og dermed også indpasning i det omgivende landskab, herunder bl.a. farvevalg på facader (§ 9 Bebyggelsens udseende), belægning og beplantning (§ 11. Ubebyggede arealer).

10.5.2 Skyggepåvirkninger og refleksioner

Der er ikke indarbejdet afværgende foranstaltninger i forhold til bygningernes skyggepåvirkning på omgivelserne.

Lokalplan 2.30 (§ 9) fastsætter krav om anvendelse af ikke-reflekterende materialer på facader betyder, at risikoen for lysgener bliver reduceret.

10.5.3 Belysning

Bestemmelser i lokalplan 2.30 (§ 11) vedrørende belysning fastlægger, at interne kørearealer og fællesparkering skal belyses med pullertbelysning eller park-armatur i en maksimal højde på 3 meter med nedadrettet belysning. Øvrig belysning på fællesarealer må kun udføres som pullertbelysning. På den måde reduceres omfanget af spredning af lys.

10.6 Overvågning

Der vil ikke være selvstændig overvågning af landskab, men det skal gennem byggesagsbehandlingen sikres, at byggeriet opføres i de dimensioner, materialer og farver, som er fastlagt i lokalplan 2.30 Høje Taastrup C samt efterfølgende detaillokalplaner. Samme forhold gør sig gældende for belysning.

10.7 Sammenfattende vurdering

Generelt medfører byudviklingsprojektet, at en del af den centrale del af Høje Taastrup ændrer karakter, fra i høj grad at være domineret af veje i en retlinet struktur, til fremover at have en mere organisk form og indeholde et parkstrøg og bebyggelse i varierende skala. Nogle af de planlagte bygninger vil være væsentligt højere end de eksisterende bygninger i området, idet seks af de 23 byggefelter kan have "tårne" på mellem 9 og 16 etager svarende til maksimalt 58 meter. Den øvrige bebyggelse kan være mellem 2 og 6 etager svarende til seks til ni meter. Inden for nærzonen vil projektet medføre moderate til væsentlige visuelle påvirkninger, alt afhængig af hvorfra man oplever projektet.

Afgrænsningen af Høje Taastrup by ændres ikke, og der er derfor alene tale om byudvikling inden for et eksisterende byområde, og der inddrages ikke nye arealer til byzone. Byudviklingsprojektet vil imidlertid påvirke omgivelserne i fjernzonen uden for byen. Generelt er synligheden af Høje Taastrup By meget begrænset pga. terrænet og bevoksninger langs de større veje. Den visuelle påvirkning af det åbne land vil fra nogle punkter være moderat til væsentlig, i de tilfælde hvor byudviklingsprojektet opleves fra landbrugsarealer. Fra andre punkter i fjernzonen vil påvirkningerne være mindre eller slet ingen, afhængig af synligheden af projektet og landskabets sårbarhed og værdi.

Nedenfor opsummeres den overordnede påvirkning på landskab og byrum.

Tablet 10-2. Overordnet påvirkning af landskab og byrum.

FASE	INTENSITET	UDBREDELSE	VARIGHED	OVERORDNET BETYDNING AF PÅVIRKNING
ANLÆGSFASE				
Geologi	<i>Ubetydelig - lille</i>	<i>Lokal</i>	<i>Permanent</i>	<i>Ingen - mindre</i>
Landskab - Nærzonen	<i>Lille</i>	<i>Lokal</i>	<i>Mellemlang</i>	<i>Mindre</i>
- Fjernzonen	<i>Ubetydelig - lille</i>	<i>Lokal</i>	<i>Mellemlang</i>	<i>Ingen - mindre</i>
DRIFTSFASE				
Geologi	<i>Ingen</i>			<i>Ingen</i>
Landskab - Nærzonen	<i>Stor</i>	<i>Lokal</i>	<i>Permanent</i>	<i>Moderat til væsentlig</i>
- Fjernzonen	<i>Lille - mellem</i>	<i>Lokal</i>	<i>Permanent</i>	<i>Mindre til moderat</i>
Skyggepåvirkninger og refleksioner	<i>Lille</i>	<i>Lokal</i>	<i>Permanent (men ikke konstant)</i>	<i>Mindre</i>
Belysning	<i>Mellem</i>	<i>Lokal (vejbelysning) Regional (belysning fra høje bygninger)</i>	<i>Permanent (men ikke konstant)</i>	<i>Mindre</i>

11. BEFOLKNING, SUNDHED OG ERHVERV

11.1 Metode og afgrænsning

Den generelle arealanvendelse og de rekreative forhold i området beskrives ud fra oversigtskort, Høje-Taastrup Kommuneplan 2014 og besigtigelser i området. Befolkningens sundhed er kortlagt generelt for Høje-Taastrup Kommune på baggrund af sundhedsprofilen fra Region Hovedstaden /37/. Sundhedsprofilen bygger på den nationale spørgeskemaundersøgelse "Hvordan har du det?" fra 2013. Spørgeskemaet blev i Region Hovedstaden besvaret af mere end 40.000 borgere og inkluderede spørgsmål vedrørende befolkningens selvoplevede generelle helbred samt forskellige specifikke temaer så som stress og fysisk aktivitet.

Påvirkningen af befolkning og sundhed er vurderet i forhold til støj, luftforurening, vandkvalitet af opstuvet regnvand, byrum, herunder vindforhold og rekreative forhold. Vurderingerne bygger bl.a. på fagkapitlerne: 8 Trafik, 9 Støj, 10 Landskab og byrum samt 14.4 Luft og klima. For at fastsætte graden af sundhedspåvirkningen er vurderingerne fra fagkapitlerne sammenholdt med anbefalinger fra myndighederne og WHO samt relevant videnskabelig litteratur.

Vurderingerne af påvirkninger på erhverv bygger primært på resultaterne af trafikanalyserne og anlægsbeskrivelsen, særligt med fokus på fremkommelighed.

11.2 Eksisterende forhold

11.2.1 Befolkning og sundhed

I 2013 var der i Høje-Taastrup Kommune 38.500 indbyggere.

Sundhedsprofilen fra Region Hovedstaden giver et overblik over befolkningens selvoplevede generelle helbred samt forskellige specifikke temaer så som stress og fysisk aktivitet /37/. I det følgende præsenteres resultatet af undersøgelsen med fokus på det generelle helbred, stress og adgang til grønne områder, fordi disse forhold er relevante i forhold til de påvirkninger, byudviklingsprojektet kan medføre i anlægs- eller driftsfasen.

Borgernes egen vurdering af deres helbred, kaldet selv vurderet helbred, er en selvstændig risikofaktor for sygelighed og dødelighed. Jo dårligere borgeren vurderer sit helbred, des større er risikoen for død og udvikling af sygdom. Selvvurderet helbred benyttes derfor internationalt som en fast bestanddel af befolkningsundersøgelser om sundhed og sygelighed. I Region Hovedstaden vurderer 13 % af borgerne, at de har mindre godt eller dårligt helbred, svarende til 186.500 personer. Andelen af borgere i Høje-Taastrup Kommune ligger højere end gennemsnittet, idet 17 % (6.500 personer) vurderer, at de har et mindre godt eller dårligt helbred. Dette er i sundhedsprofilen beskrevet som en signifikant forskel fra gennemsnittet. Der har i perioden fra 2007 til 2013 været et fald på 3 -5 % i andelen af borgere med et mindre godt eller dårligt selv vurderet helbred /37/.

Stress er en tilstand, der påvirker borgeren både fysisk, psykisk og socialt. Ifølge sundhedsprofilen havde 21 % af borgerne i Region Hovedstaden et højt stressniveau i 2013, svarende til 289.100 personer. Andelen af borgere i Høje-Taastrup Kommune, med et højt stressniveau, ligger højere end gennemsnittet for regionen på 25 % (9.300 personer). Dette er i sundhedsprofilen beskrevet som en signifikant forskel fra gennemsnittet /37/.

Adgangen til grønne områder er vigtig for sundheden, både i forhold til motion og stressreduktion. I Høje-Taastrup Kommune mener 92 % af borgerne (34.000 personer), at de har let adgang til cykelstier/gangstier, og 81 % (30.000) mener, at de har let adgang til grønne områder. Det er under gennemsnittet i Region, der ligger på henholdsvis 94 % for cykel/gangstier og 91 % for grønne områder.

Anvendelse af sundhedsprofilen i miljøvurderingen

Sundhedsprofilen er udført som en spørgeundersøgelse og er udtryk for en stikprøve blandt befolkningen i hele regionen og i Høje-Taastrup Kommune. Generelt kan det på baggrund af undersøgelsen konkluderes at:

- der er en højere andel af borgerne, der har et selv vurderet helbred, der er mindre godt eller dårligt sammenlignet med gennemsnittet i regionen,
- at andelen af borgere i Høje-Taastrup Kommune, som har et højt stressniveau, ligger højere end gennemsnittet for regionen,
- og at andelen af borgere, der mener, at de har let adgang til cykelstier/gangstier og grønne områder er lavere end gennemsnittet for regionen.

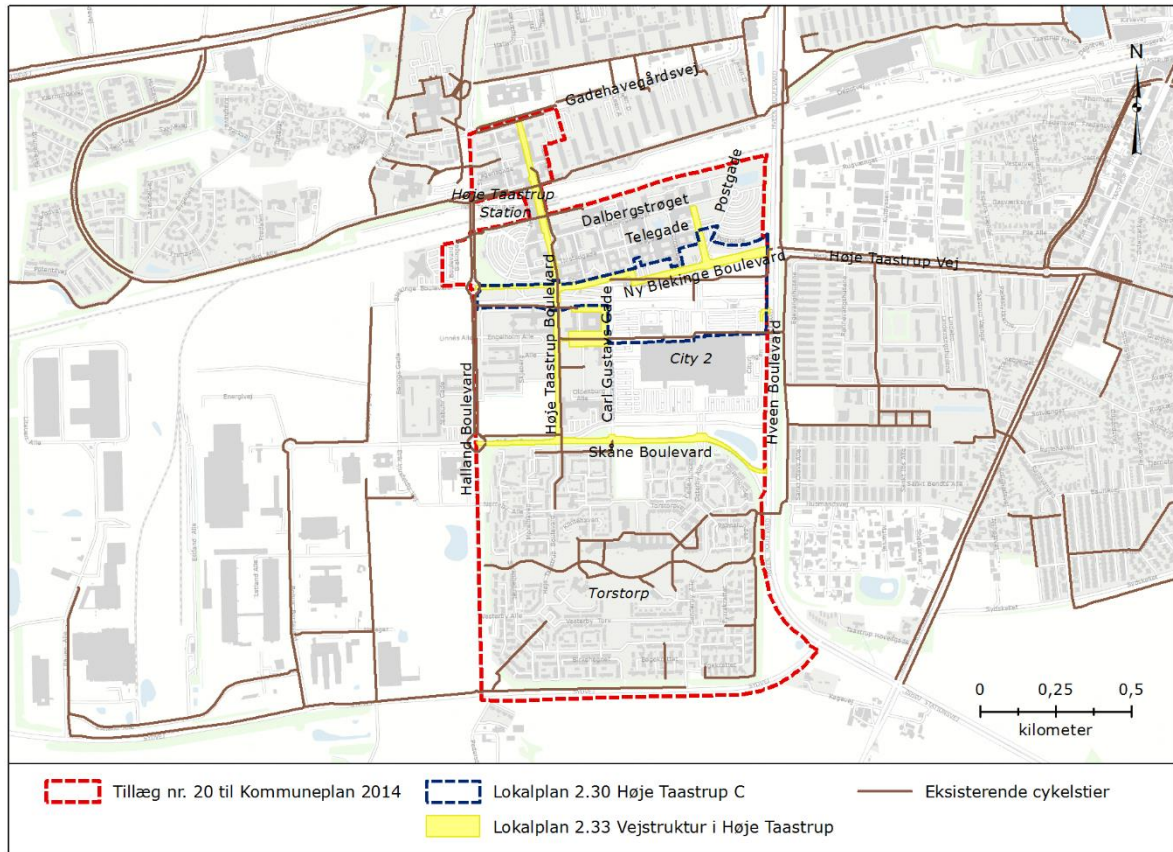
Disse oplysninger er ikke nødvendigvis udtryk for det oplevede helbred blandt borgerne, der bor inden for eller tæt på byudviklingsprojektet. Oplysningerne indikerer, at sårbarheden generelt blandt befolkningen over for negative påvirkninger på helbredet eller forringelse af rekreative muligheder er høj.

11.2.2 Rekreative forhold

De rekreative muligheder er begrænset til få opholdsmuligheder inden for det eksisterende byrum. Store dele af Høje Taastrup by er udviklet efter planlægningsidealer, der betyder, at der i de fleste bydele er indpasset lokale grønne områder af betydeligt omfang. Dette gælder for eksempel Torstorp, som, udover de lokale grønne områder, også rummer en større grøn fælled og et netværk af stier.

Derudover er der cykelforbindelser igennem området, som illustreret på Figur 11-1. Umiddelbart nær byudviklingsområdet findes få rekreative arealer. Nærmeste større rekreative område findes ca. 1. km nord for området omkring Hakkemosen imellem Holbækmotorvejen og Roskildevej. Her er bl.a. boldbaner, legeområder, Aircenter og rekreative stier. Området er dækket af Forslag til kommuneplantillæg nr. 21 til Kommuneplan 2014 og Forslag til lokalplan 2.32 Nordic Water Universe.

Mere end 1 km sydøst for området ligger Nyhøj Idrætspark med diverse udendørs boldbaner og idrætshaller på Høje Taastrup Hovedgade.



Figur 11-1 Eksisterende rekreative forbindelser.

11.2.3 Erhverv

Høje Taastrup by er etableret som et erhvervs- og handelsmæssigt samt trafikalt knudepunkt for København. Byen er derfor er betjent med overordnede veje og forbindelser til motorvejsnettet, og rummer en banegård med betjening med kollektiv trafik. Som følge heraf ligger der i byen en række virksomheders hovedsæder og andre virksomheder, bl.a. indenfor finansiering og forretningsservice, samt en række store transport- og logistikvirksomheder.

Hele den nordlige del af byudviklingsområdet rummer således forskellige typer erhverv, herunder:

- Kontorer og liberalt erhverv,
- Hotel,
- Høje Taastrup Station,
- Indkøbscentret City2, der omfatter mange selvstændige detail- og dagligvarebutikker.

11.3 Påvirkninger i anlægsfasen

11.3.1 Befolkning og sundhed

I anlægsfasen vil der være generelle påvirkninger på befolkning i form af arealinddragelser til arbejdsarealer, arbejdspladser og midlertidige oplag mv. Dette kan være til gene i dagligdagen og medføre mindre omvejskørsler, barriereeffekter og visuelle gener (som beskrevet i afsnit 10.3). Bygherre skal dog i anlægsfasen fokusere på at sikre fremkommelighed for områdets brugere. Derudover vil der være påvirkninger som støj, vibrationer, luftforurening (emissioner og støv), som beskrives i det følgende.

Støj og vibrationer

Der kan i forbindelse med anlægsarbejdet forekomme gener fra støj og vibrationer. Risikoen for gener er størst når anlægsaktiviteterne foregår tæt på. I anlægsfasen vil anlægsaktiviteterne foregå på forskellige tidspunkter og med forskellig intensitet inden for byudviklingsområdet. Eventuelle gener vil derfor også være kortvarige og lokale. Gener fra støj og vibrationer fra anlægsarbejdet vurderes ikke at give anledning til nogen helbreds-mæssige effekter, da påvirkningen er kortvarig, men kan for enkeltpersoner virke generende og let stressende.

Luftforurening

Både den øgede tunge trafik og de dieseldrevne entreprenørmaskiner vil udlede sundhedsskadelige stoffer til luften. I afsnit 14.4 Luft og klima fremgår det, at baggrundsniveauet omkring Bleginge Boulevard er på op til 20 µg NO₂/m³.

Der kan forekomme situationer, hvor arbejdet med entreprenørmaskiner vil kunne føre til, at der lokalt vil være kortvarige overskridelser af grænseværdierne, når baggrundskoncentrationen tillægges. Grænseværdierne for NO₂, som erfaringsmæssigt er den kritiske parameter, er imidlertid fastlagt for hhv. årsmiddel (40 µg/m³) og maksimalt 18 enkelttimers overskridelse pr. år (200 µg/m³). På grund af de enkelte anlægsarbejders begrænsede udbredelse i tid og sted vurderes det ikke sandsynligt, at grænseværdierne vil blive overskredet nogen steder over en længere periode, f.eks. set over et helt år.

Der kan i forbindelse med anlægsarbejdet opstå midlertidige gener fra støvpartikler, der sætter sig på eksempelvis biler og vinduer. Disse gener vil imidlertid kun opstå, når der arbejdes tæt på boligerne og vejret er tørt, og generne vil være kortvarige og lokale. Der er ingen negative sundhedseffekter forbundet med eksponeringen af disse støvpartikler, men det kan virke generende for beboerne, der oplever en støvbelægning ved deres bolig.

Det vurderes på baggrund af overstående, at der som følge af anlægsarbejdet ingen påvirkning vil være på befolkningens sundhed, men der kan forekomme en mindre påvirkning på befolkningen som følge af diffuse støvgener, der kan virke irriterende for de berørte beboere.

11.3.2 Rekreative forhold

Adgangen til grønne områder generelt er både knyttet til befolkningens stressniveau, og befolkningens mulighed for at opnå motion. Da de rekreative muligheder inden for det område, som påvirkes af etablering af byudviklingsprojektet Høje Taastrup C er begrænsede, vil påvirkningerne som følge af anlægsarbejdet, herunder arealinddragelser og barriereeffekter, være tilsvarende begrænsede.

Da anlægsarbejderne midlertidigt vil kunne afskære stiforbindelserne, vil det udgøre den primære påvirkning af rekreative forhold inden for byudviklingsområdet. Det vurderes at være en mindre påvirkning af rekreative forhold, idet passage vil blive sikret.

11.3.3 Erhverv

I anlægsfasen vil der generelt være trafikale gener og støj, der kan påvirke kontorer og erhvervsdrivende i lokalområdet.

Det største samlede område med erhvervsdrivende findes ved City2, der er sårbart over for ændringer i tilkørsels- og adgangsforhold samt parkering. City2 er afhængig af, at der igennem hele anlægsfasen er adgang til centeret, og at der er det nødvendige antal parkeringspladser til kunderne. I skitseprojekteringen for anlæg af de overordnede veje i Høje Taastrup C er der fastlagt en rækkefølge for, hvordan vejarbejderne skal gennemføres. Denne er gennemgået i afsnit 8.3. Planen sikrer, at der altid er adgang til centeret, og at der vil være det tilstrækkelige antal parkeringspladser, hvor nogle dog kan blive udlagt på midlertidige pladser i anlægsfasen. Desuden skal

bygherre i anlægsfasen fokusere på at sikre fremkommelighed for området brugere. På den baggrund vurderes omsætningen hos City2 umiddelbart at kunne sikres i anlægsfasen, selvom kunderne kan opleve mindre gener i form af risiko for mindre omvejskørsel og mere skiltning end normalt. Der vurderes derfor at være tale om en mindre påvirkning.

11.4 Påvirkninger i driftsfasen

11.4.1 Befolkning og sundhed

Støj

Trafikstøj er den største kilde til støj fra omgivelserne, og vejstøj er anset for at være en stor kilde til irritation/38//39//40/. Vejstøj opleves som en konstant summen, og støj fra trafikken stammer hovedsageligt fra støj fra motor og fra friktionen med vejoverfladen. Særligt kan der opstå støjgener, når køretøjerne må ændre hastighed, eller hvor landskabets topografi ændrer sig /38//42/. Støj er beskrevet i kapitel 9.

Når mennesket påvirkes af støj, reagerer kroppens nervesystem automatisk på det, og der kan opstå midlertidige effekter såsom stigning af blodtryk og puls. Ved længerevarende påvirkning vil disse midlertidige effekter blive afløst af permanente helbredskonsekvenser såsom højt blodtryk (hypertension) og hjertekarsygdom.

Støjpåvirkningen vil overordnet set være den samme (eller mindre) som i dag, og der forventes derfor ikke overordnet øgede negative påvirkninger på sundheden. Støjpåvirkningen vil dog i mindre områder blive forøget, med en meget lokal, negativ påvirkning til følge.

Luftforurening

Luftforurenende komponenter kan have en række direkte negative helbredseffekter på befolkningens sundhed, og selv mindre ændringer i niveauerne af de luftforurenende komponenter kan have en negativ effekt på sundheden.

I Danmark stammer en stor del af den udendørs luftforurening fra vejtrafikken. Luftforureningen består af en kompleks blanding af luftbårne gasser og partikler, der på grund af variationen i deres egenskaber og ophav kan variere betydeligt imellem områder og over tid. Forskningsresultater viser, at niveauerne af luftforurening er med til at bidrage negativt til befolkningens sundhed i Danmark. Særligt findes der en sammenhæng imellem negative helbredseffekter og massen af fine partikler (PM_{2,5}) og kvælstofdioxid (NO₂) i luften. Komponenter, såsom svovldioxid (SO₂), Kulmonoxid (CO), Ozon (O₃) og flygtige organiske komponenter (VOC), anses også for at være en del af den sundhedsskadelige luftforurening /38/.

Omdannelsen af området vil medføre, at trafikken på nogle veje vil blive forøget, og reduceret på andre. På og omkring de veje, hvor trafikken stiger, vil de lokale luftforureningsniveauer alt andet lige også stige. Den lokale luftkvalitet afhænger imidlertid ikke alene af antallet af biler, men også af de fysiske forhold, udviklingen i brændstofeffektiviteten, sammensætning af bilparken osv. Påvirkning af befolkningens sundhed afhænger desuden af, hvor mange boliger der er i nærheden af de trafikerede veje og deres afstand til vejen. Det er vurderet, at grænseværdierne for luftforurening vil være overholdt også efter området omdannelse, og desuden er der generelt nogen afstand til boliger fra de fremtidigt mest trafikerede veje (Hveen Boulevard, Blekinge Boulevard og Skåne Boulevard), og det vurderes derfor overordnet, at påvirkningen af befolkning og sundhed på grund af luftforurening i projektets driftsfase er mindre.

Sundhedsrisiko ved kontakt med vand i parkstrøget

Under regn vil regnvand blive opstuvet i bassiner i parkstrøget samt på den gennemgående sti. Der vil være tale om vand fra overordnede veje, tage, gader og stæder i byudviklingsområdet. Lavningerne vil kunne fungere som rekreativt element og derved tilføje parkstrøget mere værdi, men der kan også være sundhedsrisici forbundet med vandelementer som de planlagte.

Når regnvand håndteres i åbne anlæg, er der mulighed for kontakt imellem vandet og brugere af parken, og er der risiko for kontakt med miljøfremmede stoffer og mikroorganismer, der er til stede i vandet. Parkstrøgets brugere vil kunne komme i kontakt med vandet, hvis det kommer i munden eller ved hudkontakt. Da brinkerne på bassinerne i parkstrøget ikke er stejle, er der mulighed for, at besøgende kan komme ned til de våde områder og soppe eller lege med vandet. Et eventuelt indtag gennem munden vil derfor kun forekomme, hvis en soppende falder, eller hvis der suttes på fingrene, efter vandet er rørt.

Det er særligt de sygdomsfremkaldende mikroorganismer, der er problematiske. Disse mikroorganismer vil stamme fra fækalierester fra fugle, hunde og andre dyr. I mange tilfælde vil helbredskonsekvensen, der opstår som resultat af kontakt med disse organismer, være maveonde /46/.

Da vandet i bassinerne kun vil bestå af afstrømmet regnvand, og da vandet ikke vil stå stille i bassinerne i længere perioder, forventes niveauet af sygdomsfremkaldende mikroorganismer at være begrænset. Da det kræver, at mikroorganismene indtages for at medføre sygdomme som eksempelvis maveonde, og da niveauerne af disse mikroorganismer forventes at være lave, vurderes det, at påvirkningen af befolkningens sundhed vil være ubetydelig.

Da lavningerne ikke bliver indhegnede er der mulighed for, at parkstrøgets brugere kan komme ned til de våde områder, og dermed er der risiko for drukneulykker. Risikoen for at falde i vandet forventes at være lav, da brinkerne på lavningerne skråner svagt.

11.4.2 Rekreative forhold

Parkstrøget

Studier viser, at afstanden til grønne områder har betydning for den helbredsrelaterede livskvalitet knyttet til fysisk funktion, smerte, alment helbred, vitalitet og generel psykisk velbefindende. Folk der ofte besøger grønne områder, føler sig generelt mindre stressede, end folk der ikke i samme omfang benytter sig af disse /44/. Det er endvidere påvist, at adgangen til grønne områder har en positiv betydning for det mentale helbred. Dette understøttes i særdeleshed af, at den del af befolkningen, der har let adgang til grønne områder i nærheden af deres bopæl, vil være mindre tilbøjelige til at udvikle depression end resten af befolkningen /45/. Undersøgelser peger endvidere på, at antallet af grønne områder er vigtigere end områdernes indhold og kvalitet. Det har således større betydning, at der findes grønne områder tæt på folks boliger. Parker, idrætsanlæg, skovområder og det åbne land i nærheden af byerne kan være et vigtigt element i forebyggelsen af velfærdssygdomme forårsaget af fysisk inaktivitet og stress /41/.

Byudviklingsområdet etableres med fokus på bedre stiforbindelser på tværs af bydelen og plads til rekreative aktiviteter. Der er bl.a. planlagt for cykel- og gangstier langs de større veje, og i parkstrøget etableres en gennemgående hovedsti. Derudover er der mulighed for at skabe opholds- og aktivitetsmuligheder inde i parkstrøget. Med etablering af det nye parkstrøg vil der således blive skabt en bedre forbindelse på tværs af byen og samtidig skabes muligheder for ophold og aktiviteter i de nye byrum, der skabes imellem bygningerne og i parkstrøget. Den endelige udformning heraf vil først blive lagt fast i en senere projekteringsfase.

Parkstrøget vurderes at kunne medføre en positiv påvirkning for naboer og brugere af området i øvrigt, relateret til ophold, motion og aktiviteter samt mulighed for reducere af stress.

Vind i byrummet

Fokus i byudviklingsprojektet er at skabe en varieret bystruktur med blandede funktioner af bolig, kontor og serviceerhverv omkring et centralt parkstrøg. I det følgende beskrives, hvordan byrummene egner sig til ophold i relation til de fremtidige vindforhold, som er analyseret ved hjælp af såkaldte CFD-simuleringer.

En af de nærmeste målestationer for vind i området omkring Høje Taastrup C ligger ved Roskilde Lufthavn, ca. 10 km vest for byudviklingsområdet. Målinger herfra viser, at de vestlige vinde er de hyppigste. Sydøstlige vinde forekommer også regelmæssigt, mens der sjældent kommer vind fra nord.

Vindforholdene omkring bygningerne inden for byudviklingsområdet vil være bestemt af vindgennemstrømningen af hele det omkringliggende område, fordi gennemstrømningen fører til samspil mellem vinden og bygningerne. Den nye bebyggelse vil komme til at ændre vindgennemstrømningen af området. Alle resultaterne af de gennemførte CFD-simuleringer af de nye vindforhold i området kan ses i Bilag 3.

Der findes på nuværende tidspunkt ikke danske retningslinjer for fastlæggelse af niveauer for, hvornår vinden opleves som komfortabel. Opfattelsen af komfort og vindmiljø vil altid være subjektiv. Studier af folks opfattelse af vindmiljø i forskellige områder har dog ført til en række anbefalinger vedr. vurdering af vindmiljø. I Danmark er der bl.a. udgivet SBI-Anvisning 128 /53/.

Ifølge anvisningen bør følgende tre punkter tages i betragtning, når lokale vindforhold skal vurderes:

- Som udgangspunkt bør områder til ophold i længere tidsrum etableres i områder, hvor der er læ. Det vil sige hvor vindhastigheden er lavere end i det fri.
- Områder, hvor vindhastigheden er det samme eller højere end i den fri vind, bør kun bruges til gang- og kørearealer, hvor folk ikke forventes at tage ophold.
- Endelig bør adgangspartier ikke placeres i regioner med høje vindhastigheder.

De samlede resultater af den nye bebyggelses effekt på vindmiljøet er vist på Figur 11-2. De røde områder er der, hvor bygningerne accelererer vinden, og er derfor områder, der blot egner sig til kortvarigt ophold eller passage. De grønne markeringer indikerer områder, hvor bygningerne skaber læ eller reduktion af vinden. Ophold i længere tidsrum og mere stillesiddende aktivitet vil derfor bedre egne sig i disse områder. Figuren viser ikke, hvor ofte vinden blæser i de enkelte vindretninger. Nogle af de røde områder vil derfor meget oftere være udsatte end andre.



Figur 11-2. Områder, hvor bygningerne hhv. accelererer vinden (rød) og hvor bygningerne skaber læ (grøn). Alle vindretninger er taget i betragtning, selvom de ikke forekommer i samme omfang.

Resultaterne viser gode vindforhold i byudviklingsområdet. Specielt i midten af området skabes der udpræget læ, hvilket bl.a. betyder, at den centrale del af parkstrøget er mindre vindpåvirket hvilket højner den rekreative værdi. Der vil primært forekomme strømme af vind i passagerne imellem bygningerne i yderkanterne af området.

I den videre projektering af Høje Taastrup C vil der blive vurderet, om det er nødvendigt at etablere lokale læzoner ved hjælp af hegn eller beplantning ved områder med udendørs siddepladser.

11.4.3 Erhverv

Byens centrum, som oprindeligt var planlagt som et tæt og blandet byområde, er endnu ikke udbygget med den rummelighed for boliger og erhverv, som oprindeligt var tænkt. Byudviklingsprojektet tilføjer derfor området muligheder for nye byerhverv, for at fastholde og udbygge erhvervsprofilen.

Realisering af byudviklingsprojektet kan betyde flere indbyggere i området samt muligheder for detailhandel inden for området. Mulighederne for detailhandel i byudviklingsområdet er fastlagt i lokalplan 2.30 Høje Taastrup C med henblik på at sikre forsyning af området uden at forringe omsætningen for såvel City2 som detailhandelen i Høje Taastrup by. Der muliggøres etablering af i alt 10.000 m² detailhandel inden for bymidten. Maksimale butiksstørrelser er for dagligvarer 3.500 m², og for udvalgsvarer 2.000 m² (Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C, § 4 Områdets anvendelse).

Vejene omlægges bl.a. ved at etablere en direkte forbindelse fra Hveen Boulevard til City2. Samlet set vurderes byudviklingsprojektet Høje Taastrup C ikke at påvirke det eksisterende erhvervsliv i området negativt.

Byudviklingsprojektet giver forbedrede adgangsforhold til City2 fra stationen gennem det nye parkstrøg og fra Hveen Boulevard. Desuden forbedres adgangsforhold til bymidten på Høje Taastrup Boulevard fordi den åbnes for almindelig trafik. Samlet set vurderes projektet at give mulighed for en positiv påvirkning af erhverv i området.

11.5 Afværgende foranstaltninger

Afværgeforanstaltninger overfor Støj og vibrationer og luftforurening fremgår af kapitel 9. Støj og afsnit 14.4 Luft og klima.

Der vurderes ikke at være behov for afværgeforanstaltninger for rekreative forhold inkl. vindforhold samt for erhverv.

11.6 Overvågning

Der vurderes ikke at være behov for overvågning af påvirkningerne på befolkning, sundhed og erhverv, udover overvågning af de trafikale påvirkninger, som er beskrevet i kapitel 8.

11.7 Sammenfattende vurdering

I anlægsfasen vil der være generelle påvirkninger på befolkning i form af arealinddragelser til arbejdsarealer, arbejdspladser og midlertidige oplag mv. Dette kan være til gene i dagligdagen og medføre mindre omvejskørsler, barriereeffekter og visuelle gener.

Der kan i forbindelse med anlægsarbejdet forekomme gener fra støj og vibrationer. Disse gener vurderes ikke at give anledning til helbreds-mæssige effekter, da påvirkningen er kortvarig.

Der kan i forbindelse med anlægsarbejdet opstå midlertidige gener fra støvpartikler, der sætter sig på eksempelvis biler og vinduer. Der er ingen negative sundhedseffekter forbundet med eksponeringen af disse støvpartikler, men det kan virke generende for beboerne, der oplever en

støvelægning ved deres bolig. Det vurderes på baggrund af overstående, at der som følge af anlægsarbejdet ingen påvirkning vil være på befolkningens sundhed.

Støjpåvirkningen vil overordnet set være den samme (eller mindre) som i dag, og der forventes derfor ikke overordnet øgede negative påvirkninger på sundheden. Støjpåvirkningen vil dog i mindre områder blive forøget, med en meget lokal, negativ påvirkning til følge.

Det er vurderet, at grænseværdierne for luftforurening vil være overholdt også efter områdets omdannelse, og desuden er der generelt nogen afstand til boliger fra de fremtidigt mest trafikerede veje (Hveen Boulevard, Blekinge Boulevard og Skåne Boulevard).

Resultaterne viser gode vindforhold i byudviklingsområdet. Specielt i midten af området skabes der udpræget læ. Der vil primært forekomme strømme af vind i passagerne imellem bygningerne i yderkanterne af området.

Parkstrøget, de rekreative stier og den bedre forbindelse på tværs af byen vil forbedre dels fremkommeligheden og dels de rekreative muligheder. Dette vurderes samlet set at være en forbedring af de rekreative forhold og kan have en afledt positiv effekt på sundheden.

Realisering af byudviklingsprojektet kan betyde flere indbyggere i området samt muligheder for detailhandel inden for området. De nye vejføringer vurderes ikke at forringe muligheden for at fortsætte eksisterende erhverv i området. Samlet set vurderes byudviklingsprojektet Høje Taastrup C ikke at påvirke det eksisterende erhvervsliv i området negativt.

Nedenfor opsummeres den overordnede påvirkning på erhverv, befolkning og menneskers sundhed.

Tabel 11-1. Overordnet påvirkning af befolkning og sundhed.

FASE	INTENSITET	UDBREDELSE	VARIGHED	OVERORDNET BETYDNING AF PÅVIRKNING
ANLÆGSFASE				
Befolkning og sundhed				
- generelle gener ved arealinddragelser, barriereeffekter mv.	Lille	Lokal	Mellemlang	Mindre
- Støj i relation til sundhed	Mellem	Lokal	Mellemlang	Ingen
- Luftforurening i relation til sundhed	Ubetydelig	Lokal	Mellemlang	Ingen
Rekreative forhold				
- Arealinddragelser og stilukninger	Lille	Lokal	Mellemlang	Mindre
DRIFTSFASE				
Befolkning og sundhed				
- Støj i relation til sundhed	Ubetydelig - lille	Lokal	Permanent	Ingen (ingen ændring i forhold til i dag)
- Luftforurening i relation til sundhed	Lille	Lokal	Permanent	Mindre
- Sundhedsrisiko ved kontakt med vand i parkstrøget	Ubetydelig - lille	Lokal	Permanent (men ikke konstant da det afhænger af regnmængder)	Ubetydelig
Rekreative forhold				
- Rekreative muligheder og ophold	Mellem	Lokal	Permanent	Positiv
- Vindforhold	Lille	Lokal	Permanent	Positiv

12. NATUR OG OVERFLADEVAND

I dette kapitel vurderes planernes og projektets påvirkning på Natura 2000-områder, § 3-beskyttet natur, bilag IV-arter samt på overfladevand i form af St. Vejle Å.

12.1 Metode og afgrænsning

12.1.1 Kortlægning

Kortlægning af naturforhold og overfladevand inden for byudviklingsområdet er gennemført ved en skrivebordskortlægning. Skrivebordskortlægningen tager udgangspunkt i eksisterende viden vedrørende beskyttet natur, som er indhentet fra Danmarks Miljøportal /25/ og Miljøstyrelsen /28/.

Følgende naturforhold er omfattet af kortlægningen:

- Natura 2000-område
- Beskyttede § 3-naturtyper jf. naturbeskyttelsesloven
- Bilag IV-arter
- Overfladevand

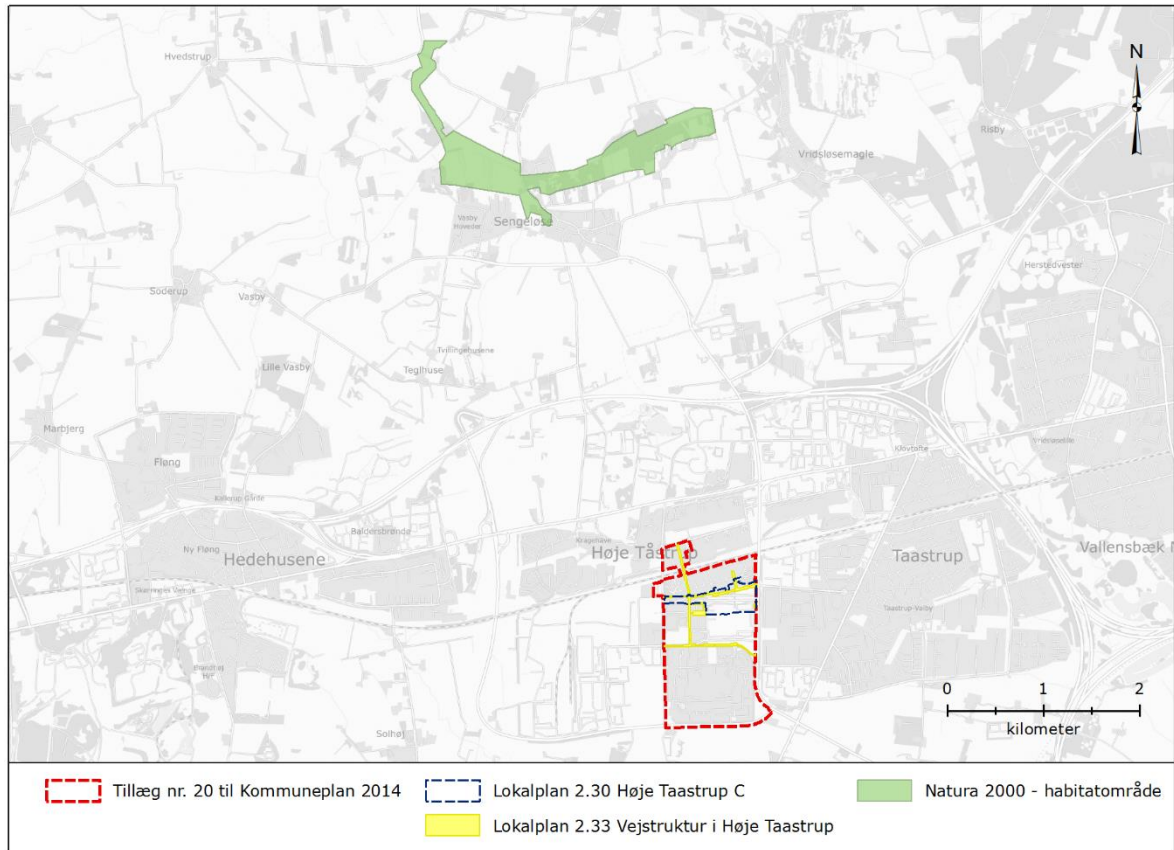
12.1.2 Vurdering af påvirkning

Metoden til vurdering af projektets påvirkning af beskyttede naturforhold og overfladevand følger metoden beskrevet i afsnit 6.2. Der gives en vurdering af påvirkning fra henholdsvis projektets anlægs- og driftsfase. Samtlige naturforhold, der er omfattet af kortlægningen er også omfattet af afsnittet om vurdering af påvirkning.

12.2 Eksisterende forhold

12.2.1 Natura 2000

Nærmeste Natura 2000-område (Natura 2000-område nr. 140, Vasby Mose og Sengeløse Mose) ligger mere end 4 km nord for Høje Taastrup C (Figur 12-1). Natura 2000-område nr. 140 består af Habitatområde H124. Natura 2000-området er specielt udpeget på grundlag af en væsentlig forekomst af habitatnaturtyperne rigkær (7230) og tidvis våd eng (6410). Af øvrige naturtyper og arter fra udpegningsgrundlaget kan nævnes kildevæld (7220), Elle- og askeskov (91E0) og stor vandsalamander (1166) /24/.



Figur 12-1. Natura 2000-område nr. 140 ligger ca. 4 km nordvest for byudviklingsområdet.

Området består af de to store moser Sengeløse Mose og Vasby Mose. Begge moser, men i særlig grad Vasby Mose, rummer områder af stor botanisk interesse. Naturtyperne rigkær og tidvis våd eng, er i dag begrænset til mindre isolerede forekomster i både Vasby og Sengeløse Mose. Det mest værdifulde rigkær i Natura 2000-området findes centralt i Vasby Mose. Her vokser de to karakteristiske rigkærs-arter melet kodriver og rust-skæne sammen som det eneste sted i Landet. Området huser også bestande af skæv vindelsnegl, sump-vindelsnegl og stor vandsalamander. Disse er alle tre arter på områdets udpegningsgrundlag. Hele udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N140 ses nedenfor i Tabel 12-1.

Tabel 12-1 Udpegningsgrundlag for Natura 2000-område N140, Vasby Mose og Sengeløse Mose.

KODE	NAVN (H124)
Arter	
1014	Skæv vindelsnegl
1016	Sump vindelsnegl
1166	Stor vandsalamander
Naturtyper	
3140	Kransnålalge-sø
3150	Næringsrig sø
3260	Vandløb
6210*	Kalkoverdrev
6410	Tidvis våd eng
7140	Hængesæk
7220*	Kildevæld
7230	Rigkær

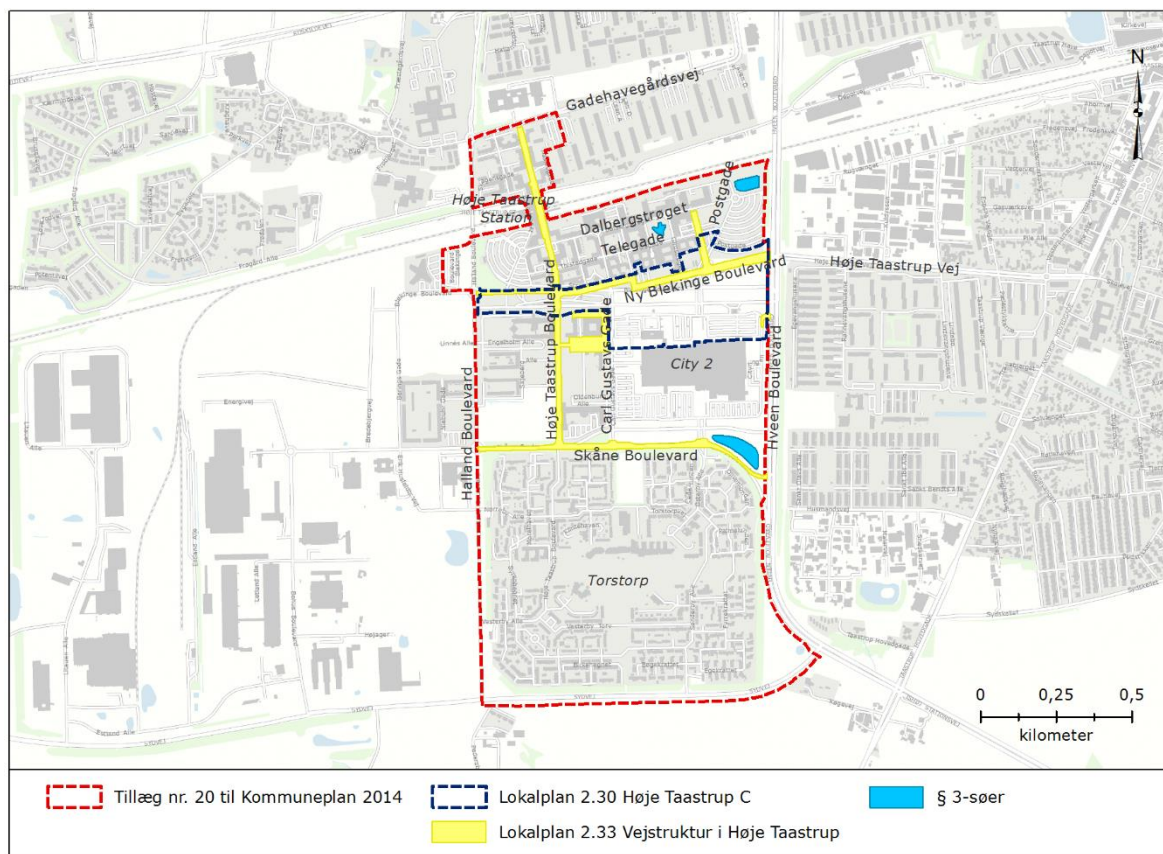
KODE	NAVN (H124)
91D0*	Skovbevokset tørvemose
91E0*	Elle- og askeskov

*: Prioriteret naturtype jf. habitatdirektivet

12.2.2 § 3-beskyttet natur

Inden for det samlede byudviklingsområde er der beskyttet natur jf. naturbeskyttelsesloven i form af tre §3-beskyttede søer, hvoraf et er anlagt i forbindelse med anlæg af den gule by ved Teglgade. Søen berøres ikke af projektet og beskrives ikke yderligere. De to resterende § 3-beskyttede søer har funktion af regnvandsbassiner (kaldes herefter regnvandsbassiner). Regnvandsbassinerne er placeret i den østlige del af området, henholdsvis umiddelbart syd for jernbanen og mellem City2 og Skåne Boulevard og vurderes begge at have en lav sårbarhed over for projektet.

Overfladevandet fra veje i området ledes i dag via rør til regnvandsbassinerne. Fra regnvandsbassinerne ledes vandet videre til St. Vejleå-systemet, som også er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. De naturlige recipienter behandles i afsnit om overfladevand (afsnit 12.2.4)



Figur 12-2 § 3-beskyttede søer inden for byudviklingsområdet.

Regnvandsbassinerne er i dag begge uden nævneværdige naturværdier.

Regnvandsbassinet syd for jernbanen er et lysåbent bassin med stor forekomst af vandplanter og meget begrænset rørsumpvegetation. Brinkerne er relativt flade, vandet er grumset, og der er stor forekomst af trådalger. Der er observeret fisk i bassinet. Den vurderede naturtilstand er moderat /29//30/.

Regnvandsbassinet i den sydlige del af området er dybt, med stejle brinker og med meget sparsom rørsump /25//27/. Vandet er grumset, og der er stor forekomst af fisk. På baggrund af Høje-Taastrup Kommunes besigtigelse i 2010 vurderes det, at bassinet rummer begrænsede naturværdier. Vegetationen omkring bassinet domineres af høje urter og græsser, se Figur 12-3.



Figur 12-3. Eksisterende regnvandsbassin syd for City2 og vest for Hveen Boulevard.

12.2.3 Bilag IV-arter

Regnvandsbassinet i den nordlige del af området er karakteriseret ved at have grumset vand og forekomst af fisk. Derfor vurderes det, at bassinet ikke udgør et optimalt levested for bilag IV-padder. Ligeledes vurderes det, at regnvandsbassinet syd for City2 ikke udgør et egnet levested for bilag IV-padder, da bassinet har forholdsvis stejle skrånninger og indeholder fisk (Figur 12-3). Høje-Taastrup Kommune har eftersøgt padder i begge vandhuller i 2011. I den forbindelse blev der ikke registreret bilag IV-padder.

Det vurderes desuden, at der ikke er egnede levesteder for andre bilag IV-arter inden for byudviklingsområdet, som kan blive påvirket af projektet. Desuden sker der ikke nedrivning af bygninger eller rydning af større gamle træer, der vurderes at udgøre egnede yngle- eller rastesteder for flagermus.

Den nærmeste kendte forekomst af bilag IV-arter, er en registrering af stor vandsalamander i et vandhul, der ligger ca. 250 meter vest for Halland Boulevard ved Højager. Derudover er der ikke kendskab til fund af bilag IV-arter i nærområdet.

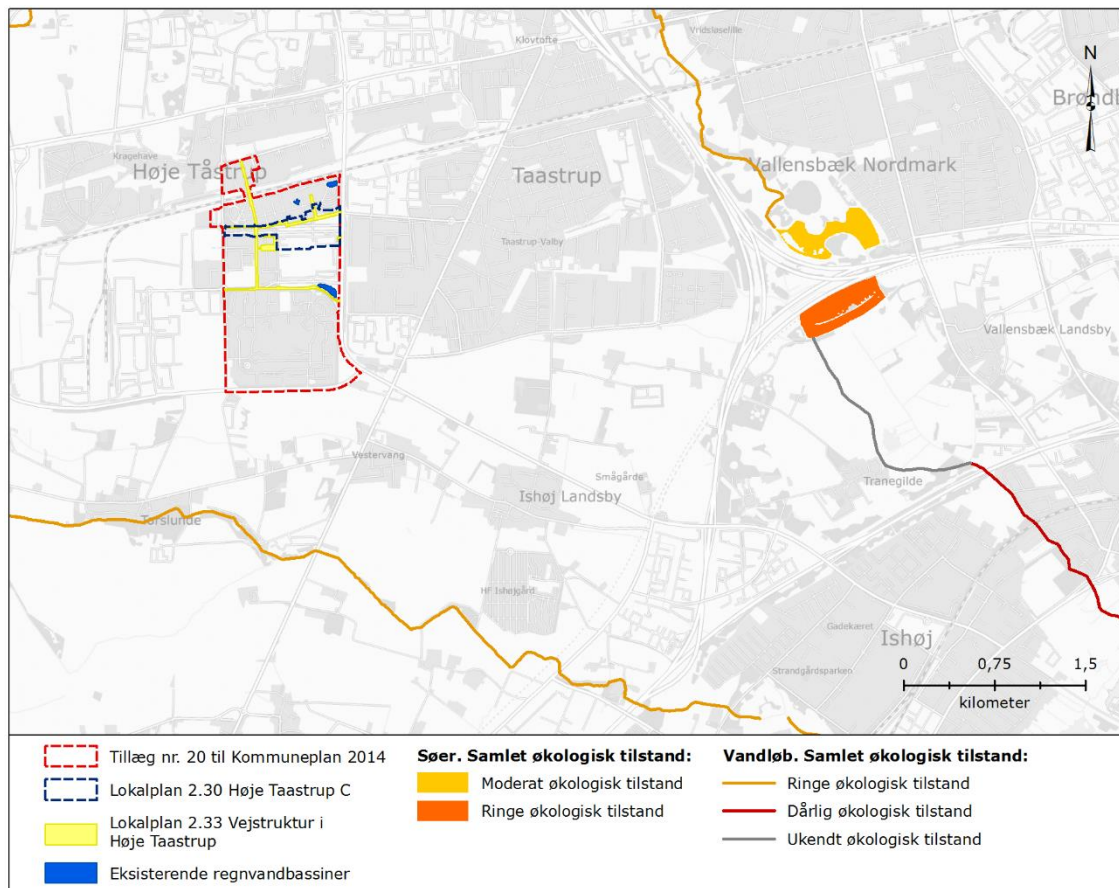
12.2.4 Overfladevand

Inden for byudviklingsområdet ledes afstrømmende vejvand i dag til de to ovennævnte regnvandsbassiner syd for City2 (Figur 12-4). Fra regnvandsbassinet løber vandet til Store Vejleå systemet, der fungerer som hovedrecipient.

I Vandområdeplan 2015-2021 er Store Vejleå målsat til god økologisk tilstand. Nordvest for motorvejsudfletningen har Store Vejleå en ringe samlet økologisk tilstand som følge af en ringe økologisk tilstand for fisk /28/. Sydøst for motorvejsudfletningen er tilstanden ukendt og umiddelbart

før udløbet i Køge Bugt vurderes tilstanden at være dårlig som følge af en dårlig økologisk tilstand for fisk. Den kemiske tilstand for vandløbet er ukendt /28/. Store Vejleå er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.

St. Vejleå forløber igennem de to målsatte søer Vallensbæk Sø og Tueholmsøen, som begge er målsatte til god økologisk tilstand. Søernes nuværende samlede økologiske tilstand er henholdsvis moderat for Tueholmsøen og ringe for Vallensbæk Sø. Den kemiske tilstand af søerne er ukendt /28/.



Figur 12-4. Eksisterende regnvandbassiner og samlet økologisk tilstand for Store Vejleå.

12.3 Påvirkninger i anlægsfasen

12.3.1 Natura 2000-områder

Der er ikke hydraulisk kontakt mellem byudviklingsområdet og Natura 2000-område nr. 140. På den baggrund og på grund af afstanden til Natura 2000-området vurderes det, at projektets anlægsfase ikke vil medføre en væsentlig negativ påvirkning af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område nr. 140.

12.3.2 § 3-områder

I anlægsfasen sker der ingen påvirkning af det vandhul, der ligger i den nordlige del af området.

I forbindelse med omlægning af Skåne Boulevard vil der blive spunset ca. 5 – 6 m fra regnvandsbassinets nuværende skråningstop. Der forventes derfor at være ca. 10-11 m til selve regnvandsbassinet. I den forbindelse skal det sikres, at der ikke sker erosion og udvaskning af finkornet materiale og spild af materialer og kemikalier til vandhullet. Er det ikke muligt at undgå et sådant spild til vandhullet, kræver det en forudgående dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3. Høje Taastrup Kommune er myndighed. Under forudsætning af, at der ikke sker spild af store

mængder materialer til vandhullet vurderes det, at projektets anlægsfase ikke vil medføre påvirkning af vandhullets naturværdier.

12.3.3 Bilag IV-arter

Der er ikke registreret forekomst af bilag IV-arter inden for byudviklingsområdet, og det vurderes yderligere, at området ikke rummer egnede levesteder for bilag IV-arter, herunder for padder og flagermus. På den baggrund vurderes det, at projektets anlægsfase kan gennemføres uden at medføre skade på yngle- og rastesteder for bilag IV-arter.

12.3.4 Overfladevand

I anlægsfasen vil afvandingen fungere som under de eksisterende forhold, idet overfladevand fortsat vil blive udledt til St. Vejleå systemet via det eksisterende regnvandssystem.

I forbindelse med anlægsarbejdet skal det sikres, at der ikke sker spild af kemikalier eller lignende fra området, som efterfølgende vil blive ledt til St. Vejleå.

Det vurderes ud fra ovenstående, at der ikke vil ske påvirkning af St. Vejleå systemet, herunder de to målsatte søer Tueholmsøen og Vallensbæk Sø, i forbindelse med anlægsfasen.

12.4 Påvirkninger i driftsfasen

12.4.1 Natura 2000-områder

I driftsfasen vil der ikke være påvirkning af Natura 2000-område nr. 140, da projektet hverken medfører en direkte påvirkning af Natura 2000-området, eller ændrer ved de hydrauliske forhold.

12.4.2 § 3-områder

I driftsfasen ledes regnvand fortsat uforsinket til regnvandsbassinet i den nordlige del af området. Dermed sker der ingen påvirkning af bassinet eller af den mængde vand, det modtager.

Derimod sker der en ændring i tilstrømningen af vand til det regnvandsbassin, som ligger i den sydlige del af området. Mængden af vand, der ledes til bassinet fra området vil blive reduceret, dels fordi arealerne bliver mindre befæstede end i dag, og dels fordi en del af regnvandet fordamper, når det tilbageholdes i bassiner i parkstrøget i det nye boligområde. Regnvandet ledes droslet (det vil sige kontrolleret) fra byudviklingsområdet til det eksisterende bassin.

Tilførslen af lidt mindre vand vurderes ikke at få nogen betydning for vandstanden i regnvandsbassinet, og dermed heller ikke for naturindholdet i regnvandsbassinet.

Der henvises til kapitel 12.4.4 for en beskrivelse af betydningen for udledning af en mindre mængde overfladevand til den naturlige recipient St. Vejle Å i driftsfasen.

12.4.3 Bilag IV-arter

Det vurderes, at projektets driftsfasen ikke medfører en negativ påvirkning af yngle- og rastesteder for bilag IV-arter.

12.4.4 Overfladevand

I driftsfasen vil regnvand fra storparcellerne blive forsinket i og i bassiner i parkstrøget, hvorfor der også vil ske fordampning. Da det befæstede areal også bliver mindre sammenlignet med i dag, reduceres den mængde overfladevand, som ledes fra området og til St. Vejleå systemet. Det tilbageholdte vand, som ikke fordamper, ledes til det eksisterende afvandingssystem, som regulerer udløbet til Store Vejleå systemet.

Gennemførelse af projektet svarer til en reduktion i stofbelastningen på ca. 18 % i forhold til de eksisterende forhold /29/. På baggrund af den reducerede stofbelastning vurderes det samlet, at projektet i driftsfasen vil medføre en mindre, positiv påvirkning af miljøtilstanden i St. Vejleå systemet.

12.5 Afværgende foranstaltninger

I forbindelse med projektets anlægsfase skal det sikres, at der ikke sker erosion og udvaskning af finkornet materiale og spild af materialer og kemikalier til det sydlige regnvandsbassin ved Skåne Boulevard.

12.6 Overvågning

Det vurderes ikke at være nødvendigt at udføre overvågning af påvirkninger på naturværdierne.

12.7 Sammenfattende vurdering

Generelt er påvirkningerne på natur og overfladevand begrænsede. Der vil ikke være påvirkninger hverken i anlæg eller drift af Natura 2000-område nr. 140, der er lokaliseret ca. 4 km nord for Høje Taastrup C.

Under forudsætning af, at der i anlægsfasen ikke sker spild af store mængder materialer til det sydlige regnvandsbassin ved Skåne Boulevard vurderes det, at naturværdierne i regnvandsbassinet ikke bliver påvirket. I driftsfasen vil der ske en reduktion i tilstrømningen af vand til bassinet, men det vurderes at udgøre en mindre betydning for naturtilstanden i bassinet. Reduktionen i tilstrømning til bassinet bevirker endvidere, at der vil være en reduktion i stofbelastningen til St. Vejleå systemet på ca. 18 % i forhold til de eksisterende forhold.

Nedenfor opsummeres den overordnede påvirkning på natur og overfladevand.

Tabel 12-2. Overordnet påvirkning af natur og overfladevand.

FASE	INTENSITET	UDBREDELSE	VARIGHED	OVERORDNET BETYDNING AF PÅVIRKNING
ANLÆGSFASE				
Natura 2000-områder	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>
§ 3-områder	<i>Ubetydelig</i>	<i>Lokal</i>	<i>Kort</i>	<i>Ingen</i>
Bilag IV-arter	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>
Overfladevand	<i>Ubetydelig</i>	<i>Lokal</i>	<i>Kort</i>	<i>Ingen</i>
DRIFTSFASE				
Natura 2000-områder	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>
§ 3-områder	<i>Lille</i>	<i>Lokal</i>	<i>Permanent</i>	<i>Mindre</i>
Bilag IV-arter	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>	<i>Ingen</i>
Overfladevand	<i>Lille</i>	<i>Lokal</i>	<i>Permanent</i>	<i>Positiv</i>

13. GRUNDVAND

13.1 Metode og afgrænsning

Oplysninger om eksisterende forhold for grundvand er baseret på notat om geologi, grundvandsforhold og forureningsforhold i Høje-Taastrup C udarbejdet af Rambøll i juni 2017 /36/. Kortlægningen er baseret på følgende kilder:

- Danmarks Miljøportal, Jupiter-databasen
- GEUS' rapportdatabase og modeldatabase
- Rapporter modtaget fra Høje-Taastrup Kommune vedrørende geologi, grundvand og forurening. Data er efterfølgende digitaliseret, hvis disse har vist sig relevante.

13.2 Eksisterende forhold

Jordartskort der dækker Høje Taastrup C og de overordnede veje viser, at det øverste jordlag primært består af moræneler, og at der centralt også findes ferskvandsler. Der findes ikke bløde jordtyper som tørv og gytje i området.

Geologien i området består af et tyndt lag muld øverst. Dernæst er der et mere end 10 m tykt lag ler, og derefter kalk. Enkelte steder findes der et sandlag, men det ligger ikke terrænnært.

Lerets tykkelse over kalken indikerer, hvor godt kalken som anvendes til drikkevandsindvinding, er beskyttet. Kalkmagasinet er mere sårbart overfor f.eks. forurening i områder med en samlet lertykkelse på 5 - 10 m, mens magasinet er velbeskyttet i områder, hvor der er mere end 15 m ler. Den samlede lertykkelse over kalken i det primære grundvandsmagasin, som anvendes til drikkevandsindvinding, er generelt mellem 10 og 15 m ler over kalkmagasinet, enkelte steder tykkere og mod nord lidt tyndere. Hele projektområdet ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD), men udenfor både nitratfølsomme indvindingsområder (NFI) og generelle indsatsområder (IO).

Den nærmeste drikkevandsindvinding tilhører Høje Thorstrup Vandværk a.m.b.a, der ligger mere end 1,5 km nordvest fra Høje Taastrup C. Vandværket har tilladelse til at indvinde op til 25.000 m³ grundvand om året fra indvindingsboringen med DGU nr. 207.3554.

Det førstkommande grundvandsspejl, også kaldet det sekundære grundvandsspejl, i området findes i ler. På baggrund af pejlinger i eksisterende borer er det vurderet, at dybden til det øverste grundvandsspejl fra terræn varierer en del i området, og at det nogle steder kan være meget tæt på terræn (der er registreret en variation på 0,3 m - 4,4 m). Grundvandsspejl i terrænnært ler er meget præget af årstidsvariationer og vil om sommeren kunne stå 2 m dybere end om vinteren.

Inden for byudviklingsområdet ligger der et indvindingsopland for den nærmeste regionale indvinding "Thorsbro", som tilhører HOFOR. Det primære grundvandsspejl, hvor drikkevandet indvindes fra, er beliggende mere end 14 meter under terræn. Strømningsretningen i det primære grundvandsmagasin er fra nordvest mod sydøst. Der er nedadrettet gradient mellem det førstkommande grundvandsspejl og grundvandspotentialiet i kalken.

Der er to forureningskortlagte ejendomme inden for byudviklingsområdet. Grundene beskrives nærmere i afsnit 14.2 Jord.

13.3 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsarbejderne rummer ikke særligt grundvandstruende aktiviteter, men entreprenørerne skal tage de almindelige og nødvendige forholdsregler for at undgå forurening af jord og grundvand. Det drejer sig om oplag og håndtering af olie og kemikalier, så de ikke kan påkøres og så et evt.

spild opsamles øjeblikkeligt – f.eks. opbevaring af kemikalier i spildbakke, samt korrekt håndtering af jord, som beskrevet i afsnit 14.2.

Det forventes på baggrund af viden om eksisterende forhold, at grundvandet kan stå så højt, at der i forbindelse med anlægsarbejder skal håndteres mindre mængder grundvand. Samlet set vurderes anlægsarbejderne ikke at påvirke grundvandet i området.

13.4 Påvirkning i driftsfasen

Projektet vurderes ikke at rumme grundvandstruende aktiviteter, idet Høje-Taastrup Kommune ikke planlægger at anvende pesticider inden for byudviklingsområdet og langs vejene. Der kan dog være private eller virksomheder, som på privat grund anvender pesticider.

Vinterbekæmpelse af veje og befæstede arealer med vejsalt vurderes ikke at give en ændring i forhold til driften af området i dag. Det vurderes ikke at være muligt at nedsive vejvand i området. Det skyldes, at jorden i området består af ler, og at det terrænnære grundvandsspejl i leret varierer meget, og nogle gange står tæt på terræn. Der er derfor ikke gode forhold for nedsivning.

Det primære grundvandsmagasin (i kalken) er rimelig velbeskyttet i forhold til spredning af miljøfremmede stoffer fra terræn til magasinet (olie, vejsalt mv.). Hvis der alligevel nedsives mindre mængder vil det ikke være en konstant påvirkning, men i perioder i vinterhalvåret. Samlet set vurderes eventuelle påvirkninger af grundvand i driftsfasen at være ubetydelige.

13.5 Afværgende foranstaltninger

Som beskrevet under anlægsfasen, skal entreprenørerne tage de almindelige og nødvendige forholdsregler for at undgå forurening af jord og grundvand.

13.6 Overvågning

Det vurderes ikke at være nødvendigt at udføre overvågning relateret til påvirkning af grundvand.

13.7 Sammenfattende vurdering

Anlægsarbejderne rummer ikke særligt grundvandstruende aktiviteter. Det forventes på baggrund af viden om eksisterende forhold, at grundvandet kan stå så højt, at der i forbindelse med anlægsarbejder skal håndteres mindre mængder grundvand. Samlet set vurderes anlægsarbejderne ikke at påvirke grundvandet i området.

Projektet vurderes ikke at rumme grundvandstruende aktiviteter, og det primære grundvandsmagasin (i kalken) er rimelig velbeskyttet i forhold til eventuel spredning af miljøfremmede stoffer fra terræn til magasinet som følge af f.eks. oliespild, anvendelse af vejsalt eller private lods ejeres anvendelse af pesticider mv.

Tabel 13-1. Overordnet påvirkning af grundvand.

FASE	INTENSITET	UDBREDELSE	VARIGHED	OVERORDNET BETYDNING AF PÅVIRKNING
ANLÆGSFASE				
<i>Grundvand</i>	<i>Lav</i>	<i>Lokal</i>	<i>Mellemlang</i>	<i>Ingen</i>
DRIFTSFASE				
<i>Grundvand</i>	<i>Lav</i>	<i>Lokal</i>	<i>Permanent (men ikke konstant, f.eks. anvendelse af vejsalt)</i>	<i>Ubetydelig - ingen</i>

14. ØVRIGE MILJØFORHOLD

I dette kapitel redegøres for påvirkninger af kulturarv, jord, råstoffer, affald samt luft og klima.

14.1 Kulturarv

I det følgende beskrives kulturarv og arkæologiske interesser inden for og nær projektområdet for Høje Taastrup C og det vurderes, om der er risiko for påvirkning i anlægs- eller driftsfasen.

14.1.1 Metode og afgrænsning

Beskrivelserne af de kulturhistoriske og arkæologiske forhold bygger på oplysninger fra Høje-Taastrup Kommuneplan 2014, Kroppedal Museum, Danmarks Miljøportal, Slots- og Kulturstyrelsens hjemmeside "Fund og fortidsminder", historiske kort og besigtigelser i området.

Der er primært foretaget en kortlægning og vurdering inden for byudviklingsområdet, og i det omfang der forventes at være en påvirkning i større afstand, er der også kortlagt kulturhistoriske interesser uden for plan- og projektområdet, specifikt omkring Høje Taastrup Kirke nord for området.

14.1.2 Eksisterende forhold

Historisk udvikling

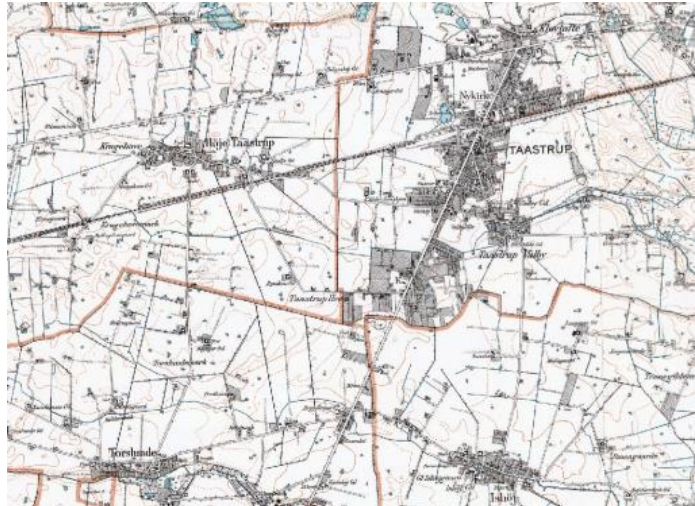
Høje Taastrup og Taastrup har gennemgået en markant udvikling, fra at have bestået af to separate stjerneudskiftede landsbyer, til i dag at fremstå som ét sammenhængende byområde.

Det høje målebordsblad fra perioden 1842-1899 viser de to separate landsbyer Høje Taastrup (Høje Tostrup) og Taastrup (Tostrup Valby og Tostrup Huse) og syd herfor ses Torslunde (Thorslunde) og Ishøj. Den overordnede infrastruktur er allerede i denne periode etableret og ses som markante linjer i landskabet i form af Roskildevej nord for Høje Taastrup, jernbanen syd herfor og Taastrup Hovedgade, der går igennem Taastrup.



De høje målebordsblade blev produceret i perioden 1842-1899.

På det lave målebordsblad fra perioden 1928-1940 er der særligt i Taastrup sket en omfattende udvikling af byen langs med Taastrup Bygade, og Tostrup Valby og Tostrup Huse er vokset sammen til en sammenhængende by, Taastrup. I Høje Taastrup ses der kun i begrænset omfang en udvidelse af byen, primært i form af enkelte udstykninger på begge sider af jernbanen.



De lave målebordsblade blev produceret i perioden 1928-1940.

Det topografiske kort viser den omfattende byudvikling, som både Høje Taastrup og Taastrup har gennemgået de senere år. De tidligere opdelt landsbyer er efterhånden vokset sammen, og på begge sider af jernbanen er der sket en betydelig byudvikling. Foruden nye bolig- og erhvervsområder, er der også anlagt større veje i og omkring byen, hvor særligt Holbækmotorvejen og Ring 5 er markante og barriereskabende elementer.



Topografiske kort i målforshold 1:20.000, udgivelsesår er i perioden 1901-1971.

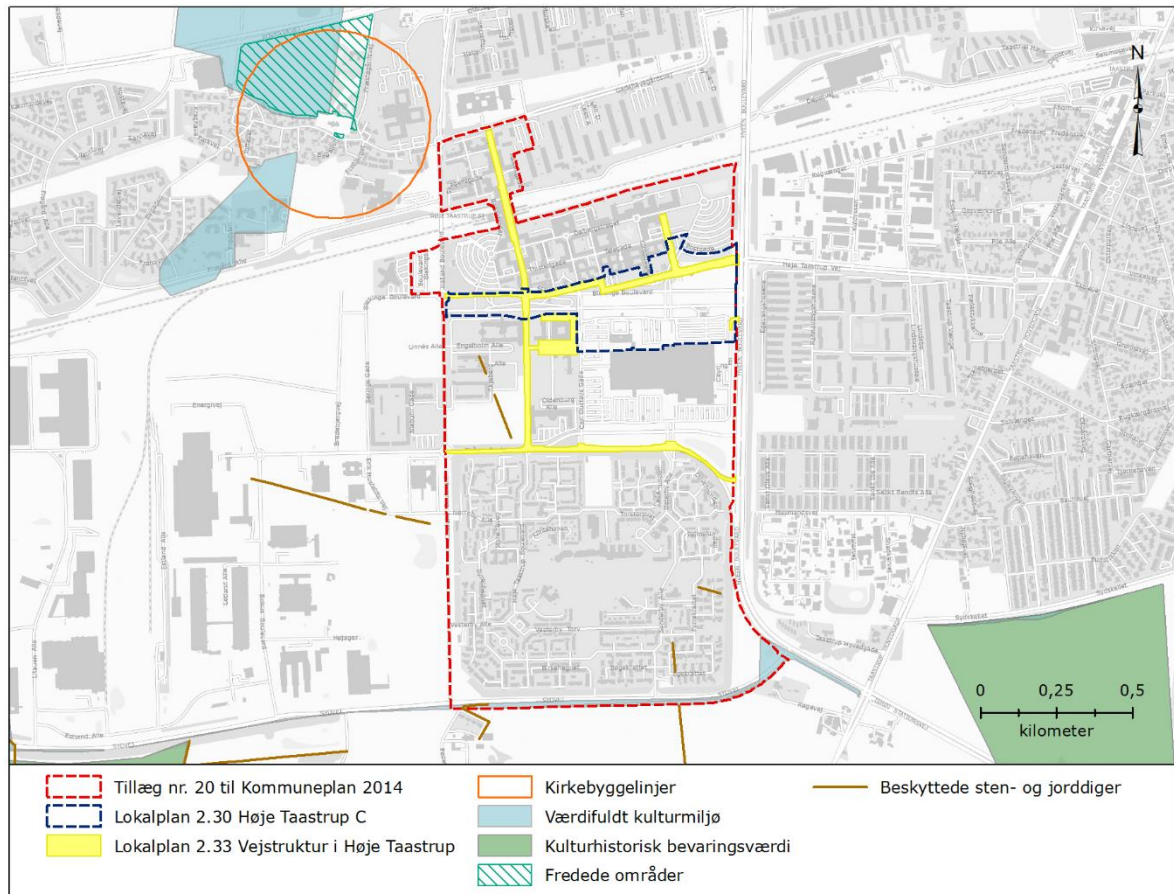
Beskyttelsesinteresser

Inden for byudviklingsområdet er de kulturhistoriske og arkæologiske interesser begrænsede. Der findes en række beskyttede sten- og jorddiger i den vestlige og sydlige del af området, som vist på Figur 14-1. I den sydlige del af området findes et mindre kulturmiljø langs med Sydvejen.

Vest for byudviklingsområdet langs med Halland Boulevard findes et større kulturarvsareal af national betydning (er ikke markeret på Figur 14-1). Området er undersøgt af Kroppedal museum, der beskriver området mellem Kragehave og Hedehusene som et bebyggelsesspor fra yngre stenalder og bronzealder. Området er rigt på bopladser fra hele jernalderen /34/.

Høje Taastrup Kirke er beliggende nord for byudviklingsområdet og ligger højt i terrænet midt i landsbyen. Kirken er omgivet af en 300-meter byggelinje og er omfattet af en fredning. Hverken byggelinje eller fredning berøres af projektet /25//32/.

Kirken er desuden omgivet af udpegede kirkeomgivelser (fremgår som værdifuldt kulturmiljø på Figur 14-1). Ifølge Høje-Taastrup Kommuneplan 2014, må der inden for de konkret afgrænsede kirkeomgivelser kun gennemføres byggeri, anlæg og skovplantning, hvis det ikke forringer oplevelsen af samspillet mellem kirke og landskab eller landsbymiljø. Sydøst for området findes et område med kulturhistorisk værdi. Projektet er ikke i konflikt med de to udpegningsformål.



Figur 14-1 Kulturarv – beskyttelser og udpegninger.

14.1.3 Påvirkninger i anlægsfasen

Kroppedal Museum har gennemført en arkivalisk kontrol og vurderet, at anlægsarbejde i områderne ikke indebærer risiko for at støde på væsentlige jordfaste fortidsminder, og at der ikke forventes flere arkæologiske interesser i de pågældende områder. På den baggrund vurderes området at have en lav sårbarhed over for anlægsarbejder i forhold til de arkæologiske interesser.

Museumslovens § 29 vil være gældende, og betyder, at hvis der stødes på en usædvanlig naturhistorisk genstand, skal arbejdet standses, i det omfang det berører genstanden. Fundet skal straks anmeldes til kulturministeren eller det nærmeste statslige eller statsanerkendte naturhistoriske museum. På den baggrund vurderes anlægsarbejderne ikke at påvirke arkæologi.

De beskyttede sten- og jorddiger vil ikke blive påvirket af projektet, da de ligger uden for selve området, hvor der skal foretages anlægsarbejder. Kulturarvsarealet, kirkeomgivelserne, kirkefredningen og -byggelinjen samt området med kulturhistorisk værdi, er beliggende uden for byudviklingsområdet, og påvirkes ikke i anlægsfasen.

Anlægsarbejdet vurderes samlet set ikke at medføre påvirkninger af kulturarvsinteresser inden for eller omkring byudviklingsområdet.

14.1.4 Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen vil der ikke være jordarbejder og derfor ingen risiko for påvirkning af eventuelle arkæologiske værdier under terræn.

Byudviklingsprojektet betyder, at nogle af de karakteristiske træk fra den dominerende infrastruktur bliver fjernet og at det nye Høje Taastrup C i stedet i højere grad bliver knyttet til Høje Taastrup by, i den nordlige del af området. Der gøres dermed op med planlægningen fra 1960'erne, og de brede boulevarder erstattes af en mere sammenhængende bydel.

Byudviklingsområdet ligger uden for udpegningen af kirkeomgivelser omkring Høje Taastrup Kirke, og er derfor ikke i konflikt med udpegningen (kommuneplanens retningslinje 5 /4/). Projektet vil imidlertid medføre en visuel påvirkning af kirken, der er beskrevet og i kapitel 10 og illustreret på Figur 10-7 og Figur 10-17. De højeste bygninger inden for byudviklingsprojektet til kunne ses i baggrunden, når man fra udvalgte punkter langs Roskildevej ser i retning af kirken. Derudover vil man fra områder i fjernzonen kunne se samspillet imellem kirken og byudviklingsprojektets højeste bygninger.

14.2 Jord

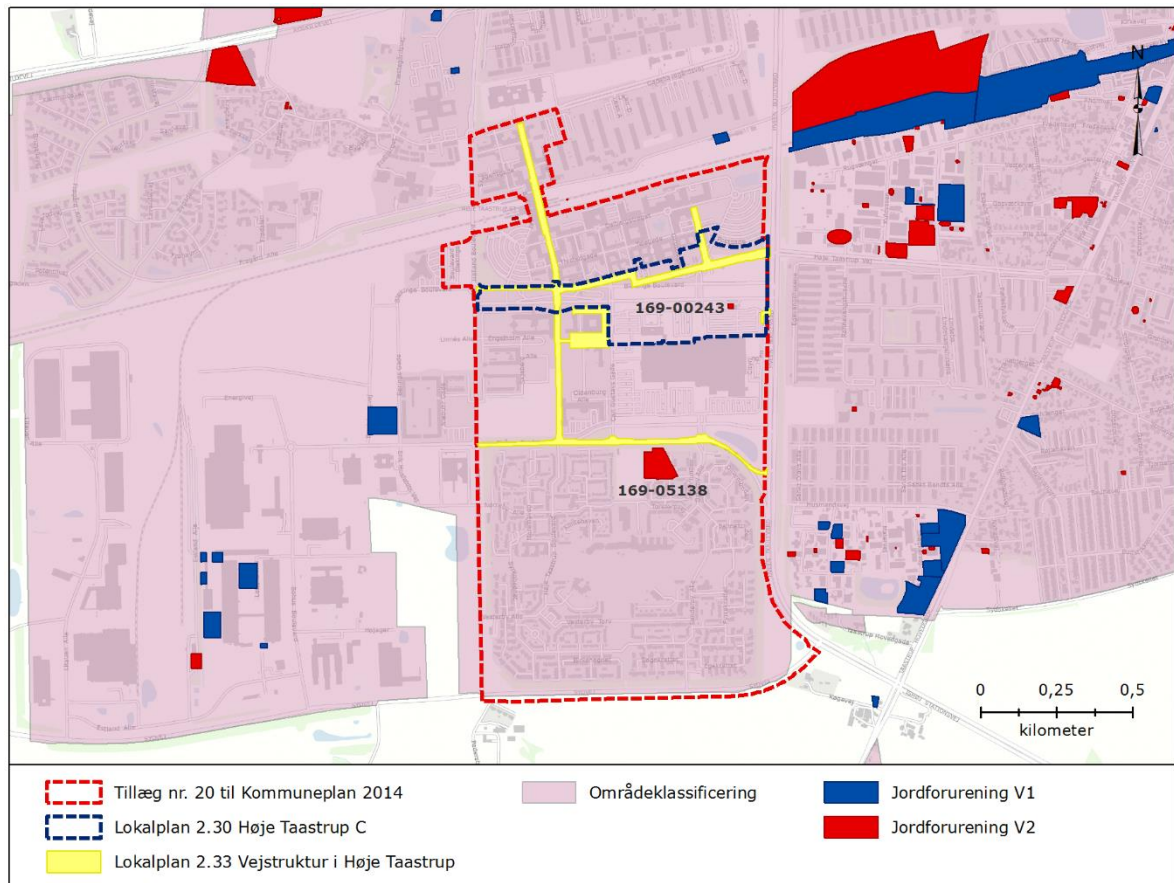
14.2.1 Metode og afgrænsning

Beskrivelsen af områdets jordforureningsforhold tager udgangspunkt i oplysninger fra Danmarks Miljøportal. Vurderingerne af de potentielle påvirkninger omfatter jordhåndtering generelt og håndtering af forurenede jord.

14.2.2 Eksisterende forhold

Byzonen i Høje-Taastrup Kommune er omfattet af områdeklassificering, og dermed skal fyld-/overjord som udgangspunkt betragtes som lettere forurenede med tungmetaller, kulbrinter og PAH'er jf. jordforureningsloven /49/. Inden for byudviklingsområdet findes derudover to V2-kortlagte lokaliteter; 169-00243 og 169-05138, som ses på Figur 14-2.

- Lokalitet 169-00243 på Blekinge Boulevard 4, matrikel 5z Høje-Taastrup By, Høje-Taastrup, er delvist kortlagt som forurenede pga. fund af olie-benzin i både jord og grundvand. Der er en tankstation på området i dag.
- I den sydlige del af byudviklingsområdet findes en V2-kortlagt grund, lokalitet 169-05138 på Cederlunden 48-88, 67-125, matrikel 5h Høje-Taastrup By, Høje-Taastrup. Der har tidligere været autoreparationsværksted, og matriklen er delvist kortlagt som forurenede på grund af fund af olie-benzin i grundvandet. Endvidere er der nordøst for byudviklingsområdet (nord for Høje Taastrup Vej) flere forureningskortlagte grunde, hvor der er påvist indhold af både olie-/benzinstoffer og chlorerede opløsningsmidler i grundvandet.



Figur 14-2. Kortlagte forureninger i området. Oplysninger hentet fra Danmarks Miljøportal.

14.2.3 Påvirkning i anlægsfasen

Generel jordhåndtering

Det forventes, at der samlet fra hele byudviklingsprojektet opgraves i størrelsesordenen 795.000 ton jord og overfladematerialer (grus/bundsikring). På baggrund af den nuværende viden om projektet forventes det, at ca. 62.000 ton jord/overfladematerialer umiddelbart kan genanvendes direkte i projektet.

For at sikre et bæredygtigt byudviklingsprojekt i overensstemmelse med Høje-Taastrup Kommunes udviklingsstrategi skal bygherre udarbejdes en strategi for, hvorledes jordhåndtering kan ske lokalt inden for byudviklingsområdet. Formålet med en sådan strategi er at begrænse unødigt jordflytning. Ved at begrænse jordflytning til at foregå indenfor området vil der kunne spares både økonomisk (på transport af jord og udgifter til modtageanlæg mv.) samt på udledningen af CO₂ fra lastbiler, der ellers skulle køre jord til og fra området.

Da hele området er omfattet af områdeklassificering, skal bortskaffelse og flytning af såvel ren som forurenede jord anmeldes til myndighederne, her Høje-Taastrup Kommune. Fyld-overjord skal i forbindelse med anmeldelsen dokumenteres ved et antal analyser, som angivet i jordflydningsbekendtgørelsen /47/ samt modtagers eventuelle supplerende krav til dokumentation af jorden.

Såfremt der ved anlægsarbejdet påtræffes ukendt forurening, skal arbejdet standses i henhold til jordforureningslovens § 71 (standsingspligt), og Høje-Taastrup Kommune skal tage stilling til vilkår for det videre arbejde.

Ved genindbygning af jord og evt. mellemdeponering skal det afklares med Høje-Taastrup kommune, hvorvidt der er behov for tilladelse jf. Miljøbeskyttelseslovens regler (§ 19- eller § 33-tilladelse) /50/. I den forbindelse kan der blive stillet krav om yderligere dokumentation af jorden. I forbindelse med etablering af parkarealer og øvrige rekreative arealer skal det endvidere sikres, at den øverste ½ m jord er ren (jf. jordforureningslovens § 72b).

Jord vil i anlægsfasen blive håndteret og disponeret i henhold til gældende lovgivning og heraf affødte tilladelser. Dette gælder for både transport, genindbygning, lokal mellemoplagring og slutdisponering af jord. Der vurderes derfor ikke at være en miljøpåvirkning som følge af jordhåndteringen.

Kortlagte grunde

Anlægsarbejdet vil berøre den kortlagte lokalitet 169-00243 på Blekinge Boulevard direkte i forbindelse med anlægsarbejdet. Der skal forud for anlægsarbejdet inden for det kortlagte areal søges om § 8-tilladelse til gravearbejdet og til ændret arealanvendelse /49/. Det kan evt. blive nødvendigt med oprensning af forurening indenfor anlægsprojektets rammer. Med korrekt håndtering af forurenede jord og grundvand, vurderes der ikke at være en påvirkning på det omgivende miljø eller på grundvand.

I tilfælde af grundvandssænkninger inden for byudviklingsområdet skal der tages højde for evt. mobilisering af forurening fra den kortlagte grund på Blekinge Boulevard. Dette gælder også for forurenede grunde uden for projektområdet, hvoraf der er størst risiko for spredning fra de kortlagte industrigrunde nordvest for Hveen Boulevard og Høje Taastrup Vej.

14.2.4 Påvirkning i driftsfasen

Driften af Høje Taastrup C forventes ikke at give anledning til jordforurening. Hvis forurenede jord genanvendes i projektet, antages det, at de opstillede myndighedskrav sikrer mod efterfølgende uacceptable miljøpåvirkninger.

14.3 Råstoffer og affald

14.3.1 Metode og afgrænsning

Mængden af de forskellige bygge- og anlægsmaterialer, som forventes at indgå i projektet, er estimeret overordnet. Affaldsmængderne er estimeret ud fra det forventede bygge- og anlægsskaffelse, som projektet frembringer. Endvidere er det fremtidige forventede vandforbrug pr. ny husstand skønnet på baggrund af erfaringstal, ligesom den forventede fremtidige mængde af genereret dagrenovation fra det kommende byggeri er skønnet ud fra den samlede opgørelse over affaldsmængder i 2016 i Høje-Taastrup kommune fordelt pr. husstand.

14.3.2 Eksisterende forhold

Inden for byudviklingsområdet er der i dag parkerings- og vejarealer, vejoverføringer (broer) samt grønne ubefæstede arealer. For at gøre plads til det nye projekt fjernes eksisterende veje (del af Blekinge og Skåne Boulevard) samt underføringerne under Høje Taastrup Boulevard.

14.3.3 Påvirkning i anlægsfasen

Byudviklingsområdet forventes udbygget over en 10-årig periode efterhånden som storparcellerne bliver solgt. Den præcise udbygningstakt og udformningen af byggerierne på de enkelte parceller kendes p.t. ikke, og mængde af råstoffer i anlægsfasen er derfor kun overordnet estimeret i Tabel 14-1.

Tabel 14-1. Overordnet estimeret forbrug af råstoffer.

ESTIMERET FORBRUG AF MATERIALER OG RÅSTOFFER	MÆNGDER I TON
Vej- og parkanlæg	
Beton	14.500
Grus	75.500
Asfalt	36.400
Øvrige (stål, granit)	4.000
Bygning, bolig, erhverv og p-hus	
Betondæk (inkl. etageadskillelse og tag)	167.200
Facade - beton	48.200

Anlæg af Høje Taastrup C medfører et vist forbrug af råstoffer, som synes at være begrænset ud fra et samlet nationalt synspunkt set over hele projektets levetid. På den baggrund vurderes resourceforbruget at udgøre en mindre påvirkning.

I anlægsfasen vil der generes affald af bl.a. beton, jern og asfalt fra nedlægning af broer over Blekinge og Skåne Boulevard. Desuden vil der være almindeligt bygge- og anlægsaffald fra anlæg af bebyggelsen som f.eks. rester af beton, stål, træ, glas, emballageaffald m.m. samt dagrenovationslignende affald fra arbejdspladser og skure samt mindre mængder farligt affald fra service af entreprenørmaskiner. Den opbrudte asfalt kan, i det omfang den er egnet til det, genanvendes i asfaltindustrien. Affald, som ikke er egnet til genanvendelse eller nyttiggørelse, vil blive deponeret. Anlægsarbejderne vil desuden kræve fældning af træer og beplantning inden for byudviklingsområdet. Affald vil blive håndteret i henhold til kommunes affaldsregulativ.

Ifølge affaldsbekendtgørelsen skal bygge- og anlægsaffald enten sorteres på stedet i en række fraktioner, eller man kan lade det usorterede bygge- og anlægsaffald, som er egnet til nyttiggørelse, sortere på et godkendt og registreret sorteringsanlæg et andet sted /47/. Farligt affald skal anmeldes til Høje-Taastrup Kommune og bortskaffes til specialbehandling på et godkendt anlæg. Affaldet bliver kildesorteret, håndteret og bortskaffet i overensstemmelse med reglerne. Det sikrer, at alt affald, som kan genanvendes, ender hos de godkendte modtageanlæg, og at affald, som ikke kan nyttiggøres, bortskaffes til f.eks. deponering. På den baggrund vurderes affaldshåndteringen at udgøre en mindre påvirkning af miljøet.

I anlægsfasen vil der som tidligere omtalt skulle håndteres store mængder jord med afgravning af i alt 795.000 ton jord, hvoraf der umiddelbart kan genindbygges omkring 62.000 ton i projektet. For den øvrige del af overskudsjorden skal der udarbejdes en strategi for, hvorledes overskudsjorden i videst muligt omfang kan genanvendes lokalt indenfor byudviklingsområdet. Der må dog forventes at skulle køres overskudjord ud af området. Den trafikale påvirkning er behandlet i kapitel 8 Trafik.

14.3.4 Påvirkning i driftsfasen

Forbrug af råstoffer i driftsfasen vil svare til drift af andre bydele og vejstrækninger. Det fuldt udbyggede Høje Taastrup C forventes at rumme i størrelsesordenen 1.200 boliger samt et ukendt antal erhvervsenheder. Det forventes at der med et anslået vandforbrug på 250 l/bolig/døgn vil være et behov for 300.000 l vand/døgn, hvortil skal regnes forbrug til erhverv. Vandet kan skaffes indenfor de eksisterende vandforsyningstilladelser.

I driftsfasen vil der blive generet affald i form af bl.a. dagrenovation. Der vil ved en bebyggelse med omkring 1.200 boliger kunne forventes en affaldsmængde i størrelsesordenen 600 - 720 tons/år, når der regnes med omkring 500 - 600 kg affald/år/husstand. Hertil skal der yderligere regnes med affald fra erhverv.

Affaldet vurderes generelt at være uproblematisk og vil blive bortskaffet efter retningslinjer i henhold til Taastrup kommunes affaldsregulativ. Affaldsproduktionen vurderes på den baggrund at udgøre en mindre påvirkning af miljøet.

14.4 Luft og klima

14.4.1 Metode og afgrænsning

Projektets påvirkning af luftkvaliteten i og omkring projektområdet er vurderet kvalitativt, og der er således ikke foretaget beregninger for emissionsbidraget i anlægs- eller driftsfasen. Denne tilgang anses i dette tilfælde for at være tilstrækkelig, dels på grund af det samlede byggeris størrelse og dels på baggrund af erfaringer fra lignende projekter.

Komponenter, som forbindes med enten gener, skadelige effekter på mennesker eller på andre organismer, vurderes på lokalt plan i forhold til eksisterende forhold og gældende regler om krav til luftkvalitet, hvorimod drivhusgassen CO₂ vurderes på globalt plan. Der er taget afsæt i oplysninger om forhold under anlægsfasen og oplysninger om fremtidige forhold, herunder områdets anvendelse og trafikudviklingen.

14.4.2 Eksisterende forhold

Luftkvaliteten i projektområdet er i dag påvirket af en række lokale aktiviteter, bl.a. kørende dieseldrevne tog og tog i tomgang på Høje Taastrup Station, vejtrafik (hvor særligt Hveen Boulevard, Roskildevej, Halland Boulevard og Blekinge Boulevard er trafikerede), og enkelte miljøgodkendte virksomheder i nærheden (f.eks. Gadehavegård, Gadevang og Tåstrupgård varmecentraler), ligesom mindre virksomheder bidrager til lokale emissioner. Desuden vil andre kilder til luftforurening uden for lokalområdet påvirke luftkvaliteten (f.eks. større virksomheder, kraftværker og motorveje). Erfaringsmæssigt er det nitrogenoxid (NO₂), som er kritisk i forhold til luftkvaliteten og de tilknyttede grænseværdier.

Ovennævnte lokale og regionale kilder indgår i lokalområdets baggrundsbelastning. Aarhus Universitet/DCE's digitale Danmarkskort over luftforureningen /52/ viser niveauer på op til 20 µg NO₂/m³ for adresser i området omkring Blekinge Boulevard. Til sammenligning er der i indre København i 2015 målt gennemsnitskoncentration på 49 µg/m³ ved en målestation i gadeniveau /51/.

Grænseværdierne for NO₂ til beskyttelse af menneskers helbred er:

- 200 µg/m³ som kun må overskrides 18 enkelttimer på et kalenderår.
- 40 µg/m³ for årsmiddelværdien.

Grænseværdierne skal overholdes i hele Europa både regionalt og lokalt, og dermed også i byerne.

Udover de nævnte kilders bidrag til påvirkning af den lokale luftkvalitet udleder de CO₂, som er en medvirkende årsag til globale klimaforandringer.

14.4.3 Påvirkning i anlægsfasen

Både den øgede tunge trafik med transportere ind og ud af projektområdet og de dieseldrevne entreprenørmaskiner vil udlede sundhedsskadelige stoffer til luften. Denne udledning vil midlertidigt påvirke luftkvaliteten i nærheden af anlægsarbejdet. I anlægsfasen kan der desuden være midlertidige vejoplægninger, der vil flytte trafikken – og dermed emissionerne – til andre områder. Der vil altså være aktiviteter, der øger luftemissionerne i et lokalområde (flere maskiner) og omvendt kan trafikoplægninger samtidigt fjerne en del af kilderne til luftforurening. Emissionerne fra maskiner og trafik vil primært være kulmonoxid (CO), partikler (PM) og nitrogenoxider (NO_x). Det er erfaringsmæssigt nitrogenoxid (NO₂), som er kritisk i forhold til luftkvaliteten og overholdelse af grænseværdierne.

Koncentrationsniveauerne i anlægsfasen vil afhænge af arbejdsintensiteten (antal og type entreprenørmaskiner i samtidig drift og antal driftstimer) samt lokale spredningsforhold. Koncentrationerne vil ofte være størst i snævre byrum, hvor arbejdspladserne f.eks. ligger mellem høje bygninger, og hvor baggrunds niveauerne i forvejen er høje. Bidraget fra arbejdet til forhøjede koncentrationer vil aftage kraftigt med afstanden til arbejdspladsen.

Det kan ikke afvises, at der vil kunne forekomme situationer, hvor grænseværdierne i kortere perioder kan være overskredet, når emissionsbidraget fra anlægsarbejdet tillægges baggrundsbelastningen. Imidlertid er området relativt åbent. Det betyder, at emissioner fra entreprenørmaskiner og den tunge trafik kan spredes effektivt og dermed bliver påvirkningen af luftkvaliteten begrænset til områder tæt på anlægsarbejdet. Påvirkningen af luftkvaliteten i anlægsfasen er midlertidig og ophører, når arbejdet er færdigt eller flyttes til et nyt område. Det vurderes på den baggrund af der er tale om en mindre påvirkning af luftkvaliteten, som er helt lokal og relativt kortvarig.

I forbindelse med f.eks. fjernelse af eksisterende vejanlæg, bygninger og anlæg samt ved håndtering af jord og grus kan der hvirvles støv op, der kan spredes til områder i nærheden med vinden og derved give lokale støvgener, f.eks. i form af støv på biler, vinduer og lignende. Støvgenerne vil være forbigående, dvs. de kan opstå i kortere perioder i løbet af arbejdet. Det vurderes at give anledning til en mindre, lokal påvirkning.

Brugen af entreprenørmaskiner og lastvogne i anlægsfasen medfører udledning af CO₂, som bidrager til global opvarmning. Der er tale om en forbigående udledning, som er skønnet til totalt 1.820 ton CO₂ i anlægsperioden, der forventes at strække sig over 10 år. Projektets CO₂-udledning i anlægsfasen er relativt beskeden med gennemsnitligt ca. 180 ton pr. år, som svarer til ca. 26 danskeres årlige CO₂-udledning. Merudledningen i projektets anlægsfase vurderes derfor at udgøre en ubetydelig påvirkning.

14.4.4 Påvirkning i driftsfasen

Projektet omfatter ikke, at der opføres nye kilder til luftforurening som f.eks. forurenende virksomheder i området. Påvirkning af luftkvaliteten i driftsfasen vurderes derfor alene at være på grund af trafik. Omdannelsen af byområdet indebærer bl.a. omlægning af trafik og parkeringspladser, og den trafikale situation i driftsfasen vil afhænge af de mange og mere eller mindre tidsmæssigt sammenfaldende udviklingsprojekter, der planlægges for i Høje Taastrup. Nogle vejstrækninger vil have forøget trafikbelastning i driftsfasen, mens andre vil have formindsket trafikbelastning, og alt andet lige vil luftemissionerne fra trafikken også følge denne udvikling. Trafikemissionerne vil også afhænge af, hvordan vejene indrettes ift. hastighedsbegrænsninger, geometri og signalregulering og om bygningerne langs vejen danner en "slugt", eller om der er åbninger mellem bygningerne der muliggør, at stofferne kan føres bort og fortyndes. Hertil kommer, at den generelle vækst i biltrafikken og udviklingen af mere brændstoføkonomiske og mindre forurenende køretøjer vil have betydning for, i hvor høj grad luften i byudviklingsområdet påvirkes.

Der er i kapitel 8 Trafik indsat resultater af beregninger af udviklingen i trafikbelastningen på udvalgte strækninger. Beregningerne viser, at særligt Skåne Boulevard, Blekinge Boulevard og Hveen Boulevard vil være udsat for øget trafikbelastning på 33-60 %, med maksimalt op til 23.000 køretøjer pr. dag på Hveen Boulevard (nord for Blekinge Boulevard), og at der vil være forøget trafik i området omkring Høje Taastrup Station og City2. Det vil lokalt betyde forhøjede koncentrationer af forurenende stoffer i luften, men effekten vil kraftigt aftage med afstanden til vejen, idet der hurtigt vil ske opblanding og fortynding af emissionerne.

Det vurderes samlet, at luftforureningen fra trafikken i området vil blive forøget i driftsfasen. Det vurderes dog, at koncentrationen af forurenende stoffer også efter projektets gennemførelse vil være lavere end de gældende grænseværdier og i samme størrelsesorden som i dag.

Det vurderes, at påvirkningen af luftkvaliteten i driftsfasen vil være lokal, og at der er tale om en mindre påvirkning.

I driftsfasen forventes antallet af bilture til/fra området at stige med 5.500 - 10.000 bilture pr. dag. Det betyder, at CO₂-emissionen øges med 7.200 - 13.500 tons årligt. Til sammenligning er CO₂-udledningen pr. dansker ca. 6,9 ton årligt. Projektet vil altså øge udledningen svarende til op mod ca. 2.000 danskers CO₂-udledning. Projektets konsekvens for CO₂-udledningen vurderes derfor at være moderat.

14.5 Afværgende foranstaltninger

Kulturarv

Der vurderes ikke at være behov for afværgende foranstaltninger, da påvirkningerne på kulturarv er begrænsede.

Jord

Bygherre skal i forbindelse med detailprojektering af Høje Taastrup C i samarbejde med Høje-Taastrup Kommune udarbejde en jordstrategi for, hvordan mest mulig jord fra projektet kan genbruges indenfor projektet.

Inden anlægsarbejderne går i gang, skal bygherre have udarbejdet en jordhåndteringsplan for omlægning af veje og byggemodningen.

Håndtering af jord vil ske forskriftsmæssigt i henhold til gældende lovgivning og myndighedskrav. Der vurderes derfor ikke at være behov for yderligere afværgetiltag. Det skal dog sikres, at oplagringen af brændstof til entreprenørmaskiner, håndteringen af mobile entreprenørtanke og tankning sker uden risiko for spild til jorden f.eks. ved opbevaring af brændstof på spildbakker.

I tilfælde af grundvandssænkninger inden for byudviklingsområdet skal der tages højde for evt. mobilisering af forurening fra de kortlagte grunde.

Råstoffer og affald

Der vurderes ikke at være behov for afværgeforanstaltninger for råstoffer og affald.

Luft og klima

I forbindelse med den langvarige anlægsfase kan det være nødvendigt at gennemføre afværgetiltag, som kan hindre eller mindske projektets påvirkninger på grund af støv, f.eks.:

- Udlægning af køreplader for at mindske omfanget af støv fra anlægsarbejderne
- Fartbegrænsning for entreprenørmaskiner og lastvogne på grusveje/jordarealer
- Rengøring af materiel og renholdelse af befæstede veje
- Sprinkling af arbejds- og oplagsområder, adgangs- og køreveje, arbejdspladser og henlagt jord i tørre perioder og perioder med blæst

Ovenstående afværgetiltag vil reducere gener for beboelser i nærheden af anlægsarbejder, som under etablering af vejen og/eller tilknyttede arbejder i den forbindelse kan blive påvirket af støv, der spredes fra anlægs- eller nedbrydningsarbejdet.

Da luftkvaliteten vurderes at blive påvirket i mindre omfang af forurenende stoffer fra entreprenørmaskiner i anlægsfasen vurderes det ikke nødvendigt at opstille afværgetiltag. For alligevel at

minimere luftemissionerne mest muligt kan kommunen som bygherre vælge at stille krav til entreprenøren om begrænsning af tomgangskørsel og om, at entreprenørmaskinerne, der anvendes i projektet, skal være udstyret med partikelfiltre, der reducerer partikelemissioner.

Der vurderes ikke at være behov for afværgeforanstaltninger i driftsfasen.

14.6 Overvågning

Kulturarv

Der er ikke behov for at udføre overvågning af påvirkningerne på de kulturhistoriske interesser. I anlægsfasen vil museumslovens § 29 imidlertid være gældende, hvilket betyder, at hvis der i forbindelse med jordarbejdet findes en usædvanlig naturhistorisk genstand, skal arbejdet standses, i det omfang det berører genstanden⁴.

Jord

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

Råstoffer og affald

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

Luft og klima

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

14.7 Sammenfattende vurdering

Kulturarv

Kroppedal Museum har gennemført en arkivalsk kontrol og vurderet, at anlægsarbejde i områderne ikke indebærer risiko for at støde på væsentlige jordfaste fortidsminder, og at der ikke forventes flere arkæologiske interesser i de pågældende områder. De beskyttede sten- og jorddiger vil ikke blive påvirket i anlægsfasen, da de ligger uden for selve området, hvor der skal foretages anlægsarbejder.

I driftsfasen vil der ikke være jordarbejder og derfor ingen risiko for påvirkning af eventuelle arkæologiske værdier under terræn. Nogle af de karakteristiske træk fra den dominerende infrastruktur fra 1960'erne bliver fjernet og der vil være en visuel påvirkning af Høje Taastrup Kirke som pejlemærke i området.

Jord

Det forventes, at der fra byudviklingsprojektet opgraves i størrelsesordenen 795.000 ton jord og overfladematerialer (grus/bundsikring), hvoraf ca. 62.000 ton jord/overfladematerialer forventes at kunne genanvendes direkte i projektet.

For at begrænse unødigt jordflytning skal bygherre udarbejdes en strategi for, hvorledes jordhåndtering kan ske indenfor byudviklingsområdet. Bygherre skal inden anlægsarbejderne igangsættes udarbejde en strategi for jordhåndtering som en del af den overordnede planlægning for området med overblik over hvilke muligheder, der er for at håndtere overskudsjorden indenfor området samt hvor meget jord, der på forskellige tidspunkter anslås at blive genereret i byudviklingsområdet.

Jord vil i anlægsfasen blive håndteret og disponeret i henhold til gældende lovgivning og heraf affødte tilladelser. Dette gælder for både transport, genindbygning, lokal mellemoplagering og slutdisponering af jord. Der vurderes derfor ikke at være en miljøpåvirkning som følge af jordhåndteringen.

⁴ Bekendtgørelse af museumsloven LBK nr. 358 af 08/04/2014.

Den eksisterende tankstation på Blekinge Boulevard er kortlagt som forurenede efter jordforureningsloven, og skal i forbindelse med anlægsarbejdet graves op, hvilket kræver en § 8-tilladelse efter jordforureningsloven. I tilfælde af grundvandssænkninger skal der tages højde for evt. mobilisering af forurening fra de kortlagte grunde såvel inden for, som uden for byudviklingsområdet.

Med korrekt håndtering af forurenede jord og grundvand, vurderes der ikke at være en påvirkning på det omgivende miljø eller på grundvand.

Driften af Høje Taastrup C forventes ikke at give anledning til jordforurening.

Råstoffer og affald

Anlæg af Høje Taastrup C medfører et vist forbrug af råstoffer, som synes at være begrænset ud fra et samlet nationalt synspunkt set over hele projektets levetid. På den baggrund vurderes resourceforbruget at være af lille betydning for miljøet.

I anlægsfasen genereres affald af bl.a. beton, jern og asfalt fra nedlægning af broer over Blekinge og Skåne Boulevard mv, som vil blive håndteret i henhold til kommunes affaldsregulativ. På den baggrund vurderes affaldshåndteringen at udgøre en lille påvirkning af miljøet. Derudover skal der i anlægsfasen håndteres store mængder jord, hvoraf en mindre del umiddelbart kan genindbygges projektet. Uanset udarbejdelse af strategi for jordhåndtering må der forventes at skulle køres overskudsjord ud af området.

Forbrug af råstoffer i driftsfasen vil svare til drift af andre bydele og vejstrækninger. Det forventes, at der med et anslået vandforbrug på 250 l/bolig/døgn vil være et behov for 300.000 l vand/døgn plus vand til erhverv. Det forventes at vandet kan skaffes indenfor de eksisterende vandforsyningstilladelser.

I driftsfasen vil affald i form af bl.a. dagrenovation fra de omkring 1.200 boliger kunne forventes en affaldsmængde i størrelsesordenen 600 - 720 tons/år. Hertil kommer affald fra erhverv. Da affaldet generelt vurderes at være uproblematisk og vil blive bortskaffet efter retningslinjer i henhold til Taastrup kommunes affaldsregulativ, vurderes affaldsproduktionen at udgøre en lille påvirkning af miljøet.

Luft og klima

Da området er relativt åbent vil emissioner fra entreprenørmaskiner og den tunge trafik kunne spredes effektivt og dermed bliver påvirkningen af luftkvaliteten begrænset til områder tæt på anlægsarbejdet.

I forbindelse med f.eks. fjernelse af eksisterende vejanlæg, bygninger og anlæg samt ved håndtering af jord og grus kan der hvirvles støv op. Støvgenerne vil være forbigående, dvs. de kan opstå i kortere perioder i løbet af arbejdet.

Projektets CO₂-udledning i anlægsfasen er relativt beskeden med gennemsnitligt ca. 180 ton pr. år, som svarer til ca. 26 danskeres årlige CO₂-udledning. Merudledningen i projektets anlægsfase vurderes derfor at udgøre en ubetydelig påvirkning.

Luftforureningen fra trafikken vil blive forøget i driftsfasen. Det vurderes dog, at koncentrationen af forurenende stoffer også efter projektets gennemførelse vil være lavere end de gældende grænseværdier og i samme størrelsesorden som i dag.

I driftsfasen forventes antallet af bilture til/fra området at stige med 5.500 - 10.000 bilture pr. dag. Det betyder, at CO₂-emissionen øges med 7.200 - 13.500 tons årligt. Til sammenligning

blev Høje Taastrup kommunes CO₂-udledning (som helhed) for året 2015 opgjort til ca. 282.000 ton. Projektet vil altså øge kommunens udledning med op til ca. 5 %.

Nedenfor opsummeres den overordnede påvirkning på jord, luft og klima.

Tablet 14-2. Overordnet påvirkning af kulturarv, jord, råstoffer og affald samt luft og klima.

FASE	INTENSITET	UDBRE- DELSE	VARIGHED	OVERORDNET BETYD- NING AF PÅVIRKNING
ANLÆGSFASE				
Kulturarv				
- Beskyttede sten- og jorddiger	Ingen	-	-	Ingen
- Kulturarvsareal, fund og fortidsminder				
- Kirkebyggelinje, fredning, kirkeomgivelser og kulturmiljø				
Jord				
- Håndtering af jord	Mellem	Regional	Mellemlang	Ingen
- Kortlagte grunde	Lille	Lokal	Kortvarig	
Råstoffer	Lille	Regional	Mellemlang	Mindre
Affald	Lille	Regional	Mellemlang	Mindre
Luft og klima				
- Luft	Lille	Lokal	Kortvarig -	Mindre
- Klima	Lille	Global	mellemlang	Ubetydelig
DRIFTSFASE				
Kulturarv				
- Generel påvirkning af kirken som pejlemærke	Mellem	Lokal	Permanent	Moderat
Jord	Ingen	Ingen	Permanent	Ingen
Råstoffer	Lille	Regional	Permanent	Mindre
- Drikkevand				
Affald	Lille	Regional	Permanent	Mindre
Luft og klima				
- Luft	Lille	Lokal	Permanent	Mindre
- Klima	Mellem	Global	Permanent	Moderat

15. KUMULATIVE VIRKNINGER

Kumulative effekter er udtryk for den potentielle øgede miljøpåvirkning, der kan opstå, hvis der er andre planer eller projekter i området, som realiseres samtidig med, eller i forlængelse af realisering af byudviklingsprojektet. Hvis der er sammenfaldende aktiviteter, kan der være risiko for, at mindre miljøeffekter fra flere planer eller projekter samlet set kan give en større påvirkning end antaget for den enkelte plan eller det enkelte projekt.

Sideløbende med at Høje-Taastrup Kommune udarbejder planer for Høje Taastrup C, er der også andre planlagte byggerier i nærområdet, der kan give kumulative effekter, særligt på landskab. Derudover er der i vurderingerne af trafik og trafikafledt støj, regnet med en fremskrivning af trafiktallene, som tager højde for den potentielle fremtidige byudvikling i nærområdet.

Trafik og støj

I miljøvurderingen er der taget højde for den kumulative effekt i vurderingen af trafikale påvirkninger da vejtrafikken er fremskrevet til omkring 2028, som er det tidspunkt hvor byudviklingsprojektet forventes at være fuldt udbygget. I vurderingen af trafikken indgår den generelle fremskrivning af trafikken samt syv andre byudviklingsprojekter i Høje-Taastrup Kommune. De kumulative påvirkninger er dermed vurderet i Kapitel 8. Trafik.

Landskab

Generelt er Høje Taastrup en by, der er i udvikling og der er en række vedtagne lokalplaner og en lokalplan i forslag inden for nærområdet, og der er mulighed for at flere lokalplansforslag udvikles løbende. Det vidner om, at man, uafhængigt af Høje Taastrup C, kan forvente en betydelig landskabelig ændring af byen og dermed også af indkigget til byen.

Det mest markante planlagte byggeri i nærheden er beliggende vest for Halland Boulevard, nord for Skåne Boulevard. Der er i lokalplan nr. 2.19.4 planlagt for en bebyggelse, der må opføres i op til 27 etager med en maksimal højde på ca. 106 meter.

Det planlagte byggeri vest for Halland Boulevard er højere end de planlagte inden for Høje Taastrup C, og vil udgøre et markant bygningselement. Hvis planen realiseres, vil den samlede ændring af byrummene i Høje Taastrup og af byprofilen være større, end hvis Høje Taastrup C alene bliver anlagt. De beskrevne visuelle påvirkninger set fra det åbne land langs Sydvej, og de visuelle påvirkninger på Høje Taastrup Kirke vil derfor samlet set blive større.

16. AFVÆRGENDE FORANSTALTNINGER

I forbindelse med udarbejdelse af en miljøvurdering af henholdsvis planer og programmer eller projekter, skal der jf. miljøvurderingsloven redegøres for de planlagte foranstaltninger, der har til formål at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet af planens, programmets eller projektets gennemførelse (Bilag 5 og 7 /1/).

For at begrænse miljøpåvirkninger ved realisering af planerne for Høje Taastrup C er der indarbejdet bestemmelser i planerne, der har til formål enten at undgå eller reducere miljøpåvirkningen. I projektet er der foretaget projektilpasninger og desuden er der under denne rapport's fagkapitlers afsnit om afværgeforanstaltninger beskrevet, hvis bygherre skal foretage yderligere afværgende foranstaltninger, for at begrænse miljøpåvirkningen.

Afværgende foranstaltninger, som ikke er indeholdt i planforslagene, skal indarbejdes i den VVM-tilladelse, som Høje Taastrup Kommune skal udstede til bygherre inden anlægsarbejderne kan igangsættes.

Påvirkningen af de enkelte miljøforhold er beskrevet under de relevante fagkapitler, inklusive de bestemmelser eller projektilpasninger, der kan reducere miljøpåvirkningen. Disse opsummeres nedenfor.

Trafik

Anlægsarbejderne skal gennemføres med fokus på at sikre fremkommelighed for brugere af området.

Støj

Støjende bygge- og anlægsarbejder må kun foregå på hverdage fra mandag til fredag mellem kl. 07:00 og 19:00 og lørdage mellem kl. 08:00 og 17:00. I dette tidsrum må støj ikke overskride 70 dB (A) ved nærmeste nabo.

Ved gennemførelse af anlægsarbejde skal skader på bygninger forebygges ved måling af vibrationsniveauer på kritiske bygninger, mens vibrationsfrembringende anlægsarbejder foregår. Hvis måleudstyret viser for høje niveauer, skal anlægsmetoden overvejes og om nødvendigt ændres til en mindre vibrerende metode.

For efterfølgende at kunne afgøre, om bygninger alligevel har fået skader som følge af vibrationer, er det praksis, at der forud for anlægsarbejdet sker en fotoregistrering af de ejendomme, der ligger tættest på de vibrationsfrembringende anlægsarbejder. Det vil hermed være muligt at dokumentere, om eventuelle revner og lignende er kommet før eller efter anlægsarbejdet. Fotoregistreringens omfang skal aftales med Høje-Taastrup Kommune inden gennemførelsen.

Bygherre skal orientere berørte naboer om anlægsarbejdet (hvorfor, hvornår, hvordan og hvor lang tid) i gennem hele anlægsarbejdet for at give naboer bedre mulighed for at indrette sig på støjen og dermed bidrage til at give bedre accept af evt. gener fra arbejdet.

I forbindelse med den videre projektering af Høje Taastrup C skal bygherre udarbejde en støjhandlingsplan som skal beskrive, hvordan støjen ved eksisterende bygninger kan blive nedbragt til de eksisterende støjniveauer ved realisering af planerne og i projektets driftsfase.

Landskab og byrum

I lokalplan 2.30 er der fastlagt bestemmelser for bebyggelsens og de ubebyggede arealers ydre fremtræden og dermed også indpasning i det omgivende landskab, herunder bl.a. farvevalg på facader (§ 9 Bebyggelsens udseende), belægning og beplantning (§ 11. Ubebyggede arealer).

Der er ikke indarbejdet afværgende foranstaltninger i forhold til bygningernes skyggepåvirkning på omgivelserne.

Lokalplan 2.30 (§ 9) fastsætter krav om anvendelse af ikke-reflekterende materialer på facader betyder, at risikoen for lysgener bliver reduceret.

Bestemmelser i lokalplan 2.30 (§ 11) vedrørende belysning fastlægger, at interne kørearealer og fællesparkering skal belyses med pullertbelysning eller parkarmatur i en maksimal højde på 3 meter med nedadrettet belysning. Øvrig belysning på fællesarealer må kun udføres som pullertbelysning. På den måde reduceres omfanget af spredning af lys.

Befolkning, sundhed og erhverv

Der vurderes ikke at være behov for afværgende foranstaltninger relateret til befolkning, sundhed og erhverv, udover de foranstaltninger der er beskrevet for trafik og støj.

Natur og overfladevand

I forbindelse med projektets anlægsfase skal det sikres, at der ikke sker erosion og udvaskning af finkornet materiale og spild af materialer og kemikalier til det sydlige regnvandsbassin (som er beskyttet jf. naturbeskyttelseslovens § 3) ved Skåne Boulevard.

Grundvand

Som beskrevet under anlægsfasen, skal entreprenørerne tage de almindelige og nødvendige forholdsregler for at undgå forurening af jord og grundvand.

Øvrige miljøforhold

Kulturarv

Der vurderes ikke at være behov for afværgende foranstaltninger, da påvirkningerne på kulturarv er begrænsede.

Jord

Bygherre skal i forbindelse med detailprojektering af Høje Taastrup C i samarbejde med Høje-Taastrup Kommune udarbejde en jordstrategi for, hvordan mest mulig jord fra projektet kan genbruges i projektet.

Inden anlægsarbejderne går i gang, skal bygherre udarbejde en jordhåndteringsplan for omlægning af veje og byggemodningen.

Det skal sikres, at oplagringen af brændstof til entreprenørmaskiner, håndteringen af mobile entreprenørtanke og tankning sker uden risiko for spild til jorden f.eks. ved opbevaring af brændstof på spildbakker.

I tilfælde af grundvandssænkninger indenfor byudviklingsområdet skal der tages højde for evt. mobilisering af forurening fra de kortlagte grunde både inden for og uden for byudviklingsområdet.

Råstoffer og affald

Der vurderes ikke at være behov for afværgeforanstaltninger for råstoffer og affald.

Luft og klima

I forbindelse med den langvarige anlægsfase kan det være nødvendigt at gennemføre afværgetiltag, som kan hindre eller mindske projektets påvirkninger på grund af støv, f.eks.:

- Udlægning af køreplader for at mindske omfanget af støv fra anlægsarbejderne
- Fartbegrænsning for entreprenørmaskiner og lastvogne på grusveje/jordarealer
- Rengøring af materiel og renholdelse af befæstede veje
- Sprinkling af arbejds- og oplagsområder, adgangs- og køreveje, arbejdspladser og henlagt jord i tørre perioder og perioder med blæst

Ovenstående afværgetiltag vil reducere gener for beboelser i nærheden af anlægsarbejder, som under etablering af vejen og/eller tilknyttede arbejder i den forbindelse kan blive påvirket af støv, der spredes fra anlægs- eller nedbrydningsarbejdet.

Da luftkvaliteten vurderes at blive påvirket i lille omfang af forurenende stoffer fra entreprenørmaskiner i anlægsfasen vurderes det ikke nødvendigt at opstille afværgetiltag. For alligevel at minimere luftemissionerne mest muligt kan kommunen som bygherre vælge at stille krav til entreprenøren om begrænsning af tomgangskørsel og om, at entreprenørmaskinerne, der anvendes i projektet, skal være udstyret med partikelfiltre, der reducerer partikelemissioner.

17. OVERVÅGNINGSPROGRAM

Miljøvurderingen skal indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af de væsentlige indvirkninger på miljøet ved planernes og projektets gennemførelse. Programmet for overvågning udarbejdes med henblik på at kunne identificere uforudsete negative virkninger på et tidligt trin og træffe enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning.

I forbindelse med byggesagsbehandlingen vil Høje-Taastrup Kommune ydermere tilse, at bestemmelserne i lokalplanen opfyldes.

Trafik

En god trafikafvikling i området i såvel anlægs- som driftsfasen er afhængig af, at særligt signalanlæggene overvåges så det sikres, at signalanlæggene bliver tilpasset eventuelle variationer i trafikken i forhold til de forventede trafikmængder. Trafikafvikling og trafiksikkerhed overvåges løbende af Høje-Taastrup Kommune. Det hører under den daglige drift af infrastrukturen i kommune at overvåge eventuelle u hensigtsmæssigheder i brugen af vej- og stianlæg samt af hastighedsniveauer og løbende tilpasninger heraf.

Støj

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

Landskab og byrum

Der vil ikke være selvstændig overvågning af landskab, men det skal gennem byggesagsbehandlingen sikres, at byggeriet opføres i de dimensioner, materialer og farver, som er fastlagt i lokalplan 2.30, samt at belysning etableres efter fastsatte bestemmelser i lokalplanen.

Befolkning, sundhed og erhverv

Der vurderes ikke at være behov for overvågning af påvirkningerne på befolkning, sundhed og erhverv, udover overvågning af de trafikale påvirkninger, som er beskrevet i kapitel 8.

Natur og overfladevand

Det vurderes ikke at være nødvendigt at udføre overvågning af påvirkninger på naturværdierne.

Grundvand

Det vurderes ikke at være nødvendigt at udføre overvågning relateret til påvirkning af grundvand.

Øvrige miljøforhold

Kulturarv

Der er ikke behov for at udføre overvågning af påvirkningerne på de kulturhistoriske interesser. I anlægsfasen vil museumslovens § 29 imidlertid være gældende, hvilket betyder, at hvis der i forbindelse med jordarbejdet findes en usædvanlig naturhistorisk genstand, skal arbejdet standses, i det omfang det berører genstanden⁵.

Jord, råstoffer og affald samt luft og klima

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

⁵ Bekendtgørelse af museumsloven LBK nr. 358 af 08/04/2014.

18. MANGLER OG USIKKERHEDER

Landskab og byrum

Vurderingerne af de landskabelige påvirkninger bygger til dels på de udarbejdede visualiseringer. Visualiseringerne består af en enkel 3D-model, der er lagt ind på fotos af eksisterende forhold. I 3D-modellen er facaderne på bygningerne vist med forskellige farvenuancer, som lokalplan 2.30 giver mulighed for, og der er derved valgt at give et realistisk, men ikke endeligt billede af, hvordan de fremtidige bygninger kommer til at se ud. I forbindelse med projekteringen kan der vælges andre farver til de enkelte bygninger, dog stadig med afsæt i lokalplanens bestemmelser, og det endelige design med bygningsdetaljer, materialevalg, vinduer mm., lægges fast.

Skønnede mængder af jord, råstoffer og byggematerialer

Mængder af råstoffer og affald primært til brug for vurderingen af anlægsfasens trafikale påvirkning og behovet for håndtering af affald og materialer er skønnet. Skønnene er behæftet med betydelige usikkerheder. Særligt er materialer til byggerier usikre. Det skyldes, at bygninger og infrastruktur i tilknytning hertil fastlægges af de kommende grundejere til storparcellerne. Dette vil ske i takt med at byggerierne detailprojekteres i løbet af anlægsfasen, som er anslået til at vare ca. 10 år. Det har f.eks. særlig stor indflydelse på de mængder jord, der skal håndteres, om ejendommene etableres uden parkeringskælder eller med parkeringskælder i ét eller to dæk. I de gennemførte beregninger er det forudsat, at bygninger, som lokalplan 2.30 Høje Taastrup C giver mulighed for at etablere med parkeringskældre, etableres med 2 parkeringsdæk. Der er således tale om et worst case scenarie.

Mængder forbundet med anlæg af vej og ledningsarbejder på de overordnede veje vurderes at være behæftet med mindre usikkerheder.

Transport i anlægsfasen

Udbygningstakten af området er ikke kendt, fordi den afhænger af, hvornår storparcellerne bliver solgt. Der kan således være perioder med stor byggeaktivitet og periode med stilstand i byggeriet. Beregningerne af den trafikale påvirkning er gennemført som et gennemsnit af den forventede trafik. Der må dog i praksis forventes at være periode med højere trafikintensitet og mere rolige perioder i byggeriet.

19. SAMMENFATTENDE MILJØVURDERING

Tabellen nedenfor viser en sammenfatning af de vurderinger, der er foretaget i denne samlede miljøvurdering, som indeholder både en miljøkonsekvensrapport (VVM) og en miljørapport.

Tablet 19-1 Sammenfattende vurdering af påvirkning på miljøet i anlægs- og driftsfasen.

MILJØFAKTOR	OVERORDNET PÅVIRKNING		BEMÆRKNINGER
	ANLÆGSFASE	DRIFTSFASE	
8. Trafik			
Trafikafvikling	Moderat	Moderat	
Trafiksikkerhed	-	Mindre	
9. Støj			
Støjende aktiviteter	Mindre	-	
Meget støjende aktiviteter	Moderat	-	
Vibrationer	Mindre	-	
Støj ved facader	-	Ingen til moderat	
10. Landskab og byrum			
Geologi	Ingen til mindre	Ingen	
Landskab – nærzonen	Mindre	Moderat til væsentlig	
Landskab – fjernzonen	Ingen til mindre	Mindre til moderat	
Skyggepåvirkninger og refleksioner		Mindre	<i>Påvirkningen er ikke konstant</i>
Belysning		Mindre	<i>Påvirkningen er ikke konstant</i>
11. Befolkning, sundhed og erhverv			
Befolkning og sundhed			
- Generelle gener ved arealinddragelser, barriereeffekter mv.	Mindre	-	
- Støj i relation til sundhed	Ingen	Ingen	<i>Ingen ændring i forhold til i dag</i>
- Luftforurening i relation til sundhed	Ingen	Mindre	
- Sundhedsrisiko ved kontakt med vand i parkstrøget	-	Ubetydelig	
Rekreative forhold			
- Arealinddragelser og stilukninger	Mindre	-	
- Rekreative muligheder og ophold	-	Positiv	
- Vindforhold	-	Positiv	
Erhverv	Mindre	Positiv	<i>Forbedrede adgangsforhold til City 2 og bymidten giver mulighed for en positiv påvirkning af erhverv i området.</i>

MILJØFAKTOR	OVERORDNET PÅVIRKNING		BEMÆRKNINGER
	ANLÆGSFASE	DRIFTSFASE	
12. Natur og overfladevand			
Natura 2000	Ingen	Ingen	<i>Vurdering af påvirkning af Natura 2000-områder følger habitatbekendtgørelsen og skelner mellem ingen eller negativ påvirkning af økologisk funktionalitet af raste- og ynglesteder. En påvirkning kan i det regi ikke vurderes at være positiv.</i>
§ 3-beskyttet natur	Ingen	Ingen	
Bilag IV-arter	Ingen	Ingen	
Overfladevand	Ingen	Positiv	
13. Grundvand			
Grundvand	Ingen	Ingen - ubetydelig	
14. Øvrige forhold			
Kulturarv			
- Beskyttede sten- og jorddiger	Ingen	Ingen	
- Kulturarvsareal, fund og fortidsminder.	Ingen	Ingen	
- Kirkebyggelinje, fredning, kirkeomgivelser og kulturmiljø.	Ingen	Ingen	
- Generel påvirkning af kirken som pejlemærke.	-	Moderat	
Jord	Ingen	Ingen	
Råstoffer og affald	Mindre	Mindre	
Luft	Mindre	Mindre	
Klima	Ubetydelig	Moderat	

Ikke relevant er markeret med "-".

20. REFERENCER

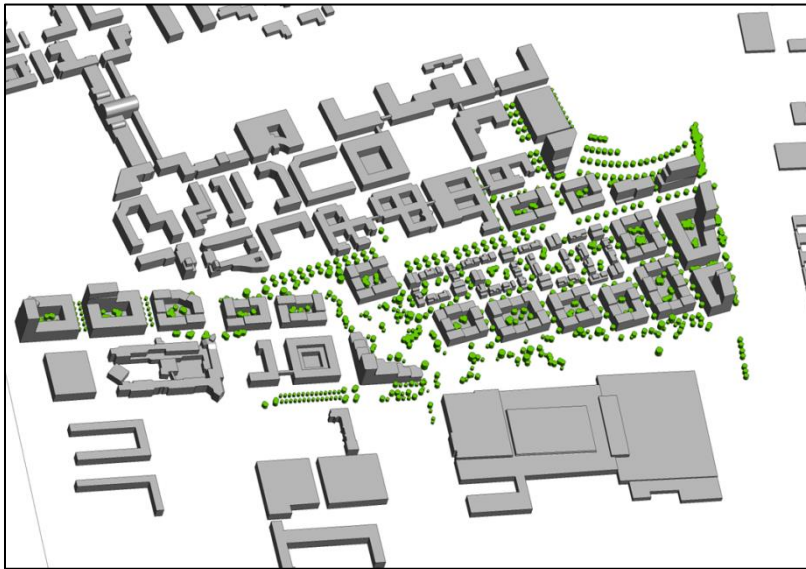
- /1/ COBE, *Helhedsplan for Høje Taastrup C*. August 2016.
- /2/ COBE, *Arealdisponeringsplan for Høje Taastrup C*. November 2017.
- /3/ Bekendtgørelse af lov nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).
- /4/ Høje-Taastrup Kommune, *Høje-Taastrup Kommuneplan 2014*. <http://htk-end.cowi.webhouse.dk/>, 2014
- /5/ Høje-Taastrup Kommune, Byrådscentret, *Udviklingsstrategi 2016-2028*. 2016.
- /6/ Høje-Taastrup Kommune, *Vækstpolitik 2013-2017*. 2013.
- /7/ Høje-Taastrup Kommune, *Forslag til Sundhedspolitik 2016-2019*. 2016.
- /8/ Høje-Taastrup Kommune, *Mod en fossilfri fremtid, Strategisk Energi- og Klimaplan 2020*. Maj 2015.
- /9/ Høje-Taastrup Kommune, *Vandhandleplan 2010-2015*. 2015
- /10/ Høje-Taastrup Kommune, *Spildevandsplan 2017*.
- /11/ Høje-Taastrup Kommune, Teknik- og Miljøcenter, *Strategi for håndtering af regnvand*. 2015
- /12/ Høje-Taastrup Kommune, *Klimatilpasningsplan 2015-2018*. 2015.
- /13/ Miljø- og Fødevareministeriet, Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning, *Vandområdeplan 2015-2021 for Vandområdedistrikt Sjælland*. Juni 2016.
- /14/ Rambøll Trafik, *Trafikplan Høje Taastrup C*. September 2017.
- /15/ Miljøstyrelsen, Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4/2007. *Støj fra veje*. 2007
- /16/ Høje-Taastrup Kommune. *Handlingsplan for Trafikstøj 2013-2016*. 2013.
- /17/ Vejdirektoratet 2010. *Støj fra vejtrafik*. Rapport 370, Side 16 Figur 14.
- /18/ Miljøstyrelsens vejledning nr. 5, 1993 *Beregning af ekstern støj fra virksomheder*.
- /19/ Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse. LBK nr. 1966 af 23/6/2017.
- /20/ Bekendtgørelse om miljøregulering af visse aktiviteter. BEK nr. 844 af 23/6/2017.
- /21/ Miljøstyrelsen, Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997. *Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø*.
- /22/ DIN 4150-3: 1999-02: *Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen*.
- /23/ Miljøstyrelsens vejledning nr. 5, 1984. *Ekstern støj fra virksomheder*. 1984.
- /24/ Miljøstyrelsen, *Natura 2000-plan 2016-2021 Vasby Mose og Sengeløse Mose Natura 2000-område nr. 140 Habitatområde H124*, http://mst.dk/media/130666/140_n2000plan_2016-21.pdf. 2016
- /25/ Danmarks Miljøportal. www.arealinfo.dk
- /26/ Danmarks Miljøportal. *§ 3-besigtigelse af vandhul*. <http://naturereport.miljoeportal.dk/522941>
- /27/ Danmarks Miljøportal. *Besigtigelse af vandhul*. <http://naturereport.miljoeportal.dk/559947>
- /28/ Miljø- og Fødevareministeriet, *MiljøGis for Vandområdeplanerne 2015-2021*, <http://miljoegis.mim.dk/cbkort?profile=vandrammedirektiv2-2016>. Miljøstyrelsen 2016.
- /29/ Danmarks Miljøportal. *§ 3-besigtigelse af vandhul, 2010*. <http://naturereport.miljoeportal.dk/522942>
- /30/ Danmarks Miljøportal. *§ 3-besigtigelse af vandhul, 2011*.
- /31/ MOE, Notat: *Forudsætninger og designkriterier for regnvandsafledning*. 2017.
- /32/ Fredningsnævnet, *Fredning af Høje Taastrup Kirke*, <https://www2.blst.dk/nfr/01863.01.pdf>
- /33/ Jørgen Jensen og Lars Norman, *Danske landskaber*. 2014.
- /34/ Slots- og kulturstyrelsen, *Fund og fortidsminder*. <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/166116/>
- /35/ Kaj Sand-Jensen (red.), *Naturen i Danmark, Geologien*. 2006.
- /36/ Rambøll, *Miljøscreening, Høje Taastrup C*. Juni 2017.
- /37/ Forskningscenter for Forebyggelse og Sundhed, *Sundhedsprofil for region og kommuner 2013*. Region Hovedstaden 2014, <https://www.regionh.dk/fcfs/sundhedsfremme-og-forebyggelse/Documents/Sundhedsprofil%202013.pdf>
- /38/ WHO – World Health Organization, *Guidelines for community noise*. World Health Organization. (1999)
- /39/ Nitschke, M., Tucker, G., Simon, D. L., Hansen, A. L., Pisaniello, D. L. *The link between noise perception and quality of life in South Australia*. Noise and Health, Volume 16:70, s. 137-142. (2014)

- /40/ Miljøstyrelsen, Trafikstøj og sundhed, <http://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/trafikstoej-og-sundhed/>
- /41/ Skov & Landskab, *Natur og grønne områder forebygger stress*, http://www.friluftsradet.dk/media/195977/Natur_og_sundhed_haefte_net.pdf. 2005
- /42/ European Commission (2002) *Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European communities. 2002.
- /43/ Ellermann, T., Brandt, J., Hertel, O., Loft, S., Andersen, Z. J., Raaschou-Nielsen, O., Bønløkke, J., Sigaard, T. (2014) *Luftforureningens indvirken på sundheden i Danmark*. Nationalt Center for Miljø og Energi. Videnskabelig rapport fra DCE nr.96.
- /44/ Stigsdotter, U. K., Ekholm, K. O. M., Schipperijn, J. J., Jasper, J., Toftager, M., Randrup, T. B., Bentsen, P., Grønbæk, M., Kamper-Jørgensen, F. (2011) *SUSY Grøn: Brug af grønne områder og folkesundhed i Danmark*. Skov og Landskab og Statens Institut for Folkesundhed.
- /45/ Cohen-Cline, H., Turkheimer, E., Duncan, G. E. (2015) *Access to green space, physical activity and mental health: a twin study*. J Epidemiol Community Health, 69. S. 523-529.
- /46/ Naturstyrelsen, *Sundhedsaspekter ved regnbaseret rekreativt vand i større byer*. Miljøministeriet 2011.
- /47/ Bekendtgørelse nr. 1309 af 18/12/2012 om affald.
- /48/ Bekendtgørelse nr. 1452 af 07/12/2015 om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord.
- /49/ Bekendtgørelse nr. 282 af 27/03/2017 af lov om forurenede jord.
- /50/ Bekendtgørelse nr. 966 af 23/06/2017 af lov om miljøbeskyttelse.
- /51/ Aarhus Universitet, DCE – Danish Centre for Environment and Energy. *The Danish Air Monitoring Programme. Annual Summary for 2015*. Scientific Report from DCE, No. 201, 2016.
- /52/ Aarhus Universitet/DCE's digitale Danmarkskort over luftforureningen. <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap?>
- /53/ Høje-Taastrup Kommune, *Lokalplan nr. 2.19.4*, http://soap.plansystem.dk/pdfarchive/20_176020_APPROVED_1162452873869.pdf
- /54/ SBI-Anvisning 128. *Vindmiljø omkring bygninger*. 1981.

BILAG 3 VINDFORHOLD

Metode

De eksisterende forhold og projektets påvirkning af vindholdene er beskrevet på baggrund af "Computational Fluid Dynamics simuleringer" (CFD) af vindstrømningerne igennem det bebyggede område. I computermodellen sendes vind fra forskellige retninger hen over en 3D model af den planlagte bebyggelse og de nærmeste, omliggende bygninger. Resultaterne af simuleringerne giver et detaljeret billede af de lokale vindhastigheder over og mellem bygningerne.



Billede af geometrien anvendt til CFD modelleringen. De grønne elementer er den planlagte beplantning i området. Den vindreducerende effekt af beplantningen er medtaget i modelleringen.

Vinden er simuleret fra tolv vindretninger med én reference vindhastighed på 6 m/s i 10 m over terræn. For at generalisere resultaterne er vindhastigheden omregnet til en relativ hastighed i forhold til vindhastigheden i det åbne område omkring bebyggelsen. Hvis den relative hastighed har en værdi på over 1, betyder det, at bygningerne giver mere vind i nærområdet. Har den relative hastighed en værdi under 1, skaber bygningerne læ i nærområdet.

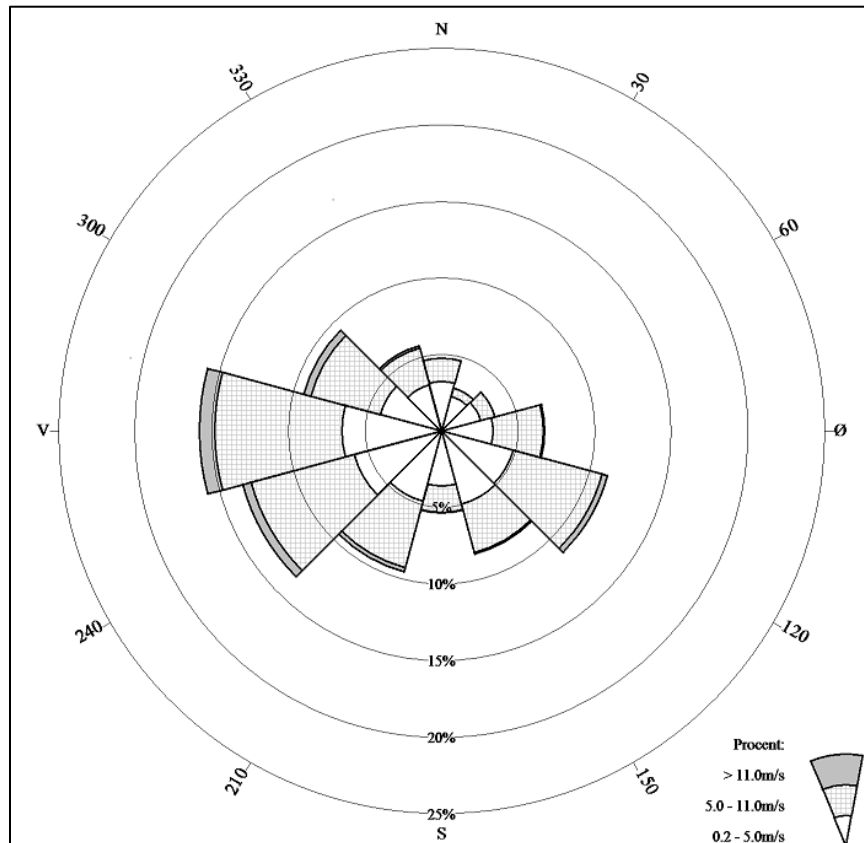
Resultaterne vises for alle tolv simulerede vindretninger. Den relative vindhastighed vises på et horisontalt plan i 1 m højde over terræn. Beregningerne viser, at accelerations- og læzoner flyttes rundt som funktion af vindretningen. Overordnet set opstår accelerationszoner ved bygningshjørnerne, i forsnævninger mellem bygningerne og ved foden af de højere bygninger.

Eksisterende forhold

Området, hvor den nye bebyggelse placeres, er omkranset af bygninger mod nord, øst og syd. Mod vest er der mere åbent, hvilket medfører direkte vindindstrømning til området.

En af de nærmeste målestationer for vind i området omkring Høje Taastrup ligger ved Roskilde Lufthavn, ca. 10 km vest for projektområdet. Den årlige vindrose fra denne målestation er vist på nedenstående figur hvorpå det ses, at de vestlige vinde er de hyppigste. Sydøstlige vinde forekommer også regelmæssigt, mens der sjældent kommer vind fra nord.

Fordelingen af vinden varierer over årstiderne. F.eks. forekommer vind fra vest-syd-vest og øst-syd-øst vind hyppigere i forårs og sommermånedene. De største hastigheder kommer fra de vestlige og vest-sydvestlige vindretninger.

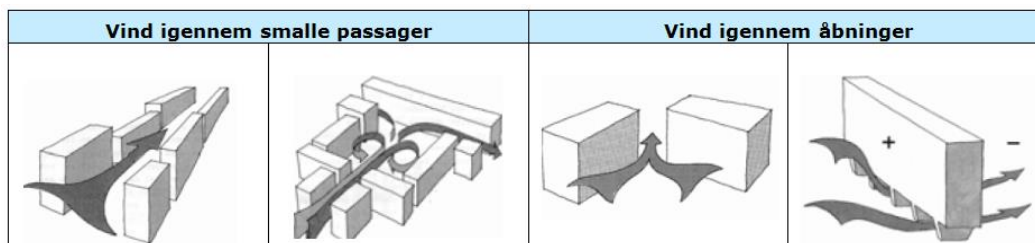


Årlig vindrose for målestation ved Roskilde Lufthavn.

Da byggefeltet på nuværende tidspunkt er åbent og pga. dets orientering i forhold til de hyppigste vindretninger, formodes det, at de nuværende forhold er domineret af en fri vindgennemstrømning af området.

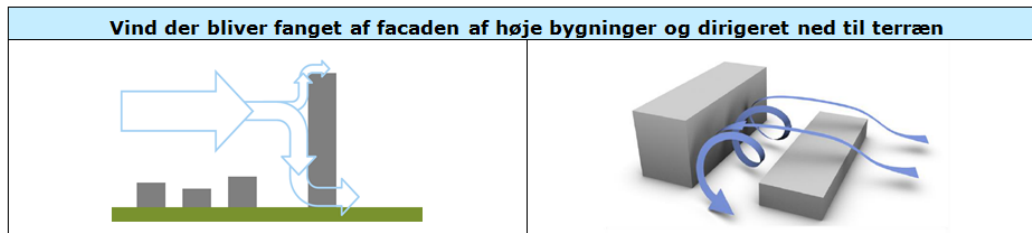
Påvirkninger i driftsfasen

Generelt vil vindforholdene omkring bygningerne inden for projektområdet være bestemt af vindgennemstrømningen af hele det omkringliggende område, fordi gennemstrømningen fører til komplekse samspil mellem vinden og bygningsstrukturene. Figuren nedenfor viser eksempler på karakteristiske strømningsituationer for bebyggede områder.



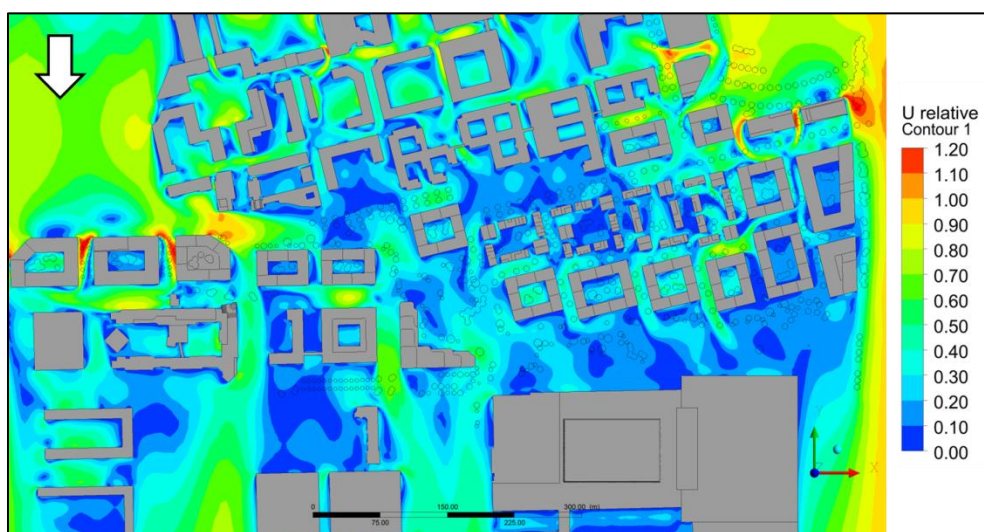
Principskitser af luftstrømning omkring flere bygninger.

Høje bygninger, der skyder betydeligt op over omkringliggende bebyggelse, vil fange vinden og føre den ned langs facaden mod jordniveau, som vist på principskitsen på figuren nedenfor.

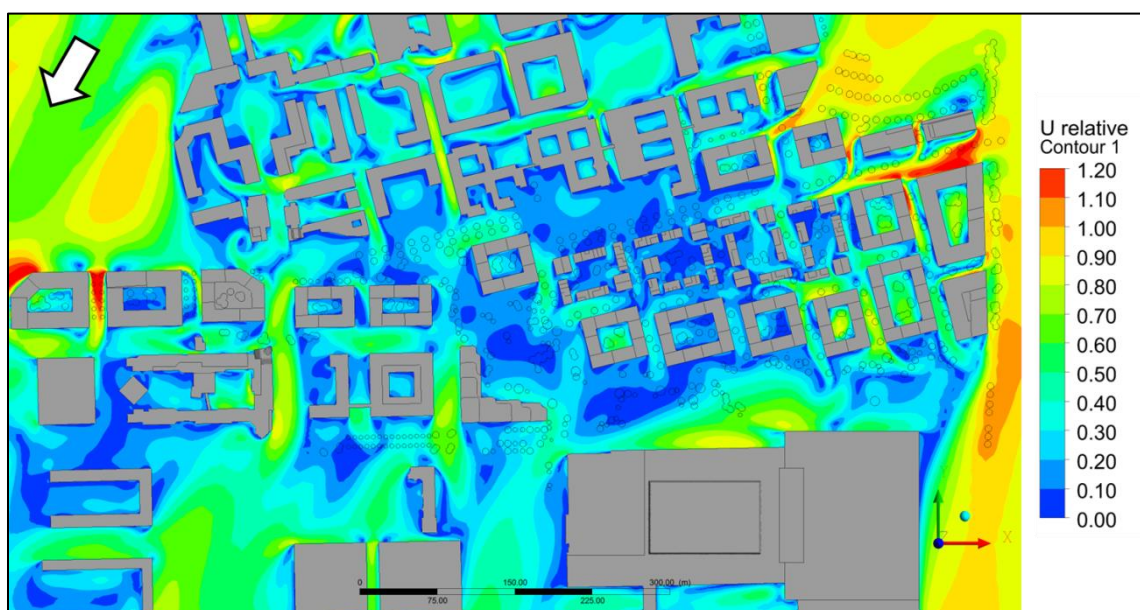


Principskitse der illustrerer, hvordan vind bliver fanget af facaden på høje bygninger og dirigeret ned til terræn.

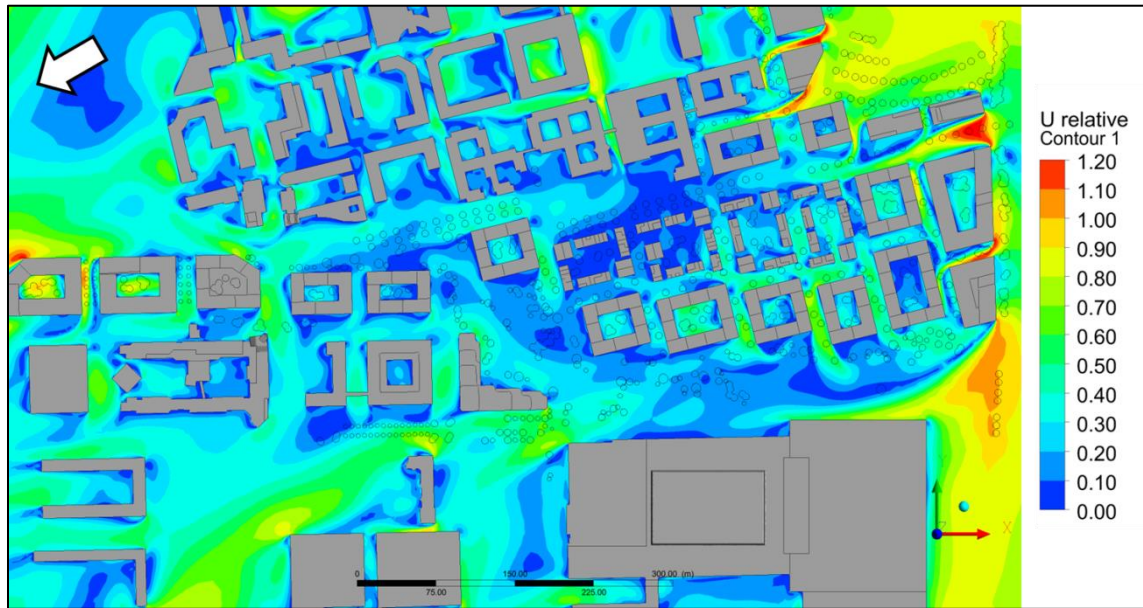
Den nye bebyggelse vil komme til at ændre vindgennemstrømningen af området. Nedenfor vises resultaterne af de gennemførte CFD-simuleringer af de nye vindforhold i området. Resultaterne vises på en skala for Urelative (relativ vindhastighed) fra 0-1,2. En værdi på 1,2 eller højere er vist med rødt på figureerne.



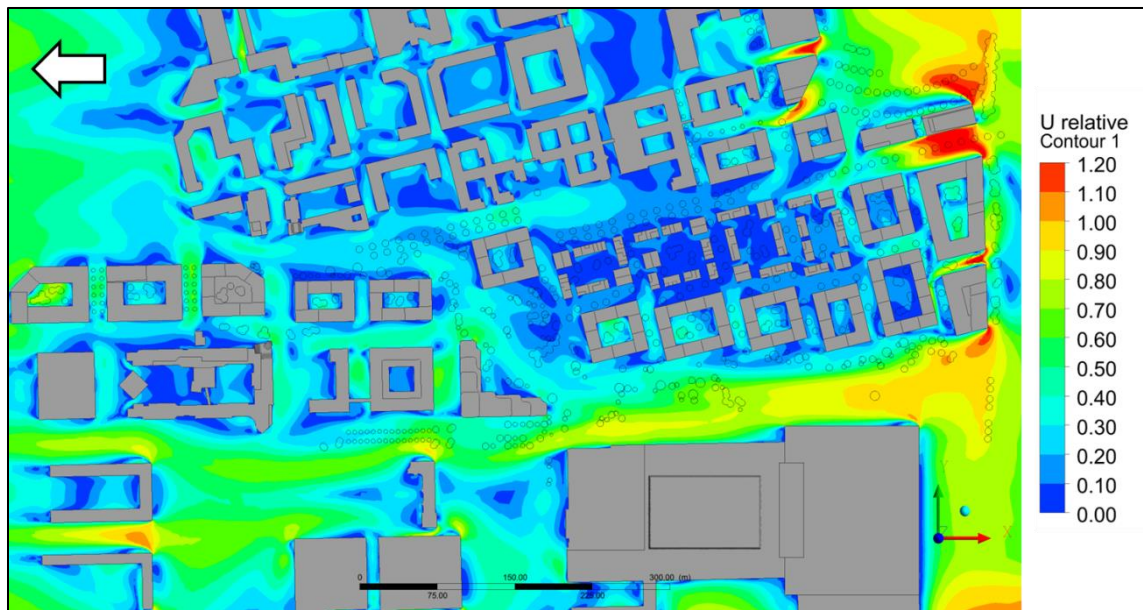
Vind fra nord.



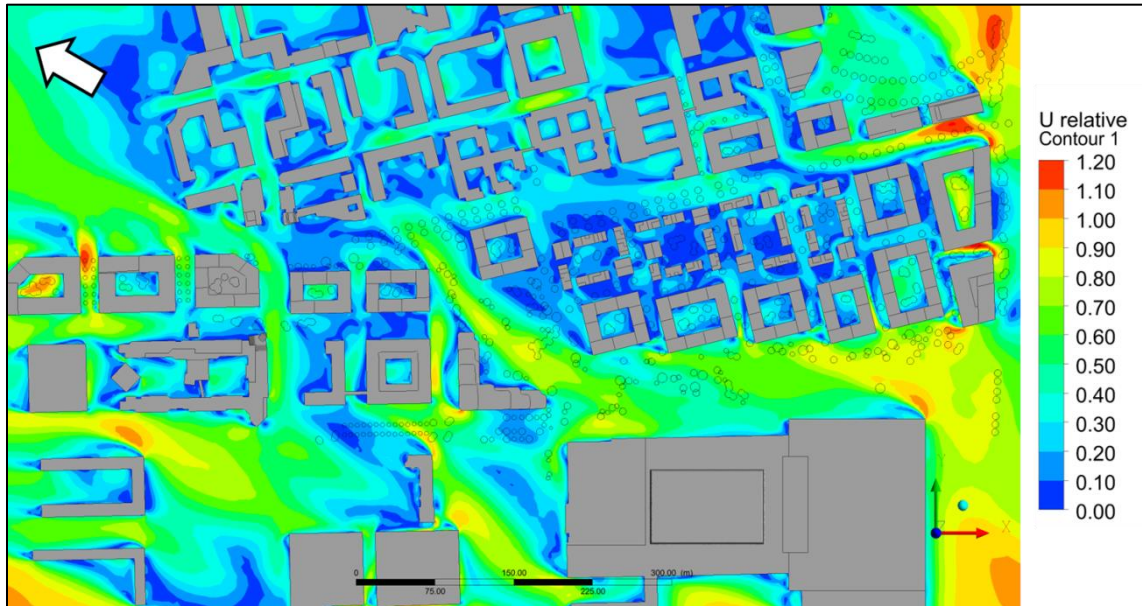
Vind fra nord-nord-øst.



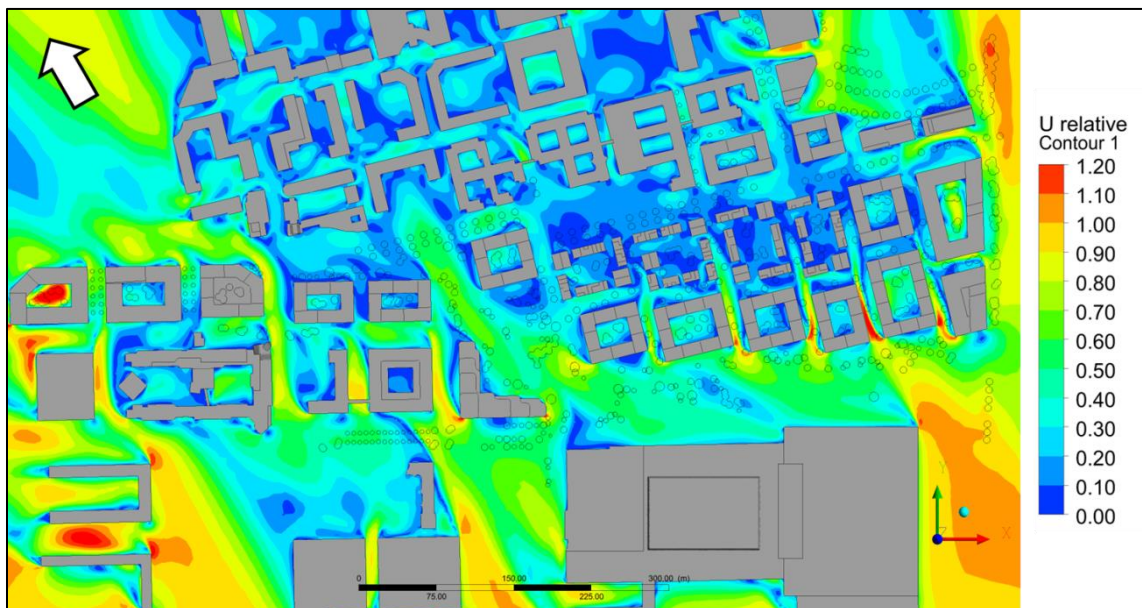
Vind fra øst-nord-øst.



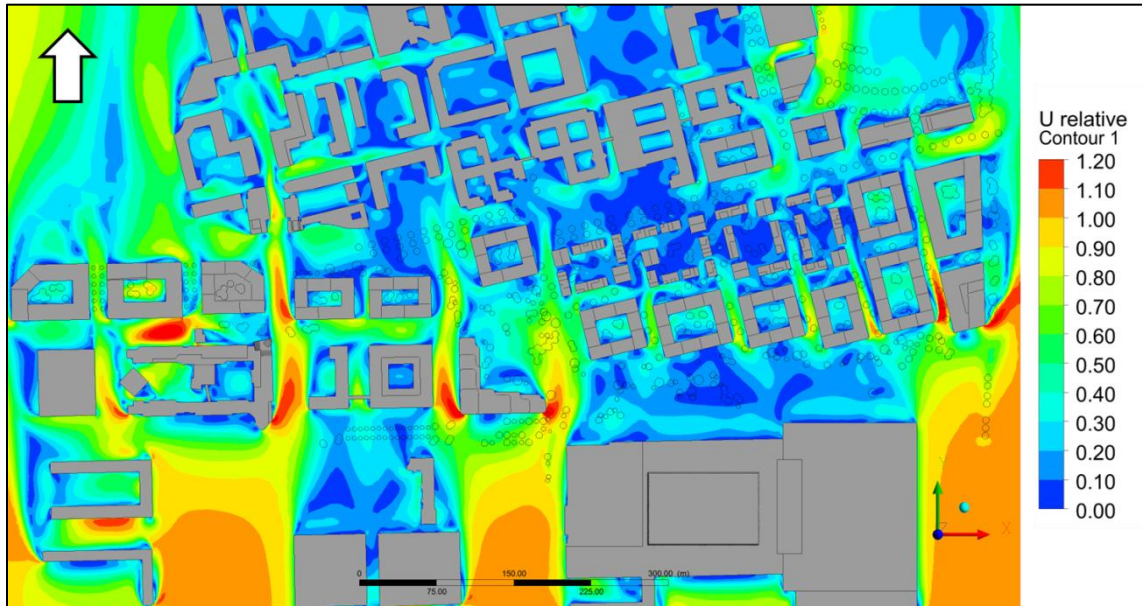
Vind fra øst.



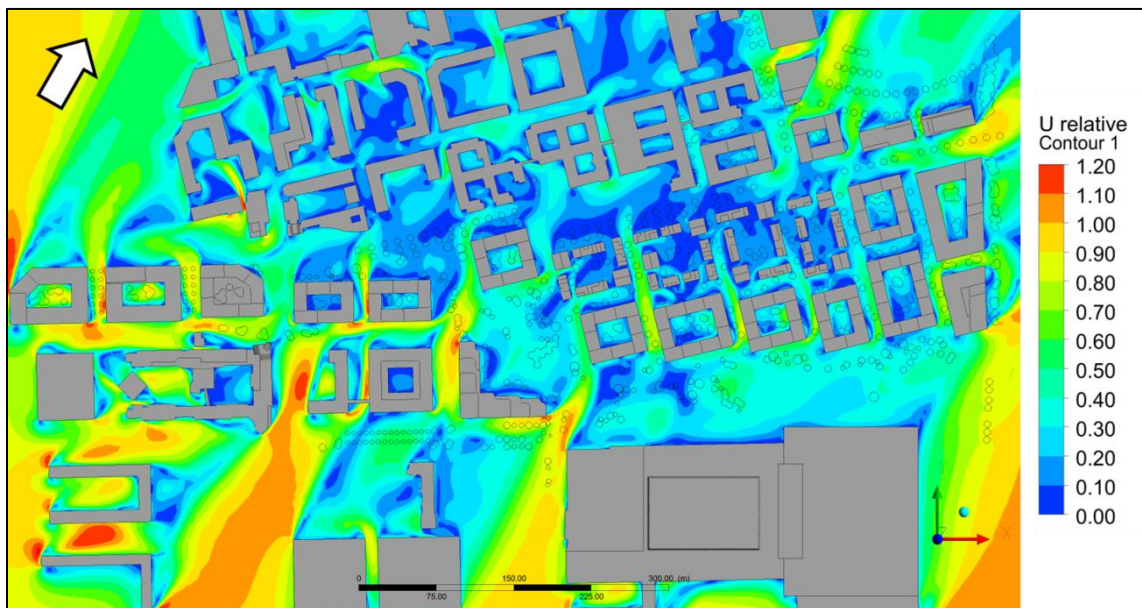
Vind fra øst-syd-øst.



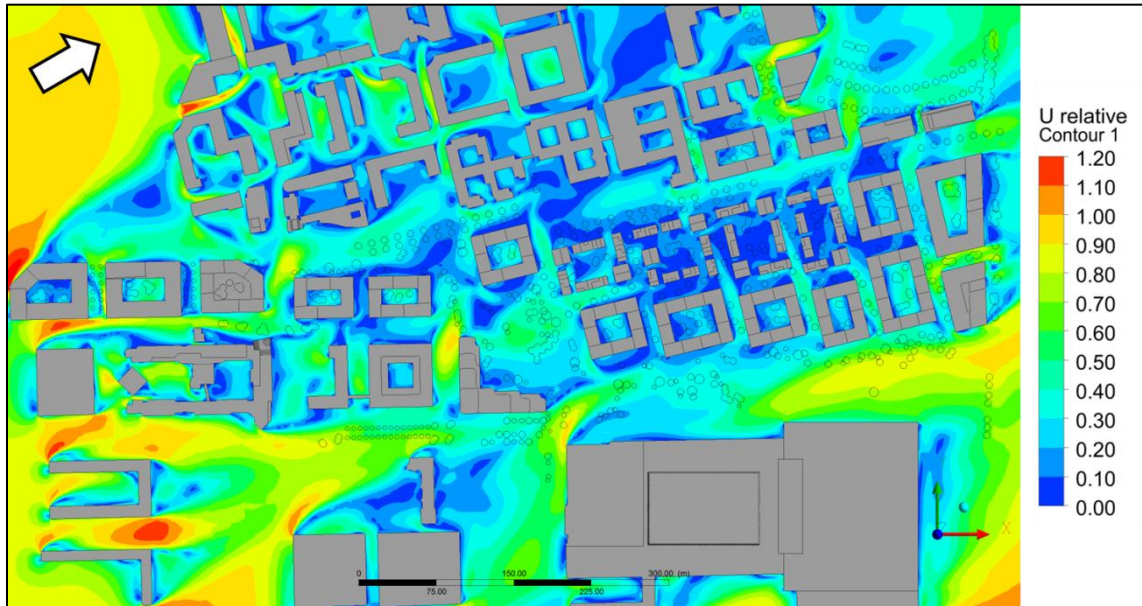
Vind fra syd-syd-øst.



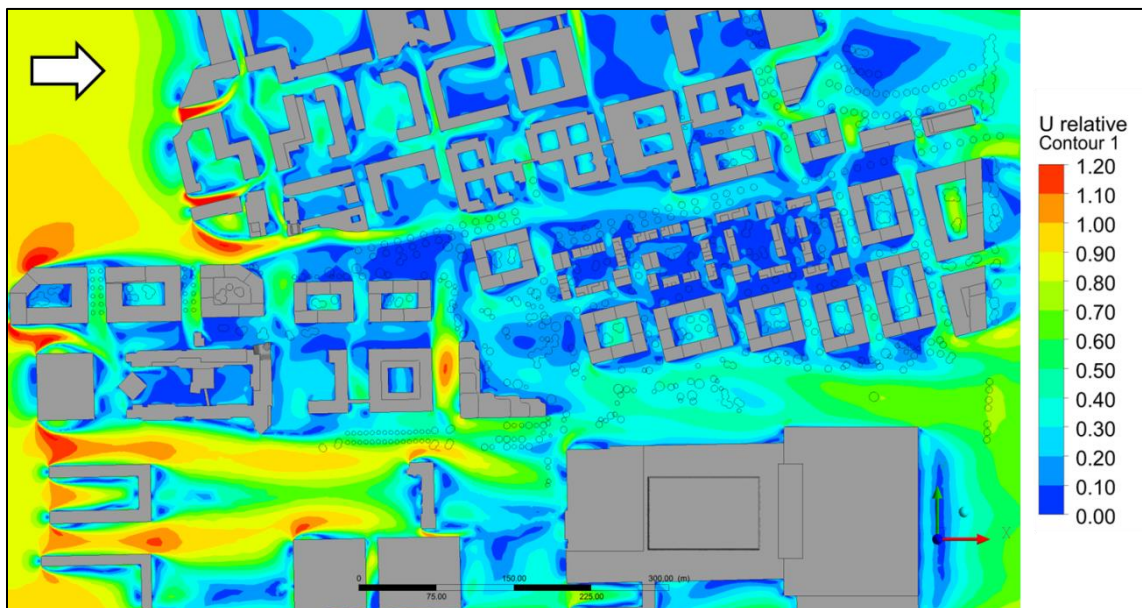
Vind fra syd.



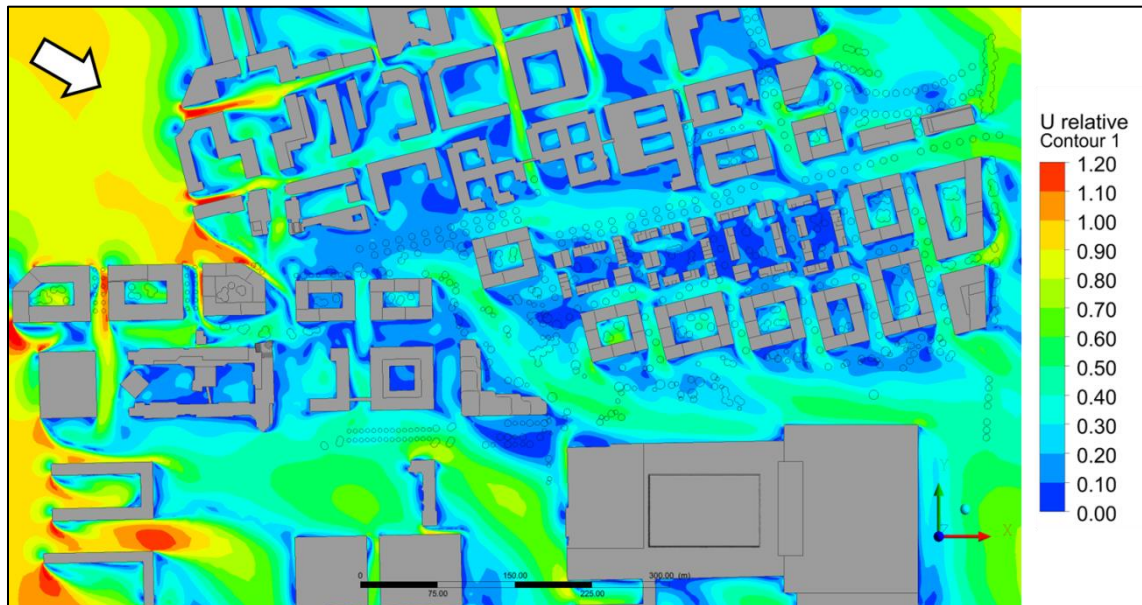
Vind fra syd-syd-vest.



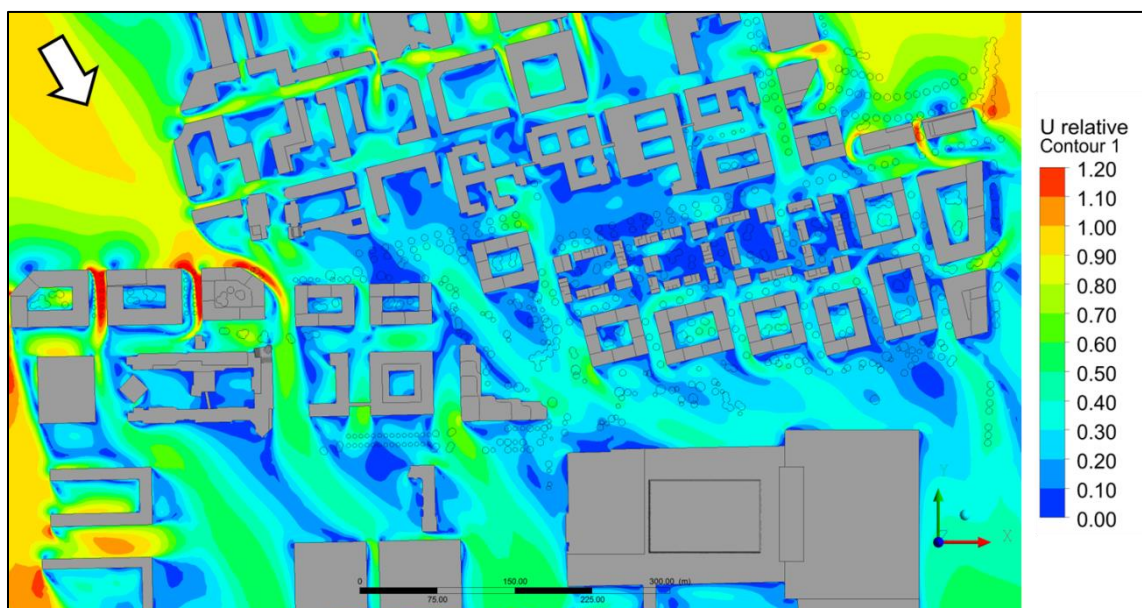
Vind fra vest-syd-vest.



Vind fra vest.



Vind fra vest-nord-vest.



Vind fra nord-nord-vest.

Der findes på nuværende tidspunkt intet dansk normgrundlag for fastlæggelse af vindkomfortniveauer, og opfattelsen af komfort og vindmiljø vil altid være subjektiv. Studier af folks opfattelse af vindmiljø i forskellige områder har dog ført til en række anbefalinger vedr. vurdering af vindmiljø. I Danmark er der bl.a. udgivet SBI anvisning 128 /53/.

Ifølge den bør følgende tre punkter tages i betragtning, når lokalt vindmiljø vurderes:

- Som udgangspunkt bør områder til ophold i længere tidsrum (f.eks. som caféer eller anden udendørsservering) etableres i områder, hvor der er læ, dvs. hvor vindhastigheden er lavere end i det fri.
- Områder, hvor vindhastigheden er det samme eller højere end i den fri vind, bør kun bruges til gangarealer, hvor folk ikke forventes at tage ophold.
- Endelig bør adgangspartier ikke placeres i regioner med høje vindhastigheder.

For at give en vurdering af den nye bebyggelses effekt på vindmiljøet er de ovenstående præsenterede resultater opsummeret og vist i nedenstående figur. De røde områder er der, hvor bygningerne accelererer vinden og er derfor områder, der blot egner sig til kortvarigt ophold eller passage. De grønne markeringer indikerer områder, hvor bygningerne skaber læ eller reduktion af vinden. Ophold i længere tidsrum og mere stillesiddende aktivitet vil derfor bedre egne sig i disse områder.

På figuren er områderne opsummeret for de tolv undersøgte vindretninger og der er ikke taget hensyn til hyppigheden af de enkelte vindretninger. Nogle af de røde områder vil derfor være meget oftere udsatte end andre.



Markering af områder, hvor bygningerne hhv. accelererer vinden (rød) og hvor bygningerne skaber læ (grøn).

Generelt set viser simuleringseresultaterne gode vindforhold i området. Specielt i midten af området skabes der udpræget læ. Denne tendens forstærkes yderligere af den jævne fordeling af beplantningen. Accelerationszonerne forekommer hovedsagelig i passagerne imellem bygningerne i yderkanterne af byggefeltet.

Afværgeforanstaltninger

I dele af området kan der i driftsfasen være nødvendigt at gennemføre afværgetiltag i form af meget lokale læzoner vha. hegn eller beplantning ved områder med udendørs siddepladser. Det konkrete behov skal vurderes i forbindelse med detailprojekteringen

Sammenfattende vurdering

Etableringen af den nye Høje Taastrup City bebyggelse vil medføre en betydelig, permanent ændring af det lokale vindmiljø. CFD simuleringerne viser, at der opstår nogle mindre accelerationszoner i yderkanten af området, men at der primær dannes læ i midten af området.



Miljøvurdering af Høje Taastrup C

Sammenfattende redegørelse

Maj 2017



**Høje-Taastrup
Kommune**

Indhold

1.	Indledning	2
2.	Offentlig høring af planforslagene	2
2.1	Vurdering af høringssvar	2
3.	Integration af miljøhensyn	2
3.1	Væsentlige miljøfaktorer.....	3
4.	Alternativer	4
4.1	0-alternativ.....	4
4.2	Alternativer til planernes mål og geografiske anvendelsesområde.....	4
4.3	Undersøgte alternativer til det valgte projekt.....	4
5.	Supplerende materiale	5
6.	Overvågning	6

1. Indledning

Udarbejdelsen af Kommuneplantillæg nr. 20 og Lokalplan 2.30 og 2.33 er omfattet af Miljøvurderingsloven¹, som skal sikre, at der foretages en miljøvurdering af planer og programmer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Der er derfor foretaget en miljøvurdering af planforslagene i forbindelse med udarbejdelsen af planerne.

Nærværende sammenfattende miljøredegørelse, der er udarbejdet i forbindelse med offentliggørelsen af de endelige planer, er ligeledes forudsat i miljøvurderingsloven.

Ifølge miljøvurderingslovens § 13 stk. 2 skal der i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplantillægget og lokalplanerne udarbejdes en sammenfattende redegørelse af miljøvurderingen, som:

- beskriver hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- redegør for hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- beskriver hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planerne.

Den sammenfattende redegørelse skal offentliggøres samtidig med den endelige vedtagelse af planerne.

2. Offentlig høring af planforslagene

Høje-Taastrup Kommune indkaldte i perioden den 14. februar til den 14. marts 2017 forslag og idéer til tillæg til Kommuneplan 2014, som skal muliggøre projektet. Der blev afholdt borgermøde den 1. marts 2017 om visioner og planer for Høje Taastrup C. Bemærkninger, som kommunen modtog i denne periode, er i det omfang de er relevante for projektet, inddraget i Miljørapport og Miljøkonsekvensrapport for Høje Taastrup C (Rambøll, november 2017).

Høje-Taastrup Kommune sendte den 9. januar 2018 Forslag til kommuneplantillæg nr. 20 og Forslag til lokalplan 2.30 og 2.33 i offentlig høring. Planforslagene har været i offentlig høring i otte uger og høringsfristen udløb den 6. marts 2018. Der blev afholdt et velbesøgt borgermøde og et dialogmøde med erhvervet i høringsperioden. Høringssvar og input fra disse møder er indgået i det videre arbejde med de endelige planer.

2.1 Vurdering af høringssvar

Høje-Taastrup Kommune har modtaget i 64 høringssvar fra 35 afsendere fra høringen 9. januar – 6. marts 2018. Høringssvarene er gennemgået og vurderet hver for sig i en såkaldt Hvidbog (Høje Taastrup Kommune, 2018 - se bilag til mødesagen). Hvidbogen rummer høringssvarene til samtlige planforslag for Høje Taastrup C, til den samlede Miljørapport (Miljøkonsekvensvurdering/VVM og Miljøvurdering) samt forslaget til VVM-tilladelse. Hvidbogen rummer også en emneopdelt opsamling på høringssvarene, samt en samlet vurdering og indstilling til brug for den endelige behandling af hver enkelt plan. De modtagne høringssvar handler om veje og trafik, boliger, erhverv, butikker i City 2, parkering, støj, sol og skygge, højder og tæthed samt grundvand. Med baggrund i enkelte høringssvar er der udarbejdet supplerende materiale (jf. kap. 5).

3. Integration af miljøhensyn

Miljøvurderingen har været udarbejdet med henblik på at sikre en integration af miljøforhold i planerne, hvor miljøforhold er indgået som en del af planlægningen. Kommunen vurderer, at miljøvurderingen har bidraget til at sikre, at dette arbejde er dokumenteret, og at den nødvendige hensyntagen til miljø- og naturbeskyttelse er indgået i planerne.

Kommuneplantillægget og lokalplanerne fastlægger de fremtidige rammebetingelser for anvendelsen af arealer i Høje Taastrup C samt grundlaget for kommunens forvaltning af anden lovgivning som har betydning for anvendelsen af arealerne.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

3.1 Væsentlige miljøfaktorer

Miljøvurderingen belyser miljøpåvirkningerne af de ændringer som planforslagene medfører. Miljøvurderingen indeholder en vurdering af følgende miljøfaktorer, som er blevet udpeget som dem, der kan berøres væsentligt af kommuneplantillægget og lokalplanerne:

- Biologisk mangfoldighed, flora og fauna, §3-område
- Befolkningen, rekreative forhold, veje, adgangsforhold og støj
- Menneskers sundhed
- Vand, grundvand og overfladevand
- Landskab
- Kumulative virkninger, trafik og støj.

I Miljørapport og Miljøkonsekvensrapport for Høje Taastrup C (Rambøll, november 2017) kan der læses om hele miljøvurderingen af planer og projekt i Høje Taastrup C. I rapporten er der et Ikke-teknisk Resumé og en sammenfattende miljøvurdering på skemaform.

Miljøvurderingen og de ovenfor nævnte miljøfaktorer bygger på en afgrænsningsrapport, som fra den 22. august til den 5. september 2017 har været sendt i høring hos:

Berørte myndigheder:

- Erhvervsstyrelsen
- Miljøstyrelsen
- Naturstyrelsen
- Kulturarvsstyrelsen
- Kroppedal Museum
- Vejdirektoratet
- Region Hovedstaden
- Stiftsøvrigheden (Høje Taastrup Kirke).

Berørte myndigheder med specifikt miljøansvar:

- Teknik- og Miljøcentret i Høje-Taastrup Kommune
- Driftsbyen.

Desuden høres følgende interne og eksterne om afgrænsningen af den samlede miljøvurderingsrapport:

- Trafikselskaberne Movia og DSB
- HOFOR
- Høje Taastrup Fjernvarme amba
- HTK Vand A/S
- HTK Kloak A/S
- Vestforbrændingen
- Høje-Taastrup Kommune
 - Center for ejendomme og intern service
 - Fritids- og Kulturcentret
 - Byrådscentret
 - Institutions- og Skolecentret.

Høje-Taastrup Kommune modtog i alt otte høringssvar, og afgav på den baggrund en endelig udtalelse om emner for den samlede miljøvurdering (jf. neden for). I denne fremgik det, at især spørgsmål og bemærkninger om trafik herunder vejføringer, trafiksikkerhed, støj, forurening, rekreative og visuelle forhold samt sundhed relateret til trafikforurening og -støj fylder hos de lokale borgere. Disse emner var beskrevet som potentielt væsentlige i afgrænsningsrapporten og vil derfor blive behandlet uddybende i miljøvurderingen.

Høringssvaret fra Region Hovedstaden pegede på, at forbruget af primære råstoffer, erstatning af primære råstoffer og anvendelse af overskudsjord også bør behandles. Disse emner behandles således også i den samlede miljørapport.

Der indkom ingen høringssvar, der gav anledning til ændringer i afgrænsningen af miljøvurderingen.

Opsummering

Høje-Taastrup Kommune vurderer, at miljørapporten sammen med de udtalelser der er indkommet gennem høringsvar, borgermøder og dialog med erhvervet, samt supplerende analyser (jf. afsnit 5) har bidraget til at sikre, at den nødvendige hensyntagen til miljø- og naturbeskyttelse er indgået i planerne.

4. Alternativer

Der er i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) krav om, at alternativer behandles. Her redegøres for, hvorfor de vedtagne planer er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet.

4.1 0-alternativ

0-alternativet er en beskrivelse af den sandsynlige udvikling af området, hvis planen eller projektet ikke gennemføres. Den forventede udvikling af området indgår i miljøvurderingen som sammenligningsgrundlag, så vurderingerne ikke kun tager højde for den nuværende miljøstatus, men også en fremskrevet situation, hvor det er relevant. Det er bl.a. tilfældet i vurderingen af trafik, hvor projektets påvirkninger sammenlignes med en fremskrevet trafikalsituation.

Området forventes at være uændret for så vidt angår den nuværende infrastruktur og bebyggelse, såfremt planerne ikke realiseres og projektet ikke gennemføres.

4.2 Alternativer til planernes mål og geografiske anvendelsesområde

Planerne for byudviklingsprojektet Høje Taastrup C tager afsæt i en placering imellem Høje Taastrup Station og City2, fordi der netop i dette område er identificeret en række udfordringer relateret til fremkommelighed, opholdsmuligheder, trafikafvikling, barriereeffekter og sammenhæng imellem bydelene. Bygherre har ikke undersøgt alternative placeringer til byudviklingsprojektet.

4.3 Undersøgte alternativer til det valgte projekt

Nedklassificeringen af Blekinge Boulevard og Skåne Boulevard fra overordnede regionale veje til kommunale veje efter kommunalreformen i 2007 gav mulighed for, at Høje-Taastrup byråd kunne udarbejde nye planer for de centrale dele af Høje Taastrup by. Siden helhedsplanen blev vedtaget i 2012, er projektet bliver justeret og miljøoptimeret på en række punkter. Det drejer sig blandt andet om:

- Andelen af boliger øges og andelen af erhverv reduceres tilsvarende, så den samlede rummelighed fastholdes - stort set som beskrevet i Kommuneplan 2014. Det er vurderet, at dette vil give mere liv i bydelen på alle tider af døgnet, hvorfor alternativer er ikke undersøgt.
- Projektet er tilpasset i forhold til støj og skygger/sol som følge af høringsvar fra borgere, ligesom vurdering af vind er blevet inddraget. Når man skal indpasse en stor rummelighed til nye bebyggelser i en eksisterende by, kan man ikke gøre det uden at det kan mærkes. Det er undersøgt præcis hvor skygger, støj og vind om høje bygninger vil være til gene for de eksisterende borgere og bebyggelser, og der er derefter tilpasset, så godt det er muligt, og ikke mindst så man kan overholde de gældende grænseværdier for støj. Undersøgelserne viste at der generelt ikke er de store problemer som følge af øget støj fra trafik, men at der på udvalgte strækninger skal tages ekstra hensyn til støjforholdene, når man senere skal projektere. Dette er derfor et vilkår i den foreslåede VVM-tilladelse. Mht. skygge, har Arkitekterne under udarbejdelse af Arealdisponeringsplanen undersøgt vind og skygge/sol-forhold og har tilpasset bebyggelsen, så det giver færrest gener - men der vil være ændringer i sol- og skyggeforhold for nogle bebyggelser, som følge af at projektet lægger op til en høj og tæt by.
- Det er fravalgt at lægge meget detailhandel inde i byudviklingsområdet for at understøtte City2 og detailhandel i Høje Taastrup By og ikke skabe ny konkurrence.
- En ny indkørsel til City2 fra Hveen Boulevard er inddraget i projektet for at mindske trafikken på øvrige veje.
- I forbindelse med den offentlige høring af afgrænsningsrapporten blev der stillet spørgsmål ved, hvorfor den sydøstlige del af Skåne Boulevard nedlægges og ikke den nordøstlige del, så den nye vej kunne anlægges længst muligt fra Torstorp. Dette valgt af truffet af bygherre, fordi den valgte løsning giver vejen det bedste forløb og

sikrer længst mulig afstand mellem lyskrydsene på Hveen Boulevard. Hertil skal lægges, at såfremt den ombyggede Skåne Boulevard blev placeret i det eksisterende vestgående spor, ville den mindre støjpåvirkning i Torstorp være så lille, at den knap ville kunne høres. Dette alternativ er derfor ikke blevet behandlet yderligere.

- Til grund for miljørapporten ligger en rækkefølgeplan for trafik anlæg, der sikrer at trafikken kan afvikles samtidig med at der omlægges veje og ledninger samt anlægges nye. Dette for at mindske generne for borgere og erhverv i anlægsfasen af projektet.

Miljøvurderingen af planforslagene er udarbejdet uden, at der har været gennemført en vurdering af alternativer til planerne. Der er ikke opstillet eller udarbejdet forslag til alternativer til de foreslåede retningslinjer og rammebestemmelser. Der er dog løbende i processen med tilvejebringelse af planerne været fokus på at optimere planernes miljøpåvirkninger. Der har derfor ikke indgået andre planforslag/alternativer til de vurderede planforslag i processen.

5. Supplerende materiale

Med baggrund i enkelte høringssvar er der udarbejdet supplerende materiale. Det drejer sig om følgende, der er indarbejdet i redegørelsen til tillæg 20 til Kommuneplanen:

- Supplerende grundvandsredegørelse for Høje Taastrup C. Der er med baggrund i Miljøstyrelsens høringssvar udarbejdet en supplerende grundvandsredegørelse. Som følge heraf er der indarbejdet supplerende tekst i rammebestemmelse 2281, om at ved planlægning for en tankstation syd for City 2 skal der fastlægges tekniske foranstaltninger til sikring af jord og grundvand, i overensstemmelse med den Supplerende grundvandsredegørelse til Kommuneplantillæg 20 for Høje Taastrup C.
- Supplerende redegørelse for produktionsvirksomheder. Redegørelsen, til vurdering af, at produktionsvirksomheder ikke risikerer skærpede miljøkrav i forbindelse med planerne, konkluderer, at dette ikke sker. Kun et mindre område i det nordøstlige hjørne ændrer status til en mere miljøfølsom anvendelse, nemlig fra erhvervsområde til bycenterområde, hvor der er mulighed for at etablere boliger. Området er dog beliggende længere væk fra erhvervsområdet end et eksisterende boligområde syd for erhvervsområdet. Produktionsvirksomhederne skal i forvejen overholde miljøkrav til dette tæt/lav boligområde, og vil derfor ikke kunne blive stillet overfor skærpede miljøkrav i forbindelse med gennemførelse af planerne for Høje-Taastrup C.

Derudover har enkelte høringssvar givet anledning til yderligere undersøgelse og vurderinger:

- Trafikal vurdering af de foreslåede ændringer på Høje Taastrup Boulevard (Rambøll, april 2018).
- Supplerende visualisering og vurdering af skyggeforhold (COBE, februar og april 2018). COBE konkluderer på baggrund af de supplerende skyggestudier: "Det er forventeligt at sol, skygge og udsigtsforhold løbende ændrer sig når man bor i byzone. Det er en præmis for at bo i byen. Den nye bebyggelse er planlagt med nøje stilling og hensyntagen til sine omgivelser, men det kan ikke undgås at den vil påvirke sol og skyggeforholdene i sin nære kontekst. Set i det lange perspektiv af et helt år er det meget lidt udbygningen af Høje Taastrup C påvirker eksisterende boligområder i forhold til sol og skyggeforhold. Set i lyset af de formodede positive effekter udbygningen for Høje Taastrup C vil have med nye park og byrum, gader og stræder, boliger, erhverv, butikker, nye tilflyttere og arbejdspladser til området, må det ansues som værende en mindre faktor i en overordnet positiv og værdiskabende udvikling for området som helhed."

Der er herudover indhentet vurdering vedrørende sammenlægning af vejbaner på Skåne Boulevard:

- Supplerende vejadgang til City 2/Vejføring af Skåne Boulevard (Rambøll, marts 2018).

Som led i at forberede projekteringen af anlæg, er Arealdisponeringsplanen (COBE, november 2017) blevet opdateret sideløbende med planarbejdet. I den proces er der præciseret enkelte detaljer, hvorfor vi som følge heraf konsekvensretter bilag i lokalplanerne.

Sideløbende med planarbejdet er Høje-Taastrup Kommunes Stiplan blevet opdateret, hvilket ligeledes medfører en mindre justering af et bilag, idet der planlægges cykelsti på begge sider af Blekinge Boulevard i den vestlige del af lokalplanområdet.

Disse yderligere undersøgelser er foretaget for at sikre, at projektet er tilstrækkeligt belyst. Undersøgelserne og det ekstra materiale (stiplan og opdateret arealdisponeringsplan) har kun bevirket mindre præciseringer i planforslagernes tekst og tilhørende tegningsbilag. Præciseringerne har ikke en karakter, der forudsætter en fornyet høring.

6. Overvågning

I henhold til § 12 i Miljøvurderingsloven skal kommunen overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens gennemførelse. Overvågningen har til formål at identificere uforudsete negative virkninger på et tidligt tidspunkt, for at være i stand til at træffe enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning.

Kommunen vurderer, at kommuneplantillægget og lokalplanerne ikke i sig selv vil have indvirkning på miljøet, men de tiltag og projekter, som planerne muliggør, vil påvirke miljøet bl.a. gennem en fortætning af bebyggelse, forøgelse af trafikstøj mv.

Kommunen vurderer, at de tiltag og projekter, som planerne muliggør, medfører, at der kan være behov for overvågning af:

Trafik

En god trafikafvikling i området i såvel anlægs- som driftsfasen er afhængig af, at særligt signalanlæggene overvåges så det sikres, at signalanlæggene bliver tilpasset eventuelle variationer i trafikken i forhold til de forventede trafikmængder. Trafikafvikling og trafiksikkerhed overvåges løbende af Høje-Taastrup Kommune. Det hører under den daglige drift af infrastrukturen i kommunen, at overvåge eventuelle u hensigtsmæssigheder i brugen af vej- og stianlæg samt af hastighedsniveauer og løbende tilpasninger heraf.

Støj

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

Landskab og byrum

Der vil ikke være selvstændig overvågning af landskab, men det skal gennem byggesagsbehandlingen sikres, at byggeriet opføres i de dimensioner, materialer og farver, som er fastlagt i lokalplan 2.30, samt at belysning etableres efter fastsatte bestemmelser i lokalplanen.

Befolkning, sundhed og erhverv

Der vurderes ikke at være behov for overvågning af påvirkningerne på befolkning, sundhed og erhverv, udover overvågning af de trafikale påvirkninger, som er beskrevet i kapitel 8 i den samlede miljørapport.

Natur og overfladevand

Det vurderes ikke at være nødvendigt at udføre overvågning af påvirkninger på naturværdierne og overfladevand.

Grundvand

Det vurderes ikke at være nødvendigt at udføre overvågning relateret til påvirkning af grundvand.

Øvrige miljøforhold

Kulturarv

Der er ikke behov for at udføre overvågning af påvirkningerne på de kulturhistoriske interesser. I

anlægsfasen vil museumslovens § 29² imidlertid være gældende, hvilket betyder, at hvis der i forbindelse med jordarbejdet findes en usædvanlig naturhistorisk genstand, skal arbejdet standses, i det omfang det berører genstanden.

Jord, råstoffer og affald samt luft og klima
Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

Opsummering

De mere detaljerede krav og konkrete vilkår til overvågningsprogram vil blive afklaret og fastsat i forbindelse med fremtidig lokalplanlægning og de tilladelser, der vil blive givet i forbindelse med anlægsarbejdet. Ved at evaluere disse emner i takt med eventuel gennemførelse af de muliggjorte tiltag, vurderes det, at der ikke er behov for etablering af egentlig overvågning i forhold til planerne. Eventuelle uforudsete og u hensigtsmæssige konsekvenser vil blive opfanget gennem det arbejde, der udfoldes i forbindelse med udarbejdelsen af kommende planer.

Overvågningen af planernes øvrige miljøpåvirkninger vil foregå gennem den almindelige kommunale kontrol med overholdelsen af miljøreguleringen og andre relevante lovgivninger samt gennem nationale programmer for vurdering af natur- og miljøtilstanden.

² Bekendtgørelse af museumsloven LBK nr. 358 af 08/04/2014.



Høje-Taastrup Kommune

Høje-Taastrup Kommune
Teknik- og Miljøcentret
Bygaden 2
2630 Taastrup

Telefon 43 59 10 00
E-mail: htk@htk.dk

www.htk.dk



Høje Taastrup C P/S under stiftelse
ved fungerende direktør for selskabet Lars Holte

Dir.tlf.: **1262**
Email: **MargitAv@htk.dk**

18-04-2018

Ekspeditionstid:

Mandag - Onsdag 10.00 - 14.30

Torsdag 10.00 - 17.00

Fredag 10.00 - 13.30

EAN:

VVM-tilladelse for Høje Taastrup C

Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter meddeler hermed Arealudviklingsselskabet for Høje Taastrup C, Høje Taastrup C P/S, (ved Høje-Taastrup Kommunes Byrådscenter) VVM-tilladelse til at etablere Byudviklingsområdet Høje Taastrup C som angivet i Miljørapport og miljøkonsekvensrapport for Høje Taastrup C, november 2017.

Tilladelsen er meddelt i henhold til § 25 i Miljøministeriets bekendtgørelse af lov nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år, efter at den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf. lovbekendtgørelsens § 39.

Beskrivelse af projektet

Høje-Taastrup Kommunes byråd har som vision for Høje Taastrup C at skabe en sammenhængende, mangfoldig, aktiv og tryk bydel, samtidig med at byudviklingsprojektet skal understøtte og bidrage til at udvikle Høje Taastrup Bys funktion som regionalt knudepunkt for handel, erhverv og trafik.

Projektet omfatter:

- Et centralt parkstrøg med gennemgående sti imellem Høje Taastrup stationsområde og storcenteret City2.
- En justering, omlægning og en række ny-anlæg af veje i og omkring området
- Etablering af en række byggerier til boliger, erhverv, offentlige funktioner, samt en mindre andel detailhandel og servicefunktioner.

Høje-Taastrup Kommune har udarbejdet forslag til Kommuneplantillæg nr. 20 til Kommuneplan 2014, Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C, og Lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup for at muliggøre projektet.

Denne VVM-tilladelse udstedes efter Høje-Taastrup Kommunes vedtagelse af tillæg 20 til kommuneplan 2014, lokalplan 2.30 Høje Taastrup C og 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup.

Vilkår

Det er en betingelse for VVM-tilladelsen, at etablering af Høje Taastrup C sker i overensstemmelse med de forudsætninger og det grundlag, som fremgår af Miljørapport og Miljøkonsekvensrapport, november 2017.

Tilladelsen følger projektet. Det vil sige, at vilkår i denne tilladelse er knyttet til projektets gennemførelse og skal således overholdes af alle parter, som medvirker til at anlægge og drive byudviklingsprojektet.

Kommuneplantillæg 20 til Kommuneplan 2014, Lokalplan 2.30 for Høje Taastrup C og Lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup regulerer det samlede projekt i driftsfasen inden for rammerne og bestemmelserne i planerne. Nedenstående vilkår regulerer primært projektets anlægsfase.

- 1) Berørte naboer skal senest 14 dage inden anlægsarbejderne igangsættes orienteres om typer af anlægsarbejder og forventet varighed. Berørte naboer skal løbende orienteres om anlægsarbejder gennem hele anlægsfasen og have adgang til en "spørgsmål og svar" email adresse hos bygherre. Inden anlægsfasen sættes i gang, skal bygherre indgå skriftlig aftale med Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter om omfang af kommunikationsindsats, herunder hvem der kan betragtes som berørte naboer.

Støj

- 2) Støjende bygge- og anlægsarbejder må kun foregå på hverdage fra mandag til fredag mellem kl. 07:00 og 19:00 og lørdage mellem kl. 08:00 og 17:00. I dette tidsrum må støj ikke overskride 70 dB (A) ved nærmeste bolig.
- 3) Skader på bygninger skal forebygges ved måling af vibrationsniveauer på nærliggende bygninger, mens vibrationsfrembringende anlægsarbejder foregår. Hvis måleudstyret viser for høje niveauer, skal anlægsmetoden genovervejes og om nødvendigt ændres til en mindre vibrerende metode.
- 4) Inden vibrationsfrembringende anlægsarbejde igangsættes, skal der foretages en fotoregistrering af de ejendomme, der ligger tættest på de vibrationsfrembringende anlægsarbejder med henblik på at dokumentere, om eventuelle revner og lignende er kommet før eller efter anlægsarbejdet.
- 5) Inden vibrationsfremkaldende anlægsarbejde sættes i gang, skal bygherre indgå skriftlig aftale med Høje-Taastrup Kommunes Center for Teknik- og Miljø om omfang af fotoregistrering af og måling på nærliggende boliger, blandt andet ud fra en vurdering af hvilke boliger der kan være i risiko for at sætningsskader. Bygherre skal indsende begrundet forslag til omfang af såvel fotoregistrering som måling.
- 6) I forbindelse med den videre projektering af Høje Taastrup C skal bygherre udarbejde en vurdering af trafikstøj som skal beskrive, hvordan støjen ved eksisterende bygninger kan blive nedbragt til de eksisterende støjniveauer ved realisering af planerne og i projektets driftsfase.
 - For området nær krydset Halland Boulevard/Blekinge Boulevard skal vurderingen af trafikstøj indsendes til Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter senest en måned før anlægsarbejderne vedr. fordelingsveje går i gang.
 - For området ved ny fordelingsvej fra Blekinge Boulevard op til Dalbergstrøget skal vurderingen af trafikstøj indsendes til Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter senest en måned inden anlægsarbejder for denne vej sættes i gang.

Natur og overfladevand

- 7) I forbindelse med projektets anlægsarbejder skal det sikres, at der ikke sker erosion og udvaskning af finkornet materiale og spild af materialer og kemikalier til regnvandsbassinnet (som er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3) ved Skåne Boulevard. En beskrivelse af forholdsregler skal fremsendes til Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenters accept senest 10 arbejdsdage inden arbejdets påbegyndelse.

Jord og grundvand

- 8) Det skal sikres, at oplagringen af brændstof til entreprenørmaskiner, håndteringen af mobile entreprenørtanke og tankning sker uden risiko for spild til jorden f.eks. ved opbevaring af brændstof på spildbakker.
- 9) Bygherre skal i forbindelse med detailprojektering af Høje Taastrup C i samarbejde med Høje-Taastrup Kommune udarbejde en jordstrategi for, hvordan mest mulig jord fra projektet kan genbruges indenfor projektet. Jordstrategien skal indsendes til Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter senest en måned inden anlægsarbejderne igangsættes.
- 10) Inden anlægsarbejderne går i gang, skal bygherre udarbejde en jordhåndteringsplan for omlægning af veje og byggemodningen. Jordhåndteringsplanen skal indsendes til Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter senest en måned inden anlægsarbejderne igangsættes.
- 11) Såfremt der skal foretages grundvandssænkninger indenfor byudviklingsområdet, skal der tages højde for evt. mobilisering af forurening fra de kortlagte grunde både inden for og uden for byudviklingsområdet. Senest en måned inden en eventuel grundvandssænkning ønskes igangsat, skal der fremsendes en redegørelse til Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter, der beskriver eventuelle konsekvenser for mobilisering af forureninger og de forebyggende tiltag, der skal iværksættes.

Luft og klima

- 12) Anlægsarbejderne skal gennemføres så støvgener i omgivelserne begrænses. Det kan ske ved renholdelse og sprinkling af arbejdsveje og arbejdspladser, renholdelse af materiel, udlægning af køreplader, fartbegrænsning for entreprenørmaskiner og lastvogne på grusveje/jordarealer. Plan for begrænsning af støv under anlægsarbejderne skal indsendes til Høje-Taastrup Kommunes Teknik- og Miljøcenter senest en måned inden anlægsarbejderne igangsættes.

Redegørelse for VVM-processen

Miljøkonsekvensrapport og Miljørapport for Høje Taastrup C samt forslag til VVM-tilladelse har været i offentlig høring i perioden fra 9. januar til 6. marts 2018.

Der er i høringsperioden indkommet 64 høringssvar fra 35 afsendere.

De modtagne høringssvar handler om veje og trafik, boliger, erhverv, butikker i City 2, parkering, støj, sol og skygge, højder og tæthed samt grundvand.

Offentliggørelse

Afgørelsen om at meddele VVM-tilladelse vil blive offentliggjort på Høje-Taastrup Kommunes hjemmeside www.htk.dk den 20. juni 2018.

Grundlag for afgørelsen

Følgende materiale ligger til grund for denne afgørelse:

- Ansøgning om VVM og Miljøvurdering fra bygherre, juni 2017.
- Kommuneplantillæg 20 til kommuneplan 2014.
- Lokalplan 2.30 Høje Taastrup C.
- Lokalplan 2.33 Vejstruktur i Høje Taastrup.
- Miljørapport og miljøkonsekvensrapport, Rambøll, november 2017.
- Høringsnotat (Hvidbog) og referat fra borgermøde den 1. februar 2018.

Klagevejledning

VVM-tilladelsen kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet til fuld prøvelse af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der som

hovedformål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen jf. planlovens §§ 58 c og 59 a.

Fuld prøvelse vil sige, at det ikke kun er en vurdering af, hvorvidt lovens regler er overholdt (retlig prøvelse). En fuld prøvelse er en vurdering af, om alle regler og skøn over den miljømæssige vurdering er korrekte. Her prøves også den naturvidenskabelige vurdering, som Høje-Taastrup Kommune i samarbejde med bygherre har udarbejdet.

Klagefristen er 4 uger fra afgørelsens offentlige bekendtgørelse på Høje-Taastrup Kommunes hjemmeside. Hvis du ønsker at klage skal dette ske via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af www.nmkn.dk. Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen.

En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på 900 kr. for privatpersoner og 1.800 kr. for virksomheder og organisationer (2016 niveau), jf. lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen. Gebyret tilbagebetales, hvis du får helt eller delvist medhold. Vejledning om klageregler og gebyrordning kan findes på Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside www.nmkn.dk. Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Myndigheden videresender herefter anmodningen Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Høje-Taastrup Kommunes afgørelse kan indbringes for domstolene inden 6 måneder fra afgørelsens offentlige bekendtgørelse.

Med venlig hilsen

Jørgen Lerhard
Direktør

Michael Ziegler
Borgmester