

MILJØRAPPORT FOR SKITSEPROJEKT FOR LOKALPLAN TIL RÅDHUSGRUNDEN, HERLEV



Rekvirent: NREP
Dato: 29. september 2023
DMR-sagsnr.: 2023-2882



Dansk Miljørådgivning A/S

Din rådgiver gør en forskel ...

Vi er landsdækkende. Find nærmeste kontor på www.dmr.dk.

Indholdsfortegnelse

1. Ikke teknisk resume	3
1.1. Planforhold.....	3
1.2. Vurdering af miljøfaktorer	4
1.3. Afværgetiltag.....	6
1.4. Overvågning.....	6
1.5. Manglende viden	6
2. Indledning	7
2.1. Planforslaget	7
2.2. Læsevejledning	8
3. Plangrundlag og alternativer	10
3.1. Eksisterende planforhold	10
3.2. Fremtidige planforhold	12
3.3. Forholdet til anden planlægning.....	12
3.4. Alternativer	17
3.5. Referencer	18
4. Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	19
4.1. Referencer	20
5. Afgrænsning og metode.....	21
5.1. Afgrænsning	21
5.2. Metode	23
5.3. Referencer	23
6. Natur	24
6.1. Metode	24
6.2. Eksisterende forhold	24
6.3. 0-alternativ	25
6.4. Vurdering af påvirkning.....	25
6.5. Kumulative effekter	27
6.6. Afværgetiltag.....	27
6.7. Overvågning	28
6.8. Manglende viden	28
6.9. Referencer.	28
7. Støj	29
7.1. Metode	29
7.2. Eksisterende forhold	30
7.3. 0-alternativ	30
7.4. Vurdering af påvirkning.....	31
7.5. Kumulative effekter	34
7.6. Afværgetiltag.....	34
7.7. Overvågning	34
7.8. Manglende viden	34
7.9. Referencer	35
8. Trafikafvikling og trafiksikkerhed	36

8.1. Metode	36
8.2. Eksisterende forhold	36
8.3. 0-alternativet	42
8.4. Vurdering af planens påvirkning	42
8.5. Kumulative effekter	48
8.6. Afværgetiltag	48
8.7. Overvågning	48
8.8. Manglende viden	48
8.9. Referencer	49
10. Opsamling	50
10.1. Afværgeforanstaltninger	50
10.2. Overvågning	50
10.3. Manglende viden	51

Bilagsfortegnelse

- Bilag 1.** Herlev Kommunes afgrænsningsnotat
- Bilag 2.** Notat vedr. natur
- Bilag 3.** Notat om mursejlere på Herlev Rådhus
- Bilag 4.** Støjrapport – vurdering af støj fra vejtrafik.
- Bilag 5.** Trafiknotat

Beskrivelse: Miljørapport

Version: 1.0

Udgivelsesdato: 27. september 2023

Udarbejdet af: EJV, EVE, LRA, TES

Kontrolleret af: CL

1. Ikke teknisk resume

Planlægningsprocessen for at skabe en stedspecifik byudvikling i området omkring Herlev Rådhus er igangsat. Området forventes udbygget med etageboliger op til 5 etager indeholdende 180 boliger samt et værkstedhus, fælleshus og små erhvervslokaler. Projektet etableres i på et område, som tidligere har været brugt som rådhus og administration, og ændrer området til et attraktivt moderne boligområde.

Det nye boligområde er afgrænset af Herlev Hovedgade mod sydvest, Vindebyvej mod vest og boligområder mod nord og nordvest.

Området for skitseprojektet er omfattet af lokalplan; IVA, Herlev, For et areal i det centrale Herlev. Området er desuden omfattet af rammeområde O2; Offentligt område i Kommuneplan 2013-2025. Da det ønskede byggeprojekt på Rådhusgrunden ikke kan rummes inden for den eksisterende kommuneplanramme eller lokalplan, skal der udarbejdes en ny lokalplan samt et kommuneplantillæg.

Herlev Kommune har vurderet, at skitseprojektet er omfattet af miljøvurderingsloven, og har besluttet, at der skal udarbejdes en miljørapport. I nærværende miljørapport vurderes de sandsynlige væsentlige påvirkninger som følge af skitseprojektet.

Forud for udarbejdelse af miljørapporten har Herlev Kommune udarbejdet et afgrænsningsnotat for miljørapportens indhold og omfang, som danner grundlag for de miljøpåvirkninger, der er undersøgt nærmere i miljørapporten.

I afgrænsningen er følgende miljøemner blevet udpeget som miljøfaktorer, der kan blive påvirket af ændringerne i planforslaget:

- Støj og vibrationer fra omgivelser til området
- Trafikafvikling/belastning
- Støjpåvirkning indendørs og udendørs
- Natur (Mursejler, flagermus og orkidé)
- Adgang til området.

Disse miljøfaktorer er beskrevet og vurderet nærmere i nærværende miljørapport.

Der vil i forbindelse med det egentlige lokalplanarbejde skulle tages stilling til, om der er sket så store ændringer i projektet, at miljørapporten for skitseprojektet ikke er tilstrækkelig for at opfylde kravene for en miljørapport for lokalplanen.

1.1. Planforhold

Skitseprojektet opdeler boligområdet i 4 stræder, som bindes sammen af grønne arealer og stisystemer. Der er planlagt bygninger på 4-5 etager samt parkeringspladser i parkeringskælder. Områdets bilparkering placeres i al væsentlighed i 3 uafhængige parkeringskældre, der betjenes med ramper, der ligger tæt på de to adgangsveje til henholdsvis Vindebyvej og Herlev Bygade. Ifølge kommunens parkeringsnorm forudsættes et anlæg af 0,75 p-pladser pr. bolig, svarende til 135 p-pladser. Aktuelt er der planlagt med anlæg af ca. 122 bilparkeringspladser, langt hovedparten i konstruktion.

Fælles for hele området er, at boligerne trækkes væk fra Herlev Hovedgade af hensyn til trafikstøj, og at de højeste bygninger vil blive etableret tættest på Herlev Hovedgade.



Figur 1.1: Oversigtstegning over det kommende byområde.

Regnvandshåndtering sker efter Herlev Kommunes retningslinjer for regnvandshåndtering beskrevet i kommunens "Guide til udarbejdelse af regnvandshåndteringsplan". Regnvandssystemet dimensioneres som fælleskloakeret opland efter en 10 års regnhændelse og skybrudsafvandes efter en 100 års regnhændelse. Der etableres reservoirvolumen svarende til kommunens dimensioneringskrav for dimensionsgivende regn og ekstremregn. Regnvand samles nær grundens østlige skel og afledes gennem reservoir forsinket med den for området tildelte afløbsret til regnvandskloakersystemet.

Der skal i forbindelse med projektet afklares med HOFOR, om der er mulighed for separat tilslutning af regnvand, samt om der er tilstrækkelig kapacitet i regnvandsledningen.

1.2. Vurdering af miljøfaktorer

Natur (Mursejler, flagermus og orkidé)

Der er ikke beskyttede naturtyper eller Natura2000-områder inden for planområdet, og det vurderes, at realiseringen af planerne ikke vil påvirke naturbeskyttede arealer uden for planområdet.

Der er foretaget en screening af fredede arter samt bilag IV-arter, da der tidligere er fundet en fredet orkidé, sandsynligvis skov-hullæbe. Der er ligeledes observeret ynglende mursejlere i området.

Det kan ikke udelukkes, at der forsat er tilstedeværelse af skov-hullæbe i området. Området er ikke blevet undersøgt i vækstsæsonen for arten.

Der er i 2023 udelukkende observeret mursejlere, som bruger området til fouragering. Derimod er der ikke registreret redeaktivitet. Dog kan det ikke udelukkes, at der er mursejlere i bygningerne.

Der forventes, at der kan forekomme flagermus indenfor planområdet. Der er ikke fundet egnede steder til flagermus i træer, men tilstedeværelsen af flagermus i bygninger kan ikke udelukkes.

Det vurderes samlet set, at der ikke er tilstrækkelig viden til at fastslå arternes tilstedeværelse indenfor det kommende planområde.

Den egentlige påvirkning af arternes tilstedeværelse kan ikke vurderes på dette niveau af planlægningen.

Planområdet er et befæstet areal i byzone med et fåtal af kulturplanter og vilde planter, som selv har indfundet sig på matriklen. Planforslaget vil udlægge rekreative områder til natur indenfor de nye gårdum, bl.a. ved etablering af en frugtlund og private haver. Dette forventes at ville øge biodiversiteten og tiltrække fauna fra nærområdet. Derfor forventes naturen indenfor planområdet at blive betydeligt mere artsrig efter lokalplanens realisering.

Der vurderes ikke at forekomme betydende *kumulative effekter* i forhold til påvirkning af naturen.

Støj fra omgivelser til området

Området er påvirket af trafikstøjen fra primært Herlev Bygade. Det er beregnet, at der vil være trafikstøj på en del af bebyggelses facader, men at kravene til opholdsarealer kan overholdes ved ikke at udlægge opholdsarealer tættest på Herlev Bygade.

Det vurderes, at vejstøjen vil have en *væsentlig påvirkning* af sundheden for de mennesker, der skal bo eller arbejde i området. Derfor er det nødvendigt, at lave støjdæmpende tiltag på facade eller vinduer.

Samtidig vurderes det, at der vil være en *lille påvirkning* på de arealer tættest på Herlev Hovedgade, som ikke er planlagt til opholdsarealer, hvorfor disse arealer ikke skal udlægges til opholdsarealer. Der vil på de resterende områder være *ingen/ubetydelig påvirkning* fra støjen.

Trafikstøjpåvirkning indendørs og udendørs

Der er foretaget beregninger af, om støjdæmpende tiltag på facade eller i form af vinduer kan reducere trafikstøjen tilstrækkeligt til, at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier med lukkede og åbne vinduer.

Det vurderes, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for indendørs opholdsarealer med lukkede vinduer kan overholdes, hvis der gennemføres støjdæmpende tiltag, hvorefter påvirkningen vil være *lille*.

Det vurderes, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for indendørs opholdsarealer med åbne vinduer kan overholdes, hvis der gennemføres støjdæmpende tiltag, hvorefter påvirkningen vil være *lille*.

Trafikafvikling/Belastning

Der er indtænkt parkeringsforhold i skitseprojektet. Det vurderes, at Herlev Kommunes parkeringsnorm kan overholdes med de planlagte parkeringsfaciliteter i konstruktion og på terræn.

Den samlede trafik i området øges, og fordelingen ændres. Der bliver formentlig mindre trafik til og fra området fra Herlev Bygade, og mere trafik til og fra Vindebyvej.

Det vurderes derfor, at den samlede trafikbelastning og fordeling af trafikken vil have en *middel* påvirkning til og fra området.

Det vurderes, at realiseringen af skitseprojektet vil have en *lille* påvirkning på den samlede trafikbelastning i nærområdet.

Adgang til området

Adgangen til området vil ske via Herlev Bygade og Vindebyvej. Trafikken vil primært være rettet mod Vindebyvej, som vil skulle ombygges for at sikre adgangen til området samt for at beskytte bløde trafikanter.

Hvis ikke der planlægges for ændringer af vejadgangen for alle trafikanter til det planlagte område via Vindebyvej, vurderes det, at realiseringen af planerne vil have en *middel til væsentlig* påvirkning på adgangsforholdene.

1.3. Afværgetiltag

Der foreslås følgende afværgeforanstaltninger:

Natur

Der skal laves yderligere undersøgelser før egentlige afværgetiltag kan vurderes.

Trafikstøj

For at grænserne for støjniveau kan overholdes, er der behov for særligt lydisolerende foranstaltninger på de mest støjbelastede facader, hvor der vil være overskridelser af vejstøjsniveauet. Her er der hovedsageligt tale om de bygningssider, der ligger ud mod Herlev Hovedgade.

Adgang til området

For at sikre adgangen til området via Vindebyvej og for at beskytte bløde trafikanter, er der behov for ombygning af krydset mellem Vindebyvej og adgangsvejen ind til området.

1.4. Overvågning

Der vurderes ikke at være behov for overvågning udover, hvad der allerede indgår i Herlev Kommunes forpligtigelse til at overvåge trafikbelastningen.

1.5. Manglende viden

Det vurderes, at der ikke har været tilstrækkelig viden til at foretage den endelige vurdering af projektets påvirkninger af naturen.

Derudover vurderes der ikke at være manglende viden eller begrænsninger i de udførte analyser og vurderinger af planens påvirkning.

2. Indledning

Der er udarbejdet et skitseprojekt til fremtidig etablering af en bebyggelse indeholdende etageboliger med ca. 175 lejligheder til børnefamilier og seniorer på Rådhusgrunden, 2730 Herlev.

Denne rapport udgør en miljøvurdering af skitseprojektet for etablering af et område for etageboliger og erhverv på Rådhusgrunden i Herlev.

I miljørapporten beskrives planerne og deres forventede miljømæssige konsekvenser, herunder alle direkte, indirekte, afledte og kumulative effekter, hvor der vurderes at kunne være en påvirkning.

Miljørapporten tager udgangspunkt i miljøvurderingslovens bilag 4 og lovens § 12 specificerer kravene til rapportens indhold samt definerer miljøbegrebet. Lovens bilag 4 supplerer og uddyber lovens krav til de oplysninger om planforslaget, som en miljørapport skal indeholde.

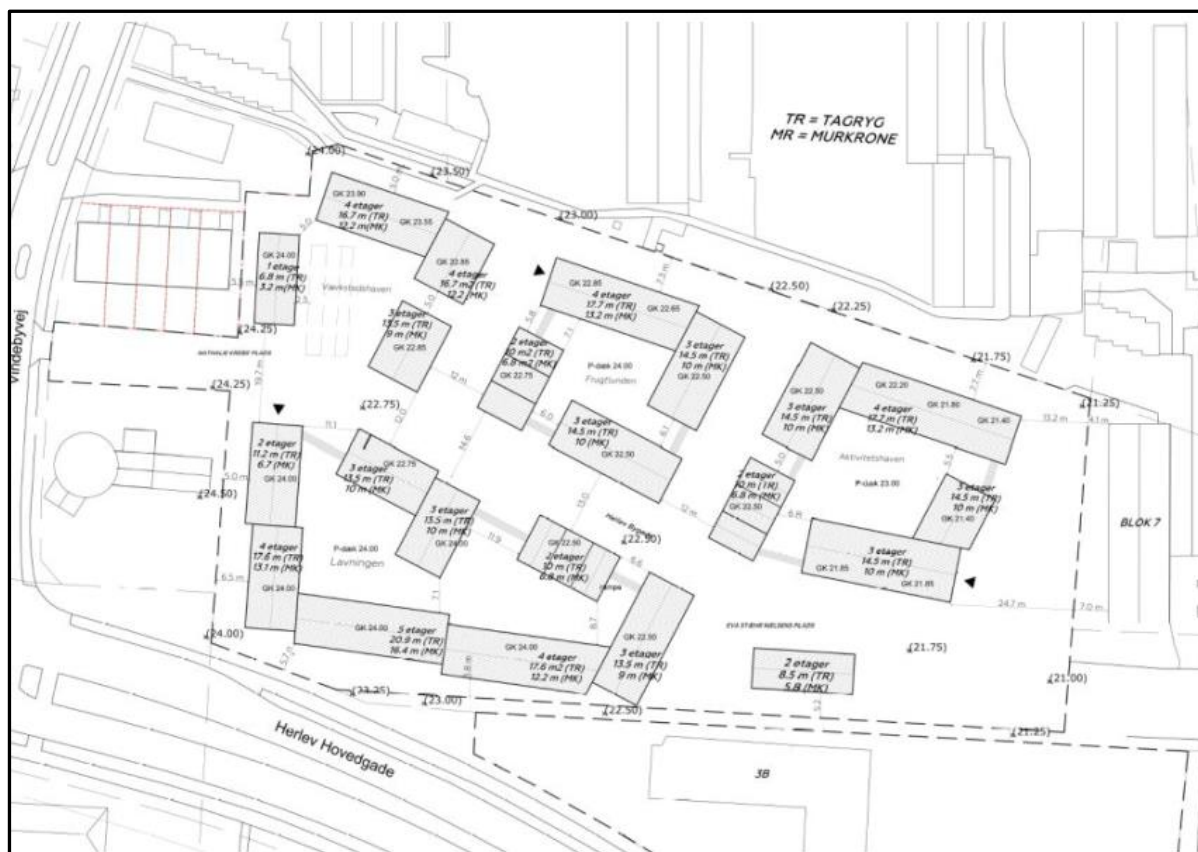
Forud for udarbejdelse af miljørapporten har Herlev Kommune udarbejdet et afgrænsningsnotat vedrørende miljørapportens indhold (Bilag 1), som danner grundlag for de miljøpåvirkninger, der er undersøgt nærmere i miljørapporten.

2.1. Planforslaget

Der påtænkes, at der på Rådhusgrunden i Herlev bliver etableret etageboliger med 22 boligblokke i forskellige etager. Der er planlagt ca. 175 boliger, som planlægges med gennemsnitsstørrelser på 85 m² i spændet fra 60-115 m², for at imødekomme så bred en befolkningssammensætning som muligt, og der dermed kan sikres en mangfoldighed i boligudbuddet. Derudover etableres der i bygningerne en lille andel med erhverv, og der skabes gårdrum til leg og aktiviteter. Der er også planer om en frugtland samt en værkstedshave med plads til udendørs gør-det-selv aktiviteter.

Rådhusgrunden vil blive skabt med større bebyggelser, som bygger videre på tankerne fra bofællesskaber med en blandet bosætning der består af børnefamilier og seniorer. Bebyggelsen er udformet som mindre klynger, som skaber mindre stier og opholdsområder. Der er i udlægningen af stisystemet etableret et bredere hovedstræde, hvor det også er muligt for udrykningskøretøjer at komme frem.

I byggeriet på Rådhusgrunden er der taget højde for, at der kan forekomme en del støj fra Herlev Hovedgade. Derfor er der lagt op til, at de højeste bygninger ligger nærmest Herlev Hovedgade, med planlagte 5 etager (figur 2.1).



Figur 2.1 Oversigtsskitse af Rådhusgrunden.

Skitseprojektet for Rådhusgrunden ligger på et område, der tidligere har været benyttet som rådhus, hvor borgere i Herlev har kunne mødes og skabe dialog med kommunen. Samtidig er Rådhusgrunden en del af udvidelsen af Herlev Bymidte, som i mange år har været et samlingssted i Herlev, hvor mange af byens borgere har været vant til at komme og handle. Området skal forsat byde Herlevs borgere velkommen, og skal sikre stærke naboskaber, bydelsfællesskaber og forankring og samhørighed med den omkringliggende by.

Skitseprojektet for Rådhusgrunden tager således afsæt i den videre udvikling af Herlev Bymidte, med ønsket om at gøre bymidten mere attraktiv for borgerne i Herlev. Med projektet ønskes en bred sammensætning af borgere, og forventes at have en positiv indflydelse på flyttekæder til gavn for Herlev.

2.2. Læsevejledning

Miljørapporten beskriver miljøpåvirkningerne ved at etablere boliger på Rådhusgrunden i Herlev, og indeholder følgende kapitler:

Kapitel 1: Ikke-teknisk resume. Dette kapitel opsummerer de vigtigste pointer fra rapporten og formidler dem på en måde, der gør det let at få overblik over planen og rapporten – også for folk uden forhåndskendskab til de fagområder, der behandles.

Kapitel 2: Indledning med en generel introduktion og baggrund for planen.

Kapitel 3: Beskriver rammerne i den nuværende Kommuneplan 2013-2025.

Kapitel 4: Lovgivning og proces for miljøvurdering, hvor lovgrundlaget og processen for miljøvurdering af lokalplanen er beskrevet.

Kapitel 5: Afgrænsning og metode, hvor afgrænsningen af miljørapporten og de principper og metoder, der anvendes i vurderingen, er beskrevet.

Kapitel 6 – 8: er fagkapitler opdelt i følgende emner:

- Natur.
- Støj.
- Trafikafvikling/belastning.

De enkelte fagkapitler er bygget ens op. Således indeholder hvert kapitel afsnittene:

- Metode.
- Eksisterende forhold.
- 0-Alternativet.
- Vurdering af påvirkninger.
- Kumulative effekter.
- Afværgetiltag.
- Overvågning.
- Manglende viden.
- Referencer.

Kapitel 9: Opsamling på overvågning og afværgetiltag.

Der er grænseflader mellem flere af kapitlerne. Beskrivelsen af planforslaget (jf. kapitel 3) er nødvendigt for forståelsen af dem alle. Der kan skabes et hurtigt overblik over miljørapportens hovedindhold ved at læse det ikke-tekniske resume og kapitlet "Opsamling på overvågning og afværgetiltag".

Referencer fremgår bagest i hvert kapitel. Først i miljørapporten findes en samlet fortegnelse over bilag.

3. Plangrundlag og alternativer

I dette kapitel beskrives de eksisterende overordnede planforhold, som skitseprojektet er direkte berørt af og de fremtidige planforhold, der kan påvirke planen. Påvirkningerne på planen er vurderet og beskrevet.

Planforhold inden for de forskellige fagemner er kort beskrevet og behandlet mere indgående i de relevante fagkapitler.

3.1. Eksisterende planforhold

Herlev Kommuneplan 2013-2025 /1/ fastsætter de overordnede rammer og retningslinjer for udviklingen i kommunen og danner grundlaget for arealanvendelsen og den fysiske planlægning.

Planområdet er omfattet af kommuneplanramme O2; Område til offentlige formål, (Figur 3.1). Planområdet er omfattet af Lokalplan IVA, Herlev - For et areal i det centrale Herlev. Planerne i skitseprojektet kan ikke rummes indenfor den eksisterende lokalplan, hvorfor der skal udarbejdes en ny lokalplan for området.



Figur 3.1: Udbredelsen af kommuneplanramme O2/1/.

Rammebestemmelserne for O2 fremgår af Tabel 3.1.

Plannavn	Områder til offentlige formål
Plan nr.	O2
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Rekreativt område
Anvendelse specifik	Administration
Maksimal bebyggelsesprocent	62,5
Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal antal etager	3.0
Min/maks. tilladte miljøklasse	Ikke reguleret
Udstykning	Reguleres ikke
Særlige bestemmelser 1	Området er et delvis stationsnært kerneområde.

Tabel 3.1: Rammebestemmelser for eksisterende kommuneplanramme O2 /1/.

Generelle rammebestemmelser

I Kommuneplan 2013-2025 er der defineret en række generelle rammebestemmelser, som er relevante i forbindelse med udarbejdelse af den fremtidige lokalplan for Rådhusgrunden i Herlev.

Parkeringsnorm

Der er i kommuneplanen fastlagt en parkeringsnorm for antallet af p-pladser i forbindelse med byggerier af nye boliger i kommunen.

Den generelle parkeringsnorm i Herlev Kommune er bestemt ved følgende:

- Mindst 2 parkeringspladser pr. bolig.
- Mindst 1 parkeringsplads pr. 35 m² kontor.
- Mindst 1 parkeringsplads pr. 50 m² erhvervsareal ved andre offentlige og private erhverv.
- Mindst 1 parkeringsplads pr. 25 m² butiksareal inklusive lager.
- Mindst 1 parkeringsplads pr. 5 siddepladser ved restaurant, kursus biograf og lignende.

Antallet af parkeringsområder skal halveres i stationsnære kerneområder. Parkeringen skal desuden i visse tilfælde begrænses yderligere efter reglerne beskrevet i Fingerplan 2013 §11.

Etageboliger

I rammebestemmelserne for etageboliger fremgår, at der til etageboligbebyggelse skal udlægges og anlægges fælles friarealer til sikring af tilfredsstillende opholdsarealer, adgangsforhold, parkering mv.

Ved udnyttelse af tagrum i etageboligområder til tagboliger skal der tages hensyn til det eksisterende taglandskab og til de eksisterende bebyggelses friareal- og parkeringsdækning.

Erhvervsområder

I rammebestemmelserne for erhvervsområder fremgår, at lokalplanlægningen for erhvervsområder generelt skal sikre, at der i erhvervsområder kan etableres butikker til salg af egne produkter og til områdets daglige forsyning med et maksimalt bruttoetageareal på 200 m².

3.2. Fremtidige planforhold

Skitseprojektet kan ikke rummes indenfor eksisterende lokalplan, hvorfor realiseringen af projektet kræver udarbejdelse af en ny lokalplan. Indholdet af den nye lokalplan er ikke kendt på dette stadie i planprocessen.

Forslag til kommuneplantillæg

På møde i Kommunalbestyrelsen den 13. september blev Forslag til Kommuneplan 2023-2035 med indarbejdning af ændringsforslag godkendt. Den endelige Kommuneplan 2023-2035 forventes vedtaget i januar 2024. Kommuneplanforslaget indeholder ændringer af rammebestemmelserne for området og af de generelle rammer.

Skitseprojektet og efterfølgende lokalplan forventes ikke at være i overensstemmelse med Kommuneplan 2013-2025 eller den senere Kommuneplan 2023-2035, hvorfor der skal udarbejdes et kommuneplantillæg.

3.3. Forholdet til anden planlægning

Udover kommuneplanen, vurderes det, at planforslaget er berørt af Fingerplan /2/, Spildevandsplan for Herlev Kommune 2020-2029 /3/ samt Klimahandleplan for Herlev Kommune 2050 /4/. Forholdet til disse planer behandles kort i det følgende.

Fingerplan 2019

Som en del af hovedstadsområdet er området omfattet af Fingerplan 2019 /2/. Fingerplanen er et landsplansdirektiv for hovedstadsområdets planlægning, og fastsætter blandt andet en afgrænsning af storbyområdet og de grønne kiler. Hovedformålet med de grønne kiler er at tilgodese behovet for det almene friluftsliv og sikre mulighederne for offentlig adgang og ophold.

I Fingerplan 2019 er planområdet udpeget som en del af "Det ydre storbyområde". Ved kommuneplanlægning i det ydre storbyområde skal byudvikling, byomdannelse og by-funktioner placeres i eksisterende byzone med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, skal placeres inden for de stationsnære kerneområder.

Planområdet er placeret ca. 1 km nordvest fra Herlev Station. Der er planlagt grønne områder, som er til fælles og offentlig benyttelse. Der vil blive etableret stier ind gennem planområdet, som forbindes med områdets øvrige stisystem.

Det vurderes at projektet ikke strider imod Fingerplan 2019.

Spildevandsplan for Herlev Kommune 2020-2029

Herlev Kommunes spildevandsplan /3/ tager udgangspunkt i klimaforandringer, og har særligt øget nedbør og tørre perioder i fokus.

De overordnede formål for spildevandsplanen er af Herlev Kommune beskrevet som:

- At sikre sundhed og hygiejniske forhold i håndteringen af spildevand.
- At imødegå konsekvenserne af klimaforandringerne.
- At sikre god vandkvalitet i søer, vandløb, hav og grundvand.
- At sikre en effektiv bortledning af spildevand og opretholde værdien af afløbssystemet.

Derudover er der i Spildevandsplanen udpeget 3 overordnede temaer, hvor klimaforandringerne er tænkt ind i de forskellige målsætninger. Temaerne er af Herlev Kommune udpeget som:

- Afledning af spildevand.
- Klimatilpasning.
- Vandmiljø.

Mål for afledning af spildevand:

- Regn- og spildevand skal bortledes på den mest hensigtsmæssige måde ud fra en teknisk, miljømæssig og økonomiske vurdering. Samtidigt skal klimaændringerne tænkes ind i drift og udvikling af kloaksystemerne.

Mål for klimatilpasning:

- At sikre byen mod skybrud således at regnvand i skybrudssituationer ledes hen, hvor det gør mindst skade.
- At gøre regn- og spildevandssystemet mere robust i hverdagen overfor de ændrede og stigende regnmængder, det vil sige at udbygge systemerne til håndtering af regnvand.
- Udgangspunktet for klimaløsninger i Herlev Kommune vil være, at løsninger skal kunne håndtere, at der står maksimalt 10 cm vand på terræn, når der falder en 100 års regn, undtaget de steder hvor vandet skal ledes hen.

Mål for vandmiljø vurderes ikke at være relevant i forbindelse til skitseprojektet.

Projektområdet er omfattet af spildevandsplanen og ligger i kloakopland 407, som er fælled-kloakeret. Spildevandet fra dette område ledes til BIOFOS Renseanlæg i Avedøre.

Ved projektet planlægges det, at det mest hensigtsmæssige tiltag vil være, at ejendommen separatkloakeres og tilsluttes separat til kloaksystemerne.

Afløbskoefficienten for ejendommen er 0,17, og da ejendommen er større end 2.500 m² skal der udarbejdes en regnvandshåndteringsplan for hhv. dimensionsgivende regn og ekstrem regn.

Det skal afklares med HOFOR, om der er mulighed for separat tilslutning for regnvand.

Spildevand fra området forventes opdelt i regnvand og spildevand, der udledes til hhv. HOFORs regnvandsledning i Herlev Bygade samt til den eksisterende spildevandsledning som i dag modtager spildevand fra Rådhusgrunden.

Det skal afklares med HOFOR om der er tilstrækkelig kapacitet i regnvandsledningen.

Regnvand bliver håndteret i overensstemmelse med Herlev Kommunes regulativ på området. Derudover bliver der etableret reservoir med en volumen svarende til kommunens dimensionskrav for regn, og ekstremregn. Regnvandet samles på grundens østlige skel, og afledes herefter gennem et reservoir og videre til regnvandskloaksystemet, såfremt det bliver afklaret med HOFOR.

Klimahandleplan for Herlev Kommune 2050

Herlev Kommunes klimahandleplan /4/ beskriver, hvordan Herlev skal blive en CO₂-neutral kommune. Planen dækker hele Herlev som geografisk område.

I planen er der af Herlev Kommune udpeget 101 indsatser. Indsatserne er fordelt på seks forskellige temaer:

- Energi.

- Transport og mobilitet.
- Affald og genbrug.
- Indkøb og grøn adfærd.
- Bæredygtig byudvikling.
- Klimatilpasning.

Overordnet handler målene om at Herlev Kommune vil reducere deres CO₂ udledning og være CO₂ neutral senest 2050.

Derudover vil Herlev Kommune gå længere end de nationale danske mål, og har følgende målsætninger for udledning af CO₂:

- Mindst 60 procent CO₂-reduktion i 2025.
- Mindst 80 procent CO₂-reduktion i 2030.
- CO₂-neutralitet i senest 2050.

Foruden et fokus på den lokale udledning af CO₂ i Herlev, omhandler klimahandleplanen også indsatser til at understøtte grønne indkøb og grøn adfærd, så forbrug i Herlev, der påvirker den globale CO₂-udledning, også inddrages selv om produktionen er sket andre steder i verden.

Der planlægges at projektet bygges således at bygningerne har et mindre energiniveau sammenlignet med de nuværende bygninger der er opført i 1971. Derudover planlægges der at projektet skal omfavne grønne områder og natur.

Der er på nuværende tidspunkt ikke informationer om materialer nok til at vurdere, om projektet kan overholde Klimahandleplanen.

Helhedsplan for området

Herlev Kommune har i kommuneplanen lavet en vision for udviklingen af Bymidten til en ny og forbedret bydel, som vil tiltrække både kunder og virksomheder. I den forbindelse er letbanen blevet en del af udviklingen i Herlev Bymidte, som følger Ring 3, og letbanen har 4 stop i Herlev Kommune.

Der er efterfølgende blevet udarbejdet en Kommuneplan /1/, fastlægger de overordnede krav til de kommende bebyggelser og øvrige aktiviteter i området. Det er på baggrund af denne Kommuneplan, at der skal udarbejdes en lokalplan som skal rumme bebyggelsen Rådhusgrunden.

Natura-2000 områder

Nærmeste Natura 2000-område /5/ er habitatområdet nr. H123, "Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov", der ligger knap 4 km nord for projektområdet.

Habitat-område nr. H123 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov er udpeget for at beskytte følgende habitatnaturtyper. Parenteser angiver naturtypenummer:

- (3130) Søbred med smårter.
- (3140) Kransnålalge-sø.
- (3150) Næringsrig sø.
- (3160) Brunvandet sø.
- (3260) Vandløb.
- (6210) Kalkoverdrev*.
- (6230) Surt overdrev*.
- (6410) Tidvis våd eng.
- (6430) Urtebræmme.

- (7140) Hængesæk.
- (7220) Kildevæld*.
- (7230) Riggær.
- (9110) Bøg på mor.
- (9130) Bøg på muld.
- (9160) Ege-blandskov.
- (9190) Stilkege-krat.
- (91D0) Skovbevokset tørvemose*.
- (91E0) Elle- og askeskov*.

Herudover er Teglstrup Hegn udpeget for at beskytte arterne:

- (1014) Skæv vindelsnegl.
- (1016) Sumpvindelsnegl.
- (1042) Stor kærguldsmed.
- (1082) Lys skivevandkalv.
- (1166) Stor vandsalamander.

Herlev Kommune har vurderet, at skitseprojektet ikke vil påvirke Natura-2000 området, hvorfor det ikke behandles yderligere.

Beskyttelseslinjer og -zoner

Der er ikke udpeget beskyttelseszoner i projektområdet. Nærmeste beskyttelseszone er en skovbyggelinje, der ligger ca. 0,5 km nord for projektområdet omkring Hospitalsparken.

Der er ingen sø- eller åbeskyttelseslinje i projektområdet. Nærmeste beskyttelseslinje er en søbeskyttelseslinje, som ligger knap 1,5 km nordvest for projektområdet, og som omkranser Sømosen.

Herlev Kommune har vurderet, at skitseprojektet ikke påvirker beskyttelseslinjer og -zoner, hvorfor det ikke behandles yderligere.

Fredede arter

Hvis en art er fredet, kan det enten betyde, at den er udrydningstruet eller mere almindelig. Fælles for begge kategorier betyder det også, at dyrene ikke må samles ind eller slås ihjel, og at planterne ikke må ødelægges eller fjernes fra det sted, de vokser. Alle vilde pattedyr og fugle er fredede, medmindre jagtloven giver tilladelse til at jage dem. Det gælder også nogle truede plantearter, bl.a. alle orkideerne. /6/

Skov-hullæbe

Ifølge Herlev Kommunes afgrænsningsnotat (Bilag 1) er der fundet en fredet orkidé, sandsynligvis skov-hullæbe (*Epipactis helleborine*), på skråningen imellem gavlen af Blok A og parke-ringspladsen. Der har tidligere været observeret to eksemplarer på skråningen.

Samtlige grønne arealer på grunden er ikke undersøgt i forbindelse med miljøscreeningen, hvorfor myndigheden ikke er bekendt med, om der evt. vokser andre orkideer på ejendommen

Der kan søges om dispensation hos Miljøstyrelsen til at flytte den fredede plante.

Skov-hullæbe er Danmarks almindeligste skovorkidé med stort spredningspotentiale, og den spreder sig gerne til beskyttede, skovnære voksesteder i f.eks. parker, haver, nyplantninger osv. Arten er i fremgang /7/.

Da forekomsten af orkideer, sandsynligvis skov-hullæbe, skal registreres i området, er der foretaget en feltundersøgelse (Bilag 2). Emnet er behandlet yderligere i kapitel 6.

Mursejler

Ifølge Herlev Kommunes afgrænsningsnotat (Bilag 1) er der tidligere registreret mursejlere omkring bygningerne. Mursejleren og dens reder er fredet og underlagt beskyttelse i henhold til Jagt- og Vildtforvaltningslovens § 6a, stk. 2 /8/.

Da forekomsten af mursejlere i forbindelse med projektet skal observeres og registreres på rådhusbygningen og omkringliggende bygninger, er der foretaget en række feltundersøgelser (Bilag 3). Emnet er behandlet yderligere i kapitel 6.

Bilag IV-arter

En række arter er beskyttet i EU's habitatdirektiv bilag IV, hvilket betyder, at artens levested også skal beskyttes.

Ifølge Herlev Kommunes afgrænsningsnotat (Bilag 1), kan træer og bygninger huse flagermus. Flagermus er beskyttet i EU's habitatdirektiv bilag IV.

Håndbog om bilag IV arter /9/ er en rapport, der beskriver beskyttede arter, der er omfattet af Habitatdirektivets bilag IV. I Danmark forekommer der 36 dyrearter i denne kategori. Visse af disse er sjældne, mens nogle er mere almindelige, men deres levesteder har under en årrække været i arealmæssig tilbagegang. Flagermus er beskyttet i EU's habitatdirektiv bilag IV.

Habitatdirektivet forpligtiger medlemslandene til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for dyrearter, som står på bilag IV. Beskyttelsen af arterne handler blandt andet om at sikre arterne mod at blive efterstræbt (jagt, indsamling, ødelæggelse af æg og yngel). Men medlemslandene skal også sikre, at arternes yngle- og rasteområder ikke beskadiges eller ødelægges, jf. direktivets artikel 12.

Et yngle- eller rasteområde forstås som en samling af lokaliteter, hvor en bestand af en art yngler eller raster, og ikke som hver enkelt lokalitet eller forekomst, medmindre der ikke er økologisk sammenhæng med andre lokaliteter eller forekomster. Ofte vil de enkelte lokaliteter i et sådant "netværk" af lokaliteter, der udgør et yngle- eller rasteområde, indbyrdes supplere hinanden i at opretholde bestanden. Betydningen af de enkelte lokaliteter i netværket kan afhænge af bestandens tæthed og spredningsmuligheder. Ved vurderingen af om et yngle- eller rasteområde beskadiges eller ødelægges, er det afgørende, om den økologiske funktionalitet kan opretholdes på mindst samme niveau som hidtil /10/.

Flagermus lever af insekter, og er derfor primært aktive i de varme måneder fra april/maj til september. Vil man have et overblik over hvor mange flagermus, der er i et område gøres det bedst i perioden 20/6-7/8, da flest individer er aktive her. Fra 15/8 til 5/9 kan man lave sensommerundersøgelse der bl.a. kan være med til at indikere overvintringslokaliteter for visse arter. Skimmelflagermus har en relativ sen "cyklus" og territoriehævdende hanner kan med fordel eftersøges senere på året helt til oktober måned.

Hvis der i et område konstateres potentielle levesteder for flagermus, skal der foretages en egentlig undersøgelse af tilstedeværelsen af flagermus i området. Tilstedeværelsen kan kun specificeres nærmere med en undersøgelse, der med ultralydsdetektor klarlægger, hvor flagermusene måtte færdes, når de flyver ind og ud af træerne eller bygninger. Dette gøres i skumringstiden.

En sådan undersøgelse skal iht forvaltningsplanen for flagermus laves i to perioder:

- Undersøgelse i yngletiden: ca. 20. juni til ca. 7. august.
- Undersøgelse for overvintringspladser/vintersværme: ca. 15. august til 15. september.

Emnet bliver behandlet yderligere i kapitel 6.

3.4. Alternativer

I henhold til miljøvurderingslovens bilag 4 skal baggrunden for de valgte alternativer, der har været behandlet i planprocessen, skitseres i miljørapporten.

Hovedforslaget, der indgår i denne miljørapport, er det scenarie, hvor planforslaget vedtages og realiseres.

Undersøgte alternativer

Der er på nuværende tidspunkt ikke nok information til at undersøge alternativer.

0-alternativet

0-alternativet svarer til referencescenariet og repræsenterer den situation, hvor de eksisterende aktiviteter fortsætter, og byggeriet undlades.

0-alternativet er beskrevet nærmere i hvert fagafsnit med vurdering af de relevante miljøfaktorer. 0-alternativet benyttes som sammenligningsgrundlag for hver af de vurderede miljøfaktorer for at vurdere hvilke påvirkninger, som planen medfører. I den forbindelse beskrives den sandsynlige udvikling af området, hvis planen ikke vedtages og miljøpåvirkningen af de foreslåede ændringer af plangrundlaget i området vurderes som forskellen mellem den situation, hvor planforslaget vedtages og realiseres, og den eksisterende situation forsætter.

3.5. Referencer

- /1/ Herlev Kommune, 2014
Kommuneplan 2013-2025
https://herlev.dk/media/11242/herlev_kommuneplan_2013-25_0.pdf
- /2/ Erhvervsstyrelsen, 2019
Fingerplan 2019
- /3/ Herlev Kommune, 2020
Spildevandsplan for Herlev Kommune 2020-2029
https://herlev.dk/media/10867/spildevandsplan_2020-2029.pdf
- /4/ Herlev Kommune, 2023
Klimahandleplan 2050
https://herlev.dk/media/8374/klimahandleplan_2050.pdf
- /5/ Miljøstyrelsen, Naturstyrelsen, 2013
Natura 2000-basisanalyse 2015-2021 for Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov.
- /6/ Miljøstyrelsen, Miljøministeriet, 2023
Naturpleje Guiden
<https://mst.dk/borger/natur-og-fritid/natur-biodiversitet/naturplejeguiden/naturpleje-guiden-plattformen/fredede-arter>
- /7/ Aarhus Universitet 2023
Den danske rødliste
<https://ecos.au.dk/forskningraadgivning/temasider/redlistframe/soeg-en-art?artid=13193>
- /8/ Miljøministeriet, 2023
Jagt- og vildtforvaltningsloven
Lovbekendtgørelse nr. 639 af 26/05/2023 af lov om jagt og vildtforvaltning,
- /9/ Søgaard, B. & Asferg, T. (red.), 2007
Håndbog om arter på habitatdirektivets bilag IV – til brug i administration og planlægning. Danmarks Miljøundersøgelser, Aarhus Universitet. – Faglig rapport fra DMU nr. 635. 226 s.
<http://www.dmu.dk/Pub/FR635.pdf>
- /10/ Miljøstyrelsens habitatvejledning, pkt. 9.7.1.4 og EU-Kommissionens vejledning pkt. 2.52, hvorefter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra d, bør forstås som en målsætning om opretholdelse af yngle- og rasteområders økologiske funktion.

4. Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

I henhold til miljøvurderingsloven /1/ skal der, i forbindelse med tilvejebringelse af planer, foretages en vurdering af, om planen må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. Vurderingen skal foretages af den myndighed, der udarbejder planforslaget efter forudgående høring af andre myndigheder, hvis område berøres.

I forbindelse med udarbejdelsen af skitseprojektet, som skal ligge til grund for udarbejdelsen af lokalplanen for de fremtidige ændringer af Rådhusgrunden i Herlev, har Herlev Kommune besluttet, at skitseprojektet er omfattet af miljøvurderingsloven, da skitseprojektet er medvirkende årsag til, at en fremtidig lokalplan fastlægger rammerne inden for fysisk planlægning og arealanvendelse.

Der er for en række planer pligt til at foretage en miljøvurdering, mens der for andre planer først skal foretages en screening for at finde ud af, om planen kan have en væsentlig indvirkning på miljøet, og derfor skal miljøvurderes.

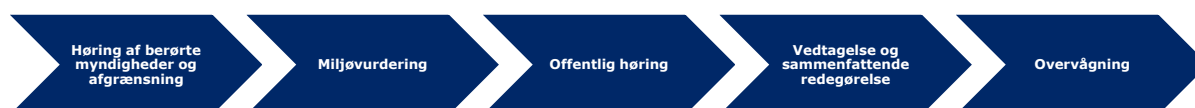
Herlev Kommune har vurderet, at skitseprojektet er omfattet af miljøvurderingspligt, jævnfør miljøvurderingslovens § 8, stk. 1. Dette begrundes i, at skitseprojektet udarbejdes til en lokalplan, der senere skal udarbejdes inden for fysisk planlægning og arealanvendelse, og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser.

Herlev Kommune vurderer desuden, at det ikke på forhånd kan udelukkes, at projektet kan medføre væsentlige indvirkninger på miljøet, og/eller at der er manglende viden om de specifikke miljøparametre f.eks. følgende parametre:

- Det kan ikke udelukkes, at der er flagermus i træerne i planområdet.
- Det kan ikke udelukkes, at der er reder til ynglende mursejlere i bygningerne i planområdet.
- Det kan ikke udelukkes, at der er flere orkideer i planområdet.
- Det kan ikke udelukkes at støj fra trafik overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier herfor i planområdet.
- Det kan ikke udelukkes at trafikstøje vil påvirke området.
- Det kan ikke udelukkes, at de ændrede trafikale forhold kan have en væsentlig påvirkning af den trafikale belastning, fremkommelighed og trafiksikkerhed i og omkring planområdet.

Miljøvurderingsprocessen

Udarbejdelse af en miljøvurdering i forbindelse med en lokalplan er en proces, som kan opdeles i fem faser:



Figur 4.1: Oversigt over fem faser i forbindelse med miljøvurdering af en lokalplan.

Første fase er en indledende høring, hvor berørte myndigheder kan komme med deres kommentarer, forslag til afgrænsning og input til den videre proces. På baggrund af høringen foretages en afgrænsning af indholdet i miljørapporten.

Afgrænsningen af nærværende miljørapport er behandlet nærmere i kapitel 5.

Anden fase består af udarbejdelse af miljørapporten sideløbende med udarbejdelse af planforslag. Miljørapporten indeholder en beskrivelse og vurdering af planforslaget og dets sandsynlige indvirkning på de miljøfaktorer, der er besluttet ved den forudgående afgrænsning.

Tredje fase er høringsfasen, hvor offentligheden, berørte parter samt myndigheder får mulighed for at udtale sig om planforslag med miljørapport.

Nærværende forslag til lokalplan og forslag til kommuneplantillæg med miljørapport har været i offentlig høring i 8 uger fra **den DD. måned 2023 til den DD. måned 2023**.

Fjerde fase består i endelig vedtagelse af lokalplanen og kommuneplantillægget med miljørapporten på baggrund af en sammenfattende redegørelse, der beskriver, hvorledes miljøvurderingen og indkomne høringssvar har indvirket på beslutningen om at vedtage lokalplanen samt dennes offentliggørelse.

Femte fase er den eventuelle opfølgende overvågning af lokalplanen og kommuneplantillæggets miljømæssige konsekvenser i overensstemmelse med det overvågningsprogram, der eventuelt er fastsat i miljørapporten.

Denne miljørapport er udarbejdet i forbindelse med skitseprojektet til lokalplanen, hvorfor opbygningen følger en miljørapport, som den ville have set ud i forbindelse med en lokalplan.

Miljøvurderingen skal, jf. miljøvurderingslovens § 12 samt lovens bilag 4 mindst omfatte følgende oplysninger:

- En beskrivelse af planens indhold, hovedformål og forbindelser med andre relevante planer/programmer.
- En beskrivelse af alternativer, herunder 0-alternativet.
- En beskrivelse af planens sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder på:
 - Den biologiske mangfoldighed.
 - Befolkningen.
 - Menneskers sundhed.
 - Fauna.
 - Flora.
 - Jordbund.
 - Vand.
 - Luft.
 - Klimatiske faktorer.
 - Materielle goder.
 - Landskab.
 - Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer.
- En beskrivelse af de kumulative virkninger, planlagte afværgeforanstaltninger og eventuelle overvågningsforanstaltninger samt metode og manglende viden.
- Et ikke-teknisk resumé og en referenceliste.

Miljørapportens endelige indhold fastlægges dog i forbindelse med afgrænsningen, jf. kapitel 5.

4.1. Referencer

- /1/ Bekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (miljøvurderingsloven).

5. Afgrænsning og metode

I dette kapitel beskrives afgrænsningen af miljørapporten, herunder de miljøfaktorer der skal vurderes. Desuden beskrives metoden for vurdering af de enkelte miljøfaktorer.

5.1. Afgrænsning

Herlev Kommune skal ifølge miljøvurderingslovens § 11 /1/ afgive en udtalelse om afgrænsning af miljørapportens indhold. Udtalelsen beskriver og afgrænser hvilke miljøtemaer, der skal behandles i miljørapporten samt, hvordan miljøvurderingen af temaerne bør udføres.

Kommunen skal ifølge miljøvurderingslovens § 32 foretage en høring af berørte myndigheder, før der tages endelig stilling til afgrænsning af miljørapportens indhold.

Høringsperioden for afgrænsning af miljøvurderingen var fra den 14. juni 2023 til og med den 28. juni 2023.

Følgende myndigheder blev hørt:

- Herlev Kommunes Center for Teknik og Miljø.

Der er i høringsperioden indkommet 3 høringssvar fra trafikmyndigheden, miljømyndigheden og naturmyndigheden. Høringssvarene er opsummeret herunder.

- Trafikmyndigheden: Trafikafvikling og belastning kommer til at indgå i miljøvurderingen. Miljøvurderingen skal dække al trafik, der er i forbindelse med området og ikke kun biltrafik. Myndigheden har derfor ikke bemærkninger til screeningen. Trafikmyndigheden behandler støj fra trafikale forhold. I forhold til vejstøj kan myndigheden se at det også kommer til at indgå i miljøvurderingen, og har heller ikke bemærkninger til det.
- Miljømyndigheden: Støjpåvirkning – undtagen fra trafik – varetages af miljømyndigheden. Miljømyndigheden har ingen bemærkninger til det fremsendte.
- Naturmyndigheden: Der er vokser en orkide i området. Der har tidligere været observeret to eksemplarer. Samtlige grønne arealer på grunden skal undersøges, da det ikke er gjort tidligere. Orkideer er fredede planter, hvilket betyder at planten ikke må ødelægges eller fjernes fra det sted den vokser. Der kan søges om dispensation hos Miljøstyrelsen til at flytte den fredede plante.

Høringssvaret har er indarbejdet i afgrænsningen af miljørapporten.

Den udarbejdede afgrænsning af hvilke miljøfaktorer, der kan medføre "sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger" er opsummeret i Tabel 5.1, hvor der desuden er angivet en række kriterier og databehov til brug for vurderingen.

Planelement	Detaljer	Vurderingskriterier	Datagrundlag/metode
Natur	Sjældne, udryddelsestruede el. fredede dyr, planter el. naturtyper	Der er skal undersøges om der er mursejlere omkring bygningerne, og om der sker væsentlig indvirkning på deres levested. Det skal undersøges om der er træer og bygninger der kan huse flagermus. Det skal undersøges, hvor stor udbredelsen af en orkide-art sandsynligvis Skov-hullæbe er i området.	Forekomsten af mursejlere skal observeres og registreres på rådhusbygningen og omkringliggende bygninger. Der skal udarbejdes en handleplan for evt. kompenserende tiltag ved nedrivning. Herlev Kommune foretager denne undersøgelse, som skal indgå i miljørapporten. Træerne på rådhusgrunden er potentielt levested for flagermus, og der skal med udgangspunkt i feltbesigtigelse vurderes, hvorvidt træerne kan være levested for flagermus. I forbindelse med lokalplanlægningen skal der søges om dispensation hos Miljøstyrelsen til at flytte den fredede plante.
Støj	Støj fra omgivelserne og til området	Det skal undersøges, om der er væsentlig støjpåvirkning fra omkringliggende områdes vejtrafik.	Forhold omkring trafikstøj skal eftervises og dokumenteres med støjberegninger i henhold til regler og vejledninger fra Miljøstyrelsen (udendørs). Området planlægges som et blandet byområde.
	Trafikstøj	Det skal undersøges om en forøgelse af trafikstøj som følge af omdannelsen vil påvirke det samlede støj væsentligt.	Forhold omkring trafikstøj skal eftervises og dokumenteres med støjberegninger i henhold til regler og vejledninger fra Miljøstyrelsen (udendørs).
Trafik	Trafikafvikling/belastning	Det skal undersøges om ændringen i trafikmønsteret for område og det forventede antal p-pladser kan opfylde kommunens parkeringsnorm, samt om der vil ske en væsentlig belastning af området	På baggrund af kendte trafiktællinger, skal der foretages en vurdering af det nye byområdes påvirkning af trafikafviklingen på Vindebyvej og Herlev Bygade, samt trafikafviklingen ud og ind ad området
	Adgang til området	Det skal undersøges om der sker væsentlig påvirkning af vejbetjeningen af området og de lette trafikanter mulighed for at færdes på eksisterende og fremtidigt stisystem.	Det skal vurderes, hvordan den eksisterende funktion med cykel- og gangforbindelse mellem Vindebyvej og Herlev Bygade kan opretholdes i det nye byområde.

Tabel 5.1: Afgrænsning af miljøemner, der skal undersøges og vurderes nærmere i miljørapporten (Bilag 1).

De vurderede miljøforhold i denne miljørapport tager afsæt i ovenstående afgrænsning.

5.2. Metode

Påvirkningsgraden vurderes på baggrund af kvalitative og kvantitative aspekter, og kan være både positiv og negativ.

Miljøpåvirkningerne er beskrevet med udgangspunkt i planens påvirkning af de identificerede miljøemner set både for hvert enkelt miljøemne og på tværs. I det omfang, det er muligt og relevant, er der desuden anvendt illustrationer, kort m.v. i beskrivelsen af påvirkningerne af miljøet.

Ved visse miljøemner er der tilvejebragt ny viden om planernes konkrete påvirkning, idet der bl.a. er udført beregninger af støj- og luftemissioner. Den valgte metode for vurdering af påvirkningen af de enkelte miljøemner beskrives i de relevante fagkapitler.

Miljøpåvirkningerne skaleres som følger:

- **Ingen/ubetydelig påvirkning:** Det vurderes, at der er ingen eller kun en ubetydelig påvirkning af miljøet. Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.
- **Lille påvirkning:** Det vurderes, at der er en påvirkning af kort varighed, i et lille område eller i et område uden særlige interesser. Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.
- **Middel påvirkning:** Det vurderes, at der er en påvirkning af en vis varighed, i et område af en vis størrelse eller i et område med særlige interesser. Afværgeforanstaltninger eller projektilpasninger bør overvejes.
- **Væsentlig påvirkning:** Det vurderes, at der er en påvirkning af lang varighed, i et stort område eller i et område med væsentlige interesser. Det vil blive vurderet, om påvirkningen kan undgås ved at ændre projektet, om påvirkningen kan mindskes ved at gennemføre afværgeforanstaltninger, eller om der på andre måder kan kompenseres for påvirkningen.

Varigheden af en påvirkning og størrelsen af det påvirkede område er vurderet individuelt for hver miljøfaktor i de relevante fagkapitler.

5.3. Referencer

- /1/ Bekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

6. Natur

I dette kapitel beskrives og vurderes planernes samlede påvirkning af natur, flora og fauna.

6.1. Metode

De eksisterende naturforhold i lokalplanområdet beskrives på baggrund af feltstudier og beskrivelser af naturen udarbejdet af NIRAS, DMR samt ud fra oplysninger fra Herlev Kommunes afgrænsningsnotat (Bilag 1). Habitatdirektivets Artikel 12 /1/ omfatter beskyttelse af dyre- og plantearter på direktivets bilag IV. Artikel 12 beskyttelsen indebærer forbud mod:

- Alle former for forsætlig indfangning eller drab af enheder af disse arter i naturen.
- Forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer.
- Forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen. Beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Bestemmelserne er ikke til hinder for, at der kan foretages indgreb i områder, som rummer yngle- eller rastesteder for beskyttede arter. Det er imidlertid afgørende, at man i så fald – fx ved hjælp af afværgeforanstaltninger – undgår såvel midlertidig som permanent forringelse af områdernes vedvarende økologiske funktion for de berørte arter. Med "vedvarende økologisk funktion" menes, at området efter indgrebet stadig opfylder de behov for arten, som det gjorde inden.

DMR har d. 15. september 2023 undersøgt flora og fauna (Bilag 2).

Der er gennemført en indledende undersøgelse af naturen for pattedyr, fugle og planter. Heri blandt af bilag IV-arter (flagermus), samt af den fredede orkide art skov-hullæbe (*Epipactis helleborine*).

Tilsvarende har NIRAS over fire dage i august/september 2023 (28/6, 29/6, 3/7 og 4/7) undersøgt området for mursejlere (Bilag 3).

6.2. Eksisterende forhold

Projektområdet ligger i den eksisterende byzone, hvor der er pletvis mindre grønne arealer med få træer og buske mellem bebyggelserne. Samtidig ligger projektområdet udenfor de grønne kiler i Fingerplanen. Nærmeste kile er den grønne by-kile Kagsåparken, som ligger ca. 1,3 km mod øst.

Projektområdet er beliggende i nærheden af Herlev Bymidte og er karakteriseret af blandet tæt bebyggelse. Ca. 200 meter mod øst findes Herlev Kirke, som er omgivet af en kirkegård og grønne arealer, hvor der findes et gammelt gadekær.

Projektområdet er stort set fuldstændig befæstet, overvejende fladt og ligger omkring kote 22,0 meter med en svag stigning mod vest, hvor koten er 24,5 meter i det sydvestlige hjørne.

Området ligger let hævet over den tilstødende vej, Herlev Hovedgade, mod syd og i niveau med Vindebyvej mod vest.

Planområdet består primært af parkeringspladser, vej og cykel- og gangstier i asfalt, fliser og anden hård belægning. Centralt på matriklen ligger tre etagebyggerier i beton i to etagers højde udformet som et stiliseret Y med åbning mod vest. Mellem Y'ets grene er en gårdhave med græsplæne blomsterbede, to enkelte træer skovfyr (*Pinus sylvestris*), stilk-eg (*Quercus rubor*) og en gråpil (*Salix cinerea*). Vest for gårdhaven strækker små tunger af beplantning sig op mod

en parkeringsplads og rundt om blokkene er der græsplæner med indslag af urter, træer og bede med buske (Figur 6.1).



Figur 6.1: Lokalplanområdets placering /1/.

Ved besigtigelsen af planområdet 15. september 2023 er der registreret 39 arter fordelt på et pattedyr, 7 fugle og 31 planter, heraf 8 træer, 5 buske og 18 urter (Bilag 2).

Der blev på den baggrund registreret følgende:

- Ud over egern observeredes ingen andre arter pattedyr. Ifølge lokale observeres der med jævne mellemrum Hare (*Lepus europaeus*) i gårdhaven. Ingen flagermus blev observeret. Umiddelbart var der ingen hulheder eller sprækker i barken på træerne på grunden, der kunne fungere som raste- eller yngleplads for flagermus. Dog var der øverst på bygningerne revner mellem beton elementer som eventuelt kan udgøre sådanne.
- Ingen mursejlere observeredes.
- Det var ikke muligt at genfinde skov-hullæbe på lokaliteten, dette kan skyldes, at overjordiske dele af planten ikke er synlige på tidspunktet for denne undersøgelse.

6.3. 0-alternativ

0-alternativet er situationen, hvor projektet ikke gennemføres, og hvor den nuværende aktivitet og naturtilstand fortsat vil være gældende.

6.4. Vurdering af påvirkning

Imens realiseringen af planerne finder sted, må der forventes en umiddelbar nedgang i antallet af pattedyr, fugle og planter.

Efter realiseringen, som indebærer etablering af grønne gårdrum og private haver, forventes en artsrig flora og fauna og dermed en øget biodiversitet i området på sigt.

Flora

Der er tidligere registreret skov-hullæbe indenfor planområdet. Da undersøgelserne som er foretaget i forbindelse med udviklingen af boligprojektet (Bilag 2), er foretaget udenfor vækstsæsonen af skov-hullæbe, er det ikke muligt, at vurdere på en eventuel forsat tilstedeværelse af arten. Denne type undersøgelser bør foretages tidligst i det sene forår.

Hvis der ikke findes yderligere orkideer i området, vurderes det at påvirkningen af arten vil være *ubetydelig til lille*.

Hvis der findes yderligere orkideer i området, vil påvirkningen af deres levevilkår være *middel*.

Den egentlige påvirkning af den fredede floraart kan ikke vurderes på dette niveau af planlægningen.

Mursejlere

Over fire dage i juni og juli 2023 blev der registreret flere mursejlere, som udelukkende bruger området til fouragering (Bilag 3). Der blev ikke registreret redeaktivitet. De seneste registreringer af mursejler indenfor området er i 2016. Der blev ikke registreret fouragerende mursejlere i september 2023.

Ved undersøgelser i forbindelse med udviklingen af boligprojektet i 2023 er der ikke observeret redeaktivitet eller fundet ynglende mursejlere.

Mursejlere benytter den samme rede år efter år. Men da der ikke er observerede ynglende mursejlere i området siden 2016, vurderes det på det foranliggende grundlag, at mursejlerne ikke benytter området længere til yngleområde. Dog er der i forbindelse med undersøgelserne i juni og juli fundet fugleklatte på væggen under et tagudhæng. Det kunne ikke bestemmes, om fugleklatterne stammer fra mursejlere eller andre fuglearter. Da der ikke har været adgang til tagudhæng, kan det ikke udelukkes at der er ynglepladser inde i bygningen.

Hvis der ikke er mursejlere i bygningerne, vurderes det at påvirkningen af områdets vedvarende økologiske funktion for mursejlere vil være *ubetydelig til lille*.

Hvis der forsat er mursejlere i bygningerne vil påvirkningen af områdets økologiske funktion være *middel til væsentlig*.

Den egentlige påvirkning af den fredede faunaart kan ikke vurderes på dette niveau af planlægningen.

Flagermus

Der er ved opslag i diverse databaser ikke noget, som indikerer, at der tidligere har været fund af flagermus i selve planområdet, og der blev heller ikke fundet hverken flagermus eller spor efter dem ved de indledende undersøgelser september 2023 (Bilag 2).

Der er ikke fundet hulheder eller sprækker i barken på træerne på grunden, hvorfor det vurderes, at træerne ikke bruges som yngle- eller overvintringslokaliteter for flagermus. Der blev dog fundet revner øverst på bygningerne mellem betonelementer, hvorfor det ikke kan udelukkes, at der er flagermus som benytter bygningerne som levested, og dermed potentielt også benytter området til fouragering.

Hvis der ikke er flagermus i bygningerne, vurderes det at påvirkningen af områdets vedvarende økologiske funktion for mursejlere vil være *ubetydelig til lille*.

Hvis der konstateres flagermus i bygningerne, vil påvirkningen af områdets økologiske funktion være middel til væsentlig.

Den egentlige påvirkning af bilag IV-arten kan ikke vurderes på dette niveau af planlægningen.

6.5. Kumulative effekter

Flere af de arter, der findes i nærområdet, vil forventes at brede sig til lokalplanområdet og de arter, der plantes i planområdet, vil forventeligt også bevæge sig ud i de omkringliggende grønne områder.

Områdets nuværende beplantning og udformning vurderes ikke at give grundlag for at skabe biologisk mangfoldighed og spredningskorridorer.

Der er ikke, jf. kommuneplanen, udpeget spredningskorridorer i projektområdet eller dets umiddelbare nærhed.

Samlet vurderes den kumulative effekt på naturen positiv men *lille*.

6.6. Afværgetiltag

Der kan på det foreliggende grundlag ikke udpeges egentlige afværgeforanstaltninger for den fredede orkide, da det ikke har været muligt at undersøge om de fortsat er i området.

Der kan på det foreliggende grundlag ikke udpeges egentlige afværgeforanstaltninger for flagermus og mursejlere, da det ikke har været muligt at undersøge om de har taget ophold i bygningerne.

Dog vil den simpleste afværgeforanstaltning for flagermus være, at nedrivning foretages i en periode, hvor væsentlige forekomster af flagermus vurderes ikke at forekomme i bygningerne. Dette kan kaldes "anbefalet periode". Den anbefalede periode kan i dette konkrete projekt groft defineres som følger:

- Nedrivning undgås i flagermusenes yngletid (maj-august).

Hvis der findes flagermus i den enkelte bygning, så kan afværge i øvrigt ske på én af følgende måder:

- Der udføres "forebyggende tillukning af åbninger" (tillukning af hulrum med eller uden udslusning).
- Fysisk fjernelse af flagermus (f.eks. ved åbning af sprækker, murværk eller tagdækning, samt fjernelse af facadebeklædning).

Anvendes der afværgeforanstaltninger i form af tillukning af åbninger, så skal der inden tillukning ske inspektion med lygte og endoskop- eller termisk kamera.

Anvendes der afværgeforanstaltninger i form af udslusning, så skal udflyvningsåbninger lokaliseres inden udflyvning.

I begge tilfælde skal det foregå i perioden 15. april til 15. maj eller 15. august til 15. september, da alle individer i en eventuel koloni på disse tidspunkter er flyvedygtige. Inden udslusning skal der søges om tilladelse hos relevante myndigheder. I dette tilfælde er det hos vildtkonsulenten hos Naturstyrelsen.

6.7. Overvågning

Det vurderes, at der er ikke behov for løbende overvågning af naturen indenfor lokalplanområdet i hverken anlægs- eller driftsfasen.

6.8. Manglende viden

Det vurderes, at der ikke har været tilstrækkelig viden til at foretage den endelige vurdering af projektets påvirkninger af naturen.

For at kunne vurdere den samlede påvirkning af naturen ved realiseringen af planerne er det nødvendigt, at foretage yderligere undersøgelser.

Det har på grund af årstiden ikke været muligt at undersøge området for skov-hullæbe. Det kan derfor ikke vurderes, om realiseringen af projektet vil påvirke arten, og om der i givet fald vil være behov for afværgeforanstaltninger.

Det kan ikke udelukkes at der er flagermus eller mursejlere i bygningen indenfor planområdet. Inden nedrivning skal det derfor undersøges nærmere, om der er flagermus og mursejlere i bygningerne. Disse undersøgelser skal foretages i yngle- og overvintringsperioderne for den enkelte art. Resultatet anvendes efterfølgende til at vurdere det aktuelle behov for afværgeforanstaltninger, og påvirkningen af arter ved realisering af planerne.

6.9. Referencer

- /1/ Rådet for de Europæiske fællesskaber, 1992
Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter.
<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CE-LEX:31992L0043:DA:HTML>
- /2/ Styrelsen For Digitalisering og Effektivisering, 2023
<https://kort.plandata.dk/spatialmap>

7. Støj

I dette kapitel beskrives og vurderes påvirkningen af planområdet i forhold til trafikstøj fra veje og hovedstadens letbane.

7.1. Metode

Trafikstøj fra veje

Vejtrafikstøj er undersøgt ved beregningsprogrammet SoundPLAN efter Nord2000-modellen, som er Miljøstyrelsens gældende beregningsmodel /1/, /2/.

Beregningsresultaterne er sammenlignet med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj ved boliger:

$$L_{den} \leq 58 \text{ dB(A)}$$

Støjgrænsen angår vejtrafikkens bidrag til støjniveauet udendørs, og skal som udgangspunkt være overholdt på boligernes udendørs opholdsarealer og ud for facaderne i alle etagehøjder.

Grundlaget for beregningerne har været (Bilag 4):

- Situationsplan dateret 25.05.2023 med bygningshøjder
- Kortmateriale fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, september 2023
- Trafiktal fra Sweco modtaget 13.09.2023

På baggrund af beregningerne er der lavet en fordeling af lette køretøjer (kategori 1), og tunge køretøjer (kategori 2/3). I beregningerne er der taget højde for dag, aften og natteperioder, baseret på standard vejtyper jf. Vejdirektoratets rapport /2/.

Figur 7.1 nedenfor viser, mængden af trafik benyttet for de mest betydende veje omkring boligerne.

	ÅDT (køretøjer)	Hast. (km/t)	Vejbelægning
Herlev Hovedgade, øst for Herlev Ringvej	23.125	60	AB 11
Herlev Hovedgade, vest for Herlev Ringvej	19.554	60	AB 11
Herlev Ringvej, nord for Herlev Hovedgade	26.964/28.661	70	AB 11
Herlev Ringvej, syd for Herlev Hovedgade	20.804	70	AB 11
Vindebyvej	4.821	40	
Herlev Bygade	9.107/5.089/4.821	50	SMA 8
Interne veje	500	30	SM 8

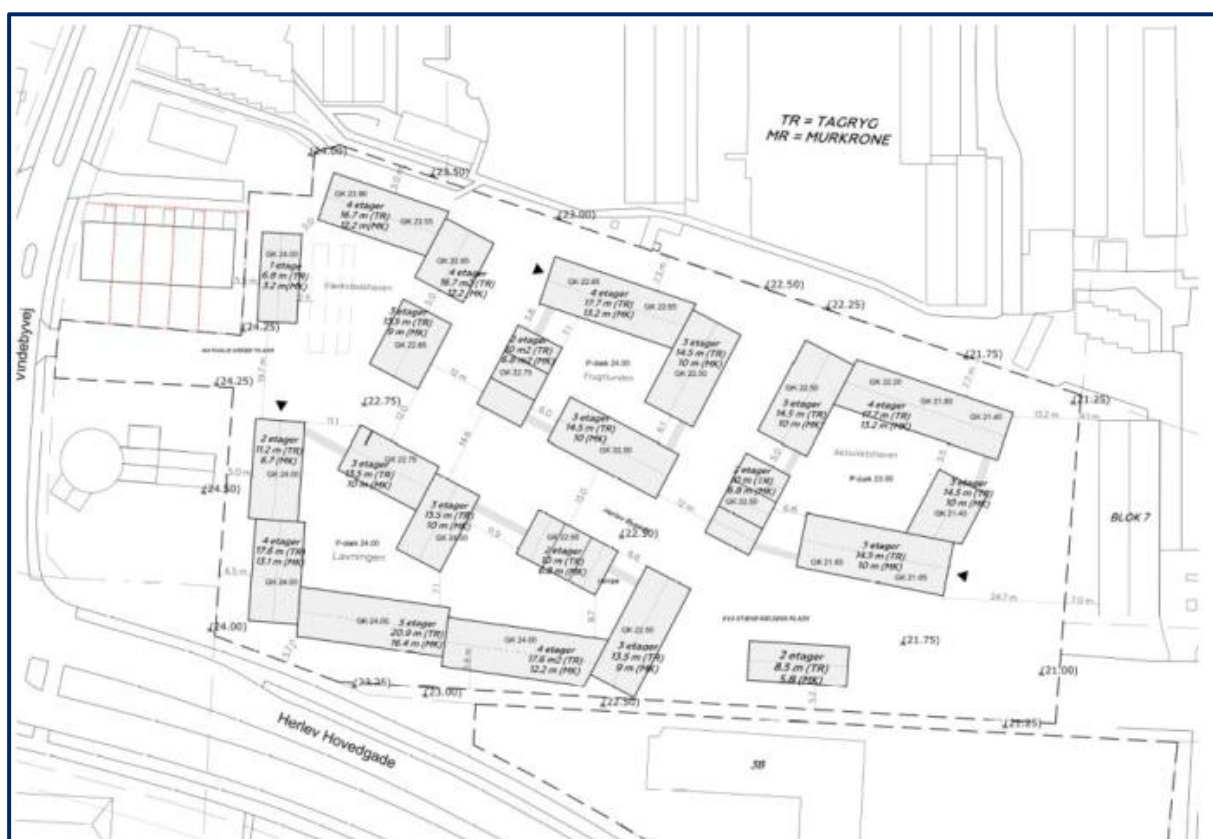
Figur 7.1: Mængden af trafik omkring de kommende boliger /3/.

Bygningsreglementet forskriver, at støj fra vejtrafik, L_{den} , indendørs i boliger med lukkede vinduer, ikke må overskride et støjniveau på 33 dB (med eventuelle friskluftventiler åbne) /3/.

I følge Miljøstyrelsens vejledning 4/2007 "Støj fra Veje" /1/, skal alle facader i nye boliger, placeret i eksisterende støjbelastede byområder udformes således, at der indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer (åbningsareal 0,35 m²) ikke er et støjniveau L_{den} på over 46 dB forårsaget af vejtrafik. Denne støjgrænseværdi er gældende for støjniveauer på boligernes facader, som overskrider støjniveauet L_{den} på 58 dB. Det skal derudover sikres, at støjniveauet på de udendørs opholdsarealer ikke overstiger L_{den} på 58 dB /3/.

Forudsætning

I forbindelse med beregning af de kumulative effekter af trafikstøj er det forudsat, at boligerne placeres efter situationsplanen i Figur 7.2. Det vil sige, at beregningsmodellen medtager det bidrag til støjen, som de nye bygninger vil give via refleksioner på facaderne og indregner den skærmvirkning, som bygningerne vil give.



Figur 7.2: Situationsplan for planområdet /3/.

7.2. Eksisterende forhold

Planområdet ligger på hjørnet af Herlev Hovedgade og Vindebyvej, og er belastet af trafikstøj, hvor både facader og udendørs opholdsarealer er udsat.

7.3. 0-alternativ

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor de eksisterende aktiviteter fortsætter, og planerne ikke realiseres. I dette scenarie vil støjen i området være uændret, og den eksisterende trafik vil fortsat bidrage til støj i området.

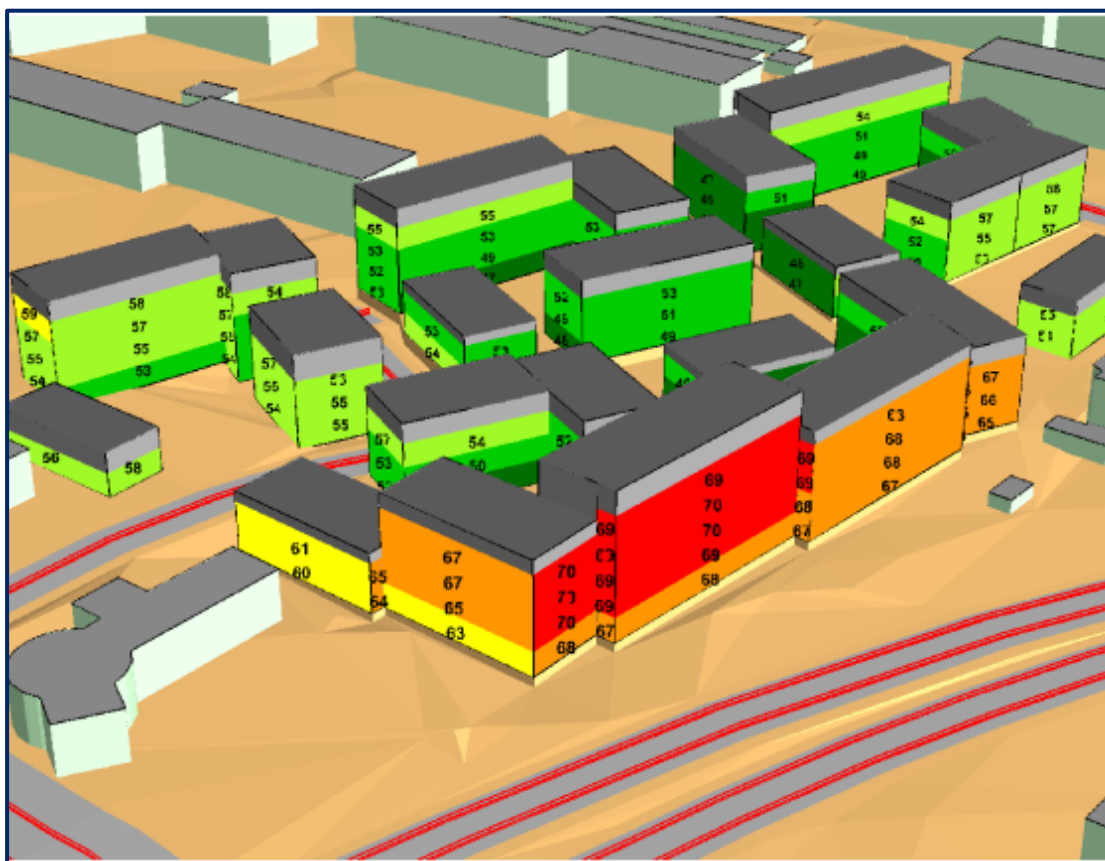
7.4. Vurdering af påvirkning

Støj fra omgivelserne til området

I udvalgte positioner langs facaden, er der foretaget beregninger af trafikstøjen af de planlagte boligblokke /3/.

Uden afskærmning vil størstedelen af området være støjbelastet, og området skal derfor indrettes så boliger og udendørs opholdsarealer, i nødvendigt omfang, beskyttes mod støj. Dette kan f.eks. afstedkommes ved en høj randbebyggelse mod primært Herlev Hovedgade, som vil beskytte bagvedliggende boliger og opholdsarealer. Randbebyggelsens facader vil være støjbelastede. Det skal derfor sikres, vha. f.eks. støjdæmpende vinduesopluk (som russervinduer), at gældende myndighedskrav til det indendørs støjniveau med henholdsvis lukkede og delvist åbne vinduer overholdes.

Figur 7.3 og Figur 7.4, viser den beregnede trafikstøj på bygningernes facader set fra sydvest og sydøst. De beregnede værdier er angivet som L_{den} -værdier i frit felt i dB /3/.



Figur 7.3: Vejtrafik i frit felt på boligernes facader angivet som L_{den} i dB. Set fra sydvest /3/.



Figur 7.4: Vejtrafik i frit felt på boligernes facader angivet som L_{den} i dB. Set fra sydøst /3/.

Det fremgår, at støjbelastningen på de boligers facader, der ligger ud mod Herlev Hovedgade, nogle steder er beregnet op til 70 dB (Figur 6.2). Støjbelastningen for de boliger der ligger ud mod Vindebyvej er beregnet op til 61 dB (Figur 6.2) /3/. Det vil sige, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på L_{den} 58 dB overskrides.

Det vurderes derfor, at vejstøjen vil have en *væsentlig påvirkning* af sundheden for de mennesker der skal bo eller arbejde i området.

På opholdsarealer omkring boligerne, overholdes Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj forårsaget af vejtrafik (L_{den} 58 dB) på store dele af området /1//3/. De beregnede støjni-veauer fremgår af Figur 7.5.



Figur 7.5: Støjuddredelseskort som viser vejtrafikstøjen i området omkring bebyggelsen på terræn angivet som L_{den} i dB inkl. refleksion fra "egen" facade (op til 3 dB højere en fritfeltsværdien). Punktberegningerne angiver vejtrafikstøjen som fritfeltsværdier, vist som talværdier på kortet (dvs. ekskl. refleksion fra "egen" facade)./3/.

Generelt skal alle støjgrænser på de udendørs opholdsarealer overholdes. Der kan dog være ikke-støjfølsomme delområder, som fx parkerings- og fortovsarealer, da de ikke er planlagt som opholdsområder /1/.

Det vurderes derfor, at der vil være en *lille påvirkning* på de arealer tættest på Herlev Hovedgade, som ikke er planlagt til opholdsarealer, hvorfor disse arealer ikke skal udlægges til opholdsarealer. Der vil på de resterende områder være *ingen/ubetydelig påvirkning* fra støjen.

Trafikstøjpåvirkning indendørs og udendørs

For at kunne overholde grænserne for det indendørs støjniveau med lukkede vinduer i de boliger, hvor støjgrænsen overskrides på facaden, må der stilles krav til vinduernes lydisolation.

Med udgangspunkt i de beregnede støjbelastninger, langs boligernes facader og Miljøstyrelsens krav om et indendørs støjniveau på maksimalt L_{den} 33 dB, er der foretaget overslagsberegninger af kravene til facadernes lydisolation for en række typeeksempler, med henblik på at vurdere den nødvendige lydisolation af de fremtidige boligers vinduer /1//3/.

Der er gennemført beregninger for vinduernes nødvendige lydisolation, og for overholdelse af kravene med åbne og lukkede vinduer /3/.

Der er lavet beregninger af boligernes indendørs støjniveau med hhv. lukkede og åbne vinduer, hvor grænseværdierne overskrides. Beregningerne viser, at støjniveauet kan reduceres ved brug af særligt støjdæmpende oplukkelige vinduespartier, svarende til de bedste russervinduer på markedet, eller ved at reducere støjniveauet på facaden.

Det vurderes, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for indendørs opholdsarealer med lukkede vinduer kan overholdes, hvis der gennemføres støjdæmpende tiltag. Hvorefter påvirkningen vil være *lille*.

I de tilfælde, hvor støjniveauet på facaden overstiger 58 dB, vil Miljøstyrelsens krav om et indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer på højst 46 dB fra vejtrafik i små (typisk under 12 m²) sove- og opholdsrum ikke umiddelbart kunne betragtes som overholdt /1//3/.

Der er derfor også gennemført beregninger for den nødvendige dæmpning for vinduesopluk, svarende til merdæmpningen i forhold til et åbent vindueshul med en åbning på 0,35 m², er op til 19 dB, hvilket svarer til de bedste russervinduer på markedet. Hvis der i det enkelte rum kan åbnes et vindue ud mod en ikke støjbelastet facadedel ($L_{den} \leq 58$ dB), stilles der ikke krav til dæmpning i vinduesoplukket /3/.

Det indendørs støjniveau med åbne vinduer kan reduceres ved brug af særligt støjdæmpende oplukkelige partier, eller ved at reducere støjniveauet på facaden. Eksempler på dette kan være russervinduer, afskærmende glas-/altanværn, afskærmende forsatsvindue foran et almindeligt opluk /3/.

Ved et krav om merdæmpning på over 6-7 dB, kan det forventes at der etableres russervinduer i boligerne. Ved lavere krav, kan der anvendes afskærmende glas-/altanværn, afskærmende forsatsvindue m.m /3/.

Det vurderes, at miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for indendørs opholdsarealer med åbne vinduer kan overholdes, hvis der gennemføres støjdæmpende tiltag. Hvorefter påvirkningen vil være *lille*.

7.5. Kumulative effekter

Da der i planområdet kun er tale om væsentlig støj fra det omkringliggende områdes trafik, som set af Støj-Danmarkskortet (viser $L_{den} > 70$ dB), er der ikke tale om kumulative effekter. Det beregnede støjbedrag fra områdets trafik, forventes derfor at være retvisende. De vejledende grænseværdier fra Miljøstyrelsen gælder, og reguleres for den enkelte trafiktype.

7.6. Afværgetiltag

For at grænserne for støjniveau kan overholdes, er der behov for særligt lydisolerende foranstaltninger på de mest støjbelastede facader, hvor der vil være overskridelser af vejstøjsniveauet. Her er der hovedsageligt tale om de bygningssider der ligger ud mod Herlev Hovedgade.

7.7. Overvågning

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

7.8. Manglende viden

Det vurderes, at der har været tilstrækkelig viden til at foretage en vurdering af trafikstøj fra de omkringliggende veje i forbindelse med realisering af planerne.

7.9. Referencer

- /1/ Miljøstyrelsen.
Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4/2007, Støj fra veje.
2007.
- /2/ Vejdirektoratet.
NORD2000 – Håndbog, Beregning af vejstøj i Danmark Rapport 434.
2013.
- /3/ Gade & Mortensen Akustik A/S.
Vurdering af støj fra vejtrafik, 2023.
Bilag 4

8. Trafikafvikling og trafiksikkerhed

Planlægning for etablering af boliger på hjørnet af Herlev Hovedgade og Vindebyvej, vil medføre ændringer af trafikbelastningen i området, samt sikkerhedsforhold for de bløde trafikanter. I dette kapitel beskrives og vurderes ændringernes effekt på omgivelserne.

8.1. Metode

Metoden for analyse og vurdering af trafikken omfatter skitseprojektets konsekvenser for trafikken på Herlev Hovedgade og de omkringliggende veje. Derudover vurderes skitseprojektets påvirkning af trafiksikkerheden i området.

Vurderingen tager udgangspunkt i erfaringsmæssige turrater, samt trafikanalyse /1/, som sættes i forhold til den planlagte anvendelse, hvor trafikken i den eksisterende anvendelse bliver fratrullet.

Oplysninger om trafiktal og parkeringsforhold er også indarbejdet i Herlev Kommunes afgrænsningsnotat (Bilag 1).

For at kunne vurdere antallet af biler til og fra rådhusgrunden under den eksisterende anvendelse, er der taget udgangspunkt i antallet af opmærkede parkeringsbåse omkring bygningen, samt antallet af ansatte på rådhuset /2/.

8.2. Eksisterende forhold

Området der i dag har et areal på 15.423 m² og rummer Herlev Rådhus, består primært af tre kontorbygninger på samlet ca. 7.588 m² med omkringliggende terrænparkering. På rådhuset arbejder der ca. 350 personer, og området omkring Herlev Rådhus er belastet af trafik fra omkringliggende veje /2/.

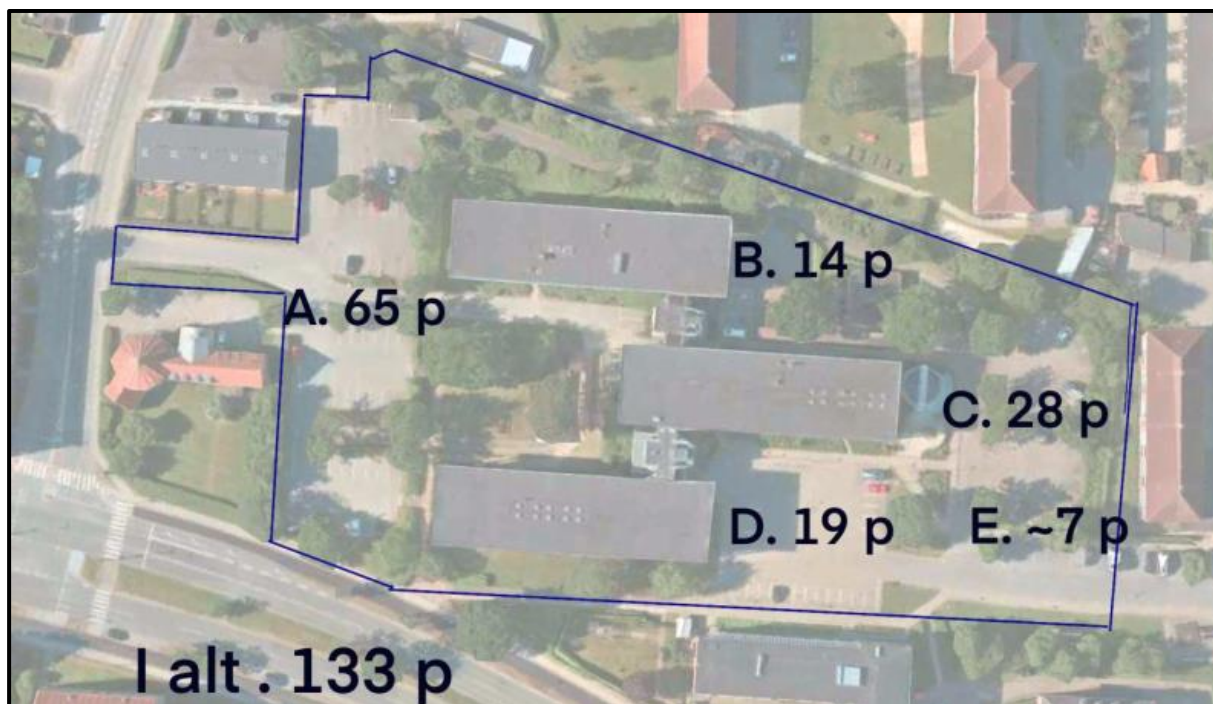
Nuværende bilparkering

Der er ca. 133 terrænparkeringspladser på området, fordelt med 65 p-pladser mod vest, der vejbetjenes fra Vindebyvej og ca. 68 p-pladser mod øst, der vejbetjenes fra Herlev Bygade (Figur 8.1). De 65 parkeringspladser mod vest er langtidsparkeringspladser, primært til de ansatte (delområde A).

Mod øst er der fire delområder som følger:

- Delområde B: 14 p-pladser hvor en stor del er tidsbegrænsede (15 min), som også kan anvendes med p-tilladelse. En mindre del af pladserne er langtidsparkering.
- Delområde C: 28 p-pladser, hvor en del er tidsbegrænsede (15 min), som også kan anvendes med p-tilladelse, hvor resten af pladserne er til langtidsparkering.
- Delområde D: 19 p-pladser, med 3 timers tidsbegrænsning.
- Delområde E: Ca. 7 pladser med 30 min. Tidsbegrænsning kl. 7-9 på hverdage, med fri parkering.

Der er enkelte handicapparkeringspladser i området, der indgår i overstående parkeringsregnskab /2/.



Figur 8.1: Nuværende parkering i området, i alt ca. 133 p-pladser.

Nuværende biltrafik

Der er ca. 350 ansatte på rådhuset, samt mange besøgende, men der foreligger ikke oplysninger omkring trafikens størrelse /2/.

Hvis det antages af 80% af de ansatte er på rådhuset på en typisk hverdag, og en tredjedel af dem kommer i bil, vil det skabe en biltrafik på ca. 190 bilture pr. hverdagsdøgn. Hvis det hertil antages, at der er nogenlunde samme antal besøgende, som kommer i bil, vil den samlede biltrafik være i størrelsesordenen af 380 bilture pr. hverdagsdøgn.

Biltrafikken kan også skønnes ud fra antallet af parkeringspladser, hvilket forudsættes

- at 93 af parkeringspladserne udelukkende anvendes til langtidsparkering, hvor hver plads i gennemsnit skaber trafik på 2,2, bilture, svarende til, at hver parkeringsplads i gennemsnit anvendes 1,1 gang pr. hverdagsdøgn. Det svarer til biltrafik på ca. 205 bilture pr. hverdagsdøgn, begge retninger tilsammen.
- at 40 af parkeringspladserne, der er pålagt tidsrestriktioner mellem 15 min og 3 timer, i gennemsnit anvendes 3 gange på et hverdagsdøgn, og dermed i gennemsnit skaber en biltrafik på 6 bilture pr. hverdagsdøgn. Det svarer til en biltrafik på 240 bilture, begge retninger tilsammen.

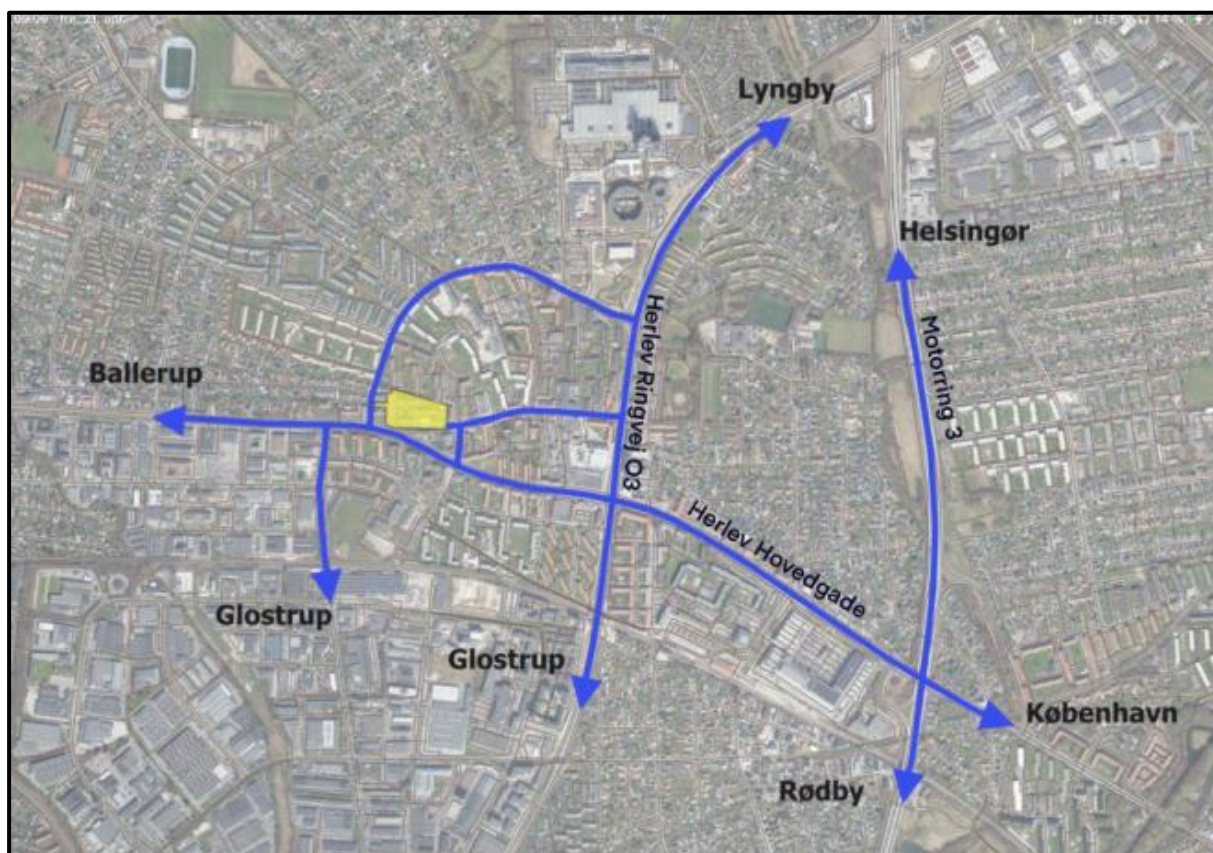
Dette giver i alt en biltrafik i størrelsesordenen 445 bilture pr. døgn.

På dette grundlag estimeres den nuværende biltrafik til 400 bilture pr. hverdagsdøgn, der ud fra fordelingen af p-pladser vil fordele sig med ca. 1/3 (130 bilture pr. hverdagsdøgn) der kører til og fra Vindebyvej og ca. 2/3 (270 bilture pr. hverdagsdøgn) der kører til og fra Herlev Bygade /2/.

Overordnet vejnet

Projektområdet ligger i den vestlige ende af Herlev Bygade, med vejadgang fra Herlev Bygade og Vindebyvej.

Opkoblingen på det overordnede vejnet fremgår af Figur 8.2. Området ligger tæt på Herlev Hovedgade, med forbindelser til ring 3 (Herlev Ringvej) og motorring 3 /2/.



Figur 8.2: Overordnet vejnet omkring Herlev Rådhus området.

Vindebyvej og Herlev Bygade

Vindebyvej er en to-sporet trafikvej med delte stier i begge sider af vejen. På delstrækninger er der et midterfelt på ca. 2 meters bredde, med midterheller og strækninger med areal til svingende.

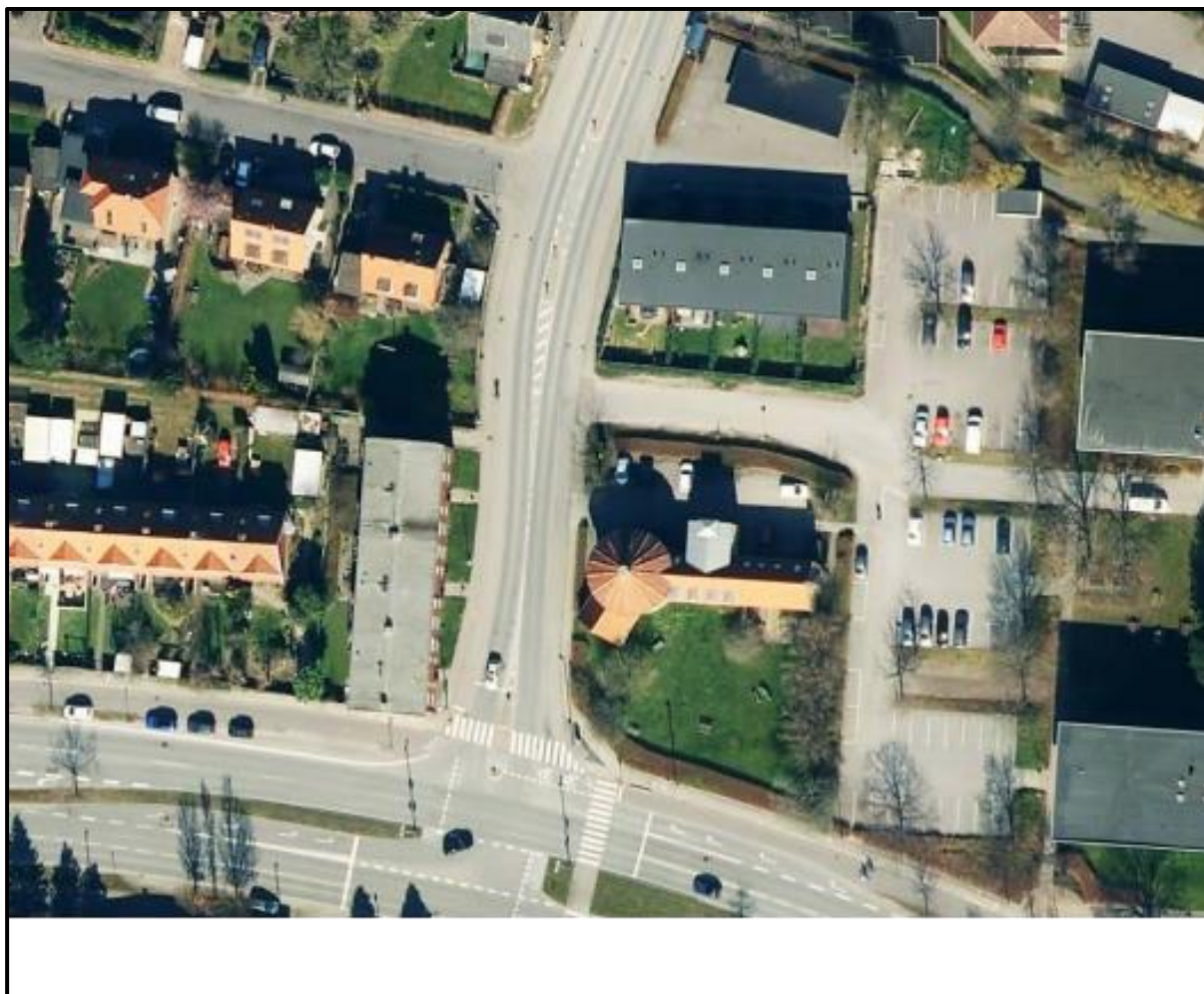
Adgangsvejen mod vest er tilsluttet Vindebyvej i et vigepligtsreguleret kryds, der ligger ca. 50 meter fra det signalregulerede kryds ved Herlev Hovedgade. På den delstrækning er der ikke et midterfelt. Adgangsvejen ligger ud for en spærreflade, hvor vejen indsnævres fra delstrækningen med midterfelt til delstrækning uden midterfelt. I spidsperioder er der kø op mod Herlev Hovedgade, og i perioder tæt trafik i modsat retning (Figur 8.3, Figur 8.4 og Figur 8.5).



Figur 8.3: Vindebyvej set fra retning mod Herlev Hovedgade. Vejadgang mod projektområdet ses til venstre på billedet ud for den sorte bil.



Figur 8.4: Adgangsvejen. En smal tosporet vej, uden anlæg til bløde trafikanter.



Figur 8.5: Luftfoto af Vindebyvej, adgangsvejen og krydset ved Herlev hovedgade.

Herlev Bygade betegner både den primære strækning fra Herlev Rådhus til Herlev Ringvej, og forbindelsesvejen til Herlev Hovedgade. På den primære strækning er vejen med chaussésten, beplantning og med cykelsti og fortov i begge sider. Forbindelsestrækningen er i asfalt, med markant beplantning og cykelsti og fortov /2/.

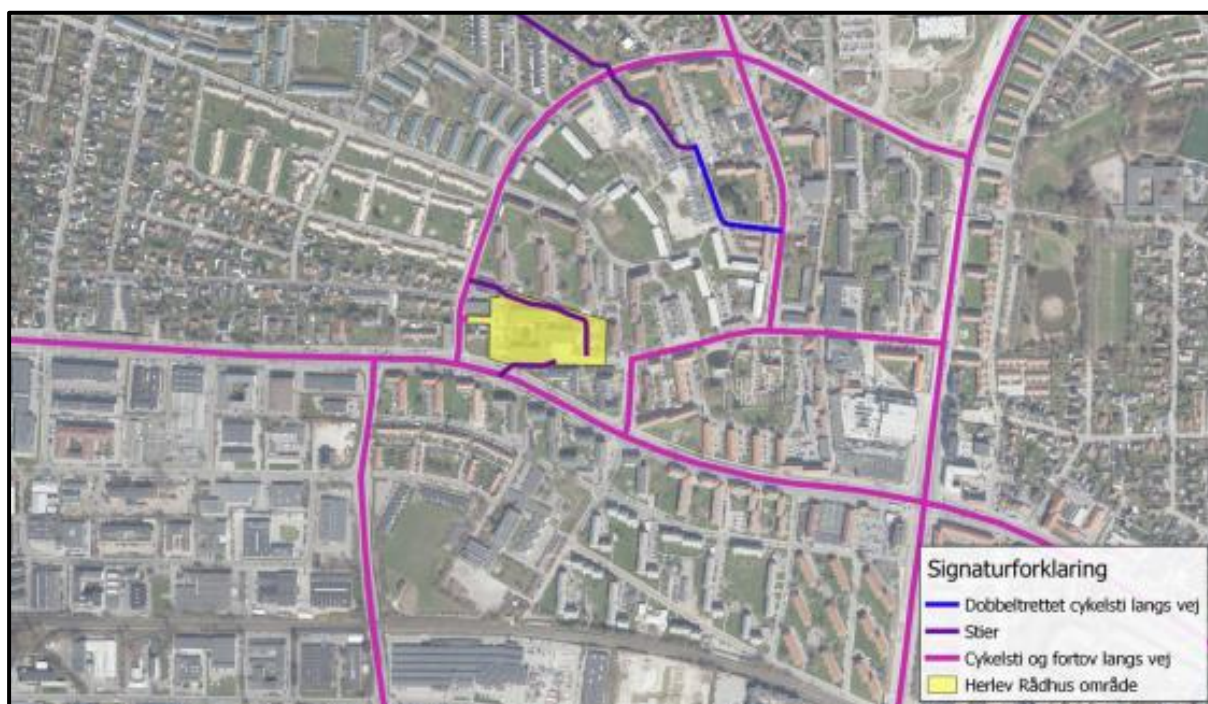
Adgangsvejen til projektområdet er den vestlige blinde del af den primære vejstrækning af Herlev Bygade. Vejen har samme udtryk som resten af Herlev Bygade, men med vinkelret parkering i den ene side af vejen, fortov i begge sider og ingen anlæg til cyklister. Kørebanen og parkeringens manøvrearealet har en brede på ca. 6 meter /2/.



Figur 8.6: Herlev Hovedgade. Den vestlige delstrækning op mod forbindelsesvejen og rådhuset/projektområdet.

Stier og Stiruter

De overordnede stier i området omkring rådhuset fremgår af Figur 8.7. I relation til projektområdet er der en dobbeltrettet fællessti mellem Herlev Bygade og Vindebyvej, hvor stien udmunder ca. 60 meter nord for adgangsvejen til den vestlige del af Rådhusgrunden. Derudover er der en mere lokal sti, mellem den vestlige ende af Herlev Bygade og Herlev Hovedgade.

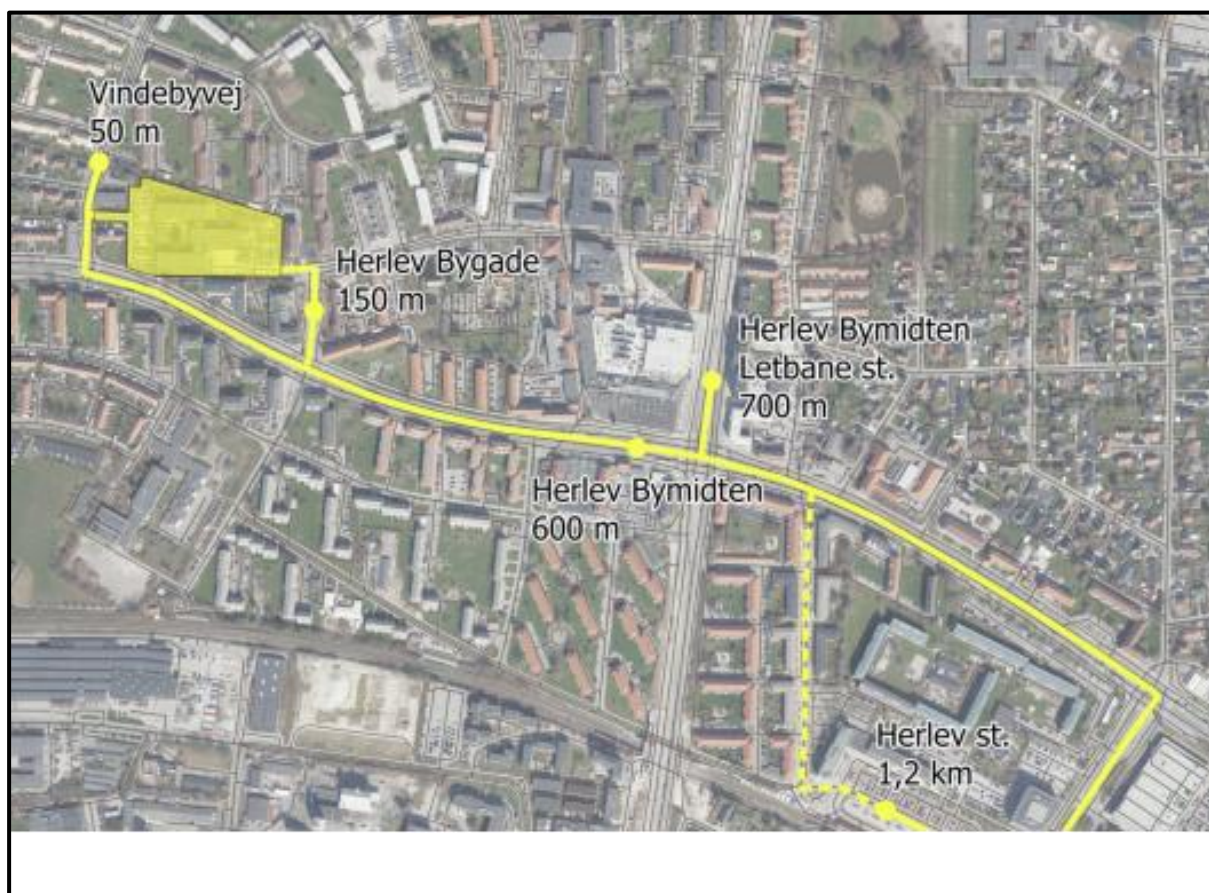


Figur 8.7: Nuværende stinet omkring Herlev Rådhus.

Kollektiv trafik

I nærområdet kører der flere buslinjer med stoppesteder tæt på projektområdet, på Vindebyvej og Herlev Bygade.

Den kommende letbanestation "Herlev Bymidte" på Herlev ringvej ligger i en afstand af ca. 700 meter. Afstanden til Herlev S-togs station er ca. 1,2 km for bløde trafikanter, og ca. 1,6 km for biler (Figur 8.8) /2/.



Figur 8.8: Den kollektiv betjening, hvor den kommende letbane station Herlev Bymidte indgår. Afhængig af hvor i projektområdet man bor, er afstanden +/- 75 meter. Den stiplede linje er den korteste rute for de bløde trafikanter.

8.3. 0-alternativet

0-alternativet er situationen, hvor planen ikke gennemføres, og hvor den nuværende aktivitet fortsætter. Trafikafviklingen og den afledte trafiksikkerhed er knyttet til den eksisterende anvendelse, som offentligt areal.

Trafikafviklingen og trafiksikkerheden i 0-alternativet forventes at være som eksisterende forhold. Med etablering af en letbane tæt ved planområdet, vurderes trafikafviklingen for biler dog i fremtiden at blive mindre end den er i dag, da flere forventes at vælge letbanen som transportmiddel. Derudover er området under byomdannelse og vil fremadrettet overgå til mere personbiltrafik samt bløde trafikanter og mindre tung trafik.

8.4. Vurdering af planens påvirkning

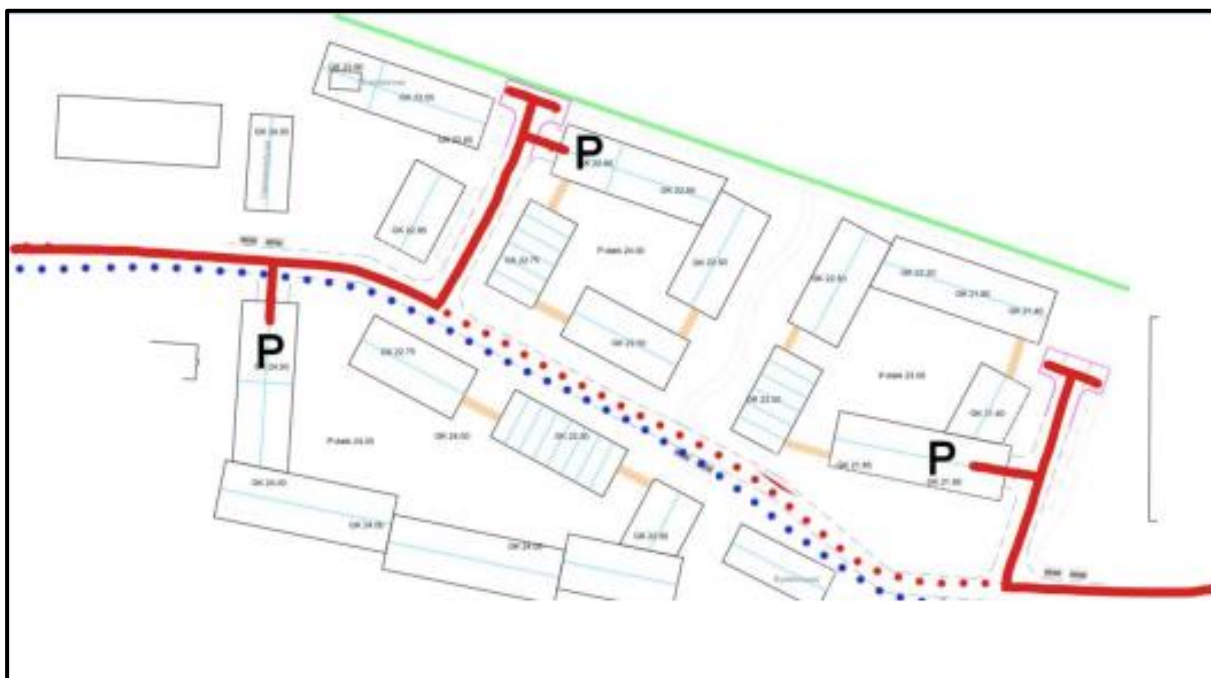
Trafikafvikling og -belastning

Området planlægges udbygget med ca. 175 boliger, et værkstedshus i det nordvestlige hjørne, et fælleshus i det sydøstlige hjørne samt små erhvervslokaler (Figur 8.9).

Der vil være vejadgang til to P-kældre fra vest, og til en p-kælder fra øst. Der vil ikke være mulighed for gennemkørende biltrafik. De to adgangsveje afsluttes i vendepladser, der er dimensioneret for distributionsbiler.

Der vil kun være gennemkørselsmuligheder for renovationskøretøjer, brandredning og enkelte andre store køretøjer, som fx flyttevogne. Denne begrænsning sikres ved en bom eller hæve/sænkepufferter på den midterste del af det gennemgående strøg. Gennemkørselsmuligheden forventes etableret med ensrettet trafik.

Der vil være offentlig adgang igennem området for bløde trafikanter. Der er i dag en sti langs den nordlige grænse af området, som i forbindelse med byggeriet nedlægges, og erstattes af en stirute gennem det centrale trafikfredelige strøg /2/.



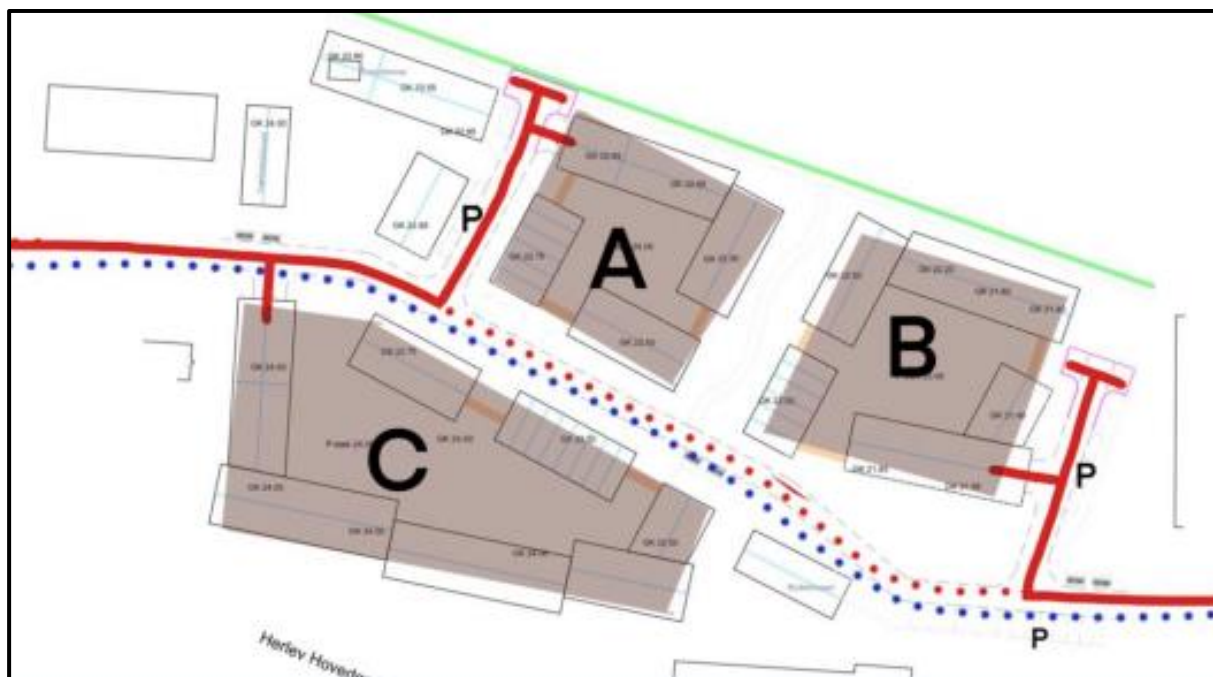
Figur 8.9: Situationsplan.

Områdets bilparkering planlægges placeret i tre uafhængige parkeringskældre, der betjenes med ramper tæt ved de to adgangsveje fra henholdsvis Vindebyvej og Herlev Bygade (Figur 8.10) /2/.

Ifølge kommunens parkeringsnorm forudsættes der et anlæg af 0,75 p-pladser pr. bolig, svarende til 131 p-pladser. Aktuelt er der planlagt tre p-kældre med i alt ca. 120 pladser og hertil parkering på terræn, så kravet til parkeringspladser opfyldes. I parkeringskælderen vil der indgå mindre handicapparkeringspladser, hvor større handicapparkeringspladser indrettes på terræn /2/.

Størstedelen af parkeringspladserne vil være rettet mod Vindebyvej (kælder A og C). Parkeringspladserne skønnes at rumme ca. 85 p-pladser, mens de resterende ca. 35 p-pladser i kælder B, som udgangspunkt vejbetjenes fra Herlev Bygade (Figur 8.10).

Derudover, etableres mindst fire cykelparkeringspladser pr. 100 m² bolig, svarende til ca. 600 cykelparkeringspladser. Cykelparkeringspladser placeres dermed både i kældrene og på terræn.



Figur 8.10: Fremtidig bilparkering.

Området forventes at udbygges til ca. 175 boliger. Det vurderes, at boligerne i gennemsnit vil rumme 2,2 personer, som vil foretage 3,5 ture pr. hverdagsdøgn. Samlet set svarer det til ca. 1.350 personture, for begge retninger tilsammen. Hvis det antages at en tredjedel af turene er med bil, svarer det til 450 bilture pr. hverdagsdøgn /2/.

Der planlægges etablering af ca. 120 p-pladser i P-kældre. Dvs. at hvis de anvendes i gennemsnit 2 gange i døgnet, og at denne trafik svarer til 80% af den samlede biltrafik til og fra området, svarer det til 600 bilture pr. hverdagsdøgn /2/.

Vejdirektoratets turrate for biler for etageboliger er 3,4 ture pr. hverdagsdøgn pr. bolig, hvilket svarer til ca. 595 bilture pr. hverdagsdøgn /2/.

På den baggrund, vurderes den fremtidige biltrafik til og fra området at være i størrelsesordenen af 550 bilture pr. hverdagsdøgn, i begge retninger tilsammen. Fordeles trafikken relativt i forhold til parkeringskapaciteten i p-kældrene, svarer det til en fremtidig biltrafik på ca. 385 bilture pr. hverdagsdøgn til og fra Vindebyvej, og ca. 165 bilture pr. hverdagsdøgn til og fra Herlev Bygade /2/.

Adgangsvej	I dag	Fremover
Vindebyvej	130	385
Herlev Bygade	270	165
I alt	400	550

Figur 8.11: Et skøn over nuværende og fremtidige trafikmængder /2/.

Den samlede trafik i området øges (Figur 8.11), og at fordelingen ændres. Der bliver formentlig mindre trafik til og fra området fra Herlev Bygade, og mere trafik til og fra Vindebyvej.

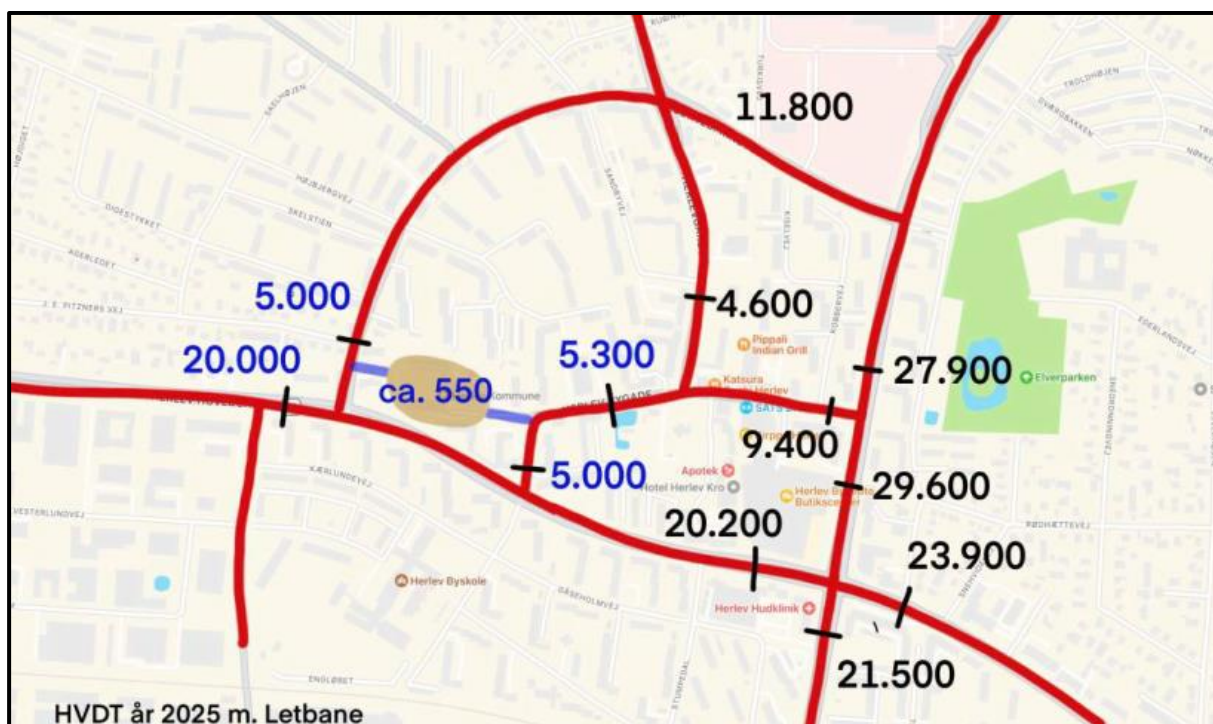
Det vurderes derfor, at den samlede trafikbelastning og fordeling af trafikken vil have en *middel* påvirkning til og fra området.

Det kan være vanskeligt at fastlægge den fremtidige trafik i området omkring de kommende boliger, da områdets trafik præges af det igangværende letbanebyggeri. Det påvirker både den samlede trafik i området, og biltrafikkens fordeling på vejene. Som eksempel er der mere trafik på Vindebyvej end normalt, da letbanebyggeriet medfører forsinkelser for trafikken på Herlev Ringvej /2/.

Der er taget afsæt i forliggende modelberegninger og suppleret med vurderinger baseret på foreliggende tællinger (Figur 8.12 og Figur 8.13).

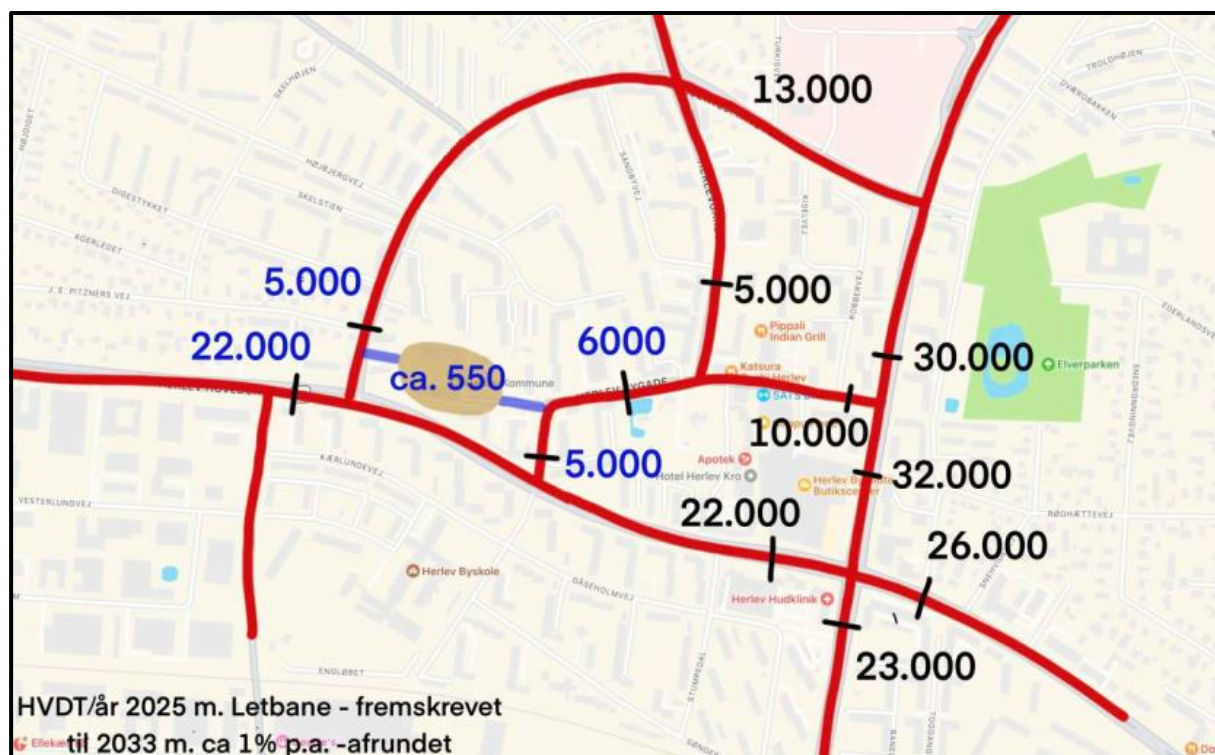
Delstrækning	2018	2021 (uden letbane)		2025 (med letbane)	
	Basis	0-alternativ	Hovedforslag	0-alternativ	Hovedforslag
Herlev Ringvej, nord for Herlev Bygade	31.600	32.500	33.000 (+1 %)	27.400	27.900 (+2 %)
Herlev Ringvej, nord for Herlev Hovedgade (ud for Herlev Bymidte)	33.100	34.000	34.700 (+2 %)	28.900	29.600 (+2 %)
Herlev Ringvej, syd for Herlev Hovedgade	27.000	27.900	28.400 (+2 %)	21.100	21.500 (+2 %)
Herlev Hovedgade, øst for Herlev Ringvej	23.900	24.200	24.400 (+1 %)	23.700	23.900 (+1 %)
Herlev Hovedgade, vest for Herlev Ringvej (ud for Herlev Bymidte)	20.200	20.400	20.400 (0 %)	20.200	20.200 (0 %)
Herlev Bygade mellem Herlev Ringvej og Kobbervej	8.400	8.500	9.700 (+14 %)	8.200	9.400 (+14 %)
Herlev Bygade ml. Herlev-gårdsvej og Herlev Hovedgade	4.000	4.100	4.700 (+14 %)	4.500	5.000 (+13 %)
Engløbet	3.600	3.600	3.600 (0 %)	3.800	3.800 (+0 %)
Hjortespringvej, ml. Vindebyvej og Herlev Ringvej	11.100	11.400	11.400 (+0 %)	11.800	11.800 (+0 %)
Herlevgårdsvej syd	4.400	4.500	5.100 (+13 %)	4.600	5.200 (+13 %)

Figur 8.12: Trafiktal fra letbaneprojektet. Hverdagsdøgntrafik på vejnettet omkring det fremtidige Herlev Bymidte. Der er afrundet til nærmeste 100. De procentvise ændringer er opgjort i forhold til 0-alternativet for samme år /2/.



Figur 8.13: Estimeret trafik for den 2025 m. letbane. De sorte tal er hentet fra modelberegninger, der er suppleret med de blå tal, fra foreliggende tællinger /2/.

De estimerede trafiktal for projektområdet, er ikke fordelt på det omkringliggende vejnet. Der er kun tale om mindre forskydninger i forhold til den nuværende trafik, og dermed ændringer i trafikken som er mindre end usikkerheden på trafiktallene på Vindebyvej og på Herlev Bygade /2/.



Figur 8.14: De estimerede trafiktal for 2033, afrundet.

Det vurderes at realiseringen af skitseprojektet vil have en *lille* påvirkning på den samlede trafikbelastning i nærområdet.

Adgang til området

Adgangsvejen til det planlagte område ligger ca. 50 meter fra Herlev Hovedgade. I spidsperioder er der intensiv trafik på Vindebyvej, og der opstår derfor ofte kø op mod Herlev Hovedgade, hvilket kan vanskeliggøre brugen af adgangsvejen til Vindebyvej. Der er desuden dårlig oversigt ved udkørsel fra adgangsvejen, specielt i retning mod nord /2/.

Det indgår i projektet, at den nuværende fællessti langs grundens nordside skal ændres, så den i stedet går igennem bebyggelsen, og dermed udmunder i Vindebyvej ved adgangsvejen. I dag udmunder den lidt længere mod nord, hvor Vindebyvej er bredere med et midterfelt, der fungerer som støttepunkt for de krydsende bløde trafikanter. Der er ingen anlæg for bløde trafikanter på adgangsvejen /2/.

Det må som et led i projektet forventes, at adgangsvejen og krydset Vindebyvej/adgangsvejen udbygges. Der skal som minimum etableres fortov og vejbelysning langs med adgangsvejen. Derudover, skal krydset udbygges/justeres, med henblik på at forbedre oversigten, skabe et støttepunkt til de krydsende bløde trafikanter, og udvide midterfeltet for at forbedre trafikafviklingen. Dette vil forudsætte inddragelse af arealer, fra en eller flere af projektets tilstødende matrikler (Figur 8.15) /2/.



Figur 8.15: Ideskitse til mindre justeringer i og ved krydset Vindebyvej/Adgangsvej.

Hvis ikke at der planlægges for ændringer af vejadgangen for alle trafikanter til det planlagte område via Vindebyvej, vurderes det, at realiseringen af planerne vil have en *middel til væsentlig* påvirkning på adgangsforholdene.

8.5. Kumulative effekter

Det vurderes, at anlægsfasen vil medføre kumulative effekter for trafikafviklingen og trafiksikkerheden på Herlev Hovedgade og Vindebyvej. Den kumulative effekt, vil være af kort varighed og medføre lokale påvirkninger.

I driftsfasen ledes hovedparten af persontrafikken fra Herlev Bygade til Vindebyvej, hvilket vil medføre kumulative effekter med den eksisterende trafik på Vindebyvej. Den kumulative effekt, mest i forbindelse med myldretiden, vil være af kort varighed og medføre lokale påvirkninger af Vindebyvej.

8.6. Afværgetiltag

For at sikre adgangen til området via Vindebyvej og for at beskytte bløde trafikanter, er der behov for ombygning af krydset mellem Vindebyvej og adgangsvejen ind til området.

8.7. Overvågning

Der vurderes ikke at være behov for overvågning udover, hvad der allerede indgår i Herlev Kommunes forpligtigelse til at overvåge trafikbelastningen.

8.8. Manglende viden

Der vurderes ikke at være manglende viden eller begrænsninger i den udførte analyse og vurdering af planens påvirkning for trafikafvikling og trafiksikkerhed.

8.9. Referencer

- /1/ Herlev Kommune.
Trafiksikkerhedsplanen for 2015-2020,
https://herlev.dk/media/10781/trafiksikkerhedsplan-2015-2020_1.pdf
- /2/ Viatrafik, en del af Sweco.
Trafiknotat, 26. september 2023.
Bilag 5

10. Opsamling

Dette afsnit udgør en opsamling på de fundne miljøpåvirkninger, behovet for afværgeforanstaltninger og overvågning samt manglende viden.

De udførte vurderinger af miljøpåvirkninger er kortfattet samlet i Tabel 10.1, hvor kun miljøpåvirkninger, der er vurderet til "middel" eller "væsentlig" er fremhævet.

Miljøfaktorer	Miljøpåvirkning	Behov for afværge	Behov for overvågning	Vidensniveau
Natur	Hvis der findes yderligere orkideer i området, vil påvirkningen af deres levevilkår være <i>middel</i> .	Afhænger af yderligere undersøgelser	Nej	Kan ikke vurderes på det foranliggende grundlag.
	Hvis der forsat er mursejlere i bygningerne vil påvirkningen af områdets økologiske funktion være middel til væsentlig.	Afhænger af yderligere undersøgelser	Nej	Kan ikke vurderes på det foranliggende grundlag.
	Hvis der konstateres flagermus i bygningerne, vil påvirkningen af områdets økologiske funktion være middel til væsentlig.	Afhænger af yderligere undersøgelser	Nej	Kan ikke vurderes på det foranliggende grundlag.
Trafikstøj	<i>Væsentlig</i> påvirkning af planområdet fra trafikstøj, hvis ikke der laves støjdæmpende foranstaltninger.	Ja	Nej	OK for myndighedskrav.
Trafikafvikling og trafiksikkerhed	<i>Middel</i> påvirkning af trafikafvikling.	Nej	Nej	OK
	<i>Middel til væsentlig</i> påvirkning af adgang til området.	Ja	Nej	OK.

Tabel 10.1: Samlet oversigt over miljøpåvirkninger, behovet for afværgeforanstaltninger og overvågning samt manglende viden.

10.1. Afværgeforanstaltninger

Der foreslås følgende afværgeforanstaltninger:

Natur

Der skal laves yderligere undersøgelser før egentlige afværgetiltag kan vurderes.

Trafikstøj

For at grænserne for støjniveau kan overholdes, er der behov for særligt lydisolerende foranstaltninger på de mest støjbelastede facader, hvor der vil være overskridelser af vejstøjsniveauet. Her er der hovedsageligt tale om de bygningssider der ligger ud mod Herlev Hovedgade.

Adgang til området

For at sikre adgangen til området via Vindebyvej og for at beskytte bløde trafikanter, er der behov for ombygning af krydset mellem Vindebyvej og adgangsvejen ind til området.

10.2. Overvågning

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

10.3. Manglende viden

Det vurderes, at der ikke har været tilstrækkelig viden til at foretage den endelige vurdering af projektets påvirkninger af naturen.

Derudover vurderes der ikke at være manglende viden eller begrænsninger i de udførte analyser og vurderinger af planens påvirkning.