

NOTAT

Projekt navn **Køge Nord**
Projekt nr. **1100033360**
Kunde **Køge Kommune**
Version **4**
Til **Kirsten Truberg Jensen**
Udarbejdet af **KAIT, MJK**
Kontrolleret af **MJK**
Godkendt af **KAIT**

Indhold	1 Indledning og baggrund for lokalplanen	05-04-2019
	2 Hvordan er miljøhensynet integreret i planen?	
	2.1 Støj	
	2.2 Håndtering af regnvand	
	3 Hvordan er miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, taget i betragtning?	
	3.1 Miljørapportens indflydelse på lokalplanen	
	3.2 Indkomne bemærkninger indflydelse på lokalplanen	
	3.2.1 Ladestandere	
	3.2.2 Støj øst for motorvejen	
	3.2.3 Trafik	
	3.2.4 Refleksioner	
	3.2.5 Parkering	
	3.2.6 Tryghed	
	3.2.7 Medlemspligt af grundejerforening	
	3.2.8 Udstykning af Det Grønne Strøg	
	3.2.9 Visuelle påvirkninger Solrød Kommune	
	4 Hvorfor er den vedtagne plan valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet?	
	5 Hvordan vil myndigheden overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af planen?	

Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
<https://dk.ramboll.com>

Sammenfattende redegørelse for lokalplan 1048 for Køge Nord Stationsområde – etape 1

1 Indledning og baggrund for lokalplanen

Køge Kommune har udarbejdet forslag til lokalplan 1048, Køge Nord Stationsområde, Etape 1. Formålet med lokalplanen er at give mulighed for etablering af ny stationsnær erhvervsbebyggelse på et areal vest for den nye København-Ringstedbanen og Køge Bugt Motorvejen i tilknytning til Køge Nord Station, der åbner i 2019.

Køge Byråd har den 18. december 2018 besluttet at fremlægge forslag til lokalplan i offentlig høring. Høringsperioden forløb fra d. 20. december 2018 til den 15. februar 2019. I løbet af høringsperioden er indkommet syv høringsvar.

I henhold til bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr. 1225 af 25/10/2018, skal der i forbindelse med endelig vedtagelse af en plan udarbejdes en sammenfattende redegørelse, der skal omhandle kommunens beskrivelse af:

- Hvordan miljøhensynet er integreret i planen.
- Hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning.
- Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet og
- Hvordan myndigheden vil overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet, som planen har.

Udviklingen af Køge Nord er initieret af Banedanmarks anlæg af den nye bane København-Ringsted over Køge og den nye Køge Nord Station. 31. maj 2019 åbner Køge Nord Station. Stationen spænder over Køge Bugtmotorvejen som en lukket bro og samler S-banen og den nye jernbane i én station. Broen bliver et vartegn for bydelen og sætter standarden for den fremtidige bebyggelse i Køge Nord.

Lokalplanområdet ligger indenfor Køge Nord Stationsområde og lokalplanen giver mulighed for etablering af bebyggelse kan gå i gang umiddelbart efter stationens åbning.

Lokalplanen muliggør større kontorejendomme med ca. 1/3 af den samlede rummelighed i hele Køge Nord Stationsområdet på i alt 163.000 m².

2 Hvordan er miljøhensynet integreret i planen?

Miljøhensynet er søgt integreret i lokalplan 1048. Af særlige hensyn kan nævnes støj og håndtering af regnvand.

2.1 Støj

På grund af lokalplanområdets beliggenhed umiddelbart vest for Køge Bugt Motorvejen har støj haft stort fokus i forbindelse med at lokalplanen er blevet udarbejdet. De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje".

Den vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj på opholdsarealer og ved nye boliger er Lden 58 dB og ved nye kontor- og erhvervsfacader er Lden 63 dB.

Køge Kommunes mål om at planlægge for en bebyggelse, som kan overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj ved nye kontor- og erhvervsfacader og på langt sigt for boliger vest for byggeriet har haft stor indflydelse på den måde, bebyggelsen er planlagt i området. Bygningerne er orienteret, så de fungerer som støjskærm mod motorvejen, dvs. øst-vest vendte facader. Desuden har det haft indflydelse på højden på såvel bygninger som støjskærme mellem bygningerne, som skal have en minimumshøjde på hhv. 20-24 m og 15 m. Således sikrer lokalplanen, at bebyggelsens østlige facader bliver forbundet af støjskærme med en fastsat max afstand mellem bygningerne på 15 m.

2.2 Håndtering af regnvand

Et andet fokusområde i lokalplanen har været udvikling af et grønt strøg, som på en og samme tid udgør lokalplanområdets rekreative friareal, færdselsåre for bløde trafikanter, og et teknisk anlæg, der afleder, forsinker og renser regnvand.

I det grønne strøg skal der til håndtering af regnvand etableres 5 forbundne bassiner i et faldende terræn fra nord mod syd. Inden for lokalplanområdet skal overfladevand ledes naturligt til det grønne strøg for at forebygge opstuvning af større mængder vand og oversvømmelse med overfladevand i området.

3 Hvordan er miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, taget i betragtning?

3.1 Miljørapportens indflydelse på lokalplanen

I forbindelse med at lokalplanen er blevet udarbejdet, er der gennemført støjberegninger af hvor høje bygninger og støjskærme skal være for at grænseværdierne for beboelse og støj på udendørsarealer kan overholdes vest for ejendommene. Disse støjberegninger er haft betydning for højden af såvel bygninger som af støjskærmene mellem bygningerne. Endvidere er afrapporteringen af støjberegningerne indgået i miljørapporten.

Ligeledes er der som grundlag for lokalplanen udarbejdet et notat om størrelse og udformning af regnvandshåndteringen i det grønne strøg.

I forbindelse med at miljørapporten blev udarbejdet, blev der indarbejdet bestemmelser vedrørende reduktion af refleksionsgener, således, at lokalplanen fastlægger, at solcellers overflade ikke må overstige en lysrefleksionsværdi på 7 %, og at vinduespartier og facadepartier med reflekterende materialer ikke må give anledning til blændingsgener på motorvejen.

3.2 Indkomne bemærkninger indflydelse på lokalplanen

En række af de indkomne bemærkninger vedrører påvirkninger uden for lokalplanområdet, som forventes at opstå som en følge af at lokalplanen bliver vedtaget.

3.2.1 Ladestandere

En borger har foreslået, at der stilles krav til etablering af et antal parkeringspladser med ladestandere til elbiler. Det er ikke muligt med planloven, at indarbejde dette i lokalplanen.

3.2.2 Støj øst for motorvejen

To høringssvar peger på, at der er risiko for, at det nye byggeri reflekterer støj, og at det ikke fremgår af lokalplanen, hvorvidt der er foretaget en vurdering af, hvordan støj fra bane og motorvej vil blive reflekteret af bygninger og støjskærme mod øst ind i det eksisterende boligområde. Området er i forvejen stærkt plaget af motorvejsstøj.

I forlængelse af høringssvaret har Køge Kommune foretaget en supplerende støjundersøgelse med det formål at afsøge mulige afværgeforanstaltninger for støjrefleksioner fra lokalplanområdet og at forbedre støjforhold for de eksisterende boligområder. På baggrund af denne vurdering vil Køge Kommune forhøje en støjvold, som etableres som en del af det igangværende anlægsprojekt i området fra syv til tolv meter.

Volden skal etableres langs den østlige side af motorvejen fra parkeringsanlægget ved Køge Nord Station (øst) og til Egedesvej. Dette vil sænke vejstøjen i boligområder omkring Humleageren, Munkeageren og den nordligste del af boligområdet Munkevangen ved Snogestien samt have en positiv effekt i forhold til at reducere støjrefleksioner fra de lokalplanlagte bygninger vest for motorvejen. Støjvolden vil ikke kunne reduceres vejstøjen i området til et niveau, der ligger under den vejledende støjgrænse på 58 dB.

Høringssvaret medfører ikke ændringer af forslag til lokalplan 1048.

En borger peger på, at det bør fremgå af lokalplanen, at der ved fastsættelse af bestemmelser for og ved bedømmelse af facadematerialer, udformning af overflader, inkl. lodrette eller vandrette facadebånd eller facadeelementer, støjafskærmning eller facadeelementer, støjafskærmning, fadeopbygning med dobbeltfacade, etc. også skal tages videst muligt hensyn til refleksioner af specielt støj fra motorvejen til eksisterende bebyggelser øst for lokalplanområdet, så den nuværende støjbelastning af disse boligområder fra motorvejen ikke øges på grund af refleksioner fra den nye bebyggelse.

Køge Kommune tager dette til efterretning og tilføjer note til lokalplanens § 7.1 om forholdet.

En gruppe borgere ønsker, at de eksisterende støjproblemer løses før der planlægges og igangsættes nye projekter.

Køge Kommune har ikke hjemmel til at stille krav om at støjen fra motorvejen skal overholde grænseværdierne.

Det er ikke tilladt at udarbejde lokalplaner, der indebærer, at der kan etableres ny, støjfølsom anvendelse i områder, der er belastet med støj fra veje mv., medmindre lokalplanen indeholder bestemmelser, der sikrer, at der først etableres afskærmningsforanstaltninger, jf. planlovens § 15a. Lokalplan 1048 muliggør derfor byggeri, der vil fungere som afskærmende foranstaltning for boliger, som vil komme til at ligge vest for disse.

Høringssvaret medfører ikke ændringer af forslag til lokalplan 1048.

3.2.3 Trafik

I et høringssvar peges på, at lokalplanen medfører øget trafik, herunder via Egedesvej. T-krydset Egedesvej/Fuglebæk Allé er svært at passere for bilister, cyklister og fodgængere, der skal fra Fuglebæk Allé og ud på Egedesvej. Borgeren finder, at der vil være behov for at etablere lysregulering for at undgå trafikale og sikkerhedsmæssige problemer.

Køge Kommune er opmærksom på de trafikale forhold i området og vil løbende følge den trafikale udvikling i krydset. Der vil blive udført trafikmålinger når Køge Nord station er i drift, og de kan bruges til at vurdere behovet for et signalanlæg samt andre trafikale løsninger.

Høringssvaret medfører ikke ændringer af forslag til lokalplan 1048.

3.2.4 Refleksioner

Et høringssvar savner en vurdering af de planlagte bygningers påvirkning af eksisterende boliger øst for motorvejen med refleksioner.

Lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at vinduespartier og facadepartier med reflekterende materialer ikke må give anledning til blændingsgener på motorvejen. Idet de eksisterende boliger ligger længere væk fra de planlagte ejendomme end motorvejen, vurderes bestemmelsen også at kunne sikre ejendommene øst for motorvejen mod refleksioner.

Høringssvaret medfører ikke ændringer af forslag til lokalplan 1048.

3.2.5 Parkering

DSB ønsker, at der kan etableres tilstrækkeligt med bilparkeringspladser ved den nye station, da Parker og Rejs er en af hovedintentionerne for anlægget af Køge Nord Station. DSB har i samarbejde med Køge Kommune udarbejdet en plan for etablering af 900 betalingsfrie parkeringspladser for togkunder tæt på stationen, hvoraf de 650 pladser p.t. er under udførelse som en 1. etape, mens 2 etape på de resterende 250 pladser etableres, når det vurderes, at kapaciteten er ved at være udnyttet.

Udbygningen af Køge Nord Stationsområde tager udgangspunkt i et Parker og Rejsanlæg med 900 p-pladser på terræn, som etableres etapevis. Køge Kommune planlægger imidlertid med en fortætning af Parker og Rejsanlægget i et P-hus, kombineret med kontor- og erhvervsbyggeri efterhånden som potentialet i stationsområdet bliver udnyttet. Det vil sige, at parkeringsfelterne over tid omdannes til byggefelter. Det fuldt udbyggede Køge Nord Station og omkringliggende nære stationsområde forventes

at kunne rumme ca. 2700 Parker og Rejs p-pladser. Lokalplan 1048 er således ikke til hinder for at det tilstrækkelige antal P-pladser kan etableres i området.

Denne del af høringssvaret medfører ikke ændringer af forslag til lokalplan 1048.

DSB ønsker endvidere en redegørelse for plan for etablering og finansiering af 900 betalingsfrie parkeringspladser for togkunder i to etaper, hvoraf 650 parkeringspladser er under etablering. Arealet til de resterende 250 pladser i forslaget er inddraget til den kommende bebyggelse. Derfor bedes planen beskrive og illustrere, hvor de resterende 250 parkeringspladser placeres.

Aftalegrundlag indeholdende en etablerings- og finansieringsplan skal udarbejdes parallelt med lokalplanen som en teknisk aftale mellem Køge Kommune og DSB.

Idet lokalplanen ophæver de 250 parkeringspladser, ændrer Køge Kommune lokalplanens redegørelse under afsnittet *Parkeringsstrategi for stationsområdet*. Her kommer der til at stå, at lokalplanen muliggør bebyggelser på arealer, der i dag er udlagt til parkeringspladser for en fremtidig udbygning af Parker – og Rejsanlægget til Køge Nord Station. En udvidelse af Parker- og Rejsanlægget til 900 P-pladser vil i stedet kunne etableres med 250 p-pladser øst for motorvejen. Parkeringsarealerne vil i en senere etape overgå til nye byggefelt, så parkeringspladserne etableres i parkeringshuse. Det betyder, at lokalplanens udlæg til parkeringsanlægget er midlertidigt, hvilket afspejles i lokalplanens bestemmelser for parkeringsanlægget.

3.2.6 Tryghed

Tryghedsgruppen Nord anbefaler en række justeringer i lokalplanen for at skabe tryghed i byrummet. Planloven giver ikke mulighed for at regulere de foreslåede forhold. Derfor medfører høringssvaret ikke ændringer af lokalplanen. Køge Kommune vil tage Tryghedsgruppens input med i det videre arbejde med at udvikle Køge Nord Stations- og masterplanområde.

3.2.7 Medlemspligt af grundejerforening

KLAR Forsyning A/S er bekymret for, om formuleringen af § 12.1 pålægger forsyningen unødige forpligtelser. Denne paragraf pålægges samtlige grundejere inden for lokalplanområdet medlemspligt til en grundejerforening. Klar Forsyning foreslår, at det præciseres, at medlemspligten tilfalder nye erhvervs- og boligejendomme, med en bemærkning af friarealer og ejendomme til teknisk anlæg ikke er omfattet af medlemspligten.

På baggrund af Klar Forsynings høringssvar præciserer Køge Kommune § 12.1 i lokalplanen, så der står, at ejere af tekniske eller spildevandstekniske anlæg ikke er omfattet af medlemspligt.

3.2.8 Udstykning af Det Grønne Strøg

KLAR FORSYNING A/S foreslår desuden at præcisere i noten i lokalplanens § 4.1, at anlæg til regnvandshåndtering/tekniske anlæg også kan udstykkes til selvstændige matrikler. Køge Kommune vurderer, at noten til § 4.1 forvirrer, og udtager den derfor at lokalplanen.

3.2.9 Visuelle påvirkninger Solrød Kommune

I forbindelse med afgrænsning af miljørapporten anmodede Solrød Kommune i brev til Køge Kommune den 9. april 2018 om visualiseringer af lokalplanområdet set fra Solrød Kommune. Solrød Kommune har modtaget visualiseringerne og kommenteret disse inden endelig vedtagelse af lokalplanen.

Køge Kommune har på den baggrund ladet Niras udarbejdet supplerende visualiseringer fra de af Solrød Kommune fremsendte visualiseringspunkter. Visualiseringerne er fremsendt til Solrød Kommune og de visuelle påvirkninger er vurderet nedenfor.

Visualiseringerne viser en illustration af bygningernes højde set i sammenhæng med eksisterende bebyggelse. Visualiseringerne bygger på oplysninger om eksisterende bygningshøjder, som er indbygget i en visualiseringsmodel, der alene indeholder eksisterende terræn og bebyggelse, men ikke beplantning eller tekniske elementer som eksempelvis højspændingsledninger eller master. På illustrationerne er de nye bygninger markeret som sorte volumener, hvor der ikke er taget højde for det forventede materiale- eller farvevalg, hvilket må betegnes som en "worst-case" situation. Det forventes derfor, at den reelle visuelle påvirkning vil være mindre end illustreret, pga. den afskærmende effekt fra beplantning, bygningernes farvevalg, sigtbarheden mv.

Landskabet imellem lokalplanområdet og landsbyerne Navrbjerg og Jersie er karakteriseret ved at svagt bølget morænelandskab, der er faldende i terræn mod kysten. Navrbjerg er beliggende omkring kote 15 og Jersie omkring kote 16-20. Landskabet rummer spor fra stjerneudskiftninger omkring Jersie, Lille Skensved og Ølsemagle, der i dag er tydeligst omkring Jersie via markstrukturer og levende hegn.

Landskabet imellem Jersie, Navrbjerg og planområdet indeholder spredt bevoksning i form af levende hegn, allébeplantning langs Åmarken, mindre bevoksninger omkring ejendomme og spredt i landskabet samt langs med Skensved Å. Vest for planområdet findes desuden en mindre plantage.

Figur 3-1 viser visualiseringspunkternes placering i Solrød Kommune nord for lokalplanområdet.



Figur 3-1. Visualiseringspunkter i Solrød Kommune. Lokalplanområdet er afgrænset med prikket signatur.

Set fra Jersie Landsby og syd for landsbyen (visualiseringspunkt 1, 2 og 3 fra Jersie Landsby) er terrænet svagt skrånende og det rummer få ejendomme. Indkigget til planområdet vil være delvist afskærmet af bevoksningerne i landskabet, og derfor vil bygningerne være mindre markante end vist på visualiseringerne. Bygningerne ved Køge Station Nord vil fremstå højere end hovedparten af de eksisterende bygninger og vurderes samlet set at have en moderat påvirkning set fra disse visualiseringspunkter.

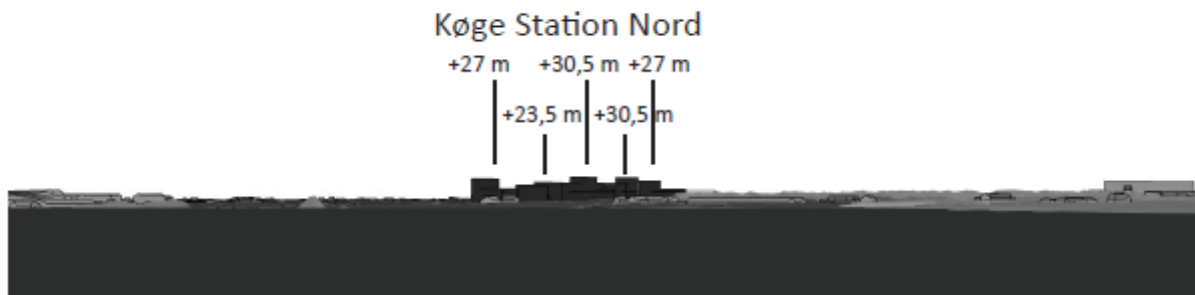
Køge Station Nord

+27 m +30,5 m +27 m
+23,5 m +30,5 m

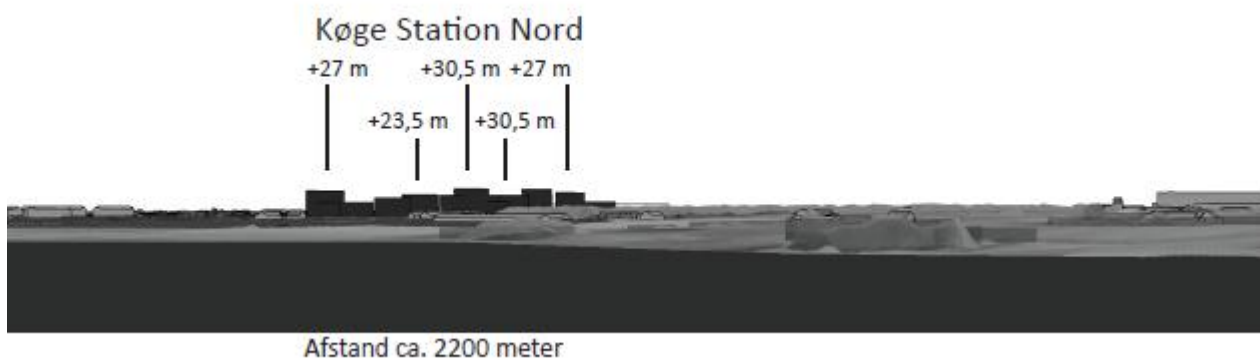


Afstand ca. 2500 meter

Figur 3-2. Visualiseringspunkt 1. Lokalplanområdet set fra Åsvej i Jersie Landsby.

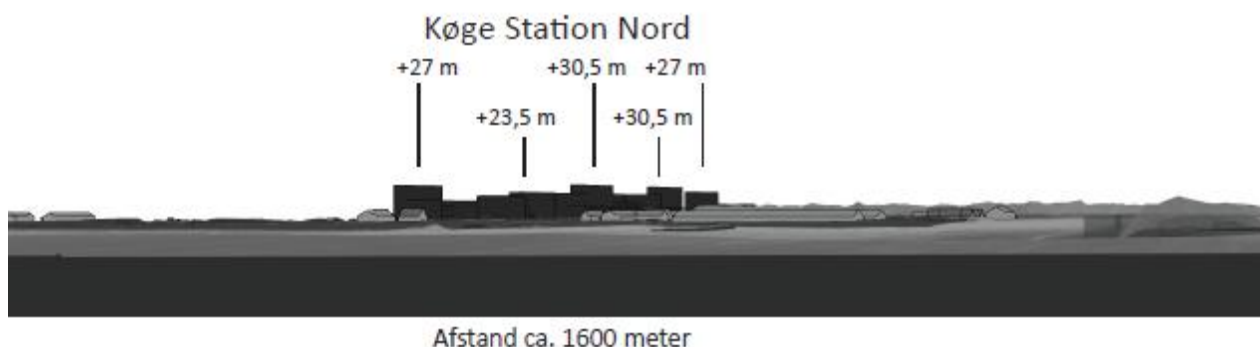


Figur 3-3. Visualiseringspunkt 2. Lokalplanområdet set fra Yderholmvej i Jersie Landsby.



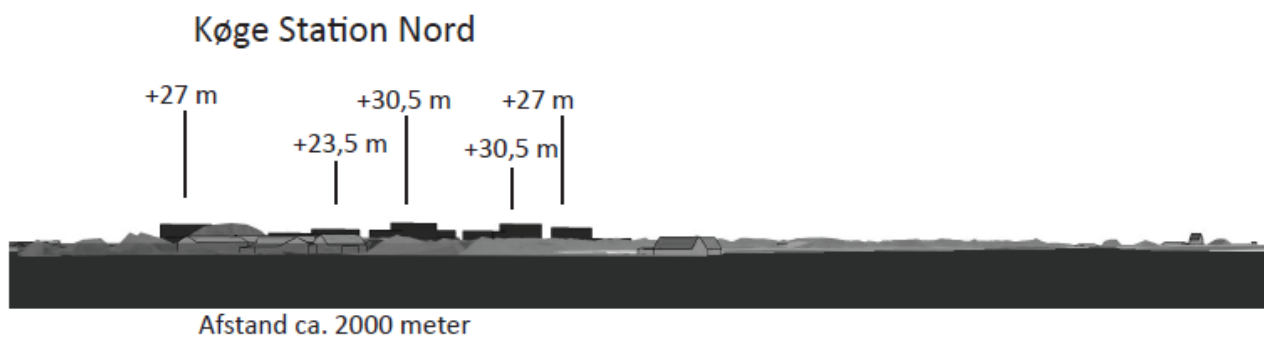
Figur 3-4. Visualiseringspunkt 3. Lokalplanområdet set fra Yderholmvej syd for Jersie Landsby.

Set fra Åmarken (Figur 3-5) vil bygningerne ved Køge Nord Station være omgivet af flere eksisterende bygninger, men vil fremstå højere end disse. Bebyggelsen vurderes også herfra at udgøre en moderat påvirkning på det omgivende landskab.



Figur 3-5. Visualiseringspunkt 4. Lokalplanområdet set fra Åmarken.

Set fra Navrbjerg (Figur 3-6) vil bygningerne ved Køge Nord Station i høj grad være afskærmet af eksisterende bygninger, og fremstår derfor mindre markante. Bygningerne vurderes derfor at udgøre en mindre påvirkning af landskabet set fra dette punkt.



Figur 3-6. Visualiseringspunkt 9. Lokalplanområdet set fra Yderholmvej, øst for Navrbjerg.

Det vurderes på baggrund af ovenstående visualiseringer samlet set, at den planlagte bebyggelse vil være synlig set fra Jersie Landsby og derfor udgøre en moderat påvirkning, mens påvirkningen vil være mindre set fra Navrbjerg. Samlet set vurderes der ikke at være tale om en væsentlig påvirkning af landskabet.

Køge Kommune har sendt visualiseringerne af lokalplanområdet set fra Solrød Kommune til kommunen. Solrød Kommune vurderer, at visualiseringerne viser, at udbygningen i denne lokalplan ikke vil have væsentlig indflydelse på udsigten fra Solrød Kommune mod Køge Kommune.

På baggrund af denne vurdering giver høringssvaret ikke anledning til ændringer af lokalplan 1048.

4 Hvorfor er den vedtagne plan valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet?

Køge Kommune har valgt at planlægge området på baggrund af følgende overvejelser:

- Lokaliteten er valgt på baggrund af områdets gode placering i forhold til infrastruktur i form Køge Bugt Motorvejen og Køge Nord Station, hvor S-banen og fjernbanen København – Ringsted mødes.
- Området er i dag støjbelastet, og det er vurderet, at en udnyttelse af området til erhverv med indbygget mulighed for beboelse er realiserbar, fordi der i lokalplanen arbejdes med bebyggelsesstruktur som støjafskærmende element.

Ifølge lokalplanen må bebyggelsen være max otte etager og have bygningshøjder på 20-30 m. Der er gennemført støjberegninger på bygninger for en højde på 19,6 – 30,4 meter. Endvidere er der gennemført støjberegninger, hvor bygningshøjderne er reduceret med én etage langs motorvejen. Støjberegningerne viser, at de lavere bygninger danner en lidt ringere afskærmning på grund af en lavere bygningshøjde. Derfor er højden i lokalplanen sat til 19,6 – 30,4 m.

På den baggrund har Køge Kommune ikke undersøgt alternative placeringsmuligheder.

5 Hvordan vil myndigheden overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af planen?

Køge Kommune har besluttet af hæve støjvolden øst for motorvejen fra syv til tolv meter for allerede nu at forebygge mod støjgener for ejendommene øst for motorvejen. På den baggrund vurderer Køge Kommune, at der ikke er behov for overvågning af støjen.

Køge Kommune vil løbende følge den trafikale udvikling i krydset Egedesvej fra Fuglebæk Allé i myldretiden. Efter skolesommerferien i 2019, hvor Køge Nord Station er i drift, gennemfører Køge Kommune trafikmålinger i krydset. Målingerne skal bruges til at vurdere, om der er behov for at opstille et signalanlæg i krydset.