

# Indholdsfortegnelse

<b>Trafik og Miljø</b> .....	<b>1/55</b>
<u>Trafik</u> .....	2/55
<u>Mål og midler</u> .....	3/55
<u>Vejnet</u> .....	6/55
<u>Trafikstier</u> .....	8/55
<u>Parkering</u> .....	11/55
<u>Kollektiv trafik</u> .....	12/55
<u>Letbane</u> .....	15/55
<u>Trafiksikkerhed</u> .....	17/55
<u>Trafikmiljø</u> .....	18/55
<u>Trafikprojekter</u> .....	19/55
<u>Arealreservationer</u> .....	26/55
<u>Miljø</u> .....	27/55
<u>Mål og midler</u> .....	28/55
<u>Agenda 21–strategi</u> .....	29/55
<u>Klima</u> .....	33/55
<u>VVM–pligtige anlæg</u> .....	36/55
<u>Tekniske anlæg</u> .....	37/55
<u>Støj</u> .....	47/55
<u>Miljøvurdering</u> .....	54/55

# Trafik og Miljø

Ishøj Kommune er en kommune, hvor bæredygtighed og mindskelse af CO<sub>2</sub> udledningen er højt prioriteret. Derfor vil byrådet arbejde for, at bæredygtighedstanken implementeres generelt i kommunens projekter.

Bæredygtighed er således et centralt begreb i kommunens trafikplanlægning. Her fokuseres der blandt andet på at gøre kommunens veludbyggede stinet endnu mere attraktivt for gående og cyklister, ligesom en forbedring af den kollektive trafikbetjening af kommunen også prioriteres.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## Trafik

Byrådet ønsker, at Ishøj Kommune skal kunne tilbyde borgere og virksomheder de bedst mulige trafikale forhold. Dette indebærer blandt andet trygge og sikre veje og stier, samt et veludbygget kollektivt transportnet.

Et af de særlige karakteristika ved Ishøj Kommune er det differentierede stisystem, hvor færdselsårer for bløde og hårde trafikanter er separeret. Derudover gennemløbes kommunen af to af Danmarks primære og mest befærdede færdselsårer. Blandt andet derfor spiller trafik en vigtig rolle i kommunens vision om den fremtidige udvikling. Infrastrukturen binder land og by sammen, og et veludbygget vej- og stisystem er vitalt for en kommune, der skal være attraktiv for både beboere og virksomheder. Det er kommunens vision, at alle der færdes på veje og stier oplever, at fremkommeligheden er god og trafiksikkerheden høj.

Kommuneplanen indeholder en status for den nuværende trafikstruktur. I planen er der formuleret målsætninger for, hvordan den trafikale infrastruktur skal udvikles i de kommende år, samt hvilke initiativer kommunen vil tage for at opfylde målsætningerne.

Folketinget vedtog den 30. januar 2009 et trafikforlig om anlægsinvesteringer på cirka 94 milliarder kroner fordelt over de næste 10 år. Ishøj Kommune vil løbende følge mulighederne for at få del i midler, der kan skabe forbedrede trafikale forhold i kommunen.

Kommuneplanen præsenterer målsætninger og handlinger, der fremmer gode og sikre forhold for alle typer af trafikanter. Kommuneplanen opstiller ligeledes ideer til, hvordan allerede forekommende problemer fremover skal løses, herunder hvordan de statslige krav på trafikområdet skal efterkommes.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Videre læsning**

[Ishøj Kommunes trafikhandlingsplan](#)

## Mål og midler

### *Vejnet*

- Det er et mål, at trafikken koncentrereres på de primære trafikveje
- Sekundære trafikveje skal så vidt muligt friholdes fra øgning i trafikken
- Hensynet til beboerne og bylivet i byområderne skal generelt vægtes højere end fremkommeligheden for biltrafikken
- Hvor det findes nødvendigt, skal lokalvejene fredeliggøres ved hjælp af trafiksaneringer
- Fremkommeligheden på vejnettet skal svare til det aktuelle behov
- Kommunen vil arbejde for, at trafikken på Ishøj Stationsvej dæmpes ved en ændring af fartgrænsen og en omlægning af vejen

### *Trafikstier*

- Det skal gøres endnu mere attraktivt at benytte cykel- og stinettet
- Trygheden og sikkerheden på stinettet skal øges
- Der skal iværksættes en særlig trygheds- og sikkerhedsfremmende indsats på strækninger med mange skolebørn
- Der skal etableres bedre skiltning på cykelstierne
- Aktiv bekæmpelse af u hensigtsmæssig knallertkørsel på stinettet skal prioriteres højt
- Tilgængelighed skal indarbejdes i fremtidige planer og projekter

### *Parkering*

- Ved nyt byggeri skal der etableres gode parkeringsforhold for bilister og cyklister
- Der skal sørges for gode parkeringsmuligheder for både cyklister og bilister omkring Ishøj Bycenter og ved stationen
- Muligheden for Parkér & Rejs i forbindelse med stationen og en fremtidig letbane skal undersøges

### *Kollektiv trafik*

- Den kollektive trafik skal blive et godt alternativ til privatbilismen
- Busruter skal tilpasses ændrede eller nyopståede behov
- Indbyrdes koordinering busserne imellem og mellem bus og S-tog skal prioriteres højt

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

- Der skal fortsat samarbejdes med kommunerne i Vestegnssamarbejdet om at udbygge den kollektive trafikbetjening af området
- Gode og attraktive muligheder for skift mellem privatbilisme og kollektiv trafik skal tilgodeses

### ***Letbane***

- Ishøj Kommune vil arbejde for at en letbane vil komme til Ishøj
- Kommunen skal reservere egnede arealer til et letbaneprojekt
- Ishøj Kommune vil arbejde for at opnå en rute, der betjener flest muligt borgere i kommunen

### ***Trafiksikkerhed***

- Der skal udarbejdes en handlingsplan for de fremtidige indsatser samt en trafiksikkerhedsplan, der kortlægger de største trafiksikkerhedsmæssige problemer
- Veje og kryds med mange uheld skal udpeges, og trafiksikkerheden skal forbedres på disse steder
- Kommunen vil så vidt muligt deltage i nationale, regionale og lokale kampagner og tiltag for større trafiksikkerhed
- Ved alle nye vejprojekter skal der foretages en trafiksikkerhedsrevision

### ***Trafikmiljø***

- Inden udgangen af 2009 skal der udarbejdes en støjhandlingsplan for de kortlagte strækninger langs Ishøj Stationsvej
- Stærkt støjbelastede boliger skal så vidt muligt have nedbragt støjniveauet
- Kommunen vil arbejde for at fremtidige trafikstrukturændringer ikke vil medføre væsentligt øget støj for støjfølsomme områder samt væsentligt øget luftforurening
- Biltrafikken skal forsøges minimeret i fremtidige udvidelser af bolig- og erhvervsområder
- Trafikstøj skal søges reduceret ved øget brug af støjreducerende asfaltbelægninger
- Støjgener fra motorvejene skal imødegås i samarbejde med Vejdirektoratet
- Det er et mål at tung dieseltrafik til og fra kommunen skal bruge partikelfiltre
- Barriereeffekt skabt af eksisterende veje skal modvirkes enten ved at dæmpe trafikken på vejen, eller ved at etablere attraktive krydsningsmuligheder
- Kommunen vil bakke op om nationale, regionale og

lokale initiativer for fremme af trafiksikkerhed og  
nedsættelse af sundhedsskadelige virkninger som  
følge

## Vejnet

Byrådet ønsker, at personbil- bus-, og lastbiltrafikken i videst muligt omfang koncentrereres på de overordnede trafikveje. Trafikveje skal gøres trafiksikre under hensyntagen til fremkommelighed.

Trafikken på vejene er meget forskelligartet. På nogle veje er der behov for at kunne afvikle store mængder tung trafik, og andre steder skal vejene kun afvikle lokal trafik til og fra boligområder. Ændringer af eksisterende arealanvendelse, eller anden byudvikling kan ændre på kravene til vejene. Derfor er der også vidt forskellige krav til vejenes udformning. For at kunne stille klare målsætninger for vejenes anvendelse opdeles de i fire forskellige vejklasser.

**Fjerntrafikveje** har til formål at afvikle den overordnede trafik i regionen. Køge Bugt Motorvejen og Motorring 4 løber gennem kommunen, men er ejet af staten og er hermed ikke omfattet af kommuneplanen. Hastighedsgrænserne for fjerntrafikveje ligger typisk mellem 110 km/t og 130 km/t.

**Primære trafikveje** omfatter veje, der betjener store trafikmængder og meget tung trafik. Det er et kommunalt ønske, at trafiksikkerheden på disse veje har et højt niveau. Eventuelle initiativer til at sænke hastigheden skal tage hensyn til behovet for fremkommelighed. Primære trafikveje friholdes i videst muligt omfang for lette trafikanter. Hastigheden på vejene er 60–70 km/t.

**Sekundære trafikveje** omfatter veje, der ikke betjener store trafikmængder og meget tung trafik. Gennemkørende trafik søges mindsket ved hjælp af forskellige hastighedsdæmpende foranstaltninger, ligesom trafiksikkerheden prioriteres højt. Sekundære trafikveje friholdes i videst muligt omfang for lette trafikanter. Hastigheden på vejene er 50 – 60 km/t.

**Lokalveje** er alle øvrige veje i kommunen. De betjener lokale områder og boliger og indeholder ingen betydelig gennemkørende trafik. På lokalveje kan der forekomme lette trafikanter. Disse søges sikret i eget tracé, der skal have direkte forbindelse til kommunens separate stisystem. Hastigheden på vejene er 30–50 km/t.

### **Erhvervstrafik**

Det er attraktivt at etablere virksomheder i Ishøj Kommune. Den gode tilgængelighed fra det overordnede vejnet tiltrækker både kunder og medarbejdere til virksomheder. For at fortsætte den gode udvikling arbejder kommunen med at gøre området endnu mere attraktivt for nye og eksisterende virksomheder. Blandt

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Lovgivning**

[Planlovens](#) § 5 j stk. 3 og § 11 e, stk. 1 nr. 3.

### **Hvad bruges vejklassificeringer til?**

Vejklassificeringen er klassificering af vejnettet. De forskellige klassificeringer medfører foranstaltninger i forhold til vejbredde, hastighed, chikaner, fremkommelighed, hastighedsdæmpende foranstaltninger og lignende. Klassificering af vejnettet er et planlægningsredskab til at kontrollere trafikken, samt at ændre på trafikstrukturen hvis nødvendig ved at ændre klassificering.

Det er vigtigt at koordinere ændringer i klassificeringen med nabokommuner på strækninger, med enten direkte eller indirekte forbindelse for, at sikre en sammenhængende trafikplanlægning.

andet arbejder kommunen i øjeblikket på at få tilladelse til at indgå i forsøgsordningen med [modulvogntog](#). Dette forventes at kunne medføre mindre belastning på vejene samt mindre luftforurening. Derudover forventes det, at virksomhederne vil kunne drage økonomiske fordele ved brug af modulvogntogene. Erhvervs trafik er som oftest lig med tung trafik, og derfor er det kommunens holdning, at den koncentrereres på fjerntrafikvejene og de primære trafikveje. Dette ud fra hensynet til, at kommunen ikke vil gå på kompromis med trafiksikkerheden.





## Trafikstier

Af miljø- og sundhedsmæssige hensyn ønsker byrådet, at det skal være attraktivt at cykle eller gå. Det skal være trygt og sikkert at færdes på cykel eller som gående, både på stier, veje og ved krydsninger med tung trafik.

Det er byrådets ønske, at styrke det regionale trafikstinet i Ishøj Kommune. Trafikstinettet er primært rettet mod, at tilgodese hurtigst mulig cykeltransport og ligger som følge heraf langs de større veje. Der er i Ishøj Kommune udpeget regionale trafikstier langs Køgevej og Køge Bugt Motorvejen. Stinettet skal forbinde store befolknings- og arbejdspladskoncentrationer, give god adgang til regionens større trafikterminaler, samt give pendlere forskellige muligheder for valg af transportmiddel. Endvidere arbejdes der på at forbinde det regionale trafikstinet med det [regionale rekreative stinet](#).

Ishøj Kommune er kendt for sit differentierede stisystem, der adskiller tunge og lette trafikanter. Cyklister og fodgængere bevæger sig sikkert mellem byområderne i et net af stier og tunneller. Adskillelsen bevirker, at de tunge og lette trafikanter har færre konfliktområder, og dermed er risikoen for uheld mindre. Stisystemet opleves dog af nogle borgere som utrygt. Mørke tunneller, afsides beliggenhed, beplantning tæt på stierne og hurtigkørende knallerter er nogle af de ting som gør, at stierne føles utrygge. Ishøj Kommune har udført en undersøgelse for at afklare, hvor der er problemer med den oplevede utryghed. Undersøgelsen danner grundlag for kommunens prioriteringer vedrørende tryghedsfremmende initiativer.

Stinettet i kommunen skal forbinde de enkelte bydele og bysamfund indbyrdes og skabe forbindelse til de omkringliggende kommuner. Stinettet skal fremstå som en helhed, og være uden delstrækninger med væsentligt forringet sikkerhed. Alle stier skal være tydeligt skiltet, og lede brugerne ad den korteste rute fra udgangspunkt til bestemmelsessted.

Et attraktivt stinet medfører flere brugere. Stinettet skal derfor vedligeholdes, så det fremstår attraktivt og trafiksikkert.

I planlægningen af stier og ruter skal der fokuseres på, at ruterne bliver kortest mulige, ligesom der ved alle offentlige bestemmelsessteder skal være tryk og sikker cykelparkering i tilstrækkeligt omfang.

For at minimere forureningen, skal der ydes en ekstra indsats for at øge antallet af cyklister og fodgængere. Specielt på de korte ture, da en koldstartet bil udleder uforholdsmæssigt mange skadelige partikler de første fem minutter efter start.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Videre læsning**

Læs kommunens tryghedsundersøgelse under [Trafikhandlingsplan 2004 debatoplæg.pdf](#) (205.8 KB)

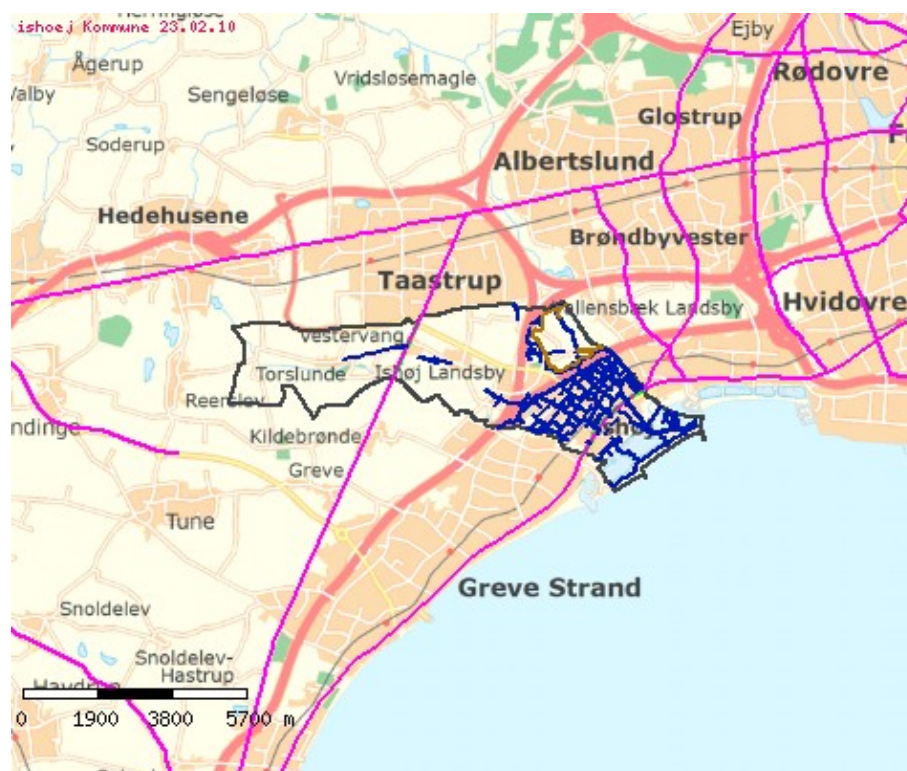
[Den nationale trafikplan](#)

[Vestegnssamarbejdets hjemmeside](#)

Den nationale trafikplan lægger op til, at cykeltrafikken skal prioriteres i kommunernes planlægning. Ishøj Kommune er som en del af Vestegnssamarbejdet interesseret i, at indgå i et regionalt net af pendlerruter, og vil derfor arbejde for at skabe bedre stiforbindelser – også ud af kommunen.

Trygge skoleveje skal prioriteres højt. Det skal derfor indarbejdes i kommunens fremtidige trafiksikkerhedsplan, at børnenes vej til skole skal være så trafiksikker som mulig.

Der skal sikres gode tilgængelighedsforhold for syns- og bevægelsehandicappede i kommunen. Alle har ret til og behov for, at kunne færdes i by- og landområder på egen hånd. Tilgængelighed kan ofte indarbejdes i fremtidige projekter uden væsentlige merudgifter.



-  Ridestier
-  Stier i eget trace
-  Regionale trafikstier
-  Stier langs veje

## Retningslinjer

Strækninger, der er en del af det regionale trafikstinet, skal generelt være stier i eget tracé eller stier, der er tydeligt adskilt fra biltrafikken. På strækninger med direkte kontakt til biltrafikken skal der være tydelig adskillelse mellem biler og cykler, fx ved brug af farvet asfalt på cyklisternes areal. Belægningen skal være jævn og egnet til cykling. Det påhviler vejmyndigheden at sikre standarden på cykelstierne.

Ishøj Kommune skal i samarbejde med trafikselskaber, ved forbedring af terminaler sørge for, at der er cykelparkering i tilstrækkeligt omfang. Parkering skal placeres bedst muligt i forhold til station og stopsteders skiftemuligheder.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Lovgivning**

[Planlovens](#) § 11 a nr. 4

## Parkering

Byrådet ønsker, at der skal være gode parkeringsforhold for alle typer af trafikanter.

Ved servicefunktioner som Ishøj Bycenter og Ishøj Station skal antallet af p-pladser kunne dække behovet for parkering under normale forhold, ligesom det skal være let at finde en ledig parkeringsplads med god tilgængelighed til bestemmelsesstedet. Dette gælder parkering for både cyklister og bilister. Erhvervstrafikken skal have gode parkeringsforhold i umiddelbar nærhed af det overordnede vejnet.

For at skabe et attraktivt centerområde er det vigtigt, at der skabes gode parkeringsforhold. Dette indebærer, at der skal være gode ankomstforhold, samt at der er en god tilgængelighed fra parkeringspladsen til bestemmelsesstedet. Gode ankomstforhold tilvejebringes ved direkte adgang til parkeringsområdet fra det omkringliggende vejnet, samt ved supplerende vejledende skiltning. Derudover skal selve parkeringsområdet være udført, så adgangen til bestemmelsesstedet er sikker og direkte. Specielt for cyklister gælder det, at afstanden fra parkeringsmulighed til bestemmelsessted ikke må være for stor, da dette medfører tilfældig og uhensigtsmæssig parkering tæt på bestemmelsesstedet.

Fremtidige behov for parkeringsmuligheder vil blive imødekommet af kommunen. Cykel- og bilparkering i forbindelse med kollektiv trafik er vigtig, hvis den skal være attraktiv for beboere. Ved Ishøj Station er dette behov meget vigtigt på grund af den oplagte mulighed for at pendle til arbejde andre steder i københavnsområdet.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### ***Videre læsning***

 [Parkeringsanalyse.pdf](#)  
(1.7 MB)

## Kollektiv trafik

Byrådet ønsker, at borgerne i Ishøj Kommune skal sikres gode muligheder for at komme rundt i kommunen. Kollektiv trafik skal være så attraktivt, at flere vil lade bilen stå.

Transportforholdene har stor betydning for udviklingen i Ishøj. For at Ishøj Kommune skal fremstå som attraktiv for både private og virksomheder skal der sikres god adgang til arbejdspladser, hyppige og hurtige forbindelser til større byer samt god adgang til offentlige servicefunktioner.

Da kommunalreformen trådte i kraft 1. januar 2007, fik kommunen ansvaret for den kollektive bustransport. Trafikselskabet Movia er kommunens rådgiver i forbindelse med planlægningen af ruter, både kommunalt og regionalt.

Den kollektive trafik i Ishøj består af S-tog og busser. S-togene står for den største del af den regionale trafik, og benyttes i høj grad af borgere i kommunen med arbejde andetsteds i københavnsområdet.

En udvidelse af jernbanenettet med en hurtig forbindelse fra København til Ringsted vil også få indflydelse på Ishøj Kommune. Ifølge de nuværende planer skal banen løbe langs med Vejleåvej uden for erhvervsområdet. Det er vigtigt, at disse planer tages i betragtning i den fremadrettede planlægning. Et egentligt arealudlæg til jernbanen vil afvente fastlæggelse af den endelige baneføring.

Bustrafikken er delt i regionale og lokale busruter. De regionale busser forbinder Ishøj med andre kommuner i københavnsområdet. De lokale busruter servicere de enkelte bydele og landsbyerne i kommunen, og forbinder dem med Ishøj By.

En del af den lokale busservice dækkes af servicebussen der har tre ruter. Servicebussen er handicapvenlig, og binder boligområder for unge og ældre sammen med indkøbsmuligheder i Ishøj Bycenter, Ishøj Skole, kommunens borgerservice på rådhuset, idrætsanlæg, Ishøj Station, Arken og mange andre steder.

Herudover forbinder servicebusserne stationen med det lille erhvervsområde og Ishøj Idræts- og Fritidscenter, hvilket fortsat skal prioriteres. Det er byrådets ønske, at servicebusserne bliver gratis.

For at så mange brugere som muligt vælger at benytte offentlige transportmidler, er det vigtigt, at de gøres mere attraktive. For bustrafikken gøres dette fx ved at sikre, at

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

**Videre læsning**

[Movia](#)

[Læs mere om kommunalreformen](#)

[Læs mere om København-Ringstedbanen](#)

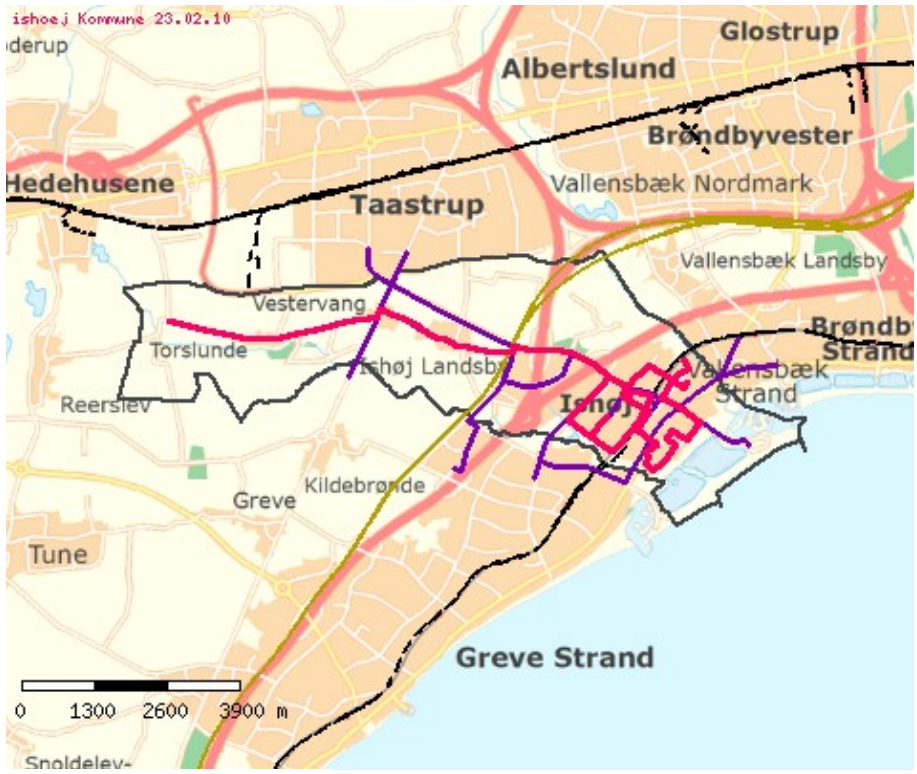
ruterne dækker områder, hvor potentialet for benyttelse af busserne er størst. Derudover skal busserne køre med en passende frekvens, og give gode forbindelsesmuligheder til andre transportformer. For togtrafikken er det vigtigt, at der skabes gode parkeringsforhold for pendlere, samt at der sikres en høj frekvens af afgang.

En analyse af bustrafikken viser, at de fleste buslinier og rejser gennemskærer mindst én kommunegrænse, og at der derfor er et stort behov for fremtidig koordinering mellem kommunerne, for at tilgodese borgernes behov for et sammenhængende busnet.

De syv vestegnskommuner: Albertslund, Brøndby, Glostrup, Hvidovre, Høje–Taastrup, Ishøj og Vallensbæk har igennem 10 år samarbejdet i [Vestegnssamarbejdet](#). Vestegnssamarbejdet arbejder inden for en række af kommunernes kerneområder, hvoraf ét er trafikområdet. På den baggrund er der etableret en fælles bestillerfunktion for bustrafikken, Trafikforum, som er en tværkommunal gruppe, der fungerer som bindeled mellem den fælles bestillerfunktion og de syv kommuners tekniske forvaltninger og politiske systemer.

I Trafikforum er der udarbejdet et forslag til en fælles busstrategi for kommunerne i form af et strategipapir og en handlingsplan, som beskriver initiativerne i strategien. Strategien tager sit udgangspunkt i, at bustrafikken i hovedstadsområdet, og i Danmark som helhed, er inde i en negativ udvikling. Der er tale om en negativ spiral, hvor faldende passagertal fører til dårligere økonomi, som medfører besparelser og deraf følgende yderligere faldende passagertal.

En fælles indsats på Vestegnen vurderes at sikre en stor effekt, ganske enkelt fordi passagererne ser hele hovedstadsområdet som ét samlet kollektivt trafiknet.



- Servicebussen
- København-Ringstedbanen
- Busruter
- Jernbane

## Letbane

Byrådet ønsker, at en eventuel fremtidig letbane skal til Ishøj, og derfor skal der reserveres areal hertil. Byrådet vil arbejde for at opnå en rute, der betjener flest muligt borgere i kommunen.

En letbane er en moderne form for sporvogn. Den kører på skinner som tog, men den er også godkendt til kørsel i almindelig gadetrafik som sporvogne.

Ishøj Kommune er med i Letbanesamarbejdet langs Ring 3 som består af de berørte kommuner og Region Hovedstaden. Letbanesamarbejdet arbejder for at få etableret en letbane langs Ring 3 og har i 2008 udarbejdet en vurdering af en letbane langs Ring 3. I vurderingen indgår Ishøj som en mulig endestation for letbanen. I den nationale trafikplan er der endvidere afsat penge til det fremadrettede arbejde med en offentlig trafikløsning i Ring 3-korridoren – forbindelsen mellem fingrene kendt fra den såkaldte Fingerplan.

En letbane til Ishøj vil styrke det offentlige transportsystem og medvirke til, at trængslen på indfaldsvejene til København vil blive mindre. På grund af disse fordele vil Ishøj Kommune udlægge arealreservationer til letbanen.

En letbane til Ishøj vil forbedre trafikken mellem hjem og arbejde for pendlere, mindske trængslen på indfaldsvejene til København, nedsætte trafikstøj i kommunen samt sænke mængden af udledningen af miljøskadelige partikler.

Den endelige linieføring fastlægges når en højklasset kollektiv trafikforbindelse bliver en realitet. Ishøj Kommune vil arbejde for, at letbanen kommer til at betjene flest mulige borgere og at de grønne arealer friholdes.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Lovgivning**

[Fingerplan 2007](#)

**Videre læsning**

[Læs mere om letbaner](#)





- Lettbane - Stationer
- Lettbane - Trace

## Trafiksikkerhed

Byrådet ønsker, at det skal være sikkert at færdes på veje og stier i kommunen. Overensstemmelse mellem en vejs hastighedsbegrænsning og vejens udformning er en vigtig brik i uheldsbekæmpelsen. Derfor skal der gennemføres en målrettet indsats for, at skabe overblik over denne overensstemmelse og andre trafiksikkerhedsmæssige problemer i kommunen. Herunder skal sikring af skoleveje prioriteres højt. Kommunens mål er, at alle uheld med personskader skal reduceres med 40% inden 2012. Siden 2004 er der ikke sket uheld med dødelig udgang i kommunen. Der er dog brug for en målrettet indsats inden for trafiksikkerheden i kommunen, da antallet af uheld pr. indbygger ligger væsentligt over gennemsnittet for de omkringliggende kommuner.

Det er byrådets mål, at der snarest udarbejdes en trafiksikkerhedsplan der kortlægger de største trafiksikkerhedsmæssige problemer, samt en handlingsplan for de fremtidige indsatser. Veje og kryds med mange uheld skal udpeges, og trafiksikkerheden skal forbedres på disse steder. Kommunen vil så vidt muligt deltage i nationale, regionale og lokale kampagner og tiltag for større trafiksikkerhed. Endvidere skal der ved alle nye vejprojekter foretages en trafiksikkerhedsrevision.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### ***Videre læsning***

[Færdselskommissionens Nationale Handlingsplan Trafiksikkerhed](#)

Ifølge

Færdselskommissionens Nationale Handlingsplan er det målet, at antallet af uheld skal reduceres med 40% i forhold til uheld i 2005. Dette år var imidlertid et år med usædvanligt få uheld, både i Ishøj og i resten af Danmark. Derfor vil kommunens målsætning være en reduktion af uheldene med 40% i forhold til gennemsnittet af uheld fra 2004 til 2006.

## Trafikmiljø

Af hensyn til miljø, sundhed og almindelige trivsel ønsker byrådet, at støj og luftforurening skal reduceres. Samtidig skal eksisterende vejes barriereeffekt begrænses.

### **Støj**

Trafikstøj afhænger af trafikmængde, hastighed, vejbelægning og andelen af tung trafik. Trafikstøj har i flere undersøgelser vist sig at være sundhedsskadeligt, ud over, at det er generende for beboere i [støjbelastede boliger](#). Som følge af et EU-direktiv har Ishøj Kommune udført en støjkortlægning af trafikstøjen fra veje med høj trafikbelastning. Med udgangspunkt i støjkortlægningen er kommunen i gang med at udarbejde en støjhandlingsplan, der skal målrette kommunens indsats mod støjproblemer.

Motorvejene er en væsentlig kilde til støj i kommunen. Men også støj fra knallertkørsel på stisystemet er et tilbagevendende problem i Ishøj. Ishøj Kommune arbejder hele tiden på løsninger på problemer, som denne kørsel medfører. Dette omfatter blandt andet razziaer, kampagner og fysiske tiltag på lokalveje og stier.

### **Luftforurening**

Luftforurening er generelt faldende på grund af naturlig udskiftning af ældre køretøjer uden partikelfilter. Tunge køretøjer forurener mest, og partikler fra dieselskøretøjer har en række skadelige effekter på befolkningens sundhed. Dette gælder især i de større danske byer. Kommunen vil bakke op om nationale, regionale og lokale initiativer for fremme af trafiksikkerhed og nedsættelse af sundhedsskadelige virkninger som følge.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Videre læsning**

Læs mere om støj og støjhandlingsplaner under [Miljøstyrelsens beskrivelser om støj](#)

## **Trafikprojekter**

For at leve op til kommunens målsætninger, arbejdes der hele tiden på at forbedre forholdene for trafikken. Der er udvalgt enkelte projekter, som kommunen enten har fået udført eller som der arbejdes på at få udført.

## ***STATUS***

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## **Modulvogntog**

I Danmark vil der, i en forsøgsperiode der løber til 2012, køre modulvogntog på udvalgte danske veje. Et modulvogntog er en forlængelse af de lastbiltyper, vi allerede kender fra vejene i dag. Fordelene ved at benytte modulvogntog er, at det kan rumme halvanden gang så meget gods som en almindelig sættevogn. På grund af den øgede kapacitet forventes det, at der vil blive færre antal kørsler på vejene til gavn for trafikken og miljøet. Forsøget skal afklare, om potentialet kan udnyttes, og derefter vil der i Transportministeriet tages stilling til, om modulvogntog skal tillades permanent.

I forbindelse med forsøget, har flere virksomheder i industriområdet i Ishøj ytret interesse i at deltage i forsøget. Ishøj Kommune vurderer, at der er et stort potentiale i indførelse af modulvogntog til erhvervsområdet. Indførelse af modulvogntog til erhvervsområdet er i overensstemmelse med kommunens målsætninger om, at gøre Ishøj til en attraktiv kommune for virksomheder. Det er kommunens krav, at der ved en indførelse ikke må gåes på kompromis med trafiksikkerheden på de berørte strækninger.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## Stationsforpladsen

Ishøj Kommune ønsker at prioritere vejadgangen, synligheden og serviceniveauet ved Ishøj Station. I den forbindelse er der udarbejdet forslag til, hvordan en fremtidig trafikstruktur kunne se ud. I det udarbejdede forslag er der indeholdt den eksisterende station samt afsat areal til en eventuel fremtidig letbane. Forslaget indeholder desuden en rundkørsel på Ishøj Stationsvej, der skal skabe en mere direkte adgang til Ishøj Bycenter og rådhuset. Vejlebrovej foreslås ombygget, hvilket vil frigive arealer, som delvist kan blive benyttet af letbanen. Der er allerede udført flere forsøg på Vejlebrovej for at nedbringe trafikmængden.

Den foreslåede ændring af trafikstrukturen ved centret vil skabe bedre adgangsforhold, bedre parkeringsmuligheder for besøgende til centret samt rejsende, der benytter S-tog eller letbane, og bedre forhold for den kollektive trafik.

Læs mere om [stationsforpladsen](#).

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.



## Trafikforsøg på Vejlebrovej

Som en del af en eventuel større omlægning af trafikstrukturen ved Ishøj Bycenter ønsker Ishøj kommune at modernisere arealet omkring Ishøj Station og Vejlebrovej. Kommunen har undersøgt, hvordan Vejlebrovej kan fredeliggøres. Dette resulterede blandt andet i et trafikforsøg, hvor Vejlebrovej blev indsnævret til ét spor i hver retning i stedet for to.

I forsøgsperioden faldt den daglige trafik på hverdage med ca. 20%. Dermed er der et incitament for, at fredeliggørelsen bliver permanent ved en samlet ændring af trafikstrukturen ved bycentret. Under og efter forsøget har Ishøj Kommune fået tilkendegivelser fra borgere, der har været tilfredse med vejomlægningen, og som har benyttet den nye fodgængerovergang. På baggrund heraf har Ishøj Kommune anlagt et permanent fodgængerfelt med nødvendig trafiksikring og fartdæmpning. I de kommende år vil der blive iværksat lignende trafikforsøg på vejene omkring bycentret.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## **Nedsættelse af hastigheden på Ishøj Stationsvej**

Ishøj Kommune har fået nedsat hastigheden på Ishøj Stationsvej mellem Tåstrup Valbyvej og Ishøj Strandvej fra 80 km/t til 70 km/t. Baggrunden for nedsættelsen er, at Ishøj Kommune i samarbejde med Vejdirektoratet og Via Trafik arbejder på at forbedre de trafiksikkerhedsmæssige og trafikafviklingsmæssige forhold på strækningen, herunder ved motorvejtillutningerne, samt ved tilslutningen til Industribuen. En nedsættelse af hastigheden vil mindske risikoen for trafikuheld i signalanlæggene samt nedsætte alvorligheden af forekommende uheld. Samtidig giver hastighedsnedsættelsen bedre mulighed for samordning mellem de lysregulerede kryds, samt mindre trafikstøj. De gældende vejregler foreslår desuden, at det på veje med signalanlæg ikke bør være tilladt at køre mere end 70 km/t.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.



## **Krydsudvidelse på Ishøj Stasjonsvej**

Det store erhvervsområde i Ishøj er inde i en positiv udvikling, hvor flere og flere virksomheder de senere år er begyndt at etablere sig. Virksomhederne er fortrinsvis distributionsvirksomheder, byggemarkeder og butikker med boligvarer. Udviklingen medfører naturligt en større belastning af vejnettet. Det øgede antal af biler på det eksisterende vejnet har allerede medført begyndende problemer i forbindelse med afvikling af trafikken. En fortsat stigning i trafikmængden til og fra området vil medføre en forringelse af trafikken, som kan ende med et sammenbrud. Derfor er Ishøj Kommune i gang med at udbygge krydset, så den fremtidige trafik vil kunne afvikles.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## **Udvidelse af motorvejsbroen**

Med etablering af butikker i erhvervsområdet, er der opstået et behov for en stiforbindelse til fodgængere og cyklister, som enten er kunder eller ansatte i butikkerne i området. I løbet af 2009 renoverer Vejdirektoratet den sydligste del af dobbeltbroen ved afkørsel 26. Broen brydes ned, og der bygges en helt ny bro med en dobbeltrettet fællessti, der skal forbinde Voldstien med det store erhvervsområde. I 2010 anlægges den resterende del af stien fra Voldstien op til broen og ned i erhvervsområdet, hvor placeringen findes i samarbejde med butikker og virksomheder. På broen skabes plads til stien ved at inddrage nødsporet og reducere bredden af de tre vognbaner. Af hensyn til trafiksikkerheden anlægges en ét meter bred skillerabat med hegn mellem stien og Ishøj Stationsvej.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## Arealreservationer

I henhold til Fingerplan 2007 reserverer Ishøj Kommune arealer til en eventuel fremtidig forlængelse af Ring 5.

Byrådet har et mål om at trafikmængden på Ishøj Strandvej minimeres således, at den på strækningen fra Greve Kommune til skæringen med Ishøj Stationsvej kan nedklassificeres til en sekundær vej. Dette kan ske ved at sænke hastighedsgrænsen i lighed med vejens forløb i andre kommuner eller ved eventuelt at omdanne/omlægge vejens forløb enkelte steder også i lighed med andre kommuner.

Den nordlige del af kommunen er ifølge Fingerplan 2007 udlagt til transportkorridor til kommende infrastrukturanlæg. Læs mere [her](#).

Kommunen har udlagt areal til tracé til en eventuel fremtidig letbane på stationsforpladsen. Læs mere [her](#).

Fra statslige side er der planer om en udvidelse af jernbanenettet med en hurtig forbindelse mellem København og Ringsted. Læs mere [her](#).

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.



## Miljø

Ishøj Kommune skal være en grøn kommune. En kommune hvor der er en generel bevidsthed blandt borgere, ansatte og virksomheder om at værne om miljøet og mindske CO<sub>2</sub> udledningen. På samme tid er kommunen beliggende ud til Køge Bugt, og enkelte områder i kommunen vil være oversvømmelsestruede, hvis vandstanden stiger som ventet. Byrådet ønsker derfor at øge klimainsatsen i kommunen. Som led i dette, er der i øjeblikket en klimahandlingsplan under udarbejdelse.

Byrådet vil derudover sikre, at der værnes om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet. Dette sker dels ved håndhævelse af blandt andet Miljø- og Naturbeskyttelsesloven og gennem aktiviteter som følger af Agenda 21-strategien og klimahandlingsplanarbejdet.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## Mål og midler

### *Mål for miljø*

- Reducering af miljøbelastningen
- Fremme af en bæredygtig byudvikling og byomdannelse
- Fremme af biologisk mangfoldighed
- Inddragelse af befolkningen og erhvervslivet i det lokale Agenda 21– strategi arbejde
- Fremme af et samspil mellem beslutningerne vedrørende miljømæssige, trafikale, erhvervsmæssige, sociale, sundhedsmæssige, uddannelsesmæssige, kulturelle og økonomiske forhold

### *Midler til at nå målene*

- Udarbejdelse af en lokal Agenda 21–strategi
- Udarbejdelse af en Klimahandlingsplan
- Udarbejdelse af en miljøvurdering af planer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet
- Udarbejdelse af støj kortlægning og støjhandlingsplan
- Udarbejdelse af en energihandlingsplan
- Ved opførelse af erstatningsbyggeri/nybyggeri vurdere risikoen for oversvømmelse i lokalplanlægningen og byggesagsbehandlingen

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## Agenda 21–strategi

Agenda 21–strategien er en opstilling af lokale mål og muligheder for konkrete projekter, der bidrager til en bæredygtig udvikling.

En del af bæredygtighedstanken er, at skabe større sammenhæng mellem miljø–, erhvervs–, sundheds– og uddannelsesmæssige, sociale, trafikale, kulturelle og økonomiske forhold.

Byrådet ønsker, at yde en fortløbende indsats for, at kommunen udvikler sig i en mere bæredygtig retning. I regeringens nationale strategi for en bæredygtig udvikling defineres bæredygtighed: "Bæredygtighed er en løbende proces, hvor de miljømæssige, økonomiske og sociale hensyn integreres bedre (...). Vi skal sikre en sund økonomisk udvikling, der er socialt afbalanceret. En udvikling, der giver den enkelte størst mulig handlemulighed, som viser respekt for naturens og miljøets grænser, og som ikke har negativ virkning på menneskers sundhed".

For at sikre, at kommunen udvikler sig i en mere bæredygtig retning, har byrådet opstillet de nedenfor nævnte mål for indsatsen i Agenda 21– strategien. For at disse mål vil blive nået, skal kommunens indsats være bredt forankret i hele kommunen og på kommunens forskellige planområder.

I arbejdet med Agenda 21–strategien, har byrådet primært fem indsatsområder for den kommende planperiode.

Der ønskes en reducere af miljøbelastningen. Dette emne er behandlet i kommunens trafikhandlingsplan og vil blive behandlet i klimahandlingsplanen der er under udarbejdelse. Der vil blandt andet beskrives konkrete aktiviteter indenfor energibesparelse på kommunale ejendomme samt aktiviteter til fremme af mere miljø– og klimavenlig adfærd blandt kommunens borgere og på de kommunale og private arbejdspladser.

Den bæredygtige byudvikling og byomdannelse i kommunen skal fremmes. Bæredygtighed vil derfor fremover indarbejdes i planlægningen, ved at der i forbindelse med de miljøscreeninger kommunen foretager ved planlægning ligeledes tages stilling til projektet i et bæredygtighedsperspektiv. I sidste ende skal dette øge fokus på bæredygtighed generelt i planlægningen. En del af Agenda 21–strategiens principper er den helhedsorienterede planlægning, og som en del af miljøscreeningerne skal der derfor også ses på parametre som sundhed og kultur.

## STATUS


Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Videre læsning**

[Danmarks nationale strategi for bæredygtig udvikling](#)

[Trafikhandlingsplan for Ishøj Kommune](#)

 [Energiindsatsplan for Ishøj Kommune.pdf](#) (133 KB)

Den biologiske mangfoldighed i kommunen skal fremmes. Endvidere ønsker byrådet, at Ishøj Kommune skal opleves som et sted med rig natur og adgang til oplevelser. Målene for dette er fastsat under naturindsatserne. Læs mere under [vand og land](#).

Befolkningen, erhvervslivet og relevante foreninger skal inddrages i det lokale Agenda 21–strategi arbejde. Kommunen har oprettet et borgerpanel hvor befolkningen, erhvervslivet og kommunens egne driftsteder inddrages i forskellige processer, når det findes relevant. Derudover er det kutyme i kommunen, at der på miljøområdet samarbejdes med en bred brugergruppe under planlagte processer. Der arbejdes løbende på at udvikle projekter, hvor bevidstheden om en bæredygtig hverdag øges. Disse projekter vil blive del af den fremtidige klimahandlingsplan.

## **Bæredygtighedsindikatorer**

Byrådet vil gøre det mere synligt, hvorvidt kommunen udvikler sig i en mere bæredygtig retning. Derfor skal der formuleres bæredygtighedsindikatorer i samarbejde med forskellige aktører i kommunen.

Bæredygtighedsindikatorer er en form for succeskriterier, som skal lægges til grund for at måle effekten af en planlagt aktivitet og skal derfor indarbejdes som element i kommunens forskellige handlingsplaner. Derved sikres det, at en bæredygtig udvikling foregår i alle kommunens aktiviteter.

Bæredygtighedsindikatorer er typisk nøgletal, der udtrykker et antal handlinger, hændelser eller mængder over en given tidsperiode i forhold til en udvalgt målgruppe eller en anden målreference.

Bæredygtighedsindikatorer kan også beskrive tilstande, som ikke umiddelbart er målbare, men "mærkbare".

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.



## **Uddannelse af miljøformidlere**

For at motivere kommunens borgere til at føre en mere bæredygtig livsstil har byrådet taget initiativ til et projekt, hvor der skal uddannes miljøformidlere i kommunen.

Miljøformidlere er beboere fra etageejendomme, som skal formidle miljøvenlig adfærd til andre beboere i bebyggelsen. Formålet med projektet er, at motivere kommunens borgere til at føre en mere bæredygtig livsstil. Samtidig har projektet også større social forankring og integration af etageejendommenes beboere fra minoritetsgrupperinger i sigte.

Miljøformidlere modtager en uddannelse, der sætter dem i stand til både selv at forstå miljøsammenhænge, men også til at formidle disse videre til familie, naboer og andre beboere i deres nærområde.

Miljømæssigt forventes forbedringer i beboelsesejendomme i forhold til indeklima, affaldssortering og på fællesarealer.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## Klima

Byrådet ønsker, at nedbringe kommunens klimapåvirkninger og igangsætte aktiviteter, der reducerer udledning af drivhusgasset CO<sub>2</sub>. I første omgang vil kommunen koncentrere sig om kommunale aktiviteter, men på sigt ønskes det at påvirke både virksomhedernes og borgernes muligheder for at bidrage til en mere stabil klimasituation. I den forbindelse er Ishøj Kommune blevet Klimakommune. At være Klimakommune betyder i høj grad at forebygge klimaforandringer, men ligeledes at forholde sig til det faktum, at der vil ske visse klimaforandringer. I den kommende planperiode vil der blive udarbejdet en klimahandlingsplan.

Klimapåvirkninger er meget komplekse og har deres oprindelse i næsten enhver handling og beslutning. Netop dette gør, at der også er et bredt spektrum af indsatsmuligheder på forskellige niveauer.

I starten af 2009 indgik Ishøj Byråd en aftale med Danmarks Naturfredningsforening om at forpligte sig til en årlig reduktion på 3% i CO<sub>2</sub>-udledning. Aftalen løber til 2025 og indebærer en årlig opgørelse over kommunens CO<sub>2</sub>-udledning samt at opstille en handlingsplan for klimarelaterede initiativer.

Indsatsen retter sig i første omgang mod kommunen som virksomhed, og samler alle igangværende og besluttede initiativer, som er relevante for klimaet. Her bliver nedsættelse af energiforbruget for el og varme samt forbrug af brændstof til kommunens biler første indsatsområder.

I første halvår af 2009 er der udarbejdet en energiindsatsplan med fokus på energibesparelser, idet energibesparelser betragtes som en god mulighed for at nedsætte CO<sub>2</sub>-udledningen. Der skal udpeges en række driftsteder, som skal fungere som "testpiloter" for afprøvning af en række værktøjer, der tilbydes på markedet.

Et andet aspekt af klimaindsatsen er de forventede klimaændringer, herunder især fremtidig risiko for skadevoldende oversvømmelse fra hav, vandløb, grundvand og afløbssystemer. Der er i 2009 igangsat en oversvømmelsesscreening, der skal afdække regnvandssystemet og på baggrund heraf blandt andet udpege særligt følsomme områder – områder der let bliver påvirket af vand, og som derfor kan have indflydelse på anvendelsen af området. På baggrund af screeningen skal der udarbejdes en handlingsplan, der både udpeger indsatsområder i forbindelse med klimaændringerne og samtidig kortlægger de særligt følsomme området til brug for den fremtidige arealanvendelse.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

På sigt skal kommunens klimaindsats knyttes til andre af kommunens mange aktiviteter, der påvirker miljøet. Det kan blandt andet være i forbindelse med forsyningsvirksomheder inden for affald, kloak og vand, natur- og landskabspleje og trafikplanlægning. Desuden skal der arbejdes på at give borgerne og erhvervslivet bedre muligheder for og incitamenter til selv at mindske deres CO<sub>2</sub>-udledninger, således, at kommunens klimaindsats med årene bliver mere helhedsorienteret.

## Miljøvidenparken

Ishøj Kommune er gået med i et partnerskab med Miljøvidenparken i Albertslund for at imødegå de kommende års store udfordringer på klima-, energi- og miljøområdet. Samarbejdet er som en del af [Vestegnssamarbejdet](#), dannet for at kunne løfte indsatserne til markant højere niveau end det ellers var muligt for den enkelte kommune. Miljøvidenparken skal være et projekthus, hvor kommuner, virksomheder og forskningsinstitutioner arbejder sammen om at udvikle, afprøve, demonstrere og implementere nye koncepter, teknologier, inddragelsesformer og lignende til forbedring af klimaet.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## VVM-pligtige anlæg

Byrådet vil arbejde for at minimere etableringen af fremtidige virksomheder og anlæg, der påvirker miljøet i væsentlig grad.

For at undgå uacceptable miljøbelastende konsekvenser skal der, ved etableringen af anlæg, der må antages at påvirke miljøet væsentligt, udarbejdes en VVM-undersøgelse. VVM betyder Vurdering af Virkninger på Miljøet. Der skal udarbejdes en VVM-undersøgelse, inden der kan gives tilladelse til at igangsætte anlægget. VVM-proceduren indebærer, at der skal udarbejdes et kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for anlægget. Ved udvidelse af allerede eksisterende anlæg, hvor udvidelsen kræver en VVM-undersøgelse, skal denne kun foretages på udvidelsen af anlægget.

For at forebygge uønskede påvirkninger på miljøet skal der ved anlæg, der må tænkes at påvirke miljøet væsentligt, inddrages den relevante information fra bygherre, myndigheder og offentlighed så tidligt som muligt i beslutningsprocessen. Det eneste anlæg i kommunen der hidtil er lavet en VVM-undersøgelse af, er motorvejsudvidelsen af Køge Bugt Motorvejen, der blev færdiggjort i 2008.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### ***Videre læsning***

[Planlovens](#) § 11 a nr. 7 og § 11 g, stk. 1.

[Oversigt over statslige interesser i kommune-planlægningen](#)

[Vurdering af Virkninger på Miljøet \(VVM\)](#)

## Tekniske anlæg

Tekniske anlæg er vindmøller, højspændingsanlæg, tekniske strækingsanlæg – højspændingsledninger, veje, jernbaner, naturgasledninger, spildevandsledninger, fjernvarmeledninger, olieforsyningsledninger med videre – og antennemaster samt anlæg til affaldsbehandling og spildevandsrensning. Fælles for disse anlæg er, at de skal placeres, så de påvirker boliger, erhverv og landskab mindst muligt. Generelt bør synlige tekniske anlæg begrænses.

Det er byrådets ønske, at en udbygning af tekniske anlæg i kommunen skal ske under størst mulig hensyntagen til kommunens borgere, byerne, landskabet, de kulturhistoriske værdier, og med færrest mulige miljøgener – visuelt, forureningsmæssigt og støjmæssigt.

Det er byrådets mål generelt at begrænse antallet af tekniske anlæg og deres påvirkning af landskabet. Som et tiltag til dette vil der fremover arbejdes på så vidt muligt at nedgrave højspændingsledninger.

Af hensyn til gensidige påvirkninger og lynnedslag er det byrådets mål så vidt muligt at placere høje konstruktioner som fx antennemaster i en afstand af minimum 2 gange den maksimale byggehøjde. Kommunen vil høre Energinet.dk i sagen, såfremt dette ikke kan opfyldes.

Rammeområderne 10.D.2 og 4.D.3 er delvist beliggende i et class–location område (beskyttelsesområde ved naturgasledninger). Ved detailplanlægning/omdannelse af områderne skal kommunen tage kontakt til energinet.dk.

## STATUS




Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Videre læsning**

[Energinet.dk](http://Energinet.dk)



-  400 kV AC Jordkabel
-  Højspændingsledninger
-  Transformerstation

## Vindmøller

Der er ikke udpeget vindmølleområder i Ishøj Kommune. Da kommunen er plaget af megen støj på grund af store infrastrukturanlæg, ønskes der ikke store vindmøller opstillet, da disse vil medføre yderligere støjgener for beboerne.

Opstilling af husstandsvindmøller kan kun ske efter landzonetilladelse eller på baggrund af en lokalplan. Ved opstilling af husstandsvindmøller skal der tages størst mulig hensyn til nabobeboelse og til de regionale interesser, der er knyttet til anvendelsen af det åbne land, herunder hensyn til de naturmæssige, landskabelige og kulturhistoriske værdier samt hensyn til jordbrug.

I forbindelse med landzoneadministration skal der altid foretages en konkret vurdering af nye husstandsvindmøller ud fra landskabelige forhold.

Placeringen af vindmøller skal tage hensyn til trafikken og trafiksikkerheden på overordnede og vigtige veje, således at vindmøller ikke placeres nærmere vejen end fire gange møllens totalhøjde, og således at vindmøller ikke placeres i vejens sigtelinje, hvis det vurderes at kunne fjerne trafikanternes opmærksomhed fra vejen og dens forløb.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.



## Hensyn til radiokædeforbindelser

Hvis højden af vindmøller er over 20 meter kan transmissionen af radiosignaler forstyrres. Kommunen skal sørge for, at radiokædeforbindelser der indgår i regional, interregional eller international telekommunikation ikke forstyrres af vindmøller. Materiale vedrørende planlægning af opstilling af vindmøller i nærheden af en overordnet radiokæde skal sendes til de relevante radiokædeoperatører, som findes tilgængelige på IT- og Telestyrelsens hjemmeside.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### ***Videre læsning***

[IT- og Telestyrelsen](#)

## Affaldsanlæg

Affaldsanlæg omfatter anlæg, som modtager, behandler, omlaster eller deponerer affald og som er godkendelsespligtige efter Miljøbeskyttelseslovens kapitel 5. Ishøj Kommune hører under affaldsselskabet I/S Vestforbrænding, som er placeret i Høje Taastrup Kommune. Vestforbrænding hjælper med bortskaffelse og genanvendelse af affald samt genbrug.

Det er byrådets ønske gennem informationskampagner at fremme hjemmekompostering for derved at holde haveaffald ude af det organiserede affaldsbehandlingssystem.

Uforurenet havneslam skal som udgangspunkt bortskaffes ved klapping. Klapping er dumpning af bundmateriale oprenset fra havne og sejlrender. Det må forventes, at der også vil være behov for oprensning af havneslam, som på grund af forurening ikke kan bortskaffes ved klapping. Denne affaldstype er – blandt andet på grund af vandindholdet – ikke egnet til deponering på almindelige deponeringsanlæg for affald. Det forurenede havneslam bør nyttiggøres ved indbygning i havneanlæg. Hvis dette ikke er muligt, bør slammet deponeres i umiddelbar nærhed af oprensningsstedet eller i forbindelse med havneanlæg for derved at mindske mulighederne for spredning af forureningen.

Der må ikke udlægges eller genanvendes slagger og flyveaske fra affaldsforbrænding inden for områder med særlige drikkevandsinteresser, med mindre det kan godtgøres, at dette kan ske uden risiko for forurening af grundvandet. Kulslugger samt slagger og flyveaske fra affaldsforbrænding må ikke udlægges i kildepladszoner. Anvendelsen af slagger skal koncentreres i større kontrollerede bygge- og anlægsprojekter frem for at slaggerne spredes i mange mindre projekter.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Lovgivning**

[Miljøbeskyttelseslovens kapitel 5](#)

### **Videre læsning**

[I/S Vestforbrænding](#)

### **Kildepladszone**

En kildepladszone er en beskyttelseszone omkring et vandforsyningsanlægs invindingsboring for grundvand. Beskyttelseszonen udgøres almindeligvis af det område, der ligger inden for en radius af 300 meter fra boringen. Inden for zonen må der som hovedregel ikke placeres grundvandstruende aktiviteter eller anlæg.

## Forurenet og ren jord

Det er byrådets ønske, at tab af ressourcer og miljøbelastning fra forurenet jord forebygges, og at mængden af ren overskudsjord begrænses.

Byrådet vil arbejde for, at der i forbindelse med større bygge- og anlægsarbejder benyttes lettere forurenet jord til erstatning for råstoffer som fx sand og grus, i det omfang det er miljømæssigt forsvarligt.

Jordflytningsbekendtgørelsen fra 2007 inddeler jord i kategori 1 og 2. Kategori 1 er ren og lettere forurenet jord, og kategori 2 er forurenet jord.

Tidligere blev jord inddelt i klasserne 0–4 ifølge Vejledning i håndtering af forurenet jord på Sjælland. Klasse 0 og 1 er ren jord, klasse 2 er lettere forurenet, klasse 3 er forurenet jord og klasse 4 er svært forurenet. Da meget jord i dag er klassificeret efter vejledningen, benyttes disse kategorier fortsat i sagsbehandlingen.

I Ishøj er der udpeget områdeklassificerede arealer med lettere forurenet jord. Flytning af jord fra områdeklassificerede arealer, skal anmeldes til byrådet.

Byrådet anser, at hensynet til grundvandet spiller en afgørende rolle ved flytning og deponering af forurenet jord og finder det miljømæssigt forsvarligt, at:

- der i områder med særlige drikkevandsinteresser ikke udføres bygge- og anlægsarbejder med jord af forureningsklasse 3 og 4
- der i indvindingsoplandet omkring kildepladser og i andre sårbare områder ikke udføres bygge- og anlægsarbejder med jord af forureningsklasse 3 og 4
- der i kildepladszoner som hovedregel ikke udføres bygge- og anlægsarbejder med jord af forureningsklasse 2
- jord der udlægges på landbrugsarealer, i natur- eller skovområder, overholder grænseværdierne for klasse 0-jord

Det har i de senere år været et problem, at komme af med ren eller lettere forurenet overskudsjord. Til håndtering af ren eller lettere forurenet jord har byrådet en række mål:

- mængden af ren eller lettere forurenet overskudsjord skal begrænses
- overskudsjord skal anvendes tæt på, hvor den

## Lovgivning

[Jordflytningsbekendtgørelsen](#)  
**Videre læsning**

[Vejledning i håndtering af forurenet jord på Sjælland](#)

opgraves

- ren jord må ikke placeres tilfældigt og uhensigtsmæssigt i det åbne land.
- ren jord bør anvendes til at skabe nye kvaliteter for landskab, friluftsliv og oplevelser, eller bygges ind i eksisterende anlæg

Der vil i den kommende planperiode blive udarbejdet en plan for håndtering af overskudsjord. Herunder hvor jorden kan placeres mest hensigtsmæssigt og hvis muligt anvendes konstruktivt, som fx i støjvolde eller til rekreative anlæg.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## **Ishøj Varmeværk**

Ishøj Varmeværk har en indfyret effekt på cirka 50 MW. Derfor må varmeværket antages at kunne påvirke omgivelserne. For at minimere gener fra varmeværket, skal forureningsfølsom anvendelse såsom boliger, institutioner og rekreative områder, placeres i en afstand af mindst 200 meter fra varmeværket.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## Retningslinjer

### **Vindmøller**

Der må ikke opstilles store vindmøller i kommunen.

### **Husstandsvindmøller**

Husstandsvindmøller må maksimalt være 25 m høje.

Husstandsvindmøller kan efter en konkret vurdering og på baggrund af en landzonetilladelse opstilles, såfremt de placeres enkeltvis i umiddelbar nærhed af bygningerne på fritliggende ejendomme.

Placering af husstandsvindmøller i beskyttelsesområder kan tillades efter en konkret vurdering, såfremt landskabs-, natur- og kulturværdierne ikke forringes, jf. afsnittet [Beskyttelsesområder](#).

Husstandsvindmøller må ikke placeres i kystnærhedszonen samt i den grønne kile.

Udskiftning og sanering af husstandsvindmøller kan kun ske, hvis møllens fysiske udseende ikke ændres væsentligt. Væsentlige ændringer forudsætter landzonetilladelse.

### **Hensyn til radiokædeforbindelser**

I områder, hvor der er overordnede radiokædeforbindelser, eller hvor maritime radioanlæg er placeret, vil tilladelse til opstilling af husstandsvindmøller bero på en konkret vurdering af, om møllerne kan forstyrre forbindelsen. Oplysning om de overordnede radiokædeforbindelser kan fås ved henvendelse til IT- og Telestyrelsen.

### **Affaldsanlæg**

Der kan ikke placeres deponeringsanlæg for forurenede jord i Ishøj Kommune.

Der må ikke udlægges arealer således, at afstanden mellem forureningsfølsom arealanvendelse og nedennævnte affaldsanlæg bliver mindre end de anførte, med mindre det ved undersøgelser godtgøres over for kommunen, at der ikke er miljømæssige gener forbundet hermed.

- Deponeringsanlæg (500 meter)
- Biogasanlæg (500 meter)
- Regionale komposteringsanlæg for haveaffald (500 meter)

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Lovgivning**

[Planlovens](#) § 11 a nr. 5.  
**Videre læsning**

[IT- og Telestyrelsen](#)

meter)

- Komposteringsanlæg for andet end haveaffald (500 meter)
- Nedknusningsanlæg (500 meter)
- Komposteringsanlæg for haveaffald (300 meter)
- Affaldsforbrændingsanlæg (150 meter)
- Slamforbrændingsanlæg (150 meter)
- Slammineraliseringsanlæg (100 meter)
- Slamtørringsanlæg (100 meter)

### ***Forurenet og ren jord***

Der kan i Ishøj Kommune ikke lokaliseres anlæg, som modtager, behandler, omlaster eller deponerer forurenet overskudsjord, med mindre særlige forhold eller overordnede hensyn taler herfor.

Der må ikke udlægges arealer, således at afstanden mellem forureningsfølsom arealanvendelse og deponeringsanlæg for forurenet jord bliver mindre end 500 m, med mindre det ved undersøgelser godtgøres, at der ikke er miljømæssige gener forbundet hermed.

### ***Ishøj Varmeværk***

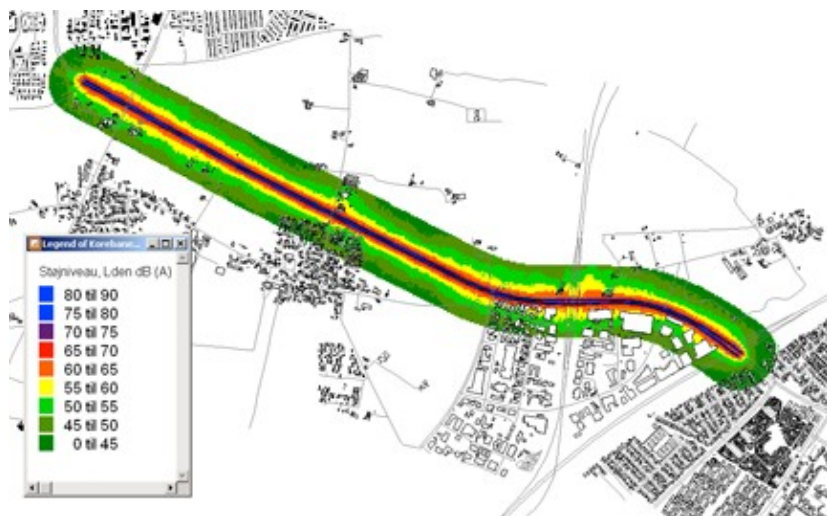
For virksomheder der er omfattet af § 5 i risikobekendtgørelsen, må der ikke udlægges arealer til forureningsfølsom anvendelse inden for en afstand af 500 m, med mindre det kan godtgøres, at det ikke er forbundet med miljømæssige problemer. For Ishøj Varmeværk er den tilsvarende afstand 200 m.

## Støj

Det er byrådets ønske, at minimere støjgener i hele kommunen. Dette skal sikres ved, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse. Ishøj Kommune har støjkortlagt en del af Hveens Boulevard samt Ishøj Stationsvej. Miljøstyrelsens støjhandlingsplaner samt erfaringerne herfra afventes, inden der foretages yderligere støjkortlægning. I forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner indarbejdes bestemmelser om støj, når det vurderes nødvendigt.

Det er byrådets mål, at der udarbejdes en støjkortlægning af fordelingen af støj sammenholdt med antallet af berørte beboelser og arbejdspladser. På baggrund heraf vil der blive udarbejdet en prioriteret handlingsplan for indsatsområder for støjreducerende foranstaltninger, herunder en udpegning af stilleområder. Der er på nuværende tidspunkt ikke udlagt stilleområder. Endvidere er det et ønske, at indgå et samarbejde med Vejdirektoratet om indsatsplaner for motorvejsstøj.

Som et yderligere tiltag udover den lovpligtige støjkortlægning, vil byrådet øge indsatsen for unødigt støj i institutioner og boligområder, herunder nabostøj og støj fra uorganiseret leg og idrætsanlæg.



Støjudbredelse 1,5 m over terræn

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.


Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.


### **Lovgrundlag**

[Planlovens § 11a nr. 8.](#)

[Støjbekendtgørelsen](#)

### **Videre læsning**

 [Støjhandlingsplan 2009.pdf](#) (3.4 MB)

 [Støjkortlægning.pdf](#) (910.9 KB)

[Miljøstyrelsens](#)

vejledninger om støj.





Støjudbredelse 4 m over terræn.

## **Veje**

Støj fra vejtrafik afhænger af antallet af biler, andelen af tunge køretøjer, hastigheden, vejbelægning, dæk med mere. Når vejen først er anlagt, er det vanskeligt at regulere støjen, hvorfor det er vigtigt at indtænke støjregulering i planlægningsfasen.

Ved planlægning af nye boligområder og anden støjfølsom anvendelse op til eksisterende vejanlæg, skal støjgener så vidt muligt helt undgås, og det skal som minimum sikres, at støjbelastningen i boligområderne ikke overstiger 55 dB. For offentlig og privat administration, liberale erhverv med videre er den tilsvarende støjgrænse 60 dB, og for rekreative områder i det åbne land 50 dB.

Ved planlægning af nye vejanlæg skal det tilstræbes, at de samme støjgrænser kan overholdes i eksisterende eller planlagte områder til boligformål og anden støjfølsom anvendelse.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## **Jernbaner**

Ved planlægning af nye boligområder og anden støjfølsom anvendelse op til eksisterende jernbaneanlæg, skal støjgener så vidt muligt helt undgås, og det skal som minimum sikres, at støjbelastningen i boligområderne ikke overstiger 60 dB. For offentlig og privat administration, liberale erhverv med videre er den tilsvarende støjgrænse 65 dB, og for rekreative områder i det åbne land 55 dB.

Ved planlægning af nye jernbaneanlæg skal det tilstræbes, at de samme støjgrænser kan overholdes i eksisterende eller planlagte områder til boligformål.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## **Støjende fritidsanlæg**

Støjende fritidsanlæg opdeles i flyvepladser, motorsportsbaner, skydebaner og andre støjende fritidsanlæg. Andre støjende fritidsanlæg omfatter fx modelflyklubber, vandskibaner og festivalpladser. Støj og andre miljøforhold omkring en del af de støjende fritidsanlæg reguleres igennem miljøgodkendelser. Grænseværdierne er fastsat i Miljøstyrelsens vejledninger for de enkelte områder.

## ***STATUS***

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

## **Virksomheder**

Etablerede virksomheder er sikrede mod skærpede støjgrænser i den periode, som en miljøgodkendelse gælder. Derudover er de generelt ikke sikrede mod krav om yderligere støjdemping, hvis naboarealer inddrages til støjfølsom anvendelse. For at undgå sådanne konflikter er der udformet en retningslinje, der sikrer, at områder til støjfølsom anvendelse ikke kan rykke tættere på eksisterende virksomheder, end miljøstyrelsens vejledende regler om støj fra virksomheder kan overholdes i de støjfølsomme områder.

## **STATUS**

Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### ***Videre læsning***

[Miljøstyrelsens vejledninger om støj](#)

## Retningslinjer

Retningslinjerne omfatter støjfølsom anvendelse. Det er fx boliger, sommerhuse og andre rekreative formål samt til en vis grad kontorer, privat og offentlig administration og serviceerhverv. Retningslinjerne gælder for nye anlæg, samt for udvidelser og væsentlige ændringer, der har betydning for støjen. I visse tilfælde omfatter retningslinjerne ligeledes vibrationer, hvilket fremgår af miljøstyrelsens vejledninger.

Når der i kommune- og lokalplanlægningen udlægges arealer til støjfølsom anvendelse, skal det sikres, at miljøstyrelsens vejledende regler om støj kan overholdes i planområdet ved støj fra:

- veje og jernbaner
- støjende fritidsanlæg
- militære flyvestationer samt skyde- og øvelsesterræner
- virksomheder

Når der etableres nye veje og jernbaner, skal det så vidt muligt tilstræbes, at miljøstyrelsens vejledende regler for støj kan overholdes i eksisterende- og i region- og kommuneplanlagte boligområder og områder med anden støjfølsom anvendelse.

Nye virksomheder og nye støjende fritidsanlæg kan kun etableres, hvis miljøstyrelsens vejledende regler om støj fra anlæggene kan overholdes i områder med støjfølsom anvendelse og i områder, der er udlagt til støjfølsom anvendelse.

## STATUS

Byrådet vedtog den 1. december 2009  
Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Lovgivning**

[Planlovens](#) § 11 a nr. 8.

### **Videre læsning**

[Miljøstyrelsens](#)

vejledninger om støj

# Miljøvurdering

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer har Ishøj Kommune udarbejdet en miljøvurdering af Kommuneplan 2009. Miljøvurderingen omfatter en vurdering af ændringerne i kommuneplanen i forhold til de gældende planer.

Kommuneplanen er primært en revision af den tidligere kommuneplan, hvor bestemmelserne i Regionplan 2005 er implementeret. Der er dog enkelte ændringer, som sætter rammer for de fremtidige anlægstilladelser, og som derfor er miljøvurderet. Det drejer sig om ændringer i hovedstrukturen og i rammerne, mens der ikke er fundet væsentlige ændringer i retningslinjerne, som overføres fra regionplanen.

Miljøvurderingen er delt op i en overordnet miljøvurdering, en miljøvurdering af ændringerne i hovedstrukturen og en miljøvurdering af ændringerne i rammerne.

Generelt kan det sammenfattes, at der ikke forventes at være væsentlige negative påvirkninger af miljøet forbundet med ændringerne i forslag til Kommuneplan 2009. Detaljeringniveauet i miljøvurderingen betyder dog, at der skal foretages yderligere miljøvurderinger, når planerne konkretiseres i lokalplaner med videre, før de føres ud i livet.

## **Overordnet miljøvurdering**

I den overordnede miljøvurdering redegøres for, at et 0-alternativ til ændringer i kommuneplanen generelt ikke er relevant, da væksten blot vil flytte til andre kommune, hvis der ikke er mulighed for vækst i Ishøj. Desuden redegøres for, at miljøvurderingen tager udgangspunkt i det brede miljøbegreb, hvor der indgår kriterier som befolkningens sundhed, trafik, støj og påvirkning af den biologiske mangfoldighed.

Der redegøres endvidere for, hvordan internationale, statslige og kommunale miljømål er inddraget i kommuneplanen. Der vurderes ikke at være internationale miljøbeskyttelsesmål, som påvirkes af ændringerne i kommuneplanen, mens statslige miljømål fra Fingerplan 2007 spiller en stor rolle i kommuneplanen. Endelig redegøres der for, at der ikke er fundet anledning til at anbefale særskilte overvågningsprogrammer som følge af ændringerne i kommuneplanen.

Hver af de konkrete ændringer i hovedstrukturen og rammerne er vurderet i forhold til 0-alternativet, påvirkninger af relevante miljøparametre, og endelig er der anbefalinger til

## **STATUS**


Byrådet vedtog den 1. december 2009 Kommuneplan 2009.

Kommuneplan 2009 er offentliggjort den 18. december 2009.

### **Lovgivning**

[Planloven](#)s kapitel 4


[Lov om Miljøvurdering af planer og programmer](#)


 [Vejledning om miljøvurdering af planer og programmer.pdf](#) (231.6 KB)


[Fingerplan 2007](#)

 [Regionplan 2005.pdf](#) (9.8 MB)

### **Videre læsning**

 [Sammenfattende redegørelse til miljøvurdering af Kommuneplan 2009 for Ishøj Kommune.pdf](#) (174.5 KB)

 [Miljøvurdering.pdf](#) (815.7 KB)

 [Bilag 1. ændringer i rammer.pdf](#) (135.7 KB)

 [Bilag 2. høringsbrev.pdf](#) (86.2 KB)

afbødende foranstaltninger.

### ***Ændringer i hovedstruktur***

Der er foretaget en konkret miljøvurdering af tre ændringer i kommuneplanens hovedstruktur. Den ene ændring vedrører reservering af arealer til tracé til en letbane mellem Ishøj og Glostrup. Det er dog ikke vedtaget endnu, om letbanen skal gå til Ishøj, så miljøvurderingen er meget overordnet, idet der dog nævnes en række konkrete anbefalinger og opmærksomhedspunkter.

Den anden ændring er en vision om at etablere boliger i Den Grønne Kile mellem Ishøj Landsby og Vestervang for at skabe bedre sammenhæng mellem de to bydele. Det kræver en ændring af Fingerplan 2007, hvis visionen skal føres ud i livet. I miljøvurderingen nævnes en række faktorer, der skal tages højde for, hvis visionen skal realiseres, og anbefalinger til undersøgelser og afbødende foranstaltninger.

Den sidste ændring i hovedstrukturen, som er miljøvurderet, er en udvidelse af det store erhvervsområde, som kan realiseres, hvis København–Ringsted banen bliver vedtaget. Området er samtidigt udlagt til skovrejsning, hvilket forventes gennemført, hvis jernbanen ikke bliver vedtaget.

### ***Ændringer i rammer***

Der er ligeledes miljøvurderet på to ændringer i rammerne i kommuneplanen. Den ene ændring er en udvidelse af bebyggelsesprocenten fra 16 til 20 på ARKEN, hvor der i miljøvurderingen er anbefalinger til undersøgelser og afbødende foranstaltninger.

Desuden er ændringerne i rammerne for Ishøj Bycenter, stationsforpladsen og kirkegrunden miljøvurderet, idet tre tidligere rammer lægges sammen til én, og i den forbindelse gives der blandt andet mulighed for flere boliger og erhverv og bebyggelse i op til 11 etager. Før planerne om omdannelse af området kan gennemføres, skal der udarbejdes en ny lokalplan, og i den forbindelse skal der laves en særskilt miljøvurdering.