

JULI 2021
ALBERTSLUND KOMMUNE

MILJØVURDERING AF MASTERPLAN HERSTED 2045 OG FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG 15 – BYOMDANNELSE AF HERSTED INDUSTRIPARK

MILJØRAPPORT

JULI 2021
ALBERTSLUND KOMMUNE

MILJØVURDERING AF MASTERPLAN HERSTED 2045 OG FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG 15 – BYOMDANNELSE AF HERSTED INDUSTRIPARK

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.	VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
A133507-001	1	2.0	12-07-2021	Miljørapport	KHHI; JPKA; JSLR	STHZ	KHHI

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	8
2	Ikke-teknisk resumé	10
2.1	Vurdering af miljøpåvirkningerne	10
2.1.1	Befolkning og menneskers sundhed	10
2.1.2	Trafik og parkering	14
2.1.3	Jordbund	16
2.1.4	Grundvand	16
2.1.5	Klima	16
2.1.6	Kulturarv	17
2.1.7	Materielle goder	17
2.2	0-alternativet	19
2.3	Vurdering af miljømålsætninger	20
2.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	21
3	Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15	24
3.1	Masterplan Hersted 2045	24
3.2	Forslag til Kommuneplantillæg 15 – <i>Byomdannelse af Hersted Industripark</i>	27
3.3	Forholdet til andre planer og programmer	31
3.3.1	Fingerplan 2019	31
3.3.2	Planstrategi 2019 – <i>Mere Albertslund</i>	31
3.3.3	Albertslund Kommuneplan 2018-2030 og Kommuneplantillæg 14	32
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	34
4.1	Afgrænsning, vurdering og kriterier	35
4.2	Høring af berørte myndigheder	36
5	Tilgang og metode i miljøvurderingen	40
5.1	0-alternativet	40
5.2	Alternativer	40
6	Miljøstatus	42
6.1	Befolkningen og menneskers sundhed	42
6.1.1	Trafikstøj	42
6.1.2	Luftkvalitet og luftforurening fra virksomheder	43
6.1.3	Eksisterende skyggeforhold	49
6.2	Trafik	50
6.2.1	Trafiktællinger og trafikafvikling	50
6.2.2	Trafiksikkerhed	51

6.2.3	Parkeringsnormer	52
6.3	Jordbund og arealanvendelse	53
6.4	Vand	55
6.5	Klima	56
6.6	Kulturarv	57
6.7	Materielle goder	60
6.7.1	Detailhandel	60
6.7.2	Adgang til grønne områder, kulturelle oplevelser og offentlig transport	61
6.7.3	Offentlige institutioner	61
7	Miljøvurdering	62
7.1	Befolkningen og menneskers sundhed	62
7.1.1	Støj fra veje	62
7.1.2	Luftkvalitet og anden luftforurening fra virksomheder	68
7.1.3	Vindforhold	74
7.1.4	Lys- og skyggeforhold	80
7.1.5	Indbliksgener	88
7.2	Trafik	91
7.2.1	Trafikafvikling	91
7.2.2	Trafiksikkerhed	97
7.2.3	Parkering	99
7.3	Jordbund og arealanvendelse	101
7.4	Vand	102
7.5	Klima	102
7.6	Kulturarv	103
7.7	Materielle goder	105
7.7.1	Detailhandel	105
7.7.2	Adgang til grønne arealer og kulturelle goder	106
7.7.3	Adgang til offentlig transport	108
7.7.4	Offentlige institutioner	110
7.8	Kumulative effekter	111
7.9	Vurdering af 0-alternativ	112
7.9.1	Vurdering af 0-alternativ til Masterplan Hersted 2045	112
7.9.2	Vurdering af 0-alternativ til kommuneplantillæg 15	112

8	Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger	113
9	Afværgeforanstaltninger	119
10	Overvågning	122
11	Referenceliste	123
12	Bilag	124
	Bilag 1: Afgrænsningsnotat	
	Bilag 2: Notat om luftforurening	
	Bilag 3: Virksomhedsscreening i det stationsnære område	
	Bilag 4: Hersted Industripark støjredegørelse – støj fra veje	
	Bilag 5: Skyggeanalyse	
	Bilag 6: Hersted Industripark – Undersøgelse af indbliksgener	
	Bilag 7: Vindvurdering Hersted Industripark	
	Bilag 8: Hersted Industripark – Trafikal Analyse	

1 Indledning

Albertslund Kommune har udarbejdet Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 - *Byomdannelse af Hersted Industripark*. Planerne har begge til formål at fastsætte rammer for en udvikling af Hersted Industripark frem mod en ny og bæredygtig bydel.

Hensigten med at udpege den østlige del af Hersted Industripark til et byomdannelsesområde er, at området kan udlægges til støjfølsom anvendelse, når der er sikkerhed for, at støjbelastningen ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter, at en ny lokalplan indenfor byomdannelsesområdet er vedtaget af kommunalbestyrelsen. Hermed er der mulighed for at sætte gang i en omdannelse af området til boliger og andre byformål m.v., der i en begrænset periode udsættes for en lidt højere støjbelastning fra erhverv, end de sædvanlige vejledende støjgrænser tillader.

Masterplanen indeholder visioner for området som helhed og fastlægger de overordnede rammer for udviklingsprocessen af Hersted Industripark frem til 2045. Forslag til kommuneplantillægget sikrer, at de planmæssige rammer i kommuneplanen er i overensstemmelse med masterplanen og Albertslund Planstrategi, og danner således grundlag for den senere udarbejdelse af lokalplaner for byomdannelsen af den østlige del af Hersted Industripark.

Forslag til Kommuneplantillæg 15 - *Byomdannelse af Hersted Industripark* er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven¹, og der skal ifølge § 8 stk. 1, nr. 1, gennemføres en miljøvurdering, da forslag til kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* udarbejdes inden for fysisk planlægning og arealanvendelse og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser.

Masterplan Hersted 2045 er en politisk vision for omdannelsen af Hersted Industripark til en bæredygtig bydel, der er udarbejdet gennem en række samtaler og møder med nuværende ejere og lejere, developere, planlæggere, rådgivere og politikere, som har bidraget med idéer, kritik og kvalificering af koncept, tal og tanker.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 973 af 25. juni 2020 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Masterplan Hersted 2045 vurderes af Albertslund Kommune ikke at være omfattet af obligatorisk miljøvurderingspligt jævnfør miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, eftersom disse politiske visioner for Hersted Industripark ikke juridisk er fæstet i planloven eller anden lovgivning og kan således ikke fastlægge rammerne for fremtidige anlægstilladelser.

Nærværende miljørapport omfatter således også aspekter og retningsvisioner fra Masterplan Hersted 2045, og derved får Albertslund Kommune undersøgt de sandsynlige væsentlige påvirkninger af de koncepter, tal og tanker, der ligger bag visionerne for den nye bæredygtige bydel i Albertslund Kommune.

2 Ikke-teknisk resumé

Albertslund Kommune har udarbejdet Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 - *Byomdannelse af Hersted Industripark*, som begge har til formål at fastsætte rammer for en udvikling af Hersted Industripark frem mod en ny og bæredygtig bydel.

Forslag til Kommuneplantillæg 15 skal danne grundlag for omdannelsen af den østlige del af Hersted Industripark med retningslinjer for parkering og opholdsarealer. De andre kommuneplanrammer i området vedbliver med at være erhvervsområder, men ændres geografisk i forhold til faserne i Masterplan Hersted 2045.

I nærværende kapitel fremgår et ikke-teknisk resumé af miljørapportens vurderinger og konklusioner.

2.1 Vurdering af miljøpåvirkningerne

2.1.1 Befolkning og menneskers sundhed

Støj fra veje

I forbindelse med omdannelse af Hersted Industripark, vil vejstøjen på mange facader i byomdannelsesområdet overstige 58 dB, hvilket kan accepteres, da området er udlagt til blandet byfunktioner, og den såkaldte "*huludfyldningsregel*" kan anvendes, og der kan tillades op til 68 dB på facader. Der er dog også facader i byomdannelsesområdet langs Naverland, Smedeland og Fabriksparken, hvor vejstøjen overstiger 68 dB, og der derfor vil være behov for afværgende foranstaltninger.

Afværgeforanstaltninger med støjreducerende virkning kan kategoriseres alt efter, hvor de reducerer støjen:

- > ved kilden (f.eks. vejens belægning og trafikens hastighed)
- > under støjens udbredelse (f.eks. støjafskærmning)
- > ved modtageren (f.eks. facadeisolering)

For at overholde de vejledende støjgrænser kan alle tre kategorier tages i anvendelse, men effekten af forskellige tiltag kan ikke altid lægges sammen².

De vejledende grænseværdier er overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer, vurderes det derfor, at de vejledende grænseværdier vil kunne overholdes, evt. med opstilling af supplerende lokale støjskærme.

² COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

For hovedparten af bygningerne vil støjniveauet på facaderne være under 58 dB. Hvor reglen for "*huludfyldning*" kan benyttes, vurderes det, at grænserne vil kunne overholdes med facadeløsninger, f.eks. russervinduer. For de højeste støjniveauer langs Fabriksparken og Smedeland vil der være yderligere behov for støjreduktion, f.eks. ved hastighedsnedsættelse eller støjreducerende vejbelægning.

Luftkvalitet og anden luftforurening fra virksomheder

Der eksisterer i dag mere end 80 virksomheder i Hersted Industripark, herunder godkendelsespligtige virksomheder, autoværksteder, mindre maskinværksteder, garageanlæg og lignende, mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art samt øvrige virksomheder af forskellig art. Disse virksomheder kan i dag give anledning til støj, støv, lugt og andre emissioner til luften. Der tillades i dag virksomheder i op til miljøklasse 5, hvilket som udgangspunkt bør placeres med en vejledende afstand i forhold til boliger på 150 meter.

Rammeændringerne, revideringen af miljøzonen og dermed ændringerne af de tilladte miljøklasser i Kommuneplantillæg 15 vil – i sig selv – ikke skærpe miljøkravene, hvad angår luftemissionerne til de godkendelsespligtige virksomheder, autoværkstederne og de øvrige virksomheder, da miljøklassificeringerne i store dele af kommuneplantillægget videreføres fra de nugældende kommuneplanrammer.

Det bør nævnes, at området, der løber langs Naverland for kommuneplanramme KP-E29 i forslag til Kommuneplantillæg 15, går fra miljøklasse 5 til miljøklasse 3. Det er også her en del af autoværkstederne befinder sig. Autoværksteder anbefales i håndbogen om miljø og planlægning til at blive sat til miljøklasse 4, hvilket medfører en anbefalet afstand på 100 meter til boligområder.

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor ikke at kunne medføre indvirkninger på luftkvaliteten. I Masterplan Hersted 2045 er der visioner om at omdanne hele Hersted Industripark til blandet bolig- og erhvervsområder. En sådan udvikling vil forudsætte, at boliger, institutioner, kontorer mv. kan sikres mod forurening under den gradvise omdannelse af området.

Ved en gennemført omdannelse af området fra erhvervsområde til boligområde samt blandet bolig og erhverv, forudsættes virksomheder, som er kilder til luftforurening, at være rykket ud af området.

I den senere lokalplanlægning af delområderne samt i forbindelse med meddelelse af tilladelser til konkrete projekter skal der foretages en konkret vurdering af de enkelte virksomheder og deres konkrete aktiviteter og emissioner, således at fremtidig følsom arealanvendelse kan sikres mod støj og anden luftforurening.

Vindkomfort

Vindforholdene i et byområde afhænger ikke kun af orienteringen af gaderne i forhold til de dominerende vindretninger, men også af højden på bygningerne³. Ofte opleves de værste vindgener i områder med høje huse.

For størstedelen af planrammeområderne i Hersted Industripark, vurderes vedtagelse af kommuneplantillæg 15 og Masterplan Hersted 2045 ikke at ville kunne give anledning til ændringer i vindkomforten.

I planrammeområderne Stationsbyen, Dollbyen, Ringbyskvarteret og Smedeland 9-15 kan en forøgelse af de maksimale byggehøjde/etageantal give anledning til dårlige vindkomfort lokalt i området, hvis bygninger placeres uhensigtsmæssigt i forhold til dominerende vindretninger og andre nærliggende bygninger. I stationsbyen planlægges et kvarter med tæt og højt byggeri nær den fremtidige letbanestation og hovedstrøget. Bygaden, som i masterplanen er orienteret øst-vest og dermed næsten parallelt med de dominerende vindretninger, flankeres i begge ender af høje bygninger. Den øverste etage på bebyggelse højere end 5 etager skal dog ifølge kommuneplantillægget etableres som tilbagetrukket, hvilket kan modvirke, at den forstærkede vind trækkes ned på gadeplan. Desuden kan effekten af vind mellem karréer mindskes med beplantning og forskydning af karréerne.

Vindkomforten omkring fremtidig bebyggelse afhænger dog af bebyggelsens endelige udformning, og vindkomfort bør således vurderes i forbindelse med lokalplanlægning samt udformning af de konkrete projekter.

Lys- og skyggeforhold

I kommuneplantillæg 15 ændres rammerne for det etageantal og de maksimale byggehøjder fra hhv. 3 etager/12 meter, 5 etager/18 meter, 8 etager/30 meter og 12 etager/40 meter til, at bebyggelse maksimalt må opføres i 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Hvor bebyggelser er højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Endvidere kan der efter konkret arkitektonisk vurdering punktvis etableres bebyggelse i op til 12 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks. Bebyggelser i op til 12 etager skal gives en særligt arkitektonisk udtryk. Dog er det kun muligt at opføre bebyggelse i op til 5 etager i første række mod Malervangen, så længe der er boligbebyggelse overfor.

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne medføre ændringer i de potentielle skyggekast fra bygninger sammenlignet med de eksisterende rammer, da flere boliger i boligområdet øst for planområdet (øst for Nordre Ringvej) potentielt kan blive berørt af skyggegener, mens det potentielle skyggekast nordøst for planområdet mindskes.

³ COWI: Vindvurdering – Hersted, april 2021



Figur 2-1 Skyggediagrammer for hhv. eksisterende planrammer (venstre) og nye planrammer (højre), sommersonhverv 21. juni klokke 19:00 (sommertid), COWI, juni 2021



Figur 2-2 Skyggediagrammer for hhv. eksisterende planrammer (venstre) og nye planrammer (højre), forårsjævndøgn 21. marts klokke 17:00 (vintertid), COWI, juni 2021



Figur 2-3 Skyggediagrammer for hhv. eksisterende planrammer (venstre) og nye planrammer (højre), efterårsjævndøgn 21. september klokke 17:00 (sommertid), COWI, juni 2021



Figur 2-4 Skyggediagrammer for hhv. eksisterende planrammer (venstre) og nye planrammer (højre), vintersolhverv 21. december klokke 15:00 (vintertid), COWI, juni 2021

Kommuneplantillæg 15 indeholder dog bestemmelser om, at den 6. etage skal etableres som tilbagetrukket ved bebyggelse højere end 5 etager, hvilket vurderes at medføre, at den egentlige ændring i planrammernes maksimale bebyggelse vil få minimal indvirkning på naboarealer. Egentlige skyggegener vil dog afhænge

af den konkrete udformning og placering af fremtidig bebyggelse, og bør således undersøges nærmere i forbindelse med den senere lokalplanlægning samt i forbindelse med meddelelse af tilladelse til konkrete projekter.

Indbliksgener

Vedtagelse og realisering af rammerne i kommuneplantillæg 15 samt visionerne i Masterplan Hersted 2045 medfører ændringer i de maksimale byggehøjder for punktvis bebyggelse og vurderes derfor at kunne medføre muligheder for indkig til haver i de omkringliggende boligområder sydøst og syd for planområdet ved meddelelse af høj, punktvis bebyggelse. Hvorvidt dette vil medføre egentlige indbliksgener vil afhænge af udformningen af den konkrete bebyggelse, herunder placering af vinduer og altaner, samt eventuel beplantning af træer.

Det er hensigten, at der kun kan opføres bebyggelse i 5 etager i første række mod Malervangen for at tage hensyn til genboerne, hvilket ligeledes er i overensstemmelse med de hidtidige kommuneplanrammer for dette område.

Masterplan for Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 er vurderet at kunne medføre indvirkninger i form af indblik i nærliggende boligområder, men dette vil afhænge af bebyggelsens endelige udformning og placering.

2.1.2 Trafik og parkering

Trafikafvikling og trafiksikkerhed

Hersted Industripark er i dag udlagt til erhvervsområde og rummer i dag en række transporttunge virksomheder, herunder transport- og logistikvirksomheder. Infrastrukturen i Hersted er derfor præget af brede vejarealer med to til fire kørebane og smalle fortove. Mange af vejene har i dag ikke cykelstier.

Trafikken er i dag jævnt fordelt på de fire adgangsveje til området. De største gennemgående veje har en årsdøgntrafik (ÅDT)⁴ på 7-11.000, mens de mindre fordelingsveje har en ÅDT på 800-3.000⁵.

Det er i trafikanalysen beregnet, at der fra beregningens basisår i 2019 frem til den færdige omdannelse i 2045 forventes en stigning fra ca. 23.000 daglige ture til ca. 66.500 daglige ture⁶. Denne stigning vurderes at udfordre det eksisterende vejnets kapacitet, hvorfor det i trafikanalysen findes nødvendigt at foretage udbygninger og ombygninger af vejnettet.

Vedtagelse af planforslagene, som muliggør en byomdannelse af området, kan medføre ændringer af trafikmønstre i området. En byomdannelse af erhvervsområde til område med blandet bolig og erhverv kan medføre en forøgelse af

⁴ Ved årsdøgntrafikken (ÅDT) forstås trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året. Denne opgørelsesmåde anvendes som et sammenfattende udtryk for færdselsmængden på et givet sted (eller strækning).

⁵ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

⁶ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

personbiler i området, og kan samtidigt medføre, at der på sigt kommer færre lastbiler til og fra disse områder. Masterplanen indeholder også visioner om at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej, hvilket vil medføre ændringer i trafikmønstre i området.

Det er vurderet, at krydset mellem Fabriksparken og O3 samt krydset mellem Gammel Landevej og O3 kan blive udfordret kapacitetsmæssigt, og der er risiko for forekomst af reelle sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. Der vil derfor være behov for flere krydsombygninger fra vigepligtskryds til signalanlæg for at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende og trafiksikkert. Visionerne om vejlukningerne ved Herstedøstervej og Gammel Landevej medfører ombygninger af de eksisterende signallængder, hvilket kan forbedre fremtidige kapacitetsproblemer.

Trafiksikkerheden kan være en udfordring i overgangsperioden fra et industri- og erhvervsområde til et blandet bolig- og erhvervsområde, hvor der vil være store lastbiler og bløde trafikanter i området samtidigt. Planerne indeholder dog visioner om etablering af nye vejprofiler med fortove og cykelstier alle steder, hvilket ved en færdig omdannelse af området vil medføre en positiv indvirkning for trafiksikkerheden i området.

Masterplan for Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 er vurderet at kunne medføre indvirkninger på trafik og trafiksikkerheden, hvilket bør afværges gennem trafikplanlægning af området i forbindelse med omdannelsens tre faser samt i forbindelse med konkrete projekter.

Parkering

De eksisterende retningslinjer for bilparkering i kommuneplan 2018 – 2030 er, at der i det stationsnære kerneområde kan reduceres med op til 50 procent, og med 33 procent i det stationsnære område samt uden for det stationsnære område, hvis parkeringspladserne kan dobbeltudnyttes.

Kommuneplantillæg 15 indeholder ændrede retningslinjer og parkeringsnormer for bilparkering og cykelparkering. Efter disse nye retningslinjer bliver det muligt at reducere parkeringsnormen yderligere i det stationsnære kerneområde, hvis der etableres delebilsordninger. Dette medfører samtidig et krav om at etablere flere cykelparkeringspladser, herunder at der udover den almindelige cykelparkeringsnorm skal etableres yderligere 3 cykelparkeringspladser til ladcykler pr. delebils-parkeringsplads.

Forslag til kommuneplantillæg kan ikke indeholde bestemmelser, som kræver, at der oprettelse delebilsordninger, da dette skal ske på grundejeres eget initiativ. Delebilisme er vurderet at kunne medvirke til, at færre personer anskaffer sig private biler, hvilket medfører en mindsket belastning på vejnettets kapacitet. Med kommuneplantillæg 15 fastsættes derfor nye retningslinjer for parkering i konstruktion, som grundet den høje bebyggelsesprocent har til formål at sikre tilstrækkelig plads til opholdsarealer på terræn.

Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 er vurderet at kunne medføre indvirkninger på parkering for fremtidige beboere og brugere af området.

2.1.3 Jordbund

I Hersted Industripark ligger en af Danmarks 10 generationsforureninger på Naverland 26A – B. Området er derudover områdeklassificeret, og der er registreret områder med jordforurening på vidensniveau 1 og 2, som følge af de sidste 60 års industri- og erhvervsaktiviteter i Hersted Industripark.

Region Hovedstaden har foretaget en indledende vurdering af risiko for indeklima fra afdampning fra forurening med klorerede opløsningsmidler i grundvandet til boliger placeret i faneudbredelsen fra Naverland 26 og har vurderet, at, det ikke kan afvises, at skeloverskridende forurening kan udgøre en risiko for indeklimaet i en eventuelle fremtidige boliger på nærliggende ejendomme til kildeområdet. I forbindelse med lokalplanlægningen for konkrete projekter skal der tages jordprøver/jordporeluftprøver, således at en påvirkning af menneskers sundhed fra eksisterende jordforureninger undgås.

Planforslagene vurderes på sigt at kunne medføre mindsket sandsynlighed for opståen af nye jordforureninger, som følge af omdannelsen fra erhvervsområdet til blandet bolig og erhverv. Planernes vedtagelse og realisering nødvendiggør dog vurderinger af behov for tiltag i forbindelse med de eksisterende jordforureninger i den senere planlægning, herunder ændret arealanvendelse og håndtering af forurenede jord i forbindelse med konkrete projekter.

2.1.4 Grundvand

Hersted Industripark er beliggende i et følsomt indvindingsområde i et område med drikkevandinteresser. Region Hovedstaden har siden 2008 pumpet forurenede grundvand op for at begrænse spredning af forureningen fra Naverland 26.

En omdannelse af området vil ændre arealanvendelsen væsentligt og kan dermed også ved planernes realisering medføre ændringer i områdets befæstelsesgrad. Det forventes, at der på sigt kan ske en øget grundvandsdannelse, der i senere planlægningsfaser bør vurderes i forhold til områdets eksisterende jordforureninger.

2.1.5 Klima

Skybrud

Flere områder i Hersted Industripark er i dag i risiko for at blive oversvømmet i tilfælde af en 100-års regnvejrshændelse. Det er i området ikke muligt at nedsive regnvand, og regnvand skal således som udgangspunkt håndteres på overfladen.

Masterplanen indeholder visioner om etablering af rekreative arealer, som også skal fungere som klimatilpasningsområder, hvor der i forbindelse med skybrud

eller flerdagsregnvejr kan afledes regnvand hertil, og således sikre de store og nye boligområder mod oversvømmelser.

Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15 vurderes at indeholde visioner og rammer, som muliggør tilpasning til klimarelaterede forandringer i form af øget nedbør ved skybrud.

Temperaturstigninger

Fremtidens klima i Danmark byder på højere temperaturer og flere dage med varme- og hedebølger.

Kommuneplantillæg 15 indeholder retningslinjer om opholdsarealer, som blandt andet bestemmer at bebyggelse skal orienteres og udformes således, at der er områder med læ, og at der kan komme sollys på fælles opholdsarealer. Områderne med bynatur samt den høje bebyggelsesprocent vil give lokalbefolkningen gode muligheder for at opsøge skygge i ekstreme varmeperioder.

Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15 vurderes at indeholde visioner og rammer, som muliggør tilpasning til klimarelaterede forandringer i form af varmere temperaturer.

2.1.6 Kulturarv

Der er i planområdet en række bevaringsværdige bygninger/industriens bygninger og størstedelen af området er kortlagt som "*velfærdssamfundets kulturarv*".

En omdannelse af området i forbindelse med realisering af visioner og nye kommuneplanrammer kan forventes at medføre ændringer i bygningsstrukturen i området, idet der muliggøres en højere bebyggelsesprocent, samt højere maksimal bebyggelse. Den bevaringsværdige vejnetstruktur i området vurderes i høj grad bevaret og integreret.

Vedtagelse og realisering af forslag til kommuneplantillæg og masterplan for byomdannelse af Hersted Industripark vurderes at kunne medføre indvirkninger på kulturarven i området.

2.1.7 Materielle goder

Detailhandel

Hersted Industripark anvendes i dag som erhvervsområde, og detailhandlen er begrænset til et mindre areal ved krydsningen mellem Naverland og Smedeland

Ved at ændre områdets brug fra erhverv til blandede bolig- og erhvervsområde vil der ske en markant ændring i brugsmønstret og tilstedeværelsen af firmaer/butikker. Det må forventes, at flere pladskrævende bygninger vil blive ønsket nedrevet og omdannet til etagebyggerier. Området vil derfor sandsynligvis opleve et skift i form af, at værksteder og lagerhaller vil forsvinde eller blive indarbejdet i bybilledet med nye funktioner, som understøtter byomdannelsen.

Realisering af planerne med boligudbygning vurderes at kunne medføre en markant befolkningstilvækst i de kommende år, som vil medføre et behov for flere dagligvarebutikker. Der kan i denne forbindelse dannes yderligere mulighed for, at Albertslund vil øge sin markedsandel inden for udvalgsvarer.

I dag er der en restrummelighed i Hersted Center på henholdsvis 5000 m² og 2.550 m² for butikker med særligt pladskrævende varegrupper (SPV). Denne restrummelighed vurderes at kunne skabe grundlag for en forventet efterspørgsel på dagligvarebutikker. Forslag til kommuneplantillæg 15 udlægger en ramme på 10.000 m² til detailhandel og areal til pladskrævende varer. Planerne vurderes derfor at kunne medvirke til en udvikling, der medfører en positiv indvirkning på detailhandlen i Hersted bydelscenter.

Adgang til grønne områder og kulturelle goder

Masterplanen indeholder visioner om at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej, der ligeledes kan omdannes til rekreative områder med integrerede klimatilpasningsløsninger. Det er således tanken med disse rekreative, grønne områder at trække Vestskoven ind i det nye byområde og opfordre til leg og aktivitet.

Masterplanen indeholder samtidig visioner om, at Hersted skal være en bydel, hvor kulturen understøtter fællesskab og dannelse, og hvor Albertslunds kulturinstitutioner igangsætter kulturelle aktiviteter i boligområderne, skaber liv mellem bygningerne og motiverer til at besøge nogle af Herstedes nye parker, der ligger, hvor der før var veje.

Realisering af masterplanens visioner vurderes at kunne understøtte en udvikling af området, som kan medføre væsentlige positive indvirkninger på adgangen til grønne arealer og kulturelle goder som materielle goder. Kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne sætte de planlægningsmæssige rammer for anvendelse af områderne i byomdannelsesområdet, og dermed bidrage til en udvikling, hvor adgangen til grønne arealer og kulturelle oplevelser styrkes.

Kollektiv transport

Den østlige del af Hersted Industripark grænser op til placeringen for den fremtidige letbanestation Glostrup Nord. I planområdet er der i dag desuden en række busstoppesteder langs Naverland, Smedeland, Formervangen og Fabriksparken.

Den stationsnære placering kan medvirke til at gøre området attraktivt for nye borgere og kan sammen med kommuneplantillæggets fastsættelse af lavere parkeringsnormer præge en udvikling, hvor beboere og bruger af området anvender den kollektive trafik frem for individuelle transportformer. Den stationsnære bydel, som også vil have den største bebyggelsesgrad på op til 200 %, vil have kort afstand til offentlig transport. Behovet for kollektiv trafik i planområdet forventes således også stige i takt med, at området omdannes og bebygges med boliger.

Realisering af Masterplan Hersted 2045 og vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne medføre en positiv indvirkning på adgangen til offentlig transport som materielt gode.

Offentlige institutioner

Hersted Industripark rummer i dag erhvervsskolen Next og en lukket daginstitution. Rammeområdet, som rummer erhvervsskolen, forventes i udviklings fase 2 at ændre anvendelse fra erhvervsområde til boligområde. Disse planmæssige ændringer vurderes som udgangspunkt ikke at medføre betydning for erhvervsskolen som materielt gode, men omdannelsen vurderes at kunne medføre en udvikling, som understøtter uddannelsesinstitutionens placering og øger tilbud for elever og ansatte på Next efter henholdsvis skole og arbejde.

Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder et nyt rammeområde (D24) til den lukkede daginstitution. Dette vurderes at kunne medføre en positiv indvirkning for nye beboere i området ved genetableringen af daginstitutioner i Hersted Industripark.

Vedtagelse og realisering af Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne medføre en positiv indvirkning på offentlige institutioner i området som materielt gode.

2.2 0-alternativet

0-alternativet udgør i den situation, der ville foreligge, hvis planforslagene ikke vedtages og gennemføres og udgør samtidig sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen.

I 0-alternativet for Masterplan Hersted 2045 forventes området at vedblive med at være et erhvervsområde, og den nuværende udvikling med flere og flere logistikvirksomheder i området forventes at fortsætte (UPS, PostNord, Elgigantens logistikcenter). Fastholdes den nuværende udvikling, forventes ikke samme potentielle negative indvirkninger i området, som masterplanens visioner kan give anledning til, men der forventes i stedet en stor vækst i trafikken af lastbiler og varevogne, som modsætningsvist forventes afviklet i forbindelse med omdannelse af området til blandet bolig- og erhvervsområde m.m.

I 0-alternativet for kommuneplantillægget fastholdes udviklingen under de eksisterende kommuneplanrammer, som udlægger størstedelen af området til erhvervsområde, samt fastholder den eksisterende afgrænsning af rammeområde C10 til centerområde i den østlige del af området. Den fremtidige udvikling af området vil således ikke indebære en rammeændring til blandet bolig og erhverv i de områder i byomdannelsesområdet, som i dag er udlagt til erhverv. De miljøpåvirkninger, som kommuneplanens vedtagelse kan give anledning til, vil således ikke finde sted.

2.3 Vurdering af miljømålsætninger

Tabel 2-1 Resumé af vurdering af miljømålsætninger, som er relevante for planerne

Målsætninger og vurderinger
FN's Verdensmål
<p>Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne medvirke til opnåelsen af:</p> <ul style="list-style-type: none">> Delmål 11.2 for så vidt angår sikring af adgangen til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer, men kan i omdannelsesperioden forringe trafiksikkerheden i området.> Delmål 11.3 ved at understøtte en inkluderende og bæredygtig livsstil for borgere, uddannelsesinstitutioner og virksomheder.> Delmål 11.7 ved at understøtte byudvikling med universel adgang til sikre, inkluderende og tilgængelige, grønne og offentlige rum.> Delmål 13.2 ved at integrere tiltag mod klimaforandringer. <p>Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes hverken at kunne medvirke til eller hindre opnåelsen af delmål 11.6 om reduktion af den negative miljøbelastning pr. indbygger.</p>
Målsætninger i Albertslund Kommuneplan 2018-2030
<ul style="list-style-type: none">> Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne bidrage til opnåelse af målsætning om udvikling af en bæredygtig boligby.> Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes ikke at bidrage til målsætningen om aktivt at bruge kulturarv i byens udvikling.> Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes at bidrage til målsætning om at optimere arealanvendelsen med tættere by, der begrænser energiforbruget og fremmer brugen af kollektiv trafik.
Albertslund Kommunes Klimastrategi, Klimatilpasningsstrategi og Bæredygtighedsstrategi
<ul style="list-style-type: none">> Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne bidrage til en reduktion af CO₂-udledningen fra transport i området, men dette vil i sidste ende afhænge af understøttende lokalplanlægning og private initiativer.> Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at understøtte en udvikling, hvor regnvandssystemets robusthed sikres, men arealreservationer samt egentlige løsninger til regnvandshåndtering fastlægges først i

- forbindelse med lokalplanlægning af området samt i forbindelse med de konkrete projekter.
- > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 danner visioner og rammer for den senere nedstrøms planlægning, hvor Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne bidrage til indtænkning af bæredygtighed på alle niveauer af byplanlægning.
 - > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes ikke i sig selv at ville styrke biodiversiteten, men kan danne rammerne for en udvikling, hvor hensynet til biodiversiteten inddrages.
 - > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor hverken at kunne bidrage til eller hindre opfyldelsen af målsætning om, at der indarbejdes bæredygtige principper i fremtidige byggeprojekter.

2.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Der er i miljøvurderingen af planerne identificeret behov for at etablere særlige afværgeforanstaltninger som følge af planlægning for omdannelse af Hersted Industripark, som bør iagttages i forbindelse med den senere lokalplanlægning af området samt i forbindelse med meddelelse af tilladelser til konkrete projekter.

Figur 2-5 Afværgeforanstaltninger i forbindelse med realisering af masterplan for Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15

Befolkning og menneskers sundhed	
Trafik og trafiksikkerhed	<p>Forlængelse af svingbaner på Fabriksparken, samt på Nordre Ringvej mod fabriksparken og Gammel Landevej.</p> <p>Ændring af kryds fra vigepligtskryds til signalanlæg, udbygning og ombygning af vejstrækninger, ændring af signallængder og samordning af kryds til sikring af tilfredsstillende og sikker afvikling af trafikken i forbindelse med trafikplanlægning og gradvis omdannelse af Hersted Industripark.</p> <p>Sikring af kapacitet og fremkommelighed for bløde trafikanter i forbindelse med gradvis omdannelse af</p>

	området, f.eks. ved etablering af separate cykelstier.
Støj fra veje	Foranstaltninger til sikring af overholdelse af vejledende støjgrænseværdier i forbindelse med lokalplanlægning samt udformning af konkrete projekter herunder f.eks. støjskærme, støjreducerende facader eller vinduer.
Støj fra virksomheder	I forbindelse med lokalplanlægningen skal der gøres rede for støjbelastningen fra hver af de virksomheder, som bidrager til belastningen af det pågældende område, og den eventuelle regulering i form af miljøgodkendelse eller påbud, således at bygherren kan projektere den nødvendige støjafskærmning og -isolering korrekt, f.eks. ved etablering af støjskærme eller overdækninger på virksomhedens matrikel.
Luftkvalitet	I forbindelse med lokalplanlægningen skal der gøres rede for luftforurening fra hver af de virksomheder, som bidrager til belastningen af det pågældende område, og den eventuelle regulering i form af miljøgodkendelse eller påbud, således at bygherren kan projektere den nødvendige tiltag til sikring af boliger, institutioner, kontorer mv.
Vind	Undersøgelse af vindkomfort i forbindelse med lokalplanlægning og konkrete projekter, herunder afværgetiltag i form af forskydning af karréer, vinklede facader, perforerede materialer på altaner samt beplantning.
Lys- og skyggeforhold	Undersøgelse af lys- og skyggeforhold i forbindelse med lokalplanlægning samt i forbindelse med udformning og placering af konkrete projekter.

Indblik	Sikring mod indbliksgener i eksisterende boligområder syd og øst for Hersted Industripark gennem lokalplanlægning for placering og udformning af fremtidig bebyggelse samt beplantning.
Jordbund og arealanvendelse	
Jordbund	Sikring af menneskers sundhed ved jordprøver/jordporeluftprøver fra eksisterende jordforureninger i forbindelse med lokalplanlægning for konkrete projekter.
Kulturarv og arkitektonisk værdi	
Kulturarv	Undersøgelse af mulighederne for genanvendelse og gendannelse af bevarelsesværdige industribygninger samt bevarelse/integration af vejnetstrukturen i Hersted Industripark.

Miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* viser, at masterplanens visioner, samt kommuneplantillæggets nye rammer for anvendelse til blandet bolig og erhverv kan medføre væsentlige negative indvirkninger på trafiksikkerheden for bløde trafikanter i perioder, hvor et stigende antal bløde trafikanter skal sameksistere med tung trafik fra transport- og logistikvirksomheder i området.

Der er derfor behov for at overvåge trafiksikkerheden i forbindelse med den etapevise omdannelse af området.

3 Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15

3.1 Masterplan Hersted 2045

Masterplan Hersted 2045 indeholder visioner om, at Hersted Industripark i 2045 skal fremstå som en ny og bæredygtig bydel med 11 forskellige kvarterer, letbanestation, førerløse busser, cykelstier, rekreative områder med masser af skov og mange forskellige boligtyper og beboere. Masterplanens afgrænsning omfatter hele det nuværende Hersted Industripark (vist med orange streg på Figur 3-1).



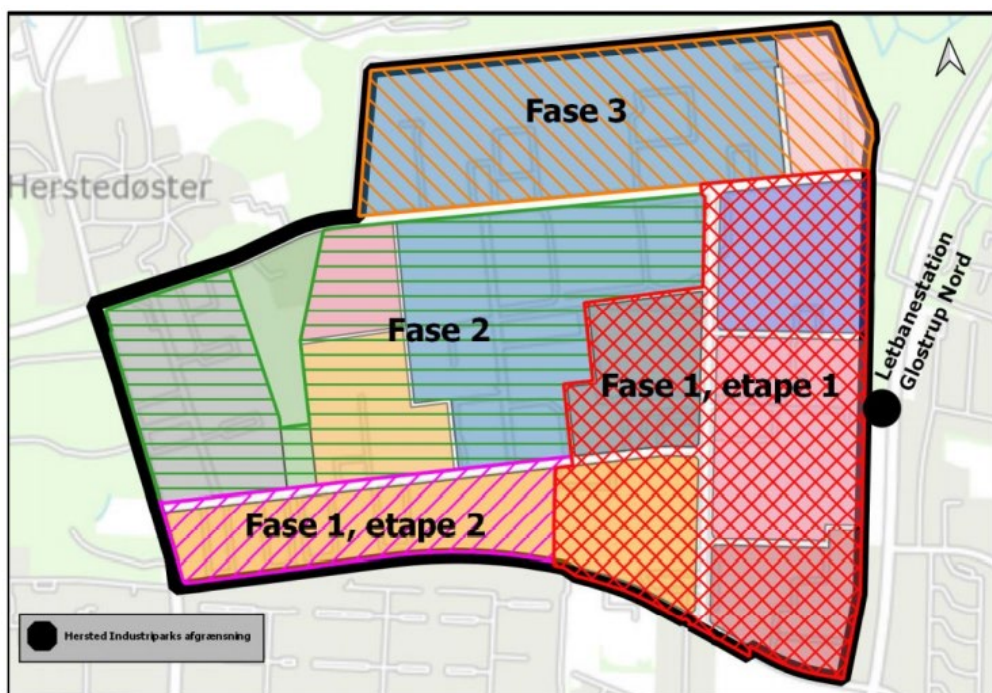
Figur 3-1 Illustrationsplan over visionerne for Hersted 2045, Albertslund Kommune

Masterplan Hersted 2045 lægger op til, at Hersted Industripark udbygges i fire etaper, henholdsvis:

- 1 Udbygning af bydelskvartererne Kirkevænget, Stationsbyen, Ringbykvarteret, Dollbyen og den østlige del af Sydvangen, som forventes byudviklet i perioden 2021-2026

- 2 Udbygning af den vestlige del Sydvangen, hvor byomdannelsen forventes at foregå i perioden 2026-2032
- 3 Udbygning af kvartererne Hersted Skovby, Bylunden, Next & HIP I, hvor byomdannelsen forventes at foregå i perioden 2030-2038
- 4 Udbygning af bydelskvartererne HIP II og Skovloden, der forventes påbegyndt fra 2037

De fire etaper forventes udført i tre faser, som vist på Figur 3-2.



Figur 3-2 Kortoversigt over de etaper og faser, som byomdannelsen forventes at få, Albertslund Kommune

Fase 1 - Etape 1 (byomdannelsesområdet)

De højeste bebyggelsesprocenter vil være i det stationsnære kerneområde (fase 1, etape 1), hvor der i bydelskvarteret Stationsbyen kan bebygges med 200 procent i 6 etager, og der kan punktvis etableres op til 12 etager bebyggelse, som maksimalt må have en bygningshøjde på 40 meter. Der kan således komme henimod 2.304 boliger på 100 kvadratmeter i Stationsbyen eller 2.879 med boliger på 80 kvadratmeter, og der vil også være mulighed for detailhandel i dette bydelskvarter.

De andre bydelskvarterer i det stationsnære kerneområde kan bebygges med op til 150 procent med undtagelse af den østlige del af Sydvangen, hvor bebyggelsesprocenten er maksimal 100. Bebyggelsen i disse områder kan være i op til 6 etager med punktvis bebyggelse i op til 9 etager og maksimal 30 meter højde. Det forventes, at ved en lejlighedsstørrelse på 100 kvadratmeter kan der komme op imod 1.187 boliger i bydelskvarteret Kirkevænget eller 1.484 med boliger på 80 kvadratmeter, 1.228 boliger i Dollbyen på 100 kvadratmeter eller 1.535 boliger

på 80 kvadratmeter, 1.370 boliger på 100 kvadratmeter i Ringbykvarteret eller 1.712 boliger på 80 kvadratmeter, og i den østlige del af Sydvangen kan der komme 710 boliger på 100 kvadratmeter eller 887 boliger på 80 kvadratmeter.

Fase 1 - Etape 2

Sydvangens vestlige del (fase 1, etape 2) forventes at kunne bebygges med op til 70 procent. Der lægges op til, at der kan komme henimod 647 boliger i dette bydelskvarter, når lejlighedsstørrelsen er på 100 kvadratmeter, og 808 boliger på 80 kvadratmeter.

Fase 2

Hersted Skovby, der er en del af fase 2, kan bebygges med 60 procent ind mod byområdet og 40 procent ud mod Vestskoven, hvilket med en boligstørrelse på 100 kvadratmeter forventes der at blive etableret 411 boliger eller 514 boliger på 80 kvadratmeter.

Bydelskvarteret Next indgår også i fase 2, og her kan der bebygges med 100 procent, hvilket forventes at give 430 boliger, når lejlighedsstørrelsen er på 100 kvadratmeter eller 538 boliger på 80 kvadratmeter. Bylunden ligger syd for Next og kan bebygges med op til 100 procent, der med en boligstørrelse på 100 kvadratmeter forventes at give 766 boliger eller 957 boliger på 80 kvadratmeter.

Det sidste område i fase 2 er HIP I, der ligeledes har en bebyggelsesprocent på 100, hvilket forventes at give 2.136 boliger, når boligstørrelsen er på 100 kvadratmeter eller 2.670 boliger på 80 kvadratmeter.

Fase 3

HIP II ligger i fase 3 og her kan der bebygges med op til 100 procent mod Fabriksparken og 50 procent mod Vestskoven, og med en boligstørrelse på 100 kvadratmeter forventes der at komme 2.065 nye boliger eller 2.581 boliger på 80 kvadratmeter.

Skovloden er også en del af fase 3, hvor der ligeledes kan bebygges med 50 procent mod skoven og 100 procent ind mod de andre byområder, hvilket forventes at give 371 boliger, når boligstørrelsen er på 100 kvadratmeter eller 464 boliger på 80 kvadratmeter.

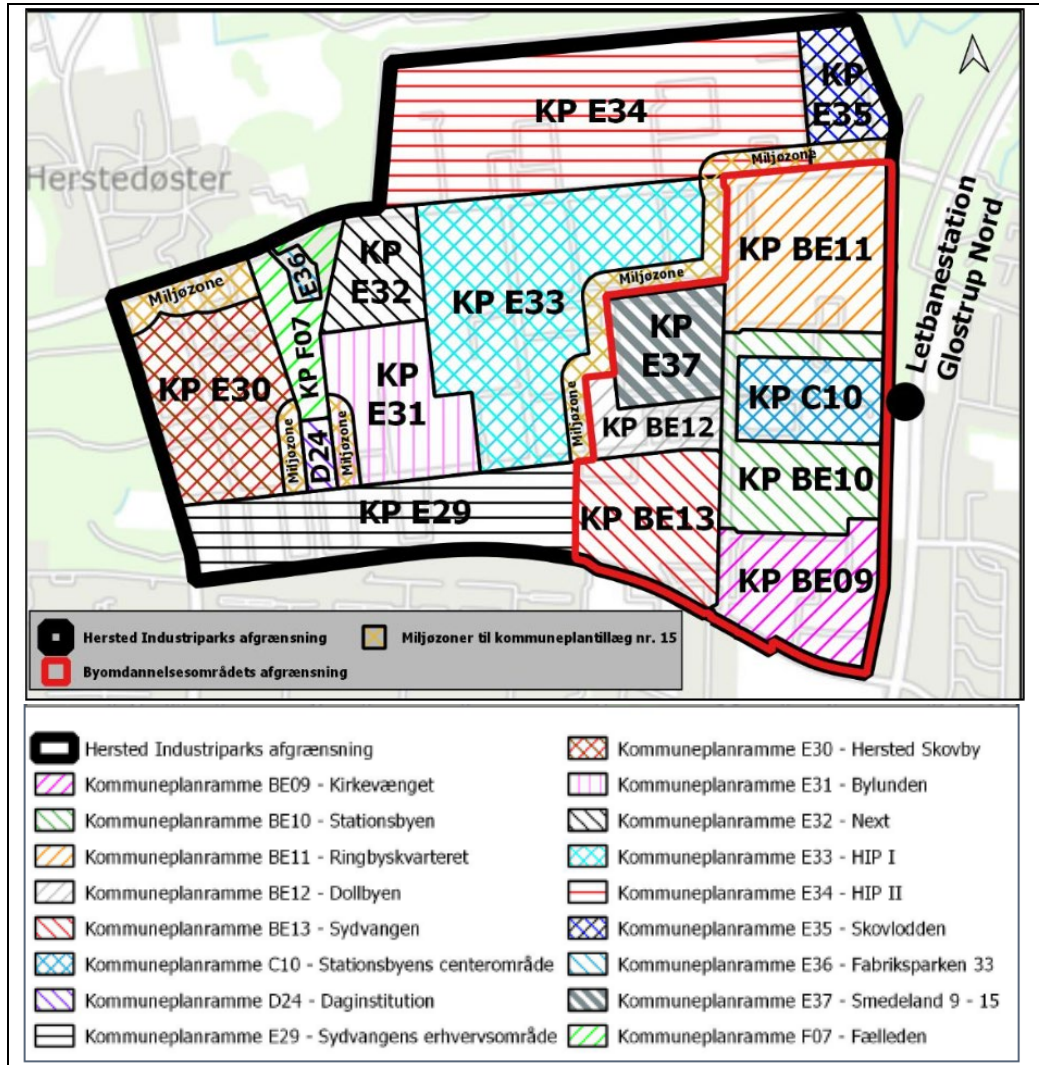
3.2 Forslag til Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark*

Kommuneplantillæg 15 - *Byomdannelse af Hersted Industripark* har til formål at sikre, at der er overensstemmelse mellem kommuneplanen og den udvikling, der er vedtaget i Masterplan Hersted 2045 og i planstrategien. Forslag til Kommuneplantillæg 15 skal danne grundlag for omdannelsen af den østlige del af Hersted Industripark med retningslinjer for parkering og opholdsarealer. De andre kommuneplanrammer i området vedbliver med at være erhvervsområder, men ændres geografisk i forhold til faserne i Masterplan Hersted 2045. Derudover udlægges nogle områder i overensstemmelse med den faktiske anvendelse f.eks. til daginstitution. Kommuneplantillægget afgrænses, som vist med sort streg på Figur 3-3, og omfatter det samme område som Masterplan Hersted 2045.

Forslag til kommuneplantillæg vil ligeledes være det overordnede plangrundlag for udarbejdelsen af nye erhvervslokalplaner for de områder, der i en årrække fortsat kan benyttes til erhvervsvirksomheder. Der er således indarbejdet rækkefølgebestemmelser i forslaget til Kommuneplantillæg 15. Det udpegede byomdannelsesområde i Hersted Industripark har førsteprioritet i rækkefølgeplanlægningen. De øvrige rammeområder i Hersted Industripark giver ikke mulighed for boligbebyggelse.

Nye kommuneplanrammer

I kommuneplantillægget udpeges et nyt byomdannelsesområde (markeret med rød streg på Figur 3-3) for at understøtte den udvikling, der er i gang, hvor flere ejendomme lokalplanlægges til blandede bolig- og erhvervsområder efter ønske fra ejer.



Figur 3-3 Nye kommuneplanrammer i Kommuneplantillæg 15 for Hersted Industripark

De nye rammeområders generelle anvendelsesbestemmelse er blandet bolig- og erhvervsområde, og rammeområde C10 er fortsat udpeget til et centerområde, da dette område ligger op til den nye letbanestation (se Figur 3-3). Afgrænsningen af rammeområde C10 ændres dog i medfør af kommuneplantillæg 15.

De nye kommuneplanrammer med de højeste bebyggelsesprocenter (se Tabel 3-1) i forslag til Kommuneplantillæg 15 ligger i det stationsnære kerneområde, der er sammenfaldende med den nye udpegning og afgrænsning i kommuneplantillægget af byomdannelsesområdet.

Tabel 3-1 Nye kommuneplanrammer i Hersted Industripark, forslag til kommuneplan-tillæg 15

Rammeområde	Zone-status	Generel anvendelse	Bebyggelse max.	Etager max.	Højde max.	Miljø-klasse
BE09 Kirkevænget	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	150 %	9	30	1-3
BE10 Stationsbyen	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	200 %	12	40	1-3
BE11 Ringbyskvarteret	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	150 %	9	30	1-3
BE12 Dollbyen	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	150 %	9	30	1-3
BE13 Sydvangen	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	100 %	9	30	1-3
C10 Herstedcenter	Byzone	Centerområde	200 %	12	40	1-3
D24 Daginstitution	Byzone	Område til offentlige formål	30 %	2	8,5	1-3
E29 Sydvangen Erhvervsområde	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-3
E30 Hersted Skovby	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-5
E31 Bylunden	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-5
E32 Next	Byzone	Erhvervsområde	120 %	8	30	1-3
E33 HIP I	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-5
E34 HIP II	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-5
E35 Skovloden	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-5
E36 Fabriksparken 33	Byzone	Erhvervsområde	30 %	2	10	1-1
E37 Smedeland 9-15	Byzone	Erhvervsområde	150 %	8	30	1-3
F07 Fælleden	Byzone	Rekreativt område	-	-	-	-

Forslag til kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* vil forsøge at forhindre miljøkonflikter ved, at der udlægges en miljøzone på 50 meter i forhold til byomdannelsesområdet og rammeområde D24 samt fastholde den gældende miljøzone i forhold til Herstedøster Landsby, hvor der kun kan etableres nye virksomheder i miljøklasse 1 – 3.

Retningslinjer for opholdsarealer i det stationsnære kerneområde i forslag til kommuneplantillæg 15 er, at der skal etableres opholdsarealer svarende til mindst 30 procent af boligetagearealet, og udenfor det stationsnære kerneområde skal der etableres opholdsarealer svarende til mindst 50 procent af boligetagearealet.

Retningslinjer for parkering

Retningslinjer for parkering for biler i forslag til kommuneplantillæg 15 er, at parkeringsnormen kan yderligere reduceres i det stationsnære kerneområde, hvis der etableres delebilsordninger. Dette gælder for bebyggelser med minimum 75 boliger, der har fælles parkeringspladser. Parkeringsnormen for anlagte parkeringspladser ved etablering af delebilsordninger i det stationsnære kerneområde fastsættes til minimum 0,55 almindelige parkeringspladser pr. bolig og maksimal 0,2 delebilparkeringsplads pr. bolig.

I det stationsnære kerneområde med bebyggelsesprocenter på 150 eller derover skal minimum 75 procent af parkeringspladserne til biler etableres i konstruktion, og i områder med en bebyggelsesprocent mellem 100 - 150 procent skal minimum 50 procent af parkeringspladserne etableres i konstruktion, mens i områder med en bebyggelsesprocent under 100 procent vil kravet til andel af parkering i konstruktion ske efter konkret vurdering.

Desuden indeholder forslag til kommuneplantillægget en parkeringsnorm for cykler i det stationsnære kerneområde. Herefter skal der udlægges 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf der anlægges 2 cykelparkeringspladser pr. etagebolig ved bebyggelsens opførelse. De resterende udlagte cykelparkingspladser anlægges efter behov.

Når antallet af parkeringspladser reduceres på grund af etablering af en delebilsordning, er der samtidig et øget krav om at etablere flere cykelparkingspladser. Derfor skal der udover den almindelige cykelparkingsnorm etableres yderligere 3 cykelparkingspladser til ladcykler pr. delebilsparkingsplads.

3.3 Forholdet til andre planer og programmer

Miljørapporten skal i medfør af miljøvurderingslovens bilag 4, litra a, indeholde oplysninger om planenes forbindelse med andre relevante planer og programmer.

3.3.1 Fingerplan 2019

I Fingerplan 2019 indgår Albertslund som delområde i det ydre storbyområde (byfingrene). Hele Hersted Industripark ligger indenfor det ydre storbyområde.

Fingerplanens *fingerbystruktur* fastlægger, at byudvikling overvejende skal ske i det indre og ydre storbyområde (håndfladen og byfingrene) i tilknytning til en trafikalk infrastruktur bestående af banebetjening med S-tog, regionaltoget, metro og letbaner samt et tilknyttet overordnet vejnet, mens arealerne mellem byfingrene friholdes som grønne kiler til regionale friluftsmål og jordbrug.

Det fremgår således af Fingerplan 2019 kapitel 4, Ad § 11. stk. 1, nr. 3, at:

”Byudvikling og byomdannelsen i det ydre storbyområde skal med hensyn til intensiteten af områdernes udnyttelse tage udgangspunkt i områdernes beliggenhed i forhold til den eksisterende og den besluttede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafikbetjening. Der har i perioder været et betydeligt forbrug af stationsnære arealer til ekstensive formål, herunder parcelhuse og traditionel industri. Det bidrager ikke til en optimal udnyttelse af den særlige beliggenhed og gode tilgængelighed med kollektiv transport og til udnyttelsen af de store offentlige investeringer i trafikalk infrastruktur”.

3.3.2 Planstrategi 2019 – Mere Albertslund

I planstrategien, *Mere Albertslund*, som blev vedtaget i maj 2020, er både Lokal Agenda 21 strategi og kommuneplanstrategi. Ifølge strategien i *Mere Albertslund* bliver Hersted Industripark med letbanen et nyt omdrejningspunkt i Albertslund, og området omkring letbanestationen bliver et centralt udgangspunkt for den nye byudvikling.

Letbanestationen giver nye muligheder for et blandet byområde for boliger og erhverv beliggende mellem skov og letbane. I planstrategien gøres her plads til nye typer erhverv og boliger til nye borgere, der sammen med de oprindelige borgere i Albertslund, kan skabe en ny og spændende udvikling for hele byen.

3.3.3 Albertslund Kommuneplan 2018-2030 og Kommuneplantillæg 14

Albertslund Kommuneplan 2018-2030 fastsætter de overordnede mål for kommunens udvikling og arealanvendelse, og sætter desuden rammerne for lokalplanlægning.

I Albertslund Kommuneplan er Hersted Industripark udpeget som et udviklingsområde, der får særlig fokus i planperioden. Byomdannelse og byfortætning i Hersted Industripark er et af de boligudviklingsprojekter, som har førsteprioritet i kommunens boligudbygning i perioden fra 2013-2025

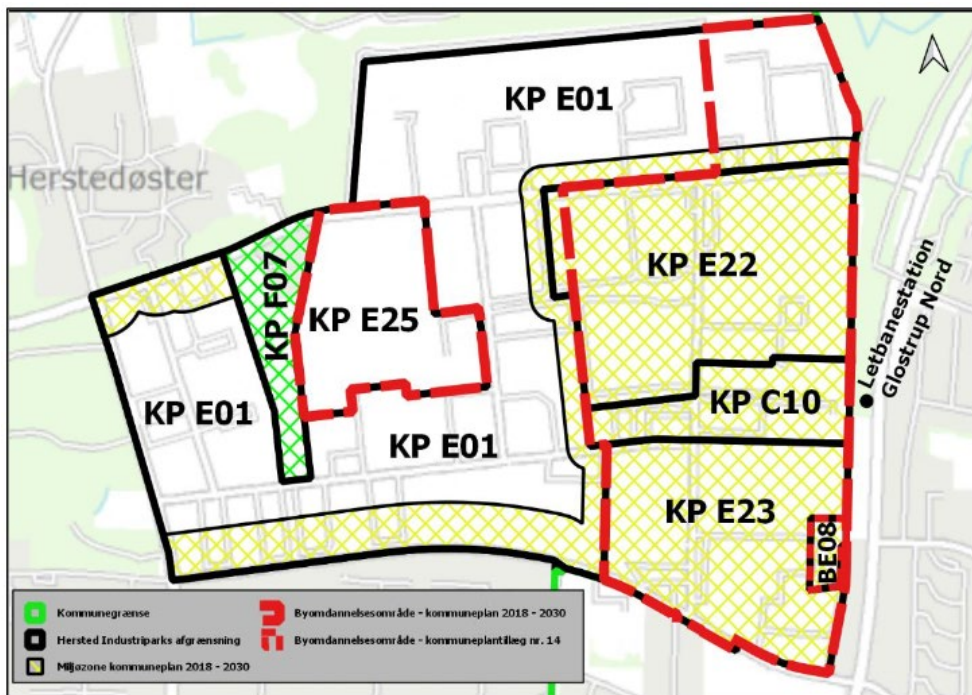
Forslag til Kommuneplantillæg 15 erstatter ved Kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse de eksisterende planrammer, der er fastsat i Albertslund Kommuneplan 2018-2030 og Kommuneplantillæg 14 – *Hersted Industripark – Smedeland 8A*.

De eksisterende kommuneplanrammer fremgår i Tabel 3-2.

Tabel 3-2 Eksisterende kommuneplanrammer i Albertslund Kommuneplan 2018-2030 for Hersted Industripark

Ramme-nummer	Plannavn	Generel anvendelse	Bebyggelses-pct. max.	Bygings-højde max.	Etager max.
BE08	Smedeland 8A	Blandet bolig- og erhvervsområde	15.650 m ² boligetagemeter + 4.000 m ² parkering i konstruktion	30 m	8
C10	Herstedcenter	Centerområde	200	40 m	12
E01	Hersted Industripark Midt	Erhvervsområde	100	12 m	3
E22	Hersted Industripark Øst	Erhvervsområde	120	18 m	5
E23	Hersted Industripark Nordvest	Erhvervsområde	120	30 m	8
F07	Industrigrønningen	Rekreativt område	-	-	-

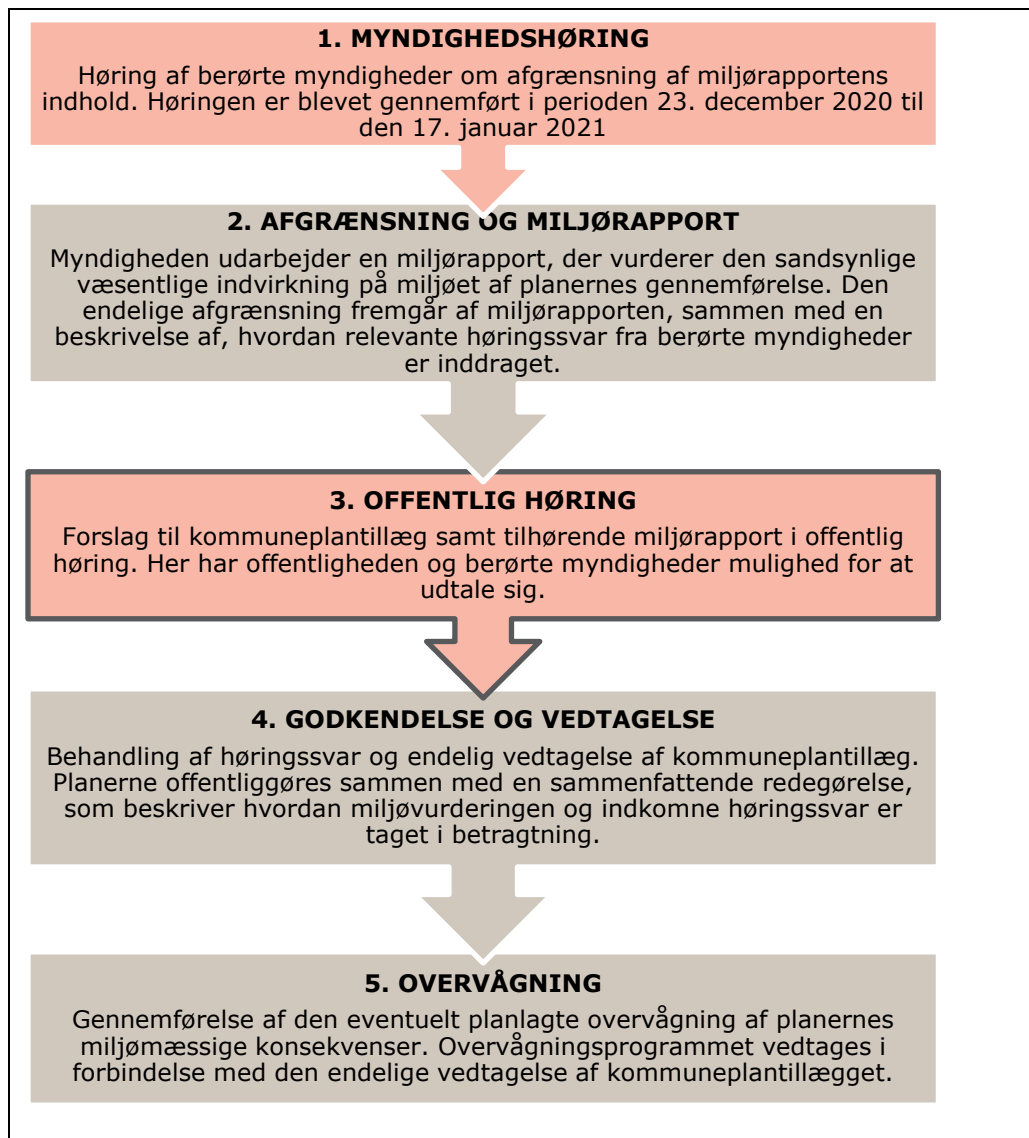
I de eksisterende kommuneplanrammer kan der inden for planramme BE08, C10, E22, E23 og E25 tillades virksomheder op til miljøklasse 3, mens der i kommuneplanramme E01 kan gives tilladelse til virksomheder op til miljøklasse 5.






Figur 3-4 Eksisterende kommuneplanrammer i Hersted Industripark i kommuneplan 2018-2023

4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Planforslagene er omfattet af kravet om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, jf. lovens § 8, stk. 1, nr. 1. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de fem trin som ses i Figur 4-1.



Figur 4-1: Grafisk oversigt over faserne i miljøvurderingsprocessen.

-  Myndighedsbehandling: Albertslund Kommune
-  Høringsperiode
-  Aktuel fase i miljøvurderingsprocessen

4.1 Afgrænsning, vurdering og kriterier

I afgrænsningsrapporten er de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planernes tiltag, identificeret og fastlagt. De udpegede miljøfaktorer er:

- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Jordbund
- > Vand
- > Klima
- > Kulturarv, arkitektonisk og arkæologisk arv
- > Materielle goder
- > Kumulative effekter

Det er i afgrænsningsrapporten vurderet, at planerne ikke medfører væsentlige indvirkninger på følgende miljøfaktorer: Biologisk mangfoldighed, flora og fauna, landskab samt Luft.

I Tabel 4-1 angives de kriterier og indikatorer, der er anvendt ved vurderingen af de sandsynlige miljøpåvirkninger for hver af de relevante miljøfaktorer.

Tabel 4-1: Miljøfaktorer, vurderingskriterier, indikatorer og databehov

Miljøfaktor	Vurderingskriterier	Indikator/planelement	Databehov
Befolkningen og menneskers sundhed	<ul style="list-style-type: none"> > Støjpåvirkning fra veje > Påvirkning af trafikssikkerhed > Påvirkning af luftkvalitet > Påvirkning af parkering > Lys- og skyggepåvirkninger > Indbliksgener > Ændrede vindforhold > Påvirkninger fra ekstern støj, støv, luft og anden luftforurening fra virksomheder 	<ul style="list-style-type: none"> > Øget trafik som følge af byomdannelse > Visioner om førerløse busser > Visioner om delebilsordninger og øger mikromobilitet > Byggehøjder op til 40 m. > Udlæg af områder til blandet bolig og erhverv > Byomdannelsesområde og tilhørende 50 m miljøzone 	Trafikanalyser Vindkomfortanalyser Skyggediagrammer Kvalitative vurderinger Kvalitative interviews med virksomheder i området Støjberegninger OML-beregninger
Klima	<ul style="list-style-type: none"> > Tilbageholdende af regnvand, herunder klimasikring og håndtering af ekstremregn. 	<ul style="list-style-type: none"> > Regnvandshåndtering 	Kvalitativ vurdering

Jordbund	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning af jordbund og håndtering af jordforurening 	<ul style="list-style-type: none"> > Ændret arealanvendelse i forbindelse med byomdannelse 	Kvalitativ vurdering
Vand	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning af grundvand 	<ul style="list-style-type: none"> > Ændret arealanvendelse i forbindelse med byomdannelse og ændret befæstningsgrad 	Kvalitativ vurdering
Arealanvendelse	<ul style="list-style-type: none"> > Ændret arealanvendelse 	<ul style="list-style-type: none"> > Ændret arealanvendelse fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde > Ændringer i bebyggelse, højder og tæthed mellem bygninger 	Kvalitativ vurdering
Kulturarv	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning af bevaringsværdier i Hersted Industripark og områdets struktur > Kirkebyggelinje 	<ul style="list-style-type: none"> > Ændringer i vejstrukturer samt bygningsfacader, materialer og farver 	Kvalitativ vurdering
Materielle goder	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning af detailhandlen i Albertslund > Påvirkning af adgangen til offentlige institutioner > Påvirkning af adgangen til grønne områder og kulturelle goder > Påvirkning af adgang til offentlig transport 	<ul style="list-style-type: none"> > Ændring af afgrænsning af eksisterende bydelscenter > Visioner om og rammer for etablering af daginstitution og uddannelsesinstitution > Visioner om og rammer for etablering af rekreative områder > Visioner om og rammer for byudvikling i tilknytning til fremtidig letbanestation 	<p>Detailhandelsanalyse</p> <p>Kvalitativ vurdering</p>

4.2 Høring af berørte myndigheder

Afgrænsningsrapporten har været i høring hos berørte myndigheder i perioden fra den 23. december 2020 til den 17. januar 2021, om bemærkninger til omfanget og indholdet af miljørapporten. De hørte myndigheder var:

- > Vejdirektoratet
- > Hovedstadens Letbane
- > Region Hovedstaden
- > Glostrup Kommune
- > HOFOR
- > Slots- og Kulturstyrelsen
- > Kroppedal Museum

- > Danmarks Naturfredningsforening
- > Danmarks Naturfredningsforening Albertslund
- > Albertslund Forsyning
- > Albertslund Kommune, Byggesager
- > Albertslund Kommune, Park og Vej
- > Albertslund Kommune, Affald og Genbrug
- > Albertslund Kommune, Miljø

Høringen gav også mulighed for at stille forslag om miljøforhold, der burde belyses og vurderes i miljøvurderingen, og forslag til målsætninger, der også burde inddrages i miljøvurderingen.

Der er indkommet i alt 7 hørings svar:

HOFOR fremsendte hørings svar om, at såfremt regnvand skal håndteres på overfladen, opfordres til, at der på et så tidligt tidspunkt som muligt tages udgangspunkt i en analyse af det eksisterende terræn mhp. at afklare, hvordan vandet naturligt vil strømme i området, således at der kan skabes overblik over, hvor der mest hensigtsmæssigt kan placeres eventuelle regnvands- eller skybrudsbassiner. Herudover gjorde HOFOR opmærksom på, at ved en så væsentlig udbygning og omdannelse af området kan der blive behov for at etablere nye spildevandsledninger og vandforsyningsledninger. Dette vil skulle afklares nærmere, når der er overblik over den samlede befolkningstilvækst i området.

Kroppedal Museum fremsendte hørings svar om, at eftersom matriklen er fuldt udbygget er det museets vurdering, at der ikke er risiko for at støde på væsentlige, jordfaste fortidsminder ved et kommende gravearbejde, idet evt. fortidsminder formentlig blev ødelagt ved opførelsen af det eksisterende byggeri.

Glostrup Kommune fremsendte hørings svar om, at Glostrup Kommune ønsker, at konsekvenserne af kommuneplantillægget i forhold til trafikken i Glostrup Kommune også undersøges og belyses, herunder belastningen af krydsene Fabriksparken/Ring3, Gammel Landevej/Ring3 og Herstedøstervej/Hovedvejen. Den resulterende trafikbelastning skal tage hensyn til krydsenes reducerede kapacitet i medfør af anlæg af letbanen.

Glostrup Kommunes hørings svar indeholdt derudover et ønske om, at reelle påvirkning på kapaciteten og strukturen i den kollektive trafik belyses i miljørapporten, herunder ikke mindst en vurdering af den konkrete forventede belastning af letbanen fra stoppet Glostrup Nord samt en vurdering af, hvilke andre buslinjer der fremtidigt skal forbinde Hersted til nærliggende knudepunkter.

Glostrup Kommune har desuden i sit hørings svar anført, at Glostrup Kommune ønsker, at det fremgår, at det for kommuneplanrammerne langs kommunegrænsen til Glostrup undersøges, hvor der i den videre planlægning (lokalplaner) skal undersøges for indbliksgener.

Albertslund Kommune Trafik & Veje fremsendte hørings svar med bekymring over det kommende pres på parkering af biler i Hersted Industripark området. Indtil der er etableret en beboergruppe, som kan og vil fungere med færre personbiler og mere kollektiv trafik og delebiler, må man forvente en yderligere eskalering af kommunens eksisterende problemer med ulovlig og generende parkering af biler i rabatter og på kommunens veje. I forhold til afgrænsningen af miljøvurderingen bør trafikanalyserne desuden inddrage hensynet til tilgængelighed for handicappede borgere.

Albertslund Kommune Byggesag fremsendte hørings svar om muligheden for at belyse ressourceforbrug og CO₂-udledning i forhold til den ændrede arealanvendelse (og/eller klima), når der bygges en hel ny bydel med høje bebyggelsesprocenter på op til 150-200 %, herunder materialevalg. Albertslund Kommune Byggesag mener derfor, at det vil være relevant at inddrage miljøpåvirkningen af materialevalg i forhold til nybyggeriet. Med den ændrede arealanvendelse og fokus på det grønne, vil det være oplagt også at se på planens positive effekter i forhold til biodiversitet og "*nature-based solutions to climate change*".

Hovedstadens Letbane og Albertslund Forsyning havde ingen kommentarer til afgrænsningen.

Høringen har ikke givet anledning til ændring af afgrænsningen af miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15 – *Hersted Industripark*.

Dog har Glostrup Kommunes bemærkning om, at den gennemsnitlige størrelse af lejlighederne på 100 kvadratmeter virker for stor i forhold til de projekter, der indtil videre er kommet anmodninger om at udarbejde lokalplaner for jf. de tidligere fremsendte udkast til afgrænsningsnotater for konkret projekter i Hersted Industripark.

Albertslund Kommune vil således imødekomme Glostrup Kommunes opfordring til, at der skal tages udgangspunkt i en gennemsnitlig lejlighedstørrelse på 80 kvadratmeter, hvilket nu fremgår af det endelige afgrænsningsnotat.

Endvidere er det præciserede i forhold til bemærkning herom fra Glostrup Kommune, at miljøvurderingen ligeledes skal indeholde et vurderingskriterie, der omhandler indbliksgener i forhold til Hersted Industriparks østlige afgrænsning.

Albertslund Kommunes trafikafdeling er kommet med bemærkninger om at præcisere teksten omkring trafik og luftforurening, og derfor er det præciserede i overskriften og i selve afsnittet herom, at det er luftforurening fra trafik, der menes i dette afsnit.

Skemaet for vurderingskriterier og databehov er blevet tilrettet efter samtale med rådgiver herom. Endvidere er det præciserede, hvilket målsætninger fra planer og programmer, der vil indgå i miljøvurderingen.

5 Tilgang og metode i miljøvurderingen

Miljøvurderingens første del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang planernes initiativer og forslag forventes at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsnotatet.

Hvis der er miljøemner, hvor det forventes, at der vil ske en væsentlig naturlig udvikling af planområdets omgivelser, som har betydning for vurderingen af miljøpåvirkningerne, er denne udvikling beskrevet under de enkelte miljøemner og/eller under kumulative effekter.

Miljøvurderingens anden del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt planernes initiativer og forslag antages at fremme eller udgøre en hindring for realisering af de miljø- og naturmålsætninger, som er beskrevet i nationale strategier og handlingsplaner.

5.1 0-alternativet

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis planforslaget ikke vedtages og gennemføres. 0-alternativet udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen. De foreslåede ændringer holdes således op mod den nuværende miljøtilstand i beskrivelsen af de forventede indvirkninger på miljøet.

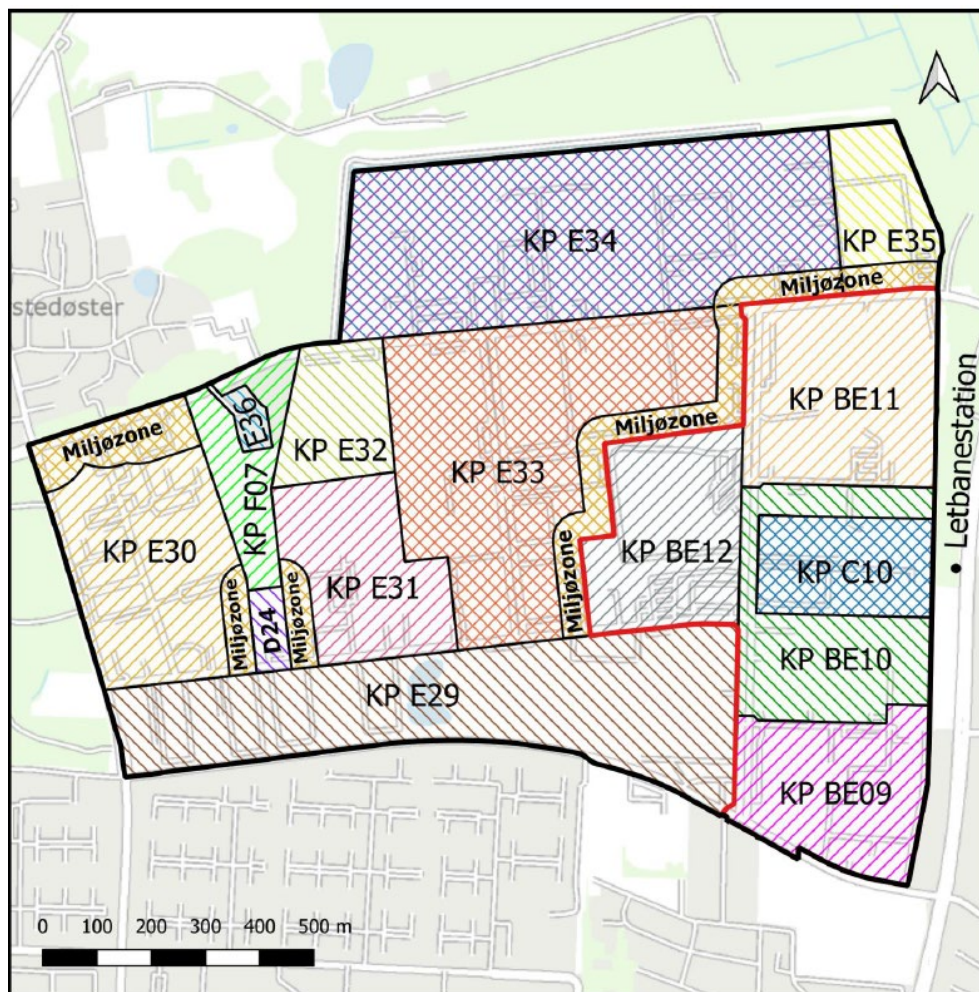
I 0-alternativet for Masterplan Hersted 2045 forventes området at vedblive med at være et erhvervsområde, og den nuværende udvikling med flere og flere logistikvirksomheder i området forventes at fortsætte (UPS, PostNord, Elgigantens logistikcenter). Det tyder på, at som følge af nærheden til København kan Hersted Industripark blive til et omlastningscenter, hvor store lastbiler kommer ind med varer og bliver omlastet til varevogne for at blive fordelt til kunder i Storkøbenhavn.

I 0-alternativet for kommuneplantillægget fastholdes udviklingen under de eksisterende kommuneplanrammer, som udlægger størstedelen af området til erhvervsområde, samt fastholder den eksisterende afgrænsning af rammeområde C10 til centerområde i den østlige del af området.

5.2 Alternativer

I udarbejdelsen af forslag til kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* er arbejdet med forskellige afgrænsninger af byomdannelsesområdet.

Med udgangspunkt i masterplanens opdeling af faser og etaper for byomdannelsen, var der udarbejdet en alternativ afgrænsning af byomdannelsesområdet i Hersted Industripark.



Figur 5-1 Alternativ afgrænsning af byomdannelsesområde (markeret med rød streg) i Hersted Industripark, Albertslund Kommune

Ændringen af afgrænsningen er foranlediget af en stigende interesse fra private ejendomsudviklere, som ønsker at igangsætte omdannelse af delområder i den første fase af omdannelse inden for det stationsnære kerneområde.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 - *Byomdannelse af Hersted Industripark* omfatter ikke yderligere alternativer.

6 Miljøstatus

I dette afsnit redegøres for den eksisterende miljøtilstand i og omkring planområdet. Den eksisterende miljøtilstand danner grundlag for miljøvurderingen.

6.1 Befolkningen og menneskers sundhed

6.1.1 Trafikstøj

Hersted Industripark anvendes i dag som erhvervsområde og rummer i dag en del transporttunge virksomheder. Øst for området løber desuden Nordre Ringvej, og nord for området løber Frederikssundmotorvejen. Området er i dag påvirket af støj fra veje (se Figur 6-1).



Figur 6-1 Eksisterende støj fra veje i og omkring planområdet i 1,5 meters højde, COWI, juli 2021

Som det fremgår af ovenstående støjdbredelseskort, er støjpåvirkning af trafik i dag koncentreret omkring vejene, og eksisterende bygninger skærmer i dag for arealer i anden række fra vejene.

Der er forskel på, hvordan mennesker oplever støj. Genevirkningen afhænger af støjens intensitet, frekvensfordeling, fordeling over døgnet mv., men også sociale og psykologiske faktorer har betydning⁷.

⁷ COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

Støj kan være sundhedsskadelig. Undersøgelser indikerer, at gentagne støjpåvirkninger kan være medvirkende årsag til permanent forhøjelse af blodtrykket og manglende psykisk velbefindende. Derfor er der opstillet vejledende støjgrænser for forskellige støjkloder til brug ved planlægning af forskellige støjfølsomme anvendelser. Disse grænseværdier udtrykker den støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel.

De vejledende grænseværdier for vejtrafik er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje" og er gengivet nedenfor i Tabel 6-1:

Tabel 6-1: Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje (L_{den} i dB).

Område	Grænseværdi
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	58 dB
Hoteller, kontorer mv.	63 dB

Ved omdannelse fra erhvervsområde til område for blandede byfunktioner kan reglen for "huludfyldning" benyttes, hvor grænseværdien på 58 dB ikke kan overholdes. Ifølge denne kan der planlægges nye, støjisolerede boliger under forudsætning af, at det sikres at:

- > Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end $L_{den} = 58$ dB.
- > Det indendørs støjniveau med lukkede vinduer ikke overstiger $L_{den} = 33$ dB (jf. BR18)
- > Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på højst $L_{den} = 46$ dB indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer, hvis vinduerne kan åbnes til ventilationsformål. For kontorbyggeri gælder en støjgrænse på 51 dB.
- > Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.

6.1.2 Luftkvalitet og luftforurening fra virksomheder

Den registrerede luftkvalitet over Hersted Industripark er generel for luftkvaliteten i hele Albertslund Kommune. Selvom området ved Hersted Industripark ligger relativt tæt ved befærdede trafikkorridorer som eksempelvis Frederikssundmotorvejen og Nordre Ringvej, er der i området ikke koncentration af de modellerede stoffer, som ligger i nærheden af grænseværdierne for de pågældende stoffer. Med hensyn til sundhedsskadelig luftforurening er det Miljøstyrelsens krav i luftvejledningen, at der overalt skal være en god luftkvalitet.

For luftforurening er der grænser for emission og for immissionskoncentrationsbidrag. Hver virksomhed reguleres for sig, og såfremt en virksomhed overskrider massestrømsgrænsen for et stof, skal ethvert af denne virksomheds afkast, der indeholder det pågældende stof, som udgangspunkt overholde den vejledende grænseværdi for emission⁸. Grænseværdien for et forurenende stofs bidrag til luftforureningen omkring virksomheden (stoffets immissionskoncentrationsbidrag) kaldes for stoffets B-værdi. De vejledende B-værdier er som udgangspunkt gældende alle steder uden for virksomhedens skel. B-værdierne er således de samme for boligområder og for erhvervsområder. Typisk skal B-værdierne overholdes uden for skel i 1,5 meters højde.

Diffuse udslip af støv og lugt f.eks. emissioner fra udendørs oplag mv. er ikke reguleret i henhold til ovennævnte vejledninger. Disse reguleres ved krav til drift og indretning i miljøgodkendelsen for den enkelte virksomhed.

I det eksisterende rammeområde E01 - *Hersted Industripark Midt* kan tillades virksomheder i afstandsklasse 1-5. De maksimale støjgrænser er i dette rammeområde fastsat til 60 dB om dagen, 60 dB om aftenen og 60 dB om natten.

Hersted Industripark anvendes i dag til erhvervsområde. Udover støj fra lastbiler fra de transporttunge virksomheder i området, kan virksomheder i området også udlede anden form for forurening til luften, herunder støj fra ventilationsanlæg og støv.

I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende miljøvurdering er der foretaget en indledende luftforureningsanalyse⁹ af virksomhederne i Hersted Industripark, der er omfattet af Masterplanens faser og etaper. Den indledende analyse viser, at der er i alt ca. 80 aktive virksomheder fordelt på følgende:

Tabel 6-2: Oversigt over virksomheder i Hersted Industripark, sommer 2021 Kilde: DMA

Oversigt over virksomhedstyper	Antal (stk.)
Godkendelsespligtige virksomheder	6
Autoværksteder	27
Mindre maskinværksteder mv.	12
Garageanlæg og lignende	10
Mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art	13
Øvrige virksomheder af forskellig art	13

⁸ COWI: Indledende luftforureningsanalyse, juli 2021

⁹ COWI: Indledende luftforureningsanalyse, juli 2021

I en virksomhedsscreening over virksomheder i Hersted Industripark, udført af COWI i maj 2021, er det generelle billede over eksisterende virksomheder i Hersted Industripark, at virksomheder med ventilationsanlæg på taget eller siden af bygningen generelt befinder sig omkring Smedeland¹⁰. I virksomhedsscreeningen blev relevante virksomheder identificeret og herefter kontaktet med henblik på at kortlægge støjende aktiviteter f.eks. i form af driftsaktiviteter, transportbehov, skæve mødetider, samt om virksomhederne har ventilationsanlæg eller andre anlæg, der kan give anledning til støj i lokalområdet. Disse virksomheder fremgår nedenfor af Figur 6-4.

I virksomhedsscreeningen indgik ikke virksomheder, som allerede var screenet i forbindelse med tidligere kommuneplantillæg- og lokalplanlægning for byomdannelseprojekter på Smedeland 38 og Smedeland 8A. I sidstnævnte screeninger er der identificeret, at der i dag forekommer støjafkast fra ventilation og køleanlæg samt tung transport på alle tidspunkter af døgnet i mere eller mindre omfang på adresserne Malervangen 5, 9 og 11 samt Smedeland 8B, 17, 26 B+A, 32, 36 og 42-46.

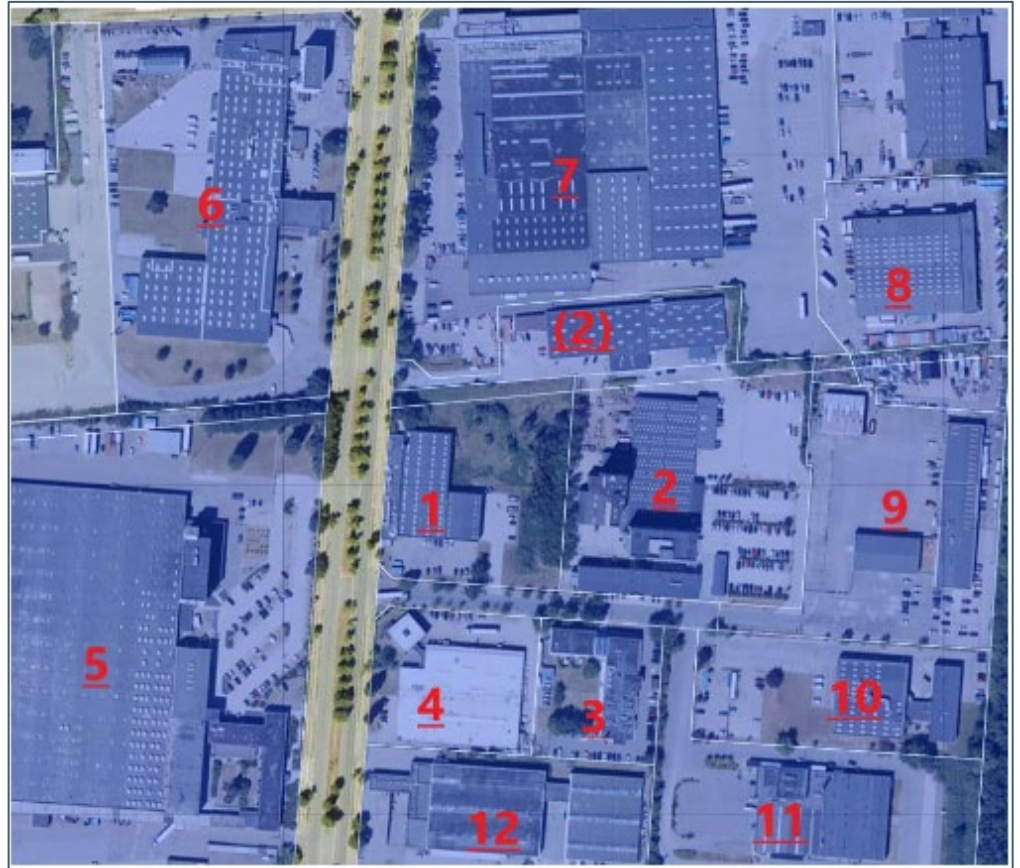
Kort over virksomheder omkring Smedeland 8A, som i dag giver anledning til støj, fremgår af Figur 6-2.

¹⁰ COWI: Virksomhedsscreening for nyt byomdannelsesområde i Hersted Industripark, juni 2021



Figur 6-2 Placering af virksomheder omkring Smedeland 8A, de medfører støj i området, Dansk Miljørådgivning A/S, 12. juni 2020

Kort over virksomheder omkring Smedeland 38, som i dag giver anledning til støj, fremgår af Figur 6-3.



Figur 6-3 Placering af virksomheder omkring Smedeland 38, der medfører støj i området, Smedeland 38 (1), Smedeland 36 (2) - omfatter også Smedeland 40, Smedeland 26B (3) Smedeland 26A (4), Smedeland 11-15 (5), Smedeland 17 (6), Smedeland 42-46 (7), Fabriksparken 3 (8), Smedeland 32 (9), Smedeland 30 (10), Smedeland 28 (11), Smedeland 24 (12).



Figur 6-4 Kortlagte virksomheder i det stationsnære kerneområde i Hersted Industripark omfattet af virksomhedsscreening juni 2021, COWI

Der eksisterer i dag seks **godkendelsespligtige virksomheder**, som kan afgive forskellige afkast af primært diffus støv, lugtgener og støj.

Udover de godkendelsespligtige virksomheder er der registreret 27 **autoværksteder**, som er omfattet af bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (Autoværkstedsbekendtgørelsen). Bekendtgørelsen kræver, at anlæg og aktiviteter til autolakering skal etableres mindst 100 meter fra boligformål, blandet bolig og erhverv, institutionsformål og rekreative formål. Typiske emissioner fra autoværksteder inkluderer: støv, flygtige organiske forbindelser (voc) og olietåger fra lakering, sprøjtekabiner, undervognsbehandling, maskinel slibning og andre støvfrembringende aktiviteter samt udstødningsgas, rensmiddeldampe og svejserøg fra diverse øvrige aktiviteter. Aktiviteter som motorreparation, ventilationsanlæg, pladearbejde, autovask, intern og ekstern transport på autoværksteder kan desuden være kilder til støj.

Derudover eksisterer en række **øvrige virksomheder** herunder mindre maskinværksteder, garageanlæg og lignende, mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art og øvrige virksomheder af forskellig art.

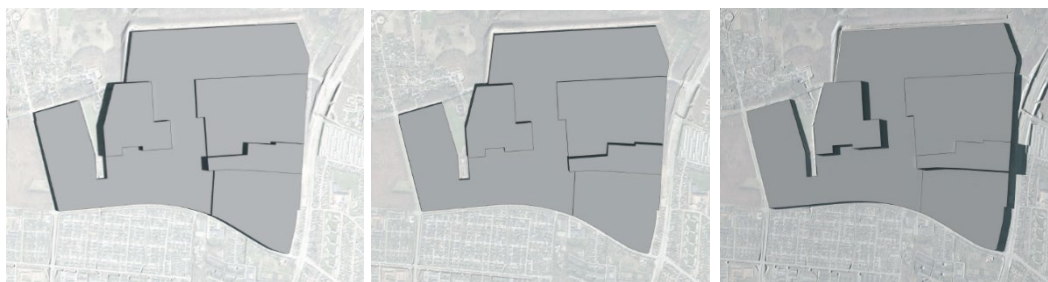
6.1.3 Eksisterende skyggeforhold

Eksisterende planrammer fremgår af afsnit 3.3.3, viser de gældende rammer for maksimal tilladte etageantal samt byggehøjde. Der er udarbejdet skyggeanalyser for Hersted Industripark (COWI, juni 2021), som viser skygger i og omkring planområdet på forskellige klokkeslæt og tidspunkter på året. Disse skyggeanalyser er ikke et udtryk for de faktiske skyggepåvirkninger i området, men de potentielle skyggepåvirkninger ved en fuld udbygning under de eksisterende kommuneplanrammer.

Efter eksisterende kommuneplanramme BE08 er fastsat et maksimalt etageantal på 8 etager (30 meter). Bebyggelse kan dog kun opføres i maksimalt 6 etager og bebyggelse i op til 8 etager kan kun tillades efter en konkret arkitektonisk vurdering.

I det eksisterende rammeområde C10 kan tilladelse bebyggelse i op til 12 etager (40 meter). En fuld udnyttelse af de eksisterende planrammer med bebyggelse i 8 etager samt potentielle skyggekast herfra fremgår nedenfor af Figur 6-5, Figur 6-6 og Figur 6-7.

I den største eksisterende planramme E01 kan tillades bebyggelse i op til 3 etager (12 meter), mens der i eksisterende planrammer E22 og E23 kan tillades bebyggelse i op til 5 etager (18 meter). I planramme E25 kan tillades bebyggelse op til 8 etager (30 meter).



Figur 6-5 *Potentielle skyggepåvirkninger under eksisterende kommuneplanrammer, 21. juni (sommersolhverv), klokken 9:00, 12:00 og 19:00*



Figur 6-6 *Potentielle skyggepåvirkninger under eksisterende kommuneplanrammer, 21. marts (jævndøgn), klokken 9:00, 12:00 og 17:00*



Figur 6-7 Potentielle skyggepåvirkninger under eksisterende kommuneplanrammer, 21. december (vintersolhverv), klokken 9:00, 12:00 og 15:00

6.2 Trafik

6.2.1 Trafiktællinger og trafikafvikling

Der er i år 2019 foretaget trafiktællinger på de fire adgangsveje til Hersted Industripark ved Fabriksparken, Vestskovvej, Herstedøstervej og Gammel Landevej. Disse tællinger er sammenholdt med en trafikberegning for år 2019 i Tabel 6-3 for validering af miljøstatus og beregningsgrundlag for miljøvurderingen.

Tabel 6-3 Trafikmængder fra tællinger i 2019 og beregnede trafikmængder 2019, RAWMobility, juni 2021

Validering	Tælling 2019			Beregnet 2019		
	Biler	Lastbiler	Sum	Biler	Lastbiler	Sum
Vestskovvej	7.300	1.000	8.300	8.211	966	9.177
Herstedøstervej	9.000	1.300	10.300	8.434	1.054	9.489
Gl. Landevej	7.000	1.100	8.100	7.044	736	7.780
Fabriksparken	9.500	1.300	10.800	9.727	1.189	10.916
I alt	32.800	4.700	37.500	33.417	3.945	37.362

På nedenstående Figur 6-8 fremgår den beregnede trafik i basisåret 2019 som udtryk for eksisterende miljøtilstand for trafik i området, angivet som ÅDT¹¹ biler/lastbiler på de forskellige adgangsveje. Trafikken er i dag jævnt fordelt på de fire adgangsveje til området. De største gennemgående veje har en ÅDT på 7-11.000, mens de mindre fordelingsveje har en ÅDT på 800-3.000¹².

¹¹ ÅDT er en forkortelse af årsdøgnstrafik, som er et udtryk for trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året.

¹² RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

6.2.3 Parkeringsnormer

De eksisterende retningslinjer for bilparkering i Kommuneplan 2018 – 2030 er, at parkeringsnormen i det stationsnære kerneområde kan reduceres med op til 50 procent, og med 33 procent i det stationsnære område. Uden for det stationsnære område kan parkeringsnormen reduceres med 33 %, hvis parkeringspladserne kan dobbeltudnyttes. Denne dobbeltudnyttelse kan ske mellem arealanvendelser, der primært har parkeringsbehov indenfor normal arbejdstid som erhvervsvirksomheder, skoler og andre offentlige institutioner, og arealanvendelser der primært har parkeringsbehov udenfor normal arbejdstid som boliger, biograf, idrætsanlæg og andre fritidsformål.

Parkeringsnormer for biler fremgår nedenfor på Figur 6-10.

Parkeringsnorm for biler i kommuneplan 2018 – 2030	
Bolig	
Anvendelse	Antal
Åben-lav	2 pr. bolig
Tæt-lav	2 pr. bolig
Etagebebyggelse	1,5 pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier	0,25 pr. bolig
Erhverv	
Anvendelse	Antal
Butikker	1,0 pr. 25 m ²
Butikker med pladskrævende varer	1,0 pr. 50 m ²
Kontor og liberalt erhverv	1,0 pr. 50 m ²
Øvrigt erhverv	1,0 pr. 100 m ²
Hoteller	1,0 pr. værelse
Restaurationer, biograf, teater og lignende funktioner	1,0 pr. 10 siddepladser
Service- og tankstationer	10 pr. servicestation
Offentlige formål	
Anvendelse	Antal
Skoler 0. – 10. klasse	0,5 pr. ansat
Voksen- og ungdomsuddannelse	0,5 pr. ansat 0,25 pr. elev
Daginstitutioner	1,0 pr. 50 m ²
Plejehjem	0,25 pr. bolig
Idrætshaller	1,0 pr. 10 personer anlægget er godkendt til af brandmyndigheden
Ved øvrigt byggeri fastsættes parkeringsnormen i lokalplanlægningen efter en konkret vurdering, herunder bil- og cykelparkeringsnormen for senior- og ældreboliger.	

Figur 6-10 Parkeringsnormer for biler, Albertslund Kommuneplan 2018-2030

De eksisterende retningslinjer for cykelparkering i Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030 er, at ved busterminaler samt tog-, og letbanestationer skal der planlægges tilstrækkeligt areal til cykelparkering, som er velplaceret i forhold til terminalen og stationen. Parkeringsnormer for cykler fremgår nedenfor af Figur 6-11.

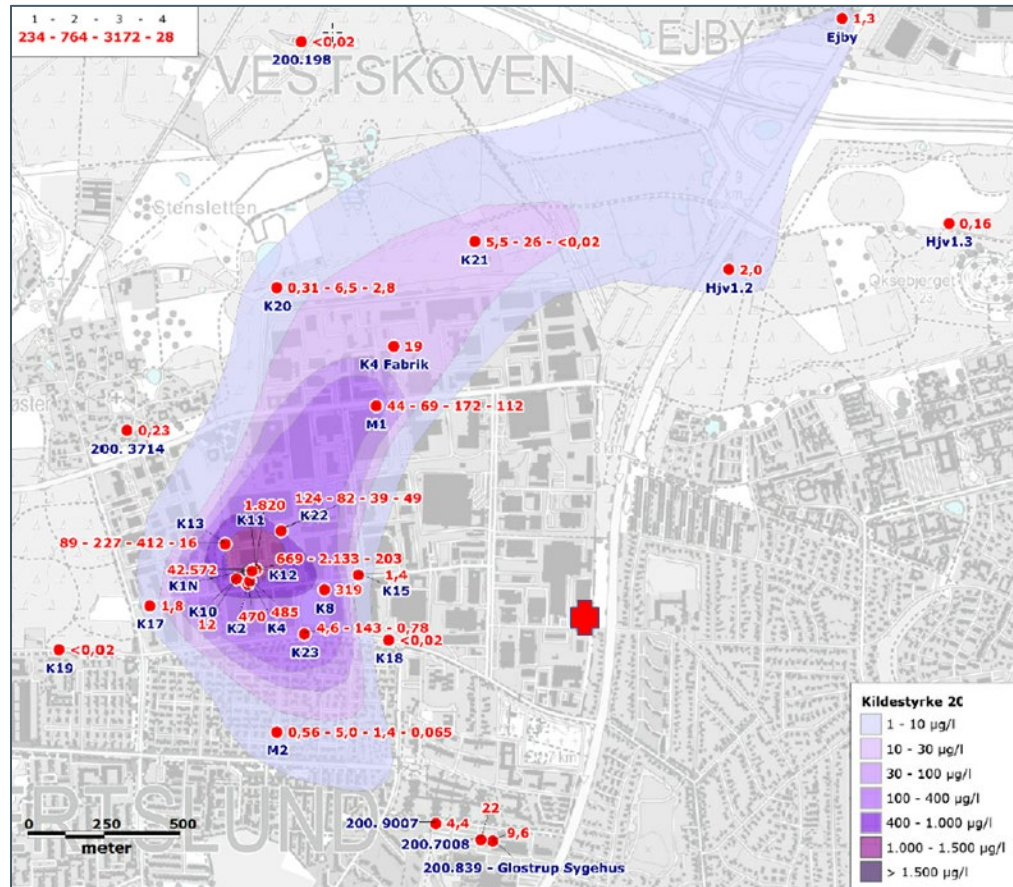
Parkeringsnorm for cykler i kommuneplan 2018 – 2030	
Bolig	
Anvendelse	Antal
Åben-lav	På egen grund
Tæt-lav	På egen grund
Etagebebyggelse	2 pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier	1 pr. bolig
Erhverv	
Anvendelse	Antal
Detailhandel	4 pr. 100 m ²
Butikker med pladskrævende varer	1,0 pr. 100 m ²
Kontor og liberalt erhverv	2,0 pr. 100 m ²
Øvrigt erhverv	1,0 pr. 100 m ²
Hoteller	1,0 pr. værelse
Restaurationer, biograf, teater og lignende funktioner	4 pr. 100 m ²
Offentlige formål	
Anvendelse	Antal
Skoler 0. – 10. klasse	0,5 pr. ansat 1 pr. elev
Voksen- og ungdomsuddannelse	0,5 pr. ansat 0,5 pr. elev
Daginstitutioner	0,8 pr. ansat samt areal til cykelanhængere
Idrætshaller	0,5 pr. person anlægget er godkendt til af brandmyndigheder
Ved øvrigt byggeri fastsættes parkeringsnormen efter en konkret vurdering.	

Figur 6-11 Parkeringsnormer for cykler, Albertslund Kommuneplan 2018-2030

6.3 Jordbund og arealanvendelse

I Hersted Industripark ligger en af Danmarks 10 generationsforureninger på Naverland 26A – B. Forureningen med klorerede opløsningsmidler har gennem overvågningsprogrammer vist, at den truer vandindvindingen i vandforsyningerne i området.

Forureningsfanen fra Naverland 26 har spredt sig i alle retninger fra kildegrunden, men største spredning ses i nordøstlig retning. På Figur 6-12 ses kort over fanen fra 2018 med angivelse af sum af klorerede opløsninger og placering af Smedeland 8A (165-30037) (rødt kryds). Fanen er ca. 2 km lang og er knyttet til det primære magasin i kalken. Fanen er ikke afgrænset i alle retninger.



Figur 6-12 Kort over forureningsfanen fra Naverland 26 med angivelse af sum af klore-rede opløsninger og placering af Smedeland 8 (rødt kryds), Region Hoved-staden, 2018

Området er derudover områdeklassificeret, og der er registreret områder med jordforurening på vidensniveau 1 og 2, som vist på Figur 6-13, som følge af de sidste 60 års industri- og erhvervsaktiviteter i Hersted Industripark.



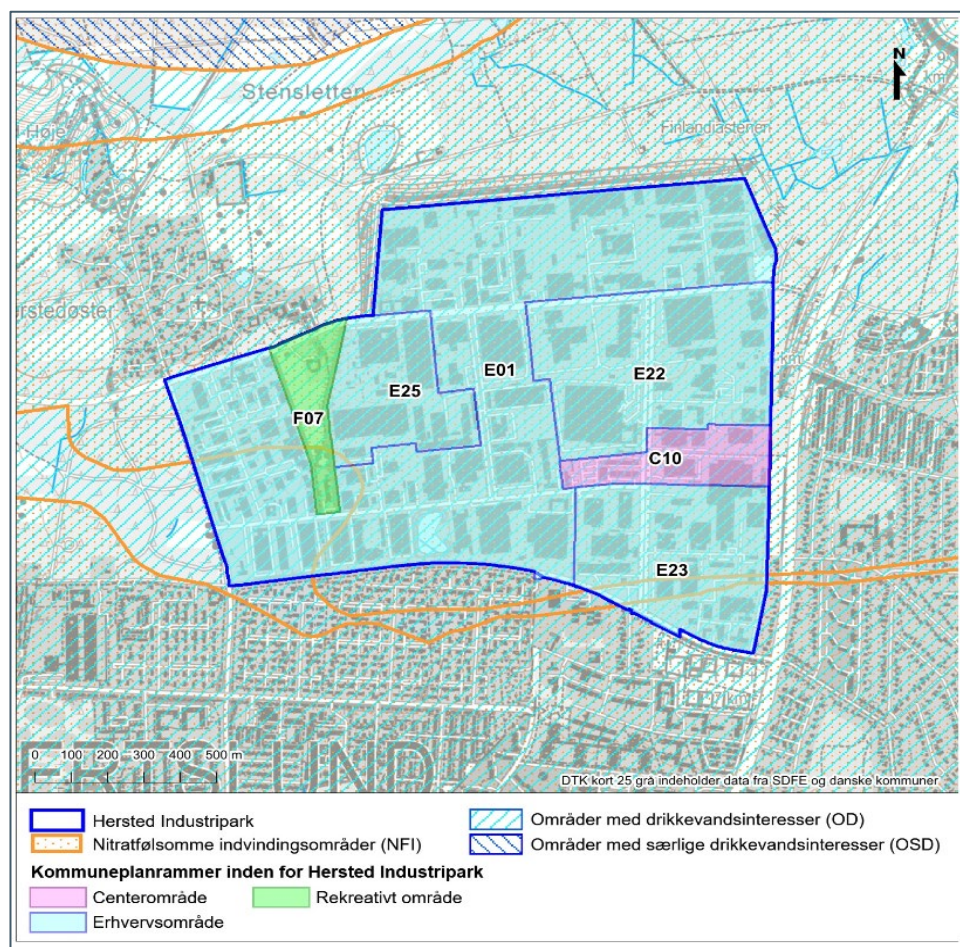
Figur 6-13 Jordforurening på vidensniveau 1. og 2, Albertslund Kommune

Området er i dag for størstedelen af rammeområderne udlagt til erhverv (se Tabel 3-2 Eksisterende kommuneplanrammer i Albertslund Kommuneplan 2018-2030 for Hersted Industripark og Figur 3-4 Eksisterende kommuneplanrammer i Hersted Industripark i kommuneplan 2018-2023). Enkelte rammer er i dag udlagt til hhv. blandet bolig og erhverv, centerområde og rekreativt område.

6.4 Vand

Hersted Industripark er beliggende i et følsomt indvindingsområde i et område med drikkevandsinteresser (OD). Region Hovedstaden har siden 2008 pumpet forurenede grundvand op for at begrænse spredning af forureningen fra Naverland 26. Selvom grundvandspumpningen fjerner ca. 100 kg klorerede opløsningsmidler om året, eksisterer der alligevel en risiko for drikkevandet i området¹³. Regionen og vandforsyningerne samarbejder om at overvåge forureningen, og vandforsyningerne koordinerer oppumpning af drikkevand, så forureningen ikke "flyttes rundt", hvilket har til formål at sikre kvaliteten af drikkevandet.

På Figur 6-14 nedenfor er vist drikkevandsinteresser i Hersted Industripark.



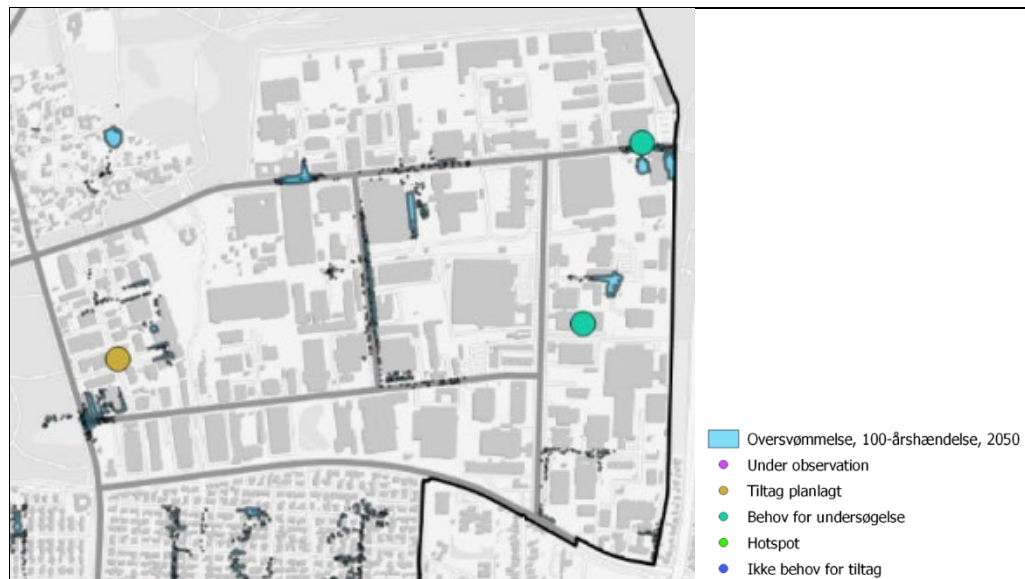
Figur 6-14 Kort over drikkevandsinteresser og eksisterende kommuneplanrammer i Hersted Industripark, COWI, juni 2021

¹³ Danske Regioner: Danmarks generationsforureninger, senest opdateret 7. september 2020: [Danmarks generationsforureninger \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

6.5 Klima

Vejret i Danmark bliver varmere, vådere og vildere¹⁴. Temperaturen i Danmark er steget med 1,5 grader siden 1873. I samme periode er nedbøren steget med 15 %, og vindforhold og vandstande har også ændret sig. Den globale gennemsnits-temperatur er siden 1880 steget med ca. 0,85°C.

Flere områder i Hersted Industripark forventes i Albertslund Kommuneplan at blive oversvømmet i tilfælde af en 100-års regnvejrshændelse (se Figur 6-15).



Figur 6-15 Oversvømmelseskort, Albertslund Kommuneplan 2018-2030. Oversvømmelseskortet er en kobling mellem HOFOR's kloakmodel og terrænmodel.

En af aspekterne for håndtering af regnvand i Albertslund Kommune er, at tilledningen til regnvandssystemet reduceres gennem lokal nedsivning og forsinkelse af regnvand. Nedsivning af regnvand er dog ikke muligt i Hersted Industripark som følge af forurening i området.

I DMI's Klimaatlas¹⁵ fremgår, at Albertslund Kommune ser frem mod en ændring i gennemsnitstemperaturen med 3,5°C og en stigning i antallet af varme- og hede-bølgedage om året.

¹⁴ Miljøstyrelsen: www.klimatilpasning.dk

¹⁵ [Data i Klimaatlas \(dmi.dk\)](http://Data%20i%20Klimaatlas%20(dmi.dk))

6.6 Kulturarv

Størstedelen af Hersted Industripark er i Albertslund Kommuneplan 2018-2030 udpeget som velfærdssamfundets kulturarv, og der er udpeget en række bevaringsværdige bygninger samt bygninger udpeget som *Industriens bygninger* (se Figur 6-16).

Kroppedal Museum har i 2012 udgivet rapporten "*Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune*", der fortæller historien om etableringen af Hersted Industripark og den danske industriudvikling samt peger på bevaringsværdier af de markante, karaktergivende og typiske træk, der former industriparken inkl. udpegnings af bygninger med særlige arkitektoniske og kulturhistoriske bevaringsværdier.

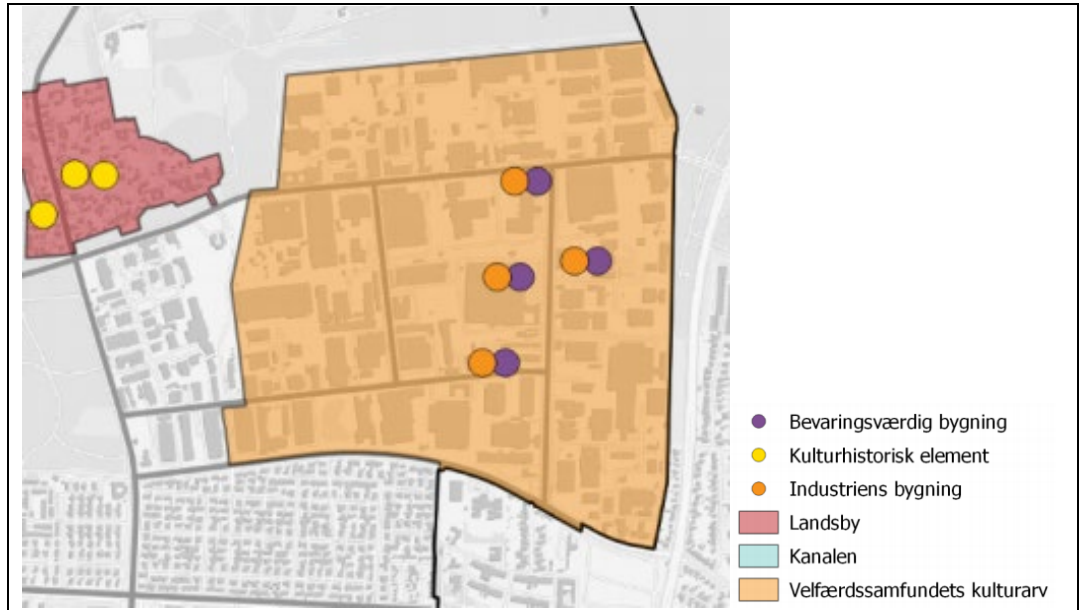
Der er fire bærende kvaliteter og fortællinger ved Hersted Industripark:

- 1 Planlægning og styring
- 2 Grøn struktur
- 3 Infrastruktur
- 4 Velfærdssamfundets tidsdybde – fra landbrug til storskala.

Under planlægning og styring har der været servitutter omkring, hvordan de opførte bygninger måtte se ud, der blandt andet angiver, at det tilstræbes bygninger i gule sten; alternativt vandskurede eller malede facader i hvid eller grå. Mange bygninger er således opført i gulsten, men med konstruktive elementer af beton. Endvidere er udformningen af vejnettet en del af fortællingen om området.

Hersted Industripark udgør et samlet, afgrænset kulturmiljø, der med ældre, ombyggede gårde, lagerhaller og distributions- og produktionsanlæg fortæller en væsentlig historie om udviklingen fra landbrugssamfund til et moderne, industrialiseret velfærdssamfund. Dermed har området en værdifuld tidsdybde¹⁶.

¹⁶ Kroppedal Museum: Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune, juli 2012



Figur 6-16 Oversigtskort over kulturarv i Hersted Industripark, Albertslund Kommuneplan 2018-2030

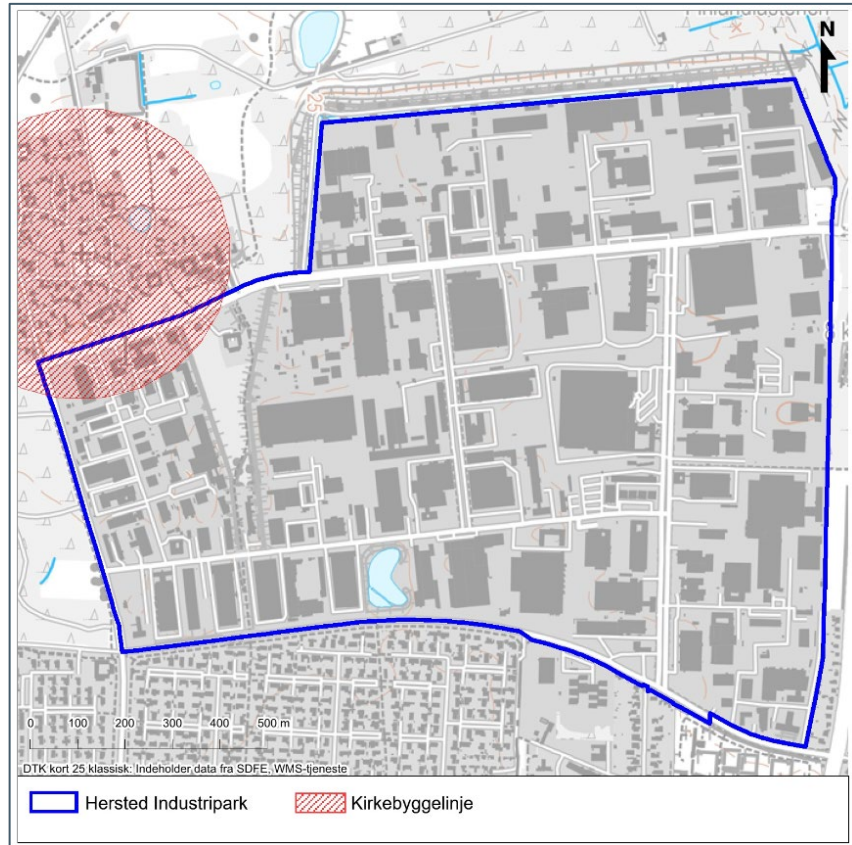
I boligområder, der er udpeget som velfærdssamfundets kulturarv, skal områdernes byplanlagte værdier som trafik- og bebyggelsesstruktur, områdernes hierarki af grønne arealer og de sociale rum imellem husene fastholdes. Nybyggeri i områderne skal som hovedregel opføres med respekt for bebyggelsesplanen, jf. Albertslund Kommuneplan 2018-2030 retningslinje 4.9.

Tidligere industribygninger, særligt bevaringsværdige industribygninger angivet på kortet, skal så vidt muligt gendannes til funktioner, der støtter byomdannelse.

Det fremgår desuden af Albertslund Kommuneplans retningslinje 4.11, at den eksisterende vejstruktur i Hersted Industripark og dets grønne præg skal fastholdes og videreføres i nye strukturer som led i omdannelsen af området.

I det nordvestlige hjørne er der desuden et overlap med kirkebyggelinjen for Herstedøster Kirke (Figur 6-17. Efter naturbeskyttelseslovens¹⁷ § 19 er det inden for 300 meter fra en kirke forbudt at opføre bebyggelse, som er over 8,5 meter højt, medmindre kirken er omgivet af bymæssig bebyggelse i hele beskyttelseszonen). Der er i dag bebyggelse omkring kirken inden for kirkebyggelinjen, også inden for afgrænsningen af Hersted Industripark. Der er dog ikke bebyggelse i hele beskyttelseszonen, som også omfatter eksisterende planramme F07 – Industrigrønnningen.

¹⁷ Lovbekendtgørelse nr. 240 af 13-03-2019 om naturbeskyttelse



Figur 6-17 Kirkebyggelinje inden for Hersted Industripark samt eksisterende bebyggelse, COWI, juni 2021

6.7 Materielle goder

6.7.1 Detailhandel

En stor del af Hersted Industripark er i dag omfattet af Albertslund Kommuneplans detailhandelsstruktur, herunder område til pladskrævende varegrupper samt bydelscenter (se Figur 6-18). Den nuværende kommuneplanramme C10 giver ligeledes mulighed for et centerområde/bydelscenter.



Figur 6-18 Detailhandelsstruktur, Albertslund Kommuneplan 2018-2030

I en detailhandelsanalyse for Albertslund Kommune udarbejdet af COWI i maj 2020¹⁸ blev restrummeligheden for Hersted Industripark opgjort til hhv. 5000 m² under en uudnyttet ramme for detailhandel i Hersted Center (dagligvarebutikker) og 2.550 m² under en samlet arealramme på 6.800 m² for butikker med særligt pladskrævende varegrupper (SPV). Arealrammen for det enkelte centerområde angiver det maksimalt tilladte bruttoetageareal til detailhandel i centerområdet. Den aktuelle restrummelighed i centerområdet er beregnet ved at fratække bruttoetagearealet af aktive butikker inden for centerområdet.

Området huser hovedsageligt små og store virksomheder i form af bilværksteder, logistik/lagerbygninger og enkelte firmaer relateret til detailhandel.

¹⁸ COWI: Analyse af handelslivet i Albertslund Kommune, maj 2020

6.7.2 Adgang til grønne områder, kulturelle oplevelser og offentlig transport

I den nordvestlige del af Hersted Industripark ligger et rekreativt område, eksisterende rammeområde F07 Industrigrønningen, som i dag anvendes som fodboldbaner. Nord for Industriparken ligger Vestskoven.

Hersted Industripark er i dag for størstedelen af området udlagt til erhverv, men rummer desuden to rammeområder udlagt til hhv. blandet bolig og erhverv (rammeområde BE08 – *Hersted Industripark - Smedeland 8A*) og centerområde (rammeområde C10 – *Herstedcenter*). Planområdet rummer dog ikke i dag adgang til kulturelle oplevelser af betydning.

Den østlige del af Hersted Industripark grænser op til placeringen for den fremtidige letbanestation Glostrup Nord. I planområdet er der i dag desuden en række busstoppesteder langs Naverland, Smedeland, Formervangen og Fabriksparken.

Industriparken er beliggende omkranset af Vestskoven i nord, øst og vest. Inde i området er der en grøn kile med boldbaner ved Fabriksparken 33 samt en sø ved Naverland 15-13. Øvrige grønne arealer er græsplæner i varierende størrelse tilhørende de eksisterende erhvervsbygninger med enkeltstående eller rækkeplantede træer. Busruter forbinder i dag industriparken med det øvrige Albertslund.

6.7.3 Offentlige institutioner

I Hersted Industripark, i den eksisterende kommuneplanramme E25 – *Hersted Industripark Nordvest*, ligger i dag en erhvervsskole, Next. Erhvervsskolen danner rammerne for klassiske erhvervsuddannelser eksempelvis murer og struktør- og brølægger, men også uddannelser inden for servicefag eksempelvis sikkerhedsvagt og ejendomsservicetekniker.

Desuden ligger der i dag en lukket daginstitution i den sydlige del af rammeområde F07 – *Industrigrønningen*.

7 Miljøvurdering

I dette afsnit beskrives de sandsynlige væsentlige indvirkninger på de miljøforhold, som på grundlag af afgrænsningsrapporten er udvalgt som de relevante miljøfaktorer.

Vurderingen af indvirkningen på de enkelte miljøfaktorer er gennemført på baggrund af generel viden om indvirkningerne af de retningslinjer, som masterplanen og kommuneplantillægget indeholder. Vurdering af masterplanen og kommuneplantillæggets forenelighed med de kortlagte overordnede miljømålsætninger er beskrevet i kapitel 8. Vurdering af 0-alternativet er beskrevet i afsnit 7.9.

7.1 Befolkningen og menneskers sundhed

7.1.1 Støj fra veje

I forbindelse med nærværende miljøvurdering er der udarbejdet en støjregdegørelse for støj fra veje i omdannelsens 3 faser på grundlag af de i trafikanalysen beregnede trafiktal for udviklingsscenerier i hhv. år 2026, 2036 og 2045¹⁹.

Støjregdegørelsen omfatter trafikstøj fra vejene Fabriksparken, Herstedøstervej, Formervangen, Farveland, Smedeland, Naverland, Gammel Landevej, Nordre Ringvej, som forventes at påvirke området. Der er set bort fra støj fra de mindre private fællesveje og Bygaden, hvor der ikke er gennemkørende trafik, og som ikke er inkluderet i den trafikale analyse²⁰.

Det bemærkes, at i områder, som udlægges til "*blandet bolig- og erhvervsfunktioner*", kan benytte den såkaldte "*huludfyldningsregel*", jf. planlovens²¹ § 15, stk. 2, nr. 26, som tillader støjdæmpning i facaden, hvis følgende krav er overholdt:

- > Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end 58 dB.
- > Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.
- > Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på maksimalt 46 dB indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer (f.eks. med særlig afskærmning udenfor vinduet, eller særligt isolerende konstruktioner).

Idet området er udlægges til blandede byfunktioner, og huludfyldningsreglen kan anvendes, er den vejledende støjgrænseværdi 68 dB på facade.

¹⁹ "Hersted Industripark – trafikal analyse", fremsendt i dokument "Trafikal analyse hersted_v2.pdf" d. 7. juni 2021, RAW Mobility ApS.

²⁰ "Hersted Industripark – trafikal analyse", fremsendt i dokument "Trafikal analyse hersted_v2.pdf" d. 7. juni 2021, RAW Mobility ApS.

²¹ Lovbekendtgørelse 2020-07-01 nr. 1157 om planlægning

Fase 1

På nedenstående Figur 7-1 fremgår den beregnede støjdbredelse for støj fra veje i år 2026, hvor første fase af byomdannelsen i Hersted Industripark er gennemført.



Figur 7-1 Støjdbredelseskort for støj fra veje i år 2026, COWI, juni 2021

Af støjdbredelseskortet fremgår, at vejstøjen på mange facader i byomdannelsesområdet i den østlige del af Hersted Industripark overstiger 58 dB, hvilket kan accepteres, da området er udlagt til blandet byfunktioner, og derved kan der være op til 68 dB på facader. Der er dog også facader i byomdannelsesområdet langs Naverland, Smedeland og Fabriksparken, der overstiger 68 dB, hvorfor der vil være behov for afværgende foranstaltninger.

Afværgeforanstaltninger med støjreducerende virkning kan kategoriseres alt efter hvor de reducerer støjen:

- > ved kilden (f.eks. vejens belægning og trafikens hastighed)
- > under støjens udbredelse (f.eks. støjafskærmning)
- > ved modtageren (f.eks. facadeisolering)

For at overholde de vejledende støjgrænser kan alle tre kategorier tages i anvendelse.

De vejledende grænseværdier er overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer, vurderes det derfor, at de vejledende grænseværdier vil kunne overholdes, evt. med opstilling af supplerende lokale støjskærme²². Behovet for opstilling af supplerende lokale støjskærme samt den præcise placering af disse vil afhænge af udformningen af det konkrete projekt.

For hovedparten af bygningerne vil støjniveauet på facaderne være under 68 dB. Idet "huludfyldning" kan benyttes, vurderes det at grænserne vil kunne overholdes med facadeløsninger, f.eks. russervinduer. For de højeste støjniveauer langs Fabriksparken og Smedeland vil der kunne være yderligere behov for støjreduktion, f.eks. ved hastighedsnedsættelse eller støjreducerende vejbelægning.

Fase 2

En fremskrivning af trafikken til år 2036 (masterplanens fase 2) giver anledning til øget støjpåvirkning fra trafikstøj i planområdet (se Figur 7-3).



Figur 7-2 Støjdbredelseskort for støj fra veje i år 2036 uden vejlukninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej, COWI, juli 2021

Af støjberegninger for vejtrafik ved en fremskrivning af trafikken til år 2036 ses, at støjpåvirkning på facader omkring de større veje i området er belastet over 68 dB.

²² COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

På nedenstående Figur 7-3 fremgår den beregnede støjdbredelse for støj fra veje i år 2036, hvor anden fase af byomdannelsen i Hersted Industripark er gennemført, og der er foretaget lukninger af vejstrækninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej. Lukning af vejstrækninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej medfører en omdirigering af trafikken og således en øget støjbelastning på facader mod hhv. Naverland og Smedeland.



Figur 7-3 Støjdbredelseskort for støj fra veje i år 2036 med vejlukninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej, COWI, juli 2021

Af støjdbredelseskortet fremgår, at vejstøjen på mange facader i byomdannelsesområdet i den østlige del af Hersted Industripark overstiger 58 dB, hvilket kan accepteres, da området er udlagt til blandet byfunktioner, og der derved kan være op til 68 dB på facader. Der er dog også facader i byomdannelsesområdet langs Naverland, Smedeland og Fabriksparken, der overstiger 68 dB, hvorfor der vil være behov for afværgende foranstaltninger.

Med udgangspunkt i en hastighed på 50 km/t kan der opnås en estimeret reduktion af støjen på cirka 1,5 dB ved nedsættelse af hastigheden til 40 km/t og yderligere 1 dB ved nedsættelse til 30 km/t²³.

Udlægning af støjreducerende asfalt er en anden afværgeforanstaltning. Effekten kommer dog an på de konkrete forhold og vil typisk give en mindre reduktion i byområder med relativt lave hastigheder end på veje med højere hastigheder.

²³ COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

Erfaringer fra danske forsøg med tyndlagsbelægninger på bygader viser en støjreduktion på 1-2 dB i forhold til en referencebelægning med almindelig asfalt.

Effekten af forskellige tiltag kan ikke altid lægges sammen. Effekten af at udlægge støjreducerende asfalt vil således være mindre for veje, hvor hastigheden er sænket.

De vejledende grænseværdier er overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer, vurderes det derfor, at de vejledende grænseværdier vil kunne overholdes, evt. med opstilling af supplerende lokale støjskærme.

For hovedparten af bygningerne vil støjniveauet på facaderne være under 58 dB. Hvor reglen for "huludfyldning" kan benyttes, vurderes det, at grænserne vil kunne overholdes med facadeløsninger, f.eks. russervinduer. For de højeste støjniveauer langs Fabriksparken og Smedeland vil der være yderligere behov for støjreduktion, f.eks. ved hastighedsnedsættelse eller støjreducerende vejbelægning.

Face 3

På nedenstående Figur 7-4 fremgår den beregnede støjdbredelse for støj fra veje ved fremskrivning af trafikken til år 2045 (masterplanens fase 3).



Figur 7-4 Støjdbredelseskort for støj fra veje i år 2045 uden vejlukninger, COWI, juli 2021

På Figur 7-5 fremgår støjdbredelseskort for støj fra veje i scenarie, hvor tredje og sidste fase af byomdannelsen i Hersted Industripark er gennemført, og hele området er omdannet, og der er foretaget lukninger af vejstrækninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej samt etablering af signalregulering ved Formervangen/Naverland.



Figur 7-5 Støjdbredelseskort for støj fra veje i år 2045 med vejlukninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej samt signalregulering ved formervangen, COWI, juni 2021

Af støjdbredelseskortet fremgår, at vejstøjen på mange facader i byomdannelsesområdet i den østlige del af Hersted Industripark overstiger 58 dB, hvilket kan accepteres, da området er udlagt til blandet byfunktioner, og der derved kan være op til 68 dB på facader. Der er dog også facader i byomdannelsesområdet langs Naverland, Smedeland og Fabriksparken, der overstiger 68 dB, hvorfor der vil være behov for afværgende foranstaltninger.

Med udgangspunkt i en hastighed på 50 km/t kan der opnås en estimeret reduktion af støjen på cirka 1,5 dB ved nedsættelse af hastigheden til 40 km/t og yderligere 1 dB ved nedsættelse til 30 km/t²⁴.

Udlægning af støjreducerende asfalt er en anden afværgeforanstaltning. Effekten kommer dog an på de konkrete forhold og vil typisk give en mindre reduktion i byområder med relativt lave hastigheder end på veje med højere hastigheder.

²⁴ COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

Erfaringer fra danske forsøg med tyndlagsbelægninger på bygader viser en støjreduktion på 1-2 dB i forhold til en referencebelægning med almindelig asfalt.

Effekten af forskellige tiltag kan ikke altid lægges sammen²⁵. Effekten af at udlægge støjreducerende asfalt vil således være mindre for veje, hvor hastigheden er sænket.

De vejledende grænseværdier er overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer, vurderes det derfor, at de vejledende grænseværdier vil kunne overholdes, evt. med opstilling af supplerende lokale støjskærme.

For hovedparten af bygningerne vil støjniveauet på facaderne være under 58 dB. Hvor reglen for "huludfyldning" kan benyttes, vurderes det, at grænserne vil kunne overholdes med facadeløsninger, f.eks. russervinduer. For de højeste støjniveauer langs Fabriksparken og Smedeland vil der være yderligere behov for støjreduktion, f.eks. ved hastighedsnedsættelse eller støjreducerende vejbelægning.

7.1.2 Luftkvalitet og anden luftforurening fra virksomheder

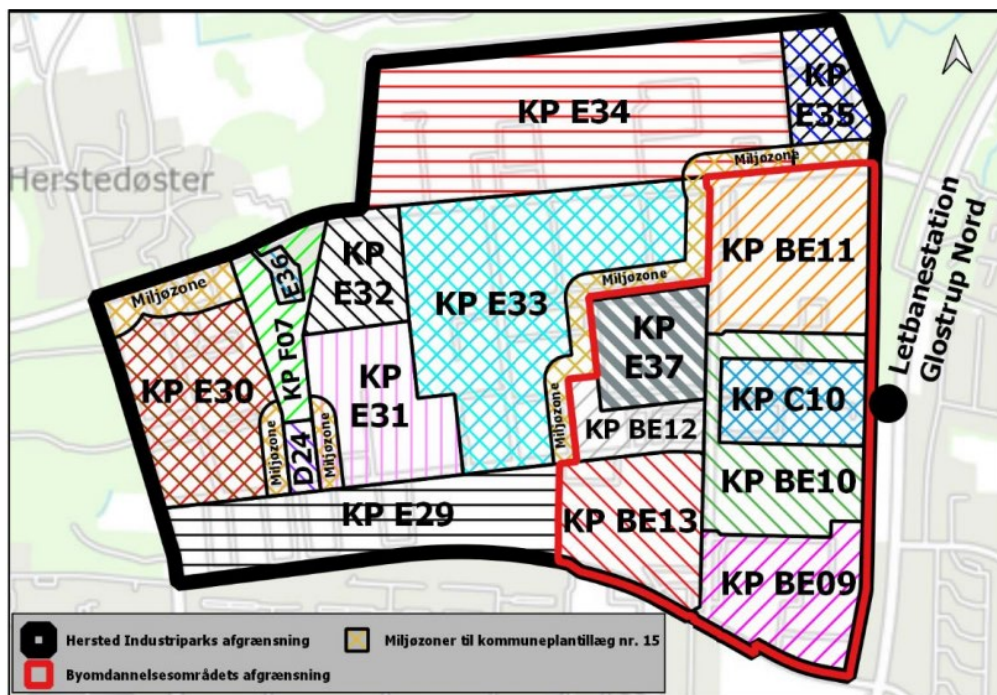
I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende miljøvurdering er der foretaget en indledende luftforureningsanalyse af virksomhederne i Hersted Industripark, der er omfattet af Masterplanens faser og etaper. Der er herudover foretaget screeninger af det stationsnære kerneområde i Hersted Industripark af COWI og af anden bygherre i forbindelse med konkrete projekter og lokalplanlægning herfor. Den indledende luftforureningsanalyse viser, at der er mere end 80 aktive virksomheder fordelt på følgende:

Tabel 7-1: Oversigt over virksomheder i Hersted Industripark, sommer 2021 Kilde: DMA

Oversigt over virksomhedstyper	Antal (stk.)
Godkendelsespligtige virksomheder	6
Autoværksteder	27
Mindre maskinværksteder mv.	12
Garageanlæg og lignende	10
Mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art	13
Øvrige virksomheder af forskellig art	13

²⁵ COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

Forslag til kommuneplantillæg for Hersted Industripark vil forsøge at imødegå og forhindre potentielle miljøkonflikter ved at udlægges en miljøzone på 50 meter i forhold til byomdannelsesområdet og rammeområde D24 (se Figur 7-6/figur 7-6). Samtidig fastholdes den gældende miljøzone i forhold til Herstedøster Landsby, hvor der kun kan etableres nye virksomheder i afstandsklasse 1 – 3, som beskrevet i Miljøstyrelsens "Håndbog om Miljø og Planlægning", dvs., virksomheder der ikke miljøbelaster omgivelser væsentligt. Miljøzonen udlægges i de kommuneplanrammer, hvor der er mulighed for virksomheder i afstandsklasse 1-5, og som støder op til kommuneplanramme i byomdannelsesområdet samt rammeområde D24, som udlægges til daginstitution. Virksomheder i afstandsklasse 5 bør placeres med en vejledende afstand i forhold til boliger på 150 meter.



Figur 7-6 Nye kommuneplanrammer i Hersted Industripark med miljøzoner, Albertslund Kommune

Med kommuneplantillæggets vedtagelse, omfattes området af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj målt udendørs i områder med blandet bolig- og erhvervsbebyggelse.

Tabel 7-2 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for virksomhedsstøj på udendørs arealer for blandet bolig- og erhvervsområder.

Ugedag	Tidspunkt	Støjgrænseværdi
Mandag-fredag	kl. 07.00-18.00	Lr(8) = 55 dB(A)
Lørdag	kl. 07.00-14.00	Lr(7) = 55 dB(A)
Lørdag	kl. 14.00-18.00	Lr(4) = 45 dB(A)
Søn- og helligdage	kl. 07.00-18.00	Lr(8) = 45 dB(A)
Alle dage	kl. 18.00-22.00	Lr(1) = 45 dB(A)
Alle dage	kl. 22.00-07.00	Lr(0,5) = 40 dB(A)

I tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj fra virksomheder²⁶, gives dog mulighed for at gennemføre nybyggeri, selv om virksomheder giver anledning til støjbidrag, der er højere end de vejledende støjgrænser i vejledning 5/1984, men ikke højere end det støjniveau, tilsynsmyndigheden har godkendt i virksomhedens miljøgodkendelse. Der kan derfor planlægges for nye støjisolerede boliger eller tilsvarende støjfølsom anvendelse, hvis lokalplanen klart sikrer, at:

- > Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau som er lavere end den vejledende grænseværdi i vejledning 5/1984 for den relevante områdetype. Det samme gælder områder i nærheden af boligen, der overvejende anvendes til færdsel til fods (for eksempel gangstier, men ikke fortove), og
- > Boligernes facader udformes, så støjniveauet i sove- og opholdsrum indendørs med åbne vinduer ikke overstiger værdierne i Tabel 7-2 (eksempelvis ved særlig afskærmning udenfor vinduerne eller særligt støjisolerende konstruktioner).

Boligerne bør desuden orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod den støjbelastede facade.

Godkendelsespligtige virksomheder

De seks godkendelsespligtige virksomheder vurderes at afgive forskellige afkast af primært diffust støj, støj og lugtgener.

Særligt virksomheden Asfaltfabrikken Colas Danmark A/S, Fabriksparken 34 kan være problematisk at byudvikle omkring. Asfaltfabrikker er i "Håndbog for miljø og planlægning"²⁷ kategoriseret i miljøklasse 6, hvor der for mindre asfaltværker

²⁶ Tillæg til vejledning nr. 5/1984: Ekstern støj fra virksomheder, juli 2007

²⁷ Miljøstyrelsen: Håndbog om miljø og planlægning, 2008

angives en anbefalet afstand til boligområder på 300 m. Det vurderes, at asfaltfabrikken afgiver støv, CO₂ og NO_x og opbevaring af materialer, som kan afgive diffus støv. Colas Danmark A/S er placeret i nyt rammeområde E34, som omdannes i masterplanens fase 3.

Også virksomhederne GP Metal A/S og HJM Glostrup A/S på Naverland 36 og 37, som er placeret i kommuneplantillæggets planramme E30 og E29 og forventes omdannet i Masterplanens fase 1, etape 2 og fase 2, giver i dag anledning til luftforurening fra udstødning fra biler og mobilkran samt udsugning fra indendørs svejsning.

Det vurderes, at det primært vil være de godkendelsespligtige virksomheder, som vil kunne betyde en anvendelsesbegrænsning ift. afstandskrav, såfremt disse virksomheder stadig er beliggende på tidspunktet for den konkrete planlægning af området for blandet bolig og erhverv. De resterende godkendelsespligtige virksomheder er beliggende på Naverland 16 og 17, og er beliggende inden for rammeområderne E29, E31 og E30, som forventes omdannet i masterplanens Fase 1 etape 2 og fase 2.

Kommuneplantillæg 15 udlægger, som nævnt tidligere, en miljøzone på 50 meter i forhold til byomdannelsesområdet og rammeområde D24 (områder til følsom arealanvendelse) til sikring af, at arealerne ikke belastes af lugt, støv, støj og anden luftforurening fra eksisterende godkendelsespligtige virksomheder. Kommuneplantillægget vurderes derfor at sikre en minimumsafstand på 50 meter. Kommuneplantillæg 15 fastlægger desuden, at virksomheder i de nye rammeområder skal overholde Miljøstyrelsens vejledning²⁸ om ekstern støj fra virksomheder for blandet bolig- og erhvervsområde (se Tabel 7-2). Det bør dog i forbindelse med lokalplanlægningen af områder sikres, at fremtidige beboere kan sikres mod lugt, støv, støj eller anden luftforurening fra godkendelsespligtige virksomheder i området, og at Miljøstyrelsens grænseværdier kan overholdes både på udendørs opholdsarealer, på facader og luften indendørs, hvilket regler om byomdannelse også tilsiger, og som Albertslund Kommunes procedurer for den hidtidige byomdannelse ligeledes har håndhævet.

Afværgeforanstaltninger med støjreducerende virkning kan kategoriseres alt efter hvor, de reducerer støjen:

- > ved kilden (f.eks. overdækning af virksomhedens udearealer til varelevering)
- > under støjens udbredelse (f.eks. støjafskærmning)
- > ved modtageren (f.eks. facadeisolering)

For at overholde de vejledende støjgrænser kan alle tre kategorier tages i anvendelse.

²⁸ Miljøstyrelsens vejledning nr. 5: Ekstern støj fra virksomheder, 1984

Autoværksteder

Udover de godkendelsespligtige virksomheder er der registreret 27 autoværksteder, som er omfattet af bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v.²⁹. Bekendtgørelsen kræver, at anlæg og aktiviteter til autolakering skal etableres mindst 100 meter fra boligformål, blandet bolig og erhverv, institutionsformål og rekreative formål. Typiske emissioner fra autoværksteder inkluderer: støj, støv, flygtige organiske forbindelser (voc) og olietåger fra lakering, sprøjtekabiner, undervognsbehandling, maskinel slibning og andre støvfrembringende aktiviteter samt udstødningsgas, rensmedeldampe og svejserøg fra diverse øvrige aktiviteter. Autoværkstederne er placeret langs Farverland, Naverland og Fabriksparken, og kan derfor ikke afvises at være begrænsende i planlægningen for Fase 1 – etape 2, fase 2 og fase 3, såfremt disse virksomheder stadig er beliggende i området på tidspunktet for den konkrete planlægning for blandet bolig og erhverv i området.

Øvrige virksomheder

Udover luftforureningsanalysen er der foretaget screeninger af det stationsnære kerneområde i Hersted Industripark af COWI og af anden bygherre, som tilsammen viser, at der for enkelte virksomheder beliggende inden for og rundt omkring byomdannelsesområdet, kan forekomme støjafkast fra ventilation og køleanlæg. Herudover vil der for enkelte virksomheder forekomme tung transport på alle tidspunkter af døgnet i mere eller mindre omfang. Virksomhederne på følgende adresser: Malervangen 5, 9 og 11, Smedeland 6, 8B, 10 17, 26 B+A, 30 32, 36 og 42-46, Naverland 7, 8, Farverland 8 og Fabriksparken 18B, bør der være opmærksomhed omkring i den konkrete planlægning, da det ikke kan udelukkes, at støjen fra disse virksomheder, i forbindelse med drift og varetransport, kan virke begrænsende på etableringen af miljøfølsom anvendelse. Der kan derfor være behov for at sikre fremtidige boliger mod støj fra virksomheder f.eks. ved etablering af støjskærme eller overdækninger på virksomhedens matrikel, hvilket må baseres på grundlag af frivillige aftaler mellem virksomhed og ejendomsudvikler.

Særligt bør der være opmærksomhed omkring Smedeland 42-46, da det umiddelbart vurderes, at der omkring de virksomheder, der er beliggende her, både er tung transport udover normale arbejdstider og ventilation, som ikke kan udelukkes at være problematiske i forhold til byomdannelsen. Det samme gælder virksomheden på Fabriksparken 18B, som har mange buskørsler om dagen, i natte-timerne og i weekenderne.

De resterende virksomheder i Hersted Industripark, som er undersøgt i forbindelse med luftforureningsanalysen, herunder mindre maskinværksteder, garageanlæg og lignende, mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art og øvrige virksomheder af forskellig art, vurderes umiddelbart ikke at være problematiske i forbindelse med transformationen af Hersted Industripark fra erhvervsområde til boligkvarterer og rekreative områder. Der kan dog godt være aktiviteter omkring disse virksomheder, som ikke kan afvises at afgive emissioner af støv, olietåget og flygtige organiske forbindelser (voc) og mindre afkast med emission af f.eks.

²⁹ Bekendtgørelse nr. 908 af 30/08/2019 om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (Autoværkstedsbekendtgørelsen)

støv, støj og lugt, hvor det vurderes hensigtsmæssigt, at der ved planlægningen laves en konkret vurdering af de enkelte virksomheder og deres konkrete aktiviteter og emissioner, hvilket anbefales i et område, som er udlagt til et byomdannelsesområde, jævnfør Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: *"Ekstern støj i byomdannelsesområder"*. Albertslund Kommunes hidtidige procedurer for byomdannelse i Hersted Industripark indeholder desuden krav om at redegøre for disse forhold.

Kommuneplantillæggets udlæg af miljøzone vil sikre en minimumsafstand på 50 meter. Det bør dog i forbindelse med lokalplanlægningen af delområder samt udformning og placering af konkrete projekter sikres, at fremtidige beboere kan sikres mod lugt, støv eller anden luftforurening fra virksomheder i området, og at Miljøstyrelsens grænseværdier kan overholdes både på udendørs opholdsarealer, på facader og luften indendørs, hvilket regler om byomdannelse også tilsiger, og som Albertslund Kommunes procedurer for den hidtidige byomdannelse ligeledes har håndhævet.

Tilladte miljøklasser

Rammeændringerne, revideringen af miljøzonen og dermed ændringerne af de tilladte miljøklasser i Kommuneplantillæg 15 vil – i sig selv – ikke skærpe miljøkravene, hvad angår luftemissionerne til de godkendelsespligtige virksomheder, autoværkstederne og de øvrige virksomheder, da miljøklassificeringerne i store dele af kommuneplantillægget videreføres fra de nugældende kommuneplanrammer.

Det bør nævnes, at området, der løber langs Naverland, for kommuneplanramme E29 i forslag til Kommuneplantillæg 15, går fra miljøklasse 5 til miljøklasse 3. Det er også i dette område, at der er en række autoværksteder. Autoværksteder anbefales i håndbogen om miljø og planlægning til at blive sat til miljøklasse 4, men klassificering kan ske ud fra en konkret vurdering, eftersom der kan være konkrete foranstaltninger, der enten sænker eller hæver denne afstandsklassificering. Som nævnt tidligere er der en anbefalet respektafstand til autoværksteder på 100 m., hvorfor der i forbindelse med lokalplanlægningen af områder i nærhed til autoværksteder bør være opmærksomhed omkring, at den udlagte miljøzone på 50 m i kommuneplantillægget ikke nødvendigvis er tilstrækkelig i den konkrete planlægning. Dette kan sikre, at fremtidige beboere kan sikres mod lugt, støv eller anden luftforurening fra autoværksteder i området, og at Miljøstyrelsens grænseværdier kan overholdes både på udendørs opholdsarealer, på facader og luften indendørs, hvilket regler om byomdannelse også tilsiger, og som Albertslund Kommunes procedurer for den hidtidige byomdannelse ligeledes har håndhævet.

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor ikke at kunne medføre indvirkninger på luftkvaliteten lokalt i området, men det bemærkes, at den registrerede luftkvalitet over Hersted Industripark allerede i dag er den samme som den generelle luftkvalitet i hele Albertslund Kommune. Samtidig udlægges en miljøzone mellem områder, som i kommuneplantillægget fastholdes som erhvervsområder, samt områder, som ændres til blandet bolig og erhverv. I Masterplan Hersted 2045 er der visioner om at omdanne hele Hersted Industripark til boligområder samt blandet bolig- og erhvervsområder. En sådan udvikling vil forudsætte, at boliger, institutioner, kontorer mv. kan sikres mod forurening.

Luftkvalitet og anden luftforurening skal således undersøges nærmere, såfremt disse områder udlægges til et byomdannelsesområde i forbindelse med senere kommune- og lokalplanlægning af områderne omfattet af masterplanens fase 2 og 3, således at eventuelle konkrete afværgeforanstaltninger kan fastlægges.

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes ikke at kunne give anledning til anden ny luftforurening. Ved en gennemført omdannelse af området fra erhvervsområde til et område for blandet bolig og erhverv, forudsættes virksomheder, som er kilder til luftforurening, at være rykket ud af området, hvilket kan medføre en positiv indvirkning på luftkvaliteten lokalt i Hersted Industripark. Endvidere kan nytillkommende virksomheder i området maksimalt være i afstandsklasse 5, hvilket gælder for hele Albertslund Kommune jf. Kommuneplan 2018 – 2030 retningslinje 13.13, eftersom der ikke må planlægges for virksomheder i afstandsklasse 6-7.

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 og omdannelsen af området til blandet bolig- og erhvervsområde vurderes at kunne medføre en væsentlig indvirkning på befolkningen og menneskers sundhed, idet der planlægges for støjfølsom anvendelse i et støjbelastet område. I forbindelse med lokalplanlægningen skal der gøres rede for støjbelastningen fra hver af de virksomheder, som bidrager til belastningen af det pågældende område, og den eventuelle regulering i form af miljøgodkendelse eller påbud, således at bygherren kan projektere den nødvendige støjafskærmning og -isolering korrekt.

7.1.3 Vindforhold

Vindforholdene i et byområde afhænger ikke kun af orienteringen af gaderne i forhold til de dominerende vindretninger, men også af højden på bygningerne³⁰. Ofte opleves de værste vindgener i områder med høje huse.

Når vind strømmer rundt om et enkeltstående højhus, vil der dels dannes en hvirvel på jorden opstrøms for bygningen, dels ske en hastighedsforøgelse langs siderne af bygningen. Denne hastighedsforøgelse er forårsaget af, at vindhastigheden øges, når den presses rundt om bygningens hjørner, men også at hvirveldannelsen foran bygningen strækkes rundt om bygningen og overlejres i det fri vindfelt.

Når to høje huse står tæt på hinanden, kan det give anledning til yderligere forstærkning af vind i gadens retning (tunneleffekt). På forsiden af bygningen kan der dannes nedfaldsvinde til gene ved f.eks. indgangspartier.

I vindvurdering for Hersted Industripark, udarbejdet af COWI april 2021³¹, er der taget udgangspunkt i de i masterplanen planlagte udseender og byggehøjder, og følgende vurderinger af byomdannelsens sandsynlige indvirkning på vindmiljøet i Hersted Industripark fremgår for de respektive bykvarterer:

³⁰ COWI: Vindvurdering – Hersted, april 2021

³¹ COWI: Vindvurdering – Hersted, april 2021

Hersted Skovby

Den eksisterende kommuneplanramme for området udlægger hele E01 – *Hersted Industripark Midt* til erhvervsområde og muliggør bebyggelse i op til 3 etager. Dette fastholdes i kommuneplantillæg 15, mens området i masterplanens fase 2 omdannes til boligområde.

Hersted Skovby lige øst for Vestskoven og udlægges som blandet bolig og erhverv med boliger op til 3 etager. Den gennemgående vej, Formervangen, er næsten vinkelret på de dominerende vindretninger. Der er ikke noget i den overordnede plan, der giver anledning til særlig bekymring omkring vindkomfort, hverken høje bygninger eller anlægning af husene langs lange gadestrøg parallelt med de dominerende vindretninger.

Samme vurdering gør sig som udgangspunkt gældende for udkast til kommuneplantillæggets rammeområde E30, men det maksimale etageantal ændres ikke, hvorfor vedtagelse af kommuneplantillægget ikke vurderes at kunne medføre ændringer i vindkomforten i rammeområdet for Hersted Skovby.

Next

Den eksisterende kommuneplanramme for området udlægger området til erhvervsområde med mulighed for bebyggelse i op til 8 etager. Dette fastholdes i udkast til kommuneplantillæg 15, mens området i fase 2 i Masterplan Hersted 2045 udlægges til blandet bolig- og erhvervsområde.

I masterplanen visualiseres området som et mindre boligkvarter med bygninger op til 5 etager lige øst for et åbent, rekreativt område. Kvarteret er markeret som bestående af en blanding af etageboliger og rækkehuse. Som bygningerne er vist på masterplanen, kan der være en risiko for lidt forringet vindkomfort mellem etageboligerne ud til det grønne område, da de næsten ligger parallelt med de dominerende vindretninger fra vest. De bagvedliggende etageboliger mod vest i kvarteret er alle markeret med åbne "indgange" mod syd og nord, hvilket ud fra et vindkomfortsynspunkt må anses for at være en fordel.

I forslag til kommuneplantillæg 15 fastholdes rammeområde E32 - *Next* fortsat med mulighed for op til 8 etager. Kommuneplantillægget vurderes derfor ikke at kunne medføre ændringer i vindkomforten i rammeområdet for Next.

Bylunden

De eksisterende planrammer for området udlægger området til erhvervsområde med mulighed for bebyggelse i op til hhv. 3 og 8 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15, udlægges ny ramme for området med mulighed for op til 3 etager, og anvendelsen fastholdes som erhvervsområde. I Masterplanens fase 2 omdannes område til blandet bolig og erhverv med bebyggelse op til 5 etager.

Bylunden er et blandet erhvervs- og boligområde syd for Next. Det er angivet at have punkthuse og etagebyggeri, inkl. et p-hus. Der er ikke noget, der på nuværende stadie giver anledning til særlige bekymringer for dårlig vindkomfort her i forhold til forventet.

Vedtagelse af udkast til kommuneplantillæg med kommuneplanramme E31 - *Bylunden* vurderes ikke at kunne medføre indvirkninger i vindkomforten.

Sydvangen

Sydvangen er i dag omfattet af den eksisterende planramme E01, som udlægger området til erhvervsområde og muliggør bebyggelse i op til 3 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges den vestlige del af Sydvangen som kommuneplanramme E29, hvor områdets anvendelse som erhvervsområde og det maksimale etageantal på 3 etager fastholdes. Den østlige del af Sydvangen udlægges som planramme BE13 med anvendelse til blandet bolig og erhverv, og som muliggør bebyggelse i op til 6 etager – punktvist 9 etager. I Masterplanens fase 1 – etape 2 planlægges området syd for Naverland omdannet til blandet bolig- og erhvervsområde.

I masterplanen planlægges kvarteret som et boligområde med op til 5 etager. Mod vest grænser det op til Vestskoven, og mod syd til eksisterende boligbyggeri i Albertslund. De samme bemærkninger gælder her som ovenfor, at det vil være en fordel ikke at orientere for mange gader langs de højere bygninger med de dominerende vindretninger. Der er vist et par enkelte bygninger, der er gennemgående nord-syd i kvarteret, dvs., de dominerende vindretninger er lige på de lange facader. Det skal bemærkes, at jo højere sådanne bygninger er, desto højere er sandsynligheden for forøget vindhastighed rundt om hjørnerne.

Vedtagelse af udkast til kommuneplantillæg med kommuneplanrammerne E29 og BE13 - *Sydvangen* vurderes ikke at kunne medføre indvirkninger i vindkomforten, men vindkomfort bør overvejes i forbindelse med lokalplanlægning af områderne.

HIP I

HIP I er i dag omfattet af kommuneplanramme E01, som udlægger området til erhvervsområde og muliggør bebyggelse i op til 3 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges HIP I som kommuneplanramme E33, hvor den generelle anvendelse fastholdes som erhvervsområde med bebyggelse op til 3 etager. I masterplanens fase 2 planlægges området omdannet til område med blandet bolig og erhverv samt bygninger op til 5 etager.

Den gennemgående gade er Farverland, som er næsten nord-syd. Der er ikke noget, der på nuværende stadi giver anledning til særlige bekymringer for dårlig vindkomfort her i forhold til forventet.

Hverken masterplanen eller kommuneplantillæggets vedtagelse vurderes ikke at kunne medføre påvirkninger af vindkomforten.

HIP II

HIP II er i dag omfattet af kommuneplanramme E01, som udlægger området til erhvervsområde og muliggør bebyggelse i op til 3 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges HIP II som kommuneplanramme E34, hvor den generelle anvendelse fastholdes som erhvervsområde med bebyggelse op til 3 etager. I masterplanens fase 3 planlægges området omdannet til blandet bolig- og erhvervsområde med bygninger op til 5 etager.

Dette er det nordligste kvarter rammet ind af Vestskoven mod vest og nord. Der ses ikke på nuværende detaljeringsniveau noget som giver særlig anledning til bekymring mht. vindkomforten i dette kvarter.

Hverken masterplanen eller kommuneplantillæggets vedtagelse vurderes derfor at kunne medføre påvirkninger af vindkomforten.

Skovlodden

Skovlodden er i dag omfattet af kommuneplanramme E01, som udlægger området til erhvervsområde og muliggør bebyggelse i op til 3 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges Skovlodden som kommuneplanramme E35, hvor den generelle anvendelse fastholdes som erhvervsområde med bebyggelse op til 3 etager. I masterplanens fase 3 planlægges området omdannet til område med blandet bolig og erhverv samt bygninger op til 5 etager.

Der ses ikke nogen særlige udfordringer her med hensyn til vindkomfort. Hverken masterplanen eller kommuneplantillæggets vedtagelse vurderes at kunne medføre påvirkninger af vindkomforten.

Dollbyen og Smedeland 9 - 15

Dollbyen er i dag omfattet af kommuneplanrammerne E22 og C10, som udlægger området til hhv. erhvervsområde med op til 5 etager og centerområde med op til 12 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges Dollbyen som kommuneplanramme BE12 med generel anvendelse til blandet bolig og erhverv samt bebyggelse i op til 6 etager - punktvist 9 etager.

Området er et mindre kvarter mellem HIP I, Smedeland 9-15, Sydvangen og Stationsbyen. Området er i masterplanen planlagt som blandet erhverv og bolig med op til 5 etager, og planlægges omdannet i masterplanens fase 1 – etape 1. Det skal bemærkes, at det eksisterende Doll-house er væsentlig højere, og det antages at forblive. For dette kvarter indeholder masterplanen visioner om, at eksisterende byggeri tilføjes tårne, lysgårde og grønt tag, og det anbefales at se nærmere på vindkomforten for og omkring dette på et senere stade i forbindelse med lokalplanlægning af områder. Dette gælder også for Doll-house som både i sig selv og i samspil med nærliggende bygninger kan give anledning til dårlig lokal vindkomfort.

Byomdannelse af området vurderes at kunne give anledning til dårlig vindkomfort lokalt i området, hvorfor dette bør undersøges nærmere i forbindelse med lokalplanlægning af området, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Ringbyskvarteret

Ringbyskvarteret er i dag omfattet af kommuneplanramme E22, som udlægger området til erhvervsområde med op til 5 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges Ringbyskvarteret med kommuneplanramme B11 til blandet bolig- og erhvervsområde og bebyggelse i op til 6 etager – punktvist op til 9 etager. Det fremgår dog af note til kommuneplanrammen, at ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket.

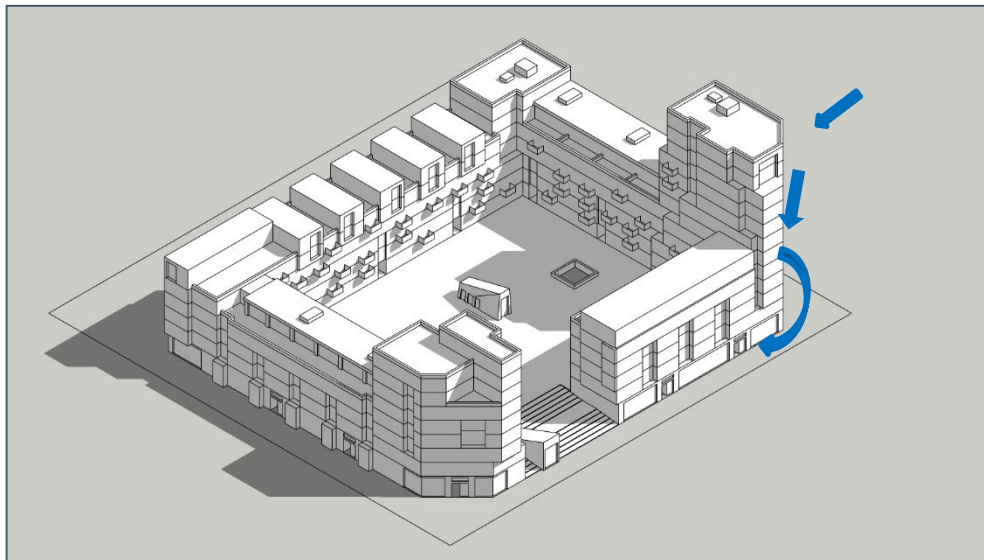
Området er i masterplanens fase 1 – etape 1 planlagt som et tættere kvarter med høje bygninger op til 6 etager med typisk karré-bebyggelse. Den punktvis høje bebyggelse forventes – efter en arkitektoniske vurdering - etableret ved veje ind til og i området. Dette kan medføre sandsynlighed for forringet vindkomfort på grund af den tætte, høje bebyggelse (se illustration nedenfor på Figur 7-7).

Stationsbyen

Stationsbyen er i dag omfattet af kommuneplanramme C10 og E23, som udlægger områderne til hhv. centerområde med op til 12 etager og erhvervsområde med op til 5 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges Stationsbyen med kommuneplanrammerne BE10 med generel anvendelse til blandet bolig- og erhvervsområde og bebyggelse i op til 12 etager samt fortsat kommuneplanramme C10 (centerområde med op til 12 etager). Det fremgår dog som en note til de nye kommuneplanrammer, at bebyggelse opføres i maksimal 6 etager og ved bebyggelse i højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Bebyggelse i op til 12 etager kan etableres efter en konkret arkitektonisk vurdering.

Stationsbyen er kvarteret med de potentielt højeste bygninger. Området er i masterplanens fase 1 – etape 1 planlagt som et tættere kvarter med høje bygninger op til 6 etager – punktvis 12 etager, og er angivet som letbane/bydelscenter med typisk karrébebyggelse. Den punktvis høje bebyggelse forventes etableret ved veje ind til og i området. Det er også her, der vil være størst sandsynlighed for forringet vindkomfort på grund af den tætte, høje bebyggelse. Hovedstrøget er Bygaden, som er orienteret øst-vest og dermed næsten parallelt med de dominerende vindretninger, flankeres i begge ender af høje bygninger.

Omkring alle de høje bygninger (12 etager eller tæt på) bør der foretages en konkret vurdering af vindforholdene lokalt for at undgå forstærket vind rundt om hjørner (se også Figur 7-7), ved indgangspartier og lignende, og deraf følgende dårlig vindkomfort. Endvidere bør deres indbyrdes beliggenhed vurderes i forbindelse med lokalplanlægning af området, således at de ikke interagerer negativt med hinanden. Der er på masterplanen angivet to høje bygninger på hver side af Bygaden ved indgangen fra Smedeland, og det kan give væsentlig forringet vindkomfort. Tilsvarende bemærkninger gælder for stationsenden af Bygaden, som ligger åbent for de også relativt hyppige sydøstlige og østlige vinde. Det anbefales generelt at have særlig opmærksomhed omkring især Bygaden for at undgå tunneleffekt i denne.



Figur 7-7 Vind der møder høj bygning, og drejes rundt om det nærmeste hjørne og forstærkes i gadeplan, COWI

Kommuneplanrammen BE10 - Stationsbyen indeholder en note om, at øverste etage på bebyggelse højere end 5 etager skal etableres som tilbagetrukket. Den negative effekt omkring de høje bygninger kan mindskes ved for eksempel at trække dem tilbage fra gaden, evt. på et 1-2 etager høj base. Herved når den forstærkede vind ikke gadeplan. Der kan også arbejdes med udformningen af station og stationsplads for at mindske vindpåvirkningen af den østlige ende af Bygaden. Vindkomforten omkring fremtidig bebyggelse afhænger dog af bebyggelsens endelige udformning, og vindkomfort bør således vurderes i forbindelse med lokalplanlægning for det konkrete projekt, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Downwash-effekten, hvor vinden presses ned langs bygningernes facader, kan nedsættes ved brug af vinklede facader og perforerede materialer til afskærmning af altaner. Mellem karréer kan effekten af vind mindskes med beplantning og forskydning af karréerne, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Masterplanens visioner for Hersted og kommuneplantillæg for byomdannelsen af Stationsbyen vurderes at kunne give anledning til dårlige vindkomfort lokalt i området. Dette bør undersøges nærmere i forbindelse med lokalplanlægning af området.

Kirkevænget

Kirkevænget er i dag omfattet af kommuneplanramme E23, som udlægger områderne til erhvervsområde med op til 8 etager. I forslag til kommuneplantillæg 15 udlægges Kirkevænget som kommuneplanramme BE09 til blandet bolig- og erhvervsområde med op til 9 etager. Det fremgår dog som en note til den nye kommuneplanramme, at bebyggelse opføres i maksimal 5 etager samt at bebyggelse i op til 9 etager kun kan etableres efter en konkret arkitektonisk vurdering.

Kvarteret er i masterplanens fase 1 – etape 1 planlagt som blandet erhverv og bolig med bygninger op til 5 etager. Det ligger i områdets sydøstlige hjørne, lige syd for Stationsbyen. Der gælder de samme bemærkninger her som for Sydvan-gen. Det vil være en fordel ikke at orientere for mange gader langs de højere bygninger med de dominerende vindretninger.

Masterplan Hersted 2045 og udkast til kommuneplantillæg 15 med kommuneplanramme BE09 - *Kirkevænget* vurderes ikke at kunne medføre indvirkninger i vindkomforten, men vindkomfort bør overvejes i forbindelse med lokalplanlægning af området og placering af bygninger i forbindelse med de konkrete projekter. Dette er allerede en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Konklusion for masterplanens sandsynlige indvirkning på miljøet

For størstedelen af delområderne i Hersted Industripark indeholder masterplanen visioner om en forøgelse af det maksimalt tilladte etageantal og byggehøjde. Dette konkluderes at kunne medføre indvirkninger på vindkomforten i området og bør overvejes i forbindelse med den senere kommune- og lokalplanlægning af området, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Konklusion for kommuneplantillæggets sandsynlige indvirkning på miljøet

For visse kommuneplanrammer i forslag til kommuneplantillæg 15 forøges det maksimalt tilladte etageantal og byggehøjder. Dette konkluderes at kunne medføre indvirkninger på vindkomforten i området og bør overvejes i forbindelse med lokalplanlægning af området, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

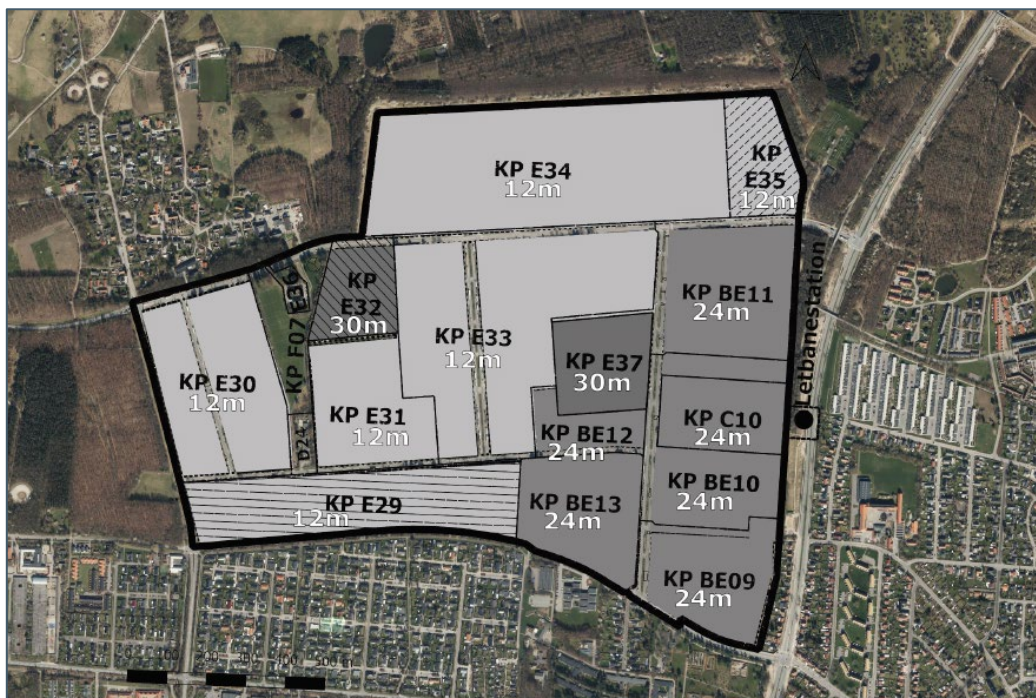
7.1.4 Lys- og skyggeforhold

Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelsen af Hersted Industripark* indeholder visioner og rammer for bebyggelse af byomdannelsesområdet med bebyggelse op til 6 etager/24 meter. I forslag til kommuneplantillæg muliggøres dog punktvis bebyggelse op til hhv. 9 etager/30 meter og 12 etager/40 meter. I områder, som i forslag til kommuneplantillæg 15 fastholdes som erhvervsområder, fastsættes det maksimale etageantal til 3 etager. Dog er det kun mulig at opføre bebyggelse i op til 5 etager i første række mod Malervan-gen, så længe der er boligbebyggelse overfor.

Derudover indeholder Masterplan Hersted 2045 visioner om bebyggelse i op til 12 etager i de resterende delområder og 30 meter i delområde for erhvervsskolen Next, hvilket ligeledes vil være som punktvis bebyggelse.

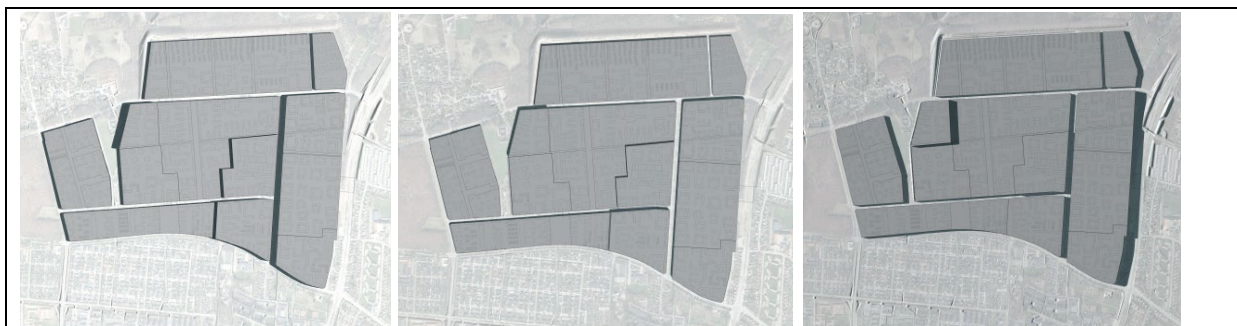
Maksimale bebyggelseshøjder og etageantal fastsat i eksisterende planrammer fremgår af afsnit 6.1.3. I den østlige del af Hersted Industripark ud mod Nordre Ringvej kan i dag meddeles tilladelse til bebyggelse i op til hhv. 5 etager/18 meter (KP E22 og KP E23) og 12 etager/40 meter (KP C10).

Til belysning af hvilken sandsynlig skyggepåvirkning de forhøjede bebyggelseshøjder i forslag til kommuneplantillæg 15 samt visionerne i Masterplan Hersted 2045 har i forhold til de nuværende rammeområders bebyggelseshøjder både for selve omdannelsesområdet og de omkringliggende områder, er der udarbejdet skyggeanalyser for Hersted Industripark (COWI, maj 2021). Overblik over nye kommuneplanrammer for byggehøjder i den østlige del af Hersted Industripark (KP BE11, KP E37, KP BE12, KP BE13, KP C10, KP BE10 og KP BE09) samt visioner for fremtidige byggehøjder i helhedsplanen for de resterende områder i Hersted Industripark fremgår nedenfor af Figur 7-8.



Figur 7-8 Maksimale byggehøjder i forslag til kommuneplantillæg 15 i Hersted Industripark, COWI, maj 2021

Skyggeanalyser for området viser, at vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg kan medføre mindre potentielle indvirkninger på skyggeforhold ved sommersonhverv i juni måned (se Figur 7-9) om aftenen (klokken 19:00) øst for planområdet. Denne potentielle ændring kan således opleves som væsentlig for de berørte grundejere i første række i boligområdet øst for Nordre Ringvej.



Figur 7-9 Skyggeanalyse 21. juni, klokken 09:00, 12:00 og 19:00, COWI, juni 2021

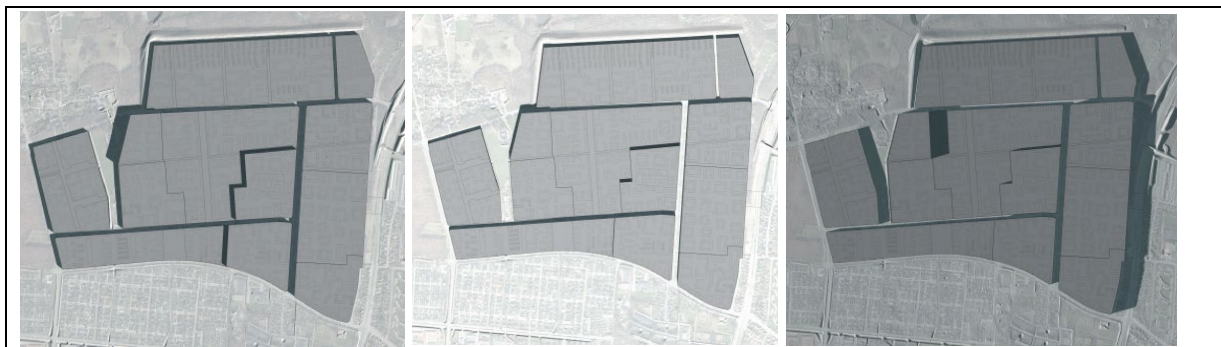
På nedenstående Figur 7-10 fremgår den potentielle skyggeindvirkning mod øst (Malervangen, Nordre Ringvej og Blåmejsvej), samt den potentielle skyggeindvirkning syd for den østlige del af Gammel Landevej beregnet for sommersonhverv, 21. juni, klokken 19:00.



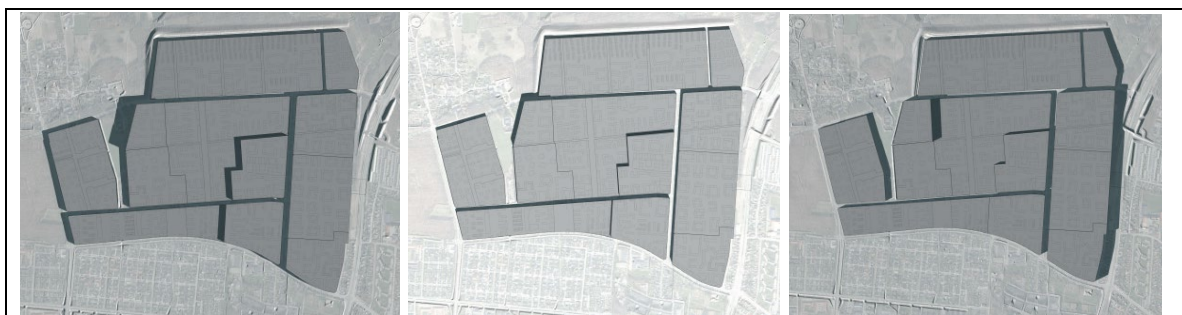
Figur 7-10 Udsnit fra skyggeanalyse 21. juni, klokken 19:00, COWI, juni 2021

Visioner om ændrede rammer for det maksimale etageantal vurderes ikke at kunne medføre væsentlige ændringer i de potentielle skyggepåvirkninger mod vest eller nord. Ændringer vurderes heller ikke at give anledning til skyggekast, som ikke ville kunne tillades under de eksisterende planrammer syd og øst for området. Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor ikke at kunne give anledning til en forøgelse af potentielle skyggegener i sommermånederne (juni, juli, august).

Skyggeanalyse for jævndøgn (21. marts og 21. september) viser, at planområdet ved udbygning i henhold til de maksimale byggehøjder i kommuneplantillægget kan ændre potentielle skyggekast mod boligområdet øst for planområdet (se Figur 7-11 og Figur 7-12).



Figur 7-11 Skyggeanalyse 21. marts, (vintertid) klokken 09:00, 12:00 og 17:00, COWI, juni 2021



Figur 7-12 Skyggeanalyse 21. september, (sommertid) klokken 09:00, 12:00 og 17:00, COWI, juni 2021

I forslag til kommuneplantillæg 15 ændres afgrænsningen af ramme E32 - Next, mens mulighed for bebyggelse i op til 8 etager/30 meter fastholdes. Potentielle eksisterende skyggegener nordvest for området vurderes ikke at kunne ændres som følge af kommuneplantillæggets vedtagelse. I Masterplan Hersted 2045 visualiseres området dog som et mindre boligkvarter med bygninger op til 5 etager, hvilket gennem senere kommune- og lokalplanlægning vurderes at kunne medføre en forbedring af potentielle skyggegener nordvest for området. I forslag til kommuneplantillæg 15 ændres rammerne i eksisterende kommuneplanramme C10 fra en maksimal etageantal på 12 etager til et generelt maksimalt etageantal på 6 samt punktvis maksimalt 12 etager/40 meter. Planrammen i det nye rammeområde, BE10, fastsætter også en maksimal bebyggelse i op til 6 etager samt punktvis 12 etager/40 meter, og dermed ændres for denne del af området fra eksisterende maksimal byggehøjde på 5 etager/18 meter (KP E22 og KP E23). Foreslåede planrammer for nye rammeområder BE11 og BE09 fastsættes derudover til maksimal 6 etager/24 meter (punktvis 9 etager med byggehøjde på maksimal 30 meter), og øger dermed den maksimalt tilladte byggehøjde fra maksimal 5 etager og en byggehøjde på maksimal 18 meter. Dog er det kun muligt at opføre bebyggelse i op til 5 etager i første række mod Malervangen, så længe der er boligbebyggelse overfor. Det bemærkes desuden, at det af planrammerne i kommuneplantillæg 15 fremgår, at øverste etage skal etableres som tilbagetrukket ved bebyggelse højere end 5 etager, hvilket vurderes at medføre, at den egentlige ændring i planrammernes maksimale bebyggelse vil få minimal indvirkning på naborealer.

På nedenstående Figur 7-13 fremgår den potentielle skyggeindvirkning mod øst (Malervangen, Nordre Ringvej og Blåmejsvej), samt den potentielle skyggeindvirkning syd for den østlige del af Gammel Landevej beregnet for 21. marts, klokken 17:00 (vintertid). I marts måned går solen ned mellem klokken 17:46 og 19:47 (NB: Overgang til sommertid + 1 time den 29. marts).



Figur 7-13 Udsnit fra skyggeanalyse 21. marts (vintertid), klokken 17:00, COWI

På Figur 7-14 fremgår den potentielle skyggeindvirkning mod øst (Malervangen, Nordre Ringvej og Blåmejsvej), samt den potentielle skyggeindvirkning syd for den østlige del af Gammel Landevej beregnet for 21. september, klokken 17:00 (sommertid). I september måned går solen ned mellem ca. klokken 20:00 og 18:46.

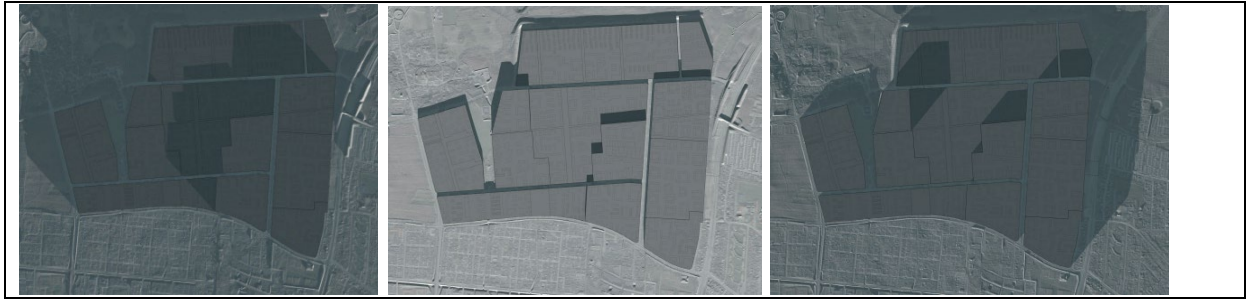


Figur 7-14 Udsnit fra skyggeanalyse 21. september (sommertid), klokken 17:00, COWI

Realisering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes ikke at give anledning til væsentlige ændringer i de potentielle skyggepåvirkninger fra byggeri, som kan tillades under eksisterende planrammer for området.

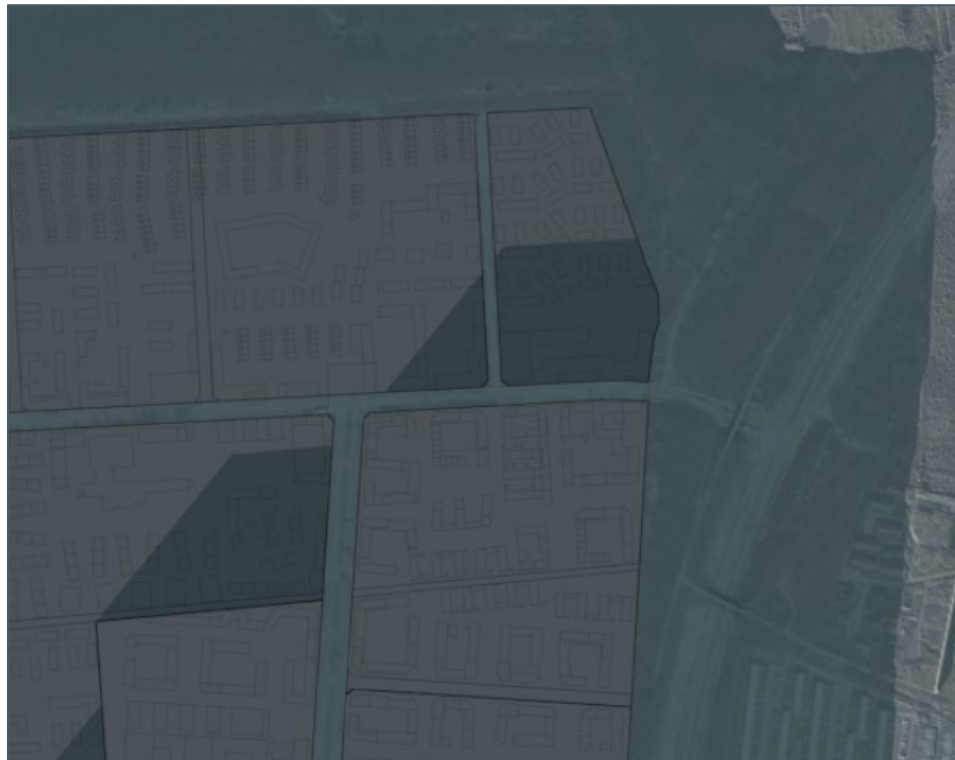
Boligområder i Glostrup kommune, øst for planområdet, vurderes således ikke at kunne blive væsentligt berørt af skyggegener som følge af ændrede kommuneplanrammer. Der kan dog tillades punktvis bebyggelse i op til hhv. 9 og 12 etager, hvilket ikke kan afvises at kunne medføre kortvarige, lokale skyggegener. Skyggegener vil dog afhænge af den konkrete udformning og placering af fremtidig bebyggelse, og bør således undersøges nærmere i forbindelse med den senere lokalplanlægning samt i forbindelse med meddelelse af tilladelse til konkrete projekter, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Skyggeanalyse for vintersolhverv (21. december) viser, at høj bebyggelse i planområdet trækker skygge ved solopgang og solnedgang hhv. nordvest og nordøst for planområdet (se Figur 7-15).

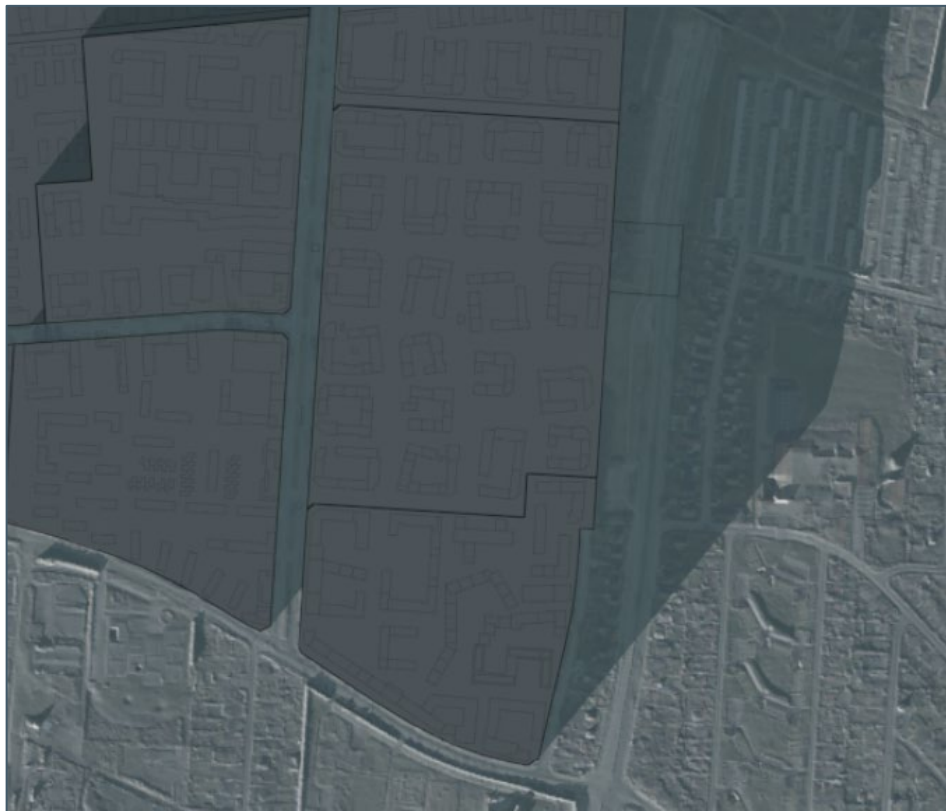


Figur 7-15 Skyggeanalyse 21. december, klokken 09:00, 12:00 og 15:00, COWI, maj 2021

På Figur 7-16 og Figur 7-17 fremgår udsnit for den potentielle skyggeindvirkning mod hhv. nordøst og sydøst (Malervangen, Nordre Ringvej og Blåmejsevej), samt den potentielle skyggeindvirkning syd for den østlige del af Gammel Landevej beregnet for 21. december, klokken 15:00 (vintertid). I december måned går solen ned mellem klokken 15:43 og 15:45.



Figur 7-16 Udsnit fra skyggeanalyse 21. december (vintertid), nordøst, klokken 15:00, COWI



Figur 7-17 Udsnit fra skyggeanalyse 21. december (vintertid), sydøst, klokken 15:00, COWI

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at medføre ændringer af de planmæssige rammer for bebyggelse i byomdannelsesområdet, som kan ændre de potentielle skyggegener sammenlignet med de eksisterende rammer. Ændringen vurderes at kunne medføre, at flere boliger i boligområdet øst for planområdet (øst for Nordre Ringvej) potentielt kortvarigt kan blive berørt af skygger fra bebyggelse, mens det potentielle skyggekast nordøst for planområdet mindskes (se eksisterende potentielle skyggepåvirkninger i december måned på Figur 6-7). Kommuneplantillæg 15 indeholder dog bestemmelser om, at øverste etage skal etableres som tilbagetrukket ved bebyggelse højere end 5 etager, hvilket vurderes at medføre, at den egentlige ændring i planrammernes maksimale bebyggelse vil få minimal indvirkning på naboarealer. Det bemærkes desuden, at det kun vil være muligt at opføre bebyggelse i op til 5 etager i første række mod Malervangen, så længe der er boligbebyggelse overfor. Egentlige skyggegener vil dog afhænge af den konkrete udformning og placering af fremtidig bebyggelse, og bør således undersøges nærmere i forbindelse med den senere lokalplanlægning samt i forbindelse med meddelelse af tilladelse til konkrete projekter, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

7.1.5 Indbliksgener

Planforslagene indeholder visioner om bebyggelse i op til 5 og 6 etager – punktvis op til 9 og 12 etager. For belysning af de sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet i form af indblik til omkringliggende eksisterende boligområder, har der til brug for miljøvurderingen været foretaget droneflyvninger i planområdet. Ved droneflyvning blev der taget billeder fra de af Figur 7-18 viste udsigtspunkter.



Figur 7-18 Udsigtspunkter for dronebilleder, COWI, maj 2021

Indbliksgener er baseret på en vurdering af udsigt ved anvendelse af drone billeder taget fra kanten af hvert af de nye planrammer, der støder op til eksisterende beboelser. Dronebillederne er taget i tre retninger fra de respektive udsigtspunkter i den af forslag til kommuneplantillægget fastsatte maksimale byggehøje. Disse er vedlagt miljøvurderingen som bilag. Der er anvendt billeder taget fra højeste byggehøjder tilladt i planrammerne (punktvis bebyggelse), så "worst case" vedrørende indbliksgener kan vurderes. Worst case er her enkelte bygninger/punkthuse, hvor der er tilladt højere byggehøjder end ellers tilladt i planrammen. Det bemærkes, at punktvis bebyggelse i op til hhv. 9 og 12 etager kun kan tillades efter en arkitektonisk vurdering.

Der er taget billeder fra netop grænsen af planrammen ud mod tilstødende grunde, hvilket afspejler "worst case" i planen. I virkeligheden vil bygningerne ofte blive lagte et stykke tilbage og ind på grundene, men da de enkelte bygningers placering ikke kendes, arbejdes der med worst case, dvs. udsigt fra planrammens ydergrænse.

Fra udsigtspunkt 2 er der udsigt til Blåmejsevej i Glostrup Kommune. Af Figur 7-19 fremgår, at der fra punktvis bebyggelse i 40 meters højde er indblik ned i haverne i den første husrække ud mod Nordre Ringvej. Dronebilledet kan dog ikke anses for at vise det egentlige indblik fra fremtidig bebyggelse, idet placering og udformning endnu ikke er fastlagt, og der således kan fastsættes bestemmelser i forbindelse med lokalplanlægning af området om at afværge indblik til naboarealer gennem udformning og placering af bebyggelsen eller ved afskærmning i form af beplantning. Potentielle indvirkninger i form af indblik til husene i første række på Blåmejsevej vurderes således at kunne afværges ved fastsættelse af bestemmelser i lokalplanlægning, samt i forbindelse med udformningen af de konkrete projekter.



Figur 7-19 Dronebillede fra udsigtspunkt 2 i 40 meters højde, COWI, maj 2021

Fra udsigtspunkt 3 er der indblik ned i haverne i eksisterende boligområde ved Malervangen vest for Nordre Ringvej. I den eksisterende planramme E23 er fastsat en maksimal byggehøjde på 18 meter. I udkast til kommuneplantillæg 15 fastsættes den maksimale byggehøjde for Kirkevænget til 18 meter, punktvis 30 meter (se Figur 7-20). Det vurderes, at en punktvis bebyggelse i op til 30 meter vil kunne medføre en væsentlig indvirkning på befolkningen i eksisterende boligområde ved Malervangen i form af indbliksgener. Dette vil dog afhænge af bebyggelsens udformning og placering, hvilket derfor bør undersøges nærmere i forbindelse med lokalplanlægning af området samt i forbindelse med meddelelse af tilladelse til konkrete projekter, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.



Figur 7-20 Dronebillede fra udsigtspunkt 3 i 30 meters højde, COWI, maj 2021

Fra udsigtspunkt 5 er der i dag begrænset indblik i nærliggende haver grundet beplantning. Kommuneplantillægget ændrer ikke på rammen for byggehøjder (op til 12 meter) eller det maksimale etageantal (max. 3 etager) i den vestlige del af Sydvangen (se Figur 7-6) Figur 7-21 Dronebillede fra udsigtspunkt 5 i 12 meters højde, COWI, maj 2021. For den østlige del af Sydvangen ændres den maksimale byggehøjde, så der kan tillades bebyggelse i op til 6 etager/24 meter, og punktvis bebyggelse i op til 9 etager kan tillades efter en konkret arkitektonisk vurdering.



Figur 7-21 Dronebillede fra udsigtspunkt 5 i 12 meters højde, COWI, maj 2021

Masterplanens 2. etape af fase 1 indeholder visioner om bebyggelse af Sydvangen i op til 12 meter med punktvis bebyggelse op til 20 meters højde. En punktvis bebyggelse op til 30 meter vil kunne medføre forøgelse af indbliksgener fra Sydvangen mod boligområdet syd for Gammel Landevej. Dette vil dog afhænge af bygningens placering og udformning, hvilket vil skulle undersøges nærmere i forbindelse med den senere lokalplanlægning samt i forbindelse med det konkrete projekt.

Indbliksgener fremkommer ved, at der er permanent mulighed for indkig til haver og vinduer. Selv hvis der ikke netop er nogen, der iagttager fra et vindue eller altan, vil man ofte være påvirket af, at der er mulighed for indblik, hvilket kan give ændring af ens normale adfærd og anvendelse af have og hus. Indbliksgener kan begrænses af træer, der selv om vinteren vil kunne gøre konstant indblik svær. Anden mulighed er at undgå vinduer og altaner på de sider, der vender op mod de parceller, hvor indbliksgener er størst. Sidstnævnte mulighed har bl.a. været anvendt, hvor Albertslund Kommune i forbindelse med udarbejdelse af Lokalplan 5.5 – *Boliger og erhverv ved Smedeland 8A* har opsat bestemmelser om, at der ikke må være store vinduer, altaner og tagterrasse mod parceller på Malervangen netop for at begrænse indbliksgener.

Vedtagelse og realisering af rammerne i kommuneplantillæg 15 samt visionerne i Masterplan Hersted 2045 vurderes at kunne medføre muligheder for indkig til haver i de omkringliggende boligområder øst og syd for planområdet. Hvorvidt dette vil medføre egentlige indbliksgener vil afhænge af udformningen af den konkrete bebyggelse, herunder placering af vinduer og altaner, samt evt. beplantning af træer. Albertslund Kommune stiller derfor krav til bygherre om, at der skal redegøres for indbliksgener i forbindelse med den lokalplanlægning for blandet bolig og erhverv.

7.2 Trafik

7.2.1 Trafikafvikling

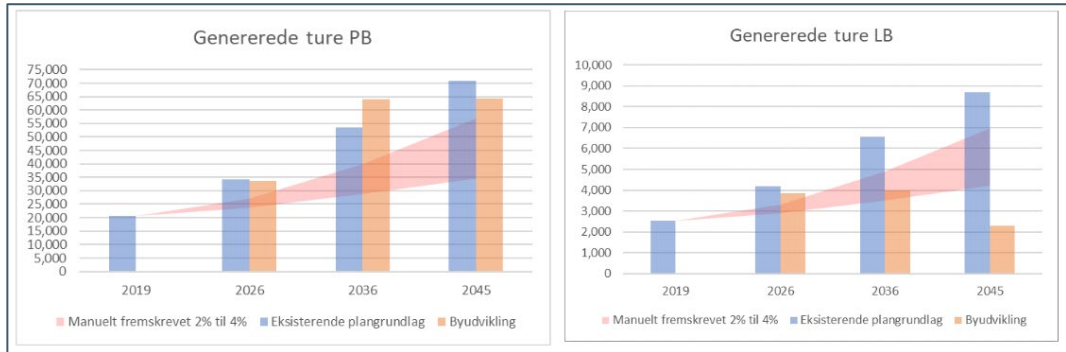
Planområdet er i dag præget af, at der er flere transporttunge virksomheder i området. I forbindelse med miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15, har RAWMobility i juni 2021 udarbejdet en trafikanalyse³² på vegne af Albertslund Kommune. Gennem trafikanalysen er der for de forskellige faser i byomdannelse af Hersted Industripark beregnet fremtidig trafik med anvendelse af turrater. De i analysen beregnede turrater er opgjort på matrikelniveau og efterfølgende fordelt ud på vejnettet i forhold til placeringen i området og afstanden til det overordnede vejnet. Turrater anvendte til beregning af trafik i forbindelse med byudvikling i Hersted Industripark er afstemt med Glostrup Kommune, således at trafik i forbindelse med fremtidige byudviklingsprojekter håndteres i begge kommuner.

Det er i trafikanalysen beregnet, at der fra beregningens basisår i 2019 frem til den færdige omdannelse i 2045 forventes en stigning fra ca. 23.000 daglige ture til ca. 66.500 daglige ture³³. Denne stigning vurderes at udfordre det eksisterende vejnets kapacitet, hvorfor det i trafikanalysen findes nødvendigt at foretage udbygninger og ombygninger af vejnettet.

³² RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

³³ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

Nedenstående Figur 7-22 viser den beregnede forventede trafik for henholdsvis personbiler og lastbiltrafik i omdannelsens tre faser (år 2026, år 2036 og år 2045) sammenlignet med basisåret 2019.

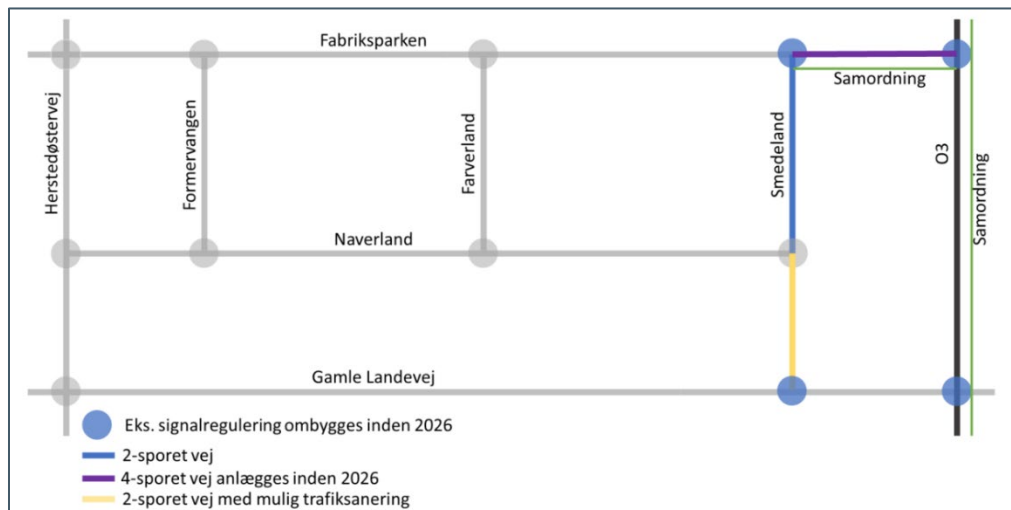


Figur 7-22 Beregnede antal ture i de forskellige scenarier. PB= Personbil og LB = Lastbil. Det røde bånd viser fremskrivning af 2019 med 2-4 %, RAWMobility, juni 2021

Fase 1

I den første fase af byomdannelse, som igangsættes med vedtagelse af kommuneplantillæg 15, aktiveres det stationsnære område primært mellem O3 og Smedeland. Matriklerne udgør ca. 430.000 m² ud af i alt ca. 1.400.000 m². Området forventes udbygget primært med boliger (lejligheder) og kontorer samt i mindre omfang detailhandel, under de foreslåede planrammer i kommuneplantillæg 15. I 2026 forventes letbanen at være i drift.

I omdannelsens fase 1 arbejdes med visioner om ud- og ombygning af eksisterende kryds og vejstrækninger. Disse fremgår af Figur 7-23.



Figur 7-23 Ud- og ombygning af kryds og vejstrækninger frem mod 2026, RAWMobility, juni 2021

Trafikudvikling i byomdannelsesområdet ved realisering af rammerne i kommuneplantillæg 15 i 2026 er beregnet ca. 37.500 ture til/fra Hersted Industripark i alt. De ca. 21.500 ture genereres i områder, der ikke er omfattet af kommuneplantillæg 15, mens de ca. 16.000 ture genereres i byomdannelsesområdet omfattet af kommuneplantillægget. Der forventes i alt ca. 3.850 lastbilture³⁴.

Beregninger i trafikanalysen har vist, at der med en fremskrivning af trafikken vil være behov for udbygninger i begge kryds på Nordre Ringvej. Dette gælder især venstresvingsbanerne mod Hersted Industripark, som i dag ikke er lange nok til at rumme den efterspørgsel, der opstår. Dette kan medføre, at der opstår kritiske tilbagestuvninger, som vil forstyrre trafikafviklingen i ligeudbanerne på nordre Ringvej/O3, hvis ikke svingbanerne forlænges.

Inden for planområdet i Hersted Industripark vurderes langt de fleste strækninger og kryds at kunne afvikle den ekstra trafik, der genereres frem mod 2026³⁵. Kapacitetsberegningerne i trafikanalysen viser dog, at der vil være behov for at udbygge kapaciteten i krydset mellem Fabriksparken og Smedeland. Denne udbygning vurderes at være omfattende med 2 ligeudbaner i hver retning på fabriksparken, samt 2 spor i henholdsvis venstresvinget mod Smedeland og højresvinget fra Smedeland. I krydset mellem Gammel Landevej og Smedeland er der i fase 1 visioner om at tilpasse krydset i forbindelse med ombygningen af Smedeland fra 4 til 2 spor. I trafikanalysen er det vurderet, at grøntiden³⁶ i denne forbindelse ikke bør optimeres, men tildeles således at der opstår en dossering af trafikken fra Smedeland. Såfremt dette ikke sikres i den senere planlægning, vurderes udkørsel via Gammel Landevej at ville kunne blive for attraktiv, hvorved kapaciteten i krydset mellem Gammel Landevej og O3 hurtigt opbruges.

Vedtagelse og realisering af kommuneplantillæg 15 og igangsætning af omdannelses fase 1 vurderes at kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafikken i og uden for planområdet. Dette vurderes dog at kunne afværge ved at udbygge og ombygge kryds og strækninger i overensstemmelse med visionerne herfor.

Fase 2

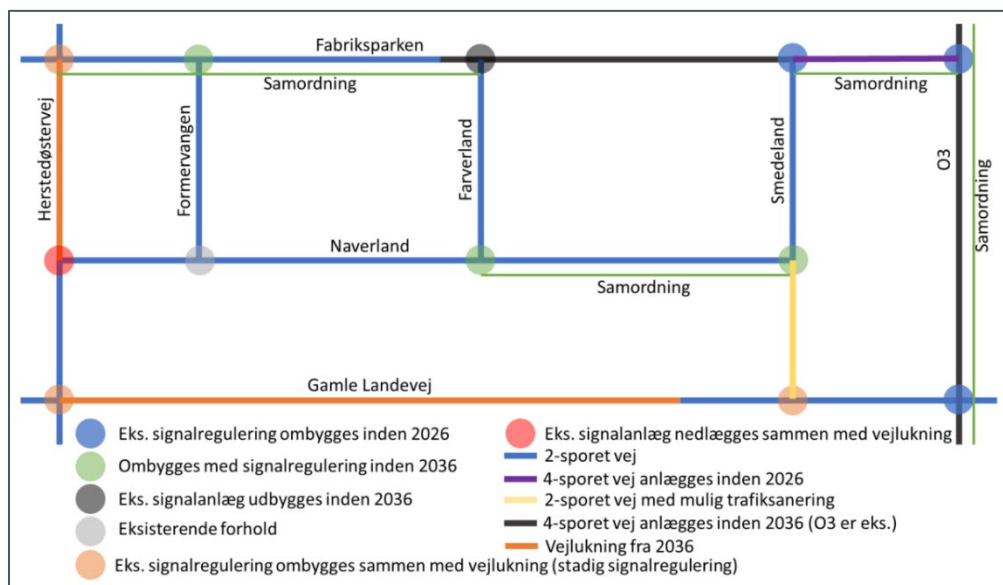
I den anden fase af masterplanens visioner for byomdannelse af Hersted Industripark frem mod 2036 aktiveres næsten hele planområdet med undtagelse af rammeområdet nord for Fabriksparken (HIPII) på ca. 320.000 m². I år 2036 forventes byomdannelsen at omfatte i alt ca. 1.000.000 m². De ca. 700.000 m² der aktiveres fra 2026 til 2036 forventes primært udbygget med boliger (lejligheder og rækkehuse) samt kontor.

I omdannelsens fase 2 arbejdes med visioner om at lukke vejstrækninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej. På nedenstående Figur 7-24 fremgår visionerne for ombygning og udbygning af kryds og vejstrækninger frem mod 2036.

³⁴ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

³⁵ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

³⁶ Tiden hvor signalanlægget viser grønt.



Figur 7-24 Ud- og ombygning af kryds og vejstrækninger frem mod 2036, RAWMobility, juni 2021

Trafikudvikling i byomdannelsesområdet ved realisering af visionerne i masterplanens fase 2 frem mod 2036 er beregnet til ca. 68.000 ture til/fra Hersted Industripark i alt. De ca. 11.000 ture genereret i områder, der ikke er aktiveret i masterplanen i 2036 (område HIPII, som fastholdes som erhvervsområde), mens de ca. 57.000 ture genereres i områderne, der forventes omdannet i masterplanens fase 2. Ca. 4.000 ture vil være lastbilture³⁷.

Beregninger i trafikanalysen har vist, at krydset mellem Fabriksparken og O3 kan blive udfordret kapacitetsmæssigt, og der er risiko for forekomst af reelle sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. I morgenspidstimen viser beregninger, at særligt venstresvingstrafik fra Fabriksparken ud på O3 kan generere lang kø tilbage ad Fabriksparken. I eftermiddagsspidstimen kan der opstå problemer med trafikafvikling på venstresving både til og fra Fabriksparken. Disse to strømme vurderes i trafikanalysen at være i direkte konflikt, hvorved det ikke er muligt at omfordele grøntid til løsning af kapacitetsproblemet³⁸.

Krydset mellem Gammel Landevej og O3 kan ligeledes blive udfordret kapacitetsmæssigt, og der kan forekomme reelle sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. I morgenspidstimerne er det særligt højresvingende fra Gammel Landevej og ligeudkørende på O3, der kan blive udfordret. Disse strømme er ligeledes i direkte konflikt, og vurderes at skulle løses gennem geometriske udbygninger. I eftermiddagsspidstimen vurderes særligt de venstresvingende mod Gammel Landevej at kunne blive udfordret.

Generelt vurderes det i trafikanalysen, at det kapacitetsmæssigt er muligt at lukke Herstedøstervej og Gammel Landevej. Kapacitetsberegninger for vejnettet internt i Hersted Industripark viser desuden, at en afvikling af trafikken i forbindelse med byudvikling i fase 2 vil kræve, at der foretages flere krydsombygninger

³⁷ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

³⁸ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

fra vigepligtskryds til signalanlæg for at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende og trafiksikkert³⁹. Trafikanalysen peger desuden på et forslag om justering af vejtværsnittet på Fabriksparken fra O3 til hen gennem krydset ved Farverland, hvor trafikbelastning beregnes at nødvendiggøres 2x2 spor for at kunne afvikle trafikken. Generelt kan nye signalanlæg også udbygges med fuld kanalisering i tilfarterne (højresvingsbane, ligeudbane og venstresvingsbane)⁴⁰. Dette vurderes at kunne give en høj kapacitet i krydset og give fleksibilitet til indbygning af hjælpefaser til højre- og venstresving. I trafikanalysen for fase 2 bemærkes desuden, at trafikafviklingen på et senere tidspunkt kan forbedres gennem udbygning af svingbanelængderne.

Visionerne om vejlukningerne ved Herstedøstervej og Gammel Landevej medfører ombygninger af de eksisterende signallængder, og vurderes i trafikanalysen at kunne forbedre fremtidige kapacitetsproblemer⁴¹.

En fremtidig realisering af masterplanens fase 2 vurderes at kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafikken i og uden for planområdet. Dette vurderes dog at kunne afværges ved at udbygge og ombygge kryds og strækninger i overensstemmelse med visionerne herfor. Afværgeforanstaltninger i form af signallængder og samordning vurderes ligeledes at kunne afværge eventuelle belastninger i kryds og på vejstrækninger, hvilket bør indgå i den senere trafikplanlægning af området samt overvejes i forbindelse med meddelelse af tilladelser til konkrete projekter.

Fase 3

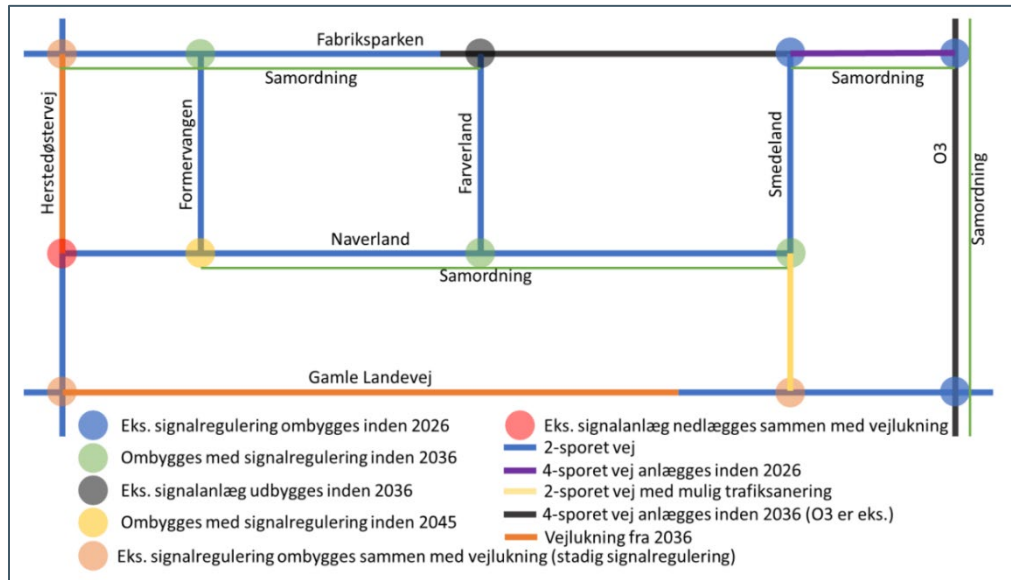
I masterplanens tredje fase omdannes det sidste område på ca. 320.000 m² nord for fabriksparken til boligområde. I år 2045 forventes Hersted Industripark fuldt udbygget, og der er beregnet ca. 66.500 ture til/fra området i alt. Heraf udgør ca. 2.000 lastbiler.

Den eneste ændring af vejnettet i forhold til fase 2 ovenfor er etablering af signalregulering ved Formervangen/Naverland (se Figur 7-25).

³⁹ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

⁴⁰ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

⁴¹ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021



Figur 7-25 Ud- og ombygning af kryds og vejstrækninger frem mod 2046, RAWMobility, juni 2021

I trafikanalysen er det beregnet, at krydset mellem Fabriksparken og O3 kan blive udfordret kapacitetsmæssigt, og at der kan forekomme reelle sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag⁴². I morgenspidstimerne vil det særligt være venstresving fra Fabriksparken, der ikke kan afvikles, hvorfor der kan opstå kø langt tilbage ad Fabriksparken. I eftermiddagsspidstimen er det både venstresvingende til og fra Fabriksparken, der ikke kan afvikles. Disse to strømme er i konflikt, hvorfor det i trafikanalysen ikke vurderes at være muligt at omfordele grøntid for at løse kapacitetsproblemet.

Kapacitetsberegninger viser ligeledes, at der kan forekomme kapacitetsmæssige udfordringer i krydset mellem Gammel Landevej og O3, og at der kan forekomme reelt sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. I morgenspidstimerne kan særlige højresvingende fra Gammel Landevej og ligeudkørende på Nordre Ringvej/O3 blive udfordret. Disse strømme vil være i direkte konflikt, hvorfor løsningen ifølge trafikanalysen ligger i geometriske udbygninger⁴³. I eftermiddagsspidstimen kan særligt venstresvingende mod Gammel Landevej opleve udfordringer. Kapacitetsberegningerne på vejnettet internt i Hersted Industripark viser, at belastningsgraden generelt stiger på Fabriksparken, som kan medføre et behov for forlængelse af svingbaner. Udover planens visioner om ombygning til signalanlæg ved krydset mellem Formervangen og Naverland, kan den fulde omdannelse af Hersted Industripark også medføre behov for andre udbygninger og/eller justeringer i signalanlæg i området. Dette bør dog monitoreres af vejmyndigheden med henblik på planlægning af trafik i området, samt overvejes i forbindelse med lokalplanlægning for og meddelelse af byggetilladelser til konkrete projekter, herunder boligbyggeri, som kan forventes at generere mere trafik i området.

⁴² RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

⁴³ RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

En fremtidig realisering af masterplanens sidste fase - *fase 3* - vurderes at kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafikken i og uden for planområdet. Dette vurderes i et vist omfang at kunne afværges ved ombygning af kryds, men den konkrete kapacitet og belastning af kryds og vejnet i området bør monitoreres af vejmyndigheden og indgå i den senere trafikplanlægning for området, samt overvejes i forbindelse med lokalplanlægning for og meddelelse af byggetilladelser til konkrete projekter, herunder boligbyggeri, som kan forventes at generere mere trafik i området.

7.2.2 Trafiksikkerhed

Masterplan Hersted 2045 indeholder visioner omkring trafikken i Hersted Industripark, hvor de store brede nord-sydgående veje Smedeland og Farveland skal omdannes, således at der kan komme grønne rekreative arealer i den ene halvdel af det nuværende vejareal. Endvidere er der idéer om at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej (se afsnit 7.1.1 ovenfor om vurdering af trafik og visioner om udbygning og ombygning af kryds og vejstrækninger i planområdet).

I Hersted Industripark bygger masterplanens visioner videre på princippet om separeret trafik, så bløde trafikanter kan færdes uden risiko. I hele området sænkes hastigheden og lastvognstogene fjernes på boligvejene ved at indsnævre kørebanelne og give mere plads til cyklister og gående. De nord-syd gående veje bliver omdannet til rekreative boulevarder med fokus på cykler, gående og grønne rekreative arealer. Gammel Landevej og Herstedøstervej nedlægges og omdannes i samarbejde med udviklere over tid til park. Derudover udvides vejstrukturen med en ny bygade fra Smedeland til letbanestationen.

Masterplanen indeholder overordnede visioner om, at den nyeste by- og transportteknologi skal spille en understøttende rolle i den fysiske og digitale infrastruktur ved at gøre færdslen i området både let tilgængelig, sikker og komfortabel.

Masterplan Hersted 2045 og vedtagelse af kommuneplantillæg 15 muliggør en byomdannelse af området, hvilket kan medføre ændringer af trafikmønstre i området. En byomdannelse fra erhvervsområde til område med blandet bolig og erhverv kan medføre en forøgelse af personbiler i området og kan samtidigt medføre, at der på sigt kommer færre lastbiler til og fra disse områder.

Dog kan en omdannelse af det stationsnære kerneområde ved den kommende letbanestation samt den af kommuneplantillæggets medførte lavere parkeringsnorm medføre, at flere af områdets kommende beboere og bruger i stedet anvender den kollektive trafik eller mikromobile transportmidler i form af f.eks. cykler og løbehjul.

I Masterplan Hersted 2045 fremgår følgende principper for sameksistens i overgangsperioderne:

- > Veje i områder, der ikke er attraktive for omdannelse, fastholdes til tung transport i fase 1.
- > Veje i områder, der er attraktive for bolig- og byudvikling omdannes, så der bliver gode forhold for bløde trafikanter.
- > Områder, hvor boliger og produktions-, lager- og logistikvirksomheder skal sameksistere over en længere periode udvikles, så de tilgodeser både virksomhederne og bløde trafikanter.

Trafiksikkerheden kan være en udfordring i overgangsperioden fra et industri- og erhvervsområde til et blandet bolig- og erhvervsområde, hvor der vil være store lastbiler og bløde trafikanter i området samtidigt. Denne udvikling bør overvåges i forbindelse med den etapevise omdannelse af området, og Albertslund Kommune kan i forbindelse med den senere lokalplanlægning og meddelelse af tilladelse til konkrete projekter stille krav om udbygning af cykel- og gangstier til sikring af den fornødne kapacitet og fremkommelighed.

I Masterplan Hersted 2045 er der visioner om at lukke dele af Herstedøstervej og en stor del af Gammel Landevej (se afsnit 7.1.1 om trafik ovenfor). Konsekvenserne heraf kan være, at der dannes mere lokal trafik på andre veje og andre kryds, hvorfor det i forbindelse med trafikplanlægning og den gradvise omdannelse af området bør overvejes at ombygge flere kryds fra vigepligtskryds til signalanlæg for at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende og trafiksikkert. Omvendt kan vejlukninger og etablering af nye vejprofiler med fortovej og cykelstier også medføre, at den tunge trafik i overgangsperioden fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde tvinges ind ad bestemte veje, hvilket kan friholde andre interne veje fra lastbiltrafik og dermed øge trafiksikkerheden for bløde trafikanter.

Forslag til Kommuneplantillæg 15 giver mulighed for at reducere parkeringsnormen i det stationsnære kerneområde ved etablering af delebilordninger, og dermed et mindsket krav til antallet af almindelige parkeringspladser. Såfremt fremtidige beboere af området ikke benytter sig af delebilsordninger eller kollektiv trafik, vurderes der at fremkomme situationer, hvor en mangel på almindelige parkeringspladser tvinger beboere til at parkere ulovligt og uhensigtsmæssigt for trafiksikkerheden i området. Hensynet til trafiksikkerheden bør således sikres løbende ved udbygning af området, bl.a. gennem overvågning af trafikken i området.

Vedtagelse og realisering af forslag til kommuneplantillæg 15 og Masterplan Hersted 2045 vurderes at kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafiksikkerheden i perioden frem mod den færdige omdannelse i 2045. Hensynet til trafiksikkerheden bør således overvejes i forbindelse med konkrete udviklingsprojekter.

7.2.3 Parkering

Ændrede parkeringsnormer

I forslag til kommuneplantillæg 15 ændres retningslinjer for parkering for biler således, at parkeringsnormen kan yderligere reduceres i det stationsnære kerneområde, hvis der etableres delebilsordninger. Dette gælder for bebyggelser med minimum 75 boliger, der har fælles parkeringspladser. Ved etablering af delebilsordning kan kravet til anlagte parkeringspladser således reduceres, da en parkeringsplads til delebiler erstatter 5 almindelige parkeringspladser. Parkeringsnormen for anlagte parkeringspladser ved etablering af delebilsordninger i det stationsnære kerneområde fastsættes til minimum 0,55 almindelige parkeringspladser pr. bolig og maksimal 0,2 delebilparkeringsplads pr. bolig.

Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder desuden nye retningslinjer for parkeringsnorm for cykelparkering. Når antallet af parkeringspladser reduceres på grund af etablering af en delebilsordning, er der samtidig et øget krav om at etablere flere cykelparkeringspladser. Derfor skal der udover den almindelige cykelparkeringsnorm etableres yderligere 3 cykelparkeringspladser til ladcykler pr. delebilsparkeringsplads. Kommuneplanens parkeringsnormen til cykler i det stationsnære kerneområde ændres således, at der skal udlægges 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf der anlægges 2 cykelparkeringspladser pr. etagebolig ved bebyggelsens opførelse. I medfør af de nye foreslåede retningslinjer anlægges de resterende udlagte cykelparkeringspladser, såfremt der er behov. Ændrede retningslinjer for parkering af cykler i det stationsnære kerneområde vurderes at kunne medføre positive indvirkninger på parkeringsforhold for cyklister i området.

Eksisterende Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030 indeholder ikke retningslinjer for parkering i konstruktion. Med vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 fastsættes derfor nye retningslinjer for parkering i konstruktion i Hersted Industripark i overensstemmelse med visionerne i Masterplan Hersted 2045. Retningslinjerne har til formål at sikre tilstrækkelig plads til opholdsarealer på terræn på grund af den høje bebyggelsesprocent. I det stationsnære kerneområde med bebyggelsesprocenter på 150 eller derover fastsættes de nye retningslinjer, således at minimum 75 procent af parkeringspladserne til biler skal etableres i konstruktion, og at minimum 50 procent af parkeringspladserne skal etableres i konstruktion i områder med en bebyggelsesprocent mellem 100 - 150 procent. I områder med en bebyggelsesprocent under 100 procent vil kravet til andel af parkering i konstruktion ske efter konkret vurdering. Hvor der ikke er tilstrækkeligt plads på terræn til både at opfylde parkeringsnormen og kravet til fælles opholdsarealer, skal opholdsarealer prioriteres højest. Derfor fastlægger retningslinjerne kun et minimumskrav til parkering i konstruktion. I den senere lokalplanlægning kan det vise sig nødvendig at øge dette krav for at sikre areal til ophold.

Det vurderes, at muligheden for at reducere parkeringsnormen i det stationsnære kerneområde ved etablering af delebilordninger, og dermed et mindsket krav til antallet af parkeringspladser kan medføre væsentlige ændringer på parkeringsforhold i byomdannelsesområdet. Såfremt fremtidige beboere af området ikke benytter sig af delebilsordninger eller kollektiv trafik, kan der fremkomme situationer, hvor en mangel på almindelige parkeringspladser tvinger beboere til at parkere

ulovligt og uhensigtsmæssigt for trafiksikkerheden i området (trafiksikkerhed er behandlet ovenfor i afsnit 7.2.2). Kommuneplantillæggets nye retningslinjer for parkering i konstruktion giver dog Albertslund Kommune mulighed for at stille krav om etablering af parkering i konstruktion i forbindelse med konkrete projekter for etablering af boligbebyggelse.

Delebilsordninger

Forslag til Kommuneplan 15 indeholder retningslinjer og parkeringsnormer for delebiler, og dette vurderes potentielt at kunne bidrage til at realisere Albertslund Kommunes ambitioner om bæredygtig mobilitet. Dette særligt, hvis det lykkes tidligt i den stationsnære byudvikling at etablere dagligvarebutikker, som mindsker behovet for bilture ud af området, samt etablering af delebilsordninger som bidrager til, at nødvendige bilture ikke fører til private bilanskaffelser. Der er dog en række forudsætninger, som antages at skulle være til stede for, at delebiler bliver benyttet i et givent område⁴⁴:

- > Delebilen skal være placeret i umiddelbar nærhed af anden offentlig transport. Dette kan forklares ved, at delebiler ikke er økonomisk attraktive for brugere, der har et behov på daglig basis.
- > Der skal være nok kapacitet, således at brugerne oplever, at der er en bil til rådighed, når de har behov for det.
- > Parkeringsmulighed for privatbiler skal være begrænset – det skal være nemmere/billigere at parkere en delebil med stamplads end en privatbil.

Forslag til kommuneplantillæg indeholder desuden retningslinjer, som bestemmer, at når antallet af parkeringspladser reduceres på grund af etablering af en delebilsordning, er der samtidig et øget krav om at etablere flere cykelparkeringspladser. Derfor skal der, udover den almindelige cykelparkeringsnorm, etableres yderligere 3 cykelparkeringspladser til ladcykler pr. delebilsparkeringsplads.

Forslag til kommuneplantillæg kan ikke indeholde bestemmelser, som kræver, at der oprettes delebilsordninger, da dette skal ske på grundejerens eget initiativ. Kommuneplantillæggets nye retningslinjer for parkeringsnormer, som muliggør en begrænsning af parkeringsmuligheder for private biler samt områdets stationsnære placering, vurderes dog at kunne skabe initiativ til dette.

Delebilisme vurderes at kunne øge mobilitetsmulighederne for mennesker, der i dag ikke har egen bil, og kan samtidig medvirke til, at færre personer anskaffer sig private biler, hvilket medfører en mindsket belastning på vejnettets kapacitet.

⁴⁴ Disse forudsætninger er indsamlet fra Viatrafik samt Danske By- og Delebiler i forbindelse med lokalplanarbejde for Smedeland 38 i Hersted Industripark. Forudsætningerne understøttes i bl.a. Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015). *Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale*. DTU Transport. DTU Transport. Notat Vol. 19

En anden sandsynlig positiv effekt er reducere af parkeringsnormen og dermed et reduceret behov for plads til parkering, der skaffer mulighed for nye byrum. Adgangen til grønne arealer er behandlet særskilt i afsnit 7.7.2 og 7.7.3.

7.3 Jordbund og arealanvendelse

Omdannelse af Hersted industripark fra erhverv til blandet bolig og erhverv vil mindske virksomhedsaktiviteter i området og dermed også sandsynligheden for, at potentielt forurenende aktiviteter vil medføre nye jordforureninger.

Idet der er kortlagt flere jordforureninger af både type V1 og V2 vil der i den senere konkrete planlægning skulle tages højde for jordhåndteringen, og om det vil være nødvendigt og/eller miljømæssigt forsvarligt at fjerne eller indarbejde den forurenede jord.

Generationsforureningen på Naverland 26A – B overvåges, idet det er vist, at denne truer vandforsyningen i området. Region Hovedstaden har foretaget en indledende vurdering af risiko for indeklimate fra afdampning fra forurening med klorede opløsningsmidler i grundvandet til boliger placeret i faneudbredelsen fra Naverland 26 (se faneudbredelse på Figur 6-12). Vurderingen er foretaget ved, at der er beregnet en teoretisk fanekonzentration, som lige akkurat ikke medfører et beregnet bidrag til indeklimaet i en fremtidig bolig med kælder, som ligger over Miljøstyrelsens afdampningskriterier. På baggrund af de foreløbige beregninger forventes det ikke, at forureningsfanen generelt medfører en teoretisk risiko for indeluften i en evt. fremtidig bolig. Undtagelsen kan være de helt nære ejendomme til kildeområdet, hvor det ikke kan afvises, at skeloverskridende forurening kan udgøre en risiko for indeklimaet i en evt. fremtidig bolig.

Da nedsivning ikke er tilladt i Hersted Industripark, forventes grundvandsdannelsen ikke ændret som følge af den ændrede arealanvendelse i området. Ved den senere planlægning af planområdet, bør det dog vurderes, om den nuværende overvågningsindsats er tilstrækkelig, eller om der vil være behov for yderligere tiltag ved den ændrede bebyggelse i området. I forbindelse med lokalplanlægningen for konkrete projekter bør der tages jordprøver/jordporeluftprøver, således at en påvirkning af menneskers sundhed fra eksisterende jordforureninger undgås.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes på sigt at kunne medføre mindsket sandsynlighed for opståen af nye jordforureninger, som følge af omdannelsen fra erhvervsområdet til blandet bolig og erhverv. Planernes vedtagelse og realisering nødvendiggør dog vurderinger af behov for tiltag i forbindelse med de eksisterende jordforureninger i den senere planlægning, herunder ændret arealanvendelse og håndtering af forurenede jord i forbindelse med konkrete projekter, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedure i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

7.4 Vand

En ændret arealanvendelse i form af øget forekomst af grønne arealer, stier mm vil mindske området samlede befæstelsesgrad. Det bemærkes, at nedsivning i området som udgangspunkt ikke er muligt.

Idet Region Hovedstaden siden 2008 aktivt har oppumpet grundvand for at begrænse spredningen af forurening fra Naverland 26, bør der i den senere planlægning, når befæstelsesgraden og placeringen/udformningen af grønne områder kendes, tages stilling til, om der vil være behov for nye afværgeforanstaltninger f.eks. i form af membraner, oppumpning/dræn eller bortkørsel af forurenede jord, for at forhindre spredning af forurening til grundvandet. Se desuden vurderingen i forhold til jordbund og forureninger i afsnit 7.2.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 kan ændre arealanvendelsen væsentligt og kan dermed også ved realisering medføre ændringer i området befæstelsesgrad. Det forventes, at der på sigt kan ske en øget grundvandsdannelse, som i senere planlægningsfaser bør vurderes i forhold til områdets mange eksisterende jordforureninger, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

7.5 Klima

Oversvømmelseskortet for Albertslund Kommuneplan 2018-2030 (Figur 6-15) viser, at der i industriparken er flere områder, hvor der ved en 100-års regnvejrshændelse i 2050 vil ske oversvømmelse. Langs lavninger ved større veje vil der ved længerevarende eller ekstreme regnvejrshændelser stå vand på terræn, som vil skabe trafikale problemer og potentielt også medføre vand i kældre etc. Der bør i den senere planlægning vurderes behovet for, og evt. indtænkes klimatilpasninger til håndtering af 100 års oversvømmelseshændelser i form af f.eks. skybrudsledninger, forsinkelsesbassiner eller grønne arealer med tilstrækkelig kapacitet for større midlertidige vandmængder.

Det er i området ikke muligt at nedsive regnvand, og regnvand skal således som udgangspunkt håndteres på matriklen f.eks. i form af forsinkelse før, at regnvandet afledes til regnvandskloaksystemet i forbindelse med flerdagsregn og skybrud.

Inden for byomdannelsesområdet, der påtænkes omdannet som første etape af fase 1, og som i forslag til kommuneplantillæg 15 planlægges ændret til blandet bolig og erhvervsområder, er der på oversvømmelseskort markeret områder med behov for undersøgelse. Sådanne undersøgelser bør igangsættes i forbindelse med lokalplanlægning af områderne, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Masterplan Hersted 2045 indeholder visioner omkring trafikken i Hersted Industripark, hvor de store brede nord-sydgående veje Smedeland og Farveland omdannes, så der kan etableres grønne rekreative arealer i den ene halvdel af det nuværende vejareal. Disse grønne områder skal ligeledes fungere som klimatilpasningsområder, hvor der i forbindelse med skybrud eller flerdagsregnvejr kan

afledes regnvand hertil, og således sikre hele de nye boligområder mod oversvømmelser. Masterplanen indeholder desuden visioner om at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej, der ligeledes kan omdannes til rekreative områder med integrerede klimatilpasningsløsninger. Det er således tanken med disse rekreative, grønne områder at trække Vestskoven ind i det nye byområde og opfordre til leg og aktivitet.

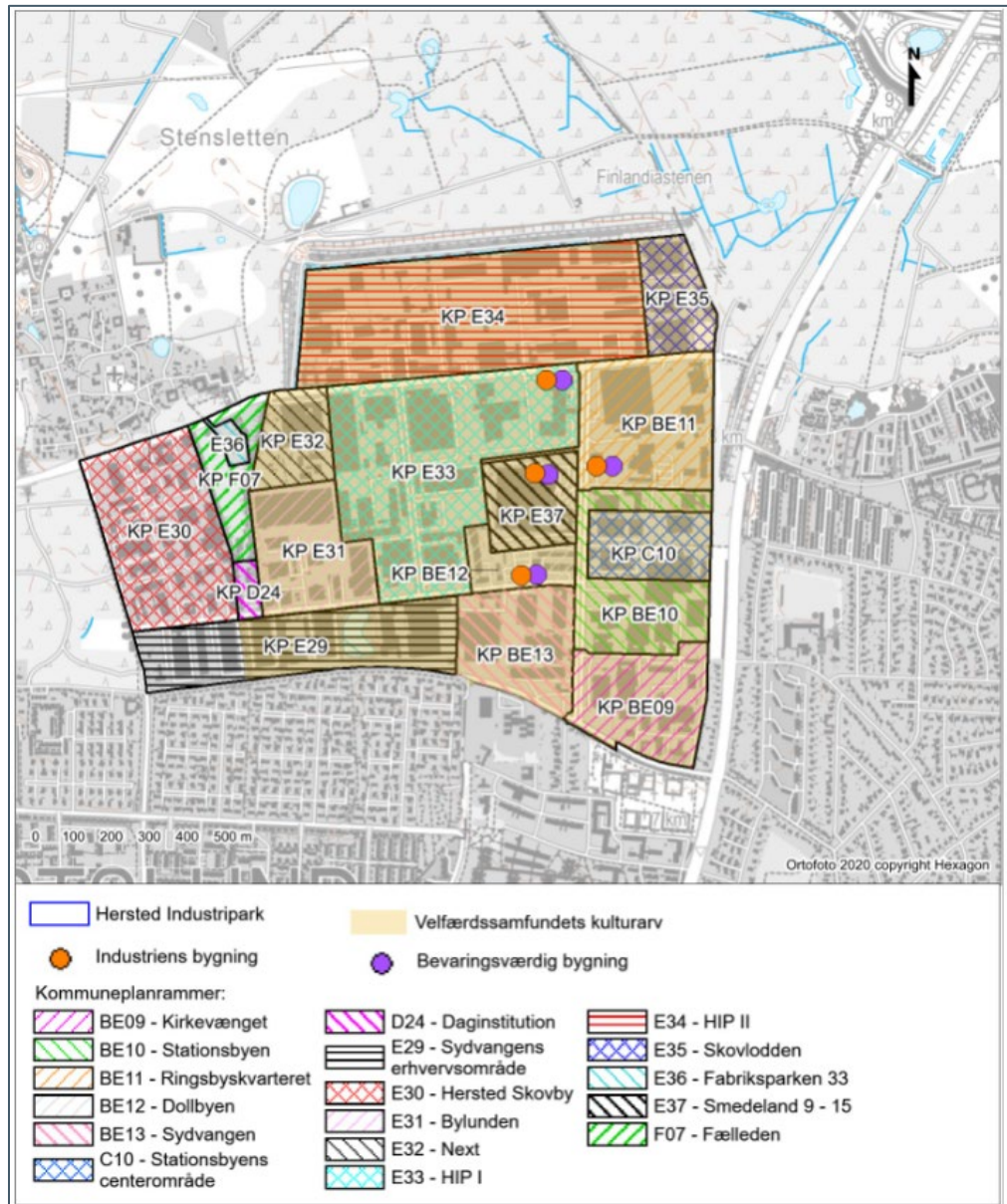
Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder retningslinjer om opholdsarealer, som bl.a. bestemmer, at bebyggelse skal orienteres og udformes således, at der er områder med læ, og at der kan komme sollys på fælles opholdsarealer. Områderne med bynatur samt den høje bebyggelsesprocent vil give lokalbefolkningen gode muligheder for at opsøge skygge i ekstreme varmeperioder. For uddybning af skyggeforhold se afsnit 7.1.4.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at indeholde visioner og rammer, som muliggør tilpasning til klimarelaterede forandringer i form af øget nedbør, skybrud og varmere temperaturer. Planerne vurderes ikke i sig selv at kunne medføre en indvirkning på klimaet, men vurderes at kunne medføre en positiv indvirkning på klimatilpasning i området.

7.6 Kulturarv

Der er i planområdet en række bevaringsværdige bygninger/industriens bygninger, og størstedelen af området er kortlagt som "*velfærdssamfundets kulturarv*" (se Figur 6-16). I forbindelse med planlægning af området skal der således tages hensyn til, at disse bygninger ikke fjernes, beskadiges eller sløres, samt at forholdet mellem områdets byplanlagte værdier (trafik- og bebyggelsesstruktur og hierarki af grønne arealer og sociale rum) fastholdes.

I rammeområderne omfattet af kommuneplantillægget og masterplanens fase 1 kan der bebygges med en bebyggelsesprocent på op til hhv. 150 og 200 procent. Områderne planlægges derudover omdannet til blandet bolig- og erhvervsområde. En stor del af områderne indeholder større bevaringsværdige bygninger (se Figur 7-26), og en omdannelse af området i forbindelse med realisering af visioner og nye kommuneplanrammer kan forventes at medføre ændringer i trafik- og bebyggelsesstrukturen i området, idet der muliggøres en højere bebyggelsesprocent samt højere maksimal bebyggelse. På den anden side kan det på nuværende tidspunkt heller ikke udelukkes, at en fremtidig byomdannelse vil genanvende særligt bevaringsværdige industribygninger til funktioner, der støtter byomdannelsen. Vejnetstrukturen i området vurderes desuden i høj grad bevaret og integreret.



Figur 7-26 Nye kommuneplanrammer og bevaringsværdige bygninger samt kulturarvsområde i eksisterende Albertslund Kommuneplan 2018-2030, COWI, juni 2021

Det nordvestlige hjørne af Hersted Industripark er omfattet af kirkebyggelinjen for Herstedøster Kirke. Inden for beskyttelseszonen er der i dag bebyggelse. Planramme F07 fastholdes til rekreativ anvendelse, og området skal fortsat friholdes for bebyggelse. Idet planrammer for det berørte område i dag muliggør bebyggelse i op til 3 etager med maksimal byggehøjde på 12 meter, samt at dette fastholdes både ved vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 samt i forbindelse med masterplanens visioner om omdannelse af området til bolig- og erhvervsområde i masterplanens fase 2, vurderes planforslagene ikke at medføre væsentlige ændringer i den potentielle påvirkning af indsigtslinjer mod kirken.

Vedtagelse og realisering af forslag til kommuneplantillæg og masterplan for byomdannelse af Hersted Industripark vurderes at kunne medføre indvirkninger på kulturarven i området. Genanvendelse og gendannelse af bevaringsværdige industribygninger samt integration af vejnetstrukturen bør undersøges nærmere i forbindelse lokalplanlægning for omdannelsen af de respektive delområder og konkrete projekter, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

7.7 Materielle goder

7.7.1 Detailhandel

Ved at ændre områdets brug fra erhverv til blandede bolig- og erhvervsområde vil der ske en markant ændring i brugsmønstret og tilstedeværelsen af firmaer/butikker. Området er i dag en del af Albertslund Kommunes detailhandelsstruktur, herunder område til pladskrævende varegrupper samt bydelscenter. Det må forventes, at flere pladskrævende bygninger vil blive ønsket nedrevet og omdannet til etagebyggerier. Området vil derfor sandsynligvis opleve et skift i form af, at værksteder og lagerhaller vil forsvinde eller blive indarbejdet i bybilledet med nye funktioner, som understøtter byomdannelsen (se afsnit 7.6). Virksomheder vil derfor skulle opsøge disse andetsteds.

Til gengæld vil der efterhånden, som planerne realiseres, ske en større forøgelse af beboere i bydelen, som medfører nye økonomiske muligheder i form af detailhandel, særligt i det stationsnære kerneområde. Den markante befolkningstilvækst som følge af boligudbygning vil i de kommende år medføre et behov for flere dagligvarebutikker. Der vil med planerne dannes yderligere mulighed for, at Albertslund vil øge sin markedsandel inden for udvalgsvarer, herunder særligt beklædning⁴⁵. Behovet for yderligere areal til udvalgsvarebutikker vil derudover i høj grad afhænge af udviklingen i privatforbruget og væksten i nethandlen.

Som det fremgår af afsnit 6.7.1 er der en restrummelighed i Hersted Center på hhv. 5000 m² samt 2.550 m² for butikker med særligt pladskrævende varegrupper (SPV)⁴⁶. Denne restrummelighed vurderes at kunne skabe grundlag for den forventede efterspørgsel på dagligvarebutikker. Forslag til kommuneplantillæg 15 udlægger en ramme på 10.000 m² til detailhandel og areal til pladskrævende varer. Planerne vurderes derfor at kunne medvirke til en udvikling, der medfører en positiv indvirkning på detailhandlen i Hersted bydelscenter.

I kommuneplantillægget udlægges nye rammeområder til hhv. daginstitution og området rummer allerede i dag en erhvervsskole. Områdets rummer allerede i dag en daginstitution, området for denne får med vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 sin egen planramme. Ved at omlægge området fra erhverv til blandet bolig og erhverv åbnes der op for nye potentielle samarbejder imellem

⁴⁵ COWI: Analyse af handelslivet i Albertslund Kommune, maj 2020

⁴⁶ COWI: Analyse af handelslivet i Albertslund Kommune, maj 2020

grundejere, virksomheder, uddannelsesinstitutioner og borgere, som kan gavne den grønne omstilling og byens udvikling.

Masterplanen Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne medføre ændringer i detailhandelsstrukturen i området, da området ved omdannelse ikke forventes at ville rumme detailhandel til pladskrævende varegrupper. Omdannelsen vurderes dog at kunne medføre positive indvirkninger på detailhandlen i Hersted bydelscenter.

7.7.2 Adgang til grønne arealer og kulturelle goder

Masterplanen indeholder visioner om at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej, der ligeledes kan omdannes til rekreative områder med integrerede klimatilpasningsløsninger. Det er således tanken med disse rekreative, grønne områder at trække Vestskoven ind i det nye byområde og opfordre til leg og aktivitet.



Figur 7-27 Visioner om byrum og natur i Masterplan for Hersted 2045, Albertslund Kommune

Masterplan Hersted 2045 indeholder desuden visioner om etablering af rekreative boulevarder, herunder omdannelse af Smedeland til rekreativ boulevard. Derudover påtænkes Smedeland udvidet med en ny bygade til den fremtidige letbane-station, der udvikles med stationsforplads, som kan udgøre et urbant byrum.



Figur 7-28 Skitseforslag til visualisering af Masterplan 2045 visioner om omdannelse af Smedeland til rekreativ Boulevard, Albertslund Kommune, oktober 2019

En af målsætningerne i Masterplan Hersted 2045 er at skabe en mangfoldig by med høj livskvalitet. I denne målsætning ligger visioner om, at Hersted skal være en bydel, hvor kulturen understøtter fællesskab og dannelse. I masterplanen er der således visioner om, at Albertslunds kulturinstitutioner igangsætter kulturelle aktiviteter i boligområderne, skaber liv mellem bygningerne og motiverer til at besøge nogle af Hersteds nye parker, der ligger, hvor der før var veje. I Hersted skal der være et levende lokalmiljø med byrum og parker, der rummer funktioner til socialt samvær, leg, motion og spændende oplevelser. Masterplanens visioner vurderes derfor at kunne medføre positive indvirkninger på adgangen til kulturelle goder.

Forslag til kommunetillæg 15 indeholder nye retningslinjer for opholdsarealer i det stationsnære kerneområde. I medfør af planforslaget skal der etableres opholdsarealer svarende til mindst 30 procent af boligetagearealet. Udenfor det stationsnære kerneområde skal der etableres opholdsarealer svarende til mindst 50 procent af boligetagearealet. Dette vurderes at kunne fremme fremtidige beboers adgang til grønne arealer, såfremt disse opholdsarealer etableres som eksempelvis gårdhaver eller grønne byrum. Masterplan Hersted 2045 vurderes at kunne understøtte en omdannelse af området med etablering af grønne opholdsarealer, som kan medføre væsentlige positive indvirkninger på adgangen til grønne arealer som materielle goder.

I forslag til kommuneplantillæg 15 fastholdes desuden rammeområde F07 som rekreativt område. Rammeområdet tilpasses dog, således at der i området også udlægges rammer til hhv. daginstitution (D24) samt et mindre erhvervsområde til kontorerhverv og liberalt erhverv (E36), hvilket er et udtryk for den faktiske anvendelse af området i dag. Adgangen til dette grønne, rekreative områder i planområdet vurderes derfor ikke at være ændret.

Området vil gradvist ændre karakter fra erhverv til blandet bolig- og erhvervsområde med en helt anden dynamik end i dag. Denne vurderes overordnet set at være baseret på en kommende lokalbefolknings daglige behov i form af ny detailhandel, nemme og tilgængelige transportmuligheder samt nye muligheder for at udfolde sig kulturelt og rekreativt.

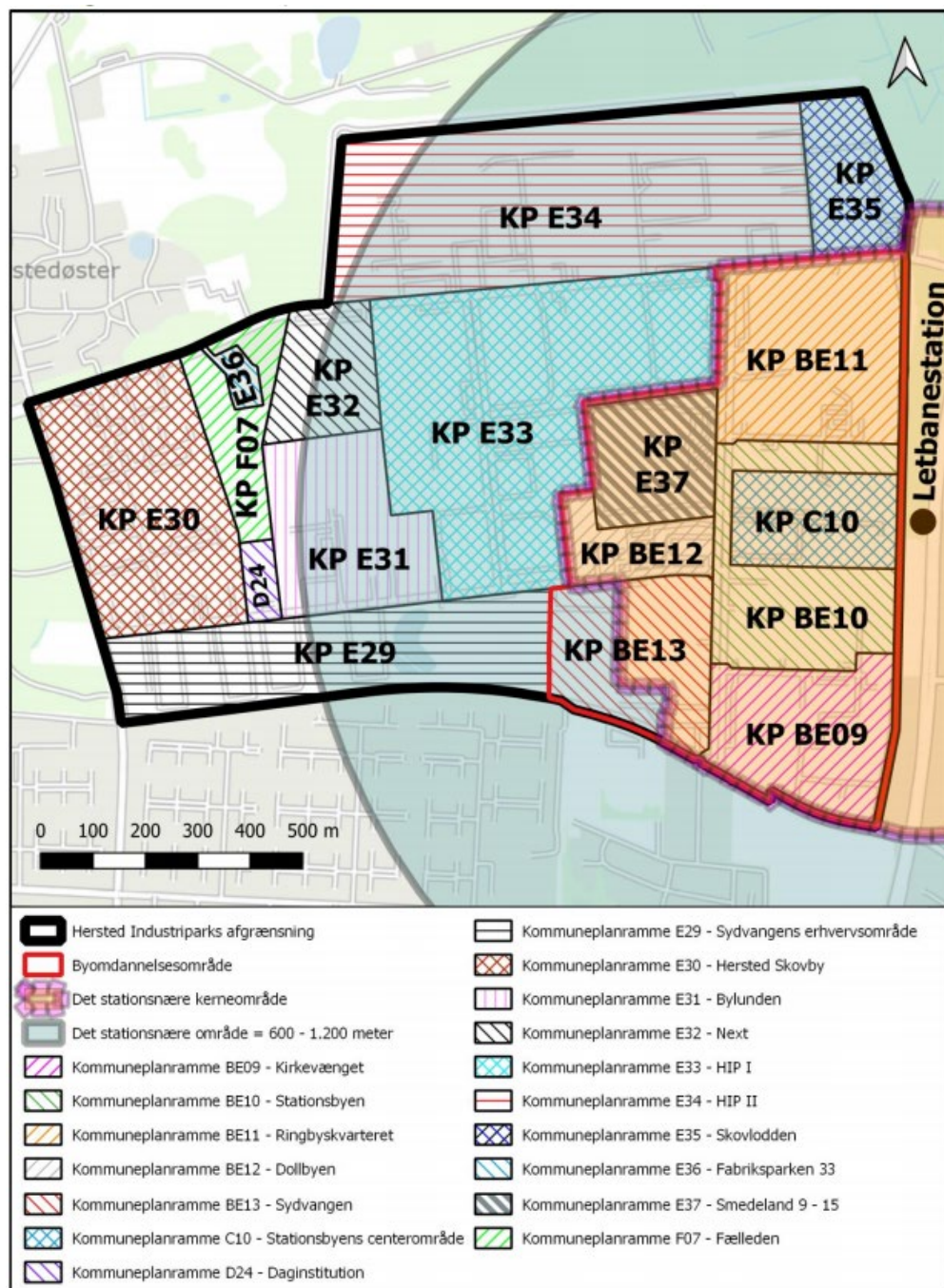
Forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne sætte de planlægningsmæssige rammer for anvendelse af områderne i byomdannelsesområdet, og dermed bidrage til en udvikling, hvor adgangen til grønne arealer og kulturelle oplevelser styrkes. Disse visioner vil dog også skulle understøttes af den senere lokalplanlægning samt af fremtidige konkrete projekter for at kunne realiseres.

7.7.3 Adgang til offentlig transport

Parkeringsmulighederne for biler forøges i området delvist via parkeringshuse og parkeringskældre (særligt i det stationsnære kerneområde), om end parkeringsnormen vil være reduceret på grund af afstanden til kollektiv trafik. Behovet herfor vil dog også stige markant. Der vil blive anlagt cykelparkeringspladser i forhold til antallet af boliger og desuden efter behov.

Behovet for kollektiv trafik i planområdet vil stige i takt med, at området omdannes og bebygges med boliger. Det stationsnære kerneområde, som også vil have den største bebyggelsesgrad på op til 200 %, vil have kort afstand til offentlig transport. Det stationsnære område og det stationsnære kerneområde for fremtidig letbanestation fremgår nedenfor af Figur 7-29. Som det fremgår, ligger størstedelen af Hersted Industripark indenfor det stationsnære område til fremtidige letbanestation, Glostrup Nord. Letbanestationen har forbindelse til Herlev Station og Glostrup Station, som er knudepunktstationer med gode omstigningsmuligheder i 3-4 retninger med hhv. både letbane, S-tog og busforbindelser samt letbane. Glostrup Station vil desuden på sigt blive et stoppested for fjern- og regionaltog jf. aftale om Infrastrukturplan 2035.

Albertslund Kommune har i forbindelse med udarbejdelse af Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg oplyst, at byomdannelse af Hersted Industripark forventes at kunne tiltrække henimod 36.993 nye borgere.



Figur 7-29 Hersted Industriparks stationsnærhed til fremtidig letbanestation, Albertslund Kommune

Planerne lægger vægt på naturnærhed og tilstedeværelse af opholdsarealer, hvor kommuneplanen specifikt nævner hhv. 50 % og 30 % opholdsarealer i forhold til boligetageareal, indenfor og udenfor det stationsnære kerneområde. Områderne er i masterplanen indlagt som grønne/blå kiler i bybilledet, og der vil for størstedelen af bydelen være kort afstand hertil. Nord for Hersted Industripark ligger desuden Vestskoven, hvilket sammen med den korte afstand til offentlig transport vil bidrage til, hvor attraktivt det vil være at bo i området. Sammen med kommuneplantillæggets fastsættelse af lavere parkeringsnormer forventes en udvikling, hvor beboere og bruger af området anvender den kollektive trafik frem for individuelle transportformer.

Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder desuden mindskede p-normer for delebilsordninger. Erfaringer fra bl.a. Københavns Kommune⁴⁷ og Roskilde Kommune⁴⁸ har vist, at hver delebil erstatter 5-10 privatbiler. Masterplanen arbejder desuden med visioner om førerløse busser i Hersted Industripark. Det er i rapport fra DTU Transport om Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale⁴⁹ konkluderet, at udsigten til automatisering af transporten øger potentialet for delebiler yderligere.

Især kombinationen af delebilisme og samkørsel i forbindelse med automatiserede køretøjer er vurderet at kunne have mange positive effekter: først og fremmest kan det øge mobilitetsmulighederne for mennesker, der i dag ikke har mulighed for at køre bil, og dermed give positive effekter for især ældres og handicappedes livskvalitet og helbred, som er tæt forbundet med mobilitetsmuligheder⁵⁰. En anden sandsynlig positiv effekt er reducere af parkeringsnormen og dermed et reduceret behov for plads til parkering, der skaffer mulighed for nye byrum. De nye byrum forventes i forbindelse med omdannelsen af Hersted Industripark at kunne bruges til at gøre gang og cykling mere sikkert og attraktivt i form af bredere cykelstier og fortov samt grønne aktive og attraktive byrum og dermed bidrage yderligere til mindre bilkørsel.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne medføre en positiv indvirkning på adgangen til offentlig transport som materielt gode.

7.7.4 Offentlige institutioner

Hersted Industripark rummer i dag erhvervsskolen Next. Rammeområdet, som rummer erhvervsskolen, forventes i masterplanens udviklings fase 2 ændret anvendelse fra erhverv til boligområde. Disse planmæssige ændringer vurderes som udgangspunkt ikke at medføre betydning for erhvervsskolen som materielt gode. Udvikling af hele Hersted Industripark til stationsnært blandet bolig- og erhvervsområde vurderes dog at kunne medføre en udvikling, som understøtter uddannelsesinstitutionens placering og øge tilbud for elever og ansatte på Next efter hhv. skole og arbejde.

Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder et nyt rammeområde til daginstitution (D24). Området huset allerede i dag en daginstitution, som på nuværende tidspunkt er lukket. Kommuneplantillæggets udlæg af en selvstændig ramme til daginstitution i Hersted Industripark vurderes at kunne medføre en positiv indvirkning for nye beboere i området ved at kunne understøtte den eksisterende og fremtidige arealanvendelse til daginstitution.

⁴⁷ Københavns Kommune: Strategi for delebiler, 2017

⁴⁸ Roskilde Kommune: Parkeringsstrategi, marts 2020

⁴⁹ Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015). Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale. DTU Transport. DTU Transport. Notat Bind 19

⁵⁰ Ibid.

Med en forventet tiltrækning af op mod 36.993 nye borgere, vil dog afføde et behov for etablering af både vuggestuer, børnehaver, skoler m.v. I forbindelse med omdannelse af området vil Albertslund Kommune derfor skulle sikre forsyning af området med adgang til offentlige institutioner.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne medføre en positiv indvirkning på offentlige institutioner i området som materielt gode. Dog vil en øget befolkningstilvækst til området medføre et øget behov for offentlige institutioner så som børnehaver og skoler, hvilket bør sikres i forbindelse med omdannelse af området.

7.8 Kumulative effekter

Vurderingen af planernes sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet omfatter også kumulative virkninger på miljøet.

En øget trafikbelastning af O3 vurderes at kunne opstå kumulativt i forbindelse med andre byudviklingsprojekter langs letbanen.

Masterplan Hersted 2045 indeholder de overordnede visioner for omdannelsen af Hersted Industripark. Forslag til kommuneplantillæg 15 udgør første fase af denne omdannelse og fastlægger overordnede rammer for den senere lokalplanlægning af byomdannelsesområdet. I omdannelsesperioden frem til 2045 vurderes en realisering af masterplanens visioner gennem den senere kommune- og lokalplanlægning at kunne frembringe kumulative og synergiske virkninger på bl.a. trafikafvikling og trafiksikkerhed i området. Disse potentielle sandsynlige væsentlige kumulative indvirkninger er vurderet under afsnit for relevante miljøemner.

Dertil kommer, at der langs Ring 3 er vedtaget andre udviklingsplaner af både Albertslund Kommune og Glostrup Kommune, som kumulativt kan øget presset på kapaciteten på Ring 3 og dermed medføre negative indvirkninger på fremkommelighed og trafikafvikling.

7.9 Vurdering af 0-alternativ

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis planerne ikke realiseres. 0-alternativet udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen, da 0-alternativet omfatter den udvikling af området, som forventes, såfremt planforslagene ikke realiseres. De foreslåede ændringers forventede indvirkninger på miljøet holdes således op mod den forventede udvikling ud fra nuværende miljøtilstand i beskrivelsen af de forventede indvirkninger på miljøet.

7.9.1 Vurdering af 0-alternativ til Masterplan Hersted 2045

I 0-alternativet for masterplanen forventes området ikke omdannet fra erhvervsområde, og den nuværende udvikling med flere og flere logistikvirksomheder i området forventes at fortsætte. Der kan derfor forventes en stor vækst i trafikken af lastbiler og varevogne, som modsætningsvist forventes afviklet i forbindelse med omdannelse af området til blandet bolig- og erhvervsområde m.m.

Fastholdes den nuværende udvikling, forventes ikke samme potentielle negative indvirkninger i området, som masterplanens visioner kan give anledning til. De eksisterende planrammer er dog ikke fuldt udnyttet, og en udvikling af området kan derfor ikke afskrives at kunne medføre indvirkninger på eksempelvis lys- og skyggeforhold.

7.9.2 Vurdering af 0-alternativ til kommuneplantillæg 15

I 0-alternativet for kommuneplantillægget fastholdes udviklingen under de eksisterende kommuneplanrammer, som udlægger størstedelen af området til erhvervsområde, samt fastholder den eksisterende afgrænsning af rammeområde C10 til centerområde i den østlige del af området.

Den fremtidige udvikling af området vil således ikke indebære en rammeændring til blandet bolig og erhverv i de områder i byomdannelsesområdet, som i dag er udlagt til erhverv. Det bemærkes i denne forbindelse, at området ikke er fuldt udbygget i henhold til de eksisterende planrammer.

I 0-alternativet til kommuneplantillægget vil de i miljøvurderingen (Kapitel 6.7.3) identificerede indvirkninger på miljøet ikke finde sted, og det vil i stedet være påvirkninger fra eksisterende forhold og anvendelser (beskrevet i Kapitel 6 om miljøstatus), der opretholdes.

8 Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger

I afgrænsningsnotatet er det vurderet, hvilke miljøbeskyttelsesmål, der er relevante for planerne. Miljøbeskyttelsesmålene kan være fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller nationalt plan.

Nedenfor gennemgås de målsætninger, som ikke allerede er omfattet af den øvrige miljøvurdering, og det vurderes om/hvordan planerne tager hensyn til disse mål og andre miljøhensyn.

Tabel 8-1 Vurdering af miljømålsætninger, som er relevante for planerne.

Emne	Målsætninger	Vurdering
FN's 17 verdensmål	<p>Verdensmål for bæredygtig udvikling, som er væsentlige i den fysiske planlægning:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Delmål 11.2 om adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris, forbedring af trafiksikkerheden, bl.a. ved udbygning af den kollektive trafik med særligt hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper. > Delmål 11.3 om at byudvikling skal gøres mere inkluderende og bæredygtig, og kapaciteten til en inddragende, integreret og bæredygtig boligplanlægning og forvaltning skal styrkes. 	<ul style="list-style-type: none"> > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 muliggør omdannelse af det stationsnære kerneområde ved den kommende letbanestation til blandet bolig- og erhvervsområde og indeholder desuden visioner om delebilsordninger og fremme af mikromobilitet f.eks. cyklisme. Omdannelsen af området sker dog over flere faser frem mod 2045, og der kan være mellemp perioder, hvor delområder er omdannet og afleder en stigning i antallet af bløde trafikanter, samtidig med at andre delområder fortsat anvendes af virksomheder med tung trafik. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at bidrage til opnåelse af delmål 11.2 for så vidt angår sikring af adgangen til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer, men kan i omdannelsesperioden forringe trafiksikkerheden i området. > Hovedgrebet for Masterplan Hersted 2045 handler om at forstærke, fortætte, forbinde og forny på tværs af området. De fysiske strukturer skal i medfør af masterplanen understøtte, at Hersted bliver forbilledet for en ny inkluderende og bæredygtig livsstil for borgere, uddannelsesinstitutioner

	<ul style="list-style-type: none"> > Delmål 11.6 om reduktion af den negative miljøbelastning pr. indbygger, herunder ved at lægge særlig vægt på luftkvalitet og på husholdnings- og anden affaldsforvaltning. > Delmål 11.7 om universel adgang til sikre, inkluderende og tilgængelige, grønne og offentlige rum. > Delmål 13.2 om tiltag mod klimaforandringer skal integreres i nationale politikker, strategier og planlægning. 	<p>og virksomheder. Masterplanen indeholder visioner om etablering af boliger med henblik på at skabe trygge og sunde rammer, der lægger op til fællesskab, børneliv, leg og sociale aktiviteter i et bæredygtigt miljø tæt på naturen. Visionerne for området vurderes derfor at bidrage til opnåelsen af delmål 11.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder visioner om og kan skabe initiativ for at etablere delebilsordninger, samt brug af bæredygtig mobilitet og kollektiv transport. Egentlige initiativer kan dog først udføres senere i forbindelse med lokalplanlægning for konkrete projekter samt i forbindelse med egentlige private initiativer fra beboere og grundejere. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor hverken at bidrage til eller vanskeliggøre delmål 11.6. > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder visioner og retningslinjer om grønne byrum og opholdsarealer og vurderes derfor at kunne bidrage til opnåelse af delmål 11.7. Den egentlige arealreservation til offentlige grønne rum sker dog først i forbindelse med lokalplanlægning af området. > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder en målsætning om at skabe en aktiv by med rig natur, hvor klimatilpasning sker med fokus på, at vand skaber rekreative muligheder og rigere natur. Masterplanen indeholder således visioner om at skabe grønne rekreative områder, som ligeledes fungerer som klimatilpasningsområder.
--	---	--

		<p>Masterplanen vurderes således at indeholde visioner, der øger områdets evne til at tilpasse sig de negative virkninger af klimaforandringerne og fremme modstandsdygtighed overfor klimaændringer, herunder flere hændelser med flerdagsregn og skybrud. Masterplanen vurderes derfor at kunne bidrage til opnåelse af delmål 13.2. Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder ikke rammer, der hverken vurderes at kunne bidrage til eller forhindre opnåelse af delmål 13.2.</p>
<p>Albertslund Kommuneplan 2018-2030</p>	<p>Miljøbeskyttelsesmål og målsætninger for bæredygtig udvikling fastlagt i Albertslund Kommuneplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Målsætning om udvikling af en bæredygtig boligby med fokus på kvalitet og god arkitektur. > Målsætning om at bruge byens kulturarv aktivt i byens udvikling. 	<ul style="list-style-type: none"> > I Masterplan Hersted 2045 er det en målsætning at skabe en klimaby med bæredygtig innovation. Masterplanen indeholder bl.a. visioner om fokus på energieffektivitet og udnyttelse af overskudsvarme samt fremme af bæredygtig mobilitet og -transportmidler. Masterplanen har visioner om, at ny bebyggelse planlægges med udgangspunkt i de kvaliteter, der findes andre steder i kommunen. Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder retningslinjer for opholdsarealer, herunder at fælles opholdsarealer skal have en arkitektonisk bearbejdning, så det opleves attraktivt og indbyder til leg, ophold, fællesskab og motion. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne bidrage til opnåelse af målsætning om udvikling af en bæredygtig boligby. > Området er udpeget som kulturarvsområde og indeholder en række bevarelsesværdige industribygninger. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder

	<ul style="list-style-type: none"> > Målsætning om at optimere areal- anvendelsen med tættere by, der begrænser energiforbruget og fremmer brugen af kollektiv trafik 	<p>ikke retningslinjer eller visioner for, hvorvidt eller hvordan kulturarv skal indgå i byomdannelse. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 bidrager derfor ikke til målsætningen om aktivt at bruge kulturarv i byens udvikling. Desuden kan det ikke på nuværende planni- veau udelukkes, om en omdannelse af området vil medføre nedrivning af eksisterende lagerbygninger.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 planlægger for og indeholder visioner om byom- dannelse med etablering af bebyg- gelse i op til 24 meter (punktvist 30 og 40 meter) i det stationsnære ker- neområde ved den kommende letba- nestation. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at bidrage til denne målsætning.
<p>Albertslund Kli- mastrategi 2017 - 2025</p>	<p>Miljøbeskyttelsesmål og målsætninger for bæredygtig udvikling fastlagt i Al- bertslund Klimastrategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> > CO₂ mål 2025 for transport: <i>Vi reducerer CO₂-udledningen fra al transport i kommunen med 10% svarende til 5.700 tons. Vi reduce- rer CO₂-udledningen fra lokal transport (uden motorveje) med 15% svarende til 4.500 tons i for- hold til 2015.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> > Byudvikling i stationsnære områder samt initiativer, der fremme bære- dygtige transportmidler, herunder kollektiv trafik, mikromobilitet, fører- løse busser og delebiler kan reducere CO₂-udledningen fra trafik. En nedsat parkeringsnorm i det stationsnære kerneområde vurderes dog at kunne motivere beboere i området til at be- nytte kollektiv transport og mikromo- bilitet som cykler og løbehjul. Ma- sterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne bidrage til en reduktion af CO₂-udledningen fra transport i om- rådet, men dette vil i sidste ende af- hænge af understøttende

		<p>lokalplanlægning og udbuddet af delebiler m.v. (private initiativer).</p>
<p>Klimatilpasningsstrategi 2012, Albertslund Kommune</p>	<p>Miljøbeskyttelsesmål og målsætninger for bæredygtig udvikling fastlagt i Albertslund Klimatilpasningsstrategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> > At sikre, at byens regnvandssystem forsat er robust. 	<ul style="list-style-type: none"> > Regnvand skal i området håndteres på overfladen. Masterplan Hersted 2045 indtænker klimaløsninger til håndtering af regnvand på grønne arealer. Masterplanen vurderes at understøtte en udvikling, hvor regnvandssystemets robusthed sikres, men arealreservationer samt egentlige løsninger til regnvandshåndtering fastlægges først i forbindelse med lokalplanlægning af området samt i forbindelse med de konkrete projekter.
<p>Albertslund Kommunes Bæredygtighedsstrategi (Miljøpolitik)</p>	<p>Miljøbeskyttelsesmål og målsætninger for bæredygtig udvikling fastlagt i Albertslund Kommunes Bæredygtighedsstrategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Der indtænkes bæredygtighed på alle niveauer af byplanlægning, så boligsammensætning, udeområder og infrastruktur understøtter både mennesker, miljø og klima. > Der tages hensyn til og styrke biodiversiteten i byen. 	<ul style="list-style-type: none"> > Masterplanen indeholder visioner om, at byen skulle kunne rumme forskellige mennesker i forskellige livssituationer. Masterplanen indeholder også visioner om, etablering af rekreative boulevarder som også anvendes til klimatilpasning ved regnvandshåndtering. Forslag til kommuneplantillægget indeholder nye retningslinjer for parkering, som har til formål at fremme bæredygtige transportformer. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 danner visioner og rammer for den senere nedstrøms planlægning, hvor vedtagelse af planforslagene vurderes at kunne bidrage til indtænkning af bæredygtighed på alle niveauer af byplanlægning. > Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder retningslinjer for fælles

	<ul style="list-style-type: none">> Der indarbejdes bæredygtige principper i fremtidige byggeprojekter; nye såvel som renoveringer og ombygninger.	<p>opholdsarealer, som skal understøtte en høj biodiversitet. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder visioner om omdannelse af en bydel med rekreative områder og grønne byrum, som i forbindelse med det konkrete projekt kan udformes således, at biodiversiteten i området styrkes. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 styrker ikke i sig selv biodiversiteten, men kan danne rammerne for en udvikling, hvor hensynet til biodiversiteten inddrages.</p> <ul style="list-style-type: none">> Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder visioner om udvikling af en bæredygtig bydel i Hersted Industripark, men det er ikke muligt på planniveau for hhv. masterplan eller kommuneplantillæg at indarbejde principper for fremtidige projekter. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor hverken at kunne bidrage til eller hindre opfyldelsen af denne målsætning.
--	---	---

9 Afværgeforanstaltninger

Det fremgår af Miljøvurderingslovens bilag 4 punkt g, at miljørapporten skal indeholde oplysninger om planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse, og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet ved planernes gennemførelse.

Der er i miljøvurderingen af planerne identificeret behov for at etablere særlige afværgeforanstaltninger som følge af planlægning for omdannelse af Hersted Industripark, der bør iagttages i forbindelse med den senere lokalplanlægning af området samt i forbindelse med meddelelse af tilladelser til konkrete projekter.

Tabel 9-1 Afværgeforanstaltninger i forbindelse med realisering af masterplan for Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15

Befolkning og menneskers sundhed	
Støj fra veje	Foranstaltninger til sikring af overholdelse af vejledende støjgrænseværdier i forbindelse med lokalplanlægning samt udformning af konkrete projekter herunder f.eks. støj-skærme, støjreducerende facader eller vinduer.
Støj fra virksomheder	I forbindelse med lokalplanlægningen skal der gøres rede for støjbelastningen fra hver af de virksomheder, som bidrager til belastningen af det pågældende område, og den eventuelle regulering i form af miljøgodkendelse eller påbud, således at bygherren kan projektere den nødvendige støjafskærmning og -isolering korrekt, f.eks. ved etablering af støjskærme eller overdækninger på virksomhedens matrikel.

<p>Luftkvalitet</p>	<p>I forbindelse med lokalplanlægningen skal der gøres rede for luftforurening fra hver af de virksomheder, som bidrager til belastningen af det pågældende område, og den eventuelle regulering i form af miljøgodkendelse eller påbud, således at bygherren kan projektere den nødvendige tiltag til sikring af boliger, institutioner, kontorer mv.</p>
<p>Vind</p>	<p>Undersøgelse af vindkomfort i forbindelse med lokalplanlægning og konkrete projekter, herunder afværgetiltag i form af forskydning af karréer, vinklede facader, perforerede materialer på altaner samt beplantning.</p>
<p>Lys- og skyggeforhold</p>	<p>Undersøgelse af lys- og skyggeforhold i forbindelse med lokalplanlægning samt i forbindelse med udformning og placering af konkrete projekter.</p>
<p>Indblik</p>	<p>Sikring mod indbliksgener i eksisterende boligområder syd og øst for Hersted Industripark gennem lokalplanlægning for placering og udformning af fremtidig bebyggelse samt beplantning.</p>

Trafik	
Trafik og trafiksikkerhed	<p>Forlængelse af svingbaner på Fabriksparken, samt på Nordre Ringvej mod fabriksparken og Gammel Landevej.</p> <p>Ændring af kryds fra vigepligtskryds til signalanlæg, udbygning og ombygning af vejstrækninger, ændring af signallængder og samordning af kryds til sikring af tilfredsstillende og sikker afvikling af trafikken i forbindelse med trafikplanlægning og gradvis omdannelse af Hersted Industripark.</p> <p>Sikring af kapacitet og fremkommelighed for bløde trafikanter i forbindelse med gradvis omdannelse af området, f.eks. ved etablering af separate cykelstier.</p>
Jordbund og arealanvendelse	
Jordbund	<p>Sikring af menneskers sundhed ved jordprøver/jordporeluftprøver fra eksisterende jordforureninger i forbindelse med lokalplanlægning for konkrete projekter.</p>
Kulturarv og arkitektonisk værdi	
Kulturarv	<p>Undersøgelse af mulighederne for genanvendelse og gendannelse af bevarelsesværdige industribygninger samt bevarelse/integration af vejnetstrukturen i Hersted Industripark.</p>

10 Overvågning

I henhold til § 12 stk. 4 i miljøvurderingsloven skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse.

Miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* viser, at masterplanens visioner, samt kommuneplantillæggets nye rammer for anvendelse til blandet bolig og erhverv kan medføre væsentlige negative indvirkninger på afvikling af trafikken samt trafiksikkerheden for bløde trafikanter.

Der er derfor behov for overvågning af trafikafviklingen og trafiksikkerheden i forbindelse med den etapevise omdannelse af området, da der frem mod den forventede omdannelse i 2045 forventes at komme mere biltrafik, og fordi der vil være perioder med øget antal bløde trafikanter og fortsat tung trafik fra transport- og logistikvirksomheder i området. I forbindelse med overvågningen kan det være nødvendigt for Albertslund Kommune at stille krav om ombygning af kryds samt udbygning af cykel- og gangstier til sikring af den fornødne kapacitet og fremkommelighed.

De øvrige miljøpåvirkninger, som er beskrevet i miljøvurderingen, er ikke så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning.

11 Referenceliste

Dansk Metrologisk Institut: Klimaatalas, [Data i Klimaatalas \(dmi.dk\)](https://data.dmi.dk)

Danske Regioner: Danmarks generationsforureninger, senest opdateret 7. september 2020: [Danmarks generationsforureninger \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015): *Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale*. DTU Transport. DTU Transport. Notat Vol. 19

Kroppedal Museum: Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune, juli 2012

Københavns Kommune: Strategi for delebiler, 2017

Miljøstyrelsen: Vejledning nr. 5 om Ekstern støj fra virksomheder, 1984

Miljøstyrelsen: Tillæg til vejledning nr. 5/1984: Ekstern støj fra virksomheder, juli 2007

Miljøstyrelsen: Håndbog om miljø og planlægning, 2008

Miljøstyrelsen: www.klimatilpasning.dk

Roskilde Kommune: Parkeringsstrategi, marts 2020

12 Bilag

Bilag 1: Afgrænsningsnotat

Bilag 2: Notat om luftforurening

Bilag 3: Virksomhedsscreening i det stationsnære område

Bilag 4: Hersted Industripark støjredegørelse – støj fra veje

Bilag 5: Skyggeanalyse

Bilag 6: Hersted Industripark – Undersøgelse af indbliksgener

Bilag 7: Vindvurdering Hersted Industripark

Bilag 8: Hersted Industripark – Trafikal Analyse