AUGUST 2020
ALBERTSLUND KOMMUNE

MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL MASTERPLAN FOR COOPBYEN

MILJØRAPPORT

COWI

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

AUGUST 2020
ALBERTSLUND KOMMUNE

MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL MASTERPLAN FOR COOPBYEN

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A201264	2

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
2.0	11-08-2020	Miljørapport	KHHI	UKJ	KHHI

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Ikke-teknisk resumé	8
2.1	Vurdering af miljøpåvirkningerne	8
2.2	Afværgeforanstaltninger og overvågning	12
3	Masterplan for Coopbyen	13
3.1	Andre planer og programmer	15
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	18
4.1	Høring af berørte myndigheder	19
4.2	Afgrænsning, vurdering og kriterier	20
4.3	Tilgang og metode i miljøvurderingen	22
4.4	0-alternativet	22
4.5	Alternativer	22
5	Miljøstatus	23
5.1	Befolkning og menneskers sundhed	23
5.2	Vand	26
5.3	Jordbund/arealanvendelse	27
5.4	Luft	29
5.5	Kulturarv	30
6	Miljøvurdering	31
6.1	Befolkning og menneskers sundhed	31
6.2	Vand	40
6.3	Jordbund/arealanvendelse	41
6.4	Luft	44
6.5	Klima	45
6.6	Materielle goder	46
6.7	Kulturarv	46

7	Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger	48
8	Afværgeforanstaltninger	53
9	Overvågning	54
10	Referencer	55

1 Indledning

Coop har igangsat udarbejdelsen af en masterplan for byudvikling på Coopbyen i Albertslund. Masterplanen skal fastlægge de overordnede rammer for udviklingen af Coopbyen således, at det eksisterende administrative Coop-hovedkontor bibeholdes, mens den øvrige del af grunden omdannes til boliger.

Masterplan for Coopbyen er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven[1], og der skal ifølge § 8 stk. 1, nr. 1, gennemføres en miljøvurdering Denne rapport er en miljørapport for miljøvurderingen af masterplanen.

[1] Lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25. oktober 2018 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

2 Ikke-teknisk resumé

Masterplanens mål er at omdanne Coops område på begge sider af Vallensbæk Torvevej til en ny bydel omkring grønne, fælles rum. En bydel som indeholder boliger, butikker, erhverv samt Coops hovedsæde.

2.1 Vurdering af miljøpåvirkningerne

2.1.1 Rekreative arealer

I masterplanen udvikles Coopbyen således, at der opstår grønne rum mellem byggefelterne, som delvis bliver en forlængelse af den allerede eksisterende beplantning. Etablering og udvidelse af grønne og blå strukturer i området - samt en sammenkobling mellem offentlige rum og grønne områder - øger befolkningens mulighed for at anvende arealer i planområdet rekreativt.

2.1.2 Skyggepåvirkninger

På den vestlige del af Coop-grunden er der i dag store ubebyggede områder, som er åbne for lys, mens soleksponeringen på den østlige del af grunden begrænses af de store lagerhaller.

En realisering af masterplan for bebyggelsen i Coopbyen har begrænset skyggepåvirkninger på de omkringliggende bygninger eller offentlige rum bortset fra dele af Roskildevej og Læhegnet og - om vinteren - nogle kontor- og industribygninger, hvorfor vedtagelse og realisering af masterplan for byudvikling i Coopbyen vurderes ikke at have en væsentlig indvirkning på lys- og skyggeforhold.

2.1.3 Vindforhold

Området for Coopbyen er omkranset af et tæt bebygget urbant område med en relativt homogen, lav bygningsmasse. Vedtagelse af masterplan for Coopbyen og realisering af det foreslåede klyngebyggeri og støjafskærmning, vurderes generelt at medføre en positiv indvirkning på vindforholdene i planområdet, idet en realisering af masterplanen kun medfører en delvist reduceret komfort langs passagerne ind til området og på det åbne område mod syd.

2.1.4 Trafik

Internt i området findes der i dag kun vejen Læhegnet, som går på tværs af Vallensbæk Torvevej og omkranser området mod nord og øst, og fordeler trafikken til de forskellige områder på Coops areal. De overordnede, omgivende veje Roskildevej, Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej er vigtige trafikveje både i Albertslund og regionalt.

Masterplanen viser en trafikløsning, hvor Coopbyen primært vejbetjenes via et antal vigepligtsregulerede kryds, hvoraf de fleste adgange er placeret forskudt langs Vallensbæk Torvevej.

Vedtagelse og realisering af masterplanen vurderes overordnet set at medføre, at den foreslåede trafikale løsning kan være problematisk for trafiksikkerheden på Vallensbæk Torvevej samt medføre at bilister vælger en uhensigtsmæssige alternativ rute med u-vending på Roskildevej, og vil dermed medføre væsentlige indvirkninger på den lokale trafik.

2.1.5 Støj

Den største udfordring er støj fra vejtrafik på udendørs opholdsarealer ud mod Roskildevej og ud mod Vallensbæk Torvevej. Hvis der etableres afskærmning mellem bygningerne ud til Roskildevej og Vallensbæk Torvevej, så vurderes masterplanen at være realiserbar med hensyn til støjbelastning.

Vejtrafikstøj Udfordring med støj fra vejtrafik på facader ud mod Roskildevej og Vallensbæk Torvevej kan håndteres ved dobbeltfacader eller særlige vinduesløsninger. Støj fra vejtrafik på udendørs opholdsarealer ud mod Roskildevej og Vallensbæk Torvevej er en stor udfordring, som kræver optimalt placeret støjdæmpende foranstaltninger for at sikre overholdelse af gældende grænseværdi. Beregninger viser, at støjdæmpende elementer placeret i beplantningen, hvor det er nødvendigt, langs Roskildevej, giver reduktion af støjen på facader for de nederste etager. For de øverste etager er der ingen reduktion af støj på facaden. For udendørs opholdsarealer giver støjdæmpende elementer ved Roskildevej en reduktion af støjen på 5-10 dB, i nærheden af støjdæmpende elementer. 15-20 meter bag støjdæmpende elementer er der ingen reduktion af støjen på udendørs opholdsarealer.

Jernbanestøj Udfordring med støj fra jernbanen kan håndteres både for støj på facaden og støj på udendørs opholdsarealer ved at placere en tilstrækkelig høj støjskærm langs jernbanen. Beregningerne viser, at en 3 meter høj støjskærm reducerer støjudbredelsen i området, og der er et færre antal boliger, hvor grænseværdien på 64 dB(A) på facaderne er overskredet. De støjpåvirkede boliger er den første række boliger set fra jernbanen. På udendørs opholdsarealer er grænseværdien på 64 dB(A) overskredet for første række af boliger set fra jernbanen. Virksomhedsstøj Industriområdet øst for masterplanområdet vurderes at kunne giver anledning til overskridelser af grænseværdierne for støj fra virksomheder på 45 dB(A) og 40 dB(A) for hhv. aften- og natperioden ved boliger i masterplanområdet.

2.1.6 Vand

Inden for Coop-grunden findes en lukket, større regnvandsledning samt et eksisterende regnvandsbassin med den primære funktion at forsinke afstrømningen til de naturlige recipienter og samtidig at fungere som sedimentationsbassin.

Området er beliggende inden for oplandet til Store Vejle Å, jf. Albertslund Kommunes Spildevandsplan 2016-2025.

Masterplanområdet er desuden separatkloakeret og hører under kloakopland Røde Vejrmølle Industrikvarter og Albertslund Syd. I masterplanens vision for Coopbyen, kobles Coopbyen til eksisterende vandafledningssystem.

Forslaget til masterplanen for Coopbyen bygger på følgende initiativer:

- Åbning af HOFOR's regnvandsledning for etablering af åbne bassiner
- Bydelen over terræn/LAR; Nedsivning og opsamling af tagvand og
- Bydelen under terræn; Filtrering og rensning af regnvand til brug for vanding af grønne områder.

Vedtagelse og realisering af masterplan for Coopbyen vil dermed medføre væsentlige ændringer i håndteringen af overfladevand i planområdet. Ændringer vurderes dog ikke at medføre væsentlige indvirkninger på miljøet.

2.1.7 Jordbund og arealanvendelse

Området for masterplanen ligger på begge sider af Vallensbæk Torvevej og rummer i dag et lager- og logistikfaciliteter og Coops hovedsæde med dertil hørende adgangsveje og parkeringspladser. I forslag til masterplan for Coopbyen lægges op til, at arealanvendelsen i området ændres fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde. Vedtagelsen og realiseringen af masterplanen kan medføre væsentlige ændringer i arealanvendelse, herunder medføre ændringer i bebyggelse, bygningshøjder og tæthed af bygninger.

Inden for masterplanområdet er registreret fire V2-kortlagte arealer, hhv. lokalitetsnumrene 165-00048 og 165-00085, og planområdet er desuden områdeklassificeret, idet området er beliggende i byzone. En realisering af masterplanen vil medføre bygge- og gravearbejder samt ændring af arealanvendelsen fra erhverv til bolig, hvilket vil medføre indvirkninger på jordbunden.

I Albertslund Kommuneplan 2018-2030 er parkeringsnorm for Albertslund Kommune fastlagt. Planområdet er dog placeret tæt ved Albertslund station, hvilket giver mulighed for en reduktion i parkeringsnormen for biler. I forslag til masterplan lægges op til, at der i Coopbyen etableres parkeringskældre og p-huse, samt p-pladser på gade og terræn, til betjening af både boliger, Coops hovedkontor, detailhandel og andre services. Arealer er dog en begrænset ressource i Albertslund Kommune - som er fuldt udbygget - og det må derfor anses som modstridende med Albertslund Kommuneplans retningslinjer for parkering, at der udlægges flere parkeringspladser end der er behov for.

2.1.8 Luft og klima

Planområdet afgrænses mod syd af jernbane og der er derfor en mulig påvirkning fra dieseltog. Coopbyen ligger ligeledes i nærheden af Albertslund Varmeværk og lokal luftkvalitet kan derfor påvirkes af røgfanen fra varmeværket.

Luftkvaliteten i masterplanområdet svarer dog til luftkvaliteten i Storkøbenhavn, og disse ligger under grænseværdierne for, hvor meget forurening i luften der kan accepteres. Vedtagelse og realisering af masterplanen vurderes ikke at medføre, at grænseværdier for luftforurening ikke kan overholdes som følge af en ændring fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde, hvorfor masterplanen vurderes ikke at have en væsentlig indvirkning på luft.

I forslag til masterplan fremgår strategi for regnvandshåndtering og et rekreativt element, hvorefter Coopbyens vådområder og blå elementer skal imødekomme fremtidige behov for at kunne håndtere forventede store mængder regnvand. Vedtagelse og realisering af mastplan for Coopbyen vurderes at have en positiv indvirkning på eksisterende og fremtidige klimaudfordringer med ekstreme regnhændelser.

2.1.9 Materielle goder

Visionerne om et betydeligt boligbyggeri vil skabe grundlag for en betydelig udvidelse af detailhandelsudbuddet herunder etableringen af Bydelscenteret i Coopbyen. Realisering af nyt bydelscenter forventes at medføre væsentlig nedgang på den dagligvareomsætning, som butikkerne i Albertslund Centrum ellers ville have. Effekten forventes dog at aftage i takt med omdannelsen af Coopbyen til boliger, da butikkerne i Coopbyens bydelscenter på dagligvareområdet reelt set vil komme til at fungere som lokalcenter for de nye boliger i Coopbyen. Vedtagelsen og realiseringen af Masterplan for Coopbyen forventes derfor ikke at medføre en væsentlig indvirkning overfor Albertslund Centrum.

2.1.10 Kulturarv

Masterplanområdet er Coop Danmarks grund, som i 2007 blev udpeget som nationalt industriminde af den daværende Kulturarvsstyrelse. I Albertslund Kommuneplan 2018-2030 er Coops administration samt den tilhørende del af Vallensbæk Torvevej desuden udpeget som bevaringsværdig bygning og anlæg.

Forslag til masterplan tager udgangspunkt i den bevaringsværdige beplantning, regnvandsbassin, hovedsædet og udvalgte industri-reminiscenser, og nye byggefelter placeres omkring dette. Coop-identiteten er central i forslaget til masterplan, idet genanvendelse og genfortolkning af eksisterende strukturer såsom industrielle spor og særlige bygninger og armaturer, gennem genanvendelse af de ikoniske elementer som eksisterer på grunden i dag, blandt andet Cirkelpigen og samt gennem etablering af en Coop testbutik og et showroom.

Vedtagelse og realisering af masterplanen vurderes at have en positiv indvirkning på områdets kulturarv, idet visionerne i masterplanen er at fortælle

historien om Coop Danmark og integrere arkitektoniske elementer og historiske værdier i områdets udvikling.

2.1.11 0-alternativet

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

Hvis forslag til Masterplan for Coopbyen ikke vedtages, vil det være den nuværende vision for området, som fremgår af Albertslund Kommuneplan og -Planstrategi fortsat gælde. Da byplanvedtægt nr. 2 og kommuneplanrammer E15 udlægger området til erhverv, vil det fortsat være denne anvendelse af området, der vil være gældende.

2.2 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Der er i miljøvurderingen af masterplanen opstået behov for at etablere særlige afværgeforanstaltninger som følge af planlægning for udvikling af Coopbyen.

Beregning af støj fra vejtrafik og jernbanetrafik viser, at der er behov for afværgeforanstaltninger for at overholde gældende grænseværdier. I forbindelse med lokalplanlægning af området for udvikling af Coopbyen, skal derfor stilles krav om støjdæmpende foranstaltninger.

Miljøvurderingen af forslag til Masterplan for Coopbyen viser, at der ikke er miljøpåvirkninger, som er så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning.

3 Masterplan for Coopbyen

Masterplanens mål er at omdanne Coops område på begge sider af Vallensbæk Torvevej til en ny bydel omkring grønne, fælles rum. En bydel som indeholder boliger, butikker, erhverv samt Coops hovedsæde.

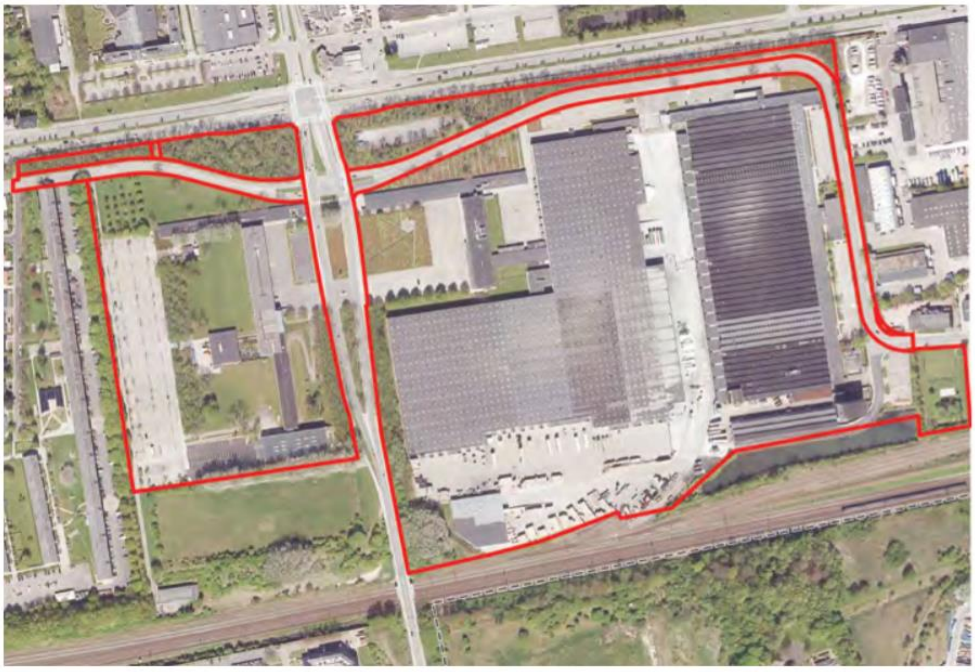
Visionen er at skabe en bydel, der bygger videre på Coops fællesskabstanke og tilknytningen til Albertslund. En by i byen, der med sin hovedstruktur fremmer fællesskab og sundhed og gør det muligt i en tæt bebygget bydel at have let adgang til private og offentligt tilgængelige uderum, både i den enkelte bebyggelse og i den samlede bydel. Gennem rekreative arealer og en stor mangfoldighed af boligtyper skaber Coopbyen fællesskaber på tværs af generationer og bydele.

De fysiske rammer for Coopbyen bygger på fem bærende værdier: Fællesskab, Coop-identitet, Mangfoldighed, Sundhed og Bæredygtighed. Værdierne er igen omsat til designmål, der skal drive og understøtte visionen:

- *Fællesskab:* Sikre integrerede bygningsarealer til fællesfaciliteter og foreningsliv.
- *Coop-identitet*: Skabe en attraktiv destination ved at indarbejde Coop brandet som synligt element i masterplanen.
- *Mangfoldighed*: Sikre et område med høj diversitet gennem stor variation af boligtyper og rekreative områder.
- *Sundhed*: Indarbejde områder og faciliteter som fordrer umiddelbar bevægelse og aktivitet.
- *Bæredygtighed*: Skabe en klimavenlig og bæredygtig bydel gennem regnvandsløsninger, affaldshåndtering, byggematerialer og biodiversitet.

Designmålene skal styre den fysiske udvikling og sikre, at målet om Coopbyen som en grøn by omkring fællesskabet nås. Under hver af masterplanens fem designmål beskriver desuden en række hensigter, strategier, principper og konkrete løsninger.

Afgrænsningen af Masterplanens planområde følger afgrænsningen af Coopgrunden (se Figur 3-1). Masterplanen lægger en bebyggelsesprocent på 88 % af arealerne med blandet boliger og erhverv.



Figur 3-1 Afgrænsning af Coops ejendom, Albertslund Kommune, juni 2020

Hensigten er at lave en bydel der, inden for det afgrænsede planområde, forbindes funktionelt med veje, gader og stier og visuelt med torve og pladser, grønne og blå strukturer og rekreative arealer. Der indrettes endvidere parkeringskapacitet til Coops hovedkvarter i Masterplanens vestlige del i direkte forbindelse med hovedkvarteret. Coop er en stor virksomhed med mere end 40.000 ansatte, som bygger på at medarbejdere fra tid til anden har behov for at besøge hovedkvarteret.

Masterplanens koncept er en bydel, der optager kvaliteter fra det eksisterende område og trækker en blå og grøn struktur og offentlige rum ind i området flere steder. Et internt forløb af veje, gader og stier giver et flow gennem området og adgange fra flere sider forbinder bydelen med Albertslund.



Figur 3-2 Masterplanens forslag til bebyggelsesplan, Albertslund Kommune

3.1 Andre planer og programmer

Masterplan for Coopbyen fastlægger visioner for udviklingen af Coop-grunden i Albertslund og lægger dermed an til, i hvilken retning den senere fysiske planlægning og projektering skal gå. Masterplanen er ikke bindende, men den indgår i både hierarkiske og emnemæssige relationer med andre planer.

3.1.1 Fingerplan 2019

Coop-grunden er i Fingerplan 2019[2] udlagt til ydre storbyområde (byområde). Dette betyder, at Coop-grunden i Albertslund Kommune er omfattet af fingerbystrukturen for Hovedstadsområdet, hvor byudviklingen overvejende skal ske.

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. Coop-grunden ligger under en kilometer fra Albertslund S-togsstation og 2,5 kilometer fra Glostrup s-togstation og kommende letbanestop.

3.1.2 Albertslund Planstrategi 2019

Masterplanen er udarbejdet i samarbejdet med Albertslund Kommune, så den flugter med kommunens øvrige udviklingsstrategier.

[2] Landsplandirektivet for hovedstadsområdets planlægning – Fingerplan 2019 – udstedes efter regler i planlovens § 3 stk. 1, og § 5 j, stk. 4.

Coop-grunden er i Albertslund Planstrategi 2019, *Mere Albertslund – Verdensmål for en by i balance,* nævnt som et af de største områder med mulighed for byudvikling.

Der arbejdes i Mere Albertslund med følgende øvrige kriterier i planlægningen frem til 2024:

- Projekter, der lever op til lokale værdier fra verdensmålene.
- Arealer med et varieret boligudbud med prioritering af familieboliger.
- Arealer, der infrastrukturelt er velforsynede og understøtter den kollektiv trafik.
- Arealer, som sikrer høj kvalitet og en god balance mellem det byggede og naturen.
- Arealer, der understøtter den eksisterende detailhandelsstruktur.
- Arealer, der bidrager til et levende og alsidigt byliv.

Disse kriterier skal sikre, at byudviklingen sker på et socialt, økonomisk og miljømæssigt forsvarligt grundlag.

3.1.3 Albertslund Kommuneplan 2018-2030

Coop-grunden er omfattet af kommuneplanramme E15 – Røde Vejrmølle industrikvarter i Albertslund kommuneplan 2018-2030. Området er heri udlagt til erhverv og fastlægger en bebyggelsesprocent på 100, samt maksimal byggehøjde på 18 m og maksimal antal etagemeter på 5.

Masterplanområdet er beliggende i Røde Vejrmølle Industrikvarter, som er en del af et større industrikvarter, som strækker sig fra Albertslund i Nord ned gennem Glostrup, Brøndby og Vallensbæk Kommuner. I Albertslund Kommuneplan 2018-2030 fremgår, at i Røde Vejrmølle Industrikvarter fastholdes de nuværende aktiviteter og arealanvendelser. I kommuneplanens hovedstruktur fremgår dog, at der i planperioden (2018-2030) forventes etableret rækkehuse på den tidligere Coop-grund.

Det fremgår desuden af kommuneplanen, at ved lokalplanlægning af byggeri til miljøfølsom arealanvendelse som for eksempel boliger, skal det sikres, at byggeriet ikke får en højde, hvor grænseværdierne for luftforurening fra Albertslund Varmeværk ikke er overholdt, jf. retningslinje 14.4.

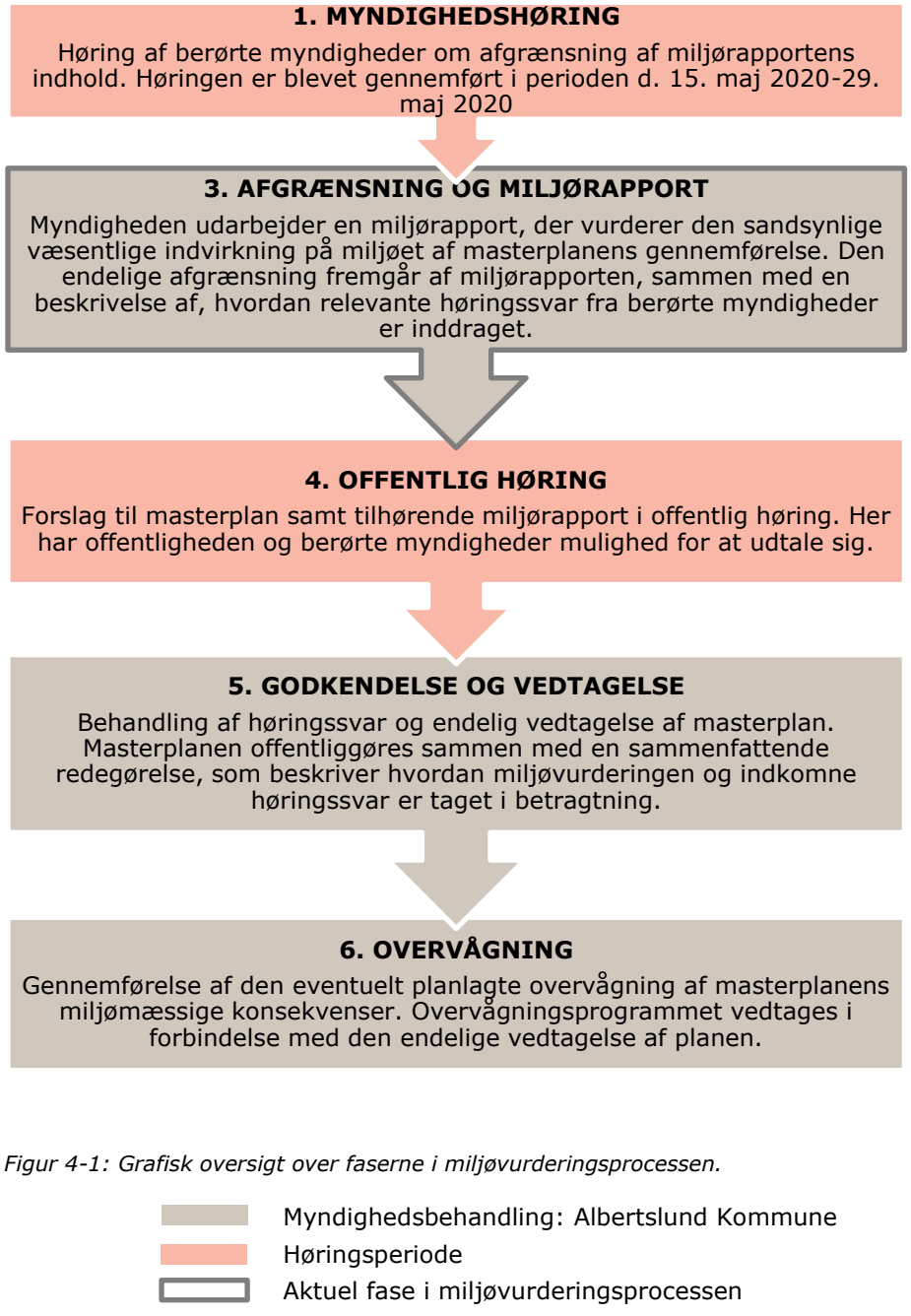
3.1.4 Byplanvedtægt 2 (1962)

For masterplanområdet gælder i dag Byplanvedtægt 2 fra 1962, som angiver, at områdets arealer forbeholdes bebyggelse for industri samt handel og lagervirksomheder.

Byplanvedtægt 2 fastlægger derudover en højdebegrænsning for bebyggelse i planområdet, da det fremgår, at bygninger må have op til tre fulde etager uden udnyttet tagetage, såfremt etagehøjden ikke overskrider 2,8 m. inkl. etageadskillelse. Såfremt etagehøjden er over 2,8 m., må bygninger højst have to fulde etager uden udnyttet tagetage.

4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Masterplan for Coopbyen 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 seks trin som ses i Figur 4-1.



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

4.1 Høring af berørte myndigheder

Afgrænsningsrapporten har været i høring hos berørte myndigheder i perioden fra den 15. maj 2020 til den 29. maj 2020, om bemærkninger til omfanget og indholdet af miljørapporten. De hørte myndigheder var:

Albertslund Kommune:

- Vej & Park
- BYG
- Trafik & Natur
- Miljø & Forsyning

Eksterne myndigheder:

- Glostrup Kommune
- Banedanmark
- HOFOR
- Slots- og Kulturstyrelsen

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 ni høringssvar fra følgende myndigheder:

- Banedanmark
- Glostrup Kommune
- Albertslund Kommune, Trafik & Natur
- Albertslund Kommune, Miljø & Teknik
- HOFOR
- Slots- og Kulturstyrelsen

I høringen er rejst spørgsmål om påvirkning af vibration på de huse, som placeres tættest på jernbanen, såfremt de placeres inden for en afstand af 50 meter til jernbanen. I bebyggelsesplanen i forslag til masterplan for Coopbyen, er visionerne at den nærmeste bebyggelse ligger omkring 70 meter fra jernbanen. Høringssvaret har derfor ikke givet anledning til ændring af miljøvurderingens afgrænsning.

Høringen har ikke givet anledning til ændring af afgrænsningen af miljøvurderingen af masterplan for Coopbyen, som gennemgås i den følgende afsnit.

4.2 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
- Vand
- Jordbund
- Luft
- Materielle goder
- Arealanvendelse
- Kulturarv
- Klimatiske faktorer

Det er i afgrænsningsrapporten vurderet, at planerne ikke medfører væsentlige indvirkninger på følgende miljøfaktorer:

- Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- Landskab
- Kumulative virkninger

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

Miljøfaktorer	Planelement	Vurderingskriterier	Datagrund-lag/metode
Befolkning og menneskers sundhed	Ændring i lys og skygge-forhold i området	Lys og skyggepåvirkninger fra bygninger og støjskærm langs banen over døgnet	Lys og skyggedia-grammer
	Ændring af vindforhold på opholdsarealer ved byfor-tætning	Vindpåvirkning af opholds-arealer ved forskellige vind-retninger og -hastigheder	Vinddiagrammer

	› Trafiksikkerhed i området › Støjpåvirkning fra jernbane og veje	› Øget og mere blandet trafik i området › Omfanget af støjpåvirkning fra jernbanen og veje	Trafiksikkerhedsvurdering Støjberegninger
Vand	› Ændring i anvendelsen af vandinfrastruktur (åbning af rørlagt vandløb)	› Omfanget af nye blå strukturer	Kvalitativ beskrivelse af ændrede hydrologiske forhold
Jordbund/arealanvendelse	› Håndtering af forurenet jord ved kommende anlægsarbejde › Etablering af p-pladser ud over kommuneplanens krav	› Jordmængder der skal flyttes og håndteres › Behandling af forurenet jord › Omfanget af areal i masterplanens områder, der anvendes til parkering	Beskrivelse af gældende regler og lovgivning Beskrivelse med angivelse af arealforbruget til parkering
Luft	› Påvirkning af luftkvalitet fra jernbane › Påvirkning af luftkvalitet fra Varmeværk	› Omfanget af luftpåvirkning › Omfanget af luftpåvirkning	Kvalitative/kvantitative
Arealanvendelse	› Ændringer i arealanvendelsen som følge af nye rammer	› Ændringer i bebyggelse, højder og tæthed af bygninger › Vej-ret og adgangsforhold	Kvalitativ beskrivelse af ændret arealanvendelse
Kulturarv	› Bevarelse nationalt industrielt kulturmindesmærke	› Ændring i bygnings- og etagehøjder i området og påvirkningen af Coop-bygningen	Kvalitativ beskrivelse af udpegninger og bindinger
Klima	› Påvirkning af masterplanens område fra ekstreme regnhændelser	› Omfanget af arealer der påvirkes af opstuvede vandmængder som følge af ekstremregn	Kvalitativ beskrivelse af foranstaltninger til håndtering af regnvand
Materielle goder	› Påvirkning af Albertslund C	› Påvirkning af Albertslund C som følge af etablering af nyt bydelscenter i Coopbyen	Detailhandelsanalyse

4.3 Tilgang og metode i miljøvurderingen

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

I det efterfølgende er de kriterier, indikatorer og datagrundlag, som vil blive anvendt i miljøvurderingen, beskrevet.

Miljøvurderingens anden del gennemføres som en vurdering af hvorvidt 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.

4.4 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.

Hvis forslag til Masterplan for Coopbyen ikke vedtages, vil det være den nuværende strategi for området, som fremgår af Albertslund Kommuneplan og -Planstrategi fortsat gælde.

4.5 Alternativer

Forslag til Masterplan for Coopbyen indeholder ikke alternativer til planlægningen inden for de ændringer, som miljøvurderes. Det er derfor udelukkende de beskrevne ændringer, som miljøvurderes og ikke nogen alternativer eller varianter af de nye visioner for området.

5 Miljøstatus

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

5.1 Befolkning og menneskers sundhed

5.1.1 Eksisterende lysforhold

Bygningers geometri og volumen påvirker mængden af sollys, der når det offentlige rum. Den vestlige del af masterplanområdet er i dag lavt- og mindre bebygget med parkeringspladser og bygning til Coops hovedkontor. Den østlige del af masterplanområdet er bebygget med lagerhaller.

På den vestlige del af grunden er der i dag store ubebyggede områder, som er åbne for lys, mens soleksponeringen på den østlige del af grunden begrænses af de store lagerhaller (se Figur 5-4).

5.1.2 Eksisterende vindforhold

Området for Coopbyen er omkranset af et tæt bebygget urbant område med en relativt homogen, lav bygningsmasse (se Figur 5-4).

Bygningers geometri og volumen ændrer vindstrømmen. Den form for bebyggelse, som eksisterer på Coop-grunden, skaber udpræget læ, eftersom vinden vil have en tendens til at passere hen over bygningerne frem for at blive trukket ned på gadeplan[3].

Derudover har området en del moden beplantning i form at træer og hække, som har en dæmpende effekt på vindturbulens. Det vurderes derfor, at de eksisterende vindforhold i planområdet er gode sammenlignet med vindforholdene i åbent landskab eller byområder med spredt, høj bebyggelse[4].

5.1.3 Eksisterende støjforhold

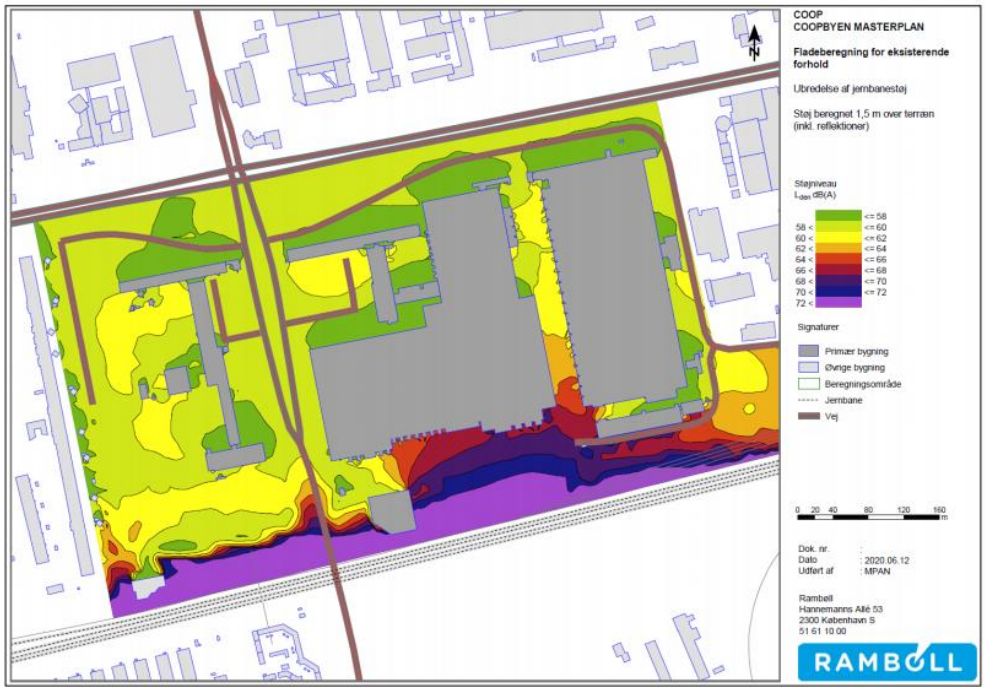
Masterplanområdet er omkranset af Roskildevej, en S-togsbane og en national jernbane med regionaltog, godstog og InterCity-tog samt et industriområde i Glostrup Kommune. Ved den nuværende situation skabes der meget støj fra lastbiler, som kører til og fra området og kører internt i området. Den foreløbige støjkortlægning peger på, at der er støjpåvirkning fra Roskildevej og jernbanen (se Figur 5-1og Figur 5-2).

[3] Rambøll (juni 2020): Vindmiljøvurdering for Coopbyen masterplan
[4] Rambøll (juni 2020): Vindmiljøvurdering for Coopbyen masterplan



Figur 5-1 *Støjudbredelseskort for støj fra vejtrafik for eksisterende forhold på Coop-grunden (beregnet 1,5 m. over jorden), Rambøll, juni 2020*

Støjudbredelseskortet for støj fra vejtrafik i planområdets nuværende bebyggelsesstruktur viser, at grænseværdi for vejstøj Lden = 58 dB er overskredet op til 150 meter fra Roskildevej og Vallensbæk Torvevej.



Figur 5-2 *Støjudbredelseskort for støj fra jernbane for eksisterende forhold på Coop-grunden (beregnet 1,5 m. over jorden), Rambøll, juni 2020*

Støjudbredelseskortet for støj fra jernbanen mellem København og Roskilde viser, at grænseværdi for jernbanestøj Lden = 64 dB er overskredet op til 120 meter fra jernbanen.

Sydvest for planområdet ligger Albertslund Varmeværk, der i dag fungerer som spidslastcentral under Albertslund Forsyning. Der er ingen eksisterende oplysninger om støjudbredelsen fra Albertslund varmeværk, men det er oplyst af Albertslund Forsyning, at værket typisk er i drift 200-300 timer årligt, typisk i vinterhalvåret. Øst for masterplanområdet ligger et industriområde med forskellige typer af virksomheder.

5.1.4 Eksisterende trafikforhold

Internt i området findes der i dag kun Læhegnet som vej. Den går på tværs af Vallensbæk Torvevej og omkranser området mod nord og øst, og fordeler trafikken til de forskellige områder på Coops areal. De overordnede, omgivende veje Roskildevej, Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej er vigtige trafikveje både i Albertslund og regionalt. I Tabel 5-1 er vist nøgletal for de overordnede veje, som vurderes at være af betydning for den generelle trafikale vurdering.

Tabel 5-1 De overordnede veje i området og deres nøgletal, Rambøll (2020)

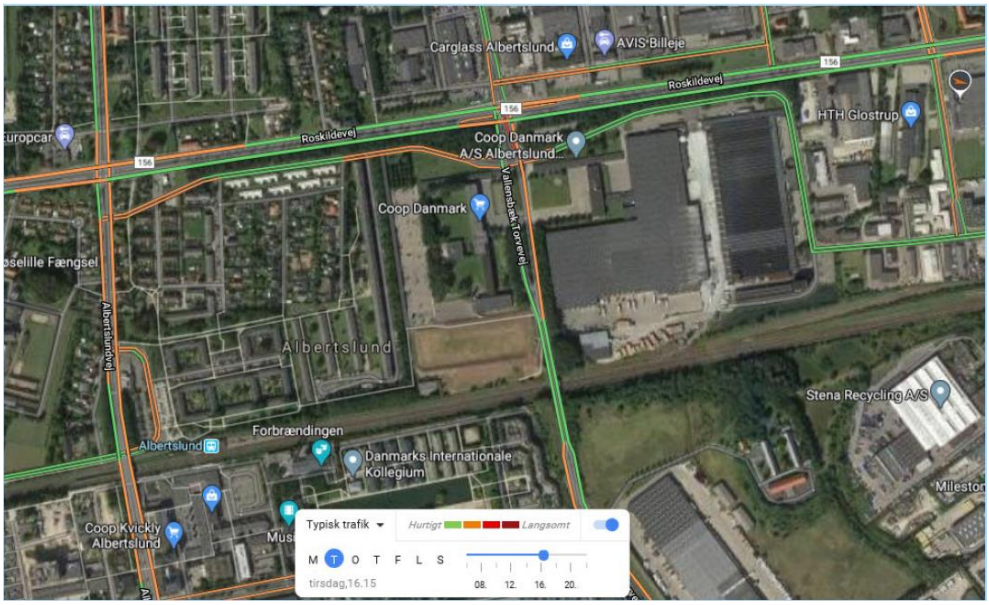
Vejnavn	Skiltet hastighed *km/t*	Årstal for tælling	Årsdøgn-trafik	Gennem-snitsha-stighed *km/t*	85 % fraktil *km/t*	Andel lastbiltra-fik %
Roskilde-vej	70	2019	20.400	57,7	66,9	3,2
Vallens-bæk Tor-vevej	50	2019	13.000	51,6	59,1	12,9
Alberts-lundvej (retnings-opdelte tællinger)	50	2019	10.300	44-46	53	7,7

Roskildevej er en firesporet vej med en bred midterrabat og enkeltrettede cykelstier i begge sider. Vejen er præget af meget trafik (20.400 i ÅDT jf. Tabel 5-1) og sidevejene er tilsluttet enten i signalregulerede kryds eller med højre-ind-højre-ud, dvs. kryds hvor trafikken f.eks. pga. en midterrabat kun kan svinge højre ind og ud[5].

Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej er begge tosporede veje, hvor vejtilslutninger primært er signalregulerede. Albertslundvej har begrænset kapacitet samtidig med, at den er en af de vigtigste og mest centrale veje i Albertslund

[5] Rambøll (juni 2020): Trafiksikkerhedsvurdering for Coopbyen masterplan

Kommune, der bl.a. betjener Albertslund Station og Albertslund Centrum[6]. Albertslundvej er derfor også den mest belastede vej i området, særligt om eftermiddagen[7]. Tværprofilet omfatter et smalt kørespor i hver retning med parkeringspladser og chikaner som adskillelse til enkeltrettede smalle cykelstier og fortov i siderne af vejen. Det vil ikke være hensigtsmæssigt at lede store mængder ny trafik ud på Albertslundvej.



Figur 5-3 Typisk trafik omkring planområdet en tirsdag eftermiddag kl. 16:15, Rambøll, Google Maps

Vallensbæk Torvevej forbindelser Roskildevej og Albertslund med motorvejen, og har 13.000 i ÅDT og opleves derfor i perioder som trafikbelastet[8]. Ved Coop-området har Vallensbæk Torvevej et bredt tværprofil med fire spor, fortove og fodgængerfelter samt enkeltrettede cykelstier. Cykelstierne er adskilt fra kørebanen af en smal skillerabat.

5.2 Vand

Inden for Coop-grunden findes et eksisterende regnvandsbassin og en lukket, større regnvandsledning. Regnvandsbassinets primære funktion er at forsinke afstrømningen til de naturlige recipienter og samtidig at fungere som sedimentationsbassin. Øst for området findes et § 3-beskyttet vandløb. Mellem regnvandsbassin og vandløb er der sandfang og olieudskiller.

Området er beliggende inden for oplandet til Store Vejle Å, jf. Albertslund Kommunes Spildevandsplan 2016-2025. Store Vejleå er den primære recipient i Albertslund, da næsten 90 % af regnvandet, der falder over Albertslund, ledes til

[6] Rambøll (juni 2020): Trafiksikkerhedsvurdering for Coopbyen masterplan
[7] Rambøll (juni 2020): Coopbyen - Trafikal Vurdering
[8] Rambøll (juni 2020): Trafiksikkerhedsvurdering for Coopbyen masterplan

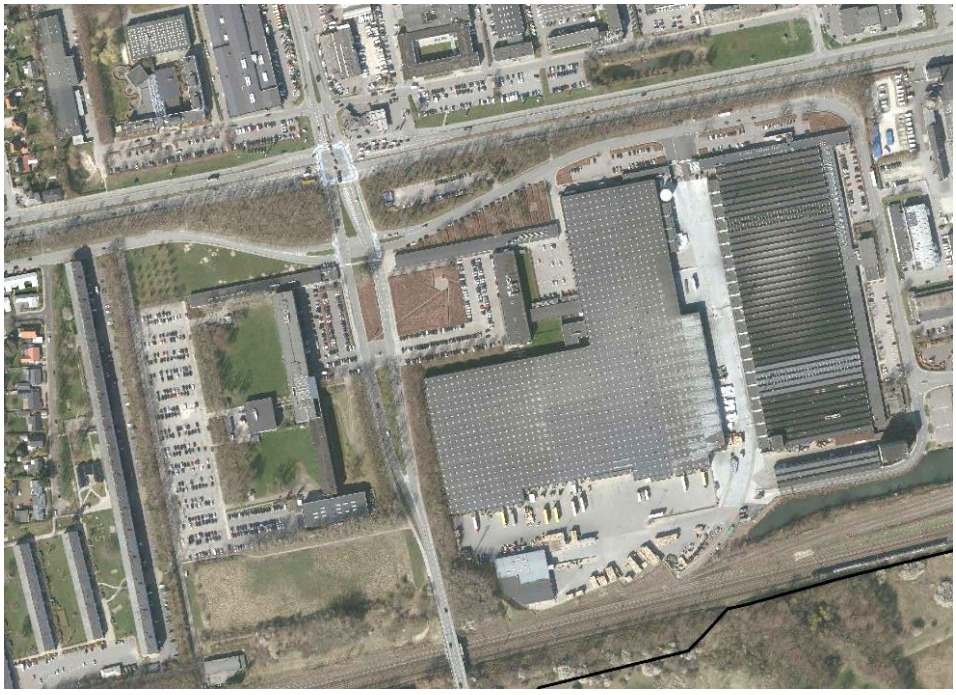
åen. Området rummer i dag primært befæstede arealer. Derudover sker en afstrømning af overfladevand fra tilstødende infrastrukturanlæg.

Masterplanområdet er desuden separatkloakeret og hører under kloakopland Røde Vejrmølle Industrikvarter og Albertslund Syd.

5.3 Jordbund/arealanvendelse

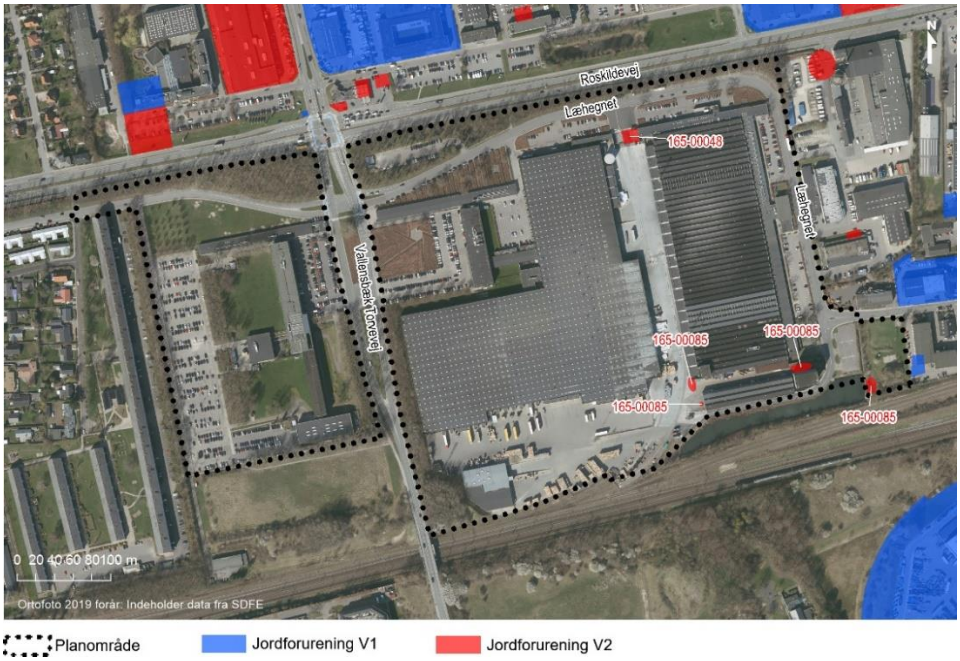
Området for masterplanen ligger på begge sider af Vallensbæk Torvevej og rummer i dag et lager- og logistikfaciliteter og Coops hovedsæde med dertil hørende adgangsveje og parkeringspladser (se Figur 5-4).

Områdets arealer er i medfør af Byplanvedtægt 2 fra 1962, forbeholdet bebyggelse for industri samt handel og lagervirksomheder. Området blev taget i brug i 1962 og er et administrationsområde med haveanlæg og kvalitetsmaterialer og et mere råt industriområde. I den sydlige del af området ligger et regnvandsbassin. Arealanvendelsen på Coop-grunden er således en kombination af funktioner, der giver området en særlig karakter.



Figur 5-4 Kort over eksisterende bebyggelse på masterplanens område

Inden for masterplanområdet er registreret fire V2-kortlagte arealer, hhv. lokalitetsnumrene 165-00048 og 165-00085 (se Figur 5-5Figur 5-5).



Figur 5-5 Kort over forureningskortlægning på Coop-grunden

Planområdet er desuden områdeklassificeret, idet området er beliggende i by-zone.

I Albertslund Kommuneplan 2018-2030 er parkeringsnorm for Albertslund Kommune fastlagt. Albertslund Kommune er fuldt udbygget, hvorfor areal må anses for en begrænset ressource. Relevante parkeringsnormer fremgår af Tabel 5-2.

Tabel 5-2 Relevante parkeringsnormer for Albertslund Kommune, Albertslund Kommuneplan 2018

Bebyggelse	Parkeringsnorm
Tæt-lav	2 pladser pr. bolig, men hvis der anlægges fælles parkeringspladser, skal der kun etableres 1,5 p-plads pr. bolig
Etagebebyggelse	1,5 pladser pr. bolig
Butikker	1,0 plads pr. 25 m^2
Kontor og liberalt erhverv	1,0 plads pr. 50 m^2
Service/tankstation	10 pladser pr. servicestation
Daginstitutioner	1,0 pladser pr. 50 m^2

Planområdet er placeret tæt ved Albertslund station, hvilket giver mulighed for en reduktion i parkeringsnormen for biler[9].

5.4 Luft

Planområdet afgrænses mod syd af jernbane og der er derfor en mulig påvirkning fra dieseltog. På jernbanen kører både S-tog samt Inter-City- Lyn-, Regional- og godtog fra Høje Taastrup. Det forudsættes, at der passerer 5-10 dieseltog i timen på jernbanestrækningen syd for Coop-grunden.

Coopbyen ligger ligeledes i nærheden af Albertslund Varmeværk og lokal luftkvalitet kan derfor påvirkes af røgfanen fra varmeværket. Albertslund Varmeværk udnyttes i dag som spidslastcentral af Albertslund Forsyning og kedeldriftstimerne er under 1.500 timer årligt i de sidste 5 år. Anlægget er udstyret med ni kedler fyret på olie og/eller naturgas. Den samlede indfyrede effekt er ca. 135 MW[10]

DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet - har lavet et interaktivt kort over luftkvalitet – "Luften på din vej"[11]. Her kan luftforureningen aflæses i et givent punkt.

Udpeges et punkt i planområdet for Coop-grunden fås de i Figur 5-6 angivne oplysninger. Det fremgår af kortet, at luftkvaliteten i masterplanområdet er svarende til luftkvaliteten i Storkøbenhavn.



Figur 5-6 *Oplysninger om luftkvaliteten på Coop-grunden, "Luften på din vej", DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet, baseret på data fra 2012*

[9] Rambøll (juni 2020): Coopbyen - Trafikvurdering
[10] Niras (marts 2018): Notat om luftspredningsberegning for Albertslund Varmeværk
[11] Det Nationale Center for Miljø og Energi, Luften på din vej: http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap

5.5 Kulturarv

Masterplanområdet er Coop Danmarks grund, som i 2007 blev udpeget som nationalt industriminde af den daværende Kulturarvsstyrelse.

Den daværende Kulturarvsstyrelses argumenter for udpegningen af hovedkvarteret i Albertslund som nationalt industriminde var;

- at Coop er hjertet i en stor engrosvirksomhed, der med mange års centralisering er blevet karakteristisk for varedistributionen i Danmark,
- at det er en gennemført funktionalistisk arbejdsplads på størrelse med en mindre by, og
- at det er en repræsentant for distributionssiden i den særlige danske andelsorganisering.

I Albertslund Kommuneplan 2018-2030 er Coops administration samt den tilhørende del af Vallensbæk Torvevej desuden udpeget som bevaringsværdig bygning og anlæg. Det fremgår af Albertslund Kommuneplan 2018-2030s retningslinjer for kulturarv og bevaringsværdier (4.3), at fortidsminder skal bevares og deres historie formidles til offentligheden.



Figur 5-7 *Bevaringsværdige bygninger i planområdet som vist i Albertslund Kommuneplan 2018-2030*

6 Miljøvurdering

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

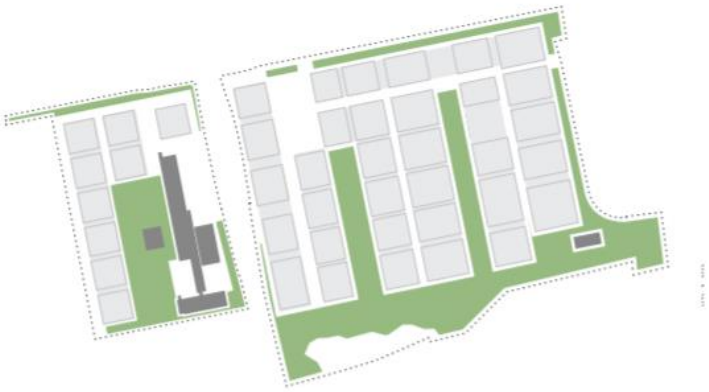
Vurderingen af indvirkningen på de enkelte miljøfaktorer er gennemført på baggrund af generel viden om indvirkningerne af de retningslinjer, som Masterplan for Coopbyen indeholder. Vurdering af masterplanens forenelighed med de kortlagte overordnede miljømålsætninger er beskrevet i kapitel 7. Vurdering af 0-alternativet er beskrevet i afsnit 4.4.

6.1 Befolkning og menneskers sundhed

6.1.1 Rekreative arealer

I masterplanen er der strategier for stisystemer på tre niveauer, sundheds- og oplevelsesfremmende pladser samt mødet med den blå struktur. I forlængelse af den blå struktur skal der etableres rekreative arealer.

I masterplanen udvikles Coopbyen således, at der opstår grønne rum mellem byggefelterne, som delvis bliver en forlængelse af den allerede eksisterende beplantning (se Figur 6-1). Derudover foreslås udvidelse af eksisterende regnvandsbassiner. I masterplanen kobles grønne og blå strukturer til Coopbyens offentlige pladser og binder de to faser sammen.



Figur 6-1 Grønne strukturer i masterplan for Coopbyen, Coop

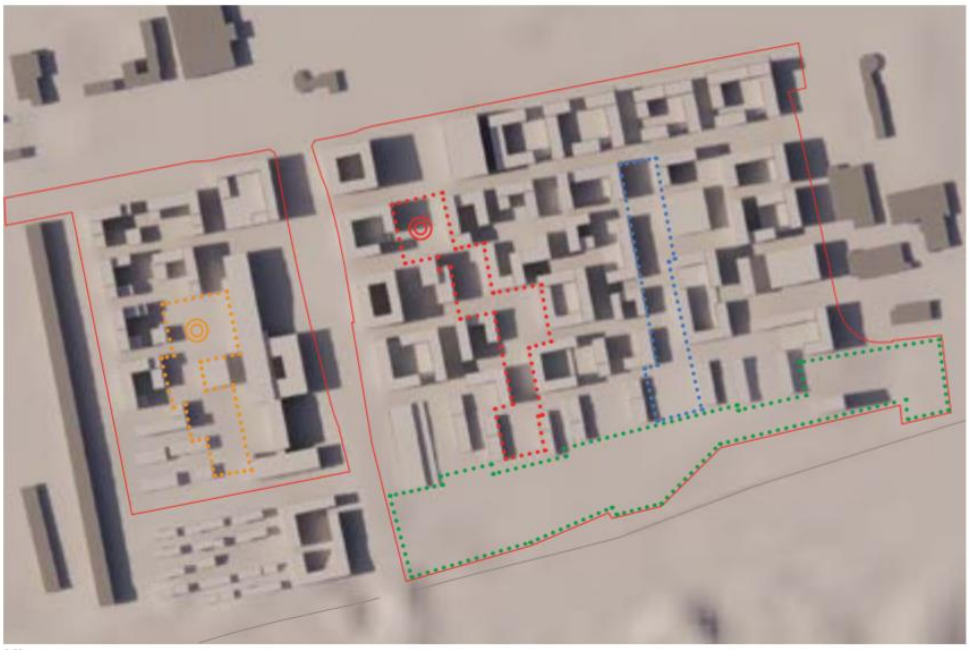
Etablering og udvidelse af grønne og blå strukturer i området øger befolkningens mulighed for at anvende arealer i planområdet rekreativt. En sammenkobling mellem offentlige rum og grønne områder kan ligeledes medvirke til dette.

Masterplanens vedtagelse og realisering af Coopbyen vurderes at forbedre områdets rekreative arealer betydeligt, idet nye grønne områder etableres og disse forbindes til omgivelsernes eksisterende anlæg.

6.1.2 Lys og skyggepåvirkninger

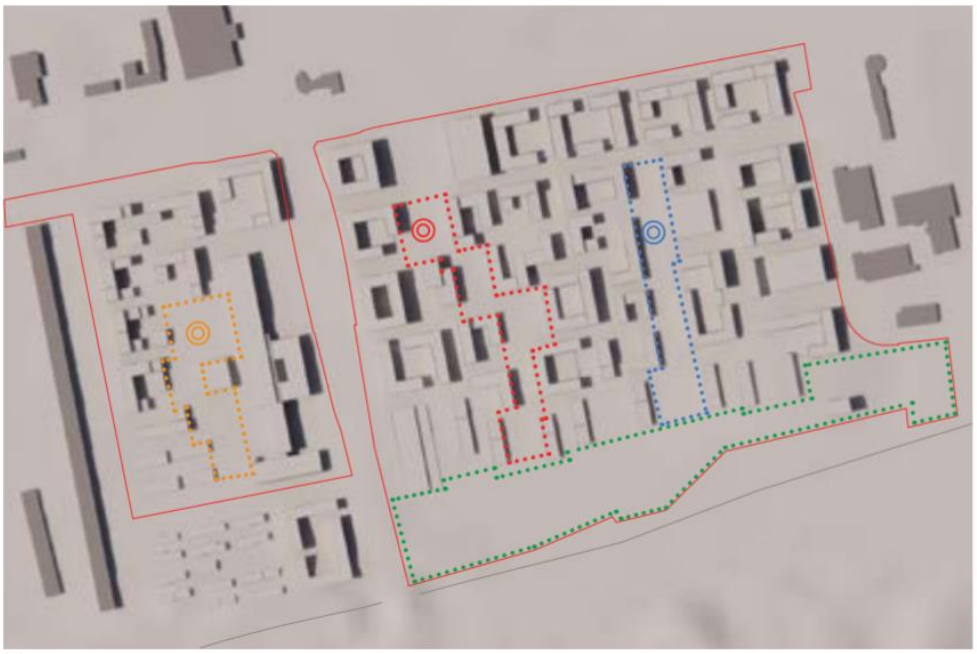
Den foreslåede bystruktur og masterplanen for Coopbyen gør det muligt for de vigtigste offentlige rum at få soleksponering i løbet af flere timer om dagen i marts og i længere perioder i juni[12]. Nogle af de mindre gårdspladser i bebyggelsen har begrænset soleksponering, især i løbet af eftermiddagstimerne. Dele af de tre vigtigste grønne uderum har soleksponering i december på forskellige dele af dagen. Severins plads har begrænset soleksponering i løbet af årets korteste dag. Den i masterplanen foreslåede støjskærm langs jernbanen kaster en relativ kort skygge på det sydligt beliggende vådområde i morgentimerne. Det grønne rum i syd langs jernbanen udsættes for sol hele dagen, selv i løbet af årets korteste dag. Skyggediagrammer for soleksponering af området efter realisering af masterplan for Coopbyen fremgår af Figur 6-2, Figur 6-3 og Figur 6-4 nedenfor.

For at sikre optimale dagslysforhold placeres højere bygninger masterplanen mod nordøst, mens lavere bygninger placeres mod sydvest. De højeste bygninger placeres mod henholdsvis Roskildevej og de interne nord/sydgående gader. Herfra sker en aftrapning mod de interne rekreative nord/sydgående grønninger. Størstedelen af de sydvendte og vestvendte facader i det foreslåede byggeri har god direkte soleksponering året igennem. Østvendte og nordøstvendte facader har direkte soleksponering gennem årets lyseste måneder. Selv nordvestvendte facader beliggende orienteret mod Roskildevej får direkte sollys i marts og juni. Nordøstvendte facader får lidt direkte sollys i løbet af årets mørkeste måneder. Nogle stueetagers facader orienteret mod øst og nord har meget lidt eller intet direkte sollys i løbet af december.



Figur 6-2 Skyggeanalyse for lys- og skyggeeksponering 21. marts klokken 15:00, Coop, maj 2020

[12] Coop (maj 2020): Sol- og skyggeanalyse for Coopbyen masterplan



Figur 6-3 *Skyggeanalyse for lys- og skyggeeksponering 21. juni klokken 15:00, Coop, maj 2020*



Figur 6-4 *Skyggeanalyse for lys- og skyggeeksponering 21. december klokken 15:00, Coop, maj 2020*

En realisering af masterplan for bebyggelsen i Coopbyen har ingen til begrænset indvirkning på de omkringliggende bygninger eller offentlige rum bortset fra dele af Roskildevej og Læhegnet og - om vinteren - nogle kontor- og industribygninger[13].

[13] Coop (maj 2020): Sol- og skyggeanalyse for Coopbyen masterplan

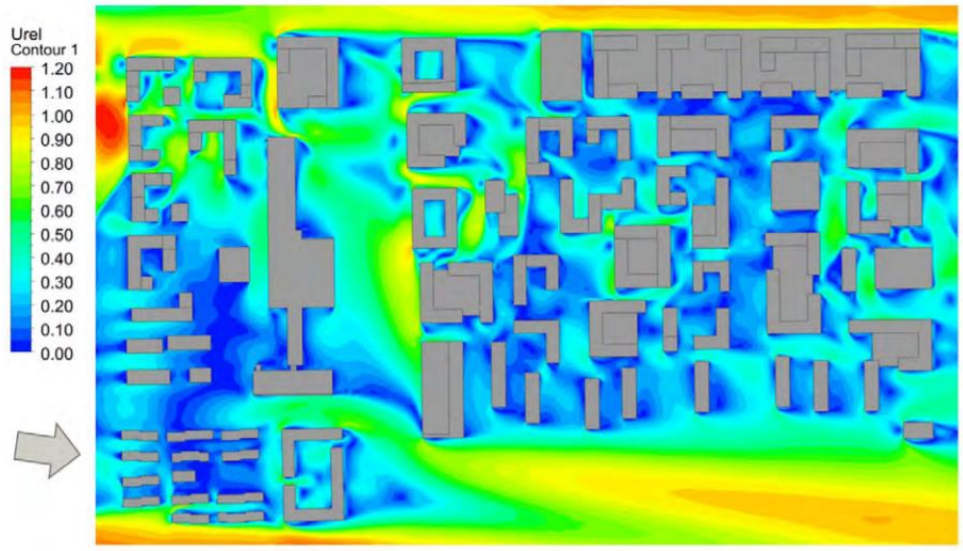
Vedtagelse og realisering af masterplan for byudvikling i Coopbyen vurderes ikke at have en væsentlig indvirkning på lys- og skyggeforhold.

6.1.3 Vindpåvirkning

Ændringer i bygningers geometri og volumen kan ændre vindstrømmen i et givent område. I masterplanen ændres bebyggelsen i planområdet til klynger sammensat af flere forskellige boligtypologier og bygningsformer. Der arbejdes i masterplanen med en variation af bygningshøjder, der spænder fra 2 etager i rækkehusene til 3-6 etager i etageejendommene samt p-husene. En realisering af masterplanen vil dermed medføre ændringer i vindstrømmen på opholdsarealer ved forskellige vindretninger og -hastigheder.

Lokale bygningshjørneeffekter ses inde på masterplanområdet hvor bygningsmassen har fanget vinden og trukket den ned til gadeplan, men denne effekt er meget afhængig af vindretningen og der ses ingen problemområder for et betydeligt antal vindretninger.

Effekten af Coopbyen Masterplan på det lokale vindmiljø kan kvantificeres vha. enten vindtunnelforsøg eller computer simuleringer, Computational Fluid Dynamics (CFD). I bagvedliggende vindmiljøvurdering[14] er der anvendt CFD simuleringer. Denne er vedhæftet miljørapporten i bilag 2.



Figur 6-5 *CFD simuleringsresultat for vestenvind (15,3% af året). Den relative vindhastighed er vist i en højde på 1,5 m over terræn, Rambøll, juni 2020*

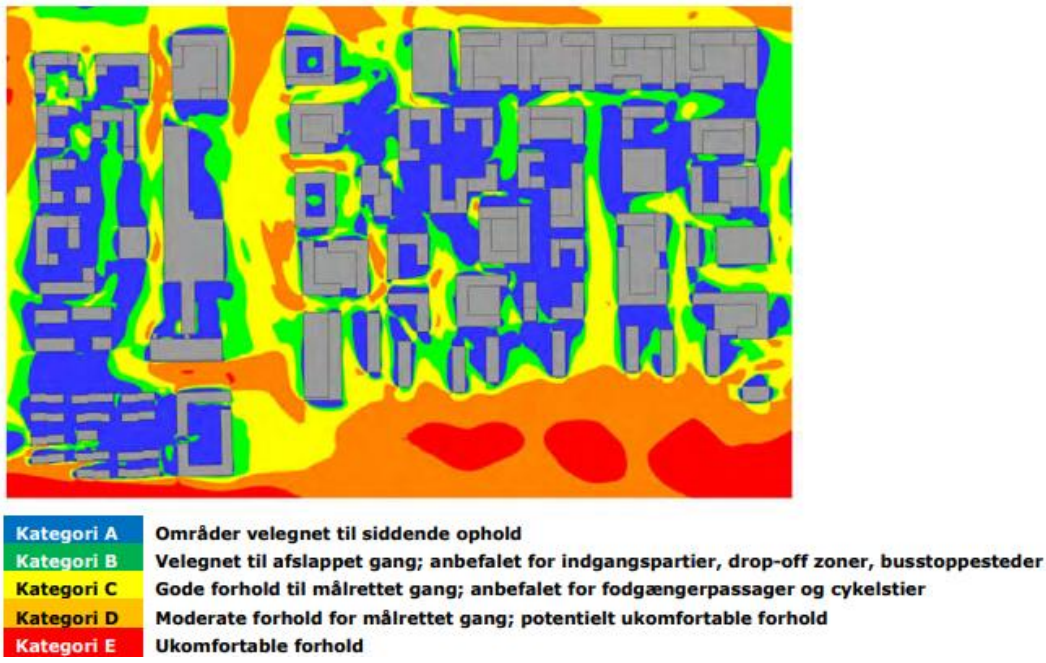
Den relative vindhastighed[15] vises på en skala fra 0-1,2, hvor værdier over 1,0 (orange, rød) betyder, at vindhastigheden i de områder er højere end

[14] Rambøll (juni 2020): Vindmiljøvurdering for Coopbyen masterplan

[15] Den relative vindhastighed (U_{rel}), er den af CFD-modellen beregnede lokale vindhastighed normaliseret med referencevindhastigheden, U_{ref}, for den frie vindstrømning 1,5 m over terræn. Derved kan områder, hvor bebyggelsen genererer acceleration (U_{rel} 1) eller mindsker (U_{rel} < 1) vindhastigheden, let identificeres.

vindhastigheden i den uhindrede vindstrømning. I de grønne og blå områder forventes afskærmning for vinden, f.eks. i læ af bygninger (se Figur 6-5). Bemærk at orange og røde områder betyder, at vinden bliver accelereret lokalt, hvilket ikke er ensbetydende med, at vindhastigheden er for høj. Det vil afhænge af referencehastigheden.

De hyppigste og kraftigste vindstrømninger ind på masterplanområdet skabes derfor langs adgangsvejene til området. F.eks. ses der vindstrømninger langs Vallensbæk Torvevej og det åbne S-togs banelegeme. Den kraftigste vindstrømning i det åbne område i den sydlige del af masterplanområdet opstår primært ved vind fra øst og delvist ved de hyppige vinde fra vest (se Figur 6-5). Støjafskærmningen langs med banelegemet er tilnærmelsesvist parallel med disse vindretninger, hvorfor de kun har en meget begrænset vindblokerende effekt. Generelt set viser de beregnede lokale vindhastigheder store områder med udpræget læ imellem bygningerne, hvilket indikerer et favorabelt vindmiljø.



Figur 6-6 Kort over vindkomfort i en højde på 1,5 m over terræn, Rambøll, juni 2020

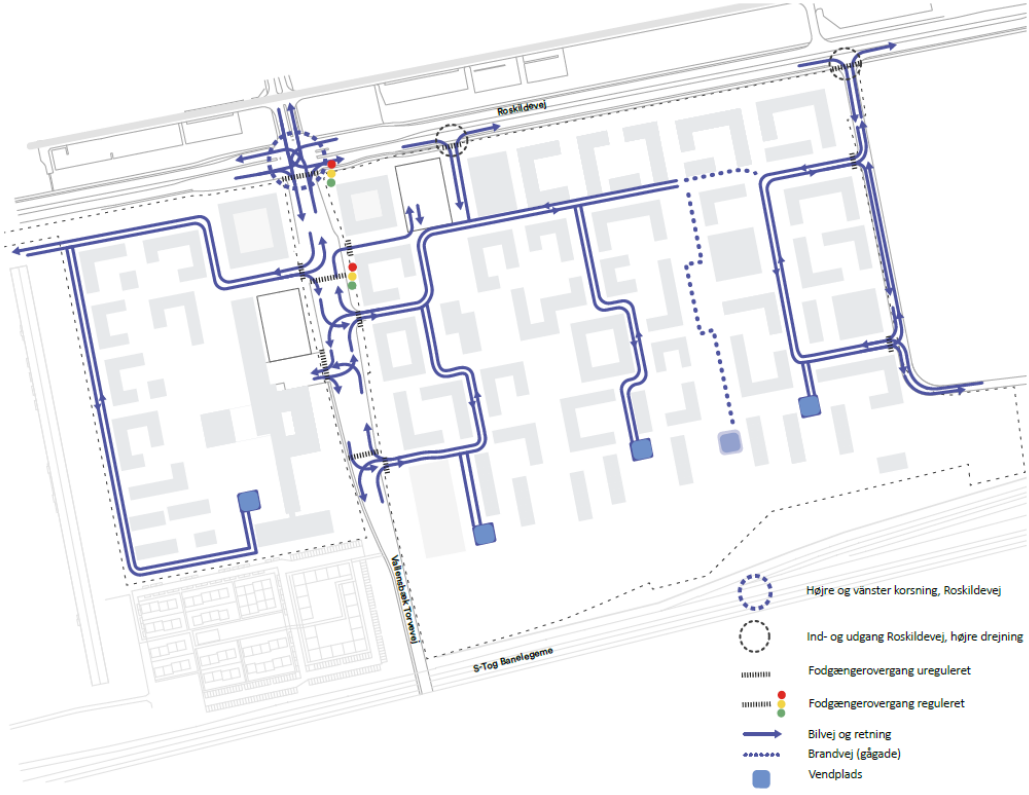
En statistisk behandling[16] af de beregnede vindhastigheder understøtter dette og viser betydelige områder, der er velegnet til stillesiddende ophold og afslappet gang (se Figur 6-6). En realisering af masterplanen vurderes at medføre delvist reduceret komfort langs passagerne ind til området og på det åbne område mod syd.

Det konkluderes, at vedtagelse af masterplan for Coopbyen og realisering af det foreslåede klyngebyggeri og støjafskærmning, generelt vurderes at medføre en positiv indvirkning på vindforholdene i planområdet.

[16] Metoder er nærmere beskrevet i bilag 2, Rambøll (juni 2020): Vindmiljøvurdering for Coopbyen masterplan

6.1.4 Trafik

Masterplanen for Coopbyen beskriver en vision for byudvikling for et større areal i et industrikvarter. I masterplanen foreslås delområde 1 samt området syd herfor vejbetjent via Læhegnet og hhv. Vallensbæk Torvevej og Albertslundvej i det overordnede vejnet. Masterplanen viser en trafikløsning, hvor Coopbyen primært vejbetjenes via et antal vigepligtsregulerede kryds, hvoraf de fleste adgange er placeret forskudt langs Vallensbæk Torvevej (se Figur 6-7). Vallensbæk Torvevej vurderes at blive den primære adgangsvej og vil dermed betjene størstedelen af trafikken. Vest for delområde 1 vil Læhegnet med dens nuværende udformning godt kunne afvikle mere trafik end i dag, men da udmundingen i Albertslundvej sker i et vigepligtreguleret kryds, bør der ikke føres store trafikmængder den vej[17]. Albertslund Kommune ønsker desuden ikke mere trafik udledt til Albertslundvej, som i forvejen er belastet af trafik.



Figur 6-7 Trafikløsning for planområdet, Masterplan for Coopbyen, Coop

Der lægges i forslag til masterplan op til, at et eksisterende signalanlæg nedlægges og erstattes af flere vigepligtsregulerede kryds, samtidig med at der tilføres boliger/kontorer og detailhandel til området, som samlet set vurderes at generere 8.800 flere ture pr. døgn end områdets nuværende funktioner genererer[18].

En trafiksikkerhedsanalyse udarbejdet i forbindelse med udarbejdelse af forslag til masterplan for Coopbyen vurderer, at de mange adgangsveje kan medføre en ineffektiv trafikafvikling, hvilket vurderes at kunne skabe tilbagestuvning og forsinkelser ved udkørsel fra Coopbyen samt forringet trafikafvikling på den

[17] Rambøll (juni 2020): Coopbyen – Trafikal vurdering
[18] Rambøll (juni 2020): Coopbyen – Trafikal vurdering

allerede belastede Vallensbæk Torvevej[19]. Uklare adgangsforhold kan desuden medvirke til, at bilisterne mister overblik og tager chancer i trafikken, hvilket kan føre til uheld, og det kan betyde, at de lette trafikanter bliver overset. I trafiksikkerhedsanalysen anbefales det at mindske antallet af adgangsveje, og i stedet samle trafikken i færre kryds på Vallensbæk Torvevej, da dette vil give en enklere og sikrere trafikafvikling for alle trafikanter[20].

Ved Roskildevej, hvor der i masterplanen foreslås højre-ind, højre-ud, kan der etableres en højresvingsbane for at undgå bagendekollisioner og for at mindske risikoen for påkørsel af cyklister. Der kan desuden etableres en udkørsels- og accelerationsbane på Roskildevej af hensyn til trafikafviklingen og trafiksikkerheden. Albertslund Kommune har i denne forbindelse udtrykt bekymring over de to overkørsler til Roskildevej, og om bilister vil tage disse for derefter at kører ned i krydset på Roskildevej/Herstedøstervej og lave en u-vending, når man skal mod Roskilde og derved undgå at bruge Vallensbæk Torvevej i myldretiden, hvor der er kødannelse. Dette scenarie bør overvejes i forbindelse med realiseringen af masterplanen og planlægning af den trafikale løsning for området. For de lette trafikanter er der i planforslaget lagt op til mange interne stiforbindelser i området i god overensstemmelse med traditionerne herfor i Albertslund Kommune. Disse kobles op på eksisterende stier på Vallensbæk Torvevej og Roskildevej og mod Albertslund Station og Albertslund Centrum, samt Glostrup og Glostrup Station.

Med den foreslåede trafikale løsning med de mange uregulerede vejadgange kan det være trafiksikkerhedsmæssigt problematisk at skulle krydse vejen for lette trafikanter. Et signalreguleret kryds på Vallensbæk Torvevej ved Læhegnet vil kunne give cyklisterne mulighed for en sikker krydsning og i det hele taget højne trafiksikkerheden på Vallensbæk Torvevej efter realisering af masterplanens visioner for udvikling af området.

Vedtagelse og realisering af masterplanen vurderes overordnet set at medføre, at den foreslåede trafikale løsning kan være problematisk for trafiksikkerheden på Vallensbæk Torvevej. Der bør derfor ved den videre detailplanlægning være fokus på stikrydsninger af interne veje i området, og der skal ses på, hvordan stitrafikanterne forventes at skulle krydse Vallensbæk Torvevej.

Det konkluderes at vedtagelse og realisering af masterplan for Coopbyen vil medføre væsentlige negative indvirkninger på den lokale trafik.

6.1.5 Støj

Masterplanområdet er omkranset af Roskildevej, en S-togsbane og et industriområde i Glostrup Kommune. Ved den nuværende situation skabes der meget støj fra lastbiler, som kører til og fra området og kører internt i området. I

[19] Rambøll (juni 2020): Trafiksikkerhedsvurdering for Coopbyen masterplan
[20] Rambøll (juni 2020): Trafiksikkerhedsvurdering for Coopbyen masterplan

fremtiden reduceres støjandelen fra lastbiler, mens der forventes at komme en højere andel privatbilister til boligområdet.

Støj fra vejen og jernbane

Støjkortlægning af eksisterende støjpåvirkninger på Coop-grunden viser, at der er støjpåvirkning fra Roskildevej og jernbanen. Vej- og banestøj har betydning for placering af boliger, og masterplanen fastlægger på den baggrund, at der etableres støjreducerende foranstaltninger langs Roskildevej og Vallensbæk Torvevej. Langs jernbanen etableres en støjafskærmning som en beplantet konstruktion. En realisering af masterplanen vurderes at ville medføre en mindre forøgelse af vejtrafikken i og omkring planområdet og dermed en mindre stigning i støjbelastningen fra veje sammenlignet med eksisterende forhold. Stigningen vil være omkring 1-2 dB, hvilket er en svag hørbar ændring[21].

I forslag til masterplan for Coopbyen lægges op til, at vejstøj fra Roskildevej reduceres ved etablering af en maks. 2,5 meter høj støjskærm, som vil blive dækket med beplantning. Som det fremgår Figur 6-8, vil støjdæmpende elementer ved Roskildevej give en reduktion af støjen på facader for de nederste etager. For de øverste etager er der dog ingen reduktion af støj på facaden, som påvirkes af støj med støjniveauer op til Lden 70 dB(A)[22]. Dette må derfor afværges med støjreducerende foranstaltninger så som støjreducerende facader og -vinduer til sikring af overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.



Figur 6-8 *Støjudbredelseskort for jernbane for en fremtidig situation uden støjskærm, hvor masterplanen realiseres, beregnet 1,5 meter over terræn på boliger og udendørs opholdsarealer ved jernbanen, Rambøll, juni 2020*

[21] Rambøll (juni 2020): Coopbyen – vurdering af støj
[22] Rambøll (juni 2020): Coopbyen – vurdering af støj

For udendørs opholdsarealer giver støjdæmpende elementer ved Roskildevej en reduktion af støjen på 5-10 dB, i nærheden af støjdæmpende elementer. 15-20 meter bag støjdæmpende elementer er der ingen reduktion af støjen på udendørs opholdsarealer, hvor støjniveauer er beregnet op til Lden 63 dB(A), hvilket er 5 dB højere end grænseværdien på 58 dB(A)[23]. I den efterfølgende projektering og lokalplanlægning skal det derfor sikres, at udendørs opholdsarealer ikke bliver udsat for støj fra jernbanen over grænseværdien

Industriområdet øst for masterplanområdet vurderes at kunne giver anledning til overskridelser af grænseværdierne for støj fra virksomheder på 45 dB(A) og 40 dB(A) for hhv. aften- og natperioden ved boliger i masterplanområdet.

Forslag til masterplanen lægger desuden op til, at der etableres en op til 3 meter høj støjskærm langs S-togbanen, i det sydlige planområde. Beregningerne af støjpåvirkning fra jernbanen ved en fremtidig situation viser, at en 3 meter høj støjskærm reducerer støjudbredelsen i området, og der er et færre antal boliger, hvor grænseværdien på 64 dB(A) på facaderne er overskredet (se Figur 6-9). De støjpåvirkede boliger over grænseværdien er den første række bygninger set fra jernbanen.



Figur 6-9 *Støjudbredelseskort for jernbane for en fremtidig situation med 3 meter støjskærm, hvor masterplanen realiseres, beregnet 1,5 meter over terræn på udendørs opholdsarealer ved jernbanen, Rambøll, juni 2020*

Vedtagelse af forslag til masterplan for Coopbyen kan medføre ændringer i støjpåvirkningen fra Roskildevej og S-togsbane i planområdet. Ved realisering af masterplanens vision for udvikling af området og etablering af boliger og udendørs rekreative arealer skal sikres, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse overholdes.

[23] Rambøll (juni 2020): Coopbyen – vurdering af støj

Virksomhedsstøj

Masterplanområdet er placeret 250 meter fra Albertslund Varmeværk, som er beliggende sydvest for planområdet. Støjpåvirkninger fra Albertslund Varmeværk vurderes derfor ikke at give anledning til overskridelser af grænseværdierne for støj fra virksomheder på 45 dB(A) og 40 dB(A) for hhv. aften- og natperioden ved boliger i masterplanområdet[24].

Industriområdet øst for masterplanområdet vurderes at kunne giver anledning til overskridelser af grænseværdierne for støj fra virksomheder på 45 dB(A) og 40 dB(A) for hhv. aften- og natperioden ved boliger i masterplanområdet. Det vurderes, at det er nødvendigt, at bygningerne mod industriområdet ved realisering af masterplanen udføres med støjafskærmning såsom særlige vinduesløsninger. Udendørs opholdsarealer bør ved realisering af masterplanen placeres bag støjafskærmning, så de ligger i læ i forhold til støj fra industriområdet.

6.2 Vand

I masterplanens vision for Coopbyen, kobles Coopbyen til eksisterende vandafledningssystem. Forslaget til masterplanen for Coopbyen bygger på følgende initiativer:

- Åbning af HOFOR's regnvandsledning for etablering af åbne bassiner
- Bydelen over terræn/LAR; Nedsivning og opsamling af tagvand og
- Bydelen under terræn; Filtrering og rensning af regnvand til brug for vanding af grønne områder.

HOFORs eksisterende regnvandsledning løber i dag terræn under torvet - "lagerpladsen" - midt i Coopbyen. I forslag til masterplan for Coopbyen åbnes regnvandskanalen op og fritlægges i større bassiner og kanaler. Vandhåndteringen vil dermed også få en rekreativ værdi i området.

Realisering af masterplanen vil derudover medføre ændringer i eksisterende regnvandshåndtering, idet realisering af masterplanens visioner medfører ændringer i håndteringen af overfladevand fra et nyt beboelsesområde på Coopgrunden. Dette sker gennem etablering af nye regnvandsbassiner til opsamling af regnvand. Det forudsættes, at der mellem de nye regnvandsbassiner og det § 3-beskyttede vandløb øst for området etableres sandfang og olieudskiller.

Regnvandshåndteringen i området vil desuden ske gennem nedsivning via grønne flader i gårdrum, tagflader, regnbede langs gader og veje samt vejtræer, samt gennem opsamling, filtrering og rensning til brug for vanding af grønne områder.

[24] Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5/1984, "Ekstern støj fra virksomheder" samt tillægget hertil fra juni 2007

Vedtagelse og realisering af masterplan for Coopbyen vil medføre væsentlige ændringer i håndteringen af overfladevand i planområdet. Ændringer vurderes dog ikke at medføre væsentlige indvirkninger på miljøet.

6.3 Jordbund/arealanvendelse

I forslag til masterplan for Coopbyen lægges op til, at arealanvendelsen i området ændres fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde (se Figur 6-10).



Figur 6-10 Areal og udnyttelse, Masterplan for Coopbyen

6.3.1 Arealanvendelse

Vedtagelsen af masterplanen kan først og fremmest medføre ændringer i de planmæssige rammer for området, som fastlægger arealanvendelsen i området. Realiseres masterplanens visioner, først og fremmest gennem kommunal- og lokalplanlægning, vil dette medføre ændringer af gældende planmæssige rammer for området, herunder hvilke anvendelser og aktiviteter der kan tillades i området. Sådanne ændringer kan bl.a. også bestå i ændringer i bebyggelse, bygningshøjder og tæthed af bygninger. Derudover kan vedtagelse af masterplanen og opnåelse af planens visioner gennem kommunal planlægning medføre ændringer i vejretter og adgangsforhold på Coop-grunden.

Masterplanens vedtagelse vurderes derfor at kunne medføre væsentlige indvirkninger på arealanvendelsen i planområdet, idet der ved realisering af masterplanens visioner kan tillades flere nye typer anvendelser.

6.3.2 Forurening af jordbunden

Der er på Coop-grunden kortlagt fire V2-kortlagte arealer (se Figur 5-5) og planområdet er områdeklassificeret, idet området er beliggende i byzone. Vedtagelse og realisering af masterplanen vil dermed medføre krav til håndtering af forurenet jord i forbindelse med anlægsarbejdet, hvor jordmængder skal flyttes og håndteres, samt behandling af forurenet jord.

Idet en realisering af masterplanen vil medføre bygge- og gravearbejder samt ændring af arealanvendelsen fra erhverv til bolig, kræves en tilladelse fra Albertslund Kommune efter jordforureningslovens § 8[25].

Vedtagelse af masterplanen og anlægsarbejder i forbindelse med realisering af planens visioner for udvikling af området kan derfor medføre indvirkninger på jordbunden.

6.3.3 Parkering

I forslag til masterplan lægges op til, at der i Coopbyen etableres parkeringskældre og p-huse, samt p-pladser på gade og terræn, til betjening af både boliger, Coops hovedkontor, detailhandel og andre services.

I parkeringsberegningerne for masterplanens arealopgørelse fremgår det, at der planlægges etableret i alt 1.657 parkeringspladser til boligerne[26]. Størstedelen af delområde 1 ligger inden for det stationsnære kerneområde i Albertslund Kommuneplan 2018-2030. Hvis det antages, at alle boliger i delområde 1 – vest for Vallensbæk Torvevej - kan anses som værende inden for det stationsnære kerneområde, kan antallet af parkeringspladser yderligere halveres jf. parkeringsnormen. Ved realisering af masterplanens visioner forventes etableret 326 lejligheder og 23 rækkehuse i delområde 1, hvilket betyder, at der skal etableres 262 parkeringspladser til boligerne i dette område[27].

I delområde 2 og 3 planlægges der i masterplanen for etablering af 70 rækkehuse og 1.326 lejligheder. Der regnes med 1,5 parkeringsplads pr. bolig, da der etableres fælles parkeringspladser ved rækkehusene. Dette giver et krav om i alt 2.094 parkeringspladser til boligerne, hvilket kan reduceres med 33 %, idet området ligger inden for det stationsnære område, hvormed kravet bliver 1.396 parkeringspladser[28]. Dette betyder, at der i alt er behov for 1.658 parkeringspladser til boligerne i masterplanområdet, hvilket stemmer overens med masterplanens 1.657 planlagte parkeringspladser til boliger.

Coop har opgjort deres eget parkeringsbehov til at være 1.000 pladser i alt, hvilket også fremgår af forslag til masterplan for Coopbyen. Ved udregning af hvor mange parkeringspladser der ifølge parkeringsnormen skal være tilknyttet Coops hovedkvarter, tages der udgangspunkt i størrelsen på byggeriet, der i

[25] Lovbekendtgørelsen nr. 282 af 27. marts 2017 om forurenet jord
[26] Rambøll (juni 2020): Coopbyen - Trafikvurdering
[27] Rambøll (juni 2020): Coopbyen - Trafikvurdering
[28] Rambøll (juni 2020): Coopbyen - Trafikvurdering

masterplanens arealopgørelse er angivet til 25.718 m². Ved parkeringsnormens krav om mindst 1,0 parkeringsplads pr. 50 m² kontorbyggeri, skal der dermed etableres mindst 514 parkeringspladser, hvilket kan nedskrives med mindst 33 %, da arealet er beliggende på grænsen mellem det stationsnære kerneområde og det stationsnære område[29]. Ved en nedjustering med 33 % giver dette et krav om 343 parkeringspladser ved Coops hovedkvarter. Masterplanens oplæg til 1.000 parkeringspladser giver således en overkapacitet på 657 parkeringspladser, hvis der alene ses på normtallet.



Tabel 6-1 Parkering i Coopbyen, Masterplan for Coopbyen

Overkapaciteten på parkeringspladser grunder i masterplanens vision om, at der som et større element i Coopbyen afsættes et areal til en multihal, som kan indeholde forskellige funktioner, som f.eks. auditorie/mødecenter for Coop, indendørs sportsaktiviteter, markedsdage, udstillinger eller andre forsamlinger omkring f.eks. boligforeninger. Der affødes i lyset heraf en behov for flere parkeringspladser end normtallet viser, da der i denne forbindelse må forventes et øget antal besøgende i området.

I masterplanens strategi for bilparkering fremgår bl.a. at overfladeparkering minimeres, hvilket giver mulighed for at arealbeslaglæggelse i forbindelse med parkering minimeres, hvor arealer kan anvendes til flere formål end bare kun parkering.

I masterplanen er der beregnet 3,0-3,5 cykelparkeringspladser pr. rækkehus. Rækkehusenes størrelse på 120 m² gør boligerne egnede til bl.a. familier, hvor der typisk bor flere. I trafikvurderingen for Coopbyen anbefales det at etablere 4 cykelparkeringspladser pr. rækkehus. Uanset om der regnes med 3 eller 4 cykelparkeringspladser pr. rækkehus, vurderes masterplanen dog ikke at planlægge

[29] Rambøll (juni 2020): Coopbyen - Trafikvurdering

for tilstrækkelig cykelparkering til disse boliger, mens der er regnet med flere end normen angiver for etagebebyggelse. Samlet set vurderes der ved masterplanens realisering at mangle cykelparkering, hvilket primært skyldes, at der ikke er medregnet behov for cykelparkering ved SuperBrugsen, den øvrige handel og daginstitutionen samt det ekstra behov for cykelparkering, som opstår ved udvidelsen af Coops hovedkvarter.

God cykelparkering er dog ikke kun et spørgsmål om at sikre tilstrækkeligt mange pladser, men også at placere pladserne, hvor behovet er til stede[30]. Der skal derfor i fremtidig projektering og lokalplanlægning sikres, at både antal og placering af cykelparkering understøtter trafikanternes mål og ruter.

Arealer er dog fortsat en begrænset ressource i Albertslund Kommune, som er fuldt udbygget, og det må derfor anses som modstridende med Albertslund Kommuneplans retningslinjer for parkering, at der udlægges flere parkeringspladser end der er behov for. Dette forhold begrundes dog af visioner om etablering af multihal til mødecenter, sportsaktiviteter, markedsdage m.m., som kan medføre et øget antal besøgende i området.

Vedtagelse og realisering af masterplanen for Coopbyen vurderes derfor at have en væsentlig indvirkning på arealanvendelsen i planområdet.

6.4 Luft

I masterplanen fastlægges rammer for blandt andet etablering af nye parkeringsmuligheder, butikker, etageboliger og rekreative arealer. Masterplanen medfører i sig selv ikke luftemissioner, men kan sætte rammerne for en udvikling, som kan have betydning for de personer, der kommer til at bo eller arbejde i planområdet. Ved realisering af masterplanens visioner for Coopbyen, risikerer personer, der arbejder eller kommer til at bo i områder at blive udsat for luftforurening fra eksisterende aktiviteter i nærheden.

For at beskytte befolkningen mod sundhedsskadelige effekter af luftforurening er der opstillet grænser for, hvor meget forurening luften kan belastes med[31]. Luftkvaliteten i planområdet er i dag bl.a. under indflydelse af emissioner fra diffuse kilder som transportkorridorer samt stationære kilder som Albertslund Varmeværk.

Ved realisering af masterplanen vil påvirkning af luftkvalitet fra jernbanen fra passerende dieseltog med partikler og NOx påvirke de kommende boliger. Det fremgår dog af Figur 5-6, at luftkvaliteten i masterplanområdet svarer til luftkvaliteten i Storkøbenhavn, og at disse ligger under grænseværdierne for, hvor meget forurening i luften der kan accepteres.

---

[30] Rambøll (juni 2020): Coopbyen - Trafikvurdering

[31] Miljøstyrelsen, Måling og vurdering af luftforurening: https://mst.dk/luft-stoej/luft/overvaagning-af-luftforurening/maaling-og-vurdering-af-luftforureningen/

Udpeges et punkt i planområdet for Coop-grunden fås de i Figur 5-6 angivne oplysninger. Det fremgår af kortet, at mængden af kvælstofdioxider, partikler er mindre end 2.5 µm/m³ og partikler mindre end 10 µm/m³ alle ligger under grænseværdierne herfor.

Albertslund Varmeværk har to skorstene, hvis dimensioner senest er fastlagt ved en skorstenshøjdeberegning (OML) i 2018[32]. I luftspredningsberegningen beskrives forurening med NO_x, CO og SO_2 ved hjælp af beregninger udført for to scenarier (drift på olie og drift på naturgas), og det konkluderes, at olie er dimensionsgivende for værkets skorstene.

Det er oplyst i luftspredningsberegningen, at emissionerne i beregningerne er samlet i det nordligste afkast. Beregningerne er derfor udført på én skorsten. OML-beregningen viste, at immissionskoncentrationerne kan overholde de vejledende B-værdier med stor margin i alle de i beregningerne anvendte afstande, højder samt i alle retninger omkring skorstenen. Driften af værket vurderes derfor kun medfører en mindre påvirkning af omgivelserne, herunder nye boliger indenfor planområdet i forbindelse med realisering af masterplanens visioner.

Gennemførelse af masterplanen vil ikke betyde en nævneværdig ændring af luftkvaliteten i området sammenlignet med andre blandede bolig- og erhvervsområder. Den øgede trafik i området kan påvirke luften lokalt, men dette vurderes ikke at medføre en sådan stigning af luftforurening i planområdet, at fastsatte grænseværdier ikke kan overholdes.

Vedtagelse og realisering af masterplanen vurderes ikke at medføre, at grænseværdier for luftforurening ikke kan overholdes som følge af en ændring fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde. Vedtagelsen af masterplanen vurderes derfor ikke at have en væsentlig indvirkning på luft.

6.5 Klima

I forslag til masterplan fremgår strategi for regnvandshåndtering og et rekreativt element, hvorefter Coopbyens vådområder og blå elementer skal imødekomme fremtidige behov for at kunne håndtere forventede store mængder regnvand.

Påvirkning fra ekstreme regnhændelser i fremtidens klima kan føre til opstuvning af vand på terræn i masterplanens sydøstlige område, hvor der i dag ligger et eksisterende regnvandsbassin. Forslag til masterplan indeholder derfor visioner om etablering at nyt bassin sydvest for området. Masterplanen indeholder derudover visioner om etablering af LAR-anlæg i boligområderne, til forsinkelse, nedsivning, fordampning og filtrering af regnvand.

Påvirkningen fra fremtidens klima kan udgøre en væsentlig påvirkning af planområdet. I medfør af masterplanen skal Coopbyen kunne varetage eksisterende udfordringer med ekstreme regnhændelser. Dette vurderes at kunne lade sig

[32] Niras (marts 2018): Notat om luftspredningsberegning for Albertslund Varmeværk

gøre i lyset af masterplanens visioner for blå strukturer og etablering af LAR-anlæg

Vedtagelse og realisering af mastplan for Coopbyen vurderes at have en positiv indvirkning på eksisterende og fremtidige klimaudfordringer med ekstreme regnhændelser.

6.6 Materielle goder

Der er udarbejdet flere detailhandelsanalyser af konsekvenserne af det nye bydelscenter på Coopbyen viser, at etableringen kan påvirke Albertslund C[33]. Analyserne viser, at der vil være tale om en væsentlig nedgang på i størrelsesordenen 15 % af den dagligvareomsætning, som butikkerne i Albertslund Centrum ellers kunne opnå i 2031, og effekterne vil derfor være betydelige.

Visionerne om et betydeligt boligbyggeri vil skabe grundlag for en betydelig udvidelse af detailhandelsudbuddet herunder etableringen af Bydelscenteret i Coopbyen. Effekten af det nye bydelscenter forventes dog særligt for dagligvareområdet at aftage i takt med omdannelsen af Coopbyen til boliger, da butikkerne i Coopbyens bydelscenter på dagligvareområdet reelt set vil komme til at fungere som lokalcenter for de nye boliger i Coopbyen.

Udvalgsvarebutikkerne forventes derimod at henvende sig til et større opland, og dermed reelt set fungere som et bydelscenter. Nye udsalgsvarebutikker i Coopbyen vil formentlig hente markedsdele fra Albertslund Centrum og i særdeleshed fra Glostrup Sydvestområdet. Oplandet vurderes til at omfatte dele af Vallensbæk, Glostrup og Albertslund[34]. Dette forventes dog at være meget afhængigt af, hvilke butikker der etableres i bydelscenteret, idet der f.eks. ikke er en møbelbutik eller en isenkræmmer i Albertslund Centrum.

Opførelsen af nye boliger giver på trods af en forsat forventning om vækst i onlinehandlen forbedrede omsætningsmuligheder i både nye og eksisterende butikker og centre.

Idet der i Coopbyen også planlægges etableres for boligbebyggelse, samt at der generelt forventes en udvikling i antallet af boliger i hele Albertslund, forventes vedtagelsen og realiseringen af Masterplan for Coopbyen ikke at medføre en væsentlig indvirkning overfor Albertslund Centrum.

6.7 Kulturarv

Coop-grunden er udpeget som nationalt industrielt kulturmindesmærke, og Coop's administrative hovedkontor er udpeget som bevaringsværdig bygning.

---

[33] CK&CO (juni 2020): Coopbyen bydelscenter – Undersøgelser af muligheder og konsekvenser
[34] CK&CO (juni 2020): Coopbyen bydelscenter – Undersøgelser af muligheder og konsekvenser

Vedtagelse og realisering af masterplanens visioner for Coopbyen kan medføre ændringer i bygnings- og etagehøjder i området og dermed påvirke området og Coop's hovedkontor og centrallager som sammenhængende bygningskompleks af høj arkitektonisk værdi.

Forslag til masterplan tager udgangspunkt i den bevaringsværdige beplantning, regnvandsbassin, hovedsædet og udvalgte industri-reminicenser, og nye byggefelter placeres omkring dette.

I masterplanen indgår en vision om, at føre fortællingen om firmaets udvikling og tilstedeværelse med ind i den nye bydel, ved at bevare en mindre del af de eksisterende lagerbygninger med deres karakteristiske grid-struktur og konstruktioner. I masterplanen lægges således op til bevarelse af;

- grønne strukturer og værdifulde træer og landskab,
- industrielementer og særlige armaturer,
- eksisterende karakteristiske bygninger og bygningsdele og konstruktioner, samt landskabelige elementer (fx. togsporet)

Derudover lægger op til en genanvendelse af belægninger af solide brosten og chaussésten i forbindelse med udvikling af området.

Konceptet for udvikling af Coopbyen i masterplanen er at skabe en grøn by omkring fællesskab. Centrale dele af masterplanen indeholder visioner om fællesskab – at sikre integrerede bygningsarealer til fællesfaciliteter og foreningsliv – og Coop-identitet – at skabe en attraktiv destination ved at indarbejde Coop brandet som synligt element i masterplanen.

Masterplanen for Coopbyen er bygget op omkring visionen om et fællesskab gennem sundhed og bæredygtighed. Dette fællesskab på masterplanniveau etableres på forskellige niveauer som det nære fællesskab, klyngefællesskabet og bydelsfællesskabet. De grønne rum mellem bygningerne, sti- og vejnettet vil på hvert niveau understøtte de forskellige fællesskaber.

Coop-identiteten på masterplanniveau etableres gennem blandt andet genanvendelse og genfortolkning af eksisterende strukturer såsom industrielle spor og særlige bygninger, gennem genanvendelse af de ikoniske elementer som eksisterer på grunden i dag, blandt andet Cirkelpigen og gennem etablering af en Coop testbutik og et showroom.

Vedtagelse og realisering af masterplanen vurderes at have en positiv indvirkning på områdets kulturarv, idet visionerne i masterplanen er at fortælle historien om Coop Danmark og integrere arkitektoniske elementer og historiske værdier i områdets udvikling.

7 Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger

I afgrænsningsrapporten er det vurderet, hvilke miljøbeskyttelsesmål, som er relevante for masterplanen. Miljøbeskyttelsesmålene kan være fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan.

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

Tabel 7-1 Vurdering af miljømålsætninger, som er relevante for Masterplan for Coopbyen.

Emne	Målsætninger	Vurdering
FN's 17 verdensmål	› Delmål 11.3: Gør byerne inkluderende og bæredygtige › Delmål 11.6: Minimer byernes miljøpåvirkning › Delmål 11.7: Skab sikre og inkluderende grønne offentlige rum › Delmål 12.5: Reducer affaldsmængden betydeligt	› Delmål 11.3: forslag til Masterplan for Coopbyen indeholder visioner om etablering af en ny bydel omkring grønne, fælles rum. I den tætte bebyggelse planlægges at muliggøre let adgang til private og offentligt tilgængelige uderum, både i den enkelte bebyggelse og i den samlede bydel. Masterplanen vurderes derudover gennem rekreative arealer og en stor mangfoldighed af boligtyper at skabe fællesskaber på tværs af generationer og bydele. Masterplanens vedtagelse vurderes at bidrage til opfyldelsen af Delmål 11.3. › Delmål 11.6: Forslag til Masterplan for Coopbyen indeholder visioner om at skabe en bæredygtig bydel gennem regnvandsløsninger, affaldshåndtering, byggematerialer og biodiversitet. Coopbyen planlægges disponeret med større områder til regnvandshåndtering, som kan anvende vandet som et rekreativt element. Derudover skal byens affald håndteres i fragmenter, så opdeling og sortering af affald bliver en umiddelbar og naturlig handling for beboerne. Grøn energi skal kunne skaffes ved hjælp af solpaneler placeret på de mange tagflader, og flere steder i bydelen skal det være muligt at

		kunne oplade el-biler, scootere, løbehjul og cykler. I forbindelse med udviklingen og projekteringen af de fysiske bygninger og andre konstruktioner skal der i medfør af masterplanen være fokus på at anvende bæredygtige byggematerialer og konstruktive principper. Vedtagelse af masterplanen vurderes at bidrage til opnåelse af delmål 11.6. › Delmål 11.7: Visionen om udvikling af Coopbyen er bygget op om blå og grønne strukturer, som kobler offentlige pladser og skaber rekreative byrum i området. Masterplanen arbejder derudover med oplevelsesfremmende pladser, som opfordrer til bevægelse og ophold. Masterplanens vedtagelse og realisering vurderes at bidrage til opnåelse af delmål 11.7. › Delmål 12.5: I visionerne for udvikling af Coopbyen arbejdes med affaldshåndering og sortering på 3 niveauer; i hjemmet, i miljøspots og i delebørsen. Miljøspots planlægges at indeholde, udover restaffald, 6 genbrugsfraktioner: Metal, plast, glas, papir, pap og madaffald. Miljøspots skal være lettilgængelige og bolignære (indenfor 50m). Derudover komposteres haveaffald i videst omfang og bruges i fælles køkkenhaver. Realisering af masterplanens visioner for affaldshåndtering i Coopbyen vurderes at ville bidrage positivt til opnåelsen af delmål 12.5.
Fingerplan 2019	› Byudvikling skal tage udgangspunkt i eksisterende infrastruktur, herunder den kollektive trafikbetjening.	› Coop-grunden ligger under en kilometer fra Albertslund S-togsstation. Coop-grunden ligger derudover i 2,5 kilometer fra Glostrup stogstation og kommende letbanestop. I visioner for udvikling af Coopbyen kobles hovedstier til

		Albertslunds eksisterende stisystem. Dette skal sikre gode forbindelser for pendlere til og fra arbejde, til trafikale knudepunkter, samt mellem Coopbyen og destinationer i resten af Albertslund og Glostrup. Vedtagelse og realisering af Masterplan for Coopbyen vurderes at bidrage til Fingerplan 2019s målsætninger om byudvikling i ydre storbyområde.
Region Hovedstadens prioritering af jordforureningsindsatsen "Vejen til ren jord og rent vand"	› Borgerne i hovedstadsregionen skal kunne bo i deres huse og lejligheder uden at deres sundhed bliver påvirket af jordforurening.	› Det forventes, at der gennem meddelelse af § 8-tilladelse ved realisering af masterplanen og udvikling af Coopbyen, stilles krav om foranstaltninger til sikring af, at den planlagte ændrede anvendelse og det planlagte bygge- og anlægsarbejde er miljø- og sundhedsmæssigt forsvarligt. Gennem sådanne forvaltninger, vil udviklingen af Coopbyen være i overensstemmelse med regionale målsætninger herfor.
Vandrammedirektivet, Vandområdeplan for Sjælland	› Vandløb i vandområdedistriktet Sjælland skal som hovedregel opnå god kemisk tilstand og god økologisk tilstand.	› Vedtagelse og realisering af masterplan for udvikling af Coopbyen vurderes ikke at stride imod målsætningerne om, at opnå god kemisk tilstand og god økologisk tilstand i Store Vejle Å.
Albertslund Kommunes Bæredygtighedsstrategi (Miljøpolitik)	› 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. › Der indarbejdes bæredygtige principper i fremtidige byggeprojekter; nye såvel som	› Masterplan for udvikling af Coopbyen indeholder både visioner om at sikre et område med høj diversitet gennem stor variation af boligtyper og rekreative områder. Masterplanen indeholder derudover visioner om at skabe en bæredygtig bydel gennem regnvandsløsninger, affaldshåndtering, byggematerialer og biodiversitet. Vedtagelse af masterplanen for Coopbyen vurderes derfor at bidrage til målsætningen om at indtænke bæredygtighed på alle niveauer af byplanlægning.

	renoveringer og ombygninger.	› forslag til Masterplan indeholder visioner om store åbne gårdrum, som skal forstærke den nære grønne strategi om at tilbyde en fælles have. I disse områder er beplantningen kultiveret, med frugttræer, prydblomster og nyttehaver, hvormed der tilbydes endnu en type habitat med fokus sommerfugle, havefulge og insekter. strukturplanen indeholder blå og grønne elementer med en stor variation i plantearter vil være med til at styrke områdets biodiversitet og vil kunne tiltrække insekter, fulge og mindre dyr. Vedtagelse og realisering af masterplanen vurderes at kunne bidrage til målsætningen om at tage hensyn til og styrke biodiversiteten i byen. › Masterplanen indeholder visioner om at der i forbindelse med udviklingen og projekteringen af de fysiske bygninger og andre konstruktioner skal være fokus på at anvende bæredygtige byggematerialer og konstruktive principper. Dette kan bl.a. være bygninger med bærende trækonstruktioner, robuste facadematerialer, lokale materialepaletter eller "design for disassembly", hvor bygningens konstruktioner i fremtiden kan skilles ad for at indgå i andre byggeprojekter. Vedtagelse og realisering af masterplanen vurderes at bidrage til målsætningen om at indarbejde bæredygtige principper i fremtidige nye byggeprojekter.
Vision for Roskildevej	› Målsætninger om åbne randzoner mod Roskildevej › Nedbringe generne fra trafikstøj	› Forslag til Masterplan for Coopbyen indeholder visioner om etablering af støjskærm på Coop-grunden ud mod Roskildevej. En realisering af visionerne vurderes at stride imod målsætningerne om åbne randzoner mod Roskildevej.

	› Sikre fortsat god fremkommelighed	› Idet forslag til masterplan indeholder planer om etablering af støjskærm mod Roskildevej, vurderes målsætningen om at nedbringe- eller på anden måde mindske generne fra støjen på arealerne op til. › Vedtagelse og realisering af forslag til masterplan for Coopbyen kan grundet de mange adgangsveje medføre en ineffektiv trafikafvikling, hvilket vurderes at kunne skabe tilbagestuvning og forsinkelser ved udkørsel fra Coopbyen. I masterplanen lægges op til højre-ind, højre-ud ved Roskildevej. Dette kan medføre risiko for bagendekollisioner og for at mindske risikoen for påkørsel af cyklister. Masterplanen vurderes ikke at bidrage positivt til målsætningen om, at sikre fortsat god fremkommelighed.

8 Afværgeforanstaltninger

Det fremgår af Miljøvurderingslovens bilag 4 punkt g, at miljørapporten skal indeholdes 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 masterplanen opstået behov for at etablere særlige afværgeforanstaltninger som følge af planlægning for udvikling af Coopbyen.

Beregning af støj fra vejtrafik og jernbanetrafik viser, at der er behov for afværgeforanstaltninger for at overholde gældende grænseværdier. I forbindelse med lokalplanlægning af området for udvikling af Coopbyen, skal derfor stilles krav om støjdæmpende foranstaltninger.

9 Overvågning

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

Miljøvurderingen af forslag til Masterplan for Coopbyen viser, at der ikke er miljøpåvirkninger, som er så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning. Der fastlægges derfor ikke et overvågningsprogram, som følge af visionerne for udvikling af Coopbyen.

10 Referencer

Coop (maj 2020): Sol- og skyggeanalyse for Coopbyen masterplan

Rambøll (juni 2020): Vindmiljøvurdering for Coopbyen masterplan

Rambøll (juni 2020): Trafikvurdering

Rambøll (juni 2020): Trafiksikkerhedsvurdering for Coopbyen masterplan

Rambøll (juni 2020): Coopbyen - Vurdering af støj

Niras (marts 2018): Notat om luftspredningsberegning for Albertslund Varmeværk