



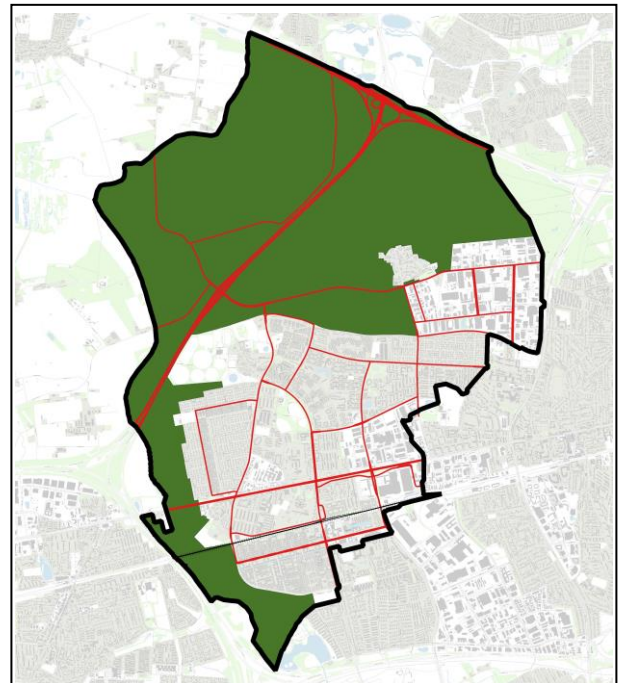
Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af:

Lokalplan 5.11 –

Boliger og erhverv på Malervangen 1

19. august 2024

Sagsnummer: 09.40.05-P16-6-22



Indholdsfortegnelse

Indledning.....	4
Lovgrundlag.....	4
Lokalplan 5.11 - <i>Boliger og erhverv på Malervangen 1</i>	4
Lokalplan 5.11's formål.....	5
Områdets anvendelse – delområde 1.....	5
Områdets anvendelse – delområde 2 og 3.....	6
Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen.....	8
Befolkning og menneskers sundhed.....	8
Trafikale forhold.....	8
Støj fra trafik.....	12
Byomdannelsesområde.....	15
Skyggegener.....	16
Indbliksgener.....	17
Vindpåvirkning.....	21
Klimatiske faktorer.....	23
Udledning af drivhusgasser.....	23
Klimatilpasning.....	24
Jordbund og vand.....	27
Jordforurening.....	27
Vand.....	29
Landskab.....	29
Arealanvendelse.....	29
Visuelle forhold.....	31
Kulturarv og arkitektonisk arv.....	31
Materielle goder.....	32
Kumulative virkninger.....	33
Opsamling omkring miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen.....	39
Høringssvar og bemærkninger.....	40
Støj fra veje på facader.....	40
Bebyggelsens højde og påvirkningen herfra.....	41
Venstre sving forbudt fra Malervangen til Gamle Landevej.....	43
Klimapåvirkning og byggematerialer.....	44
Alternativer.....	45
0-Alternativet.....	45



Alternativer til lokalplanens indhold.....46

Overvågning.....47

Afværgeforanstaltninger48

Manglende viden50

 Trafikafvikling og trafiksikkerhed.....50

 Byomdannelsesområde.....50

 Blandede byfunktioner50

 Vindkomfort50

 Klima50

 Jordbund og vand51

Litteraturliste.....51



Indledning

Albertslund Kommunalbestyrelse besluttede på mødet [tirsdag den 13. april 2022](#) at godkende startredegørelsen for projektet på Malervangen 1, hvormed udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.11 – *Boliger og erhverv på Malervangen 1* og tilhørende miljøvurdering kunne påbegyndes.

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [tirsdag den 14. maj 2024](#) at sende [forslag til Lokalplan 5.11 – Boliger og erhverv på Malervangen 1](#) med tilhørende [Miljørapport](#) i offentlig høring. Forslaget var i 8 ugers høring fra torsdag den 16. maj 2024 til og med søndag den 14. juli 2024.

Lovgrundlag

Formålet med miljøvurderingsloven ([LBK nr. 4 af 03/01/2023](#)) er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer, jf. lovens § 1.

I medfør af § 8, stk. 1, nr. 1 i miljøvurderingsloven skal den myndighed, der udarbejder planer og programmer indenfor blandt andet fysisk planlægning og arealanvendelse, og som fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter omfattet af lovens bilag 1 og 2, gennemføre en miljøvurdering af planen.

Planforslaget er udarbejdet inden for fysisk planlægning og arealanvendelse og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser samt er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, punkt 10, b:

”Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg”.

Når der skal udarbejdes en miljørapport til en lokalplan og/eller kommuneplan herunder tillæg, bliver der udsendt et udkast til afgrænsningsnotat til berørte myndigheder, før der tages endelig stilling til afgrænsningen af miljørapportens indhold (jævnfør [miljøvurderingsloven](#) § 11 og § 32, stk. 3, pkt. 2).

Afgrænsningen har til formål at beskrive hvilke miljøtemaer, der skal behandles i miljøvurderingen og indgå i miljørapporten. I afgrænsningsnotatet beskrives også, hvordan miljøvurderingen af disse temaer forventes udført.

I forbindelse med den endelige vedtagelse af en plan eller et program med tilhørende miljøvurderingsrapport skal miljøvurderingsmyndigheden i henhold til § 13, stk. 2 i miljøvurderingsloven ([LBK nr. 4 af 03/01/2023](#)) udarbejde en sammenfattende redegørelse for:

- 1) Hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet,
- 2) Hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- 3) Hvorfor den godkendte eller vedtagne plan eller det godkendte eller vedtagne program er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet, og
- 4) Hvordan myndigheden vil overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af planen eller programmet.

Lokalplan 5.11 - Boliger og erhverv på Malervangen 1

Lokalplan 5.11 – *Boliger og erhverv på Malervangen 1* område er beliggende i den sydøstlige del af Hersted Industripark, og er inddelt i 3 delområder, se figur 1. Lokalplanen opdeles i tre delområder, hvor delområde 1 udlægges til blandende byfunktioner i form af bolig- og erhvervsformål. Stueetagen ud mod Gamle Landevej kan anvendes til erhverv og/eller boligformål, mens den resterende del af bebyggelsen kun må anvendes til boligformål. Delområde 2 må kun anvendes til privat fællesvej, og delområde 3 må kun anvendes til offentlig vej og fællesanlæg for grundejerforeningen i Hersted.

Lokalplanområdet omfatter et areal på 42.037 m², hvoraf delområde 1 udgør 5.000 m², delområde 2 udgør 6.241 m², og delområde 3 udgør 37.048 m². Området udgøres af matrikelnumrene 2bp, 6i, 8av, 8cb og vejlitra 7000y Herstedøster By, Herstedøster. Området er beliggende i byzone og fastholdes i byzone.





Figur 1: Situationsplan

Lokalplan 5.11's formål

Lokalplanen skal sikre, at delområde 1 i fremtiden kan udvikles som blandet bolig og erhvervsområde med blandede byfunktioner.

Det er også et formål med lokalplanen at fastlægge omfanget og placeringen af bebyggelsen, så den opføres som karrébebyggelse rundt om et gårdrum og med grønne kantzoner langs bebyggelserne. Gårdrummet skal sikre, at områdets beboere får et fælles mødested med mulighed for ophold og legearealer.

Lokalplanen har ligeledes til formål at sikre bebyggelsens arkitektoniske træk. Det meste af bebyggelsen skal udformes med en tredeling i bund, midte og top og den øverste etage skal tilbagetrækkes fra facaden.

Endelig har lokalplanen til formål at sikre vej- og sti-adgang ind og ud af området.

Områdets anvendelse – delområde 1

Delområde 1 kan anvendes til boligformål i form af etageboligbebyggelse i bygningskroppe op til 6 etager med tilhørende fællesfaciliteter. Stueetagen mod vest langs Gamle Landevej kan udover boligformål anvendes til erhverv i form af serviceerhverv eller kundeorienteret serviceerhverv.

Området kan anvendes til parkering og adgang- og stiforbindelser.



Området kan også anvendes til udendørs ophold, både i form af fælles og private opholds- og legearealer.

Fælles aktiviteter for borgere i Albertslund Kommune er en vigtig del af at være med i et fællesskab, og dette skal også understøttes for den enkelte bebyggelse. Derfor skal der sikres plads til fælles aktiviteter både udendørs og integreret indendørs i bebyggelsen.

Områdets anvendelse – delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening.

Delområde 2 – de to stikveje til Smedeland – skal af hensyn til trafiksikkerheden forsynes med cykelstier og fortove, når der etableres boliger i de tilstødende områder. Proces for omlægningen vil blive gennemført efter vejlovgivningen. Eksisterende vejtræer kan formentlig ikke bevares ved omlægning af vejene, men forudsættes erstattet af nye træer, som minimum i den ene side af vejen. Det fremgår af retningslinje 2.5 i Kommuneplan 2022 – 2034, at:

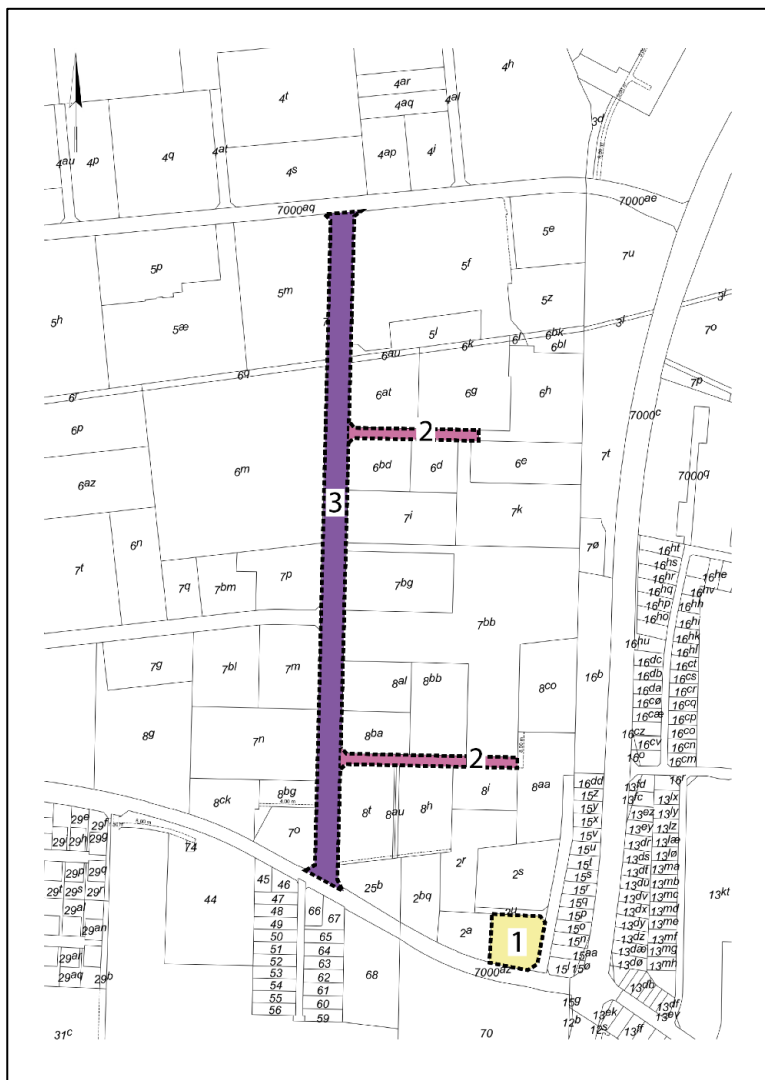
”Den eksisterende vejstruktur og beplantningsstrukturen med allétræer langs de overordnede veje og stikveje fastholdes og videreudvikles som led i omdannelsen af området”.

Delområde 3 – den nord-sydgående vej Smedeland – skal omdannes til en ’boulevard’ med mindre vejareal og mere grønt. Den vestlige side vil fortsat være offentlig vej. Den østlige side nedlægges som vej og omdannes til et fællesanlæg, der skal anlægges og vedligeholdes af en grundejerforening med medlemspligt for de grundejere, som udnytter muligheden for byomdannelse. Fællesanlægget skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer. Principperne fremgår af lokalplanens bestemmelser med tilhørende bilag. Grundejerforeningen skal udarbejde et mere detaljeret projekt. Proces for delvis nedlæggelse af vejarealet vil blive gennemført efter vejlovgivningen.

Disse delområderne er omfattet af planforslagets bestemmelser om den fælles grundejerforening for samtlige grundejere i byomdannelsesområdet i Hersted Industripark. Den fælles grundejerforening i Hersted skal forestå anlæg, drift og vedligeholdelse af fællesarealer og vedligeholdelse af private fællesveje inden for grundejerforeningens område. De øvrige ejendomme inden for grundejerforeningens område indtræder efterhånden som ejendommene i Hersted bliver omdannet, og der vedtages nye lokalplaner for denne omdannelse.

Krav om medlemspligt af grundejerforeninger følger af planlovens § 15, stk. 2, nr. 20 ([LBK nr. 223 af 01/03/2024](#)), og kravet skal stilles i forbindelse med lokalplanlægningen. Der kan ikke stilles krav om medlemspligt efter vedtagelse af lokalplanen. Bestemmelser vedrører grundejerforeninger er § 14 i planforslaget, og bestemmelse vedrører betingelser for ibrugtagning er § 15 i planforslaget.





Figur 2. Lokalplanens afgrænsning



Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af miljørapporten, at følgende miljøfaktorer kan have en påvirkning af eller fra lokalplanområdet, og der er således foretaget ændringer og/eller iværksat afværgeforanstaltninger for at undgå og/eller mindske disse påvirkninger.

Befolkning og menneskers sundhed

Den trafikale afvikling, trafiksikkerhed, parkering, støj fra trafik og eksterne virksomheder, støv, lugt og anden luftforurening, blandede byfunktioner, intern og ekstern støj fra parkering i konstruktion, skyggeforhold, indbliksgener og vindforhold på Malervangen 1 er blevet belyst i miljøvurderingen til lokalplanen.

Trafikale forhold

Trafikafvikling

Delområde 1

Planforslaget giver mulighed for 65 boliger, og turraten for lejligheder i det stationsnære kerneområde er 3,02 jf. [Den trafikale analyse – Hersted Industripark](#).

Det betyder, at planforslaget vil medføre følgende antal ture: 65 boliger x 3,02 turrate/bolig ≈ 196 turer. Af disse turer må man forvente flest om morgenen og eftermiddagen.

Hvis de 196 ture pr. døgn, som planforslaget minimum genererer i delområde 1 jf. ovenstående beregning uden indregningen af liberalt erhverv og kundeorienteret serviceerhverv i stueetagen ud mod Gamle Landevej, trækkes fra den nuværende mulige anvendelse af området som kontorbygning med 120 bilture pr. døgn, vil der komme 76 ekstra ture pr. døgn.

Malervangen er en mindre boligvej som er blind, og betragtes derfor ikke som fordelingsvej i [Den trafikale analyse – Hersted Industripark](#). Endvidere skal der etableres påtvunget højresving (venstresving forbudt) for enden af Malervangen ud mod Gammel Landevej med de dertilhørende infrastrukturelle vejanlæg herunder skiltning (Albertslund Kommune 2021g).

Det forventes derfor ikke, at den samlede trafik fra/til området vil give anledning til kødannelser eller på anden vis pladsmæssige gener. Adgangsforholdene vurderes tilstrækkelige, da der er to indkørsler til området, begge med indkørsel fra Malervangen i henholdsvis den østlige og nordvestlige del af planområdet. Mængden af den genererede trafik er begrænset, og planområdet er stationsnært beliggende til den kommende letbanestation.

Det kan dog forventes, at der vil være en større andel af beboerne i delområde vil benytte den kommende letbane, hvor letbanestation Glostrup Nord - Hersted ligger omkring 500 meter nord for delområde 1, og derfor kan den fastsatte turrate i [Den trafikale analyse – Hersted Industripark](#) være for høj i forhold til dette område. Med andre ord er der måske færre ture pr. døgn end beregningen har vist.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Trafikafviklingen af lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i juli 2021 blevet miljøvurderet af COWI A/S i forbindelse med [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at en realisering af det udpeget byomdannelsesområde vil medføre væsentlige indvirkninger på trafikken i og uden for byomdannelsesområdet. Dette vurderes dog at kunne



afværger ved at udbygge og ombygge kryds og strækninger i overensstemmelse med visionerne herfor jf. den trafikale analyse for Hersted Industripark (RawMobility 2020).

Trafikafvikling indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanens redegørelse beskriver hvorledes, at trafikafviklingen er tiltænkt, og det fremgår af lokalplanens bestemmelser om veje og stier (§§ 8.1, 8.3, 8.5, 8.6) og tilhørende bilag 4, hvor vejadgange samt til- og frakørsler til parkering skal foregå, og således er trafikafvikling indarbejdet i lokalplanen.

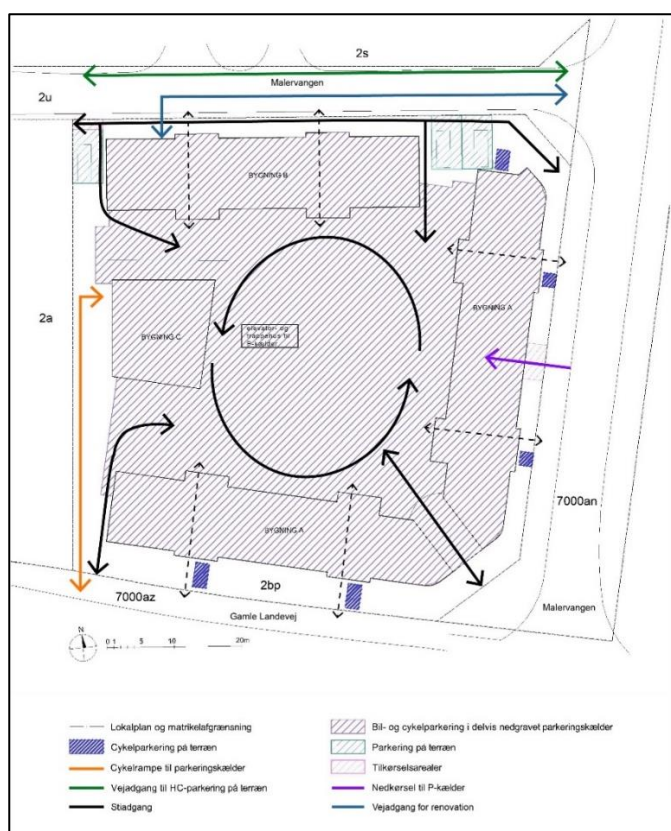
Trafiksikkerhed

Delområde 1

Delområde 1 i forslag til lokalplan muliggør etablering af boliger og liberalt erhverv samt publikumsorienterede serviceerhverv, hvilket vil generere mere trafik af gående og cyklende til området, end der er i dag. Flere bløde trafikanter i et område skærper behovet for trafiksikkerheden, og især fordi der stadig er transporttunge virksomheder i nærområdet.

Det fremgår af [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#), at der skal etableres fortov og cykelsti på begge sider af Malervangen for at sikre hensigtsmæssig trafikafvikling og adskillelse af henholdsvis de "bløde" trafikanter i form af gående og cyklende samt "hårde" trafikanter i form af biler, lastbiler med videre. Fra Malervangen til den kommende letbane station Glostrup Nord - Hersted skal denne cykelgangsti videreføres med offentlig adgang for gående og cyklister.

Der er gode oversigtsforhold fra den private fællesvej til Malervangen, og der er ligeledes gode oversigtsforhold i krydset Malervangen og Gamle Landevej, hvor fortovet i krydset er trukket tilbage. På Gamle Landevej er der ligeledes fortov og cykelsti i begge sider af vejen. Fra Malervangen ud mod Gammel Landevej vil det på sigt være venstresving forbudt (Albertslund Kommune 2021g).



Figur 3: Lokalplanens kortbilag 3 – vejadgang, forbindelser og parkering.



Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Trafiksikkerhed i lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i juli 2021 blevet miljøvurderet af COWI A/S i forbindelse med [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at en realisering af visionerne i Masterplan Hersted 2045 vil 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 i Hersted Industripark.

Trafiksikkerhed indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanens bestemmelser om veje og stier (§ 8.1, 8.3, 8.4, 8.5, 8.6), grundejerforening (§ 15.5, 15.6) samt forudsætninger for ibrugtagning for ny bebyggelse (§ 16.1, 16.2, 16.3) sikrer, hvordan disse anlæg kan anlægges og skal etableres, der er en forudsætningen for at kunne få ibrugtagningstilladelse til benyttelse af bebyggelsen.

Trafiksikkerheden er derved indarbejdet i lokalplanen.

Parkering

Delområde 1

Bilparkering

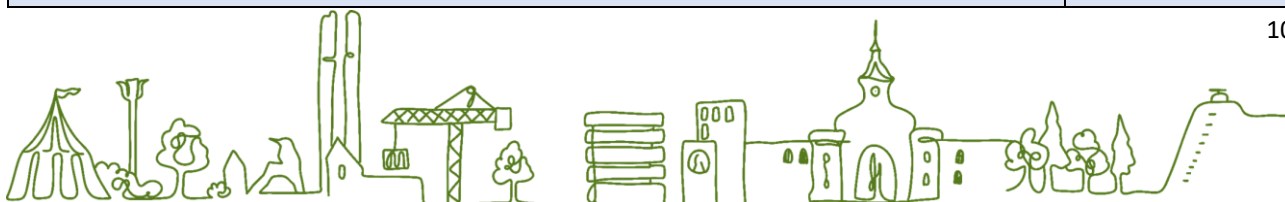
Lokalplanforslaget giver i delområde 1 mulighed for op til 65 boliger og liberalt erhverv samt kundeorienteret serviceerhverv i stueetagen ud mod Gamle Landevej i det stationsnære kerneområde til den kommende letbanestation Glostrup Nord - Hersted.

Retningslinje 7.1 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) angiver, at parkeringsnormen for biler ved etagebebyggelse er 1,5 parkeringsplads pr. bolig, samt for kontor og liberalt erhverv og kundeorienteret serviceerhverv er 1,0 parkeringsplads pr. 50 m². Endvidere fremgår det af retningslinje 7.3, at i det stationsnære kerneområde (0 – 600 m fra stationen) skal så vidt muligt parkeringsnormen for biler reduceres med 50 %.

Det fremgår ikke af planforslaget, hvor mange kvadratmeter, der skal anvendes til liberalt erhverv og kundeorienteret serviceerhverv i stueetagen ud mod Gamle Landevej, og derfor har det ikke været muligt at beregne parkeringspladser herfor.

Nedenstående tabel viser antallet af parkeringspladser, der skal etableres:

<i>Tabel 1: Antal parkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034</i>	
	Parkeringspladser
Parkeringsnorm for biler ved etagebebyggelse jf. retningslinje 7.1, tabel 11 i Kommuneplan 2022 – 2034	1,5 pr. bolig
Antal parkeringspladser til biler projektet skal have før reduktion (65 boliger x 1,5 pr. bolig)	≈ 98
50 % reduktion af parkeringspladser i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.3	49
Parkeringsnorm for biler ved kontor og liberalt erhverv jf. retningslinje 7.1, tabel 12 i Kommuneplan 2022 – 2034	1,0 pr. 50 m ²
Antal parkeringspladser til biler projektet skal have før reduktion (??? m ² / 50 m ²)	?
50 % reduktion af parkeringspladser i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.3	?



Tabel 1: Antal parkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034

Samlet antal parkeringspladser (65 bolig + ? liberalt erhverv + ? kundeorienterede serviceerhverv)	<u>49</u>
---	-----------

I henhold til retningslinje 7.12 i Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) skal minimum 75 procent af parkeringspladser etableres i konstruktion, når et rammeområde i kommuneplanen giver mulighed for bebyggelsesprocenter på 150 og derover, hvilket er for at optimere størrelsen af de udendørs opholdsarealer og bynatur samt undgå for meget parkering på terræn.

Eftersom der minimum skal etableres 49 parkeringspladser, skal der således etableres minimum 37 parkeringspladser i konstruktion jf. lokalplanens § 9.1.

Cykelparkering

Retningslinje 7.17 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) angiver, at parkeringsnormen for cykler ved etagebebyggelse er 2 cykelparkeringspladser pr. bolig, samt for kontor og liberalt erhverv og kundeorienteret serviceerhverv er 2 cykelparkeringspladser pr. 100 m².

I det stationsnære kerneområde (0 – 600 m fra stationen) jf. retningslinje 7.18, skal der udlægges minimum 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf de 2 skal anlægges i forbindelse med boligernes opførelse.

Det fremgår ikke af planforslaget, hvor mange kvadratmeter, der skal anvendes til liberalt erhverv og kundeorienteret serviceerhverv i stueetagen ud mod Gamle Landevej, og derfor har det ikke været muligt at beregne cykelparkeringspladser herfor.

Tabel 2: Antal cykelparkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034

	Cykelparkeringspladser
Parkeringsnorm for cykler i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.18 i Kommuneplan 2022 – 2034	3 pr. bolig
Antal udlagte parkeringspladser til cykler projektet skal have (65 boliger x 3 pr. bolig)	195
Antal anlagte parkeringspladser til cykler projektet skal have (65 boliger x 2 pr. bolig)	130
Parkeringsnorm for cykler ved kontor og liberalt erhverv jf. retningslinje 7.17, tabel 16 i Kommuneplan 2022 – 2034	2,0 pr. 100 m ²
Antal parkeringspladser til cykler projektet skal have for kontor og liberalt erhverv (??? m ² / 100 m ²) = ?? x 2 cykelparkeringspladser	???

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Parkering i lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i juli 2021 blevet miljøvurderet af COWI A/S i forbindelse med [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at muligheden for at reducere parkeringsnormen i det stationsnære kerneområde ved etablering af delebilsordninger, 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 trafikikkerheden i området. Retningslinjer for parkering i konstruktion gør, at Albertslund Kommune skal stille krav om etablering af parkering i konstruktion i forbindelse med konkrete projekter for etablering af boligbebyggelse.

Parkering indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår således af lokalplanens redegørelse og bestemmelser om parkering i §§ 9.1, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7, 9.8, 9.10, 9.11 og forudsætninger for ibrugtagning for ny bebyggelse i § 17 samt tilhørende kortbilag, at disse forhold er indarbejdet i lokalplanen.

Støj fra trafik

Støj fra veje

Delområde 1

I delområde 1 i lokalplanforslagets er der mulighed for at etablere etageboliger og erhverv i et byområde med støj fra trafik, og umiddelbart øst for lokalplanområdet ligger Nordre Ringvej, Ring 3, hvor der især i myldretiden er meget trafik. Syd for planforslagets delområde 1 ligger Gamle Landevej, hvor der også kommer en del støj fra.

Rådgivningsvirksomheden [Sweco](#) har i forbindelse med udarbejdelsen af nærværende miljøvurdering foretaget beregninger af trafikstøjbelastningen på det aktuelle planforslags delområde 1 (se bilag 3).

Beregningerne viser, at på hovedparten af bebyggelsen er støj fra veje over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). De mest støjbelastede facader mod henholdsvis Malervangen og Gamle Landevej, hvor der er en belastning af støj på op til 69 dB. Det burde være et niveau, hvor der findes tekniske løsninger til at dæmpe støjen i facaden således, at de indendørs støjgrænser overholdes i boliger jf. reglerne om huludfyldning. Det kan f.eks. være hulrumsudfyldning, til at dæmpe støjen i facaden. På facader mod syd og øst skal der isættes lydisolerende vinduer med reduktionstal ca. $R_w+C_{tr} = 32$ dB, samt russervinduer eller lignende.

Delområde 1 ligger i rammeområde BE09 – Kirkevænget i [Kommuneplan 2022 - 2034](#), der udlægger området til blandet bolig- og erhvervsområde og derved blandede byfunktioner, hvormed planlovens § 15, stk. 2, nr. 26 – den såkaldte "huludfyldningsregel" – kan anvendes jf. Planklagenævnets [afgørelse af 23. september 2020, sagsnummer: 20/03225](#).

Det fremgår af lokalplanens redegørelse omkring "huludfyldningsreglen" blandt andet følgende:

"Lokalplanens boliger skal derfor orienteres, således at der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod den støjbelastede facade. Samtidig skal nedenstående støjgrænser overholdes (L_{den} (day-evening-night) dB(A)):

- Støjniveau på udendørs opholds- og friarealer i forbindelse med boliger: 58 dB(A)
- Indendørs støjniveau i boligers opholdsrum med delvist åbne vinduer ($0,35 \text{ m}^2$): 46 dB(A)
- Indendørs støjniveau i boligers opholdsrum med lukkede vinduer: 33 dB(A)
- Indendørs støjniveau i lokaler til administration, liberale erhverv og lignende med lukkede vinduer: 38 dB(A)

Retningslinje 8.1 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) definerer følgende om opholdsarealer i blandet bolig og erhvervsområder:

"Fælles opholdsarealer defineres som opholdsarealer, der er tilgængelige for alle beboere i en bebyggelse, og skal som udgangspunkt anlægges på terræn. Et fælles opholdsareal kan også være offentligt tilgængeligt.

Private opholdsarealer defineres som udendørs opholdsarealer i direkte tilknytning til boligen f.eks. en privat altan, tagterrasse eller have.



Fælles altaner og fælles tagterrasser tæller som udgangspunkt ikke med som fælles opholdsareal, men kan i særlige tilfælde og efter en konkret arkitektonisk vurdering indgå i de fælles opholdsarealer”.

Albertslund Kommune vurderer således, at overholdelsen af støjniveau på udendørs opholds- og friarealer i forbindelse med boliger på 58 dB(A) er de private opholdsarealer.

Lokalplanen fastsætter endvidere bindende bestemmelser om støjisolering af de nye boliger”.

De indvendige gårdrum ligger godt beskyttet mod trafikstøj af bebyggelsen, og dermed er størstedelen af opholdsarealer støjbelastet under grænseværdien 58 dB.

Altaner, der indgår som private opholdsarealer i forbindelse med boligen, og som er belastet med støj fra veje over Miljøstyrelsens grænseværdi på 58 dB, skal der være foranstaltninger til at sikre overholdelse af grænseværdien. Ved mindre overskridelser kan dette løses ved at supplere altaners værn med glas for at afskærme for støj. For mere støjplagede altaner kan disse inddækkes helt.

Der kan muligvis være en lille overskridelse ved private opholdsarealer på terræn i form af terrasserne/haver i det sydøstlige hjørne af gårdrummet. Her kan portåbningen i det sydøstlige hjørne monteres med lydabsorberende materiale f.-eks. træbeton eller lignede i loftet og/eller vægge, som afskærmning. Alternativt kan porten gøres smallere, end den er i støjregningerne. Derudover kan der, hvis nødvendigt, afskærmes med støjhegn rundt om terrasserne/haverne.

Fælles opholdsarealer på tagterrasser overskrider ligeledes de vejledende grænseværdier for støj fra trafik. Derfor kan der etableres støjdæmpende foranstaltninger på disse tagterrasser i form af et støjhegn og/eller ved at supplere terrasseværnet med glas.

Fælles opholdsarealer på terræn i gårdrummet overholder de fleste steder grænseværdierne. Nær nogle af indgangene til gårdrummet er de dog overskredet. Huludfyldningsreglen kan her anvendes, da disse opholdsarealer ikke er i direkte tilknytning til boligerne.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er således et teknisk anlæg i form af vejanlæg og klimatilpasningsanlæg eller andre former for fællesanlæg, og delområderne er således ikke omfattet af de vejledende grænseværdier for støj fra veje jf. afsnit 2.2 i [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: ”Støj fra veje”](#).

Desforuden er støj fra veje blevet miljøvurderet i juli 2021 af COWI A/S i forbindelse med [miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at en realisering af visionerne i Masterplan Hersted 2045 vil de vejledende grænseværdier være 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, eventuel med opstilling af supplerende lokale støjskærme.

Støj fra veje indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.11's redegørelse og bestemmelser under § 13 om miljøforhold samt § 16 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at disse ”huludfyldningsregler” er fastsat og en forudsætning for ibrugtagning af bebyggelsen, og derved tager lokalplanen højde for støj fra veje. Miljøvurderingen har derved godtgjort, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje kan overholdes.



Støj fra parkering i konstruktion

Støj fra parkering i konstruktion skal betragtes som ekstern støj fra virksomheder. Veje, der bruges af køretøjer på vej hen til parkering i konstruktion f.eks. nedkørslen/opkørslen, er ligeledes at betragte som ekstern støj fra virksomheder (NIRAS A/S 2017; COWI A/S 2018). Dette er dog ikke tilfældet for veje, som ligeledes benyttes af andre trafikanter f.eks. gående og cyklister og/eller er udlagt til at være "shared space"¹, da støjbidragene fra disse veje er at betragte som støj fra veje jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#).

Delområde 1

Støj fra parkering i konstruktion til virksomheder og beboere

Det er ikke blevet undersøgt, hvorvidt et blandede område for bolig og erhverv i planforslagets delområde 1 kan give udfordringer. Det er således ikke blevet undersøgt i Sweco's støjnotat (bilag 3), hvor meget ekstern støj eller bygningstransmitteret støj fra virksomheder i stueetagen ud mod Gamle Landevej vil medføre. Det kan blandt andet skyldes, at det ikke på nuværende tidspunkt vides, hvilke erhverv der eventuelt vil komme i bebyggelsen. Det kan der tages hånd om i forbindelse med den kommende byggesagsbehandling eller i forbindelse med andre tilladelser, som etableringen af disse erhverv kræver.

Støj fra parkering i konstruktion i delområde 1 i forhold til bygningstransmitteret støj fra parkeringskælderens til de overliggende funktioner i bebyggelsen giver ikke med den rette lydisolering udfordringer.

Støj fra kørslen på rampen til parkeringskælderens giver ikke udfordringer i forhold til naboerne på den østlige side af boligvejen Malervangen. Det er dog ikke blevet undersøgt, hvorvidt denne kørsel på rampen kan give udfordringer i forhold til anvendelsen af planforslagets delområde 1. Såfremt denne støj fra parkering i konstruktion til beboere delområde 1 giver udfordringer, kan det afhjælpes ved at etablere et støjhegn eller en anden støjdæmpende foranstaltning ved rampen til parkeringskælderens, og således kan Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder overholdes i forhold til parkering i konstruktion.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Der er således ikke parkering i konstruktion i lokalplansforslagets delområde 2 og 3.

Støj fra parkering i konstruktion indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.11's redegørelse og bestemmelser under § 13 om miljøforhold samt § 16 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at der er krav om, at de vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder og støj fra veje skal være overholdt, og er således indarbejdet i lokalplanen.

¹ "Shared Space" indebærer, at brugerne deler det offentlige rum med hinanden, uden at der er nogen gruppe, der er dominerende. Overordnet betragter "shared space"-konceptet det offentlige byrum først og fremmest som rum for mennesker, en prioritering af det sociale liv, interaktionen mellem mennesker og fremme af ophold og byliv. Det betyder i praksis en nedtoning af de offentlige byrums trafikale funktion. "Shared space"-konceptet stræber efter at skabe velfungerende og multifunktionelle byrum, hvor alle trafikantgrupper og byrumsfunktioner er sidestillede, i balance og ligeværdige. Alle trafikantgrupper integreres og færdes på samme areal. Trafikanterne tilpasser deres adfærd til den sociale adfærd, som de mennesker, der opholder sig her, udviser. Den fysiske udformning af "shared space" er uden den traditionelle opdeling i gang- og kørearealer og har et minimum af skiltning og afmærkning (Rambøll 2013).



Byomdannelsesområde

Ekstern støj fra virksomheder

Lokalplanen ligger i et område, der er ved at blive omdannet fra industri- og erhvervsområde til et byområde. Den østlige del af Hersted Industripark er i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) udpeget til et byomdannelsesområde jf. [planlovens](#) § 11 b, stk. 1, nr. 5 og et område til blandede byfunktioner, dvs. et område for blandet bolig og erhverv.

Lokalplanens område kan således blive belastet med støj fra virksomheder, der overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder i en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter vedtagelse af lokalplanen. De vejledende grænseværdier for områder til blandet bolig- og erhvervsbebyggelse er 55 dB om dagen, 45 dB om aftenen og 40 dB om natten.

Ekstern støj fra virksomheder indarbejdet i lokalplanen

I henhold til planlovens § 16, stk. 7 og Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "[Ekstern støj i byomdannelsesområder](#)" er der i lokalplanen under emnet "*Byomdannelse*" redegjort for de omkringliggende virksomheders støjpåvirkning af planområdet.

Endvidere er der under emnet "*Regulering af støj fra virksomheder i byområder*" redegjort for, hvorledes Miljøstyrelsens [tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"](#) kan anvendes. Denne anvendelse af "*huludfyldningsreglen*" giver mulighed for at gennemføre nybyggeri, selv om de pågældende virksomheder giver anledning til støjbidrag, der er højere end de vejledende støjgrænser i [Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984](#), men ikke højere end det støjniveau, tilsynsmyndigheden har godkendt i en afgørelse efter miljøbeskyttelsesloven. Lokalplanen har således bestemmelser i § 13 om miljøforhold, hvor disse "*huludfyldningsregler*" er fastsat.

Lokalplanen tager derved højde for, at lokalplanområdet er beliggende i et område, hvor der kan være ekstern støj fra virksomheder, og miljøvurderingen har godtgjort, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder kan overholdes.

I lokalplanen inkluderer dette muligheder for at afskærme opholdsarealer på terræn med en støjvæg i nordøst hjørnet, støjhegn omkring haver/terrasser på terræn, samt afskærmning af altaner med glasværn eller fuld inddækning.

På tagterrassen kan der afskærmes med støjhegn, samt med glas på terrasseværn. Elevatortårne kan også have en afskærmende effekt.

Støj på facader kan løses med hulrumsudfyldning, lydvinduer, samt russervinduer eller lignende, jf. reglerne om huludfyldning.

Lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder

I henhold til planlovens § 15 b må en lokalplan kun udlægge arealer, der er belastet af lugt, støv eller anden luftforurening fra produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder og husdyrbrug til boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål m.v., hvis lokalplanen med bestemmelser om bebyggelsens højde og placering kan sikre den fremtidige anvendelse mod en sådan forurening.

Endvidere anbefaler Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "[Ekstern støj i byomdannelsesområder](#)", at der i lokalplanen også redegøres for lugt, støv eller anden luftforurening.

Lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder indarbejdet i lokalplanen

I lokalplanen er der redegjort vedrørende lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder, og bestemmelserne under miljøforhold i § 13 skal sikre menneskers sundhed i forhold til lugt, støv eller anden luftforurening fra virksomheder:



§ 13.6 Før byggetilladelse kan gives, skal det sandsynliggøres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende vejledende grænseværdier for lugt, støv eller anden luftforurening kan overholdes.

Miljøvurderingen til lokalplanen har godtgjort, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for lugt, støv eller anden luftforurening kan overholdes.

Skyggegener

Delområde 1

Skyggegener fra bebyggelse

Skyggediagrammerne for området viser, at realisering af muligheder for etablering af bebyggelse i lokalplanen vil om aften ved jævndøgn om foråret omkring kl. 16:00 medføre skyggegener for 3 – 4 ejendomme på Malervangen, dvs. haverne, men parcelhusene på Malervangen bliver ikke påvirket af skygge. Nord for planforslagets delområde 1 kan Malervangen 9 – 11 blive lidt påvirket af skygge ved middagstid den 21. marts, og Malervangen 11 bliver også påvirket af skygge den 21. marts kl. 16:00. Malervangen 9 og 11 er dog erhvervejendomme, og det er et ganske lille område, der bliver påvirket. Solen går ned klokken 18:25 den 21. marts, og således vil denne gene være en ubetydelig negativ påvirkning.

Ved sommersolhverv om aftenen omkring kl. 18:00 vil lokalplanforslagets muligheder for bebyggelse i delområde 1 medføre mindre skyggegener øst for lokalplanområdet for tre til fire ejendomme, dvs. haverne på Malervangen i Glostrup Kommune, mens et enkelt parcelhus måske også kan blive lidt påvirket af skygge. Solen går ned omkring klokken 22:00 ved sommersolhverv, og skygge kan således være til gene for ophold i haverne efter kl. 18:00 til solen går ned. Samlet set er både omfang og varighed af gene en ubetydelig negativ påvirkning.

Ved jævndøgn om efteråret om morgenen er der skygge på især Gamle Landevej 2, og senere på dagen er det de samme forhold som ved jævndøgn om foråret. Om efteråret ved jævndøgn går solen ned kl. 19:08, og genen er derfor en ubetydelig negativ påvirkning i både omfang og varighed.

Ved vintersolhverv er der ingen gener for grundejerne på Malervangens østlige side, mens der er en del skygge på erhvervejendommene på Malervangen 9 – 11, hvilket dog hovedsageligt er på bygninger og parkeringspladser. Genen er derfor en ubetydelig negativ påvirkning i både omfang og varighed.

En realisering af de muligheder for bebyggelse, som lokalplanen giver muligheder for i delområde 1, vil medføre gener for naboerne mod øst på den østlige side af Malervangen i Glostrup kommune.

Det er dog kun på 3 – 4 ejendomme og især haverne der bliver påvirket sidst på efterdagen ved jævndøgn om foråret og om aftenen ved sommersolhverv, samt om efteråret ved jævndøgn sidst på eftermiddagen. Generne er således i begrænset i både omfang og varighed.

I lokalplanen er skyggegenerne begrænset ved at trække den øverste etage tilbage fra facaden, således at 6. etage i næsten alle tidspunkter af døgnet og året, ikke skygger mere end havde det været et 5. etagebyggeri, uden en tilbagetrukket øverste etage. Derudover er byggefeltet ikke placeret helt ud til skel, men trækker 3-5 meter tilbage fra skel og i forhold til naboerne.

Skyggegener i bebyggelsen

De udførte skyggediagrammer viser også de skyggegener, som lokalplanen bebyggelse vil give for de kommende beboere i bebyggelsens gårdrum.

Skyggediagrammer viser, at halvdelen af gårdrummet er dækket af skygge ved jævndøgn, mens der ikke er så mange skygger ved sommersolhverv – udover det, som man kan forvente af et gårdrum inden i en bebyggelse i op til 6 etager. På denne tid af året kan skyggen til dels være en fordel i og med, at beboerne har mulighed for at søge skygge uden for under hedebløge.



På de andre tidspunkter på året og om dagen vil gårdrummet for det meste være dækket af skygger, dog brydes skyggen ved forårsjævndøgn og efterårsjævndøgn af en lyskile, som skyldes en åbning i karréen vestlige side. Beboerne må således bruge andre områder en gårdrummet for at få sollys – hvis solen er fremme – f.eks. Vestskoven.

I lokalplanen er skyggegenerne begrænset ved at trække den øverste etage tilbage fra facaden, således at 6. etage i næsten alle tidspunkter af døgnet og året, ikke er i skygger mere end havde det været et etagebyggeri i 5 etager, uden en tilbagetrukket øverste etage. Derudover er bebyggelsen brudt op og sænket mod vest for at prioritere eftermiddags- og aftensolen, hvor de fleste mennesker oftest har tid til rekreation.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanen har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende lokalplan opføres bebyggelse, og derfor er emnet vedrørende skyggegener irrelevant i forhold til disse delområder.

Indbliksgener

Delområde 1

Lokalplanen giver mulighed for i delområde 1 at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen i bygning A både har facader mod syd og øst i op til 6 etager inklusiv tagterrasser og 24 meter.



Figur 4: Bygning A - Facade mod syd.





Figur 5: Bygning A - Facade mod øst.

Bygning B er ligeledes en bebyggelse i op til 6 etager inklusiv tagterrasse og op til 24 meter.



Figur 6: Bygning B - Facade mod nord og bygning A's galv mod nord.

Bygning C – det såkaldte "havehus" – kan være op til 4 etager og 16 meter.





Figur 7: Bygning C - Facade mod vest og de vestvendte gavle af bygning A og bygning B.

Der er udarbejdet en rapport af DMR "Vurderinger af indbliksgener" (bilag 5 til miljørapporten), som belyser de potentielle gener fra indblik i forhold til omgivelserne.

Øst for lokalplanens delområde 1 langs den østlige side af Malervangen er der et åben-lav boligområde med parcelhuse. Disse enfamiliehuse ligger tilbagetrukket på grunden i forhold til Malervangen, mens der op mod Malervangen er etableret plankeværk, garager og skure. Disse enfamiliehuse ligger således tættest på Nordre Ringvej (Ring 3).

Syd for lokalplanens delområde 1 grænser Glostrup Kirkegård og Krematorium op mod Gamle Landevej. Kirkegården er omgivet af en forholdsvis tæt beplantning i to lag bestående af træer og buske.

Nord og vest for lokalplanens delområde 1 ligger Hersted Industripark, som består af lave bygninger i et og to plan. [Masterplan Hersted 2045](#) og mulighederne i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) skal sikre en byomdannelse af dette område, der i de næste mange år skal realiseres. På de omkringliggende matrikler er ingen igangværende planforslag eller byggerier. Det nærmeste etagebyggeri er på Smedeland 8A, som kan ses fra lokalplanens delområde 1.

Indbliksgener fra 3,5 meter

Der er taget billeder fra den eksisterende kontorbygning på Malervangen 1, som er taget i ca. 3,5 m højde i tre forskellige standpunkter 4-6 og med 90 graders synsvinkel, der er orienteret mod henholdsvis øst, vest og nord.

I denne højde er der udsyn fra Malervangen 1 til de private parcelhushaver, mod vinduer i parcelhusene samt hen over tagene.



Figur 8: Kort over standpunkter og synsvinkler set i 3,5 m højde.





Figur 9: Standpunkt 4 med udsyn mod øst i 3,5 meters højde.

Fra 3,5 meters højde er det muligt at se over den eksisterende bebyggelse, og blikket forlænges ud mod horisonten. Beplantningen i de ydre nærområder giver området en grøn karakter som kontrast til industriområdet.

Udsynet fra Malervangen 1 (Figur 9) mod parcelhushaverne begrænses af eksisterende skure og andre bygninger, mens det er muligt at se vinduerne på parcelhusene, og dermed også aktiviteter i boligerne især om vinteren. Dette er allerede muligt fra de nuværende kontorfaciliteter på Malervangen 1.

Fra de kommende øverste etager vil det være muligt at se hen over parcelhustagene og mod horisonten.



Figur 10: Standpunkt 5 med udsyn mod vest i 3,5 meters højde.

Fra standpunkt 5 er der udsyn over Hersted Industriparks lave tage mod vest, og samtidig opleves en samlende grøn bevoksning i baggrunden. Dette udsyn må forventes, at ændres markant med en eventuel realisering af planerne for omdannelse af den resterende del af Kirkevænget mod vest.

Det fornemmes yderligere fra dette standpunkt, at afstanden til nærmest beplantning ind mod nabobygningen mod vest er relativt kort, hvorfor det må forventes, at udsynet fra de nederste lejligheder vil være begrænset.





Figur 11: Standpunkt 6 med udsyn mod nord i 3,5 meters højde.

Fra standpunkt 6 er der ligeledes udsyn over Hersted Industriparks lave tage. Det må forventes, at udsynet over den nærmeste erhvervsjendom på Malervangen 9 - 11 ligeledes ændres markant med en eventuel realisering af planerne for omdannelse af den resterende del af Kirkevænget mod nord.

Det vil indtil en eventuel realisering af omdannelsen af den nærmeste nabo være muligt at se i retning mod det kommende bolig- og erhvervsområde på Smedeland 8A, som er under opførelse. Det vurderes dog, at afstanden til de kommende boliger er for lang til, at byggeriet på Malervangen vil give indbliksgener for de kommende beboere i etagebyggeriet mod nord.

Der er mod nord ikke samme sammenhængende grønne bevoksning som mod vest.

Jo større afstand der er fra den i lokalplanforslagets påtænkte bebyggelse i delområde 1 til naboerne, desto mindre vil indbliksgenen være.

Det fremgår af standpunkt 6, der viser indblikket fra 3,5 meters højde mod øst, at der allerede i dag fra kontorbygningen i planforslagets delområde 1 til den østlige side af Malervangen er indblik. I forhold til at området omdannes fra et industri- og erhvervsområde til et bolig- og erhvervsområde vil der være aktiviteter i området på alle tidspunkter af døgnet herunder efter normal arbejdstid på hverdage og i weekenderne.

Det må dog forventes, at i byområder generelt og for byområder, der i en årrække har været tanker og planer om at byomdanne og deraf ændrede kommuneplanrammer for disse områder med hensyn til bebyggelsesprocenter og etagehøjder, vil der være indbliksgener eller kommer indbliksgener på sigt.

Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanforslaget har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende planforslag opføres bebyggelse, og derfor er emnet vedrørende indbliksgener irrelevant i forhold til disse delområder.

Vindpåvirkning

De mest fremherskende vind i området kommer fra vest og sydvest samt syd. Vinden fra syd vil komme fra et område med villakvarterer og industriel bebyggelse. Mod nord, hvorfra de mindre hyppige vinde kommer, ligger en bred zone med industriel bebyggelse (Hersted Industripark) og herefter et område med skov og åbent land.

Øst for planforslagets delområde 1 langs den østlige side af Malervangen er der et åben-lav boligområde med parcelhuse, og på den anden side af Nordre Ringvej (Ring 3) ligger der ligeledes et område med åben-lav bebyggelse efterfulgt af et område med tæt-lav bebyggelse osv.

Tættere bebyggelsesgrad har en bremsende effekt på de indkomne vinde, som medfører lavere vindhastigheder.

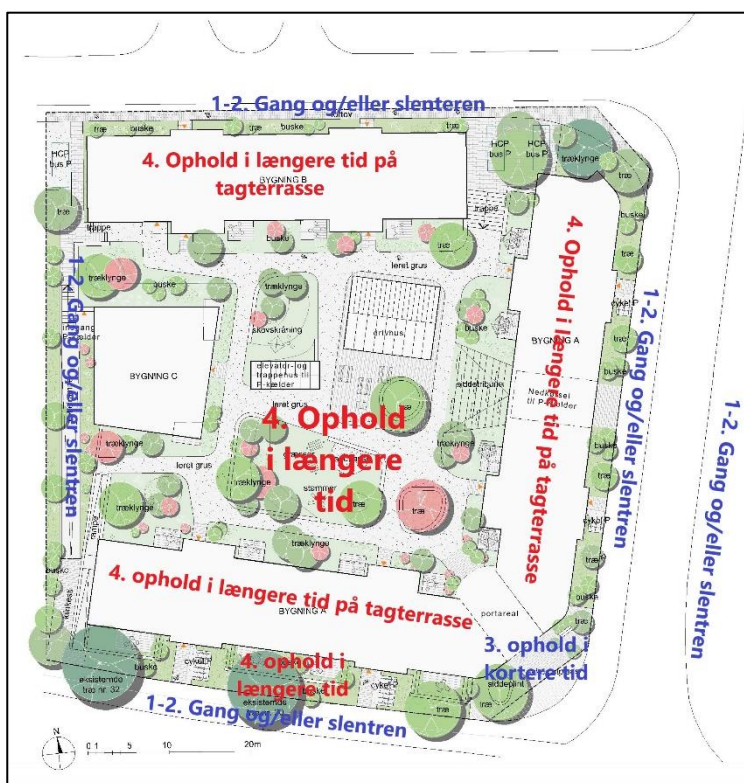


En høj bebyggelsesgrad medfører imidlertid også, at der opstår turbulens, hvilket kan være ugunstigt for komforten i forbindelse med vindmiljøet.

Vindforholdene ved den foreslået bebyggelse på Malervangen 1 styres af den overordnede vindpåvirkning og bebyggelsen samt de nærmeste nabobygningers ændring af den indkommende vind. Disse forhold tages i betragtning i vurderingen af vindmiljøet.

Delområde 1

Kravet til vindmiljøet i et givet område afhænger af områdets brug og den tiltænkte anvendelse (SBI 1981). Ophold i kortere eller længere tid er en typisk anvendelse af terrasser samt i parker og på pladser med caféområder med et lavt aktivitetsniveau, hvilket stiller relativt strenge krav til et roligt vindmiljø. Adgangsveje og stier har typisk en anvendelse med et højere aktivitetsniveau. Anvendelsen af lokalplanforslagets delområde 1 fremgår af nedenstående figur:



Figur 12: Illustrationsplan med lokalplanforslagets delområde 1's anvendelse er indskrevet.

Generelt vil der være et godt vindmiljø i og omkring lokalplanen bebyggelse i delområde 1, dog kan der være et mindre gunstigt vindmiljø fra nedfaldsvinde langs med Gamle Landevej og Malervangen og i gårdrummet ved portåbningerne samt på tagterrasserne. I de områder med disse ugunstige vindmiljøforhold vil længerevarende ophold ikke opleves behageligt. Det fremgår dog, at der i disse områder enten ved hjælp af beplantning eller som følge af støjafværgeforanstaltninger kan opnås en god vindkomfort i disse områder.

På fortov langs med Gamle Landevej, Malervangen og den private fællesvej er vindkomforten ikke til længerevarende ophold hverken i dag eller på sigt. Dog vil den planlagte beplantning, der forventes forsat at være i området og den nye beplantning, der forventes etableret jf. Masterplan Hersted 2045 og renoveringsplanerne for Malervangen, at medføre en bedre vindkomfort i disse områder.

Parcelhusgrundene på den østlige side af Malervangen til planforslagets delområde 1 vil få en forbedret vindkomfort som følge af bebyggelsen i delområde 1, efter denne bebyggelse vil fungere som en lægger for den dominerende vestenvind.



Vindkomforten er ikke blevet undersøgt for de altaner og forhaver, som skal bruges til længerevarende ophold i umiddelbar tilknytning til boligen eller eventuelle kommende caféer og deres udeservering, som der er mulighed for at etablere i stueetagen ud mod Gamle Landevej.

Delområde 2 og 3

Delområde 2 kan få et u hensigtsmæssigt vindmiljø, såfremt der blive etableret høje bebyggelser ved indgangen til disse vejanlæg, hvor der ikke er arbejdet med at optimere vindmiljøet. Denne optimering af vindmiljøet vil foregå i forbindelse med den konkrete lokalplanlægning af de tilstødende matrikler til disse vejanlæg.

Delområde 3 går fra syd mod nord og er således ikke påvirket af den dominerende vindretning, og det forventes, at området vil blive tilplantet med træer langs med begge sider af vejarealet og i dele af området, hvor der f.eks. kan blive etableret klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, hvilket kan være med til at skabe et gunstigt vindmiljø, når vinden kommer fra enten nordlig eller sydlig retning.

Vindpåvirkninger og lokalplanen

Det fremgår af lokalplanen, at beplantningen bl.a. placeres ved gårdumsåbninger og langs ydre kantzoner, således at den afskærmer for vind. Derudover vil udformningen af støjskærmen og trappehusene på tagterrasser skabe mulighed for læ for vindgener, ophold og siddepladser.

Klimatiske faktorer

Albertslund Kommune har i mange år gået forrest i forhold til den bæredygtige udvikling herunder Agenda 21, og med de muligheder for byudvikling, som [Kommuneplan 2022 – 2034](#) lægger op til, vil det være hensigtsmæssigt at se på byudviklingsområder i forhold til udledningen af drivhusgasser og klimatilpasning både i forhold til skybrud og flerdagsregn samt hedebløgger.

Udledning af drivhusgasser

Planloven giver ikke mulighed for, at der kan stilles krav om i forbindelse med lokalplanlægningen, hvor meget en given bebyggelse må udlede af drivhusgasser eller skal reducere af drivhusgasser hverken i forbindelsen af opførelsen eller driften af bebyggelsen og lokalplanområdet. Bygningsreglementet ([BR18](#)) har dog regler om, hvor meget et byggeri må påvirke klimaet, og derudover er der forskellige former for certificering af bebyggelsen f.eks. DGNB (*Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen*), og disse certificeringer kan føre til færre drivhusgasser end en tilsvarende bebyggelse, der ikke opføres efter en certificering.

En anden form for certificering er anvendelsen af livscyklusvurdering ([LCA – Life Cycle Assessment](#)) af bebyggelsen, der er en metode, som kan give et billede af et byggeris potentielle miljøpåvirkninger og ressourceforbrug. Dette beregnes over hele bygningens livscyklus, og inkluderer derfor fremskaffelse af råvarer, produktion af byggematerialer, energi- og ressourceforbrug ved drift og vedligehold, samt bortskaffelse og eventuelt genanvendelse af bygningsdele og byggematerialer. Livscyklusvurderinger er blevet indført i forbindelse med byggeansøgningen jf. Bygningsreglementet § 297, og kravene hertil vil løbende blive skærpede.

Delområde 1

Bygherre har overfor Albertslund Kommune givet udtryk for, at de stræber efter at få lokalplanens bebyggelse i delområde 1 DGNB-certificeret.

Der vil dog altid være en udledning af drivhusgasser ved at opføre bebyggelse, og derfor vil der være en påvirkning af de klimatiske faktorer som følge af en vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget i forhold til, at den påtænkte bebyggelse i delområde 1 ikke bliver realiseret.

Lokalplanområdet ligger i et eksisterende byområde, og den nye bebyggelse i delområde 1 kan dermed koble sig på den eksisterende infrastruktur. Det fremgår af Masterplan Hersted 2045, at der skal anlægges en Bygade fra Smedeland Boulevard til den kommende stationsforplads for letbanestationen Glostrup Nord - Hersted, og denne



gade er en forudsætning for trafikafviklingen både i forhold til kollektive busser til og fra stationen og for de kommende borgere i delområde 1 i lokalplanområdet. Det er således ikke sig selv, at lokalplanens medfører anlæggelsen af denne bygade, og bygaden kan således ikke tillægges lokalplanens udledning af drivhusgasser.

Det må endvidere forventes, at den umiddelbare nærhed til den kommende letbanestation Glostrup Nord – Hersted og den strenge parkeringsnorm i dette stationsnære kerneområde vil betyde, at flere borgere vil benytte sig af den kommende letbane. Lokalplanen giver endvidere mulighed for at etablere delebilsordningen i lokalplanområdets delområde 1, hvilket lægge op til at færre skal anskaffe et privat køretøj, hvorved det burde føre til et reduceret behov for privatbilisme sammenlignet med et tilsvarende område uden et højklassé kollektivt transportsystem, stramme parkeringsnormer og delebilsordninger.

Bebyggelsen i delområde 1 vil medføre en høj bebyggelsesprocent af dette delområde på et såkaldt "brown field" areal, hvilket giver mindre uregelmæssig byspredning, og færre drivhusgasser vil blive udledt sammenlignet med et nybygget parcelhuskvarter, hvor landbrugsbrug eller naturområder inddrages til dette formål, de såkaldte "green field" arealer.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanen har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende lokalplan opføres bebyggelse, og derfor er emnet vedrørende udledning af drivhusgasser i forhold til bebyggelse irrelevant i forhold til disse delområder.

Der er ikke udført beregninger på, hvorledes kørsel med køretøjer på disse delområder vil udlede drivhusgasser. Det kan dog antages, at udledningen vil falde over de kommende år med hensyn til udledning af drivhusgasser fra kørsel med køretøjer, eftersom der bliver færre og færre ICE-køretøjer og en stigende andel af PHEV-køretøjer samt BEV-køretøjer og HFCV-køretøjer².

Klimatilpasning

Når de fleste hører om klimatilpasning i Danmark tænkes der hovedsageligt på regnvandshåndtering af skybrud, flerdagsregn og oversvømmelser fra hav og åer. I de seneste år er der dog kommet flere og flere somre med langvarige hedeølger, hvilket blandt andet kan medføre tørke, dehydrering og udholdelig varme boliger, og derfor skal de nye lokalplanområder ligeledes indtænke disse forhold.

Regnvandshåndtering

Da Albertslund blev bygget i 60'erne og 70'erne blev der etableret et tostrengt kloaksystem – et til spildevand og et til regnvand. Der blev etableret søer (regnvandsbassiner) og Kanalen gennem Albertslund. Afledningen af regnvandet skulle bruges rekreativt. Regnvandssystemet i Albertslund er dermed en integreret del af byens planlægning og har en række by- og naturmæssige værdier ud over blot at transportere regnvandet væk.

²

ICE - *Internal Combustion Engine*, dvs. køretøjer med forbrændingsmotor.

PHEV - *Plugin Hybrid Electric Vehicle*, dvs. plugin køretøjer med både et batteri og en forbrændingsmotor.

BEV - *Battery Electric Vehicle*, dvs. køretøjer med elmotor og batteri.

HFCV - *Hydrogen Fuel Cell Vehicle*, dvs. køretøjer med elmotor og brint.



Albertslund har et robust fremtidssikret regnvandssystem med mange regnvandsbassiner. I det seneste årti er der blevet anlagt våde enge i to af kommunens parker. Samlet set giver dette et godt udgangspunkt for at håndtere øgede regnmængder i fremtiden.

Delområde 1

I henhold til [Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025](#) er delområde 1 i lokalplanen separatkloakeret i lighed med resten af Albertslund, og der må maksimalt ledes 110 l regnvand pr. sekund pr. reduceret hektar til førnævnte kloak.

Serviceniveauet er en femtedel hvilket betyder, at statistisk set må regnvandskloakken blive fyldt en gang om året, og der accepteres vand på terræn en gang hvert femte år. Den maksimale afløbskoefficient for et område med etagebebyggelse er 0,5 jf. spildevandsplanens afsnit om [befæstelsesgrad](#).

Ved hverdagsregn på op til en 5 års regnvejrhændelse i lokalplanområdet vil regnvand blive ledt til rørført system i jord, og videre til regnvandskloakken. Delområde 1 er beregnet til et samlet areal af 5.000 m², heraf er 3.157 m² befæstet, hvilket giver en afløbskoefficient på 0,63. Derved er afløbskoefficienten fra spildevandsplanen ikke overholdt, og derfor skal regnvandet forsinkes.

Beregninger viser, at der for en 5 års hændelse skal være en regnvandsforsinkelse af op til 140 m³ regnvand, og dette bassin kan f.eks. etableres under parkeringsplads mod nord. Ved skybrud f.eks. en 100 års regnvejrhændelse er der behov for at forsinke op til 340 m³ regnvand inden for delområde 1. Der skal således etableres forsinkelse af 480 m³ regnvand i delområde 1.

Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg eller andre former for fællesanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanen har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende planforslag opføres bebyggelse og/eller tekniske anlæg, og derfor er emnet vedrørende regnvandshåndtering irrelevant i forhold til disse delområder.

I [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#), der blev udarbejdet af COWI A/S i juli 2021, fremgår det blandt andet om delområde 3, at de store brede nord-sydgående veje Smedeland og Farveland omdannes, så der kan etableres grønne arealer i den ene halvdel af det nuværende vejareal. Disse grønne områder skal ligeledes fungere som klimatilpasningsområder, hvor der i forbindelse med skybrud eller flerdagsregnvej kan afledes regnvand hertil, og således kan være med til at sikre alle de nye boligområder mod oversvømmelser.

Regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen

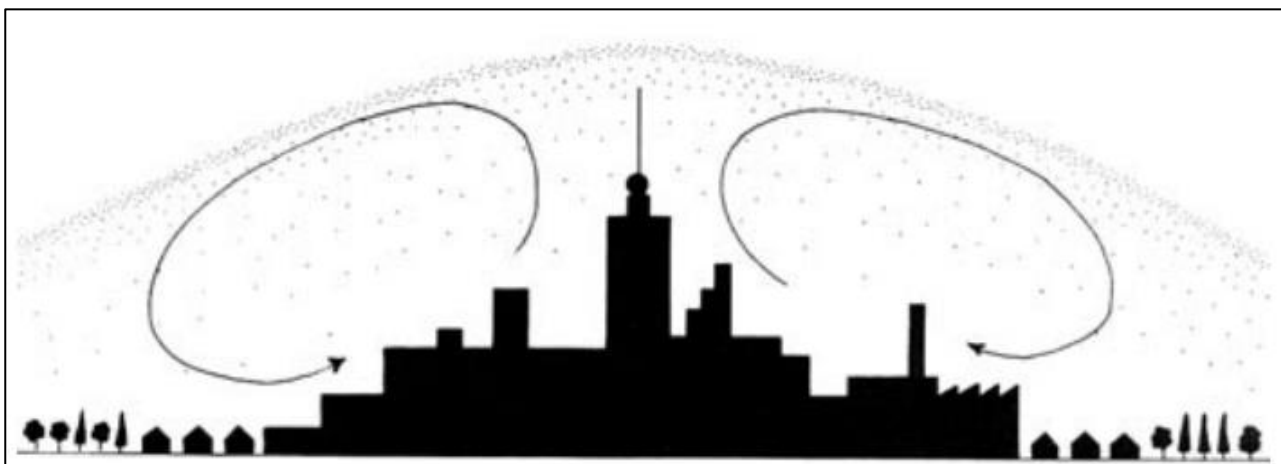
Det fremgår af lokalplan 5.11's redegørelse og bestemmelser under § 11 om regnvandshåndtering, klimatilpasning og skybrudssikring samt § 16 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen.



Hedebølger

De varme somre i Danmark kan nogle somre gå hen at blive til langvarige hedebølger som følge af klimaforandringerne, og de grønne områder i byerne kan være med til at holde sommertemperaturen nede – se Figur 13 (Københavns Universitet 2004). En sammenhæng mellem byens grønne områder til de omkringliggende naturområder med skov kan virke som en luftdyse og bringe frisk luft ind i byen (ibid.).

Træer i parker, langs veje og i gårdrum kan være med til at give et mere behageligt klima på de varme sommerdage, da træerne både giver skygge og ved at sænke temperaturen som følge af transpirationen, der forårsager fordampning (Abilstrup 2016; Johnston & Newton 2004). Det er dog vigtigt, at træerne er sunde med et godt rodnet, og derfor er det vigtigt med gode forhold til træernes rodnet samt at vælge den beplantning i parker, langs veje og i gårdrum, der vil klare sig bedst under de ændrede klimatiske forhold (Abilstrup 2016; KU 2004).



Figur 13: Byer fungerer som "varmeøer" i landskabet. Luften over grønne områder er ofte køligere og hjælper med at udskifte den varme luft fra de hårde overflader i byen og mindsker derved varmeøeffekten (Johnson & Newton 2004).

Derudover er træer i byrummet med til at nedsætte vindhastigheden, og mindske mængden af støvpartikler i luften med helt om til 75 % i forhold til en vej uden træer (Johnston & Newton 2004).

I forhold til en lokalplan med mulighed for blandede byfunktioner, er det således vigtigt at forholde sig til, hvorledes plangrundlaget kan medvirke til at skabe et behageligt klima på varme sommerdage f.eks. på fælles opholdsarealer.

Delområde 1

Delområde 1 i lokalplanen indtænkes de grønne elementer, herunder træer, i planlægningen, hvilket fremgår af redegørelsen og tilhørende bestemmelser og tanker om omkring gårdrummene i bebyggelsen i delområde 1. Det ses af denne situationsplan, at der skal plantes træer og buske både i gårdrummet og i de ydre kantzoner.

I lokalplanens redegørelsen under emnet "Klimatilpasning og skybrudssikring" opfordres der til, at plante træerne i rodvenlige bærelagssystemer eller bærelagsopbygninger (gartnermakadam), som skaber et porevolumen, der sikrer træerødderne ilt og vand, kan træerne få den alder og størrelse, der skal til for at være en effektiv og forskønnende løsning i klimatilpasning af et byområde. Endvidere vil grønne tagterrasser ligesom træerne være med til at minimere varmeøeffekten, fordi følgerne af solens varmeindstråling begrænses. Dermed kan det blive mere behageligt at opholde sig i boligerne og på tagterrassen.

Det fremgår endvidere af skyggediagrammer i afsnittet om skyggegener, at der vil være mulighed for at søge skygge i gårdrummet og langs med bebyggelsen, og derved ikke blive udsat for direkte sol.



Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanen har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende lokalplan opføres bebyggelse og/eller tekniske anlæg, og derfor er emnet vedrørende hedebløgger irrelevant i forhold til disse delområder.

I [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#), der blev udarbejdet af COWI A/S i juli 2021, fremgår det blandt andet, at 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.

Hedebløgehåndtering og lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.11's redegørelse og bestemmelser under § 6 om bebyggelsens ydre fremtræden, § 10 om ubebyggede arealer herunder beplantning, § 11 om klimatilpasning og skybrudssikring samt § 16 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at der er mulighed for at kunne søge skygge. Lokalplanen sikrer med førnævnte bestemmelser således menneskers sundhed med hensyn til hedebløgger.

Jordbund og vand

Jordforurening

Delområde 1

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til lokalplan og tilhørende miljørapport er der blevet udført en historisk jordforureningsundersøgelse (miljørapportens bilag 8).

Normalt stiller Albertslund Kommune også krav om orienterende forureningsundersøgelse herunder poreluftundersøgelser, men eftersom matriklen kun har været brugt til kontorbygning og den forholdsvis lange afstand til [generationsforureningen](#) på Naverland 26A-B, har der ikke været udført disse undersøgelser i forbindelse med miljørapport. Det kan dog ikke udelukkes, at der vil blive stillet krav om f.eks. poreluftundersøgelser i forbindelse med byggetilladelsen.

Den historiske miljøredegørelse

Ejendommen er ikke kortlagt, men er beliggende indenfor områdeklassificeringen. Det betyder, at i tilfælde af, at der skal håndteres jord, som skal bortkøres, kræver det analyser af jorden pr. 30 tons jord, der skal håndteres.

Ved opslag i [weblager.dk](#) er der ikke fundet nogen dokumentation for forurenende aktiviteter ud over en nedgravede olietank, som er registreret afblændet og fyldt op – se Tabel 3.

Tabel 3: Oversigt over tanke

Tank nr.:	Etableringsår	Størrelse	Type	Status	Produkt	Bemærkning
T1	1969	15.000 l	Nedgravet	Afblændet/opfyldt i 1988	Fyringsolie	Under parkeringsplads

Kilde: Historisk resumé – jordforurening – Malervangen 1, 2600 Glostrup (DMR 2023f).

Det kan ikke afvises, at der kan have været et spild i forbindelse med olietanken og/eller rørføringer. Såfremt olietanken stadig er på ejendommen, vil den blive opgravet og bortskaffet i forbindelse med etableringen af parkeringskælderens. Hvis den formodede olietank på ejendommen lokaliseres vil tanken blive opgravet og bortskaffet.



Der vil efterfølgende blive udtaget dokumentationsprøver i udgravningen for at sikre al bortskaffelse af eventuel forurennet jord.

Luftfotos på "[Danmarks Arealinformation](#)" og "[Danmark set fra luften](#)" viser, at der ikke har været nogen anden aktivitet på ejendommen før 1969. Før 1969 har der været mark.

De mange ejere gennem årene har renoveret og ombygget både bygning og udearealer, men der er på [kommunens webblager](#) ikke fundet information om forurenende aktiviteter.

Det fremgår af ovenstående historiske jordforureningsundersøgelse, at der ikke er en stor sandsynlighed, at der er jordforurening i lokalplanforslagets delområde 1, som overskrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier, eftersom området kun har været brugt som kontorbygning og afstanden til generationsforureningen på Naverland 26A-B.

Lokalplanens delområde 1 er ikke kortlagt, men er dog beliggende indenfor områdeklassificeringen, og jorden skal således forklassificeres inden bortkørsel f.eks. i forbindelse med udgravningen af parkeringskælderen.

Analysefrekvensen aftales med kommunen inden arbejdets opstart. På baggrund af denne undersøgelse udvikles en jordhåndteringsplan, som godkendes af kommunen. Forureningsgraden og typen af de stoffer som eventuelt måtte påvises i forbindelse med forklassificeringen er bestemmende for hvilken godkendt jordmodtager, som kan håndtere de enkelte jordpartier.

Hvis der i forbindelse med forklassificeringen eller anlægsarbejdet påtræffes ukendte forureninger, skal arbejdet straks stoppes og kommunen kontaktes. Ny viden om forurening på ejendommen kan i nogle tilfælde medføre en revidering af ejendommens kortlægningsstatus. Hvis dette er tilfældet, vurderer kommunen og regionen om der skal søges en § 8-tilladelse efter Jordforureningsloven ([LBK nr. 282 af 27/03/2017](#)) og eventuel en § 19-tilladelse efter Miljøbeskyttelsesloven ([LBK nr. 5 af 03/01/2023](#)) i forbindelse med byggeprojektet. Såfremt der kræves en § 8-tilladelse, vil der blive krævet yderligere miljøundersøgelser på ejendommen.

Da delområde 1 i lokalplanen påtænkes ændret fra erhverv til blandet bolig og erhverv, skal det sikres, at den øverste halve meter jord på ubefæstede arealer er dokumenteret ren jf. § 72 b i Jordforureningsloven ([LBK nr. 282 af 27/03/2017](#)). Dette kan i praksis udføres ved udtagning af overfladeprøver eller udlægning af en halv meter dokumenterede rene tilkørte materialer over et miljø- og signalnet. Et miljø- og signalnet rulles ud for at markere, hvor dyb en udgravning der har fundet sted, og adskiller således den gamle forurenede jord med den nye rene tilkørte jord.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanen har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende planforslag opføres bebyggelse og/eller tekniske anlæg, og derfor er emnet vedrørende jordbund irrelevant i forhold til disse delområder.

Jordforurening og lokalplanen

Det fremgår af lokalplanens redegørelse, at forurennet jord skal fjernes ved bortgravning og bortskaffelse. Afværge af forurening skal dokumenteres ved prøver.

Der udlægges ½ meter ren jord på de ubefæstede arealer. Der vil således ikke være risiko for påvirkning af beboerne fra forurennet jord, hverken i boliger eller på opholdsarealer.



Ren jord må genanvendes på egen grund uden særlig tilladelse. Det vil som udgangspunkt ikke være muligt at indarbejde lettere forurenede jord på egen grund.

Hvis der under byggeriet og anlægsarbejdet konstateres jordforurening eller affaldsdepot, skal arbejdet straks indstilles og Albertslund Kommune skal underrettes herom, jf. Miljøbeskyttelseslovens § 21 og de generelle bestemmelser i Jordforureningsloven.

Vand

Lokalplan 5.11 – *Bolig og erhverv på Malervangen 1* giver blandt andet mulighed for at anvende Malervangen 1 til boliger, liberalt erhverv og parkering.

Størsteparten af Hersted Industripark ligger i grundvandsdannende opland og i et nitratfølsomt indvindingsområde (NFI), og er således udpeget til et indsatsområde (IO), hvor en særlig indsats er nødvendig for at opretholde en god grundvandskvalitet, da disse områder også er sårbare over for andre forureninger end nitrat. Samtidig ligger Hersted Industripark i et område med drikkevandsinteresser (OD).

I henhold til retningslinje 26.1 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) tillades det ikke, at der er nedsivning af regnvand i industriområder, samt i tidligere industriområder, der ligger inden for BNBO, i indvindingsoplande, i OSD-områder eller i NFI-områder. Det skyldes, at der allerede er mange V1 og V2 kortlagte matrikler blandt andet i Hersted Industripark, og det kan ikke udelukkes, at der er yderligere jordforureninger, der ikke kendes på nuværende tidspunkt, og som kan medføre forurening af grundvandet.

Jordforurening er ligeledes i juli 2021 blevet miljøvurderet af COWI A/S i forbindelse med [miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

Det fremgår af førnævnte miljøvurdering, at en ændret arealanvendelse i form af øget forekomst af grønne arealer, stier med videre vil mindske området's 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 ([generationsforureningen](#)), 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.

Vand og lokalplanen

Lokalplan giver ikke mulighed for aktiv nedsivning i planområdet jævnfør redegørelsen om grundvandsbeskyttelse og bestemmelse § 11.2.

Lokalplanen sikrer med ovennævnte bestemmelser således menneskers sundhed med hensyn til vand.

Landskab

Arealanvendelse

Arealer er en knap ressource både i Danmark og i EU samt resten af verden både som følge af befolkningsvækst og uregelmæssig byspredning (urban sprawl), hvor byerne bliver spredt ud over et større geografisk område med deraf lavere befolkningstæthed og inddragelse af landbrugsjord samt naturområder til byudvikling og infrastruktur (EEA 2006; EEA 2021).

Hovedårsagen til, at den uregelmæssige byspredning har kunnet lade sig gøre, er fremkomsten af bilen og derved muligheden for at udleve drømmen om at bo i forstæderne med eget hus og have (Girardet 2004). Siden midten af 1950'erne er de europæiske byer fysisk vokset med 78 procent, medens befolkningen kun er vokset med 33 procent (EEA 2006), da det er normen at udbygge de europæiske byers periferi med forstadsbebyggelser, som har lav



bebyggelsestæthed – således er befolkningen kun steget med 6 procent, medens det bebyggede område er steget med mere end 20 procent de sidste 20 år (EEA 2006). Omkring en fjerdedel af EU's areal er i dag påvirket af byområdernes arealanvendelse, men det hører nu også med til billedet, at trefjerdedele af europæerne bor i byområder (ibid.).

Denne uregelmæssige byspredning medfører således et øget ressourceforbrug både af materialer til byggesektoren og energiforbrug f.eks. i forbindelse med opvarmning af bygningsmassen og mere bilkørsel og dermed øges udledningen af drivhusgasser, trængsel på vejene, forværrer luft- og støjforureningen og dermed et dårligere helbred for bybefolkningen, større social segregering, mangel på investeringer i de centrale bydele og ringere mulighed for offentlig transport, faldende biodiversitet, økologiske korridorer gemmeskærer etc. (EEA 2006; EEA 2021; Girardet 2004).

Derfor er der fokus på arealanvendelse og således på, hvorvidt der inddrages jomfrueligt landbrugsjord eller naturområder til byudviklingen, der også kaldes for "greenfield" arealer; eller eksisterende byområder fortættes og/eller omdannes herunder nedslidte erhvervs- og industriområder i byerne, der også kaldes for "brownfield" arealer.

Delområde 1

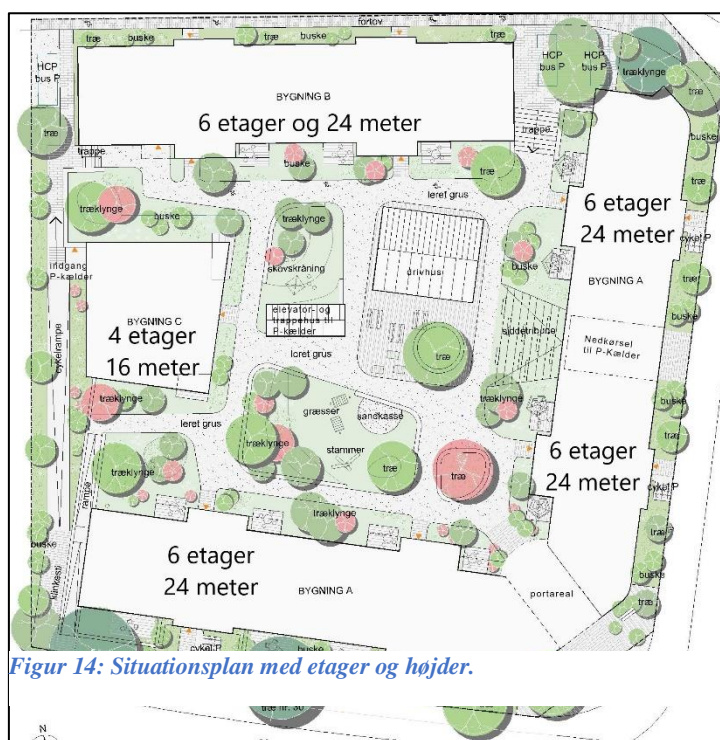
Lokalplanens delområde 1 ligger i dag i et såkaldt "brownfield" område, og denne bydannelse medfører således ikke inddragelse af landbrugsjord eller naturområder, et såkaldt "greenfield" areal. En realisering af delområde 1 i lokalplanen vil omdanne og fortætte et eksisterende byområde, der i de sidste 60 år har været anvendt til erhvervs- og industriområde, og ligger tæt op ad den kommende letbanestation Glostrup Nord - Hersted.

Samtidig kan denne omdannelse måske være med til fjerne en eventuel jordforurening i området, og den kommende arealanvendelse i delområde 1 vil endvidere medføre en mindre sandsynlighed for kommende forureninger af området, da arealanvendelse i henhold til Lokalplan 5.11 ikke giver mulighed for produktions- og lagervirksomheder.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanen har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende lokalplan ændres på arealanvendelsen af disse delområder, og derfor er emnet vedrørende arealanvendelse irrelevant i forhold til disse delområder.



Figur 14: Situationsplan med etager og højder.



Visuelle forhold

Planforslaget giver mulighed for i delområde 1 at etablere etagebebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen i karré A og B kan opføres i 6 etager og 24 meter og bygning C kan opføres i 4 etager og 16 meter.

En realisering af delområde 1 i planforslaget vil således give mulighed for en markant bebyggelse i den sydøstligste del af Hersted Industripark, da de omkringliggende bygninger i dagens Hersted Industripark er lavere – dog mod nord er Smedeland 8A's etagebebyggelse færdigbygget, og nærværende bebyggelse vil ikke blive højere end denne bebyggelse.

Delområde 1

En realisering af muligheder for bebyggelse i lokalplanen vil være en markant ændring af landskabets visuelle forhold. Det skal dog bemærkes, at det siden [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#) har været muligt at opføre bebyggelse i op til 5 etager og 18 meters højde i dette område (rammeområde E23 – *Hersted Industripark Sydøst*), og med [Kommuneplan 2022 – 2034](#) blev dette ændret til 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter (rammeområde BE09 – *Kirkevænget*).

Kommuneplan 2022 – 2034 har også regler om, at ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket, hvilket også er fastsat i lokalplanen. Samtidige giver den gældende kommuneplan mulighed for, at der efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der punktvis etableres bebyggelse i op til 9 etager med en højde på 33 meter til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks.

Lokalplanen giver ikke mulighed for tårnbebyggelser i op til 33 meter, men bebyggelse i op til 6 etager, og det vil have en påvirkning af bylandskabets visuelle udtryk – især for de nærmeste naboer i området – eftersom bylandskabet i dag er prægede af erhvervs- og industribygninger i op til tre etager med undtagelse af et par enkelte bebyggelser f.eks. Karat Kaffe siloen og Doll bygningen samt Smedeland 8A.

I forhold til den visuelle påvirkning af landskabet set inde fra Hersted Industripark vil det stationsnære kerneområde blive omdannet med etagebebyggelser i op til 6 etager og tårnbebyggelser i op til 12 etager, og en realisering af lokalplanen vil give området en bymæssig karakter. Det vurderes derfor som helhed, at det udlagte areal til bebyggelse i lokalplanen med tiden vil passe ind i det umiddelbare omkringliggende miljø og kan derfor være med til at understrege det nye urbane landskab.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanen har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende planforslag opføres bebyggelse og/eller tekniske anlæg, og derfor er emnet vedrørende visualiseringer irrelevant i forhold til disse delområder.

Kulturarv og arkitektonisk arv

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 inklusiv udpegning af bygninger med særlige arkitektoniske og kulturhistoriske bevaringsværdier f.eks. Karat Kaffe siloen.

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 af Hersted Industripark 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.

I [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er Hersted Industripark udpeget til værdifuldt kulturmiljø, hvor der står følgende i retningslinje 2.5:

”Hersted Industripark udpeges som værdifuldt kulturmiljø. Den eksisterende vejstruktur og beplantningsstrukturen med allétræer langs de overordnede veje og stikveje fastholdes og videreudvikles som led i omdannelsen af området. Eksisterende veje kan omlægges og lukkes for kørende trafik, den kulturhistoriske helhed skal dog bevares”.

Delområde 1

Bebyggelsen, som lokalplan 5.11 – *Bolig og erhverv på Malervangen 1* giver mulighed for i delområde 1, vil være markant anderledes end den eksisterende bebyggelse på 2 – 3 etager i området i dag med undtagelse af et på enkelte bebyggelser, men vil dog med byomdannelsen af det stationsnære kerneområde i Hersted Industripark på sigt passe ind med det omkringliggende arkitektoniske udtryk jf. Masterplan Hersted 2045 og [Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#). Dette arkitektoniske udtryk vil dog være væsentligt anderledes end det oprindelige arkitektoniske udtryk i Hersted Industripark.

Lokalplanen forsøger at opretholde den grønne kulturarv ved at bevare træerækker langs vejene, rundt om lokalplanområdet, men omdannelsen af Hersted Industripark vil generelt udfordre de kulturhistoriske værdier i området.

Det fremgår af lokalplanens redegørelse, hvorledes der arbejdes både med det arkitektoniske udtryk og det grønne i lokalplanområdet i forhold til beplantning. Det kan således ses i lokalplanens bestemmelser under henholdsvis paragraf § 6 og § 10, hvorledes bebyggelsens ydre fremtræden skal udføres, og beplantningen skal være, samt det er en forudsætning for ibrugtagningen, at beplantningen er etableret jf. § 16.

Kulturarv og arkitektonisk arv er således indarbejdet i lokalplanen.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger eller andre former for fællesanlæg, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanen har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende lokalplan opføres bebyggelse og/eller tekniske anlæg, og derfor er emnet vedrørende visualiseringer irrelevant i forhold til disse delområder.

Materielle goder

Materielle goder kan inddeles i naturskabte og menneskeskabte goder, hvor de naturskabte goder f.eks. kan være adgangen til naturområder, parker samt fri- og opholdsarealer; mens de menneskeskabte goder kan være adgangen til offentlig service f.eks. daginstitutioner, skoler, biblioteker, kulturinstitutioner, og det kan ligeledes være adgang til kollektiv transport, veje, cykel- og gangstier, indkøbsmuligheder, arbejdspladser etc.



Materielle goder og lokalplanen

Hersted Industripark ligger op til Vestskoven, og fra Malervangen 1 er der cirka 1½ km i fugleflugtslinje til dette naturområde, og til Naturcenter Herstedhøje er der 3 km på cykel, hvilket tager omkring 12 minutter at tilbagelægge.

Lokalplanen sætter krav om, hvorledes gårdrummet, kantzoner til bebyggelsen og planområdet ydre kant skal etableres med grønne områder og beplantning jf. § 10 omkring de ubebyggede arealer.

Delområde 1 i lokalplanen ligger i det stationsnære kerneområde til den kommende letbanestation Glostrup Nord, der forventes at åbne i 2025. Letbanestationen har forbindelse til Herlev Station og Glostrup Station, som er knudepunktstationer med gode omstigningsmuligheder til både S-tog og busforbindelser. Det fremgår af "[Infrastrukturplan 2035](#)", at Glostrup Station skal opgraderes med perroner til fjern- og regionaltog, der skal anlægges i 2026 (Transportministeriet 2021).

Lokalplanområdet har endvidere gode forbindelser til det overordnede vejnet f.eks. til Ring 3 (Nordre Ringvej) og derfra til Frederikssundmotorvejen og til Motorring 4, der fører videre til blandt andet Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen.

Albertslund Centrum med et bredt udbud af indkøbsmuligheder og kulturelle tilbud f.eks. biograf, spillested, bibliotek samt restauranter, caféer og sundhedshus og ligger omkring 3 km fra delområde 1 lokalplanforslaget i fugleflugtslinje, og kan nås på cykel på omkring 15 minutter via hovedsageligt cykelstier. Albertslund Badesø og dermed Albertslund Stadion ligger under 4 km fra Malervangen 1 i fugleflugtslinje, og på cykel tager det cirka 16 minutter.

Lokalplanen giver mulighed for blandt andet at etablere publikumsorienteret erhverv, hvilket fremgår af redegørelsen og § 3 vedrørende anvendelse af området. Såfremt der kommer kundeorienterede serviceerhverv og liberalt erhverv i bebyggelsen på Malervangen kan det bidrage til lokale arbejdspladser i nærområdet udover de arbejdspladser, der i forvejen er i Hersted Industripark. Det vurderes dog ikke, at skabelse af arbejdspladser har en væsentlig betydning, eftersom området ligger i Storkøbenhavn, hvor der er et stort udbud af arbejdspladser. En realisering af delområde 1 i lokalplanen vil desuden betyde et større kundegrundlag til eksisterende detailhandel, kulturtilbud samt den kollektive trafik – primært letbanen.

Det er dog en udfordring, at der ikke i øjeblikket hverken er dagligvarebutikker, daginstitution eller skole i nærområdet, og således vil de første borgere i området opleve en mangel på indkøbsmuligheder og offentlig service tæt på bopælen.

Materielle goder er således indtænkt i lokalplanen.

Kumulative virkninger

De kumulative virkninger, er ændringer til miljøet, der er forårsaget af aktiviteter og/eller projekter i kombination med andre aktiviteter og/eller projekter (EU 2017). Det kan være andre planer eller programmer samt projekter, som sammen med den ønskede planlægning kan forventes at kunne medføre en øget samlet påvirkning af miljøet.

Kumulative virkninger opstår, når planer og programmer samt projekter skaber en større samlet påvirkning end hver for sig. Det er derfor vigtigt at forholde sig til de kumulative virkninger, da den samlede virkning af flere planer og programmer samt projekters påvirkninger kan være væsentlig, selvom påvirkningen fra den enkelte plan, program eller projekt isoleret set ikke er det.

Kumulative virkninger forekommer ofte som en forstærket påvirkning af en given miljøkomponent, men det kan også være mere komplekse effekter ved, at samspelet af forskellige påvirkninger giver anledning til helt nye påvirkninger. Kumulative virkninger vurderes typisk inden for det samme område og af samme miljøfaktor, men de kan være forårsaget af forskelligartede aktiviteter, der er godkendt på forskellige tidspunkter og af forskellige myndigheder.



I vurderingen af kumulative virkninger ses der således ud over de konkrete planmæssige ændringer, nærværende planforslag giver i forhold til det nuværende gældende plangrundlag for at vurdere den samlede påvirkning af planforslaget sammen med allerede vedtagne eller kommende planer og projekter både indenfor og udenfor Albertslund Kommune.

Vedtagne planer og programmer

Albertslund Kommune har vedtaget [Kommuneplan 2022 – 2034](#), der udpeger den østlige del af Hersted Industripark til et byomdannelsesområde.

Albertslund Kommune har vedtaget følgende lokalplaner i byomdannelsesområdet:

- [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#),
- [Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 38](#)
- [Lokalplan 5.8 – Boliger og erhverv på Smedeland 6](#)
- [Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28](#)
- [Lokalplan 5.9 – Boliger og erhverv på Smedeland 30](#)
- [Rammelokalplan 5.10 Sydvangen øst](#)

Glostrup Kommune kommuneplan er [Kommuneplan 2013 – 2025](#), og derved er vanskeligt at finde ud af, hvilke byudviklingsmuligheder, som Glostrup Kommune vil gennemføre. Glostrup Kommune har dog vedtaget [Kommuneplanstrategi 2020: Glostrup - en forstad i udvikling](#), og heri fremgår det, at der er stor interesse fra lodsejere og projektudviklere til følgende typer boligudbygning i Glostrup Kommune:

- Etageboligbyggerier i nærheden af de nye letbanestationer
- Omdannelse af erhvervsjendomme til boliger
- Fortætning af eksisterende boligområder

Glostrup Kommune har vedtaget følgende lokalplaner, der kan have kumulative virkninger for byomdannelsesområdet Hersted Industripark:

- [Lokalplan HL25 – for et blandet byområde ved letbanestation Glostrup Nord Hersted](#)
- [Lokalplan GL18.1 – Glostrup Hospital](#)
 - Parkeringshus med 483 parkeringspladser (færdigbygget i 2014)
 - Dansk Hovedpinecenter (færdigbygget i 2017)
 - Bodil Eskesen Centret (forventes færdigbygget i 2023)
- [Lokalplan GL51 – for et område til etageboliger på Christiansvej](#)
- [Lokalplan GL75.2 – for en boligkarré med lokalcenter på Diqet](#)

Derudover har Glostrup Kommune givet dispensation fra ovennævnte Lokalplan GL18.1 til en ændret trafikafvikling fra Glostrup Hospital.

Forslag til planer og programmer

Albertslund Kommune har sendt følgende planforslag i høring, der ligger i byomdannelsesområdet:

- [Forslag til Lokalplan 5.12 for Stationsforpladsen](#)

Igangsatte forslag til planer

Albertslund Kommune har igangsat følgende forslag til lokalplaner i byomdannelsesområdet Hersted Industripark:



- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 2 - 4](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 8](#)
- [Startredegørelsen af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Fabriksparken 3,](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 22 og Smedeland 8B](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 24](#)

Glostrup Kommune har p.t. ikke igangsat nye forslag til lokalplaner, der kan have kumulative virkninger for byomdannelsesområdet Hersted Industripark. Det fremgår i øvrigt af nedenstående links hvilke andre forslag til planer, som Glostrup Kommune er i gang med:

[Liste med lokalplaner under udarbejdelse 08082024.PDF \(glostrup.dk\)](#)

[Kort over lokalplaner under udarbejdelse 08082024.PDF \(glostrup.dk\)](#)

Igangsatte projekter

Anlæggelsen af letbanen er i fuld gang og påvirker alle kommuner langs med Ring 3 og ligeledes ud for byomdannelsesområdet Hersted Industripark.

Følgende lokalplan er ved at blive realiseret, dvs. anlægsfasen er påbegyndt, i byomdannelsesområdet Hersted Industripark:

- Smedeland 38

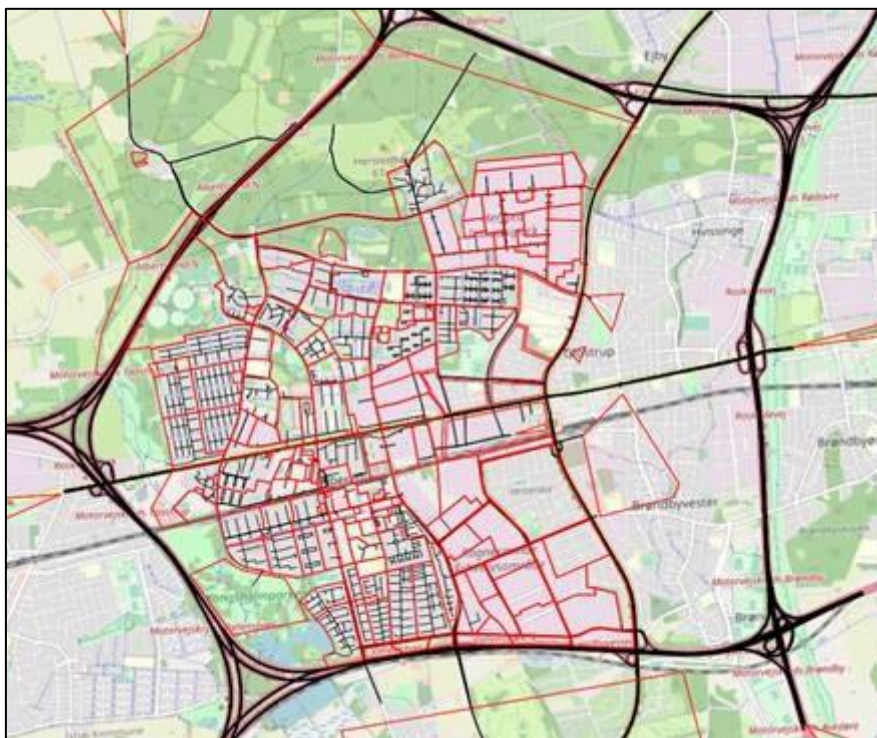
Region Hovedstaden er i gang med at udvide Glostrup Hospital (Rigshospitalet), hvor der kommet nye bygninger til Dansk Hovedpinecenter (2017) og et nyt parkeringshus (2014), og der er blevet bygget en ny neurorehabiliteringsbygning 25.000 m², Bodil Eskesen Centret, der er åbnet i efteråret 2023. Endvidere er Familiehuset ([Lokalplan GI18.2 – Familiehus på Rigshospitalet Glostrup](#)) åbnet i foråret 2024.

Albertslund Kommunes trafikmodel

Albertslund Kommune har udarbejdet et forslag til Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* til den tidligere Kommuneplan 2018 – 2030, der sammen med Masterplan Hersted 2045 er blevet miljøvurderet. I forbindelse med denne miljøvurdering for byomdannelsen af Hersted Industripark er der udviklet en specifik digital trafikmodel for området, og forudsætningerne for denne model er fastlagt i samarbejde med Glostrup Kommune.

Denne specifikke trafikmodel for Hersted Industripark er en del af en samlet digital trafikmodel for Albertslund Kommune, hvor dele af Vallensbæk Kommune og det omgivende motorvejsnet indgår heri. Brøndby Kommune har i foråret 2022 givet tilsagn om, at de også gerne vil kobles op på denne trafikmodel. Desværre har Glostrup Kommune hidtil ikke ønsket at være en del af denne samlet trafikmodel for kommunerne inden for motorvejsnettet af Motorring 3, Motorring 4, Holbækmotorvejen og Frederikssundsmotorvejen:





Figur 15: Portzoner der indgår i Albertslund Kommunes digitale trafikmodel.

Den samlede digitale trafikmodel for Albertslund herunder den specifikke for Hersted Industripark er udviklet af konsulentvirksomheden [Rambøll](#). Albertslund Kommune har fået konsulentvirksomheden [RawMobility](#) til at kvalitetssikre den specifikke trafikmodel for Hersted Industripark og rådgivet omkring den samlede digitale trafikmodel.

Analyserne fra den specifikke trafikmodel for Hersted Industripark fremgår af [Miljørapporten](#) til [forslag til Kommuneplantillæg 15](#) og [Masterplan Hersted 2045](#) og [den trafikale analyse](#) hertil, og disse analyser viser de nuværende trafikale forhold og de fremtidige trafikale forhold som følge af visioner for byomdannelsens af Hersted Industripark frem til 2045.

I disse analyser ses der både på den interne såvel som den eksterne trafik i forhold til Hersted Industripark og forskellige muligheder for konkrete tiltag.

Den trafikale analyse for Hersted Industripark redegør for den potentielle trafikudvikling, som følge af forslag til Kommuneplantillæg 15 og masterplanens efterfølgende faser.

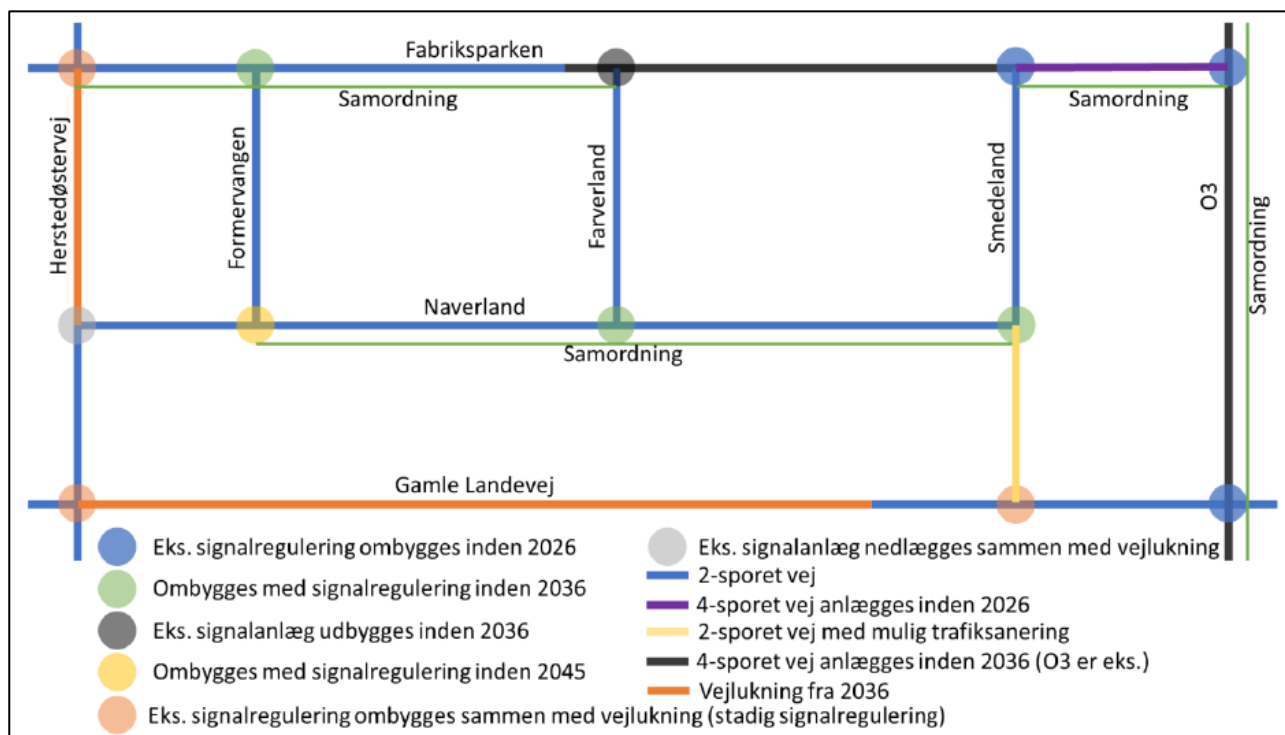
I trafikanalysen af forslag til Kommuneplantillæg 15 redegøres for den potentielle trafikudvikling i den første fase af omdannelsen i kommuneplanperioden frem til 2034.

I trafikanalysen af Masterplan Hersted 2045 redegøres for den potentielle trafikudvikling ved realisering af de øvrige faser i visionen for omdannelse af Hersted industripark, og denne del omfatter fuld omdannelse af området og rækker frem til minimum 2045. Analysen er en fremskrivning af eksisterende mobilitetsmønstre efter de gældende retningslinjer for miljøvurdering. Analysen tager derfor ikke højde for ændrede mobilitetsmønstre i fremtiden helt frem til 2045.

Gennem den trafikale analyse er der for de forskellige udviklingsetaper beregnet fremtidig trafik med anvendelse af turrater. De beregnede ture er opgjort på matrikelniveau og efterfølgende fordelt ud på vejnettet i forhold til



placeringen i området og afstanden til det overordnede vejnet. Fra basisåret i 2019 frem til masterplanen fulde realisering forventes en stigning fra cirka 23.000 daglige ture til cirka 66.500 daglige ture. Denne stigning udfordrer det eksisterende vejnet kapacitetsmæssigt, hvorfor det er nødvendigt at foretage udbygninger og ombygninger i vejnettet.



Figur 16: Forslag til udbygninger i vejnet og kryds frem mod 2045 (RawMobilty 2021; Hersted Industripark, Trafikal analyse).

Med de foreslåede udbygninger i det interne vejnet i Hersted Industripark forventes trafikken at kunne afvikles frem mod 2045. Beregningerne viser dog, at Fabriksparken i den sidste periode fra 2036 → 2045 kan blive udfordret i myldretiderne. Et afværgetiltag forventes at være forlængelse af svingbaner, således at køddannelserne kan optages i svingbanen og dermed ikke bliver kritisk i forhold til afvikling af trafik i andre baner.

Forslag til Kommuneplantillæg 15 til Kommuneplan 2018 – 2034 er indarbejdet i den nye Kommuneplan 2022 – 2034, og er således det plangrundlag, der kan realiseres. De andre faser i Masterplan Hersted 2045 er en vision, som ikke kan realiseres med det nuværende plangrundlag, og som ej heller er udlagt til perspektivareal i Kommuneplan 2022 – 2034.

Det er indgået [en politisk aftale](#) mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, hvoraf det blandt andet fremgår:

”Intentionerne bag aftalen

Aftalen er lavet for at Albertslund og Glostrup Kommune sammen kan sikre at de trafikale forhold afledt af udviklingen af Hersted Industripark som bolig og erhvervsområde bliver håndteret så der opnås en trafikafvikling, der ikke har væsentligt betydning for Glostrup udvikling, jf. planlovens § 29 b.

Aftalen skal ikke tage hånd om den generelle trafikudvikling, der må forventes i hovedstadsområdet, men alene mertrafik afledt af byudviklingen i Hersted Industripark.

Aftalen skal sikre at der er en løbende dialog kommunerne i mellem om de trafikale forhold omkring Hersted Industripark. Dialogen har til formål at understøtte aftalen og viden om den generelle udvikling i begge kommuner.



Punkt 2.1

Formålet med aftalen er at opnå en fælles forståelse af relevante forhold om og de overordnede principper for den fremtidige trafikafvikling i området og på den aftale konkrete trafikale anlæg...

Punkt 5.2

Kommunerne er enige om, at der skal implementeres nedennævnte trafikale løsninger, når der på grundlag af en løbende monitorering af den trafikale belastning dannes data, der kan gøres til genstand for beregninger og målinger, hvorved der konstateres et kvalificeret behov for de trafikale løsninger, jf. punkt 5.5.

1. Der foretages ingen geometriske udbygninger i krydset Fabriksparken/O3, som kan medvirke til at forbedre trafikafviklingen mod syd. Den højresvingende trafik mod Glostrup begrænses med kort grøntid. Retningen til/fra nord prioriteres. Hvis behov iværksættes udbygningsløsning vedr. trafikafvikling mod nord, som beskrevet i bilag.
2. Der foretages ingen geometriske udbygninger i krydset Gl. Landevej/O3, som kan medvirke til at forbedre trafikafviklingen. Den ligeud og højresvingende trafik mod Glostrup begrænses med kort grøntid.
3. I takt med byudviklingen etableres ekstra signalanlæg på Fabriksparken. Signalanlæggene vil alt andet lige forringe fremkommeligheden på Fabriksparken. Efter behov kan signalanlæggene tilpasses, så de er i modfase for gennemkørende trafik, hvorved rejsetiden øges.
4. Det sikres, at der er tilstrækkelig kapacitet i krydset Herstedøstervej/Vestskovvej, således at strækningskapaciteten på Vestskovvej udnyttes optimalt. Vestskovvej tracé ændres i udgangspunktet ikke, men hvis øvrige adgange til Hersted Industripark overbelastes af mertrafik, kan dette udgangspunkt revurderes.

Punkt 5.6

Til brug for konstatering af belastning, der udløser implementering af løsningerne nr. 1-4 eller ikke, skal Albertslund Kommune gennemføre en monitorering af boligkapaciteten i kommuneplanområderne BE09-BE13, C10 og E37 samt et monitoreringsprogram over trafikafviklingen i området Hersted Industripark og den trafikale infrastruktur, der indgår i betjeningen af området, jf. bilag 4.1. Rammerne for monitoreringsprogrammet er nærmere beskrevet i bilag 5.2.

Punkt 5.11

Monitoreringen af boligkapaciteten er bundet op på en møderække mellem kommunernes borgmestre. Møderne bliver indkaldt hvert år eller for hver 2.000 lokalplanlagte bolig. Formålet med møderækken er at sikre beslutninger således, at de fornødne trafikale tiltag tilvejebringes afstemt med ibrugtagning af boliger.

Punkt 5.8

Det trafikale monitoreringsprogram skal påbegyndes inden for 6 måneder fra start af prøvekørsel på Letbanen (forventet start 2024), da trafikken her forventes normaliseret efter afslutning af Letbanens anlægsarbejder”.

Det fremgår dog af en trafikanalyse fra den 2. maj 2022 ”[Udviklingen af det psykiatriske i Glostrup – Åbning af Sportsvej](#)” udarbejdet af rådgivningsvirksomheden Niras på vegne af Region Hovedstaden og Glostrup Kommune, at:

”Generelt ses et fald i trafikbelastningerne mellem 2019_Basis og 2026_0-alt. Dette skyldes letbanens ”fortrængning” af biltrafikken i korridoren, og er baseret på Hovedstadens Letbanes modelberegninger. Disse trafikmodelberegninger er over 10 år gamle, og er derfor behæftet med en vis usikkerhed. Trenden er dog klar, at der forventes en ret markant reduktion af biltrafikken som følge af letbanen”.



Endvidere er Albertslund Kommune en grøn kommune, der arbejder for at fremme grøn mobilitet i form af kollektiv transport, delebilsordninger og mikromobilitet f.eks. i form af cykler, hvilket giver sig udtryk i det veludbygget gang- og cykelstinet.

Byomdannelsen af Hersted Industripark sker som følge af den kommende letbanestation Glostrup Nord - Hersted, og adgang til god kollektiv transport. Området vil ligeledes få et veludbygget gang- og cykelstinet.

Lokalplanens område ligger i det stationsnære kerneområde til den kommende letbanestation, og i henhold til Kommuneplan 2022 – 2034 kan parkeringsnormen således reduceres med 50 % i dette område med mulighed for at reducere parkeringsnormen yderligere, hvis der etableres delebilsordning. Disse forhold er beskrevet i lokalplanens redegørelse og fastsat i bestemmelser i § 9 om parkering, hvilket er med til at begrænse privatbilismen og fremme den kollektive trafik, den cirkulære økonomi samt mikromobilitet.

Kumulative effekter – sammenfatning

Dette enkelte projekt for byomdannelsen af Hersted Industripark vil ikke i sig selv eller sammen med de nuværende vedtagne planer og programmer i området have væsentlig kumulative virkninger af omgivelserne, men den samlede byomdannelsen af Hersted Industripark og de eventuelle andre kommende planer og programmer for byomdannelsesprojekter langs Ring 3 vil have væsentlige kumulative virkninger på omgivelserne - især i forhold til trafikafviklingen. Disse eventuelle andre kommende planer og programmer for byomdannelsesprojekter langs Ring 3 sker som følge af den kommende letbane.

Opsamling omkring miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanen og miljøvurderingen er udarbejdet i en samlet proces, hvorfor miljøhensyn er indarbejdet i lokalplanen. I miljørapporten er det vurderet, at lokalplanen er udarbejdet under hensyn til de ovenstående emner således, at projektet kan ske uden væsentlige påvirkninger på og af miljøet.

I forbindelse med vedtagelse af lokalplanen er der foretaget mindre justeringer og præciseringer, hvilket kan ses i høringsnotatet til vedtagelsen af lokalplanen. Justeringer, præciseringer og tilføjelser har til formål at gøre lokalplanen mere nøjagtigt, hvilket vil øge sikring af de miljømæssige forhold i lokalplanområdet.



Høringssvar og bemærkninger

Forslag til Lokalplan 5.11 – *Boliger og erhverv på Malervangen 1* med tilhørende miljørapport var i høring fra torsdag den 16. maj 2024 til og med søndag den 14. juli 2024, dvs. 8 ugers høring. Albertslund Kommune modtog høringssvar og bemærkninger fra i alt 3, som fordeler sig på 1 kommune (Glostrup), 1 borger i Glostrup Kommune, 1 forening (Klimabevægelsen og Bedsteforældrenes KlimaAktion i Albertslund).

Emnerne i høringssvar og bemærkninger er:

- Støj fra veje på facader
- Bebyggelsens højde herunder skyggepåvirkningen og indbliksgener herfra
- Venstre sving forbudt fra Malervangen til Gamle Landevej
- Klimabelastning med hensyn til byggematerialer
- Genanvendelse af byggematerialer
- Lokalplanen skal sætte strengere krav til CO₂-udledningen fra byggeriet end planloven/bygningsreglementet giver mulighed for (ikke en del af miljøvurderingen)
- Solceller som et krav i lokalplanen (ikke en del af miljøvurderingen)
- Parkeringsnormen skal sættes yderligere ned med maksimumsparkeringsnorm i lokalplanen (ikke en del af miljøvurderingen)
- Ladestandere ved alle parkeringspladser til biler skal være et krav i lokalplanen (ikke en del af miljøvurderingen)
- Delebiler og tinglysningen heraf (ikke en del af miljøvurderingen)
- Cykelparkeringsnormen (ikke en del af miljøvurderingen)
- Bæredygtig byggeplads ikke en del af miljøvurderingen)
- Bebyggelsesprocent (ikke en del af miljøvurderingen)

Det fremgår af ovenstående, at nogle af høringssvar og bemærkninger har miljømæssigt indhold og er beskrevet i miljøvurderingsrapporten (SMV) til Lokalplan 5.11 – *Boliger og erhverv på Malervangen 1*. Bemærkningerne både med relation til Lokalplan 5.11 – *Boliger og erhverv på Malervangen 1* og tilhørende miljøvurderingsrapport har Albertslund Kommune kommenteret i høringsnotatet til lokalplan 5.11, hvor der er foreslået et par mindre tekniske ændringer til Lokalplan 5.11 som følge af disse høringssvar. Nedenstående er en sammenfatning af bemærkningerne med miljømæssigt indhold:

Støj fra veje på facader

Der er indkommet bemærkninger om, at lokalplanen ikke overholder lovgivningen i forhold til huludfyldningsreglen og støj på facader. Der påpeges i høringssvaret, at i henhold til vejledning bør der aldrig planlægges for boliger i områder med støjbelast fra veje på over 68 dB.

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Det er korrekt, at det fremgår af Miljøstyrelsens [vejledning nr. 4 fra 2007 "Støj fra Veje"](#), at:

"Det bør tilstræbes, at de ikke udlægges hvor støjen er højere end 58 dB, men i situationer, hvor der ikke findes alternative placeringsmuligheder, kan der accepteres niveauer helt op til 68 dB".

og

"Der bør aldrig planlægges for boliger eller støjfølsom anvendelse i øvrigt, hvor støjniveauet er højere end 68 dB".

I henhold til planlovens § 15 a, stk. 1 må en lokalplan ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)):

"kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 16, 26 og 29, kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener".



Bestemmelsen i planlovens § 15, stk. 2, nr. 29 er udtryk for såkaldt "huludfyldningsregel", som blandt andet muliggør planlægning for ny boligbebyggelse i områder for blandede byfunktioner, når der i lokalplanen fastsættes bestemmelser om støjisolering af de nye boliger.

Af vejledningerne fremgår det vedrørende nye boliger i eksisterende boligområder og områder for blandede byfunktioner, at der kan opstå ønske om at forny eller vitalisere boligkvarterer, herunder også i forbindelse med byfornyelse og såkaldt "huludfyldning" i eksisterende karrébebyggelse, selv om grænseværdien på 58 dB for veje og 64 dB for jernbane på ingen måde kan overholdes. Der kan også i disse særlige situationer planlægges nye, støjisolerede boliger (og tilsvarende støjfølsom anvendelse) under forudsætning af, at det sikres, at:

- Alle udendørs arealer, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end 58 dB for vejtrafikstøj og 64 dB for jernbanetrafikstøj. Det samme gælder områder i nærheden af boliger, der overvejende anvendes til færdsel til fods (f.eks. gangstier, men ikke fortove mellem boligen og vejen), og
- Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på højst 46 dB for vejtrafikstøj og 52 dB for jernbanetrafikstøj indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer (f.eks. med særlig afskærmning uden for vinduet eller særligt isolerende konstruktioner), samt
- Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.

For boliger og lignende, hvor disse hensyn imødekommes, skal **det udendørs støjniveau ved facaden** ikke sammenholdes med de vejledende grænseværdier.

Anvendelsesområdet for de lempede støjkrav nævnt i ovennævnte vejledninger i forbindelse med planlægning for nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder er sammenfaldende med anvendelsesområdet for Planlovens § 15, stk. 2, nr. 29, den såkaldte "Huludfyldningsregel" (se f.eks. [Planklagenævnet orienterer nr. 18 – Lokalplanlægning på støjbelastede arealer](#) af 9. november 2021).

Det er således det indendørs støjniveau, der er afgørende for at kunne anvende "huludfyldningsreglen", og ikke det i vejledningen "bør aldrig planlægges for boliger eller støjfølsom anvendelse i øvrigt, hvor støjniveauet er højere end 68 dB".

Bebyggelsens højde og påvirkningen herfra

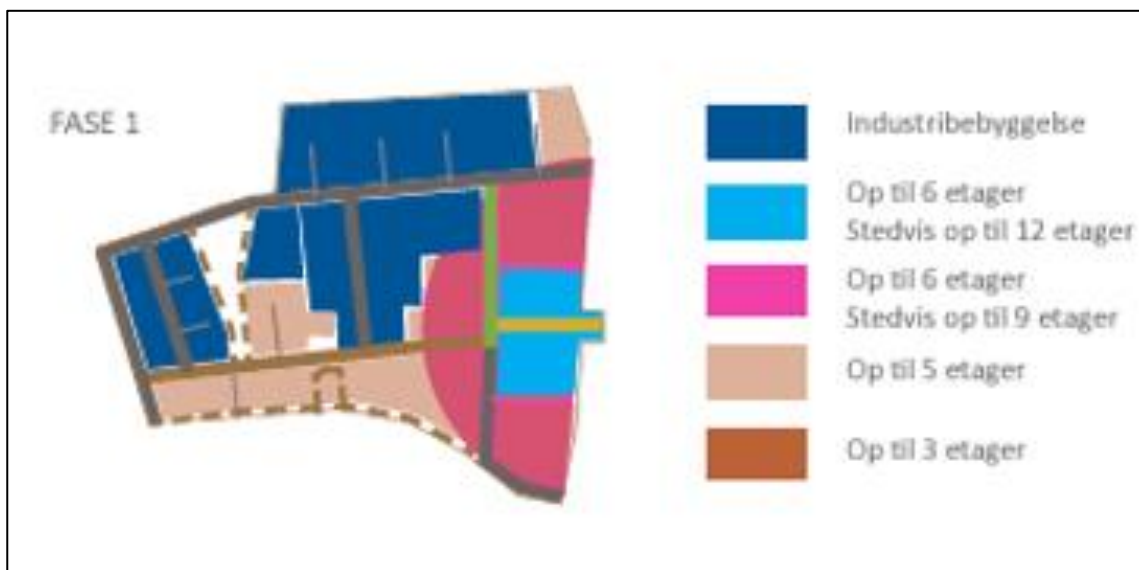
Der er indkommet hørings svar om bebyggelsens højde og påvirkningerne herfra.

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Det fremgår af [Masterplan Hersted 2045](#) og [forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#), at der forventes mulighed for bebyggelse i op til 6 etager (svarende til ca. 24 meter med hævdede gårdrum) og stedvist 9 etager i det område, som Malervangen 1 er beliggende i.

På side 17 i Masterplan Hersted 2045 står der følgende:





Figur 17: Masterplan Hersted 2045 antal etager. Malervangen 1 ligger i det lyserøde område (det stationsnære kerneområde) med mulighed for op til 6 etager og stedvis 9 etager.

I [miljøvurderingen](#) af forslag til Lokalplan 5.11 – Boliger og erhverv på Malervangen 1 fremgår det, at:

”Beboerne på Malervangen blev i efteråret 2021 hørt i forbindelse med udsendelse af forslag til [Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#), hvori der var mulighed for bebyggelse i op til 9 etager og 30 meters højde i rammeområde BE09 – Kirkevænget. Denne bebyggeshøjde og antal etager er fastholdt i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), således at der generelt kan bebygges i op til 6 etager og 24 meters højde. Ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Samtidig giver den gældende kommuneplan mulighed for, at der efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der punktvis etableres bebyggelse i op til 9 etager med en højde på 33 meter til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks.

Det skal bemærkes, at [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#) gav mulighed for byggeri i 5 etager og 18 meters højde i dette område (rammeområde E23 – Hersted Industripark Sydøst)”.

Og videre på:

”Jo større afstand der er fra den i lokalplanforslagets påtænkte bebyggelse i delområde 1 til naboerne, desto mindre vil indbliksgenen være.

Det fremgår af standpunkt 6, der viser indblikket fra 3,5 meters højde mod øst, at der allerede i dag fra kontorbygningen i planforslagets delområde 1 til den østlige side af Malervangen er indblik. I forhold til at området omdannes fra et industri- og erhvervsområde til et bolig- og erhvervsområde vil der være aktiviteter i området på alle tidspunkter af døgnet herunder efter normal arbejdstid på hverdage og i weekenderne.

Det må dog forventes, at i byområder generelt og for byområder, der i en årrække har været tanker og planer om at byomdanne og deraf ændrede kommuneplanrammer for disse områder med hensyn til bebyggelsesprocenter og etagehøjder, vil der være indbliksgener eller komme indbliksgener på sigt”.

Det er miljøvurderingsmyndighedens vurdering, at indblik- og skyggegener i forhold til bebyggelserne på den østlige side af Malervangen er inden for de naboretlige tålegrænser.

Det er endvidere forvaltningens vurdering, at de maksimalt tilladte højder og etager i lokalplanen er i overensstemmelse med både [Masterplan Hersted 2045](#) og [forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#) samt [Kommuneplan 2022 – 2034](#).



Venstre sving forbudt fra Malervangen til Gamle Landevej

Nogle borgere på Malervangens østlige side ønsker, at den aftale trafikløsning mellem Glostrup og Albertslund kommuner omkring venstresving forbudt fra Malervangen ud mod Gamle Landevej er uhensigtsmæssigt i forhold til deres daglige transportvaner.

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Glostrup Kommune indgav i forbindelse med høringen af [forslag til Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#) en indsigelse efter Planlovens § 29 b:

”En kommunalbestyrelse kan fremsætte indsigelse mod en nabokommunes planforslag, hvis forslaget har væsentlig betydning for kommunens udvikling”.

Glostrup Kommunalbestyrelse behandlede og vedtog sagen om at frafalde indsigelsen på mødet [onsdag den 19. maj 2021](#), hvoraf det fremgår af punkt 3 om trafik i bilag 4 til dagsordenpunktet, at:

”Der tilføjes redegørelse vedr. trafik. Der indsættes bestemmelse om trafikløsning om tvunget højresving i krydset ved Malervangen og Gammel Landevej. Idet krydset ligger uden for planområdet forudsætter det, at der indgås udbygningssaftale med ejer/bygherre, såfremt der skal der skal tilføjes bestemmelser i lokalplanen”.

Albertslund Kommunalbestyrelse vedtog herefter [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#) på mødet torsdag [den 24. juni 2021](#).

Glostrup Kommune indgav ligeledes en § 29 b indsigelse i forbindelse med høringen af [Kommuneplan 2022 – 2034](#), hvilket efterfølgende førte til [Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b](#), der blev vedtaget af Glostrup Kommunalbestyrelse på mødet [onsdag den 22. juni 2022](#) og af Albertslund Kommunalbestyrelse på mødet [tirsdag den 28. juni 2022](#).

Planklagenævnet har endvidere bemærket i afgørelse af 9. maj 2022 (sagsnummer: [21/09515](#)):

”Miljørapporten skal kun indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder, jf. miljøvurderingslovens § 7, stk. 2. Miljøvurderingsloven stiller ikke krav om, at der skal foretages bestemte målinger eller beregninger af trafik, eller at disse udføres på en bestemt måde”.

og

”Det forhold, at beboerne på Malervangen ved planernes realisering vil opleve øget trafik og gene ved ikke at kunne køre direkte ind i egen kommune kan ikke føre til en anden vurdering.

Planklagenævnet bemærker i den forbindelse, at reglerne i miljøvurderingsloven alene har processuel karakter. Miljøvurderingsloven fastlægger ikke grænser for, hvad myndighederne kan beslutte af politiske, økonomiske eller andre grunde, og kommunen er derfor ikke afskåret fra at vedtage planerne endeligt, selvom trafikmængden i området øges”

samt

”Det er anført i klagen, at der ikke er undersøgt alternative løsninger til at føre trafikken til planområdet via Malervangen, hvor den øgede trafik vil medføre gener for de nuværende beboere.

Klageren gør gældende, at det vil være oplagt at undersøge mulighederne for at vejbetjene området fra Smedeland, hvor der vil være gode muligheder for at køre til parkeringshuset.

Dette vedrører ikke retlige forhold efter miljøvurderingsloven, men spørgsmål om planernes hensigtsmæssighed, og Planklagenævnet har derfor ikke kompetence til at behandle dette spørgsmål”.



Det er forvaltningens vurdering, at både den konkrete trafikafvikling på og af Malervangen, og den overordnede trafikafvikling er grundigt belyst gennem den forløbne proces. Trafikafviklingen vil løbende blive overvåget i forbindelse med projekter i Hersted Industripark – og i samarbejde med Glostrup Kommune – så der løbende kan tages højde for eventuelle udfordringer.

På nuværende tidspunkt er der ikke udsigt til en ændring af disse aftaler mellem Albertslund og Glostrup Kommuner.

Klimapåvirkning og byggematerialer

Der er indkommet bemærkninger om byggematerialer og klimapåvirkning f.eks. i forhold til anvendelsen af beton.

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

De forhold, som en kommune kan regulere gennem lokalplanlægning, fremgår af planlovens § 15, stk. 2 ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)), som indeholder en udtømmende opregning af de emner, der kan fastsættes bestemmelser om i en lokalplan – det såkaldte "Lokalplankatalog".

Eksempler på disse forhold, der kan fastsættes bestemmelser om i en lokalplan, kan nævnes bebyggelsers beliggenhed på grundene, herunder om den terrænhøjde, hvori en bebyggelse skal opføres (§ 15, stk. 2, nr. 6); bebyggelsers omfang og udformning, herunder til regulering af boligtaetheden (§ 15, stk. 2, nr. 7); parkeringsforhold, herunder om antal, beliggenhed og udformning af parkeringspladser til forskellige anvendelser i området og om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler til transport i tilknytning til parkeringspladser (§ 15, stk. 2, nr. 10); udformning, anvendelse og vedligeholdelse af ubebyggede arealer, herunder om terrænregulering, hegnsforhold, naturforhold, bevaring af beplantning og beplantningsforhold i øvrigt, herunder beplantningens tilladte højde, samt belysning af veje og andre færdselsarealer (§ 15, stk. 2, nr. 12) etc.

Der kan ikke stilles krav om, at materialer skal opfylde miljøkrav, der går videre end gældende EU-regler og dansk lovgivning jf. rapporten fra den tværministerielle arbejdsgruppe: "[Muligheder for at stille miljøkrav til byggematerialer i forhold til EU-retten](#)".

Planmyndigheden kan således ikke stille krav i en lokalplan om "den bærende konstruktion og etagedæk samt tagkonstruktion", "fundament", samt "isolering og indre vægge", der ikke er omfattet af lokalplankataloget.

Planmyndigheden vurderer i forhold til ydre vægge, at det er et grundlæggende princip for ejendommens arkitektur, at basen fremstår med en tyngde der forankrer bygningen. Det er også et grundlæggende princip, at den del af bygningen som borgere og beboere oftest er nærmest og i kontakt med (basen), skal have en materialemæssig og arkitektonisk kvalitet, der sikrer, at ejendommen får en lang og holdbar anvendelse.

I dette projekt er der arbejdet med, at basen udføres i mursten, som dels gennem dets naturlige format sikrer, at der sker en detaljering, som giver stoflighed og udtrykker kvalitet. Samtidig får projektet en lang levetid i kraft af materialer, som har en høj robusthed og holdbarhed.

Igennem håndværket hvormed mursten anvendes, kan en ejendom få et selvstændigt udtryk afhængig af bl.a. valg af forbandt og detaljeringen omkring hjørner, forskydninger mv., hvor man enten ser kopper (den korte side) eller løber (murstenen lange side) i samspil med f.eks. kvarte sten (petringer).

Mursten har således igennem både deres format, materialitet og igennem håndværket, en række kvaliteter, som ikke så let kan opnås gennem brug af teglskaller.

Lokalplanen muliggør anvendelse af lettere facadematerialer på de øvrige etager, hvilket giver et godt sammenspil med basens tyngde.

Kvaliteten af basen er et vigtigt fundament for bygningen og dens kvaliteter. Hvis man muliggør benyttelsen af teglskaller, er det derfor forvaltningens vurdering, at man ikke med den nuværende lokalplan vil kunne sikre den samme arkitektoniske kvalitet, med fordelingen og brugen af lettere og tungere materialer.



Alternativer

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

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

0-Alternativet

En miljøvurdering skal indeholde en vurdering af den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, hvis planforslaget ikke gennemføres – det såkaldte 0-alternativ.

Albertslund Kommune arbejder med, at 0-alternativet skal indeholde en beskrivelse af de relevante aspekter af den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres.

Denne sandsynlige udvikling kan være en konkret vurdering af udviklingstendenserne i det konkrete område sammenholdt med de udviklingsmuligheder, som det eksisterende plangrundlag giver mulighed for og således en fremskrivning heraf. Det kan være en fuld udnyttelse af det eksisterende plangrundlag, hvis det er den mest sandsynlige udvikling.

Tidshorizonten af denne sandsynlige udvikling skal som minimum være 12 år for 0-alternativet i forbindelse med miljøvurdering af forslag til planstrategier, kommuneplantillæg og lokalplaner jævnfør kommuneplanens planlægningsperiode, og i forbindelse med masterplaner herunder helhedsplaner og dispositionsplaner være den tidshorizont, som disse planer opererer med.

0-Alternativet for dette konkrete planforslag

Lokalplanområdet er i dag omfattet af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#). Lokalplanområdet er mere eller mindre fuldt udbygget efter den gældende lokalplans bestemmelser til erhvervmæssige formål samt tilhørende adgangs- og parkeringsarealer.

I Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034 ligger planforslagets område i rammeområde BE09 – Kirkevænget:

Plannavn	Kirkevænget
Plannummer	BE09
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Blandet bolig og erhverv
Anvendelse specifik	Tæt-lav boligbebyggelse, Etageboligbebyggelse, Kontor- og serviceerhverv, Byomdannelsesområde, Publikumsorienterede serviceerhverv, Daginstitutioner.
Maksimal bebyggelsesprocent	150 %
Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal bygningshøjde	33,00
Maksimal antal etager	9,00
Mindste tilladte miljøklasse	1
Maksimalt tilladte miljøklasse	3
Generelle anvendelsesbestemmelser	Rammeområdet er udpeget til et byomdannelsesområde jævnfør planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 2 og i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003 : "Ekstern støj i byomdannelsesområder".
Bebyggelsens omfang og udformning	Bebyggelse opføres i maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der punktvis etableres bebyggelse i op til 9 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks. Bebyggelser i op til 9 etager skal gives en særligt arkitektoniske udtryk.



Miljøforhold	Virksomhederne i området skal overholde Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984 : "Ekstern støj fra virksomheder" for blandet bolig- og erhvervsområde, dvs. dag/aften/nat er den maksimale støjbelastning 55/45/40 dB(A).
Lokalplaner mm. indenfor rammen	Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A Lokalplan 5.8 – Boliger og erhverv på Smedeland 6

Albertslund Kommune har i gældende og tidligere kommuneplanrammer f.eks. Kommuneplan 2018 – 2030 udlagt lokalplanområdet til et centerområde med blandede byfunktioner, og jf. [planlovens](#) § 12 skal Kommunalbestyrelsen "virke for" kommuneplanens virkeliggørelse. "Virke for" bestemmelsen i planloven betyder, at kommunalbestyrelsen skal virke for kommuneplanens gennemførelse både i sin faktiske virksomhed f.eks. bygge- og anlægsvirksomhed og i sin retlige virksomhed f.eks. lokalplanlægning og administration af anden lovgivning, f.eks. afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven.

Den sandsynlige udvikling vurderes derfor at være en ny lokalplanlægning af området i overensstemmelse med kommuneplanens ramme for området og relevante retningslinjer i kommuneplanen.

Alternativer til lokalplanens indhold

Lokalplanen er i tråd med den byomdannelse, der er beskrevet i Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#), [Masterplan Hersted 2045](#) og [Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#) herunder planlægning af adgangsvej og stisystemer til den kommende letbane og etablering af erhverv- og boliger, således at området får blandede byfunktioner.



Figur 16: Skitseforslag af 15. august 2022.



Figur 18: Skitseforslag af 12. december. 2022.

Planforslagene udgør nogle af de første skridt i realiseringen af Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplan 2022 – 2034 muligheder for byomdannelse af den østlige del af Hersted Industripark, som er vedtaget af kommunalbestyrelsen i Albertslund Kommune i henholdsvis maj 2020 og juni 2022.



Det vurderes usandsynligt, at masterplanen og kommuneplanen ændres i et omfang, der skaber nye alternativer til byomdannelsen og udviklingen af området til stationsnært bolig- og erhvervsområde med blandede byfunktioner. Derfor vurderes der ikke at være andre relevante alternativer til projektet end 0-alternativet.

I planprocessen er udformningen af bebyggelsen herunder støjdæmpende foranstaltninger og adgangsveje både til dagvarebutikken og den øvrige bebyggelse løbende blevet justeret i dialog mellem bygherre og Albertslund Kommune for at sikre overholdelse af krav til støj, adgangsveje, parkering, brandveje, bygningshøjder mv. Denne løbende justering fremgår af figurerne i dette afsnit.

Overvågning

I henhold til § 12 stk. 4 i miljøvurderingsloven skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse. Overvågningen eksempelvis gennemføres for at identificere uforudsete negative virkninger på og træffe hensigtsmæssige afhjælpende foranstaltninger. Eksisterende overvågningsordninger kan anvendes.

Miljøvurderingen af forslag til lokalplan 5.11 – *Bolig og erhverv på Malervangen 1* 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 planlægning for blandede byfunktioner.

Det skal dog bemærkes, at i henhold til [Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b](#) skal der udføres overvågning af det overordnet vejnet herunder påvirkningen af Nordre Ringvej (Ring 3) og Glostrup Kommune. Det fremgår af førnævnte aftale, at:

”Aftalen skal sikre, at der er en løbende dialog kommunerne i mellem om de trafikale forhold omkring Hersted Industripark. Dialogen har til formål at understøtte aftalen og viden om den generelle udvikling i begge kommuner”.

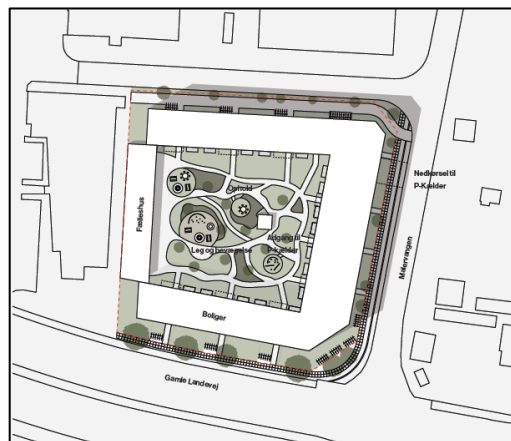
Og under punkt 5.2 om monitorering står der blandt andet følgende:

”Kommunerne er enige om, at der skal implementeres nedennævnte trafikale løsninger, når der på grundlag af en løbende monitorering af den trafikale belastning dannes data, der kan gøres til genstand for beregninger og målinger, hvorved der konstateres et kvalificeret behov for de trafikale løsninger”

Omkring de økonomiske forhold står der f.eks. følgende i punkt 6:

”Det er aftalt mellem kommunerne, at Albertslund Kommune skal afholde udgiften til løsning af trafikale forhold relateret til udviklingen i Hersted Industripark, og som er beliggende i Glostrup Kommune. Anlægsarbejdet udføres af Glostrup Kommune som vejmyndighed. Anlægsomkostningen skal bestemmes ved udbud af anlægsarbejdet efter sædvanlig fremgangsmåde og kriterier, hvori Albertslund Kommune skal have medindflydelse på valg af løsning”.

Albertslund Kommune har følgende forpligtelser som miljømyndighed:



Figur 19: Skitseforslag af 2. juni 2023.



- At virksomhederne dæmper støjen i overensstemmelse med de gældende regler for området og de indgået aftaler jf. reglerne om byomdannelsesområder samt at holde øje med, om virksomhederne overholder støjgrænserne
- At føre regelmæssigt miljøtilsyn med virksomheder herunder kontrollere virksomhedernes luftforurening og gribe ind, hvis der konstateres overskridelse af grænseværdier.

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 lokalplanen indarbejdet følgende afværgeforanstaltninger for delområde 1:

- Lokalplanen redegørelse oplyser, at området er udlagt i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) som et byomdannelsesområde jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2.
- Lokalplanen redegørelse oplyser, at bygherre kan indgå aftale med de omkringliggende virksomheder, der medfører ekstern støj fra virksomheder over de vejledende grænseværdier herfor jf. byomdannelsesreglerne. Bygherre har ikke på det tidspunkt, hvor miljørapporten er blevet udarbejdet, indgået aftaler med de pågældende virksomheder.
- Lokalplanens redegørelse og bestemmelser oplyser, at "huludfyldningsreglen" i forhold til ekstern støj fra virksomheder er bragt i anvendelse.
- Lokalplanens redegørelse og bestemmelser oplyser, at "huludfyldningsreglen" i forhold til støj fra trafik er bragt i anvendelse.
- Miljørapporten viser, at der skal etableres støjskærme på tagterrasser i 1,8 - 2,0 meters højde på den østlige bygning (Bygning A), og 1½ meters højde på de andre bebyggelsers tagterrasse.
- Miljørapporten viser, at altaner på de øverste dele af facaderne ud mod de omkringliggende veje, hvor de vejledende grænseværdier for støj fra trafik kun overskrides med omkring en enkelt dB, skal være med et lukket værn for kunne dæmpe støjen tilstrækkeligt til at overholde de vejledende grænseværdier for støj fra trafik. For mere støjplagede altaner kan der anvendes glasskydepartier for at nedbringe støjen til under de vejledende grænseværdier for støj fra trafik.
- Miljørapporten viser, at størsteparten af altaner og forhaver skal etableres ind mod gårdrummet for at kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj fra trafik.
- Miljørapporten viser, at der skal etableres støjskærme på terræn i gårdrummet, således de vejledende grænseværdier for støj fra trafik på opholdsarealer nær ved portåbninger kan overholdes. Der skal ligeledes etableres støjdæmpende foranstaltninger f.eks. direkte i forbindelse portene eller ved de private opholdsarealer i forbindelse med boligerne, dvs. altaner og forhaver samt terrasser, for at de vejledende grænseværdier for støj fra trafik på disse arealer kan overholdes.



- Lokalplanen har bestemmelser om, at det ikke er tilladt at lave aktiv nedsivning af overfladevand i lokalplanområdet for at beskytte grundvandet.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at bygninger skal beskyttes ved, at:
 1. Vand skal afledes til områder, hvor det ikke forvolder skade.
 2. Der skal kunne stå 10 cm vand på terræn op ad bygningen uden at volde skade, eller der skal skabes en tilsvarende beskyttelse ved regulering af terrænet omkring bygningerne. Denne terrænregulering må ikke stille op- og nedstrøms naboer dårligere end før byomdannelsen.
 3. Der skal være terrænmæssigt fald væk fra bygningerne.
- Miljørapporten viser, at der skal etableres forsinkelse af regnvand.
- Miljørapporten viser, at det ikke kan udelukkes, at der kan være et let forhøjet indhold af klorerede opløsningsmidler over grundvandkvalitetskriterierne i området fra den konstaterede forurening på Malervangen 9 – 11. Derfor skal der udtages orienterende grundvandsprøver i forbindelse med miljø- og geotekniske forundersøgelser forud for byggetilladelsen, og hvis der mod forventning konstateres betydende indhold af klorerede opløsningsmidler i grundvandet, skal der foretages poreluftmålinger i byggefeltene. Såfremt disse poreluftmålinger overskrider de vejledende grænseværdier, skal der i bebyggelsen gulv i kælderens indarbejdes afværgeforanstaltninger eller andre former for afværgeforanstaltninger, således at de kommende beboere i bebyggelsen ikke udsættes for disse forurenende stoffer.
- Lokalplanens redegørelse oplyser, at den øverste halve meter jord på ubefæstede arealer er dokumenteret ren. Dette kan i praksis udføres ved udtagning af overfladeprøver eller udlægning af en halv meter dokumenterede rene tilkørte materialer over et miljø- og signalnet jf. nærværende miljørapport.
- Miljørapporten viser, at der bør etableres afværgeforanstaltninger de steder, hvor der er et ugunstigt vindmiljø f.eks. ved portåbninger.
- Lokalplanen fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder og lugt, støv eller anden luftforurening er overholdt.
- Lokalplanen fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelse, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje er overholdt.
- Lokalplanen fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelser, at støjskærme er etablerede.
- Lokalplanen fastsætter, at dele af den eksisterende beplantning i delområde 1 er bevaringsværdige og må således ikke fjernes.

Der er i miljøvurderingen af planforslaget ikke opstået behov for at etablere yderligere afværgeforanstaltninger som følge af planlægning for blandede byfunktioner i delområde 1.



Med hensyn til delområde 2 og 3 bør det som følge af den senere planlægning med eventuelle byggeretsgivende planer og/eller i forbindelse med tilladelser til konkrete projekter identificeres, hvilke behov der er for afværgeforanstaltninger, såfremt disse planer og konkrete projekter er miljøvurderingspligtigt jf. miljøvurderingsloven.

Manglende viden

Vidensgrundlaget for vurderingen af planforslagets miljøpåvirkninger vurderes at være tilstrækkeligt, dog er usikkerheder/manglende konkret viden om følgende emner:

Trafikafvikling og trafiksikkerhed

- Det indgår ikke i bilaget og derved nærværende miljørapport om trafikafvikling og trafiksikkerhed, at der i henhold til udbygningsaftalen for [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#) skal etableres cykelgangsti på Malervangen for at sikre hensigtsmæssig trafikafvikling og adskillelse af henholdsvis de "bløde" trafikanter i form af gående og cyklende samt "hårde" trafikanter i form af biler, lastbiler med videre. Fra Malervangen til den kommende letbane station Glostrup Nord skal denne cykelgangsti videreføres med offentlig adgang for gående og cyklister.
- Ligeledes fremgår det ikke, at der skal etableres påtvunget højresving (venstresving forbudt) for enden af Malervangen ud mod Gammel Landevej med de dertilhørende infrastrukturelle vejanlæg herunder skiltning.

Byomdannelsesområde

- Det er ikke kvalificeret i konsulentvirksomheden Sweco's støjnotat (miljørapportens bilag 3), hvorfor DMR's data fra 2020 for virksomhederne på Malervangen 9 og 11 stadig er brugbare for vurderinger af virksomhederne. Disse data blev udarbejdet i forbindelse med miljørapporten til Lokalplan 5.5 – *Boliger og erhverv ved Smedeland 8A*, og som ligger nord for disse virksomheder, og hvorfor disse data også kan bruges for en matrikel, der ligger syd for de pågældende virksomheder.

Blandede byfunktioner

- Konsulentvirksomheden Sweco har ikke beregnet ekstern støj fra virksomheder eller bygningstransmitteret støj i stueetagen ud mod Gamle Landevej planforslagets delområde 1.
- Konsulentvirksomheden Sweco har ikke beregnet ekstern støj fra virksomheder i forhold til kørsel på rampen til og fra parkeringskælderens og bebyggelsen i planforslaget delområde 1.

Vindkomfort

- Konsulentvirksomheden Vind i Vind har ikke undersøgt, hvorledes vindkomforten vil være på de planlagte altaner og forhaver i planforslagets delområde 1 (miljørapportens bilag 6). En del af disse forhaver og altaner skal fungere som opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boligen, og det vides således ikke, om disse arealer er gode til længerevarende ophold.

Klima

- I forbindelse med vurderingen af den nuværende CO₂-udledning og energiforbrug tilknyttet Malervangen 1, er der ikke foretaget en konkret beregning heraf.



Jordbund og vand

- Der er ikke udført orienterende undersøgelser jordbundundersøgelser og heller ikke forklassificering af jorden i planforslagets delområde 1. Dermed kan der forekomme usikkerhed vedrørende det samlede forureningsomfang i hele planområdet. Hvis der konstateres kraftige jordforureninger, vil jorden blive opgravet og bortskaffet i henhold til gældende lovgivning i forbindelse med anlægsarbejdet. Såfremt der i forbindelse med anlægsarbejdet og byggeriet i planområdet konstateres kraftige jordforureninger eller affaldsdepot, indstilles arbejdet straks. Alle kraftige jordforureninger afværges tilstrækkeligt til, at de ikke udgør en risiko for mennesker og miljø.
- Det kan ikke udelukkes, at der skal etableres afværgeforanstaltninger i forhold til klorerede opløsningsmidler og nedbrydningsprodukter fra V2-forureningen på Malervangen 9 – 11.

Litteraturliste

Aarhus Universitet (2021):	Videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 445: "Luften på din vej 2.0"
Abildtrup, Britt Hjerl (2016):	Træers multifunktionelle egenskaber i klimatilpasningen af danske storbyer.
Albertslund Kommune (2007):	Helhedsplan for Hersted Industripark.
Albertslund Kommune (2016):	Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025
Albertslund Kommune (2017):	Klimastrategi 2017 – 2025
Albertslund Kommune (2020):	Masterplan Hersted 2045
Albertslund Kommune (2021a):	Miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark
Albertslund Kommune (2021b):	Skybrudsplan for Albertslund Kommune
Albertslund Kommune (2021c):	Tillæg til Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025
Albertslund Kommune (2021d):	Albertslund Affaldsplan 2021 – 2026
Albertslund Kommune (2021e):	Oversigt over ændringer i Lokalplan 5.5 - Boliqer på Smedeland 8A
Albertslund Kommune (2022a):	Klimaplan 2050
Albertslund Kommune (2022c):	Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034
Albertslund Kommune (2022d):	Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b
Albertslund Kommune (2022e):	Albertslund Kommunes Boligbyggeprogram 2022
Albertslund Kommune (2022f):	Byens affaldsordninger



- Albertslund Kommune (2023a): [Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#)
- Albertslund Kommune (2023b): [Afgrænsningsnotat til miljøvurdering af forslag til Lokalplan 5.11 – *Boliger og erhverv på Malervangen 1*](#)
- Bolig- og Planstyrelsen (2021): [Vejledning om ”Redningsberedskabets indsatsmuligheder” – version 1.3](#)
- Bolig- og Planstyrelsen (2022): [Bygningsreglementet BR18](#)
- By-, Land- og Kirkeministeriet (2023): [Forslag til Lov om ændring af lov om planlægning og forskellige andre love \(Opfølgning på evaluering af planloven m.v.\). Fremsat den 26. oktober 2023 af ministeren for landdistrikter \(Louise Schack Elholm\)](#)
- By-, Land- og Kirkeministeriet (2023): [Lov om ændring af lov om planlægning og forskellige andre love \(Lov nr. 1790 af 28/12/2023\)](#)
- By-, Land- og Kirkeministeriet (2024): [Bekendtgørelse af lov om planlægning. LBK nr. 223 af 01/03/2024](#)
- COWI A/S (2018): [Ringsted Outlet parkeringshus, støjvurdering](#)
- DMI (2014): [Fremtidige klimaforandringer i Danmark. Danmarks Klimacenter rapport nr. 6 2014. ISBN: 978-87-7478-652-8](#)
- DMR (2020a): [SMEDELAND 8A, ALBERTSLUND Miljøvurdering af forslag til lokalplan 5.5 og kommuneplantillæg 14. DMR-sagsnr.: 2020-0797. Dato: 12. august 2020](#)
- DMR (2020b): [SMEDELAND 8A, ALBERTSLUND Vurdering af støj fra virksomheder. DMR-sagsnr.: 2020-0797. Dato: 12. juni 2020](#)
- DMR (2023a): Trafikvurdering, Malervangen 1, Glostrup. DMR-sagsnummer: 2023-0041. Dato: 11. august 2023 (bilag 2)
- DMR (2023b): Lugtgener og anden luftpåvirkning. Malervangen 1, Glostrup. DMR-sagsnummer: 2023-0041. Dato: 11. oktober 2023 (bilag 4)
- DMR (2023c): Vurderinger af indbliksgener. Malervangen 1, Glostrup. DMR-sagsnummer: 2023-0041. Dato: 11. oktober 2023 (bilag 5)
- DMR (2023d): Vurderinger af indbliksgener. Malervangen 1, Glostrup. DMR-sagsnummer: 2023-0041. Dato: 11. oktober 2023 (bilag 5)
- DMR (2023e): Vandhåndteringsplan, Malervangen 1, 2600 Glostrup. DMR-sagsnummer: 2023-900.010. Dato: 25. april 2023. Revideret: 20. december 2023 (bilag 7)
- DMR (2023f): Historisk resumé – jordforurening, Malervangen 1, 2600 Glostrup. DMR-sagsnummer: 2023-0041. Dato: 08-09-2023 (bilag 8)
- EEA (2006): [Urban Sprawl in Europe - The ignored challenge. European Environment Agency, Kongens Nytorv 6, 1050 København K., Danmark 2006. ISBN: 9 78291 678877.](#)



- EEA (2021): [Land take and land degradation in functional urban areas. European Environment Agency, Kongens Nytorv 6, 1050 København K., Danmark 2006. ISBN: 978-92-9480-465-5.](#)
- Ejlskov (2020): Orienterende miljøteknisk undersøgelse af 15. juni 2020 (bilag 12)
- Erhvervsstyrelsen (2019): [Fingerplan 2019](#)
- EU (1992): [Habitatdirektivet. Rådets Direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter](#)
- EU (2008): [EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa](#)
- EU (2017): [Environmental Impact Assessment of Projects. Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report \(Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU\)](#)
- EU Domstolen (2016): [C-444/15: »Præjudiciel forelæggelse – miljø – direktiv 2001/42/EF – vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet – artikel 3, stk. 3 – planer og programmer, for hvilke der kun skal gennemføres en miljøvurdering, hvis medlemsstaten fastslår, at de kan få væsentlig indvirkning på miljøet – gyldighed i forhold til EUF-traktaten og Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder – begrebet »mindre områder på lokalt plan« – national lovgivning, der henviser til de pågældende områders areal«](#)
- EU Domstolen (2018a): [C-160/17: Præjudiciel forelæggelse – miljø – direktiv 2001/42/EF – artikel 2, litra a\) – begrebet »planer og programmer« – artikel 3 – vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet – byplanlægningsperimeter – mulighed for at fravige byplanlægningskrav – ændring af »planer og programmer«](#)
- EU Domstolen (2018b): [C-671/16: »Præjudiciel forelæggelse – miljø – direktiv 2001/42/EF – artikel 2, litra a\) – begrebet »planer og programmer« – artikel 3 – vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet – regional forordning om byplanlægning vedrørende EU-kvarteret i Bruxelles \(Belgien\)«](#)
- EU Domstolen (2020): [Årsrapporten 2020. Arbejdet ved den Europæiske Unions Domstol](#)
- Frederiksberg Kommune, Frederiksborg Amt, Københavns Kommune, Københavns Amt, Roskilde Amt, Storstrøms Amt, Vestsjællands Amt (2001): [Sjællandsvejledningen. Vejledning i håndtering af forurennet jord på Sjælland. Juli 2001. ISBN: 87-90723-17-1.](#)
- Girardet, Herbert (2004): [Cities People Planet: Liveable Cities for a Sustainable World.](#) Wiley-Academy, John Wiley & Sons Ltd., The Atrium, Southern Gate, Chichester, West Sussex, England. ISBN: 780470 852842
- Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015): [Deleøkonomi i transport: Udvikling, trends og potentiale. DTU Transport. DTU Transport. Notat Vol. 19](#)
- HOFOR A/S (2017): [Kravspecifikation – Teknisk Specifikation. Hydraulisk dimensionering af afløbssystemer på beregningsniveau 1. SPV 210, version 0.](#)



- Houmark-Nielsen, Michael (2021): [Istiden i det danske landskab. Forlag: Lindhardt og Ringhof. ISBN: 9788711984796](#)
- Hovedstadens Letbane (2020): [Derfor bygger vi Hovedstadens Letbane - Nemt og hurtigt på tværs af hovedstaden](#)
- Hovedstadens Udviklingsråd (2005): [Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen. Visioner og hovedstruktur. Retningslinjer og redegørelse.](#)
- Indenrigs- og Boligministeriet (2020): [Planloven. Bekendtgørelse af lov om planlægning \(LBK nr. 1157 af 01/07/2020\)](#)
- IPCC (2019): [Press Release: Choices made now are critical for the future of our ocean and cryosphere. The Intergovernmental Panel on Climate Change](#)
- Jakobsen, S., Flader, L., Andersen, P. B., Thingvad, A., & Bollerslev, J. (2020): [Sådan skaber Danmark grøn infrastruktur til én million elbiler: Analyse og anbefalinger fra DEA og DTU, november 2019. Technical University of Denmark](#)
- Johnston & Newton (2004): [Building Green: A guide to using plants on roofs, walls and pavements. Greater London Authority City Hall The Queen's Walk London SE1 2AA. ISBN: 1-85261-637-7](#)
- Kollision (2013): [Hersted Plus. Strategi for ny industripark i Albertslund.](#)
- Kroppedal Museum (2012): [Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune](#)
- Kulturministeriet (2014): [Museumsloven. Bekendtgørelse af museumsloven \(LBK nr. 358 af 08/04/2014\)](#)
- Kystdirektoratet (2008): Klimaændringers effekt på kysten. Af John Jensen og Søren Bjerre Lundsén.
- Københavns Universitet (2004): Grønne områder og byplanlægning - Værn mod varmere klima. Det Natur- og Biovidenskabelige Fakultet.
- Lawson, T (2001): Building Aerodynamics. Imperial College Press, 57 Shelton Street, Covent Garden, London WC2H 9HE, UK. ISBN 1-86094-187-7.
- Lydteknisk Institut (1989): [Støjatabogen Del 3: Kørsel og intern transport.](#)
- Miljøministeriet (2019): [Olietankbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines \(BEK nr. 1257 af 27/11/2019\)](#)
- Miljøministeriet (2021a): [Habitatbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter \(LBK nr. 2091 af 12/11/2021\)](#)
- Miljøministeriet (2021b): [Standardvilkårsbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om standardvilkår i godkendelse af listevirksomhed \(BEK nr. 2079 af 15/11/2021\)](#)
- Miljøministeriet (2023a): [Miljøvurderingsloven. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\) \(LBK nr. 4 af 01/01/2023\)](#)
- Miljøministeriet (2023b): [Miljøbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse \(LBK nr. 5 af 03/01/2023\)](#)



Miljøministeriet (2024a):	Vejledning nr. 9093 af 21/02/2024: Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) – Konkrete projekter.
Miljøministeriet (2024b):	Vejledning nr. 9094 af 21/02/2024: Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) – Planer og programmer.
Miljøministeriet (2024c):	Miljøbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse (LBK nr. 48 af 12/01/2024)
Miljøstyrelsen (1984a):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 1984: "Begrænsning af luftgæner fra virksomheder"
Miljøstyrelsen (1984b):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder"
Miljøstyrelsen (1985):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 1985: "Begrænsning af luftgæner fra virksomheder"
Miljøstyrelsen (1997a):	Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9 fra 1997: "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø"
Miljøstyrelsen (1997b):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"
Miljøstyrelsen (1997c):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 13 fra 1997: "Begrænsning af luftforurening fra virksomheder, der udsender svejserøg"
Miljøstyrelsen (2001):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 2 fra 2001: "Luftvejledningen – Begrænsning af luftforurening fra virksomheder"
Miljøstyrelsen (2003):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "Ekstern støj i byområdesområder"
Miljøstyrelsen (2004):	Miljøstyrelsens vejledning "Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne"
Miljøstyrelsen (2007a):	Miljøstyrelsens tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"
Miljøstyrelsen (2007b):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2007: "Vejledning om områdeklassificering"
Miljøstyrelsen (2007c):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"
Miljøstyrelsen (2007d):	Tillæg til vejledning nr. 1/1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"
Miljøstyrelsen (2016):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 20 fra 2016: "Vejledning om B-værdier"
Miljøstyrelsen (2018):	Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) – 1. del: Planer og programmer
Miljøstyrelsen (2019):	6. supplement til Luftvejledningen (vejledning nr. 2 2001) – Kapitel 6 om energianlæg af 12. februar 2019
Miljøstyrelsen (2020):	Habitatvejledningen. Vejledning til bekendtgørelse nr. 1595 af 6. december 2018 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter



- Miljøstyrelsen (2022): [Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\) - Planer og programmer](#)
- Miljøministeriet (2019): [Jagt- og vildtforvaltningsloven. Bekendtgørelse af lov om jagt og vildtforvaltning \(LBK nr. 265 af 21/03/2019\)](#)
- Miljøministeriet (2021a): [Miljøvurderingsloven. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\) \(LBK nr. 1976 af 27/10/2021\)](#)
- Miljøministeriet (2021b): [Habitatbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter \(LBK nr. 2091 af 12/11/2021\)](#)
- Miljøministeriet (2022): [Naturbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse \(LBK nr. 1392 af 04/10/2022\)](#)
- Naturklagenævnet (2007a): [Nr. 430, september 2007 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - De første erfaringer med loven om miljøvurdering af planer og programmer](#)
- Naturklagenævnet (2007b): [Nr. 433, november 2007 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Miljøvurdering af lokalplanforslag om udvidelse af sygehus og etablering af parkeringshuse og -pladser](#)
- Naturklagenævnet (2008a): [Nr. 447, august 2008 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Rækkevidden af en kommunes forpligtelse efter planlovens § 13, stk. 3](#)
- Naturklagenævnet (2008b): [Nr. 449, august 2008 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Lokalplan kan ikke danne grundlag for påbud om ophævelse af en privatretlig aftale. Lokalplan kan kun håndhæves over for forhold, hvorom der i lokalplanen er fastsat klare og præcise bestemmelser med hjemmel i planloven](#)
- Naturklagenævnet (2009): [Nr. 473, januar 2009 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Miljøvurdering af feriebyer og hotelkomplekser](#)
- Natur- og Miljøklagenævnet (2011): [Afgørelse i sag om solfangeranlæg i Brønderslev Kommune \(VVM\)](#)
- Naturstyrelsen (2014): [Analyse af IPCC delrapport 2 Effekter, klimatilpasning og sårbarhed - med særligt fokus på Danmark. ISBN: 978-87-7091-633-2](#)
- NIRAS A/S (2017): [Østre Havn, P-hus, Byggefelt G2 – Miljømæssig påvirkning af P-hus](#)
- Opland (2023): Notat om bevaringsværdig beplantning. Sag: 723 Malervangen. Emne: Træer. Data: 28.08.2023. Revision: 06.10.2023 (bilag 9)
- Planklagenævnet (2019): [Afgørelse i klagesag om Aabenraa Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplan nr. 102, Boligområde ved \[vejnavn1\]/\[vejnavn2\], ikke skal miljøvurderes \(sagsnummer: 18/06356 af 06/11/2019\)](#)
- Planklagenævnet (2020): [Afgørelse i klagesag om Helsingør Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 3.49, et boligområde ved \[vejnavn1\] i Espergærde \(sagsnummer: 20/03225 af 20/09/2020\)](#)



- Planklagenævnet (2021a): [Afgørelse i klagesag om Kerteminde Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplanforslag nr. 307 og kommuneplantillæg nr. 50, ikke skal miljøvurderes, samt endelig vedtagelse af lokalplanen \(sagsnummer: 20/00789 af 02/12/2021\)](#)
- Planklagenævnet (2021b): [Afgørelse i klagesag om Frederikshavn Kommunes screeningsafgørelse om, at forslag til Kommuneplantillæg nr. 15.80, ikke skal miljøvurderes \(sagsnummer: 20/09399 af 09/12/2021\)](#)
- Planklagenævnet (2021c): [Afgørelse i klagesag om Kolding Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplan nr. 1013-12 og kommuneplantillæg nr. 33, ikke skal miljøvurderes \(sagsnummer: 19/03416 af 04/05/2021\)](#)
- Planklagenævnet (2021d): [Planklagenævnet orienterer nr. 18 - Lokalplanlægning på støjbelastede arealer](#)
- Planklagenævnet (2022a): [Planklagenævnet orienterer nr. 26 – Miljøvurderingslovens § 8, stk. 2, nr. 1, om planer for mindre områder på lokalt plan og mindre ændringer i planer](#)
- Planklagenævnet (2022b): [Afgørelse i klagesag om Kolding Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 0042-21, Marina City – et blandet byområde og lystbådehavn, med tilhørende miljørapport \(sagsnummer: 21/03782, 21/05672, 21/05498 af 16/11/2022\)](#)
- Planklagenævnet (2022c): [Afgørelse i klagesag om Københavns Kommunes endelige vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 5 og lokalplan nr. 600 med tilhørende miljørapport og sammenfattende redegørelse \(sagsnummer: 21/03691, 21/03700 af 07/07/2022\).](#)
- Planklagenævnet (2023a): [Planklagenævnet orienterer nr. 38 - Lokalplanlægning på støjbelastede arealer – eksisterende byområder og blandede byfunktioner](#)
- Planklagenævnet (2023b): [Afgørelse i klagesag om Vallensbæk Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan 108 med tilhørende miljørapport \(sagsnummer: 22/10990, 22/10991 af 29/06/2023\)](#)
- Planklagenævnet (2023c): [Afslag på genoptagelse af Planklagenævnets afgørelse om Vallensbæk Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 108, Sydporten, med tilhørende miljørapport, sagsnr. 22/10990, 22/10991 \(sagsnummer: 23/10260 af 03/11/2023\)](#)
- Rambøll (2013): [Vejledning om anvendelse af Shared Space](#)
- RawMobility (2020): [Hersted Industripark – trafikale analyse](#)
- Realdania (2010): [Loop City – Ringbyen.](#)
- Realdania (2021): [Komparativ Analyse af den Frivillige Bæredygtighedsklasse. En undersøgelse af FBKs indvirkningen på certificeringsordningerne DGNB & Svanemærket.](#) Udført af MOE A/S.
- SBI (1981): Vindmiljø omkring bygninger. SBI-anvisning 128. Statens Byggeforskningsinstitut 1981.
- Spildevandskomiteen (2014): Skrift nr. 30: Opdaterede klimafaktorer og dimensionsgivende regnintensiteter.
- Spildevandskomiteen (2016): Bilag til Skrift nr. 30: Regional regnerække – regneark version 4.1.



Spildevandskomiteen (2023):	Regional variation af ekstremregn i Danmark (1979-2019) inkl. korrektion for klimaændringer.
Svend Ole Hansen ApS (2021):	Vindmiljøvurdering. Smedeland 28, Glostrup 21.0063 23. juli 2021- Revision 0
Sweco (2024):	Malervangen 1 – <i>Støj fra trafik og virksomheder</i> . Projektnummer 41005421. Dokument reference n2.025.23 malervangen 1 – støjnotat – rev. 6. Dato 02/07/2024 (bilag 3)
Transportministeriet (2015):	VVM-redegørelse – Letbane på Ring 3
Transportministeriet (2021):	Infrastrukturplan 2035. Aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne af 28. juni 2021.
Trængselskommissionen (2013):	Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden. Betænkning 1539. Sammenfatning
UNDP's nordiske kontor (s.d.):	FN's Verdensmål for en bæredygtig udvikling
UTF (2020):	Notat om delebiler til brug ved lokalplansarbejde for Smedeland 38.
Vejdirektoratet (2020):	Katalog turrater – Anlæg og planlægning. Vejregler.
Vejdirektoratet (2022):	Trafikken i fremtiden
Vejdirektoratet (s.d.):	Opregning Mastra
Vind i Vind (2023):	Vindkomfortanalyse, Malervangen 1, Revision 02. Dato 05.10.2023

