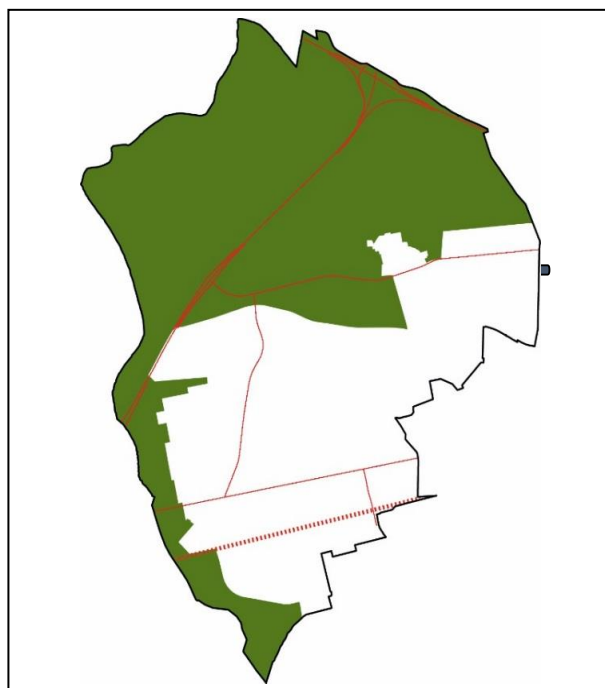


Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28*

Sagsnummer: 09.40.05-P16-5-21



Indholdsfortegnelse

Indledning.....	4
Lovgrundlag	4
Forslag til Lokalplan 5.7 - <i>Boliger og erhverv på Smedeland 28</i>	4
Lokalplan 5.7's formål	4
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	13
Byomdannelsesområde	16
Skyggegener	16
Indbliksgener	18
Vindpåvirkning	19
Klimatiske faktorer	21
Udledning af drivhusgasser	21
Klimatilpasning	22
Jordbund og vand	25
Jordforurening	25
Vand	27
Landskab	28
Arealanvendelse	28
Visuelle forhold	29
Kulturarv og arkitektonisk arv	30
Materielle goder	31
Kumulative virkninger	31
Opsamling	36
Høringssvar og bemærkninger	37
Bebyggelsens højde og påvirkningen herfra	38
Trafikafvikling	38
Trafiksikkerhed	38
Samme drifts- og udviklingsmuligheder for de eksisterende virksomheder i området	39
Tagetagerens materialer	41
Forsinkelse af 480 m ³ regnvand	41
Disponeringsplan for regnvandshåndtering	42

Anvendelse af regnvand.....	42
Regnvand som rekreativ ingrediens i byudvikling.....	42
Natur og biodiversitet.....	43
Alternativer.....	44
Sandsynlige udvikling, hvis planforslaget ikke vedtages	44
0-Alternativet	45
Alternativer til lokalplanens indhold.....	45
Overvågning.....	46
Afværgeforanstaltninger	46
Manglende viden	49
Klima	49
Jordbund og vand	49
Litteraturliste	50

Indledning

Albertslund Kommunalbestyrelse besluttede på mødet [tirsdag den 13. april 2021](#) at godkende startredegørelsen for projektet på Smedeland 28, hvormed udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28* og tilhørende miljøvurdering kunne påbegyndes.

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [tirsdag den 18. april 2023](#) at sende [forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28](#) med tilhørende [Miljørapport](#) i offentlig høring. Forslaget var i 8 ugers høring fra fredag den 21. april 2023 til og med torsdag den 15. juni 2023.

Lovgrundlag

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

Forslag til Lokalplan 5.7 - *Boliger og erhverv på Smedeland 28*

Forslag til Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28* område er beliggende i den østlige del af Hersted Industripark, og er inddelt i 3 delområder, se figur 1. I delområde 1 giver planforslagets mulighed for etagebebyggelse til blandet bolig og erhverv, mens delområde 2 udgøres af de to private fællesveje, der fører fra Smedeland ned til henholdsvis Smedeland 8A og Smedeland 32. Delområde 3 omfatter den offentlige vej Smedeland, der på sigt vil komme til at hedde Smedeland Boulevard.

Lokalplanområdet omfatter et areal på 52.005 m², hvor af delområde 1 udgør 14.957 m², og delområderne 2 og 3 tilsammen udgør 37.048 m². Området udgøres af matr.nr. 6i, 8av, 8cb og vejlitra 7000y samt del af matr.nr. 7k, alle Herstedøster By, Herstedøster.

Delområde 1 er beliggende indenfor matr.nr. 7k. Delområdet har et mindre areal end matr.nr. 7k, der udgør et areal på omkring 16.160 m², da Albertslund Kommune har truffet beslutning om at ekspropriere den sydlige del af ejendommen til offentlig vej med adgang til letbanestationen.

Lokalplanområdet er beliggende i byzone og fastholdes i byzone.

Lokalplan 5.7's formål

Lokalplanen skal sikre, at området i fremtiden kan udvikles som bolig- og erhvervsområde, dvs. blandede byfunktioner.

Formålet med lokalplanen er således at skabe det planmæssige grundlag for, at der kan opføres op til 380 boliger i form af etageboliger og enkelte erhvervsvirksomheder i stueplan i form af kontor- og publikumsorienterede serviceerhverv og offentlige formål samt detailhandel.

Publikumsorienterede serviceerhverv er eksempelvis café, restaurant, take-away, butik, fitness eller lignende. Derudover kan der etableres én dagligvarebutik med et maksimalt bruttoetageareal på 2.500 m² og enkelte udvalgswarebutikker med et maksimalt bruttoetageareal på 1.000 m² for den enkelte butik. Det samlede bruttoetageareal til butiksformål i lokalplanområdet må ikke overstige 3.500 m².

Det er desuden lokalplanens formål at fastlægge bestemmelser for bebyggelsens omfang og placering, samt at fastlægge områdets vej- og stiforbindelser.

Derudover skal lokalplanen sikre, at der anlægges gode opholds- og legearealer samt et fælleshus til beboerne samt grundejerforeningsbestemmelser for byomdannelsesområdets fælles arealer (delområde 2 og 3).

Områdets anvendelse – delområde 1

Der planlægges for opførelse af højst 380 boliger. Områdets samlede bebyggelse må ikke have en bebyggelsesprocent over 200 % svarende til et bruttoetageareal på 29.914 m².

Boligerne etableres i varierende størrelser og etageantal med mulighed for 4 til 6 etager samt tårnbebyggelser på udvalgte steder langs Bygaden på 8-12 etager.

De varierede boligstørrelser er med til at skabe en diversitet i bebyggelsen og gøre området attraktivt for enlige, par og familier samt forskellige aldersgrupper. For at begrænse antallet af helt små boliger fastsætter lokalplanen, at højst 10 % af alle boliger må være mellem 45 m² og 54 m².

Bebyggelsen omfatter en klassisk karré og en åben karré, der begge indrammer to begrønnede gårdrum. Strukturen brydes mod Bygaden af tre tårnmotiver, der integrerer sig i karréen og skaber variation i gadeforløbet. Bygningshøjden er lavere mod vest, for derved at lukke mest muligt sollys ind, og åbninger i bebyggelsens facadeforløb skaber visuel kontakt til de to gårdrum.

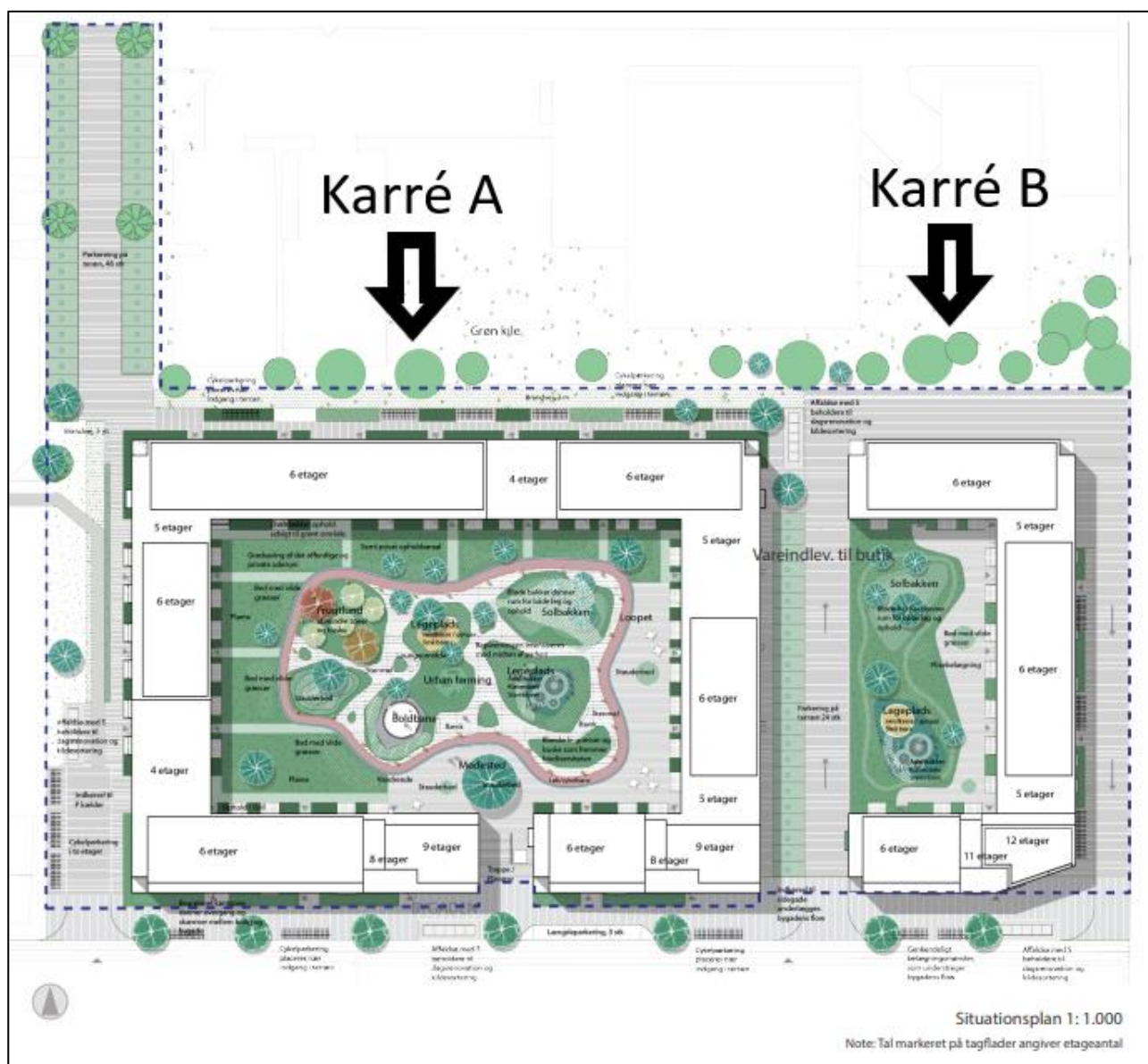
Begge bebyggelsens gårdrum er hævede, som følge af en delvist nedgravet parkeringskælder under den vestlige karré og en dagligvarebutik under karréen mod øst. Som en naturlig konsekvens heraf er der disponeret med hævede stueetager. Der kan desuden etableres kælder under den østlige karré til lager til butikker.

Den vestlige bebyggelse (karré A) er en sluttet figur med åbninger i to etager, der sikrer visuel kontakt fra gårdrummet til den omkringliggende by. Den østlige bebyggelse (karré B) er en hesteskolignende figur, der åbner op og orienterer sig mod vest med en fælles grøn taghave (se Figur 1).

Karréerne fremstår med to forskellige bearbejdninger af facaden, som i kombination med en varierende bygningsgeometri skaber en underinddeling af den samlede bebyggelse.

Mod Bygaden i syd markerer tre tårne sig som integrerede dele af bebyggelsen. Tårnet nærmest den fremtidige stationsplads fungerer som pejlemærke og markør for ikke blot Smedeland 28 men for hele stationsområdet.

Alle tre tårne udgør pejlemærker for området set fra Nordre Ringvej.

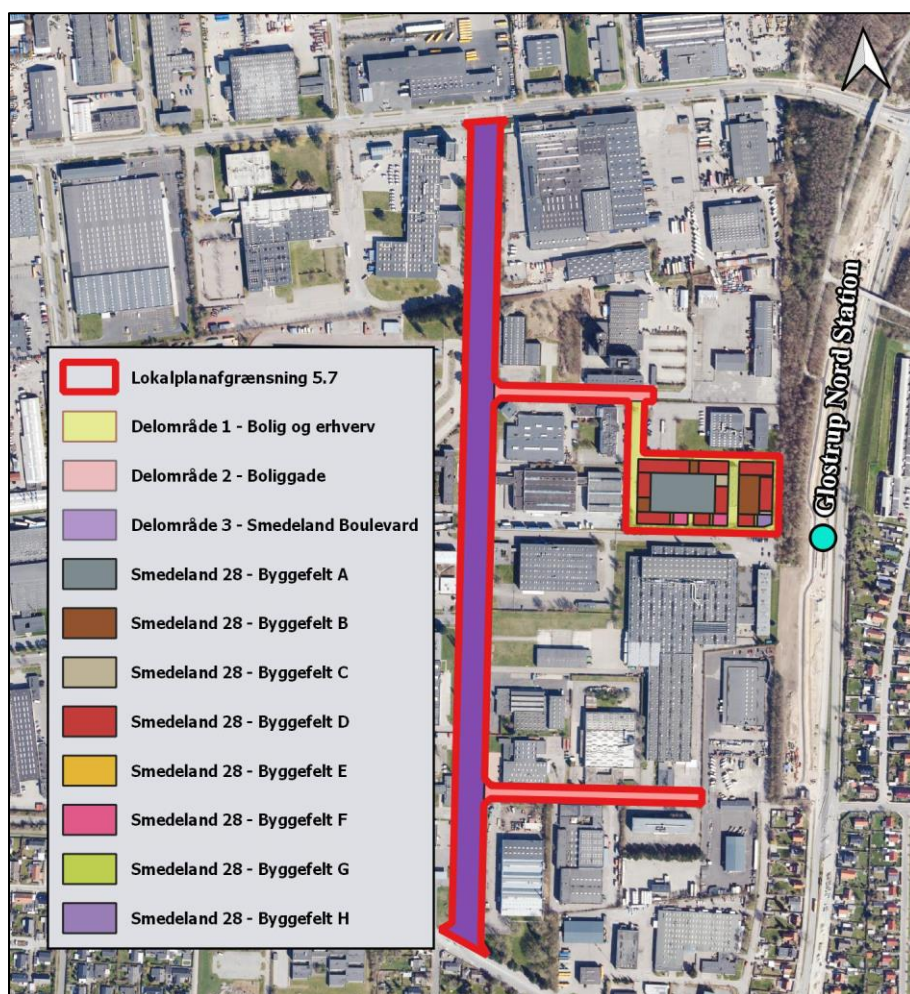


Figur 1: Situationsplan for delområde A i lokalplanforslaget.

Områdets anvendelse – 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, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.



Figur 2: Lokalplanens afgrænsning, delområder og byggefelter.

Lokalplanforslaget har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende planforslag opføres bebyggelse.

Grundejerforeningen skal forestå anlæg, drift og vedligeholdelse af fællesarealer og vedligeholdelse af private fællesveje indenfor grundejerforeningens område. De øvrige ejendomme indenfor grundejerforeningens område indtræder efterhånden som ejendommene bliver lokalplanlagt.

Krav om medlemspligt af grundejerforeninger følger af [planlovens](#) § 15, stk. 2, og kravet skal stilles i forbindelse med lokalplanlægningen. Der kan ikke stilles krav om medlemspligt efter vedtagelse af lokalplanen. Bestemmelser vedrører grundejerforening er § 16 i planforslaget, og betingelser for ibrugtagning er § 17 i planforslaget.

Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanens udgangspunkt er, at der ved Smedeland 28 kan etableres blandede byfunktioner i form af etagebebyggelse til blandet boliger og erhverv, og områdets samlede bebyggelse må ikke have en bebyggelsesprocent over 200 % svarende til et bruttoetageareal på 29.914 m². Der kan dog opføres mindre overdækninger og skure udover det samlede bruttoetageareal jf. beregningsreglerne i [Bygningsreglementet](#).

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.

Det fremgår af miljørapporten, at følgende temaer kan have en påvirkning af eller fra lokalplanområdet:

Befolkning og menneskers sundhed

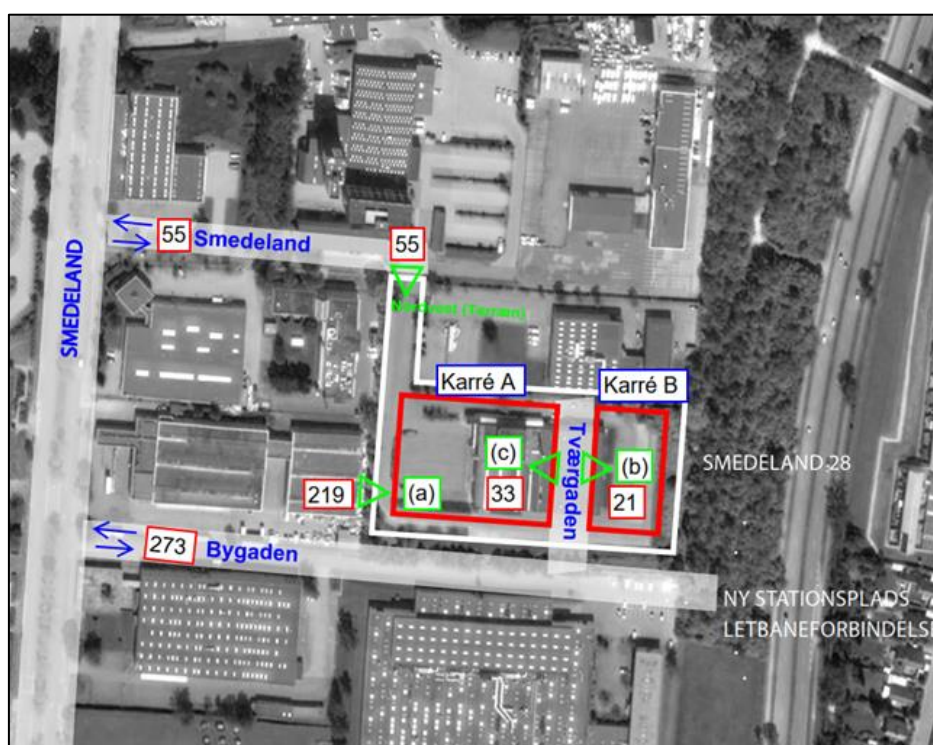
Trafikale forhold

Den trafikale afvikling, trafiksikkerhed og parkering på Smedeland 28 er blevet belyst i miljøvurderingen til lokalplanen.

Trafikafvikling

Delområde 1

Omdannelsen af delområde 1 i planforslaget fra industri- og erhvervsområde til bolig- og erhvervsområde med etageboliger og mulighed for indretning af erhverv herunder detailhandel i stueetagen vil medføre en ændring i trafikmønstre og en ændret sammensætning af trafikanter i planområdet. Delområde 1 er placeret umiddelbart op til den kommende stationsforplads til Glostrup Nord letbanestation, og ligger mod syd ud til den kommende bygade, der forbinder Smedeland Boulevard med stationsforpladsen.



Figur 3: Illustration af estimeret trafik fordelt på de fire primære parkeringsdestinationer i projektområdet: Nordvest, (Terræn) – (a) Sydvest (Konstruktion) – (b) Tværgaden, Sydøst (Konstruktion) – (c) Tværgaden, Sydøst (terræn).

Personbiler til og fra området vil overordnet blive fordelt på to adgangsveje, henholdsvis en nordvestlig og sydlig adgangsvej. Fra Smedeland Boulevard vil der genereres trafik til og fra det planlagte parkeringsareal i terræn i den nordvestlige del af området, der primært forventes anvendt af beboere til og fra Karré A. Fra syd vil trafikken fordeles via Bygaden til henholdsvis parkeringskælderen under Karré A, der ligger i områdets sydvestlige ende samt til Tværgaden, som er beliggende mellem Karré A og B i områdets sydøstlige del. På Tværgaden fordeles parkanter på to parkeringsarealer, hvoraf det ene ligger i terræn og det andet i konstruktion.

Det faktum, at grunden er placeret lige ud for en kommende letbanestation langs Nordre Ringvej, forventes at have betydning for det genererede antal biler til og fra grunden. Herudover vurderes det, at trafikken til/fra den planlagte dagligvarebutik og øvrig detailhandel til dels vil bestå af lokal trafik internt i boligområdet og derfor i en vis udstrækning også vil bestå af cyklister eller fodgængere.

De to forhold vedrørende stationsnærhed og lokaltrafik til dagligvarebutik + øvrig detailhandel er antaget at give en samlet reduktion på 15 % af den genererede trafik. Dette vurderes som realistisk set i lyset af, at trafikken til/fra dagligvarebutik + øvrig detailhandel udgør ca. 70 % af den samlede, estimerede trafik til/fra området, og at en vis del af områdets beboere ligeledes forventes at anvende letbanen til arbejde i stedet for bilen.

Uanset reduktion eller ej vurderes den genererede trafik fra/til området dog ikke at give anledning til kødannelser på adgangsvejene ved overgangen til den nord-syd-gående delstrækning af Smedeland Boulevard mellem Fabriksparken og Gamle Landevej.

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 skal bruges til klimatilpasningsløsninger, 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 kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafikken i og uden for byomdannelsesområdet. Dette vurderes dog at kunne afværges 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

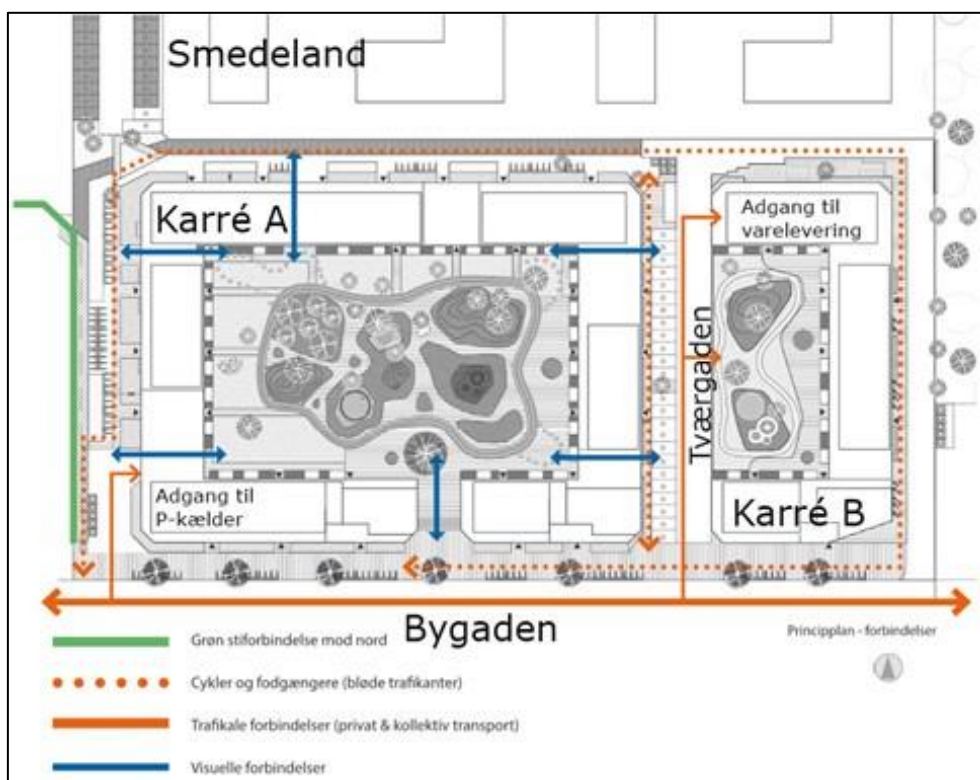
Lokalplanens redegørelse beskriver hvorledes, at trafikafviklingen afviklingen er tiltænkt, og det fremgår af lokalplanens bestemmelser om veje og stier (§ 8) og tilhørende bilag 3 og 4, hvor vejadgange samt til- og frakørsler til parkering skal foregå, og således er trafikafvikling indarbejdet i lokalplanen.

Trafiksikkerhed

Delområde 1

I lokalplanens delområde vil der blive etableret boliger og erhverv herunder detailhandel, hvilket vil generere mere trafik af gående og cyklende til området. Flere bløde trafikanter i et område skærper behovet for trafiksikkerheden.

Hastighedsbegrænsning i byzone er generelt 50 km/t, men det forventes, at hastigheden i byomdannelsesområdet nedsættes til 40 km/t eller endog 30 km/t. Grundet områdets udformning, med korte vejstrækninger, ind- og udkørsel til parkeringskælder og parkeringspladser i terræn, forventes der relativt lave hastighedsniveauer på boligområdets tilknyttede veje. De primære adgange for personbiler fordeler sig på en nordvestlig (Smedeland boligvej) og en sydlig adgangsvej (Bygaden), som vist på Figur 4.



Figur 4: Principperne for forbindelserne i lokalplanens delområde 1.

Trafikken der ankommer til området, forventes primært at genereres af områdets beboere og handelskunder. Områdets målpunkter for motoriseret trafik vil være parkeringspladserne, der er lokaliseret i terræn i den nordvestlige del, parkeringskælderen under Karré A, samt i forbindelse med de to østligst beliggende parkeringsarealer på Tværgaden, hvor ét er beliggende i terræn og det andet i konstruktion under bebyggelsen.

Områdets gårdarealer er ikke tiltænkt adgang for motoriserede køretøjer, hvilket blandt andet er med til at skabe et trafiksikkert og trygt miljø for legende børn. Af områdets faciliteter forventes dagligvarebutikken isoleret set at generere mest trafik til og fra området i eftermiddagsspidsstimen, efterfulgt af køretøjer til og fra lejligheder og øvrig detailhandel. Ifølge beregninger af områdets estimerede trafik, fordelt på adgangsvejene, kommer majoriteten af personbilerne til området via Bygaden (267 køretøjer) og i mindre omfang fra Smedeland (53 køretøjer). Renovations- og varebiler til blandt andet dagligvarebutikken vil også have adgang til området fra de to ovennævnte adgangsveje. Varelevering afvikles desuden ensrettet omkring Karré B via Tværgaden, hvilket mindsker antallet af konflikter med bakkende biler fra parkeringspladserne og ikke mindst bløde trafikanter.

Der forventes ikke at komme markante trafiksikkerhedsproblemer i lokalplanforslagets delområde 1. Dette vurderes blandt andet på grund af forventning om et lavt hastighedsniveau på boligvejene i området, en relativ begrænset trafikmængde samt planer om tildeling af særskilte arealer til fodgængere og cyklister, hvor det er muligt. Dog må der sikres trafiksikre krydsningsmuligheder især på Bygaden samt i forbindelse med ind- og udkørsler fra parkeringskælder og varelager.

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 skal bruges til klimatilpasningsløsninger, 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 kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafiksikkerheden i perioden frem mod den færdige omdannelse i 2045. Hensynet til trafiksikkerheden bør således overvejes i forbindelse med konkrete udviklingsprojekter i Hersted Industripark.

Trafiksikkerhed indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanens bestemmelser om veje og stier (§ 8), grundejerforening (§ 15) samt forudsætninger for ibrugtagning for ny bebyggelse (§ 17) 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

Ifølge retningslinje 7 i Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er parkeringsnormen for biler minimum 1,5 pr. bolig ved etagebebyggelse. I det stationsnære kerneområde kan parkeringsnormen for biler reduceres med 50 %. Idet lokalplanens delområde 1 ligger i umiddelbar nærhed og således under 600 meter fra den kommende letbanestation, er det inden for det stationsnære kerneområde, hvor parkeringsnormen kan reduceres til minimum 0,75 parkeringsplads pr. bolig. For kontor og liberale erhverv kan parkeringsnormen ligeledes reduceres fra 1 pr. 50 m² til 1 pr. 100 m² og for detailhandel kan der reduceres fra 1 pr. 25 m² butiksareal til 1 pr. 50 m² butiksareal. Der skal således minimum anlægges i alt 250 parkeringspladser (224 bolig + 24 butik + 2 liberalt erhverv). Desuden skal der være 4 pladser til handicapassevogne på terræn og 5 almindelige handikappladser.

Albertslund Kommune har en ambition om at gå forrest i den grønne omstilling, hvilket understøttes med etablering af ladestandere til el-biler i planforslagets område. Hertil arbejdes der på etablering af en delebilsordning for bebyggelsen Smedeland 28, hvilket vil fremme den bæredygtige mobilitet. For hver delebilsparkeringsplads der anlægges, kan parkeringsnormen reduceres med 4 parkeringspladser. Der kan dog maksimalt etableres 1 delebilsparkeringsplads for hver 25. bolig jf. retningslinje 7.10 i Kommuneplan 2022 - 2034, og således kan der maksimalt etableres 15 delebilsparkeringspladser.

<i>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 (380 boliger x 1,5 pr. bolig)	570
50 % reduktion af parkeringspladser i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.3	285
Maksimal antal delebilsparkeringspladser jf. retningslinje 7.10	1 pr. 25 boliger
Maksimal antal delebilsparkeringspladser projektet kan have (380 boliger / 25 boliger)	15
Ved delebilsordning skal der samlet anlægges min. 0,59 p-pladser pr. bolig jf. retningslinje 7.11	224
Parkeringsnorm for biler ved butikker jf. retningslinje 7.1, tabel 12 i Kommuneplan 2022 – 2034	1,0 pr. 25 m ²
Antal parkeringspladser til biler projektet skal have før reduktion (1.200 m ² / 25 m ²)	48
50 % reduktion af parkeringspladser i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.3	24

<i>Antal parkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034</i>	
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 (230 m ² / 50 m ²)	5
50 % reduktion af parkeringspladser i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.3	2
Samlet antal parkeringspladser (224 bolig + 24 butik + 2 liberalt erhverv)	<u>250</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.

Eftersom der minimum skal etableres 250 parkeringspladser, skal der således etableres minimum 188 parkeringspladser i konstruktion.

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. Parkeringsnormen for detailhandel/butikker er 4 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.

Såfremt der etableres en delebilsordning, skal der jf. retningslinje 7.19 udover den almindelige cykelparkeringsnorm etableres yderligere 3 ladcykelparkeringspladser pr. anlagt parkeringsplads til delebil.

<i>Tabel 1: Antal cykelparkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034</i>	
	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 (380 boliger x 3 pr. bolig)	1.140
Antal anlagte parkeringspladser til cykler projektet skal have (380 boliger x 2 pr. bolig)	760
Antal ladcykelparkeringspladser pr. anlagt parkeringsplads til delebil jf. retningslinje 7.19	3
Antal parkeringspladser til ladcykler projektet skal have (15 delebilsparkeringspladser x 3 ladcykelparkeringspladser)	45
Parkeringsnorm for cykler ved detailhandel jf. retningslinje 7.17, tabel 16 i Kommuneplan 2022 – 2034	4,0 pr. 100 m ²
Antal parkeringspladser til cykler projektet skal have for detailhandel (1.200 m ² / 100 m ²) = 12 x 4 cykelparkeringspladser	48
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 (230 m ² / 100 m ²) = 2,3 x 2 cykelparkeringspladser	5

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 skal bruges til klimatilpasningsløsninger, 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 delebilordninger, og dermed et mindsket krav til antallet af parkeringspladser kan medføre væsentlige ændringer på parkeringsforhold i byomdannelsesområdet. Såfremt fremtidige beboere af området ikke benytter sig af delebilsordninger eller kollektiv trafik, kan der fremkomme situationer, hvor en mangel på almindelige parkeringspladser tvinger beboere til at parkere ulovligt og uhensigtsmæssigt for trafiksikkerheden i området. De nye retningslinjer for parkering i konstruktion giver dog Albertslund Kommune mulighed for at stille krav om etablering af parkering i konstruktion i forbindelse med konkrete projekter for etablering af boligbebyggelse.

Parkering indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår således af lokalplanens redegørelse og bestemmelser om parkering i § 9 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

Den vejledende grænseværdi for støj fra veje i forbindelse med planlægning for boliger er på L_{den} 58 dB jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). Beregningerne viser, at på hovedparten af bebyggelsen er støj fra veje under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). De mest støjbelastede facader er belastet med 64 dB, hvilket er 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.

Delområde 1 ligger i rammeområde C10 – Stationsbyens centerområde 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".

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 skal bruges til klimatilpasningsløsninger, 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, 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.

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

Støj fra veje indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.7's redegørelse og bestemmelser under § 13 om miljøforhold samt § 17 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, og miljøvurderingen har 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"](#).

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

Delområde 1

Støj fra parkering i konstruktion til dagligvarebutik

Delområde 1 i lokalplanen er der mulighed for at etablere en dagligvarebutik i stueplan i karré B, der er den østligste bebyggelse i planområdet. Støjen fra dagligvarebutikken er søgt mindsket ved at indtænke dens placering og adgangsveje fra start. Dermed er parkeringspladser til dagligvarebutik placeret under det dæk, der udgør beboernes udendørs opholdsareal, hvilket skærmer boligerne og opholdsareal mod støj fra parkeringspladser og kundevogne. Desforuden må dagligvarebutikken maksimalt have åben i tidsrummet kl. 07:00 – 22:00. Varelevering samt affaldshåndtering er lavet som indvendig varegård. Kørsel til varegård foregår på offentlig vej og er dermed trafikstøj. Den eneste udvendige industristøj ved varelevering er dermed kørsel fra varegård langs den østlige facade til Bygaden.

Driften er begrænset ved, at varelevering ikke kan foregå i natperioden. Dermed bliver de mest støjende situationer varelevering med 4 lastbiler på 8 timer i dagperioden og varelevering med 1 lastbil per time i aftenperioden. Beregningerne viser, at miljøstyrelsens vejledende grænseværdi overholdes på facader, hvor der planlægges boliger og opholdsarealer (AFRY 2022).

Støj fra parkering i konstruktion til beboere

Adgangsvejen hen til parkering i konstruktion fra beboerparkering benyttes både af bilerne til parkeringskælderens og af gående og cyklende, og det er således kun selve støjen fra nedkørslen/opkørslen til parkeringskælderens, der er at betragte som ekstern støj fra virksomheder.

I løbet af dagtimerne er der ingen udfordringer med støj fra nedkørslen/opkørslen, men i tidsrummet mellem kl. 22:00 – 07:00 kan der være udfordringer, hvis mange af beboerne ankommer samtidig i deres køretøjer for at parkere i parkeringskælderens. Den udfordring med støj er således kun i den værste tænkelige situationer i nattetimerne, og kan afværges ved at opsætte støjhegn ved nedkørslen/opkørslen til parkeringskælderens (AFRY 2022c).

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 skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

Støj fra parkering i konstruktion indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.7's redegørelse og bestemmelser under § 13 om miljøforhold samt § 17 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.

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 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 for 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 vejledningen 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.

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 vejledningen 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:

§ 13.4 Før nyt byggeri påbegyndes, skal det godtgøres, 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.

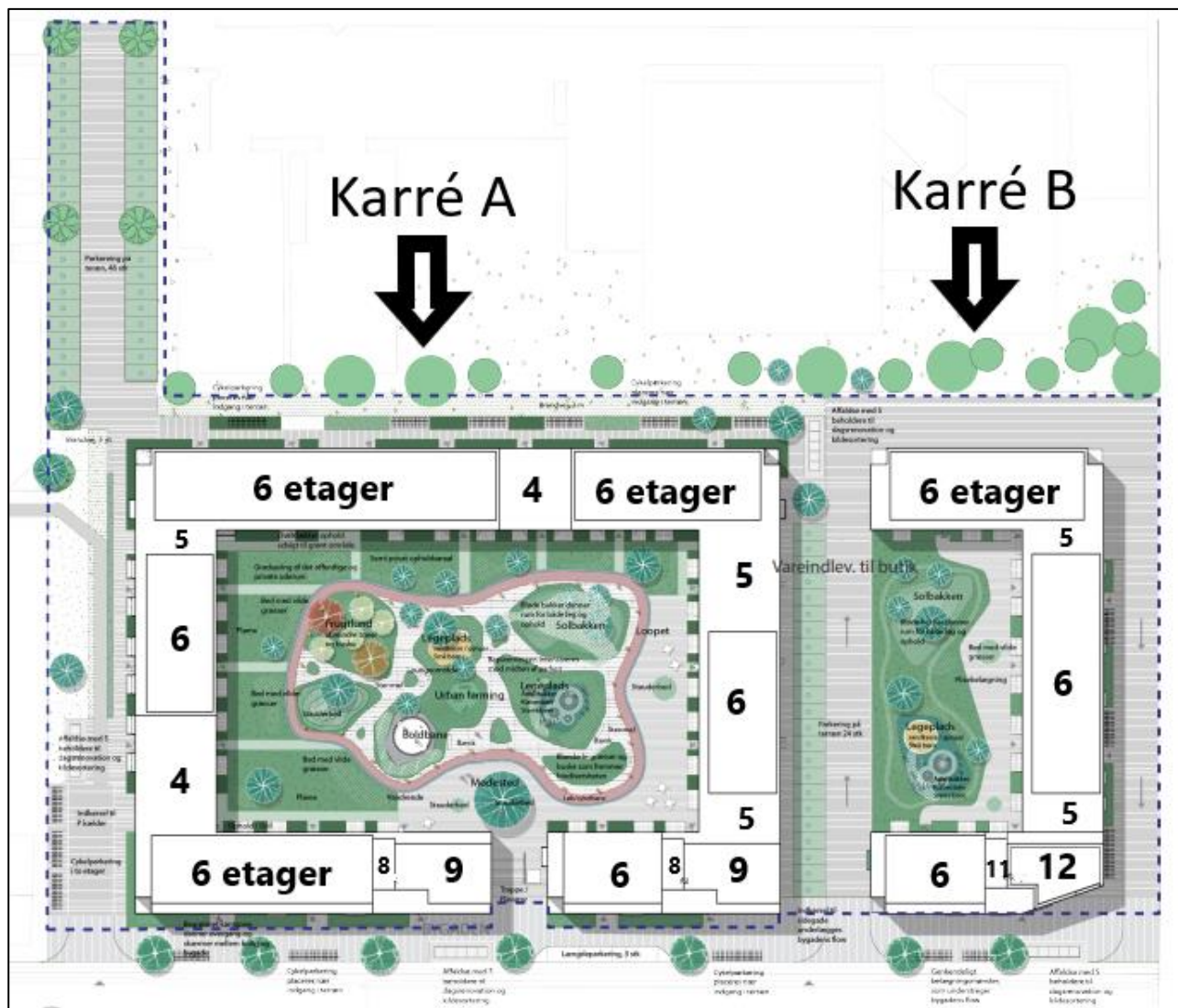
Skyggegener

Delområde 1

Skyggegener fra bebyggelse

Lokalplanen giver mulighed for i delområde 1 at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen i karré A kan opføres i 4 – 6 etager og med hjørnebebyggelser i op til 9 etager. Karré B kan opføres i 5 – 6 etager i

karréstrukturen og med hjørnebebyggelser i op til 12 etager. Det fremgår af den gældende kommuneplanramme C10 – Stationsbyens centerområde i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) og "[Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#)", at bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket etage for at reducere skyggegener på terræn og hos naboer. I forslag til lokalplan er følgende tabeller omkring bebyggesenes højde for henholdsvis karré A og B:



Figur 5: Situationsplan og bebyggelsens antal etager.

Skyggediagrammerne for området viser, at realisering af muligheder for etablering af bebyggelse i forslag til lokalplan vil om aften ved jævndøgn om foråret omkring kl. 18:00 medfører skyggegener for en ejendom på Blåmejsevej og op til 14 ejendomme på Rødkælkevej i Glostrup Kommune. Solen går dog ned omkring klokken 18:30 den 21. marts, og således vil denne gene være ubetydelig.

Ved sommersolhverv om aftenen omkring kl. 21:00 vil lokalplanens muligheder for bebyggelse medføre mindre skyggegener øst for lokalplanområdet for to ejendomme på Blåmejsevej i Glostrup Kommune. Solen går ned omkring klokken 22:00 ved sommersolhverv, og genen vil således både i omfang og varighed være ubetydelig.

Ved jævndøgn om efteråret omkring kl. 18:00 er det en enkelt ejendom eller to, der vil få skyggegener som følge af de muligheder for bebyggelse, som lokalplanforslaget giver mulighed for. Om efteråret ved jævndøgn går solen ned omkring kl. 19:15, og genen er derfor ubetydelig i både omfang og varighed.

Ved vintersolhverv er der ingen gener for naboerne øst for lokalplanområdet i Glostrup Kommune.

Skyggegener i bebyggelsen

Der er udført skyggediagrammer for at vise de skyggegener, som lokalplanens bebyggelse vil give for de kommende beboere i bebyggelsens gårdrum (karré A – gårdrummet i karré B er en varegård for den kommende detailhandel i denne karré).

Skyggediagrammer viser skyggegenerne den 1. maj, og som det forventes vil den sydlige del af gården være i skygge i et forholdsvis begrænset omfang.

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 skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

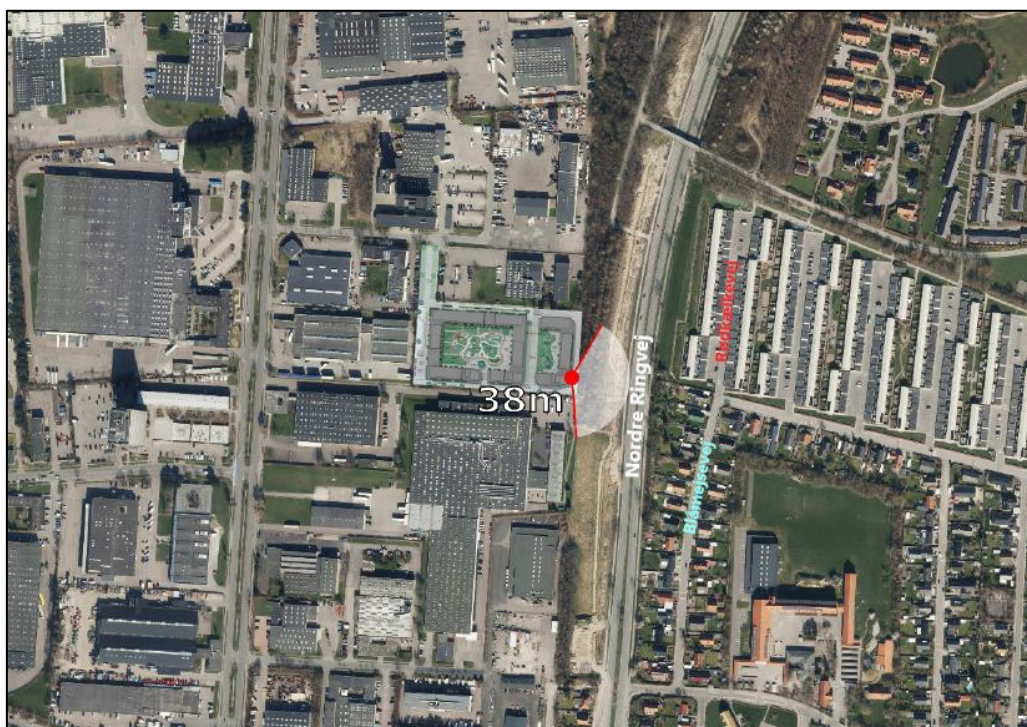
Indbliksgener

Delområde 1

lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver mulighed for i delområde 1 at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen i karré B, der er den østlige karré umiddelbart beliggende ved kommunegrænsen til Glostrup Kommune, kan opføres i 5 – 6 etager i karréstrukturen og med hjørnebebyggelser i op til 12 etager og 40 meters højde.

Karré B østlige del af bebyggelsen ligger således ud mod Nordre Ringvej (Ring 3) med en afstand på cirka 140 m til åben-lav og tæt-lav bebyggelse i Glostrup Kommune, der potentielt kan blive påvirket af indbliksgener som følge af forslag til lokalplan muligheder for bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde.

Der er udarbejdet en rapport omkring ”Visualiseringer og indbliksgener ved Smedeland 28” (bilag 9 til miljørapporten), som belyser de potentielle gener fra indblik i forhold til beboerne i Glostrup Kommune.



Figur 6: Punktet (hjørnebygningen i 12 etager) hvorfra dronebillederne er taget og med hvilken synsvinkel mod parcelhusene på Blåmejsevej og rækkehusene på Rødkælkevej.

Når der bygges højt i nærheden af eksisterende udendørs opholdsarealer og boligområder, kan der opstå indbliksgener. Beboerne i den åbne-lave bebyggelse på Blåmejsevej (parcelhuse) og den tæt-lave bebyggelse på Rødkælkevej (rækkehuse) i Glostrup Kommune kan potentielt blive påvirket af indbliksgener som følge af forslag til lokalplan muligheder for bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde.

Beboerne på Blåmejsevej og Rødkælkevej blev i efteråret 2021 hørt i forbindelse med udsendelse af Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark*, hvori der var mulighed for bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde i rammeområde C10. Dette var dog ikke en ændring i forhold til antal etager og bygningshøjder, som [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) samt [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#) har givet mulighed for. Beboerne på den anden side af Nordre Ringvej har således i over 10 år haft udsigt til, at der på sigt kan komme bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde i rammeområde C10.

Det fremgår af førnævnte rapport (bilag 9 til miljørapporten), at der kan være indbliksgener for nogle af beboerne på Blåmejsevej og Rødkælkevej i Glostrup Kommune især for beboere, der bor direkte overfor den kommende tårnbebyggelse, som lokalplanen giver mulighed for.

Indbliksgenen vil være størst for beboerne i parcelhusene på Blåmejsevej på grund af indblik ned i disse parcelhuses haver og større vinduespartier på disse huse og deres tilbygninger og udestuer. Indbliksgenen for beboerne i rækkehusene på Rødkælkevej vil være mindre som følge af mindre vinduespartier i disse ejendomme og en væsentlig mindre haver, der ligger i længere afstand fra Smedeland 28.

Jo større afstand der er fra den i lokalplanens påtænkte bebyggelse i delområde 1 til borgere på den anden side af Nordre Ringvej (Ring 3), desto mindre vil indbliksgenen være.

Afstanden mellem det i lokalplanens påtænkte bebyggelse i delområde 1 og til de nærmeste række- og parcelhuse er opmålt til ca. 140 m, hvilket svarer til ca. 3,6 gange bebyggelsens højde på 38 m. For rækkehuse længere mod nord og parcelhuse længere mod syd vil afstanden være længere end 140 m. På grund af den relativt lange afstand fra det i lokalplanforslagets påtænkte bebyggelse i delområde 1 til de nærmeste række- og parcelhuse, der ligger på den anden side af den kommende letbane og Nordre Ringvej, vil oplevelsen af indblik fra de kommende beboere i tårnbebyggelsen på Smedeland 28 ikke føles særligt nærværende i forhold til indbliksgener fra en bebyggelse, der ligger i umiddelbart nærhed til ens egen matrikel.

Lokalplanens punktvisse tårnbebyggelse i delområde 1 går fra 6. etage op til 12. etage, hvor hver etage omfatter en enkelt lejlighed, og indbliksgenen vil være mindre fra de lavere liggende etager. Indbliksgenerne vil således kun komme fra 5 til 6 af lejligheder i tårnbebyggelsen 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, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, 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

Den mest fremherskende vind i området kommer fra syd, sydvest og vest. Vinden fra syd vil komme fra et område med villakvarterer og industriel bebyggelse. Mod nord, hvorfra de mindre hyppige vinde kommer, ligger et ca. 300 m bred zone med industriel bebyggelse og herefter et område med skov og åbent land. Ligeledes er der mod øst område med skov og åbent land, og længere væk er der parcel- og rækkehuse i Glostrup Kommune (Svend Ole Hansen ApS 2021).

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

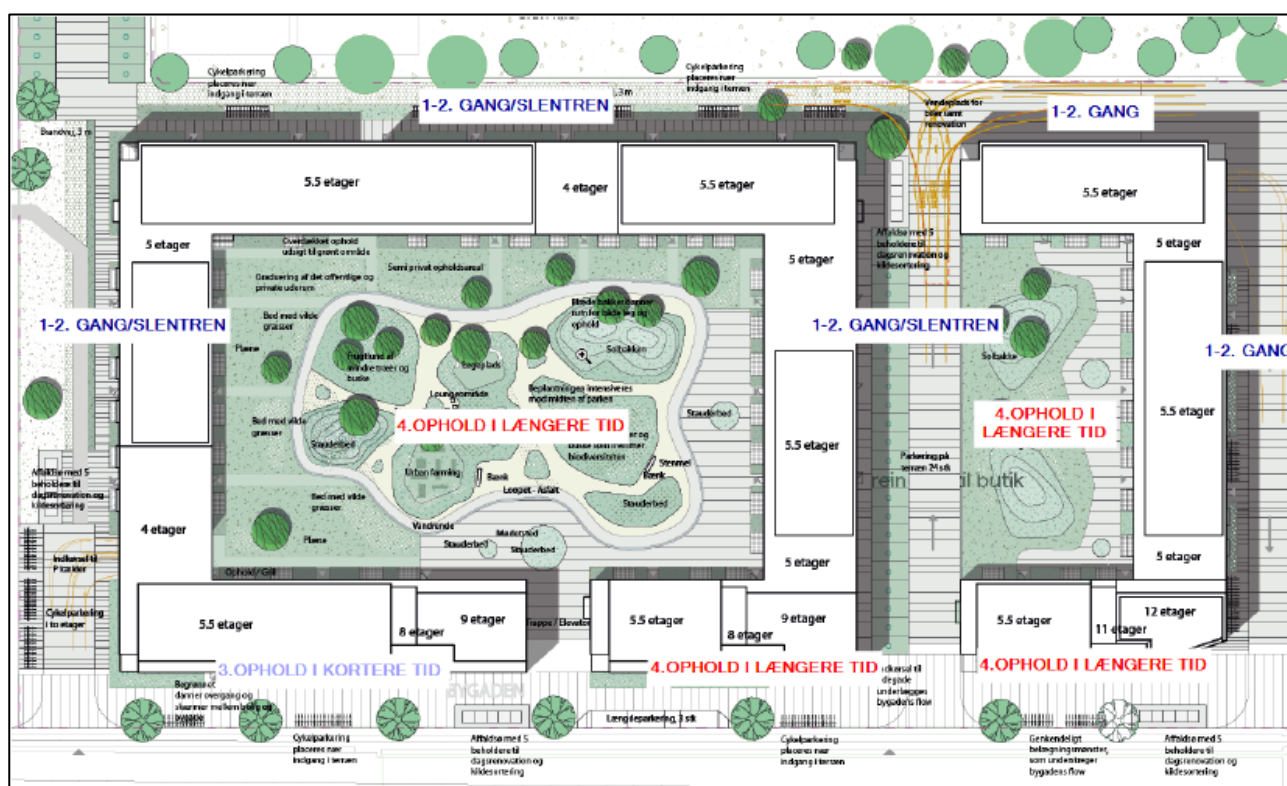
En høj bebyggelsesgrad medfører imidlertid også, at der opstår turbulens, hvilket kan være ugunstigt for komforten i forbindelse med vindmiljøet (ibid.).

Vindforholdene ved byggeriet på Smedeland 28 styres af den overordnede vindpåvirkning og byggeriets

samt de nærmeste nabobygningers ændring af den indkommende vind. Disse forhold tages i betragtning i vurderingen af vindmiljøet (ibid.).

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

Generelt vil der være et godt vindmiljø i og omkring lokalplanforslagets bebyggelse i delområde 1, dog kan der være et mindre gunstigt vindmiljø fra nedfaldsvinde ved tårnbebyggelserne og høje vindhastigheder ved passagen mellem de to karrébebyggelser. I de områder med disse ugunstige vindmiljøforhold vil længerevarende ophold ikke opleves behageligt, og lokalplanforslaget lægger dog heller ikke op til, at disse områder anvendes og benyttes til længerevarende ophold.

Der vil ligeledes generelt være et godt vindmiljø i karré A's gårdrum med undtagelse af nogle enkelte steder, hvor der ved hjælp af lokale lægivere f.eks. i form af beplantning kan være med til at skabe gunstige forhold, og derved skabe et godt vindmiljø for længerevarende ophold jf. lokalplanforslagets intentioner herom.

Vindmiljøet i karré B's gårdrum er ikke godt som følge af passagen mellem i karré A og i karré B, men eftersom dette gårdrum og passage ikke skal bruges til længerevarende ophold, men til gang- og cykelareal samt

varemodtagelsesareal for detailhandelsbutikken, ses dette mindre gunstige vindmiljø ikke at være en udfordring. Det anbefales, at der skal være beplantning både syd og nord for passagen.

Tagterrassernes vindmiljø er godt, og det anbefales at opsætte værn, hvor den optimale afstand fra tagkanten til dette værn helst skal svare til højden af en stående person. Formålet med disse værn er dels at skabe et roligt vindmiljø på terrasserne og af sikkerhedsmæssige årsager, således at let inventar ikke kan falde ned på gaden. Det anbefales dog ikke at placere tagterrasser nedenfor tårnbebyggelserne.

De fleste af altanerne har et roligt vindmiljø på langt størstedelen af facaden, men ikke på altaner i nærheden af bebyggelsens hjørner i delområde 1. Dette ugunstige vindmiljø ved hjørnebebyggelserne kan generelt afhjælpes enten ved at have beplantning på altanerne eller ved at etablere delvist indeliggende altaner i stedet for påmonterede altaner.

Delområde 2 og 3

Delområde 2 kan få et uhensigtsmæssigt 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 med klimatilpasningsløsninger, 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 lokalplanens redegørelse under emnet "*Vindmiljø og beplantning*", at der i forbindelse med detailplanlægningen af byggeriet vil blive taget højde for de negative påvirkninger på vindmiljøet, som bebyggelsen kan give.

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 hedeølger.

Udledning af drivhusgasser

Planloven ([LBK nr. 1157 af 01/07/2020](#)) 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 forbindelse 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

Delområde 1

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

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, 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 planforslagets udledning af drivhusgasser.

Det må endvidere forventes, at den umiddelbare nærhed til den kommende letbanestation Glostrup Nord 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 i 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 skal 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 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, men i de seneste år er der 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.

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.

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.

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 lokalplanforslaget 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 hvilke 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 regnvejrshændelse i lokalplanområdet vil regnvand blive ledt til rørført system i jord, og videre til regnvandskloakken. Delområde 1 er beregnet til et samlet areal af 15.056 m², heraf er 12.660 m² befæstet, hvilket giver en afløbskoefficient på 0,84. 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 regnvejrshændelse 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, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, 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/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 rekreative arealer i den ene halvdel af det nuværende vejareal. Disse grønne områder skal ligeledes fungere som klimatilpasningsområder, hvor der i forbindelse med skybrud eller flerdagsregnvejr kan afledes regnvand hertil, og således sikre hele de nye boligområder mod oversvømmelser.

Regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen

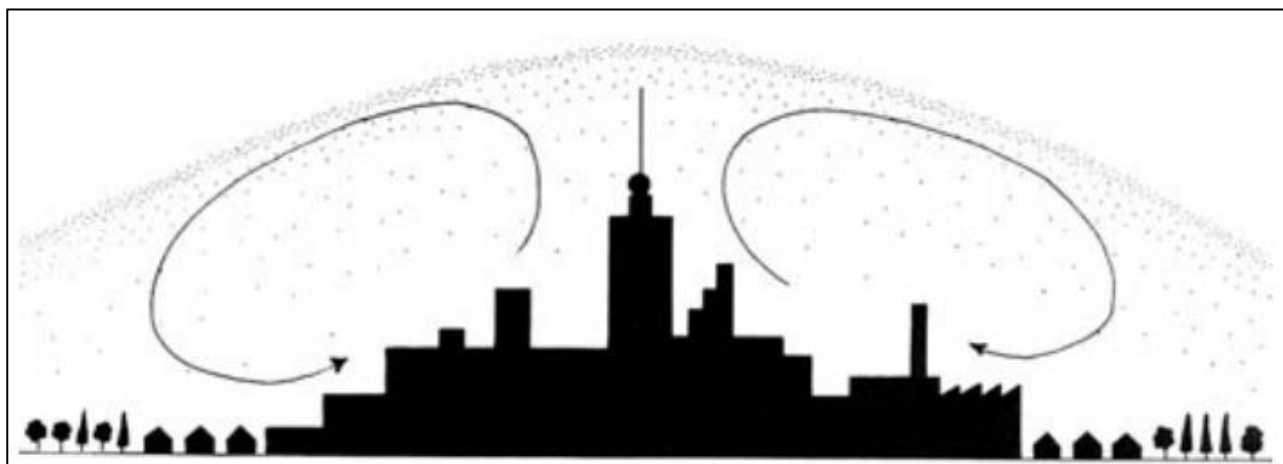
Det fremgår af lokalplan 5.7's redegørelse og bestemmelser under § 11 om klimatilpasning og skybrudssikring samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen.

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

8 (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 8: 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 varmeeffekten (Johnson & Newton 2004).

Derudover er træer i byrummet med til at nedsætte vindhastigheden, og mindske mængden af støvpartikler i luften med helt op 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 Lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* indtænker de grønne elementer i planlægningen, hvilket fremgår af redegørelsen og tilhørende bestemmelser og tanker omkring gårdrummene i bebyggelsen i delområde 1 jf. situationsplanen (se Figur 5). Det ses af denne situationsplan, at der er tanker om at plante træer. 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 trærødderne 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 kan grønne tage ligesom træerne være med til at minimere varmeeffekten i byerne, fordi følgerne af solens varmeindstråling begrænses. Dermed kan det blive mere behageligt at opholde sig i boligerne og i byen.

Det fremgår endvidere af skyggediagrammer, 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 skal 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 lokalplan opføres bebyggelse og/eller tekniske anlæg, og derfor er emnet vedrørende hedebølger 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.

Hedebølgeløsning og lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.7's redegørelse og bestemmelser under § 10 om ubebyggede arealer herunder beplantning, § 11 om klimatilpasning og skybrudssikring samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at der er mulighed for at kunne søge skygge.

Jordbund og vand

Jordforurening

Delområde 1

I Hersted Industripark er der generationsforurening med klorerede opløsningsmidler i jordbunden, men Smedeland 28 ligger forholdsvis langt væk fra denne forurening, og der er ikke i forbindelse med de geotekniske borer og jordprøver herfra konstateret forurening fra generationsforureningen.

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til lokalplan og tilhørende miljørapport er der blevet udført orienterende forureningsundersøgelse lokalplanens delområde 1, og Region Hovedstaden har udført en miljøhistorisk redegørelse i 2018.

Den historiske miljøredegørelse

I den miljøhistoriske redegørelse er der blandt andet oplysninger om tanke, placering af affald og afbrænding heraf samt udendørs oplag. Nedenstående tabel er en oversigt over disse tanke.

Tabel 2: Oversigt over tanke					
Tank nr.:	Etableringsår	Størrelse	Type	Status	Produkt
T1	1965	20.000 l	Nedgravet	Afblændet (1987)	Fyringsolie
T2	1987	6.000 l	Kældertank	Fjernet (1992)	Fyringsolie
T3	2012	1.000 kg	Overjordisk	Formegentlig i brug	F-gas
Kilde: Orienterende miljøteknisk undersøgelse af 15. juni 2020 (Ejlskov 2020).					

Den nedgravet tank fra 1965 på 20.000 liter er tømt, afblændet og fyldt op med sand i 1987, samt der er dokumentation for, at sløjfningen af olietanken er anmeldt og i overensstemmelse med olietankbekendtgørelsen ([BEK nr. 1257 af 27/11/2019](#)).

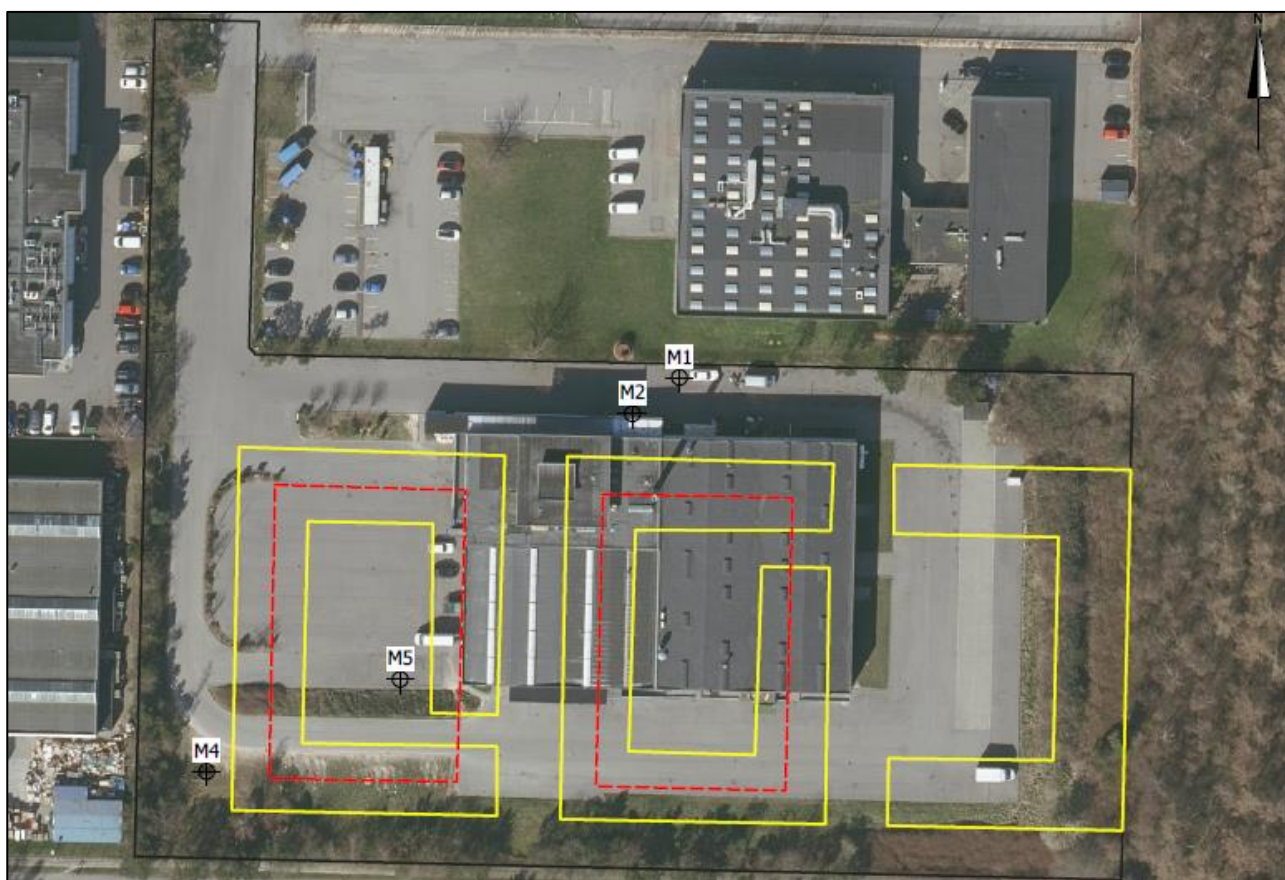
Der er ikke dokumentation for sløjfning af kældertanken på 6.000 liter, men eftersom der er indlagt fjernvarme omkring 1992 – 1993, kan denne tank være taget ud af drift på det pågældende tidspunkt. Det er grundejer, der har ansvaret for, at oplysningerne om olietanke og opvarmningsform er korrekt i BBR, og hvis tanken er taget ud af drift, da skal det anmeldelse via [Byg og Miljø](#).

Orienterende forureningsundersøgelser

Der er i sommeren 2020 udført en orienterende miljøteknisk forureningsundersøgelse i delområde 1 i lokalplanforslaget (se bilag 12), og i år 2000 udførte Albertslund Kommune en forureningsundersøgelse på 32 tidligere og nuværende erhvervsjendomme beliggende indenfor kommunen, herunder på Smedeland 28.

Undersøgelse i år 2000 har hovedsageligt omfattet udførelse af boreriger ved nedgravede olie- og benzintanke. Jordprøver fra borerigerne er analyseret for BTEX³’er og olieprodukter. Der er ikke påvist forurening med BTEX’er og/eller olieprodukter i de to udførte boreriger på Smedeland 28. Det formodes, at borerigerne er lavet ved den nedgravet olietank fra 1965.

Formålet med den orienterende undersøgelse i 2020 var at afklare, om der inden for delområde 1 i lokalplanforslaget findes en jordforurening, som udgør en risiko for følsom arealanvendelse af ejendommen til boliger. Der er således udført fire miljøtekniske boreriger inden for lokalplanforslagets delområde 1 (M1, M2, M4 og M5 – se **Fejl! Henvissningskilde ikke fundet.**), og der er ikke udført en boring ved gastanken fra 2012. Der blev ikke truffet grundvand i forbindelse med borerigerne. Endvidere er der udført PID-måling⁴ på samtlige jordprøver fra de miljøtekniske boreriger til undersøgelse af forekomsten af letflygtige organiske komponenter.



Figur 9: M1, M2, M4 og M5 er de steder i lokalplanforslagets delområde 1, hvor der er udført boreriger (Ejlskov 2020).

Der er påvist indhold af BTEX’er i boring M2 i 3,0 m under terræn, som kategoriseres som klasse 2 jord i henhold til [Sjællandsvejledningen](#) (lettere forurenet – se **Fejl! Henvissningskilde ikke fundet.****Fejl! Henvissningskilde ikke fundet.**).

³ BTEX er forkortelsen for benzen, toluen, ethylbenzen og (o,m,p-)xylen. Disse forbindelser er alle bestanddele af benzin.

⁴ PID-måling (Photolonisations Detektor) og er en metode til måling af jordens poreluft og viser poreluftkoncentrationer af f.eks. BTEX’er og klorerede opløsningsmidler. Det betyder, at resultaterne kan indgå direkte i grundlaget for risikovurdering af indeklima i bygninger tæt ved forureningen.

Der er endvidere påvist indhold af tungmetallerne bly og cadmium, benzo(a)pyren samt PAH⁵ere i boring M5 i 0,2 m under terræn, som overskrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier og kategoriseres som klasse 2 jord i henhold til Sjællandsvejledningen (lettere forurenede). Der er ikke påvist forhøjet indhold af miljøfremmede stoffer i de resterende udførte jordprøver.

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, 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 den forurenede 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 forurenede 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.

I lokalplanens bestemmelse 13.1 fremgår det, at træffes jordforurening i forbindelse med bygge-og/eller anlægsarbejde, skal den til enhver tid gældende lovgivning på området overholdes, og miljømyndigheden straks kontaktes.

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

Vand

Lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver blandt andet mulighed for at anvende Smedeland 28 til boliger, detailhandel, liberalt erhverv og parkering.

Det eksisterende plangrundlag [Lokalplan 5.3 – Lagersalgbutikker på Smedeland 28](#) fra 2007 giver mulighed for at anvende delområde 1 i planforslaget til detailhandels-, kontor- og serviceformål og institutioner til betjening af de omkringliggende bykvarterer, til indendørs kulturelle og fritidsmæssige formål og til lettere produktions-, værksteds- og lagervirksomhed, der ikke medfører særlige miljømæssige gener (virksomheder af klasse 1 - 3).

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).

⁵ PAH (Polycykliske aromatiske hydrocarboner) omfatter en gruppe af kulbrinter, der består af flere aromatiske ringe, og PAH'ere har en række skadelige virkninger på mennesker og miljø. PAH'ere findes f.eks. i bindemiddel i blandt andet asfalt, i fugtspærre og/eller tætninger, trykimprægneringsmiddel (kreosot) og overfladebehandling til beskyttelse af træ.

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 indenfor 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, 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 forurennet 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 byomdannelse medfører således ikke inddragelse af landbrugsjord eller naturområder, et såkaldt "*greenfield*" areal. En realisering af delområde 1 i forslag til lokalplan 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.

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 5.7 ikke giver mulighed for produktions- og lagervirksomheder.

I forhold til Kommuneplan 2022 – 2034's muligheder for butikker, der kan forhandle daglig- og udvalgsvarer, giver lokalplan 5.7 arealanvendelse i delområde 1 mulighed for 3.500 m² bruttoetageareal til daglig- og udvalgswarebutikker, hvilket er 500 m² mere end det gældende plangrundlag i Lokalplan 5.3. Der er således en større udnyttelsesgrad af restrummeligheden for detailhandel i rammeområde C10 – *Stationsbyens centerområde*, men der vil dog stadig være mulighed for at etablere detailhandel på op til 1.500 m² i dette rammeområde.

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, 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 ændres på arealanvendelsen af disse delområder, og derfor er emnet vedrørende arealanvendelse irrelevant i forhold til disse delområder.

Visuelle forhold

Lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver mulighed for i delområde 1 at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen i karré A kan opføres i 4 – 6 etager og med hjørnebebyggelser i op til 9 etager og 30 meters højde. Karré B kan opføres i 5 – 6 etager i karréstrukturen og med hjørnebebyggelser i op til 12 etager og 40 meters højde.

En realisering af delområde 1 i lokalplanen vil således give mulighed for en markant bebyggelse i den østlige del af Hersted Industripark, da især de punktvis tårnbebyggelser vil være synlig fra store afstande på grund af det flade terræn og de lavere omkringliggende bygninger i dagens Hersted Industripark.

Delområde 1

En realisering af muligheder for bebyggelse i delområde 1 i lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* vil være en markant ændring af landskabets visuelle forhold. Det skal dog bemærkes, at det har været muligt i både [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) samt [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#) at opføre bebyggelse i dette omfang og højde på Smedeland 28.

Det vil have en påvirkning af landskabets visuelle udtryk for borgerne på Rødkælkevej og især Blåmejsevej, eftersom i dag er erhvervs- og industribygninger i op til tre etager med undtagelse af et par enkelte bebyggelser f.eks. Karat Kaffe siloen og Doll bygningen. Det ser dog umiddelbart ud til, at borgerne på den anden side af Nordre Ringvej (Ring 3) tillægger dette landskabs visuelle forhold særlig stor herlighedsværdi, da de fleste parcelhuse på Blåmejsevej har etableret høje og tætbeplantede hegn, og ud for rækkehusene på Rødkælkevej er der en høj støjvold, som tager meget af den umiddelbare udsigt herfra. Det vurderes derfor, at påvirkningen primært vil være fra den kommende bebyggelses 4. – 5. etage og opefter i delområde 1, hvor der vil blive opført punktvis tårnbebyggelse, som primært vil give den visuelle påvirkning af landskabet.

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

delområde 1 i lokalplanforslaget vil give området en bymæssig karakter og vil fungere som pejlemærke til letbanestationen. Det vurderes derfor som helhed, at det udlagte areal til bebyggelse i delområde 1 i planforslaget 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 skal 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 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 udpegnings 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 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* 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 indarbejde nogle af de fire bærende kvaliteter med de gule blødstrøgne tegl og den grønne struktur, men omdannelsen af Hersted Industripark vil udfordre de kulturhistoriske værdier i området.

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, 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 i forhold til lokalplanen

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, og det er en forudsætning for ibrugtagningen, at beplantningen er etableret jf. § 17.

Kulturarv og arkitektonisk arv er således indarbejdet i lokalplanen.

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.

Hersted Industripark ligger op til Vestsikoven, og fra Smedeland 28 er der under 1 km i fugleflugtslinje til dette naturområde, og til Naturcenter Herstedhøje er der 2,5 km på cykel, hvilket tager omkring 8 minutter at tilbagelægge.

Smedeland 28 er tiltænkt at være en del af det nye bydelscenter, som kommuneplanramme C10 – *Stationsbyen centerområde* giver mulighed for, og en realisering af lokalplanen vil give byomdannelsesområdet en dagligvarebutik og måske endda en café. Lokalplanforslaget er således en vigtig strategisk brik i at gøre den østlige del af Hersted Industripark attraktiv at bosættes sig i, da etablering af en dagligvarebutik i delområde 1 vil betyde kort afstand til indkøbsmuligheder i tæt nærhed til den kommende letbanestation.

En dagligvarebutik og café vil desforuden give 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 lokalplanforslaget 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 daginstitution eller skole i nærområdet, og således vil de første borgere i området opleve en mangel på offentlig service.

Materielle goder og lokalplanen

Lokalplan 5.7 giver mulighed for blandet andet at etablere detailhandel i form af en dagligvarebutik og publikumsorienteret, hvilket fremgår af redegørelsen og § 3 vedrørende anvendelse af området, og er således med til at skaffe materielle goder til området. Desforuden ligger lokalplanens delområde 1 i umiddelbar nærhed til den kommende letbanestation Glostrup Nord og der er og vil komme et godt stisystem i og omkring lokalplanområdet.

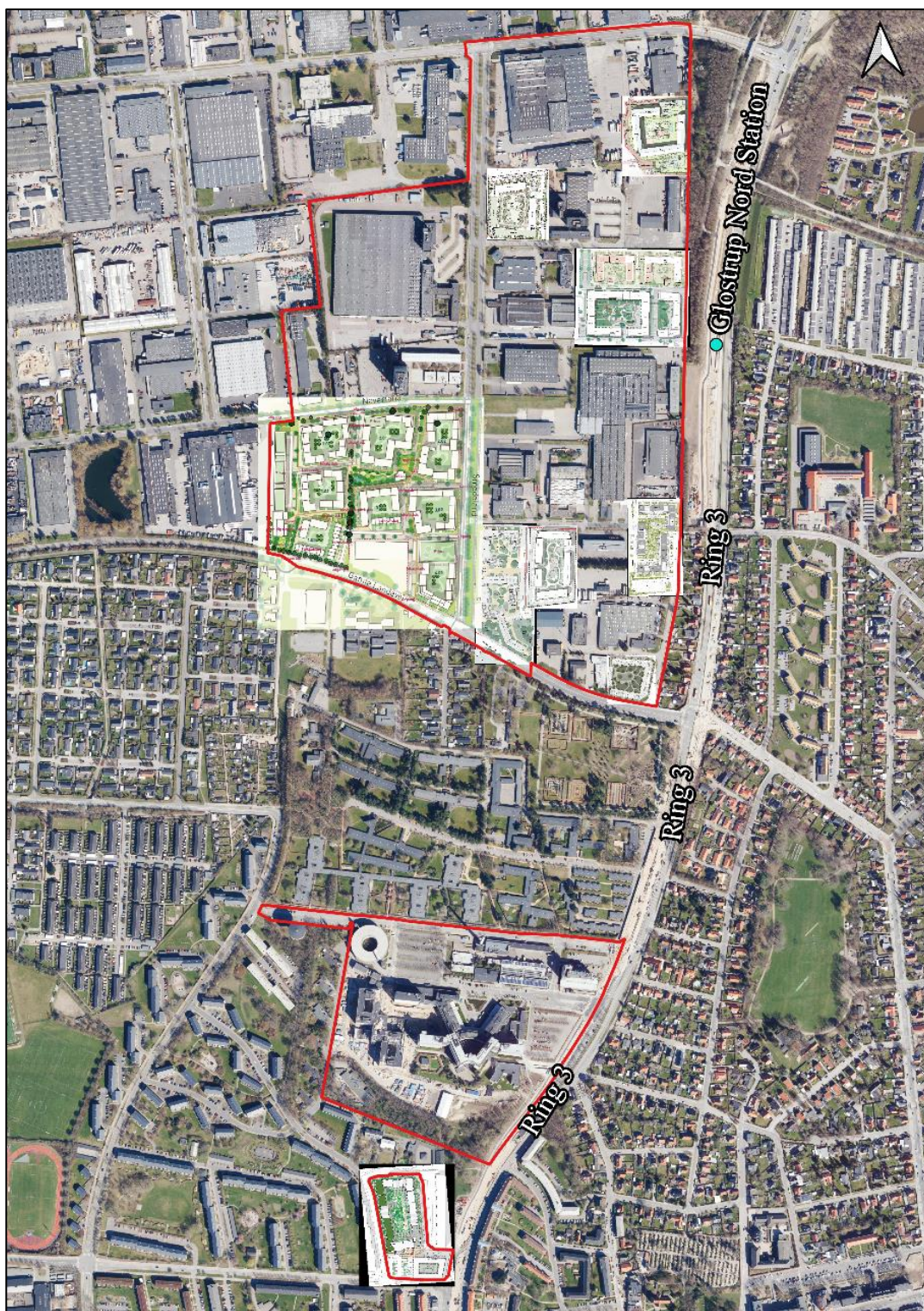
Materielle goder er således indtænkt i lokalplanen

Kumulative virkninger

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 byomdannelse 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.

Følgende planer og programmer er vedtaget, i høring eller igangsat i form af en startredegørelse:

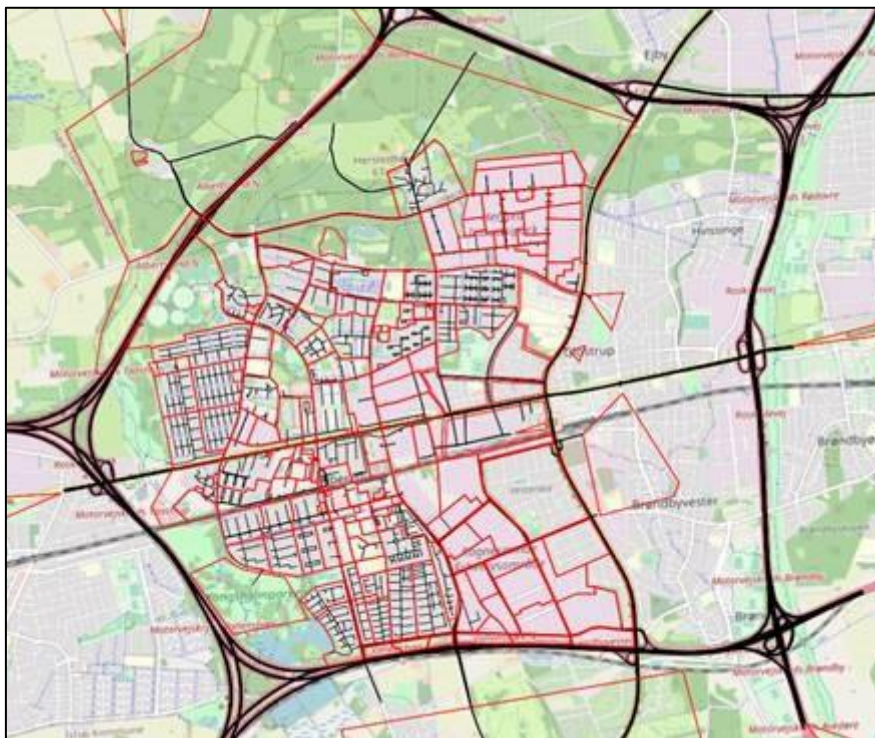
- [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A,](#)
- [Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 38,](#)
- [Lokalplan 5.8 – Boliger og erhverv på Smedeland 6,](#)
- [Startredegørelsen af forslag til Lokalplan 5.X – Boliger og erhverv på Fabriksparken 3,](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 30,](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.1X – Boliger og Erhverv på Smedeland 2-4,](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.1X – Boliger og erhverv på Sydvangen,](#)
- [Lokalplan GL18.1 – Glostrup Hospital](#) (Glostrup Kommune)
 - Parkeringshus med 483 parkeringspladser (færdigbygget i 2014)
 - Dansk Hovedpinecenter (færdigbygget i 2017)
 - Bodil Eskesen Centret (forventes færdigbygget i 2023)
- [Lokalplan GL18.2 – Familiehus på Rigshospitalet Glostrup](#) (Glostrup Kommune)
- [Forslag til Lokalplan GL75.2 – Etageboliger på Diget](#) (Glostrup Kommune)



Figur 10: Projektområder langs med Ring 3 mellem Roskildevej og Frederikssundmotorvejen.

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 Frederikssundmotorvejen:



Figur 11: Portzoner der indgår i Albertslund Kommunes digitale trafikmodel.

Den samlet digitale trafikmodel 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 samlet 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.

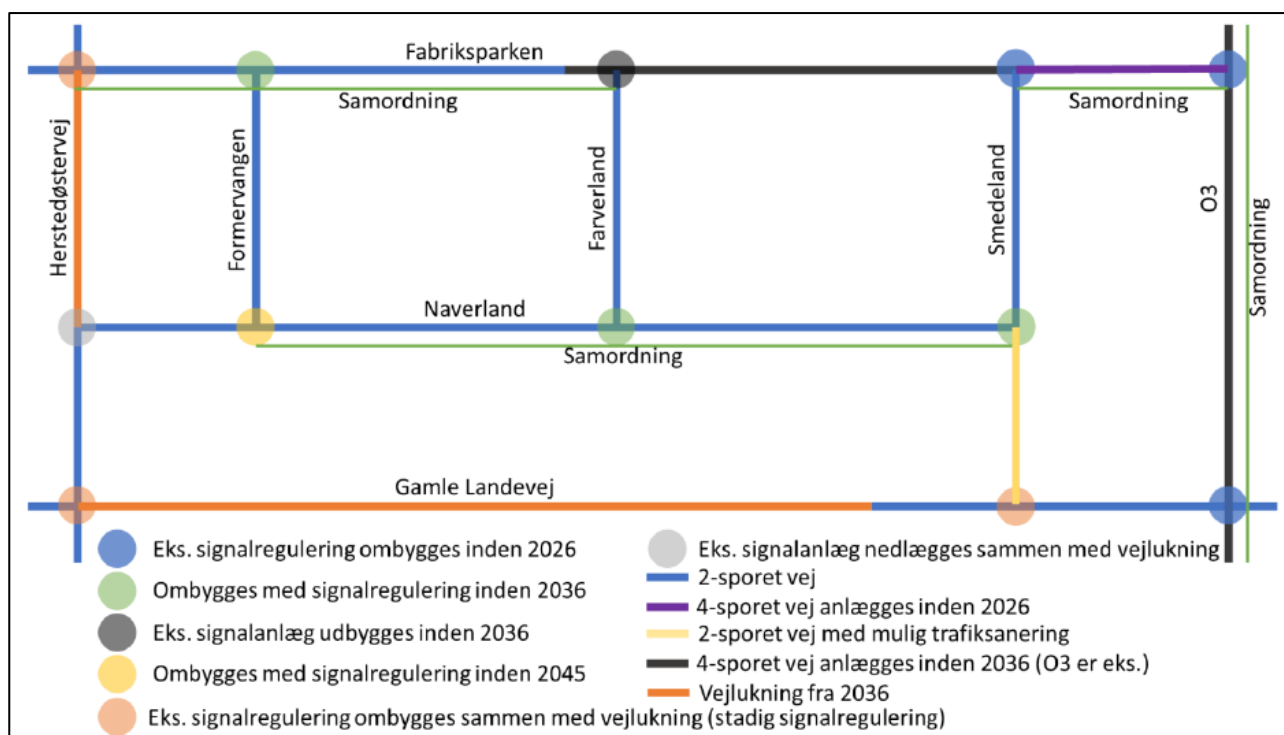
I disse analyser ses der både på den interne såvel som den eksterne trafik i forhold til Hersted Industripark og forskellige muligheder for konkrete tiltag.

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 12: 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 kødannelserne 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 omkring monitoreringen af trafikken og hvilke trafikale anlæg, der eventuelt skal anlægges, som følge af byomdannelsen af Hersted Industripark, hvori der blandt andet står:

"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"

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, 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.

Opsamling

Lokalplanen og miljøvurderingen er udarbejdet i en samlet proces, hvorfor miljøhensyn er indarbejdet i lokalplanen. I miljørapporten er det vurderet, at lokalplanforslaget 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 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28* med tilhørende miljørapport var i høring fra fredag den 21. april 2023 til og med torsdag den 15. juni 2023, dvs. 8 ugers høring. Albertslund Kommune modtog høringssvar og bemærkninger fra i alt 6, som fordeler sig på 1 borger i Glostrup Kommune, 1 interesseorganisation (Naturgruppen i Albertslund), 1 grundejerforening (ejerlauget Hersted Industripark), 3 erhvervsvirksomheder (Albertslund Forsyning, HOFOR og New Era Publications International).

Emnerne i høringssvar og bemærkninger er:

- Bebyggelsens højde og påvirkningen herfra
- Trafikafvikling
- Trafiksikkerhed
- Samme drifts- og udviklingsmuligheder herunder ekstern støj for de eksisterende virksomheder i området
- Tagetageres materialer
- Forsinkelse af 480 m³ regnvand
- Disponeringsplan for regnvandshåndtering
- Anvendelse af regnvand
- Regnvand som rekreativ ingrediens i byudvikling
- Natur og biodiversitet
- Tunnel under Ring 3/Nordre Ringvej (ikke en del af miljøvurderingen)
- Ejerform af boligerne (ikke en del af miljøvurderingen)
- Andelen af almene boliger (ikke en del af miljøvurderingen)
- Tårnbebyggelsens arkitektoniske udtryk (ikke en del af miljøvurderingen)
- Økonomisk kompensation som følge af planforslagets muligheder (ikke en del af miljøvurderingen)
- Hvor fjernvarmen skal tilsluttes (ikke en del af miljøvurderingen)
- Grundejerforeninger i Hersted Industripark (ikke en del af miljøvurderingen)
- Den kommende grundejerforenings forpligtelser (ikke en del af miljøvurderingen)
- Store økonomiske omkostninger ved at etablere, drifte og vedligeholde den kommende Smedeland Boulevard (ikke en del af miljøvurderingen)
- Smedeland Boulevards kommende grønne areal (ikke en del af miljøvurderingen)
- Smedeland Boulevards kommende beplantning og sekundære bebyggelser (ikke en del af miljøvurderingen)
- Smedeland Boulevard som offentlig park (ikke en del af miljøvurderingen)
- Lokalplanens delområder (ikke en del af miljøvurderingen)
- Ophævelse af Byplanvedtægt nr. 5 (ikke en del af miljøvurderingen)
- Tilsidesættelse af de almindelige forvaltningsretlige principper (ikke en del af miljøvurderingen)
- Ingen lovhjeml til nedlæggelse af den ene vejbane på Smedeland for at etablere Smedeland Boulevard (ikke en del af miljøvurderingen)
- Byggemodningsaftale mellem grundejer og HOFOR (ikke en del af miljøvurderingen)
- De grønne tages tykkelse (ikke en del af miljøvurderingen)
- Krav om forbud mod brug af ukrudtsmidler (ikke en del af miljøvurderingen)

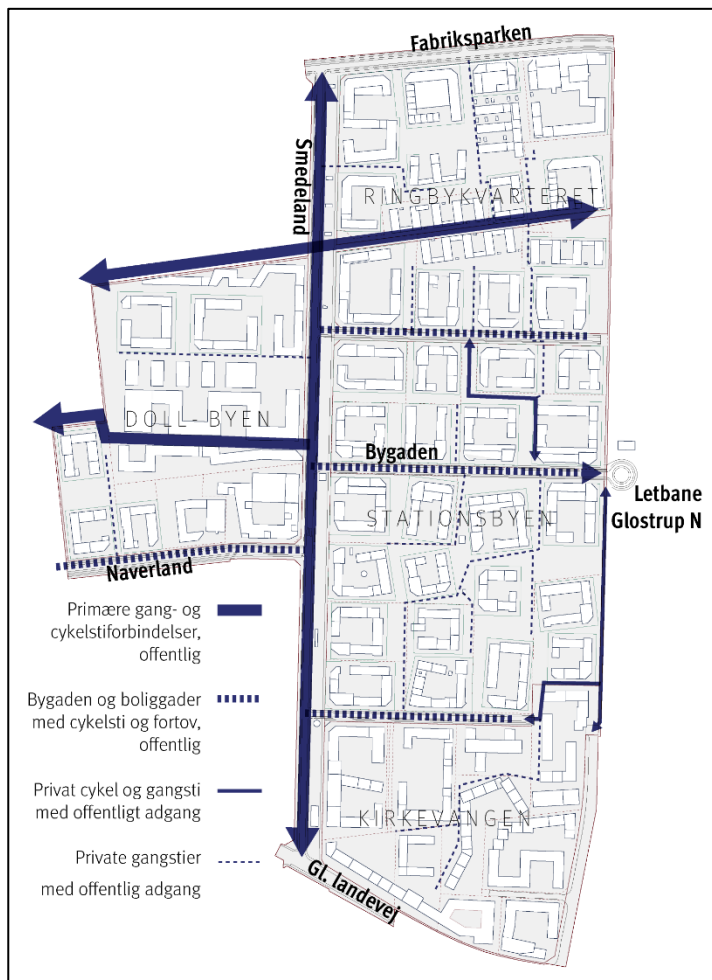
Det fremgår af ovenstående, at nogle af høringssvar og bemærkninger har miljømæssigt indhold og er beskrevet i miljøvurderingsrapporten (SMV) til Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28*. Bemærkningerne både med relation til Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28* og tilhørende miljøvurderingsrapport har Albertslund Kommune kommenterede i høringsnotatet til lokalplan 5.7, hvor der er foreslået et par mindre tekniske ændringer til Lokalplan 5.7 som følge af disse høringssvar. Nedenstående er en sammenfatning af bemærkningerne med miljømæssigt indhold:

Bebyggelsens højde og påvirkningen herfra

Trafikafvikling

Trafiksikkerhed

Det fremgår af bemærkninger og høringssvar, at der er en bekymring i forhold til sammenblandingen af tung trafik og bløde trafikanter.



Figur 13: Stisystemet i Hersted Industriparks byomdannelsesområde.

Byomdannelsen af Hersted Industripark vil medføre etablering af et gang- og cykelstinet, der separerer den tunge trafik fra de bløde trafikanter. Endvidere vil der blive etablerede fortov og cykelstier langs med veje i området. Stinettet vil løbende blive udbygget med byomdannelsen af Hersted Industripark og koblet på det eksisterende kendte stinet i Albertslund Kommune samt til den kommende letbanestation ved Hersted Industripark.

På sigt vil den kommende bebyggelse på Smedeland 6 have adgang til fortov og gang- og cykelstier til bløde trafikanter og den indre del af lokalplanområdet holdes bilfrit i form af et hævet grønt gårdum. Der bør være fokus på de lette trafikanters adgang mellem boliger og ud i trafikken, hvor f.eks. krydsning af overkørslen til parkeringskælderens skal sikres for så vidt angår vigepligt, oversigt m.v. Endvidere bør de interne trafikforhold i f.eks. parkeringskælderens ligeledes sikres i forhold til de lette trafikanter, da der kan opstå konflikter. Der vil endvidere komme en øget trafik af personbiler i spidstimerne om morgenen og eftermiddagen i T-krydset ved Smedeland Boulevard, hvilket vurderes muligt at afvikle med samme sikkerhedsniveau som for nuværende.

Det er forvaltningens vurdering, at både [Masterplan Hersted 2045](#) og "[Principper for kvalitet – i byudvikling af Hersted Industripark fase 1, etape 1](#)" har visioner og principper for en sikker adskillelse af trafikanterne i området, og Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28* har taget højde for trafiksikkerheden, og således er der ikke anbefalet ændringer i forhold til trafiksikkerhed i planforslaget.

Samme drifts- og udviklingsmuligheder for de eksisterende virksomheder i området

Der er modtaget høringsvar og bemærkninger om, hvorvidt de eksisterende virksomheder i området kan have samme drifts- og udviklingsmuligheder herunder ekstern støj fra virksomhederne som hidtil, selvom området udpeges til et byomdannelsesområde, hvori der er lempede støjkrav i en 8 års periode.

Der er med lokalplanforslaget udnyttet den mulighed, der er efter planlovens § 15 a, stk. 2 til at udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, når kommunalbestyrelsen har sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke overstiger 8 år regnet fra lokalplanens vedtagelse. Med bestemmelsen knytter sig også særlige krav til lokalplanens redegørelse efter Planlovens § 16, stk. 7. Baggrunden herfor, at bestemmelsen har fastsat til 8 år, er, at det netop svarer til retsbeskyttelsesperioden efter miljøbeskyttelsesloven for virksomheder, som har miljøgodkendelse.

Det ligger dermed som en forudsætning i lokalplanforslaget, at støjen vil blive reduceret over en 8-årig periode. Af samme grund skal den konkrete planlægning også gennemføres i en dialog mellem grundejer af Smedeland 6 og de berørte virksomheder i det omfang, det er muligt, hvor kommunen fungerer som myndighed.

Bestemmelsen rummer med andre ord en overgangsperiode i hvilken, boligejendommene må tolerere højere støjniveauer end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. I samme periode forventes det omvendt også, at virksomhederne nedbringer støjen i det omfang, det er nødvendigt.

Endvidere fremgår det af planlovens § 15 a, stk. 1, at:

”En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 13, 23 og 26, kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener”.

En lokalplan kan således indeholde bestemmelser om afskærmningsforanstaltninger i form af anlæg af beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af et ubebygget areal, jf. § 15, stk. 2, nr. 13.

En lokalplan kan desuden indeholde bestemmelser om isolering af eksisterende boligbebyggelse mod støj, jf. § 15, stk. 2, nr. 23.

En lokalplan kan endvidere indeholde bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 2, jf. § 15, stk. 2, nr. 26.

Som følge af den brede formulering af § 15, stk. 2, nr. 13, har det hidtil været antaget i praksis, at der ikke kan stilles krav om, at støjens synet skal varetages på en bestemt måde. Bestemmelser, der på anden vis sikrer tilstrækkeligt lavt støjniveau, og således f.eks. giver muligheder for anvendelse af teknik, der ikke er kendt ved lokalplanens vedtagelse, og som ikke er en afskærmning eller isolering af eksisterende eller ny boligbebyggelse, er derfor ikke i strid med planloven. Det er således i praksis anset for tilstrækkeligt, at lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at udnyttelsen af lokalplanområdet kun kan ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, hvilket fremgår af lokalplan 5.8's bestemmelser.

Det er bygherre, der skal sørge for, at disse afskærmningsforanstaltninger etableres.

Endvidere er der mulighed for at udnytte den såkaldte ”huludfyldningsregel”, jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 26:

”isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 2”

Denne regel kan anvendes i områder, som i kommuneplanen er udlagt til blandede byfunktioner, hvilket f.eks. er områder udlagt til blandet bolig og erhverv jf. Planklagenævnets [afgørelse af 23. september 2020](#) (j. nr. 20/03225).

Denne ”huludfyldningsregel” for ekstern støj for virksomheder er ligeledes skrevet ind i lokalplanen:

Regulering af støj fra virksomheder i byområder

Planloven giver mulighed for, at der i en lokalplan kan optages bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 26 – den såkaldte ”huludfyldningsregel”.

Det fremgår af Miljøstyrelsens [tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 ”Ekstern støj fra virksomheder”](#), at ”huludfyldningsregel” ligeledes 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.

Der kan således planlægges nye støjisolerede boliger eller tilsvarende støjfølsom anvendelse, hvis lokalplanen klart sikrer, at:

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

Vejledende grænseværdier for støjbidrag fra virksomheder, indendørs i sove- og opholdsrum i støjisolerede boliger mv.			
Områdetype	Mandag - fredag kl. 07.00 – 18.00 lørdag kl. 07.00 - 14.00	Mandag - fredag kl. 18.00 – 22.00 lørdag kl. 14.00 – 22.00 søn- og helligdag kl. 07.00 – 22.00	Alle dage kl. 22.00 - 07.00
Blandet bolig og erhverv	43 dB(A)	33 dB(A)	28 dB(A)
Etageboligområde	38 dB(A)	33 dB(A)	28 dB(A)
Åben og lav boligbebyggelse	33 dB(A)	28 dB(A)	23 dB(A)
Værdierne gælder for støjbelastningen L _r fra hver enkelt virksomhed, bestemt over et referencetidsrum på 8 timer om dagen (dog kun 7 timer lørdage kl. 07 – 14 og 4 timer lørdage kl. 14 - 18), en time om aftenen og ½ time om natten. Der forudsættes en efterklangtid på 0,5 sekunder, samt at alle oplukkelige vinduer er åbnet 0,35 m ²			

For boliger, hvor disse hensyn imødekommes, skal det udendørs støjniveau ved facaden ikke sammenholdes med de almindelige vejledende grænseværdier i [Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984: ”Ekstern støj fra virksomheder”](#). Derimod skal disse grænseværdier stadig være overholdt på de udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boligerne.

Den bygherre, der vil opføre boliger med videre i et støjbelastet område i henhold til disse regler, er ansvarlig for at byggeriet disponeres og projekteres således, at tabellens støjgrænser overholdes.

Hvis støjforholdene senere ændrer sig på de pågældende virksomheder, vil virksomheden være ansvarlig for nødvendig støjdæmpning efter miljøbeskyttelseslovens almindelige regler. Her kan de særlige foranstaltninger på de støjisolerede boliger forudsættes opretholdt.

Tilsvarende vil der i lokalplanens bestemmelser blive indskrevet bestemmelserne herom, således at ovenstående er juridisk bindende. Det er forvaltningens vurdering, at både reglerne om byomdannelse og ”huludfyldningsreglen” vil sikre de eksisterende virksomheder drifts- og udviklingsmuligheder i området. Det skal dog bemærkes, at reglerne om byomdannelse og ”huludfyldningsreglen” ikke kan anvendes på én og samme tid overfor den enkelte virksomhed, dvs. enten anvendes reglerne om byomdannelse eller ”huludfyldningsreglen”.

Tagetagens materialer

Der er modtaget høringsvar og bemærkninger om tagetagens materiale i forhold til udledning af miljøfarlige stoffer herfra til regnvandssystemet og dermed naturen.

Det fremgår af retningslinje 26.2 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), at:

Muligheder og betingelser for nedsivning af regnvand i resten af kommunen fremgår af kommunens nedsivningskort. Bemærk, at nedsivning altid kræver forudgående tilladelse fra kommunens miljømyndighed. Generelt gælder følgende:

- Nedsivning af regnvand fra tage, stier og grønne arealer o.l. i boligområder er tilladt, hvis området er udpeget til nedsivning på Nedsivningskortet. Nedsivning er ikke tilladt, hvis der anvendes bly, zink eller kobber på tage og til tagrender og nedløbsrør – medmindre de er coated.
- Nedsivning af regnvand fra veje og parkeringspladser må kun foregå fra de veje, i de områder og via de renseløsninger, der er anvist i Albertslund Kommunes nedsivningskort.
- Bassiner til regnvandsforsinkelse på ejendommen skal udføres med impermeabel bund. Tilsvarende gælder, at permeable belægninger, regnbede og grøfter på parkeringsarealer kan udføres som forsinkelseselementer med dræn til regnvandssystemet og impermeabel bund, hvis det fremgår på nedsivningskortet, at nedsivning ikke er tilladt.

Det er dog ikke muligt i Hersted Industripark at nedsive blandt andet som følge af forureningen i området, men vandet for lokalplanområdet ledes via regnvandssystemet ned til St. Vejleå.

Det vil derfor give god mening at indskrive en bestemmelse i nærværende og kommende lokalplaner a la retningslinje 26.2, første bullet.

Forvaltningen anbefaler derfor, at der tilføjes en tekst til redegørelsen med følgende ordlyd:

"Bygningskonstruktioner kan indeholde tungmetaller eller andre miljøfarlige stoffer f.eks. fra facader af metal, zinktagrender og nedløbsrør, zinkinddækninger eller fra selve tagfladen. Det drejer sig ofte om ganske små mængder f.eks. tungmetaller, der udledes til regnvandssystemet, men disse små mængder ophobes over tid i natur og kan blive til et stort fremtidigt miljøproblem".

Og at der indskrives en ny bestemmelse i lokalplanen:

"Det skal sikres, at det afledte regnvand fra bygningskonstruktioner f.eks. facader, tage, tagrender og nedløbsrør til regnvandssystemet ikke indeholde f.eks. bly, zink, kobber eller andre miljøfarlige stoffer".

Forsinkelse af 480 m³ regnvand

Der er modtaget høringsvar og bemærkninger om, hvorledes kravet om forsinkelse af 480 m³ regnvand skal forstås. Det fremgår af afsnit 7.2 "Klimatiske faktorer" i [miljøvurderingen](#) til forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 fremgår det, at:

"I henhold til [Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025](#) er delområde 1 i lokalplanforslaget 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 15.056 m², heraf er 12.660 m² befæstet, hvilket giver en afløbskoefficient på 0,84. 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".

Disponeringsplan for regnvandshåndtering

Der er modtaget høringssvar og bemærkninger om, at det vil være en god idé at udarbejde disponeringsplan for regnvandshåndtering i lokalplaner. Det er dog ikke kutyme at udarbejde disponeringsplaner for LAR-løsninger og skybrudshåndtering på lokalplanniveau, men disponeringsplaner for regnvandshåndtering ses ofte udarbejdet på masterplan/helhedsplan- og/eller rammelokalplanniveau.

Endvidere ses ofte disse disponeringsplaner i forbindelse med konkrete klimatilpasningsplaner (regnvandshåndtering) for større eksisterende bolig- og/eller erhvervsområder.

Forvaltningen er p.t. i gang med at udarbejde en rammelokalplan for et større område i Hersted Industripark – [Sydvangen](#) – hvor en række grundejere er gået sammen om en fælles udvikling af et større delområde inden for byomdannelsesområdet i Hersted Industripark. I denne rammelokalplan vil der blive set på en samlet løsning for regnvands- og skybrudshåndteringen af området, og det forventes, at der således vil blive udarbejdet en disponeringsplan herfor.

Anvendelse af regnvand

Der er modtaget høringssvar og bemærkninger om, at der skal lægges vægt på en bæredygtig vandhåndtering, og der bør indarbejdes løsninger til opsamling, genanvendelse og nedsivning af regnvand i området.

Det fremgår af retningslinje 26.1 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), at:

"Nedsivning af regnvand i industriområder, samt i tidligere industriområder der ligger indenfor BNBO, i indvindingsoplande, i OSD-områder eller i NFI-områder er ikke tilladt".

Det er således ikke muligt at nedsive regnvand i Hersted Industripark blandt andet på grund af, at planområdet er beliggende i et nitratfølsomt indvindingsområde (NFI), område med drikkevandsinteresser (OD) og indsatsområde for grundvandsbeskyttelse (IO) samt som følge af den potentielle jordforurening i området.

Forvaltningen er enige med det indkomne høringssvar i, at regnvandshåndteringssystemer såsom regnbede, grønne tage, lodrette beplantninger på husvægge kan bidrage til at minimere belastningen på kloaksystemet og reducere risikoen for oversvømmelser samt have en positiv indvirkning på den lokale natur og biodiversitet samt skabe attraktive og rekreative områder for beboerne.

Forvaltningen arbejder dagligt for at få grundejere og bygherrer med på at gøre lokalplanområderne så blå og grønne som mulige, men forvaltningen er begrænset af de muligheder, der er i planloven, dvs. lokalplankataloget i planloven (§ 15, stk. 2) begrænser mulighed for, hvilke krav forvaltningen som planmyndighed kan stille overfor private grundejere.

Regnvand som rekreativ ingrediens i byudvikling

Der er modtaget høringssvar og bemærkninger om, at regnvand som rekreativ ingrediens i byudvikling herunder afhjælpe under tørkeperioder i disse klimakrisetider.

Det fremgår af afsnit 7.2 "Klimatiske faktorer" i miljøvurderingen til forslag til Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28*, at forvaltningen arbejder med at få belyst de muligheder, som en aktiv og rekreativ anvendelse af naturen og regnvandshåndteringssystemerne kan bidrage til i såvel i begrænsning af udledning af drivhusgasser som i klimatilpasningsløsningerne.

Desværre sætter planloven en række begrænsninger for at fremme disse tiltag overfor private grundejere/bygherrer jf. ovenstående besvarelse af høringsvar, og derfor er det kun via miljøvurderingsloven, at forvaltningen kan sætte fokus på dette overfor grundejere/bygherrer.

Natur og biodiversitet

Der er modtaget høringsvar og bemærkninger om, at hensyn til den eksisterende natur og biodiversitet i lokalplanområdet ved indarbejdet dette i lokalplanen.

Forvaltningen arbejder altid for at fremme grønne områder og biodiversiteten i de områder, som vi planlægger for jf. retningslinje 9.1 og 9.5 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#).

Desværre giver lokalplankataloget i planloven (§ 15, stk. 2) i dag begrænset mulighed for, at forvaltningen som planmyndighed kan stille krav herom overfor private grundejere.

Det fremgår dog af [udkast til forslag til ny planlov](#) af 17. maj 2023, at der måske kommer nye bestemmelser i lokalplankataloget omkring bynatur (p. 27-28):

"Planloven giver i dag kommunerne begrænsede muligheder for at stille krav til naturindholdet i kommune- og lokalplanlægningen.

Af "Evaluerings af planloven m.v." fra marts 2021 fremgår, at de gældende regler kan være en reel udfordring, når der efterspørges mulighed for at stille krav til vækstbetingelser for beplantning. Desuden fremgår det, at kvalitet og omfang af natur og biodiversitet i f.eks. et nyt boligområde kan øges ved at give kommunerne mulighed for i kommuneplanen at fastsætte minimumskrav til andelen af grønne arealer og i lokalplaner at stille krav til natur. En planlægning for bynaturen på kommuneplanniveau vil sikre, at der overordnet tages stilling til, hvor der er behov for mere bynatur i den enkelte by.

Af aftale af 15. juni 2022 om "Opfølgning på evaluering af planloven m.v." fremgår, at kommunerne får mulighed for i kommuneplaner at fastsætte en minimum begrønningsprocent for et område til brug for den efterfølgende lokalplanlægning. Kommunerne kan således sikre ensartede krav i en bydel. Af aftalen fremgår endvidere, at kommunerne får mulighed for i nye lokalplaner at stille krav til kvaliteten af bynatur og krav til vækstbetingelser for beplantning, f.eks. til etablering af specifik beplantning. Kommunerne får således mulighed for at sikre, at krav om beplantning realiseres.

Hvis kommunerne gives bedre muligheder for at tænke naturforhold ind i planlægningen for og etableringen af nye byområder, vil naturen og biodiversiteten kunne få bedre betingelser på både kortere og længere sigt..."

Forvaltningen vil således, såfremt der kommer lovhjemmel hertil via planloven, stille krav til bynaturen i planlægningen.

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.

Sandsynlige udvikling, hvis planforslaget ikke vedtages

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

Lokalplanområdet er i dag omfattet af [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#), som giver mulighed for anvendelse til detailhandel. Lokalplanområdet er mere eller mindre fuldt udbygget efter den gældende lokalplans bestemmelser til erhvervsmæssige formål samt tilhørende adgangs- og parkeringsarealer.

I Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034 ligger planforslagets område i rammeområde C10 – *Stationsbyens centerområde*:

Plannavn	Stationsbyens centerområde
Plannummer	C10
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Centerområde
Anvendelse specifik	Etageboligbebyggelse Kontor- og serviceerhverv Byomdannelsesområde Bydelscenter Publikumsorienterede serviceerhverv Område til offentlige formål Daginstitutioner Kulturelle institutioner
Maksimal bebyggelsesprocent	200 %
Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal bygningshøjde	43,00
Maksimal antal etager	12,00
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 12 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks. Bebyggelser i op til 12 etager skal gives en særligt 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 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28

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.

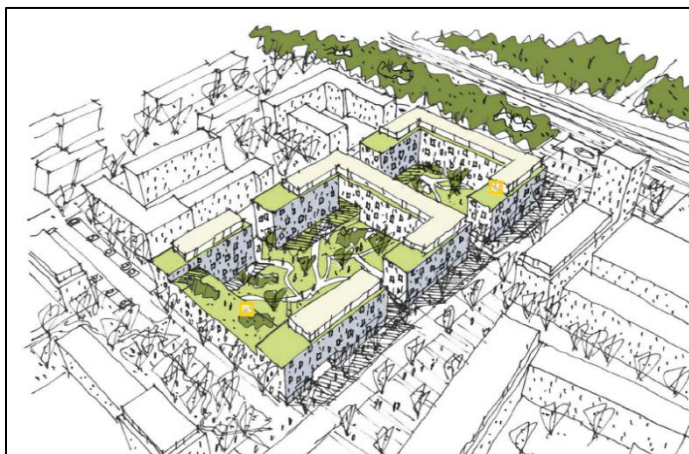
Den sandsynlige udvikling vurderes derfor at være en ny lokalplanlægning af området i overensstemmelse med kommuneplanens ramme for området og relevante retningslinjer i kommuneplanen.

0-Alternativet

Hvis forslag til Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28* ikke vedtages og gennemføres, vil det være det nuværende plangrundlag, som er gældende. Der er ikke kendskab til andre udviklingsplaner for lokalplanområdet, og derfor er udgangspunktet for denne miljøvurdering, at [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#) fortsat ville gælde for området, hvis ikke Lokalplan 5.7 vedtages. Derfor er det den aktuelle miljøtilstand, forstået som det nuværende plangrundlag, som udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen. De foreslåede lokalplanbestemmelser holdes således op mod den nuværende miljøtilstand i vurderingen af de forventede indvirkninger på miljøet.

Alternativer til lokalplanens indhold

Planforslaget 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 15: Skitseforslag af 9. september 2020.

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 byherre 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.



Figur 14: Skitseforslag af 9. juni 2020.

Planforslagene udgør et 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



Figur 16: Skitseforslag af 18. december 2020.

Overvågning

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

Miljøvurderingen af forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* 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:

- 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:

- Lokalplanens redegørelse oplyser, at området er udlagt i Kommuneplan 2022 – 2034 som et byomdannelsesområde jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2.
- Lokalplanens redegørelse oplyser, at bygherre skal udføre støjdæmpende tiltag på ejendommen Smedeland 30, der sikrer, at Miljøstyrelsens grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder overholdes på Smedeland 28 jf. byomdannelsesreglerne.

- 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.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at der bør etableres støjskærme på terræn mod matrikel nr. 7t, Hvessinge By, Glostrup, i princippet som vist på kortbilag 6. Støjafskærmning kan placeres i skel. Støjafskærmning skal etableres i en højde af maksimal 4,0 meter og en længde på op til 10, 5 meter.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at der kan etableres støjafskærmning på terræn mod matrikel nr. 6e, Herstedøster By, Herstedøster, i princippet som vist på kortbilag 6. Støjafskærmning kan placeres i skel. Støjafskærmning skal etableres i en højde af maksimal 2 meter.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at der bør opsættes støjafskærmning på tagterrasser mod øst, og der kan opsættes støjafskærmning på tagterrasse mod nord, som vist i princippet på kortbilag 6. Støjafskærmning skal etableres i en højde, der sikrer, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj kan overholdes. Støjafskærmning skal fremstå i glas.
- Lokalplanen fastslår, at der bør etableres et støjhegn eller en anden støjdæmpende foranstaltning ved nedkørslen/opkørslen til parkeringskælderens således at støj fra parkering i konstruktion kan overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder, da det er disse støjregler der gælder herfor.
- Lokalplanen fastslår, at støjplagede altaner enten bør etableres som indeliggende altaner med tæt værn og støjabsorberende loftsplader, og for mere støjplagede altaner kan anvendes glasskydepartier for at nedbringe støjen.
- Det fremgår af lokalplanen, at bygherre vil opføre bebyggelsen efter DGNB-certificeringen, hvilket kan være med til at nedbringe udledningen af drivhusgasser sammenlignet med en bebyggelse, der ikke er opført efter en certificeringsordning.
- 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.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at der skal minimum etableres forsinkelse af 480 m³ regnvand.

Lokalplanen har bestemmelser om, at bebyggelsens mindste gulvkote i terræn skal være 24,45, hvilket især er vigtigt for nedkørsel til parkeringskælderen, hvorved den påtænkte bebyggelse derved burde være sikret til en 100 års regnvejrshændelse.

- Lokalplanen har bestemmelser om, at det skal sikres, at det afledte regnvand fra bygningskonstruktioner f.eks. facader, tage, tagrender og nedløbsrør til regnvandssystemet ikke indeholder f.eks. bly, zink, kobber eller andre miljøfarlige stoffer.
- Lokalplanen redegørelse oplyser, at det ikke kan udelukkes, og der er jordforurening, som overskrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier og kategoriseres som klasse 2 jord i henhold til Sjællandsvejledningen. Det anbefales derfor ved etablering af det konkrete projekt med boliger og erhverv, at der i forbindelse med opgravning og bortkørsel af jord udføres en fuld forklassificering af jorden til de forventede udgravningskoter på ejendommen jf. nærværende miljørapport.
- Lokalplanen 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.
- Lokalplanen fastslår, at der bør etableres afværgeforanstaltninger de steder, hvor der er et ugunstigt vindmiljø f.eks. ved at etablere flere delvist indeliggende altaner, lægivere i gårdrum, beplantning på altaner og især ude foran passagen mellem de to karréer.
- 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.

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:

Klima

I forbindelse med vurderingen af den nuværende CO₂-udledning og energiforbrug tilknyttet Smedeland 28, er der ikke foretaget en konkret beregning heraf.

Jordbund og vand

I forbindelse med vurderingen af forureningsgraden af jorden i planområdet, er der udført orienterende undersøgelser og således ikke en forklassificering af området. Dermed kan der forekomme usikkerhed vedrørende det samlede forureningsomfang i hele planområdet. De konstaterede kraftige jordforureninger vil 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.

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.
- AFRY (2021): Trafikafvikling og trafiksikkerhed
- AFRY (2022a): Regnvandshåndtering af 11-08-2021
- AFRY (2022b): Notat om virksomhedsstøj af 20-12-2022 (bilag 5)
- AFRY (2022c): Notat om trafikstøj af 20-12-2022 (bilag 4)
- AFRY (2022d): Notat om støj fra parkeringshus af 20-12-2022 (bilag 6)
- AFRY (2022e): Notat om trafikvurdering for Smedeland 28 af 06-12-2022 (bilag 2)
- AFRY (2022f): Notat om trafiksikkerhed for Smedeland 28 af 24-01-2022 (bilag 3)
- AFRY (2023): Notat om regnvandshåndtering af 09-02-2023 (bilag 11)
- Albertslund Kommune (2007a): [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#)
- Albertslund Kommune (2007b): 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):	<u>Miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark</u>
Albertslund Kommune (2021b):	<u>Den trafikale analyse – Hersted Industripark</u>
Albertslund Kommune (2021c):	<u>Startredegørelse – Projekt for boliger og erhverv på Smedeland 28</u>
Albertslund Kommune (2021d):	<u>Skybrudsplan for Albertslund Kommune</u>
Albertslund Kommune (2021e):	<u>Tillæg til Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025</u>
Albertslund Kommune (2021f)	<u>Albertslund Affaldsplan 2021 – 2026</u>
Albertslund Kommune (2022a):	<u>Klimaplan 2050</u>
Albertslund Kommune (2022b):	<u>Afgrænsningsnotat til Miljøvurdering af lokalplan 5.7 - "Boliger og erhverv på Smedeland 28" (bilag 1)</u>
Albertslund Kommune (2022c):	<u>Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034</u>
Albertslund Kommune (2022d):	<u>Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b</u>
Albertslund Kommune (2022e):	<u>Albertslund Kommunes Boligbyggeprogram 2022</u>
Albertslund Kommune (2022f):	<u>Byens affaldsordninger</u>
Albertslund Kommune (2023):	<u>Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1</u>
Bolig- og Planstyrelsen (2021):	<u>Vejledning om "Redningsberedskabets indsatsmuligheder" – version 1.3</u>
Bolig- og Planstyrelsen (2022):	<u>Bygningsreglementet BR18</u>
COWI A/S (2018):	<u>Ringsted Outlet parkeringshus, støjvurdering</u>

COWI A/S (2022):	Visualiseringer og indbliksgener ved Smedeland 28 (bilag 9)
DMI (2014):	Fremtidige klimaforandringer i Danmark. Danmarks Klimacenter rapport nr. 6 2014. ISBN: 978-87-7478-652-8
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 forurenede 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.](#)
- 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):

Klimaændrings effekt på kysten. Af John Jensen og Søren Bjerre Lnuksen.

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.

Miljøministeriet (2019):

[Olietankbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines \(BEK nr. 1257 af 27/11/2019\)](#)

Miljøministeriet (2021b):

[Habitatbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter \(LBK nr. 2091 af 12/11/2021\)](#)

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 \(LBK nr. 5 af 03/01/2023\)](#)

Miljøstyrelsen (1984a):

[Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 1984: "Begrænsning af luftgener fra virksomheder"](#)

Miljøstyrelsen (1984b):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder"</u>
Miljøstyrelsen (1985):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 1985: "Begrænsning af lugtgener fra virksomheder"</u>
Miljøstyrelsen (1997a):	<u>Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9 fra 1997: "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø"</u>
Miljøstyrelsen (1997b):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"</u>
Miljøstyrelsen (1997c):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 13 fra 1997: "Begrænsning af luftforurening fra virksomheder, der udsender svejserøg"</u>
Miljøstyrelsen (2001):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 2 fra 2001: "Luftvejledningen – Begrænsning af luftforurening fra virksomheder"</u>
Miljøstyrelsen (2003):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "Ekstern støj i byomdannelsesområder"</u>
Miljøstyrelsen (2004):	<u>Miljøstyrelsens vejledning "Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne"</u>
Miljøstyrelsen (2007a):	<u>Miljøstyrelsens tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"</u>
Miljøstyrelsen (2007b):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2007: "Vejledning om områdeklassificering"</u>
Miljøstyrelsen (2007c):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"</u>
Miljøstyrelsen (2007d):	<u>Tillæg til vejledning nr. 1/1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"</u>
Miljøstyrelsen (2016):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 20 fra 2016: "Vejledning om B-værdier"</u>
Miljøstyrelsen (2018):	<u>Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) – 1. del: Planer og programmer</u>

Miljøstyrelsen (2020):	<u>Habitatvejledningen. Vejledning til bekendtgørelse nr. 1595 af 6. december 2018 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter</u>
Miljøstyrelsen (2022):	<u>Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) - Planer og programmer</u>
Miljøministeriet (2019):	<u>Jagt- og vildtforvaltningsloven. Bekendtgørelse af lov om jagt og vildtforvaltning (LBK nr. 265 af 21/03/2019)</u>
Miljøministeriet (2021a):	<u>Miljøvurderingsloven. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (LBK nr. 1976 af 27/10/2021)</u>
Miljøministeriet (2021b):	<u>Habitatbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (LBK nr. 2091 af 12/11/2021)</u>
Miljøministeriet (2022):	<u>Naturbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse (LBK nr. 1392 af 04/10/2022)</u>
Naturklagenævnet (2007a):	<u>Nr. 430, september 2007 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - De første erfaringer med loven om miljøvurdering af planer og programmer</u>
Naturklagenævnet (2007b):	<u>Nr. 433, november 2007 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Miljøvurdering af lokalplanforslag om udvidelse af sygehus og etablering af parkeringshuse og -pladser</u>
Naturklagenævnet (2008a):	<u>Nr. 447, august 2008 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Rækkevidden af en kommunes forpligtelse efter planlovens § 13, stk. 3</u>
Naturklagenævnet (2008b):	<u>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</u>
Naturklagenævnet (2009):	<u>Nr. 473, januar 2009 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Miljøvurdering af feriebyer og hotelkomplekser</u>
Natur- og Miljøklagenævnet (2011):	<u>Afgørelse i sag om solfangeranlæg i Brønderslev Kommune (VVM)</u>

Naturstyrelsen (2014):	<u>Analyse af IPCC delrapport 2 Effekter, klimatilpasning og sårbarhed - med særligt fokus på Danmark. ISBN: 978-87-7091-633-2</u>
NIRAS A/S (2017):	<u>Østre Havn, P-hus, Byggefelt G2 – Miljømæssig påvirkning af P-hus</u>
Planklagenævnet (2019):	<u>Afgørelse i klagesag om Aabenraa Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplan nr. 102, Boligområde ved [vejnavn1]/[vejnavn2], ikke skal miljøvurderes</u>
Planklagenævnet (2020):	<u>Afgørelse i klagesag om Helsingør Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 3.49, et boligområde ved [vejnavn1] i Espergærde</u>
Planklagenævnet (2021a):	<u>Afgørelse i klagesag om Kerteminde Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplanforslag nr. 307 og kommuneplantillæg nr. 50, ikke skal miljøvurderes, samt endelig vedtagelse af lokalplanen</u>
Planklagenævnet (2021b):	<u>Afgørelse i klagesag om Frederikshavn Kommunes screeningsafgørelse om, at forslag til Kommuneplantillæg nr. 15.80, ikke skal miljøvurderes</u>
Planklagenævnet (2021c):	<u>Afgørelse i klagesag om Kolding Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplan nr. 1013-12 og kommuneplantillæg nr. 33, ikke skal miljøvurderes</u>
Planklagenævnet (2022):	<u>Planklagenævnet orienterer nr. 26 – Miljøvurderingslovens § 8, stk. 2, nr. 1, om planer for mindre områder på lokalt plan og mindre ændringer i planer</u>
Rambøll (2013):	<u>Vejledning om anvendelse af Shared Space</u>
RawMobility (2020):	<u>Hersted Industripark – trafikale analyse</u>
Realdania (2010):	<u>Loop City – Ringbyen.</u>
Realdania (2021):	<u>Komparativ Analyse af den Frivillige Bæredygtighedsklasse. En undersøgelse af FBKs indvirkningen på certificeringsordningerne DGNB & Svanemærket. Udført af MOE A/S.</u>
SBI (1981):	Vindmiljø omkring bygninger. SBI-anvisning 128. Statens Byggeforskningsinstitut 1981.

Svend Ole Hansen ApS (2021):	Vindmiljøvurdering (bilag 10)
Sweco (2022):	Notat om vurdering af luft- og lugtforurening, Smedeland 28 (bilag 7)
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 (????):	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

