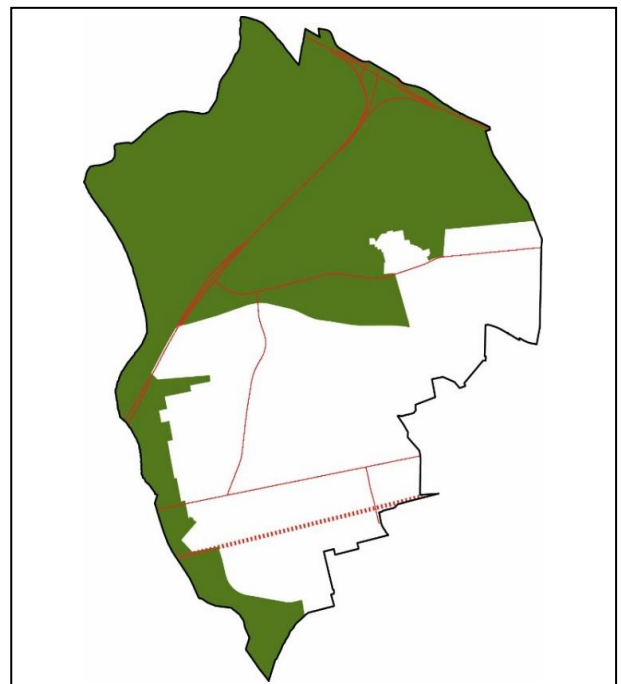
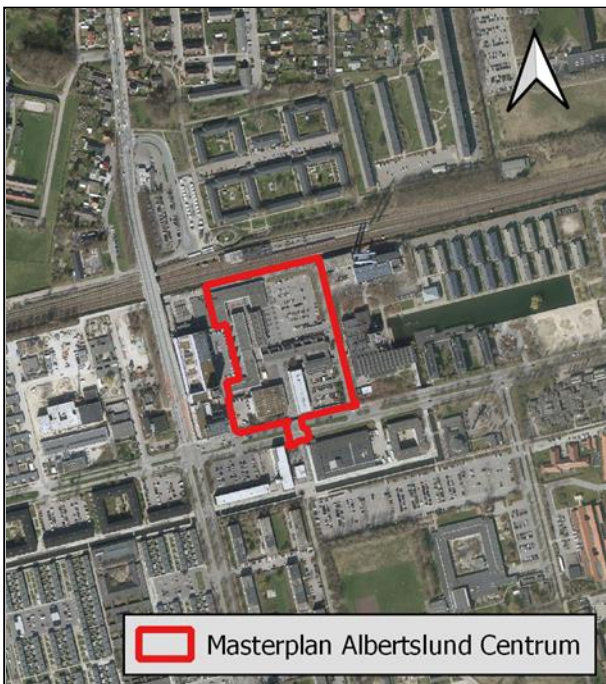


Afgrænsningsnotat for:

Miljøvurdering af Masterplan for Albertslund Centrum 2022 samt indarbejdet disponeringsforslag

Sagsnummer: 09.40.10-P16-3-22



Indholdsfortegnelse

Hvad er en miljøvurdering af planer?	4
Proces for miljøvurdering planer	4
Lovgrundlag	6
Baggrund.....	7
Beliggenhed	7
Forslag til opdatering af Masterplan Albertslund Centrum indeholdende dispositionsforslag	8
Historik.....	8
Tre væsentlige opdateringer inden for masterplan 2018	8
Samlede designparametre og program.....	9
Opdatering af masterplan 2022	9
Overensstemmelser med Masterplan Albertslund 2022	10
Tilpasninger af Masterplan Albertslund Centrum 2022 opdateringen	10
Eksisterende planforhold.....	11
Forslag til Kommuneplan 2022 - 2034 relevante redegørelse for den kommende anvendelse i området	12
Kommuneplanens relevante retningslinjer for den kommende anvendelse i området (og påtænkte rettelser fra høringen heraf).....	13
Retningslinje 6 for blandet bolig og erhverv	13
Retningslinje 7 for parkering.....	14
Retningslinje 8 om opholdsarealer til boliger og erhverv	18
Retningslinje 13 om detailhandel	19
Retningslinje 26 for områder med risiko for oversvømmelse.....	20
Planstrategi 2019 ”Mere Albertslund”	21
Miljørapport for Masterplan Albertslund Centrum 2018	22
Trafikale forhold og parkering herunder trafiksikkerhed	22
Krydsning mellem biler og lette trafikanter	24
Adgang for servicetrafik	24
Alternative adgangsveje.....	24
Opsamling	25
Støj, støv, lugt og anden luftforurening (planlovens § 15 a og b)	25
Jernbanestøj og -vibrationer	26
Albertslund Varmeværk	27
Varelevering og afhentning af affald	27
Luftforurening	27
Transportkorridorer	27

Albertslund Varmeværk	27
Visuelle forhold – Sol og skygge	28
Klimatilpasning	29
Overfladevand.....	29
Vindforhold	30
Natura 2000-områder og bilag IV-arter	32
Miljøpåvirkninger som følge af planen	33
Sandsynlige væsentlige påvirkning: Trafik og trafiksikkerhed.....	33
Sandsynlige væsentlige påvirkning: Støj fra trafik og luftforurening fra trafik	33
Sandsynlige væsentlige påvirkning: Støj, støv, lugt og anden luftforurening fra virksomheder	33
Sandsynlige væsentlige påvirkning: Skygge- og visuelpåvirkning samt vindforhold	34
Sandsynlige væsentlige påvirkning: Jordforurening og grundvand.....	34
Den potentielle påvirkning af bolig- og erhvervsområdet: Klimatilpasning	34
Den potentielle påvirkning af Albertslund Centrum: Arealanvendelse.....	34
Den potentielle påvirkning af Albertslund Centrum: Kulturarv	34
Den potentielle påvirkning af Albertslund Bymidte: Materielle goder	35
Alternativer	35
Vurderingskriterier og databehov	36
Planer og programmer af betydning for miljøvurderingen	38
Overvågning.....	38
Høring af berørte myndigheder	38
Bilag (link)	41

Hvad er en miljøvurdering af planer?

En miljøvurdering af planer er en miljøvurdering af f.eks. et forslag til lokalplan eller kommuneplantillæg. Reglerne for miljøvurderingen er fastlagt i miljøvurderingsloven¹.

Jævnfør Miljøvurderingsloven § 8, stk. 1 skal der udarbejdes en miljøvurdering, når der tilvejebringes planer inden for fysisk planlægning, som fastlægger rammerne for anlægstilladelser for visse projekter, eller hvis planerne påvirker et internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt.

Miljøvurderingen skal baseres på den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet herunder på spørgsmål som den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv, landskab og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer.

Miljøvurderingen udarbejdes sideløbende med planforslagene og vil give vigtige input til en sammenfattende redegørelse, der udarbejdes ved den endelige vedtagelse af planerne. Den sammenfattende redegørelse vil belyse:

- Hvordan miljøhensyn er integreret i planerne
- Hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning
- Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet
- Hvorledes væsentlige miljøpåvirkninger af planerne påtænkes overvåget.

Proces for miljøvurdering planer

Det fremgår af Miljøvurderingslovens § 32 ([LBK nr. 1976 af 27/10/2021](#)), at:

Den myndighed, der som en del af udarbejdelsen eller vedtagelsen af en plan eller et program foretager en miljøvurdering m.v. efter reglerne i afsnit II, skal sikre, at følgende informeres tidligt i beslutningsprocessen, og senest så snart oplysningerne med rimelighed kan gives:

- 1) Offentligheden.
- 2) Berørte myndigheder.
- 3) Berørte stater.

Nedenstående figur viser miljøvurderingsprocessen simplificeret:

¹ Lov om miljøvurdering af planer og programmer ([Lovbekendtgørelse nr. 1976 af 27/10/2021](#)).



Lovgrundlag

Albertslund Kommune har igangsat udarbejdelsen af følgende planforslag:

Forslag til Masterplan for Albertslund Centrum 2022 med et indarbejdet dispositionsforslag, som er en opdatering af Masterplan for Albertslund Centrum 2018 og revisionen heraf i 2021.

Albertslund Kommunen har vurderet, at planforslagene skal ledsages af en miljørapport jævnfør miljøvurderingsloven ([LBK nr. 1976 af 27. oktober 2021](#)).

Det er Albertslund Kommunes vurdering, at planforslaget er omfattet af obligatorisk miljøvurderingspligt jævnfør miljøvurderingslovens § 8, stk. 1:

”Myndigheden skal gennemføre en miljøvurdering af planer og programmer, hvor disse

- 1) udarbejdes inden for landbrug, skovbrug, fiskeri, energi, industri, transport, affaldshåndtering, vandforvaltning, telekommunikation, turisme, fysisk planlægning og arealanvendelse og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til de projekter, der er omfattet af bilag 1 og 2,*
- 2) medfører krav om en vurdering af virkningen på et internationalt naturbeskyttelsesområde under hensyntagen til områdets bevaringsmålsætninger eller*
- 3) vurderes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. stk. 2”.*

Begrundelsen er, at planforslaget udarbejdes inden for fysisk planlægning og arealanvendelse og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelse, der er omfattet af bilag 2, punkt 10, b: *Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg*. Endvidere er det planens beliggenhed, art, størrelse og driftsfasens påvirkninger.

Projektet er samtidig sammenfaldende i tid og areal med planen, og mange af de samme miljøpåvirkninger for planen og projektet kan derfor forventes.

Bygherre kan ansøge om at udarbejde en frivillig miljøkonsekvensvurdering (VVM) jævnfør § 18, stk. 2, og således kan der ligeledes blive indkaldt til idéer og forslag til miljøkonsekvensrapporten (tidligere benævnt VVM-redegørelse).

Såfremt bygherre ansøger om frivillig miljøkonsekvensvurdering, vil det konkrete projekts miljøkonsekvensrapport (VVM) og miljøvurderingen af planerne (SMV) da være sammenfaldende for driftsfasen, da disse planer er såkaldte projektplaner. Miljøkonsekvensrapporten vil til forskel for miljøvurdering af planerne også omhandle anlægsfasen af selve projektet.

Albertslund Kommune skal ifølge miljøvurderingsloven § 11 indlede miljøvurderingen med en afgrænsning af miljørapportens indhold. Afgrænsningen har til formål at beskrive, hvilke miljøtemaer, der skal behandles i miljøvurderingen og indgå i miljørapporten. Afgrænsningen af miljørapportens indhold fremgår af dette afgrænsningsnotat.

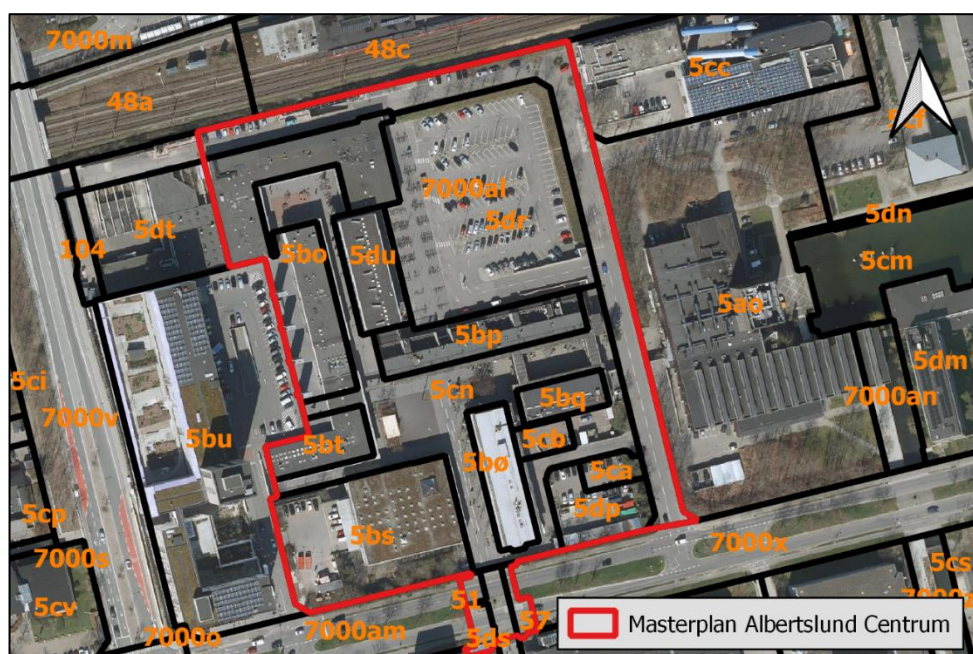
I afgrænsningsnotatet beskrives også, hvordan miljøvurderingen af disse temaer forventes udført. Kommunen skal ifølge miljøvurderingsloven § 32, stk. 1, pkt. 2 foretage en høring af de berørte myndigheder, før der tages endelig stilling til afgrænsningen af miljørapportens indhold.

Et udkast til afgrænsningsnotat skal derfor sendes til de berørte myndigheder, som i høringsperioden kan komme med bemærkninger til afgrænsningen. Myndigheden fastsætter en passende frist for, hvornår høringssvar skal være modtaget.

Baggrund

Beliggenhed

Opdateringen af Masterplan Albertslund Centrum 2022 omhandler området i Albertslund Centrum med matrikelnummer 5bs (3.819 m²), 5bu (9.378 m²), 5dt (2.483 m²), 5bo (3.973 m²), 5du (1.105 m²), 5bp (1.584 m²), 5bq (550 m²), 5bc (312 m²), 5bø (1.017 m²), 5dp (1.062 m²), 5ca (320 m²), 5dr (6.863 m²), 5cn (6.728 m²), 7000al (5.019 m²), 51 (304 m²), 7000ar (279 m²) og 57 (195 m²) Vridsløselille By, Herstedvester med et samlet areal på 44.991 m² inkl. vej- og parkeringsareal (32.466 m² uden disse arealer).



Figur 1: Luftfoto over området med matrikelnumre, som Masterplanen omhandler.

Forslag til opdatering af Masterplan Albertslund Centrum indeholdende dispositionsforslag

Historik

Den originale Masterplan fra 2018 indeholder en række udfordringer, der adresseres og behandles med henblik på at skabe en mere tidssvarende og bæredygtig masterplan.

Nøglen til udviklingen af et socialt bæredygtigt Albertslund Centrum er at bringe flere folk til området på alle tider af døgnet, og dermed skabe byliv og tryghed. Dette vil bl.a. betyde en væsentlig forøgelse i antallet af boliger i centret.

Med den foreslåede opdatering af Masterplan 2022 fordobles antallet af indbyggere i Albertslund Centrum, hvilket både giver mange flere øjne på gaden og et større grundlag for et aktivt center. Resultatet vil være at mere end tusinde mennesker fremover vil kunne kalde Albertslund Centrum for deres hjem.

Albertslund Centrum vil dermed være befolket i flere timer, både i løbet af dagen og ikke mindst i aftentimerne, hvor butikkerne lukker og kulturlivet blomster.

Samtidig vil en grøn mobilitetsstrategi med et øget fokus på offentlig trafik, cykeltransport- og parkering samt flere mennesker på gaden, sikre en mere bæredygtig brug af centret.

Med flere mennesker i centret på alle tider af døgnet, samt flere øjne på gaden øges følelsen af sikkerhed. Især for gæster til kulturelle aftenarrangementer vil sikkerheden være essentiel, ikke mindst ved passage gennem området til og fra stationen.

Materialet i dette dokument er foreløbige foreslåede opdateringer af Masterplan 2018. De tekniske undersøgelser, til underbygning og udspecificering af de enkelte parametre indenfor trafik, parkering, varelevering, brandredning, støjmæssige udfordringer, økonomi osv. vil influere det endelige resultat, og der tages derfor forbehold for yderligere tilpasninger, hvilket vil ske i forbindelse med den konkrete planlægning af området.

Tre væsentlige opdateringer inden for masterplan 2018

Et mere bæredygtigt center med en fortætning i tråd med den kommuneplan 2018-2030

Bevaring af vigtige lokale kvaliteter og respekt for historien, men med en moderne fortolkning og udseende

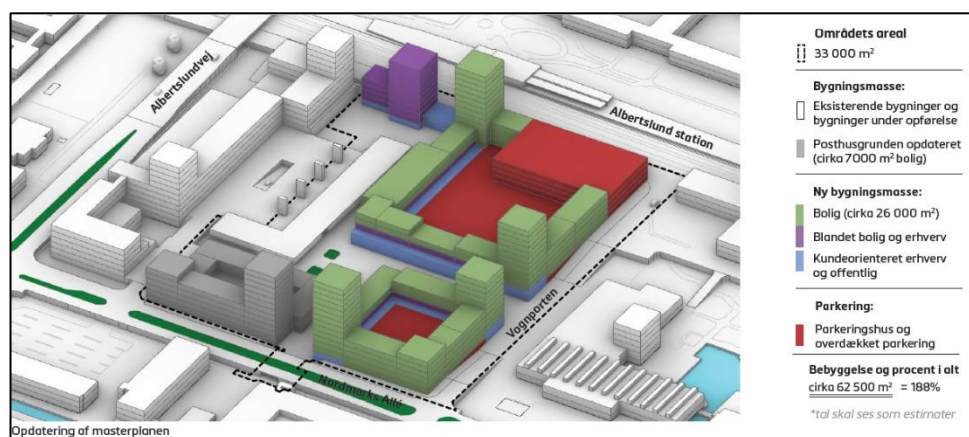
Det synlige og forbundne center - etablering af trygge og attraktive forbindelser, som også er visuelt- og orienteringsmæssigt lette og behagelige at navigere i.

Samlede designparametre og program *Opdatering af masterplan 2022*

Albertslund Centrum forøges med cirka 26.000 m² boliger i forhold til i dag, og cirka 12.000 m² mere i forhold til masterplan 2018 - altså næsten en fordobling af den tidligere planlagte boligmasse. I forhold til Masterplan fra september 2021 er der i planen fra 2022 tilføjet yderligere boliger. I 2021 mente man at kunne bygge 250 boliger, hvorimod man i 2022 planlægger for 425 boliger. Bygherre (Citycon) ønsker et socialt bæredygtigt og forskelligartede miks af familiekonstellationer og alsidige boligtyper.

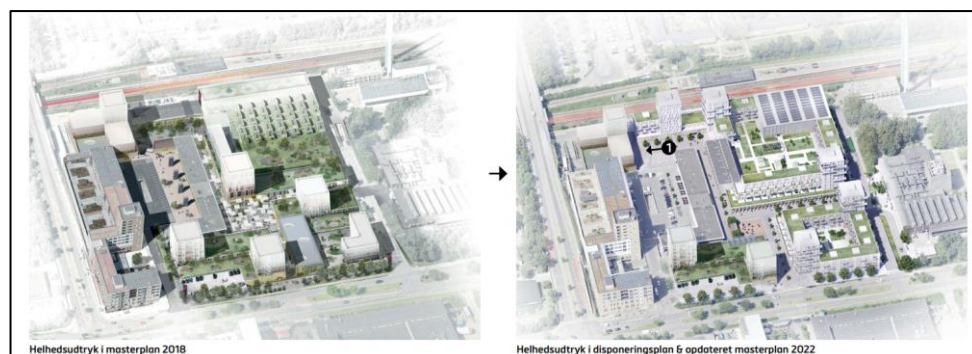
Både bolig- og parkeringsprogrammet ønskes udført i overensstemmelse med kommuneplanen for Albertslund og retningslinjerne for parkering. Parkeringshuset tænkes udført som en fleksibel konstruktion, der kan omdisponeres hvis behovet opstår.

Illustrationen nedenfor er et foreløbigt volumen, der viser bygherres vision for området. Det endelige volumen tilpasses kommende tekniske undersøgelser.



Figur 2: Illustration fra opdatering af Masterplanen (områdets areal er ekskl. vej- og parkeringsareal).

Opdateringen af masterplanen er baseret på Masterplan 2021 og skal ses som bygherres bud på at udføre denne. Den er justeret efter de mange nye faktorer og tilpasninger, der har gjort sig gældende i mellemtiden fra 2018-2021. Her tænkes på blandt andet analyse af bevaringsværdier i Albertslund Centrum, analyser af byrum og behov, Albertslund [Kommuneplan 2018-2030](#), Albertslund [planstrategi 2019 "Mere Albertslund"](#) samt [Klimaplan 2050](#). Alt dette i kombination med bygherres bæredygtighedsstrategi, vision og mål for Albertslund Centrum, hvoraf social bæredygtighed har en meget høj prioritet. Nøglen til tilpasningen er en større tæthed i planen, og volumenmæssige tilpasninger for at kunne opnå højere befolkningstæthed og dermed større menneskestrøm og tryghed.



Figur 3: Illustrationen viser Albertslund Centrum 2018 transormeret til Masterplan for Albertslund Centrum 2022.

Overensstemmelser med Masterplan Albertslund 2022

Opdateringen af masterplanen skal ses som en plan for hvordan Citycon ser masterplan 2022 udført. Mange af de grundlæggende visioner for Albertslund Centrum videreføres som hidtil planlagt, hvor f.eks. ønsket om at gøre centrets ydre mere åbne og inviterende og gøre Centrum mere tilgængeligt for cyklende og gående på tværs af niveauer samt etablering af grønne tagflader. **Vognporten ønskes nedsænket og der er ikke stille forslag til alternativer.** Dialogen tænkes videreført med kommunen, om hvordan de tilstødende udviklingsområder forbindes til masterplanområdet.

Tilpasninger af Masterplan Albertslund Centrum 2022 opdateringen

En stærk social bæredygtighedsagenda for den tætte by, med et fordoblet antal af indbyggere – boligantal øges fra 250 til 435.

- Høje bygninger placeres for bedre orientering og sollyshold
- Parkeringsbjerget erstattet af parkeringshus
- Fra overdækket til åbent center med fri himmel
- Et sikkert center for besøgende og beboere med klarhed i private of offentlige rum



Figur 4: Helhedsudtryk i opdateringen af Masterplan Albertslund Centrum 2022.

Eksisterende planforhold

Dette område er omfattet af kommuneplanramme C01 i [forslag til Kommuneplanrammer 2022 – 2034](#) (side 91 i PDF-versionen):

Plannavn	Albertslund Centrum
Plannr.	C01
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Centerområde
Anvendelse specifik	Bymidte, Boligområde, Publikumsorienterede serviceerhverv, Kulturelle institutioner, Kontor- og serviceerhverv, Område til offentlige formål, Daginstitutioner, Institutioner, Tekniske anlæg, Sundhedsinstitutioner
Maksimal bebyggelsesprocent	200
Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal bygningshøjde	33
Maksimal antal etager	10.0
Mindste tilladte miljøklasse	1
Maksimalt tilladte miljøklasse	2
Generelle anvendelsesbestemmelser	Stationsnært kerneområde. Bymidte, blandet boligområde, publikumsorienteret serviceerhverv, kulturelle institutioner, kontor og serviceerhverv, offentligformål, sundhedsinstitutioner, sociale institutioner, tekniske anlæg, daginstitutioner, sundhedshus med plejeboliger.
Bebyggelsens omfang og udformning	Der kan tillades punkthuse på op til 10 etager med en maksimal højde på 33 meter. Højde og etageantal måles fra centrets fodgænger niveau.
Lokalplaner mm. inden for rammen	Byplanvedtægt nr. 7 Lokalplan nr. 4, 4.8, 7.2, 7.2.1, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.9, 7.10, 7.10.1, 7.11 og 7.12.

Forslag til Kommuneplan 2022 - 2034 relevante redegørelse for den kommende anvendelse i området

[Forslag til Kommuneplan 2022 - 2034](#) skal efter planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2 indeholde retningslinjer for beliggenheden af områder til forskellige byformål herunder boligformål.

I blandet bolig- og erhvervsområder skal virksomhederne eksistere på boligområdets betingelser. Det kan være virksomheder som små håndværksvirksomheder, serviceerhverv, kontorfællesskaber og lignende.

Nye boliger nærmest Albertslund Station vil være attraktive for både mindre husstande, familieboliger og husstande uden bil. Boligudbygningen i Albertslund Centrum og Vridsløse kan derfor rumme en større andel mindre boliger.

Boligudbygningen ved stationen skal understøtte den eksisterende detailhandel, cafeer og kulturinstitutionerne i Albertslund bymidte.

Albertslund Centrum skal fortsat udvikles som et stationsnært indkøbscenter med blandede byfunktioner og optimal tilgængelighed for bus- og togpassagerer, cyklister og gående, der ligesom gode parkeringsforhold er med til at styrke handelen og kundegrundlaget i byens centrum.

Det forventes, at bymidten udover detailhandel vil være særlig attraktiv for kundeorienterede serviceerhverv samt kultur- og fritidstilbud.

Det maksimale bruttoetageareal til butikker er justeret i forhold til det forventede behov, hvor en stigende andel af forbruget lægges i internethandel og en mindre andel lægges i fysiske butikker.

*Kommuneplanens
relevante retningslinjer
for den kommende
anvendelse i området (og
påtænkte rettelser fra
høringen heraf)*

Retningslinje 6 for blandet bolig og erhverv

6.1

Ved planlægning af større nye blandede bolig- og erhvervsområder, skal der sikres en tydelig områdeidentitet og et klart arkitektonisk helhedsgreb.

Lokalplaner for nye boligområder skal indeholde en dispositionsplan for byrummene mellem bygningerne.

6.2

I nye bolig- og erhvervsområder skal der som udgangspunkt sikres plads til fælles aktiviteter, enten i et selvstændigt fælleshus eller integreret i bebyggelsen. Alternativt skal der være en tydelig kobling til eksisterende fælleshus m.v. i tilstødende områder.

6.3

I større byudviklingsområder skal lokalplanlægningen indeholde bestemmelser, som sikrer en variation i boligstørrelser. Der må således maksimalt være 10 % mindre boliger af det samlede antal boliger i enten et rammelokalplanområde eller i et konkret lokalplanområde, definerede som boliger på 45 – 54 kvadratmeter, og ingen boliger må være under 45 kvadratmeter. Undtaget herfra er gæsteboliger, der må være ned til 20 kvadratmeter.

6.4

I blandede bolig- og erhvervsområder må erhvervsaktiviteter have lav eller ingen miljøpåvirkning på omgivelserne og ikke være til gene for boligerne, særligt med hensyn til støj samt parkering og større trafikmængder.

6.5

Der må etableres kollektive anlæg samt nødvendige tekniske anlæg.

6.6

Klub- og foreningsvirksomhed må kun etableres i blandet bolig- og erhvervsområderne såfremt, de ikke er til gene for området's beboere og ansatte. Her tænkes særligt på hensyn til parkering og større trafikmængder samt støj.

6.7

Spillehaller og andre lokaler med gevinstgivende spillemaskiner må ikke etableres i blandet bolig- og erhvervsområder.

6.8

Skiltning i forbindelse med erhvervsvirksomhed kræver godkendelse hos bygningsmyndigheden i hvert enkelt tilfælde.

6.9

Den specifikke bebyggelsesprocent i et rammeområde kan forud for byggesagsbehandling i særlige tilfælde afviges såfremt, det kan begrundes i arkitektoniske, miljømæssige, energimæssige eller funktionsmæssige hensyn f.eks. tekniske opbygninger, glasoverdækninger, solcelleanlæg og lignende. Det gælder ligeledes for åbne forbindelser, tagetager, parkeringsanlæg m.v.

6.10

Områder udlagt til blandet bolig og erhverv, er ligeledes områder for blandede byfunktioner.

Retningslinje 7 for parkering

7.1

Parkeringsnorm for biler:

Tabel 10: Minimum antal parkeringspladser efter boligtype	
Anvendelse	Antal
Åben-lav	2 pr. bolig
Tæt-lav	2 pr. bolig
Etagebebyggelse	1,5 pr. bolig
Almene ungdoms- og studieboliger samt kollegier	0,25 pr. bolig

Tabel 11: Minimum antal parkeringspladser efter erhvervstype	
Anvendelse	Antal
Butikker	1,0 pr. 25 m ²
Butikker med særlig pladskrævende varer	1,0 pr. 50 m ²
Kundeorienteret serviceerhverv	1,0 pr. 50 m ²
Kontor og liberalt erhverv	1,0 pr. 50 m ²
Øvrigt erhverv	1,0 pr. 100 m ²
Hoteller	1,0 pr. værelse
Restaurationer, biograf, teater og lignende funktioner	1,0 pr. 10 siddepladser
Service/tankstation	10 pr. servicestation

Tabel 12: Minimum antal parkeringspladser efter typen af offentligt formål	
Anvendelse	Antal
Skoler 0.-10. klasse	0,5 pr ansat
Voksen- og ungdomsuddannelse	0,5 pr ansat 0,25 pr. elev
Daginstitutioner	1,0 pr. 50 m ²
Plejehjem	0,25 pr. bolig
Idrætshaller	1,0 pr. 10 personer anlægget er godkendt til af brandmyndigheder

Ved øvrigt byggeri fastsættes parkeringsnormen i lokalplanlægningen efter en konkret vurdering, herunder bil- og cykelparkeringsnormen for senior- og ældreboliger samt bofællesskaber.

7.4

I det stationsnære kerneområde (0 – 600 m fra stationen) skal så vidt muligt parkeringsnormen for biler reduceres med 50 %.

7.7

Ved byomdannelse, byfortætning og nyudstyknig skal parkering ske på egen grund.

7.8

Ved byomdannelse, byfortætning og nyudstyknig af boligområder gælder parkeringsnormen kun for nye boliger.

7.9

Ved byomdannelse, byfortætning og nyudstyknig til boliger kan kommunalbestyrelsen ved en konkret vurdering afvige fra parkeringsnormen, hvis der etableres en delebilsordning.

7.10

I det stationsnære kerneområde kan parkeringsnormen reduceres i bebyggelser med minimum 75 boliger med fællesparkering, hvis der etableres en delebilsordning.

7.11

Parkeringsnormen kan reduceres med op til 4 parkeringspladser for hver anlagt delebilsparkeringsplads.

Den reduceret parkeringsnorm ved delebilsordning kan maksimalt anvendes på 1 delebilparkeringsplads for hver 25. bolig.

7.12

Ved etablering af delebilsordning skal der samlet anlægges minimum 0,59 parkeringspladser pr. bolig.

Parkering i konstruktion

7.13

Der gælder følgende krav til parkering i konstruktion i det stationsnære kerneområde (0 – 600 m fra stationen):

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

7.14

For parkering i konstruktion helt eller delvist over terræn, der etableres under bygninger til boliger og/eller erhverv, gælder følgende:

- I stueplan direkte ud mod offentlig vej og fortov må parkeringen som udgangspunkt ikke være synlig i stueplan ud til offentlig vej og stier.
- I stueplan direkte ud mod et boligområdes interne veje og opholdsarealer skal facaden gives en særlig arkitektonisk bearbejdning, der bidrager til, at opholdsarealerne opleves attraktive.
- Parkeringshuse i flere etager kan etableres ud mod offentlig vej og fortov. Dog skal det sikres, at parkeringshuset ikke dominerer gaderummet – facaden skal opleves attraktiv og levende for de bløde trafikanter.

7.15

Indkørsler til parkering skal sikres lysforhold og bearbejdes, så de er trygge at færdes i og ved som fodgænger.

7.16

Ved etablering af opholdsarealer (f.eks. hævet gårdrum) ovenpå parkering i konstruktionen skal disse udformes således, at det er muligt at etablere beplantning og plante træer på udvalgte steder.

7.17

Parkeringsnorm for handicapparkeringspladser skal beregnes ud fra den ikke reducerede parkeringsnorm i tabel 10, 11 og 12:

Tabel 13: Parkeringsnorm for handicapparkeringspladser		
Antal almindelige parkeringspladser	Handicappladser 3,5 × 5,0 m	Handicappladser 4,5 × 8,0 m
1 - 9	0	1
10 - 25	1	1
26 - 50	1	2
51 - 75	2	2
76 - 100	2	3
101 - 150	3	3
151 - 200	3	4
201 - 500	4	4
501 – 1.000	4	5

På parkeringsanlæg med færre end 10 parkeringspladser, skal der ske en konkret vurdering af behovet for etablering af handicapparkeringspladser.

Cykelparkering

7.18

Parkeringsnorm for cykler:

Anvendelse	Antal
Åben-lav	På egen grund
Tæt-lav	på egen grund
Etagebebyggelse	2 pr. bolig
Almene ungdoms- og studieboliger samt kollegier	1 pr. bolig

Anvendelse	Antal
Detailhandel	4 pr. 100 m ²
Butikker med pladskrævende varer	1 pr. 100 m ²
Kontor og liberalt erhverv	2 pr. 100 m ²
Øvrigt erhverv	1 pr. 100 m ²
Restaurationer, biograf, teater og lignende funktioner	4 pr. 100 m ²

Anvendelse	Antal
Skoler 0.-10. klasse	0,5 pr ansat 1 pr. elev
Voksen- og ungdomsuddannelse	0,5 pr ansat 0,5 pr. elev
Daginstitutioner	0,8 pr. ansat samt areal til cykelanhængere
Idrætshaller	0,5 pr. person som anlægget er godkendt til af brandmyndigheder

Ved øvrigt byggeri fastsættes parkeringsnormen efter en konkret vurdering.

7.19

I det stationsnære kerneområde skal der udlægges minimum 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf de 2 skal anlægges i forbindelse med boligernes opførelse.

7.20

Ved etablering af delebilsordning skal der udover den almindelige cykelparkeringsnorm etableres yderligere 3 ladcykelparkeringspladser pr. anlagt parkeringsplads til delebil.

7.21

Ved busterminaler samt tog-, og letbanestationer skal der planlægges tilstrækkeligt areal til cykelparkering som er velplaceret i forhold til terminalen og stationen.

Retningslinje 8 om opholdsarealer til boliger og erhverv

8.1

Fælles opholdsarealer defineres som opholdsarealer, der er tilgængelige for alle beboere i en bebyggelse. Et fælles opholdsareal kan også være offentligt tilgængeligt.

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

8.2

Fælles opholdsarealer til bebyggelsen skal som udgangspunkt etableres inden for lokalplanområdet og være tilgængelige for alle beboere.

8.4

Ved etagebebyggelse (2 – 6 etager) i det stationsnære kerneområde skal der etableres fælles opholdsareal svarende til minimum 30 % af boligetagearealet.

Udenfor det stationsnære kerneområde skal der etableres fælles opholdsareal svarende til minimum 50 % af boligetagearealet.

Krav til omfang af private opholdsarealer stilles i lokalplanlægningen.

8.5

Ved etagebebyggelse (7+ etager) skal der udlægges fælles opholdsareal svarende til minimum 20 % af boligetagearealet.

Altaner og tagterrasser tæller som udgangspunkt ikke med som fælles opholdsareal.

Krav til omfang af private opholdsarealer stilles i lokalplanlægningen.

8.6

Ved lokalplanlægning af eksisterende sokkelgrunde skal der etableres fælles opholdsareal svarende til minimum 10 % af boligetagearealet ved etablering af for eksempel hævede gårdrum og tagterrasser.

8.7

I det stationsnære kerneområde – som vist på kort, er der ikke krav om etablering af fælles opholdsareal til erhverv.

Udenfor det stationsnære kerneområde skal der etableres fælles opholdsareal svarende til minimum 10 % af erhvervsetagearealet.

8.8

Private opholdsarealer skal være lettilgængelige og med direkte adgang fra boligen.

8.9

Private opholdsarealer skal have tilstrækkelig størrelse i forhold til det forventede antal beboere i boligen.

Private opholdsarealer til boliger beregnet til en person skal have plads til beboeren samt minimum en gæst.

8.10

Fælles opholdsarealer skal så vidt muligt udformes således, at de indbyder til leg, ophold, fællesskab og motion samt understøtter en høj biodiversitet.

8.11

En del af de fælles opholdsarealer skal anlægges med legeområde med mulighed for siddeophold og med gode læ- og solforhold.

Der er dog ikke krav om legearealer på fælles opholdsarealer til ungdomsboliger og seniorboliger.

En del af alle fælles opholdsarealer skal beplantes med træer, buske, græs eller andre planter.

8.12

Hvor der ikke er tilstrækkeligt plads på terræn til både at opfylde parkeringsnormen og kravet til fælles opholdsarealer, skal fælles opholdsarealer og biodiversitet prioriteres højest.

8.13

Ved etablering af fælles opholdsarealer som hævet gårdrum ovenpå eksempelvis parkering i konstruktionen, skal disse udformes således, at det er muligt at etablere beplantning, og plante træer på udvalgte steder.

8.14

Ved omdannelse af bevaringsværdige bygninger eller bygninger, der indgår i en bevaringsværdig arkitektonisk eller kulturmiljømæssig sammenhæng, fastsættes krav til opholdsareal ud fra en konkret vurdering.

Retningslinje 13 om detailhandel

13.1

Placering af Albertslund bymidte er fastlagt i landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet og afgrænses som vist på kort.

- Det samlede maks. bruttoetagearealer til butikker er: 30.000 m²
- Maks. butiksstørrelse for dagligvareforretninger er: 5.000 m²
- Maks. butiksstørrelse for udvalgsvarerforretninger er: ingen øvre grænse

13.9

Spillehaller og andre lokaler med gevinstgivende spillemaskiner må ikke etableres i centerområderne.

13.10

Ved skiltning af virksomheder og kulturtilbud i centerområderne skal lysniveauet i lysskilte og på belyste skilte være tilpasset omgivelserne og må ikke blænde eller blinke. Som hovedregel kan der kun godkendes skiltning på selve virksomhedens ejendom.

Skiltning tilpasses det konkrete sted og de nærmere bestemmelser fastsættes i lokalplanlægningen.

Retningslinje 26 for områder med risiko for oversvømmelse

26.2

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:

26.3

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.

26.4

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.

26.5

Bassiner til regnvandsforsinkelse på ejendommen skal udføres med impermeabel bund. Tilsvarende gælder, at permeable belægninger, regnbede og grøfter på parkeringsarealer kan udføres som forsinkelselementer med dræn til regnvandssystemet og impermeabel bund, hvis det fremgår på nedsivningskortet, at nedsivning ikke er tilladt.

26.6

Ved etablering af anlæg til håndtering af regnvand skal disse så vidt muligt indvirke positivt på vandmiljøet, biodiversiteten og den rekreative værdi.

26.7

Ved placering af nye tekniske anlæg skal anlægget sikres mod oversvømmelse.

26.8

Byudvikling og byomdannelse må ikke give anledning til øget risiko for oversvømmelser opstrøms eller nedstrøms byudviklingsområdet.

Byudviklingsområder indgår på lige fod med resten af kommunen i et landskab, hvor vandet strømmer af og samler sig under skybrud. Ved byudvikling må der ikke ske forringelser i form af øget oversvømmelsesrisiko for tilstødende områder. Det betyder, at ved byudvikling skal det sikres, at:

- Vand, der før byudvikling kunne strømme ind i byudviklingsområdet, skal fortsat kunne strømme i samme mængder og ad samme strømningsveje, efter at området er udviklet
- Vand, der før byudvikling blev magasineret i byudviklingsområdet, skal fortsat magasineres i samme mængder, efter at området er udviklet
- Vand, der før byudviklingen kunne strømme ud af byudviklingsområdet, skal fortsat kunne strømme ud i samme mængder og ad samme strømningsveje, efter området er udviklet

Strømningsforhold og magasinering på terræn skal dokumenteres ved at lade en vandmængde på 50 mm afstrømme på en digitale terrænmodel både før og efter udvikling af området.

26.9

Ved byudvikling og byomdannelse indenfor de udpegede risikoområder (afgrænset med rød ramme), skal det sikres, at der er en tilstrækkelig kapacitet til håndtering af regnvand fra både den hverdagsregn, der overstiger matriklens afledningsret til regnvandssystemet, og fra skybrud. Dette regnvand skal tilbageholdes eller forsinkes lokalt, eller håndteres med lokale LAR-løsninger.

26.10

Ved etablering af ny bebyggelse:

- Skal bygninger kunne modstå en fremtidig 15 års regnvejrshændelse ved, at der kan stå 10 cm vand på terræn op ad bygningen uden at volde skade
- Skal terræn etableres med fald væk fra bygningerne

Planstrategi 2019 "Mere Albertslund"

I Albertslund [planstrategi 2019 "Mere Albertslund"](#) indgår Albertslund Centrum som et af de steder, hvor der kan ske en byudvikling (PDF-version side 26):

"Albertslund Midtby er byens centrale bymidte lige ved S-togsstationen. Udover Albertslund Centrum omfatter Midtbyen det nye Vestskovens Gymnasium, Musikteateret, biblioteket og Forbrændingen samt bebyggelserne rundt om Rådhusløben og langs Kanalvæj. Midtbyen har været under omdannelse i en årrække med fokus på at styrke området som byens samlede midtpunkt, og samtidig skabe plads til flere boliger".

FN's verdensmål sætter endvidere rammerne for planstrategien, og seks verdensmålene udgør værdigrundlaget for byudviklingen i Albertslund. Derved understøttes en by i balance mellem sociale, økonomiske og miljømæssige hensyn.

Verdensmålene er gensidigt forbundne og indbyrdes afhængige. Ved at løfte de seks udvalgte verdensmål, bidrager Albertslund derfor også til en række andre verdensmål. For eksempel er Verdensmål 10 (Mindre ulighed) også en løftestang for at afskaffe fattigdom (Verdensmål 1) og for at skabe kvalitet i uddannelsen for alle (Verdensmål 4).

Verdensmålene udspringer af en global sammenhæng, og skal løfte udfordringer på verdensplan, men for at verdensmålene kan tilføre Albertslund værdi, skal de omskrives til en lokal kontekst. For eksempel fokuserer Verdensmål 3 (Sundhed og trivsel) primært på at bekæmpe forurening og smitsomme sygdomme. I Albertslund handler sundhed og trivsel også om motion og fællesskab.

Nogle verdensmål er allerede godt integreret i Albertslund. Andre skal vi styrke for at opnå en bæredygtig byudvikling.

De seks udvalgte verdensmål sættes i relation til byudviklingen i Albertslund med tre pejlemærker:

- Aktiv by med rig natur
 - I Albertslund er bevægelse og oplevelse en integreret del af byudviklingen. Naturen skal være let tilgængelig og rumme en høj biodiversitet. Klimatilpasning sker med fokus på, at vand skaber rekreative muligheder og rigere natur.
- Mangfoldig by med høj livskvalitet
 - Byudviklingen i Albertslund skal fremme trivsel gennem fællesskab, kultur og tilgængelighed. Byen skal kunne rumme forskellige mennesker i forskellige livssituationer og tilbyde attraktive muligheder for at bo, lære, arbejde, opleve og mødes i Albertslund.
- Klimaby med bæredygtig innovation
 - I Albertslund fremmer vi byudvikling, der bidrager til den grønne omstilling. Det gør vi ved at reducere vores miljø- og klimaaftryk og ved at åbne byen op som laboratorium for bæredygtig innovation.

Den nuværende viden om opdateringen af masterplanen er således i overensstemmelse med den overordnede planlægning, da opdateringen af masterplanen lægger op til, at Albertslund Centrum skal være mere grøn, skal byfortættes og derved udnytte nærheden til Albertslund Station og brug af kollektiv transport, være socialt bæredygtig og klimatilpasses til fremtidens klimaudfordringer.

Miljørapport for Masterplan Albertslund Centrum 2018

Trafikale forhold og parkering herunder trafiksikkerhed

Det fremgår af [miljøvurderingen til Masterplan Albertslund Centrum 2018](#) blandt andet følgende:

Planområdet rummer interne veje og stier, og området omkranses af vejene Vognporten, Nordmarks Allé og Albertslundvej. Derudover forløber jernbanen mellem København og Ringsted nord for planområdet. Vejene og jernbanen ligger højere i terræn end det forsænkede planområde. Under infrastrukturanlæggene er tunneler med direkte adgang til de omkringværende områder og Albertslund Station. Det er masterplanens vision, at adgange og parkering skal samles mere i området. Parkeringen i området skal optimeres for beboere og de handlende. Der gives i masterplanen mulighed for etablering af et parkeringshus i det nordøstlige område. Det er visionen, at der skal skabes en tydeligere ankomst fra alle sider af området for såvel lette trafikanter som bilister. Den overordnede struktur for vejadgang i bil opretholdes. Den eksisterende tunnel for lette trafikanter under Vognporten fjernes, og krydsning her skal derfor ske i niveau. De øvrige tunneller for krydsning af det overordnede vejnet bibeholdes.

Planområdet betjenes for bilister primært fra Nordmarks Allé via Vognporten og Stationsporten frem til parkeringsanlæggene. Såvel antallet af p-pladser som deres lokalisering er af primær betydning for trafikens omfang. Yderligere er adgang mulig via Vognporten forbi stationen vest for området vest for Albertslundvej, dog begrænset til erhvervs-mæssig varekørsel samt kørsel til reserverede p-pladser. Udover centerområdet

betjener Vognporten stationen med mulighed for afsætning af passagerer samt korttidsparkering. Analyser af opholdstiden viser, at for omkring 75 % af parkanterne er opholdstiden mindre end én time. Der er således relativ stor udskiftning på pladserne.

I nedenstående tabel fremgår eksisterende trafikmængder for udvalgte strækninger. For Vognporten, Albertslundvej og Nordmarks Allé er angivet trafiktal baseret på tællinger gennemført i efteråret 2017, mens trafikken på den nordlige del af Vognporten samt Stationsporten er skønnet på baggrund af parkering mv. Realisering af masterplanen medfører nye funktioner i planområdet, der vil medføre en forøgelse af trafikken til og fra området. På baggrund af turrater kan det beregnes, at funktionerne, hvis bilturene for hver funktion lægges sammen, samlet set vil generere i størrelsesordenen 1.600 bilture pr. hverdag (i begge retninger tilsammen).

Eksisterende trafikmængder for udvalgte strækninger (tællinger gennemført i 2017), *) trafiktallene er skønnet på baggrund af parkeringens lokalisering og udnyttelse.		
	Hverdagsdøgntrafik (køretøjer)	Årsdøgntrafik (køretøjer)
Vognporten, syd for Bygangen	3.900	3.200
Albertslundvej, ved banen	11.000	9.100
Nordmarks Allé, mellem Vognporten og Gymnasievej	7.800	6.200
Nordmarks Allé, ml. Albertslundvej og Stations	9.700	7.800
Vognporten, forbi stationen*)	1.800	1.500
Stationsporten*)	2.200	1.800

Trafikken på Vognporten ved Forbrændingen er vurderet at stige med 900 køretøjer, på Nordmarks Allé med 300-600 køretøjer og på Stationsporten med 300 køretøjer. Den største procentuelle stigning er på Vognporten med en stigning på 28 %, på Nordmarks Allé er stigningen 5-8 %, mens trafikken på Albertslundvej er vurderet at stige med 4 %. Der forventes ingen ændring i trafikken på Vognporten langs stationen. På sigt forventes p-pladserne for biler langs stationen fjernet og erstattet med cykelparkering. Herved vil biltrafikken blive reduceret til et minimum.

Det fremtidige vejnet i området planlægges indrettet til at håndtere den øgede trafik, således at der ikke vil opstå væsentlige afviklingsproblemer. Påvirkningen vurderes at være moderat. Det fremtidige stinet i området planlægges ligeledes indrettet, så der åbnes op for flere strømme for de lette trafikanter. Med fokus på at sikre høj tilgængelighed vurderes påvirkningen at være mindre.

Endvidere fremgår blandt andet af MOE/Tetraplan vurdering af "Trafikbetjening via Vognporten" fra 2021:

I forbindelse med opdatering af masterplanen for Albertslund Centrum, ses der på de trafikale forhold, der er nogen grad vil blive påvirket af byudviklingen. Fortætning af bebyggelsen i centerområdet betyder bl.a., at den primære parkeringsplads ved Vognporten bebygges med boliger og erhverv, samtidig med at overfladeparkeringen samles i et nyt parkeringshus.

Bygningerne ved den nuværende parkeringsplads betjenes fra parkeringspladsen, hvilket fortsat er ønskeligt mht. varelevering, affaldshåndtering mv. Det vil dog ikke være muligt for beredskabet at betjene de planlagte boliger herfra, hvorfor der i den eksisterende masterplan er foreslået en løsning, hvor denne trafik får adgang fra forsiden af bygningerne.

I Albertslund findes et separeret trafikprincip, der betyder at stinettet for gående og cyklister de fleste steder er helt adskilt fra vejnettet, og at de to net krydser ude af niveau. Sådan er det også i Albertslund Centrum, hvor gågader og stier ligger en etage under vejnettet. For at give beredskabet mulighed for at køre ind på gågaderne, er det i den eksisterende masterplan foreslået, at sænke Vognporten lokalt, hvor vejen i dag passerer henover stisystemet.

Denne løsning er som udgangspunkt videreført i arbejdet med opdatering af masterplanen, da den samlet set vurderes at medføre nogle trafikale fordele.

Krydsning mellem biler og lette trafikanter

Sænkningen af vejen betyder, at biler og lette trafikanter skal krydse i niveau. Dermed skabes et konfliktpunkt, der mht. fremkommelighed og trafikikkerhed skal løses. Vognporten er den primære adgangsvej til parkeringen i Albertslund Centrum, og den krydsende sti er en vigtig forbindelse mellem Centrum/stationen og rådhuset/kulturhuset.

Begge trafikantgrupper har behov for et blive prioriteret. De lette trafikanter skal opleve fortsat høj grad af tryghed og fremkommelighed, men biltrafikken må ikke få væsentligt forringede forhold, der vil kunne føre til kødannelser. Det vil fx ikke kunne accepteres, at biltrafikken stuver tilbage til Nordmarks Allé.

Adgang for servicetrafik

Det forventes at beredskabet skal have adgang til at køre i gågaden. Dette vil udmærket kunne accepteres, og adgangen vil generelt kunne spærres for anden biltrafik vha. bomme/pullerter, der kan åbnes i nødstilfælde.

Den øvrige servicetrafik, som fx varelevering, vil tilkøre ejendommene fra bagsiden i de overdækkede gårdrum, hvor denne trafik kan afvikles uden gene for beboere og byens gæster. Det forventes, at adgangen til gårdrummene også vil ske via den sænkede del af Vognporten, hvor gaden er i samme niveau som gårdrummene. Sænkningen af Vognporten vil dermed kunne skabe et fælles adgangs-punkt til det nedre gadeniveau, hvorfra trafikken kan fordeles til de forskellige mål.

Alternative adgangsveje

Hvis der skal gives adgang for biltrafik i niveau med gågaden og stinettet, er det oplagt at sænke Vognporten, som foreslået. Det bør i givet fald overvejes, om trafikken til parkeringshuset mv. kan tilbydes en alternativ adgang, så krydsning med stitrafikken undgås. Det vil være muligt at køre ind og ud via den modsatte ende af Vognporten, der tilsluttes Kongsholm Allé vest for Albertslundvej. Denne adgang kan godt afvikle trafikken, men der er tale om en omvej, ligesom tilslutningen måske er placeret ulogisk for trafikanterne.

Det kan også overvejes, ikke at sænke Vognporten, men i stedet sikre adgang på anden vis. Det kan være via en ny rampe på siden af Vognporten, som det ses ved biblioteket. Det er måske også muligt at bevare og udnytte dele af den eksisterende adgang via

Bytorvet, der allerede i dag fører trafik fra Vognporten ned til det ønskede niveau umiddelbart syd for gågaden.

Opsamling

Masterplanen for Albertslund Centrum arbejder med en sænkning af Vognporten, for at give adgang for servicetrafik. Det egentlige behov er dog ikke fastlagt, men der ses nogle trafikale fordele ved løsningen.

Servicetrafikken søges i videst muligt omfang håndteret i de overdækkede gårdrum, og en sænkning af Vognporten vil skabe et fælles adgangspunkt, så flere rampeanlæg undgås. Derudover vil adgangen til gågadesystemet blive lettere og mere direkte for beredskabet i forbindelse med indsatser her. Adgangen er nødvendig i forbindelse med redning fra bygningerne, men også i forhold til øvrige indsatser, som fx ambulancekørsel til gæster i området eller politiindsatser, vil den forbedre tilgængeligheden og øge trygheden.

På baggrund af denne helt overordnede vurdering af de trafikale forhold, er det dog ikke muligt at sige om løsningen samlet set er den rigtige, eller om der er behov for tilpasninger. Derfor anbefales det, at der gennemføres en mere detaljeret analyse af behov og muligheder for servicetrafikkens adgange, der også omfatter vurdering af de generelle adgangsforhold for beboere og gæster.

Det skal dels sikres at bebyggelsesplanerne i videst muligt omfang tilgodeser de nødvendige trafikale behov mht. adgange, tilgængelighed mv., dels at der opnås det bedst mulige samspil mellem biltrafikken og de lette trafikanter. Formålet med en masterplan er netop, at sådanne forhold kan løses i planlægningen, og lappeløsninger efterfølgende kan undgås. På det nuværende grundlag virker forslaget som en mulig løsning, men den grundigere analyse vil også kunne vise, om det er den rigtige løsning.

Støj, støv, lugt og anden luftforurening (planlovens § 15 a og b)

Det fremgår af [miljøvurderingen til Masterplan Albertslund Centrum 2018](#) blandt andet følgende:

Masterplanområdet er primært belastet med støj fra de overordnede veje; Albertslundvej og Nordmarks Allé samt fra jernbanen mellem København og Roskilde. Støjudbredelsen fra infrastrukturanlæggene illustreres ved støjberegninger i miljørapporten med støjudbredelseskort, som viser støjpåvirkning af det nuværende centerområde og efter realisering af masterplanen.

Realisering af masterplanen vil generere en mindre forøgelse af vejtrafikken i og omkring masterplanområdet. Ved de omkringliggende eksisterende bygninger vil der være en lille stigning i støjbelastningen fra veje sammenlignet med eksisterende forhold, og stigningen vil være < 1 dB, hvilket næsten ikke vil kunne opfattes. Dele af de fremtidige boliger i masterplanområdet vil kunne blive udsat for støj fra vejtrafik over grænseværdien på 58 dB(A) (gule og orange støjkurver), hvilket ses på nedenstående figur. Der skal ved projektering af disse boliger sikres, at krav til det indendørs støjniveau kan overholdes ved at etablere støjreducerende facader, primært i form af støjdæmpende vinduer. I den senere lokalplanlægning skal det ligeledes sikres, at udendørs opholdsarealer ikke bliver udsat for støj fra vejtrafik over grænseværdien, eventuelt ved hjælp af lokal afskærmning.

Miljøpåvirkningen fra trafikstøj på masterplanområdet vurderes samlet set at være mindre.



Figur 5: Støjbreddeskort for støj fra vejtrafik for en fremtidig situation, hvor Masterplan 2018 realiseres.

Jernbanestøj og -vibrationer

Støjen fra jernbanen er beregnet for dagens situation og med dagens jernbanemateriel. Støjbreddelsen fra jernbanen er uændret i forhold til eksisterende forhold, da trafikmængde mv. er de samme. Dele af fremtidige boliger i den nordlige del af masterplanområdet vil blive udsat for støj fra jernbanen over grænseværdien på 64 dB(A). Det planlagte parkeringshus med terrasserede boliger langs jernbanen har en god støjafskærmende effekt. Det skal ved projektering af boligerne sikres, at krav til det indendørs støjniveau kan overholdes ved at etablere støjreducerende facader, primært i form af støjdæmpende vinduer. I den senere lokalplanlægning skal det ligeledes sikres, at udendørs opholdsarealer ikke bliver udsat for støj fra jernbanen over grænseværdien, eventuelt ved hjælp af lokal afskærmning. Miljøpåvirkningen fra jernbanestøj på masterplanområdet vurderes samlet set at være moderat.

Vibrationer fra jernbanen kan forplante sig gennem undergrunden og kan ikke bekæmpes med støjskærme ol. Udbredelse af vibrationer er meget afhængig af jordbundens beskaffenhed og er derfor meget svær at beregne. Jf. Miljøstyrelsens vejledning om støj og vibrationer fra jernbaner anbefales det, at hvis der ønskes at bygge tættere end 50 meter fra nærmeste hovedspor, bør det ved faktiske målinger på stedet eftervises, om gældende grænseværdier for vibrationer i boliger kan forventes overholdt. Da masterplanens skitserede byggeri er placeret ca. 21 meter fra nærmeste spormidte (altså tættere end 50 meter) bør der gennemføres nærmere undersøgelser af den forventede vibrationsbelastning fra jernbanen. Miljøpåvirkningen fra jernbanevibrationer på masterplanområdet vurderes samlet set at være moderat.

Albertslund Varmeværk

Nordøst for masterplanområdet ligger Albertslund Varmeværk, der i dag fungerer som spidslastcentral under Albertslund Forsyning. Albertslund Forsyning har ingen oplysninger om støjudbredelsen fra Albertslund Varmeværk, men oplyser at værket typisk er i drift 200-300 timer årligt og typisk i vinterhalvåret. Det vurderes, at der er risiko for, at Albertslund Varmeværk, som er beliggende nordøst for masterplanområdet, kan give anledning til overskridelser af grænseværdierne for støj fra virksomheder på 45 dB(A) og 40 dB(A) for hhv. aften- og natperioden ved boliger i centerområder. Da der ikke forligger nogle oplysninger om støj fra varmekædet, bør dette undersøges yderligere i de videre faser for realisering af masterplanen.

Varelevering og afhentning af affald

På nuværende stadiet af masterplanen forligger der ikke nogen oplysninger om mængden af vareleveringer til masterplanområdet. De konkrete støjforhold ved varelevering og afhentning af affald behandles i den senere lokalplanlægning.

Luftforurening

DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet - har lavet et interaktivt kort over luftkvalitet – "[Luften på din vej](#)". Her kan luftforureningen aflæses i et givent punkt. Det fremgår af kortet, at luftkvaliteten i masterplanområdet er svarende til luftkvaliteten i Storkøbenhavn, og at grænseværdierne for luftbårne miljøbelastende stoffer er overholdt i planområdet.

Masterplanområdet er omgivet af transportkorridorerne, som nævnes under trafikforhold samt støj og vibrationer, og Albertslund Varmeværk, som kan medføre en miljøpåvirkning på planområdet.

Transportkorridorer

Realisering af masterplanen forventes ikke at medføre betydende stigninger i aktiviteterne i transportkorridorerne, og det vurderes, at de diffuse luftemissioner forsat vil ligge indenfor de gældende grænseværdier. Der er derfor ikke foretaget yderligere undersøgelser i den forbindelse. Der er dog en forventning om, at diesellokomotiverne indenfor en kort årrække vil blive udfaset til fordel for eldrevne lokomotiver, hvormed emissionerne fra togdrift mindskes eller helt forsvinder.

Albertslund Varmeværk

Albertslund Varmeværk udnyttes i dag som spidslastcentral af Albertslund Forsyning, og kedeldriftstimerne er under 1.500 timer årligt i de sidste 5 år. Anlægget er udstyret med ni kedler fyret på olie og/eller naturgas. Værkets samlede indfyrede effekt er ca. 135 MW.

Luftpåvirkningen i omgivelserne fra Albertslund Varmeværk afhænger af skorstenshøjden set i forhold til den højde, hvor personer opholder sig. Da skorstenshøjden er fastlagt ved beregning af koncentrationer i skel og ved 1,5 m over terræn, er der behov for at foretage en vurdering i forhold til påvirkning af mennesker, der opholder sig i planområdet.

Luftspredningsberegning (OML) for de nuværende forhold viste, at varmekædet kan overholde de vejledende B-værdier 1,5 m over terræn, og at driften af værket kun medfører en mindre påvirkning af omgivelserne.

Der er udført beregninger ved masterplanens etageboliger i højder, som svarer til der, hvor en dør eller et vindue vil kunne åbnes. Resultatet af beregningerne fremgår af nedenstående tabel.

Skematisk opstilling af de beregnede immissionskoncentrationer i forskellig højde og i afstande fra 80 til 248 m fra skorstenen.			
Receptorhøjde, m	Maksimal immissionskoncentration, mg/m ³		
Vejledende B-værdi, mg/m ³	NOX (regnet som NO ₂)	CO	SO ₂
		0,125	1
5	0,035	0,035	0,067
7	0,036	0,036	0,068
9	0,037	0,037	0,069
11	0,038	0,038	0,071
13	0,039	0,039	0,073
16	0,041	0,041	0,077
19	0,043	0,043	0,081
22	0,046	0,046	0,086
25	0,049	0,049	0,092
29	0,054	0,054	0,102
33	0,061	0,061	0,116

Det fremgår af de udførte konservative beregninger, at immissionskoncentrationerne overholder de vejledende B-værdier med stor margin i alle de anvendte afstande, højder og i alle retninger omkring skorstenen. Da de beregnede immissionskoncentrationer ligger langt under B-værdierne, må det også forventes, at det vil være uden betydning, hvis bygningerne ikke placeres præcist, som det er anvendt i beregningerne. Albertslund Varmeværk medfører dermed en mindre påvirkning på masterplanområdet.

Visuelle forhold – Sol og skygge

Det fremgår af [miljøvurderingen til Masterplan Albertslund Centrum 2018](#) blandt andet følgende:

Masterplanområdet har en lav sårbarhed, da Albertslund Centrum i forvejen er fuldt udbygget og karakteriseret som byområde. Masterplanens ny bebyggelse medfører med varierede højder, former og volumen en karakter af centerområdets byrum. De nye bygningsstrukturer ændrer områdets sol- og skyggeforhold, hvilket er undersøgt ved, at der er udarbejdet skyggediagrammer for den nuværende og fremtidige situation.

Skyggediagrammerne er udarbejdet for udvalgte tidspunkter i forårs- og efterårsjævnøgn, sommersolhverv og vintersolhverv. Skyggediagrammerne viser overordnet set, at ændrede bygningshøjder og -strukturer fortrinsvis medfører skyggepåvirkninger i aften timerne, hvor solen står lavt på himlen, og skyggerne derfor bliver lange. Derudover påvirker skyggerne i varieret omfang planområdets nye udendørs opholdsarealer, som etableres i forbindelse med bl.a. områdets nye boliger. Påvirkningen af nærområdet begrænses af de brede infrastrukturanlæg, som omkranser planområdet. Derudover berører skyggerne uden for planområdet kun i begrænset omfang boliger.

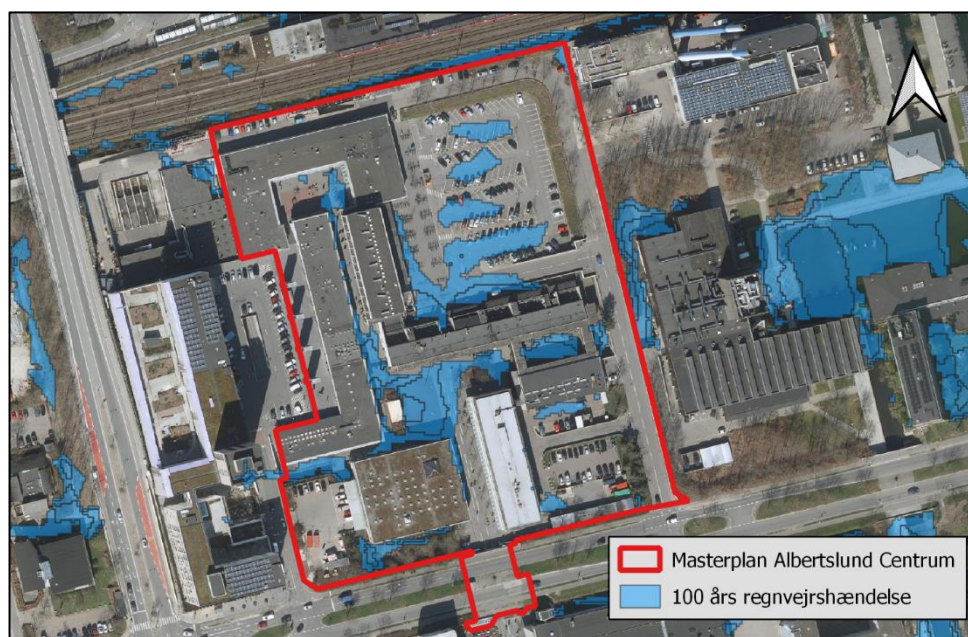
Samlet set vurderes realisering af masterplanen at medføre begrænsede skyggepåvirkninger ved døgnet som helhed, da skyggernes bevægelse sikrer, at skyggepåvirkningen konstant ændrer sig. Ved forårs- og efterårsjævnøgn og sommersolhverv forekommer den største skyggepåvirkning sidst på dagen, hvor skyggerne bliver lange, og skyggepåvirkningen vurderes at være af op til moderat betydning. Ved vintersolhverv vurderes skyggepåvirkningen kl. 12 at være af væsentlig betydning, da en stor del af planområdet er skyggepåvirket fra lange skygger på bolig- og butiksbegyggelse samt arealer indrettet til rekreative formål.

Klimatilpasning

Det fremgår af [miljøvurderingen til Masterplan Albertslund Centrum 2018](#) blandt andet følgende:

Overfladevand

Albertslund Centrum er tæt befæstet i dag, dels med tagflader og dels med parkeringsarealer og infrastrukturanlæg. Planområdet rummer i dag få grønne elementer, såsom mindre blomsterbede og smalle beplantningsbælter, der kan nedsive regnvand.



Figur 6: Luftfoto af området med en 100 års regnvejrshændelse om 100 år.

En stor del af Albertslunds samlede regnvand opsamles og ledes til Rådhusøen og Kanalen. Albertslund Centrum blev i Kommuneplan 2013 udpeget som "hotspot" på grund af erfaringerne fra de kraftige regnvejrshændelser i 2007, 2010 og 2011, hvor der primært var problemer med oversvømmelse i Albertslund Centrum og omkring Kanalen.

De våde enge i Kongsholmparken tilbageholder regnvandet, indtil der igen er kapacitet i særligt Ishøj og Vallensbæk Kommuner. Regnvandshåndteringsanlægget betyder, at Albertslund Centrum i dag ikke er et område med oversvømmelsesrisiko, og realisering af masterplanen nødvendiggør ingen yderligere sikring af området.

Afvandingen af planområdet fungerer som under de eksisterende forhold, idet planområdet tilsluttes eksisterende regnvandskloak ved grænsen af området. De årligt udledte vandmængder vurderes at være sammenlignelige med de nuværende forhold med potentiale for reduktion ved at stille krav til øget lokal håndtering ved begrønning. Dog vil der ved den ændrede disponering af området være en ændret afledning af regnvandet. Inden for masterplanområdet vil regnvandet afstrømme mod nærmeste afløbsrist, der forudsættes placeret efter gængs standard. Ved niveauændringer i terrænet i forhold til de nuværende forhold vil regnvandet helt lokalt afstrømme efter et andet mønster. Dette vil ikke ændre miljøpåvirkningen mærkbart, hverken lokalt eller inden for hele masterplanområdet.

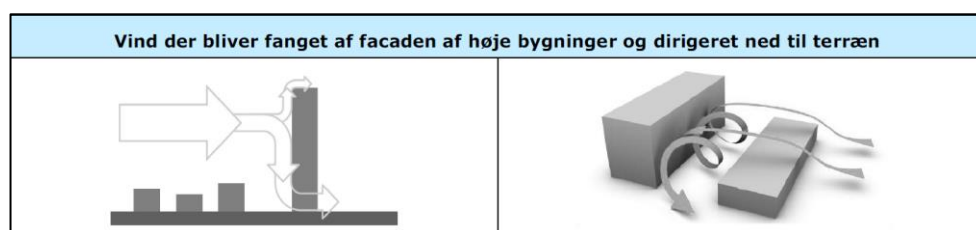
Vandkvaliteten i regnvandssystemet og efterfølgende i Store Vejleå vurderes således på det foreliggende grundlag som uændret. Vurderingen af vandkvaliteten i de åbne regnvandssystemer og vandløb baseres på antagelsen af uændrede udledte vandmængder. Vandkvaliteten, herunder sedimentering af partikler, biologisk nedbrydning samt akkumulering af forurenende stoffer i bundsediment, vurderes dermed også uændret.

Følsomheden ved realisering af Albertslund Centrums masterplan overordnet og samlet set overfor miljøpåvirkningen for overfladevand er af mindre eller ingen betydning. Masterplanen er dermed i overensstemmelse med den statslige vandområdeplan, da der ikke sker en forringelse af vandløbenes aktuelle økologiske tilstand.

Vindforhold

Det fremgår af [miljøvurderingen til Masterplan Albertslund Centrum 2018](#) blandt andet følgende:

Generelt set er vindforhold omkring bygninger bestemt af gennemstrømningen af hele det omkringliggende område, fordi gennemstrømningen fører til komplekse samspil mellem vind og bygningsstrukturer. Samtidig vil høje bygninger, der skyder betydeligt op over omkringliggende bebyggelse, i visse tilfælde fange vinden og føre den ned til jordniveau, som vist på principskitzen på nedenstående figur:



Figur 7: Principskitse for hvorledes høje bygninger fanger vinden.

Realisering af masterplanen vil med dets nye bygninger og omdisponering af området ændre vindgennemstrømningen og derved påvirke det lokale vindmiljø. Masterplanen øger bygningstætheden og tilføjer et betydeligt antal høje strukturer.

Vindforholdene er undersøgt ved vindsimuleringer for tolv vindretninger omkring masterplanområdet. Samtlige resultater for alle 12 vindretninger viser udpræget læ imellem bygningerne ved terrænniveau. Mindre lokale bygningshjørneeffekter ses ved vind fra nordnordøst, østsydøst, syd og vest. Der forekom ingen særligt udsatte områder med for høje vindhastigheder for flere forskellige vindretninger. Dette skyldes:

- *Ingen af de høje strukturer vil være helt fritstående, men placeres ovenpå irregulære, forskudte plateauer. Denne kompakte bygningskonfiguration opbryder vindstrømningerne langs bygningsfacader og modvirker derved, at vind trækkes direkte ned i fodgængerniveau.*
- *Den irregulære bygningskonfiguration medfører ligeledes, at området ikke har brede ubrudte passager ind i masterplanområdet. Dette modvirker, at vinden fanges og kanaliseres dybt ind i området.*
- *Endelig virker det omkringliggende byområde afskærmende, eftersom den har lignende karakteristika som masterplanbebyggelsen.*

Det vurderes derfor, at etablering af masterplanen ikke vil have en negativ effekt på det lokale vindmiljø ved Albertslund Centrum, og påvirkningen vurderes at være mindre. Meget lokale vindforhold på f.eks. udendørs opholdsarealer og tagterrasser kan med fordel analyseres nærmere i en senere fase, når plangrundlaget detaljeres. Ved den efterfølgende lokalplanlægningsfase bør indtænkes, at vindhastigheden øges som funktion af højden over terræn. Små forhindringer for vinden såsom rækværk og beplantning vil nemlig have indflydelse på de helt lokale vindstrømninger. Det kan derfor blive nødvendigt med etablering af forskellige former for afskærmning på tagterrasser og andre højtbeliggende opholdsområder. En præcis vurdering af dette kan først udføres, når der foreligger detaljerede design for rækværker, tagstrukturer, beplantning og ønskede opholdsmønstre.

Natura 2000-områder og bilag IV-arter

Det er Albertslund Kommunes vurdering, at der ikke skal foretages en nærmere konsekvensvurdering af masterplanens virkninger på Natura 2000-område nr. 140: "[Vasby Mose og Sengeløse Mose](#)" (habitatområder H124), der ligger mere end 6 km nordvest for planområdet og/eller konkrete bilag IV-arter, jævnfør [bekendtgørelse nr. 2091 af 12. november 2021](#) om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.



Figur 8: Det nærliggende Natura 2000-område nr. 140.

Det skyldes, at planen ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vurderes at kunne påvirke Natura 2000-områder væsentligt eller kan påvirke konkrete bilag IV-arter. Der lægges her særlig vægt på selve afstanden fra planområdet til Vasby Mose og Sengeløse Mose og planens karakter, hvor det er et eksisterende centralt byområde der fortættes, og som derved ikke vil have en væsentlig miljøpåvirkning på Natura 2000-området.

Miljøpåvirkninger som følge af planen

Formålet med dette udkast til afgrænsning af miljøvurderingen af forslag til Masterplan for Albertslund Centrum 2022 er at afgrænse miljørapportens omfang.

Miljørapporten skal indeholde en miljøvurdering, som tager udgangspunkt i de konkrete projektplaner, der er for området. De konkrete projektplaner udgør et eksempel på, hvordan lokalplanområdet kan blive udbygget. Miljøvurderingen skal vurdere den maksimale påvirkning, der kan komme til og fra projektplanområdet som følge af de nye konkrete planprojekter og omgivelserne.

I miljørapporten forventes der at være særlig fokus på sandsynlige væsentlige påvirkninger på forskellige miljøemner, såsom landskab, lysforhold, natur (biologisk mangfoldighed og naturbeskyttelsesinteresser), jordbund, vand, lugt, luft, klima, trafik og støj. Nedenstående gennemgang viser, hvor Albertslund Kommune vurderer, hvilke miljøemner, der kan have en sandsynlig og/eller potentiel påvirkning:

Sandsynlige væsentlige påvirkning: Trafik og trafiksikkerhed

Trafikmønstre i området vil blive ændret som følge af planen, hvor der vil komme flere personbiler i områder.

Det vurderes dog, at stationsnærheden til den Albertslund Station og den lavere parkeringsnorm vil betyde færre personbiler til og fra masterplanområdet end i et tilsvarende område, der ikke ligger stationsnært.

Trafiksikkerhed kan være en udfordring i forhold til sænkningen af Vognporten og Nordmarks Allé samt de omkringliggende veje, og derfor skal det belyses, hvorledes det er mest hensigtsmæssigt både for de bløde trafikanter og bilisterne at komme til og fra området samt overvejelser herom indenfor området.

Der vil blive udarbejdet en trafikanalyse i forbindelse med miljøvurderingen, som vil undersøge trafikforholdene herunder trafiksikkerhed.

Sandsynlige væsentlige påvirkning: Støj fra trafik og luftforurening fra trafik

Den sandsynlige påvirkning af støj fra veje f.eks. Nordmarks Allé og Albertslundvej og støj fra jernbanen, hvor der kører S-tog, fjern- og regionaltog samt godstog og luftforurening fra både vej- og jernbanetrafikken i området skal belyses.

Desforuden skal trafikstøj af kørsel til og fra området undersøges herunder støj fra parkeringshuse. Det skal således sikres, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra veje og jernbane både i forhold til naboerne og til selve boligområdet kan overholdes.

Der vil blive udarbejdet en redegørelse for støj fra veje og jernbane og en redegørelse heraf luftforureningen i området, som vil indgå i miljøvurderingen.

Sandsynlige væsentlige påvirkning: Støj, støv, lugt og anden luftforurening fra virksomheder

Masterplanområdet er udlagt i kommuneplanrammeområde C01 til centerområde med blandede byfunktioner i form af boliger, erhverv og offentlige formål. Der er blandt andet dagligvarebutikker, bagerier, grønthandler, udvalgsvarebutikker, caféer, sundhedshus m.m. Der kan således potentiel opstå miljøkonflikter mellem disse blandede byfunktioner i området.

Albertslund Varmeværk ligger umiddelbart i nærheden af området, og der skal ved lokalplanlægning af byggeri til miljøfølsom arealanvendelse sikres, at byggeriet maksimalt

får en højde, hvor grænseværdierne for luftforurening fra Albertslund Varmeværk er overholdt.

Den sandsynlige påvirkning af boligområderne af støj, støv, lugt og anden luftforurening fra offentlige formål og virksomheder i og uden for området herunder Albertslund Varmeværk vil blive undersøgt og belyst i miljørapporten.

Sandsynlige væsentlige påvirkning: Skygge- og visuelpåvirkning samt vindforhold

Det skal undersøges, hvilken sandsynlig skyggepåvirkning naboerne til masterplanområdet og de forskellige områder herunder gangarealer inden for masterplanområdet vil få som følge af højderne på bebyggelsen. Der skal således udarbejdes skyggediagrammer for forår- og efterårsjævndøgn samt sommer- og vintersolhverv.

Der skal ligeledes udarbejdes visualiseringer således, at naboerne og de nye beboere i masterplanområdet kan få et indtryk af den sandsynlige visuelle påvirkning herunder indbliksgener.

En række af de nye planlagte bebyggelser er højere end de nuværende bebyggelser i masterplanområdet. Det kan sandsynligvis påvirke oplevelsen af udearealer, da den højere bebyggelse kan skabe turbulens og føre vestenvinden ned til terræn.

Den sandsynlige påvirkning af naboerne og de nye beboere i masterplanområdet fra skygge og visuelle forhold herunder indbliksgener samt vindkomfort vil blive undersøgt og belyst i miljørapporten.

Sandsynlige væsentlige påvirkning: Jordforurening og grundvand

Det fremgår af regionens jordforureningskort, at der er forurening i området, hvilket kan have en betydning, såfremt der skal nedrives og/eller bebygges i disse områder.

Den sandsynlige påvirkning af masterplanområdet af jordforurening og grundvandet vil blive undersøgt og belyst i miljørapporten.

Den potentielle påvirkning af bolig- og erhvervsområdet: Klimatilpasning

Der kommer flere og flere hændelser hvert år med flerdagsregn og skybrud, og masterplanområdet skal således sikres herfor. Samtidig kan der komme meget varme somre, hvor afskærmning fra solen både af den enkelte bolig og på de fælles opholdsarealer kan have betydning for menneskers sundhed.

Den sandsynlige påvirkning af masterplanområdet af klimaforandringer vil blive undersøgt og belyst i miljørapporten.

Den potentielle påvirkning af Albertslund Centrum: Arealanvendelse

Der vil komme flere boliger i området og deraf flere mennesker på flere tidspunkter i døgnet. Afledte virkninger af disse påvirkninger vil blive behandlet i miljøvurderingen under arealanvendelse og de øvrige afledte virkninger vurderes i afsnittet om befolkningen og menneskers sundhed.

Den sandsynlige påvirkning af arealanvendelsen vil blive undersøgt og belyst i miljørapporten.

Den potentielle påvirkning af Albertslund Centrum: Kulturarv

Den oprindelige byplan fra 60'erne med centrets mange torve, stræder og stier, som man passerer på vej til omkringliggende boligområder, er blandt de bedste eksempler fra

modernismens bybygning i Danmark. Med byens fokus på uderum frem for de enkelte bygninger adskiller centret i Albertslund sig fra mange andre moderne bydannelser i forstæderne. Ofte er hovedgaden i et forstadscenter et trafikalt vejkryds uden byrum, der indbyder til ophold. I andre forstæder er bylivet lukket inde i et overdækket indkøbscenter, hvor oplevelsen af by stopper ved tagkonstruktionen.

Det oprindelige fokus på byrummene i Albertslund Centrum er en kvalitet, der bør holdes fast i under udvikling, fortætning og fornyelse af centret.

Den sandsynlige påvirkning af kulturarven vil blive undersøgt og belyst i miljørapporten.

Den potentielle påvirkning af Albertslund Bymidte: Materielle goder

Masterplan for Albertslund Centrum 2022 visioner om at skabe boliger for henimod 500 nye borgere til Albertslund Kommune vil have betydning i forhold til forsyningen af offentlige institutioner i form af daginstitutioner og skoler. Endvidere kan det være adgangen til grønne områder, kulturelle oplevelser og kollektiv transport.

Den potentielle påvirkning af materielle goder vil blive behandlet i miljørapporten om materielle goder i forhold til det nuværende plangrundlag og visionerne i Masterplan for Albertslund Centrum 2022.

Alternativer

Miljørapporten skal omfatte en kort skitsering af grunden til at vælge, det og/eller de alternativer, der har været behandlet. Dette fremgår af miljøvurderingslovens bilag 4, pkt. h.

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

Der vil i miljørapporten blive redegjort for de alternativer, der er gjort overvejelser om i forhold til bebyggelsernes omfang og placering samt trafik og parkering. Som minimum skal 0-alternativet beskrives.

0-Alternativet: Er en beskrivelse i miljørapporten af den situation, hvor planforslaget ikke vedtages og realiseres for Albertslund Centrum. Dette vil betyde, at gældende kommuneplanramme og lokalplaner samt byplanvedtægt for området ikke ophæves og kan udnyttes fuldt ud.

Vurderingskriterier og databehov

I nedenstående tabel er der angivet en række kriterier og databehov til brug for vurderingen af de sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger, der er identificeret i ovenstående afsnit om "Sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger":

Miljøfaktorer	Planelement	Vurderingskriterier	Datagrundlag/metode
Befolkning og menneskers sundhed	<ul style="list-style-type: none"> Trafik Parkering Trafiksikkerhed Støjpåvirkning fra trafik Luftforurening fra trafik Ændring i lys og skyggeforhold i området Visuelpåvirkning herunder indbliksgener Ændring af vindforhold på opholdsarealer 	<ul style="list-style-type: none"> Trafikmængder og sammensætning Stationsnærhed og delebiler samt mikromobilitet Øget og mere blandet trafik i området Omfanget af støjpåvirkning fra veje, parkeringshuse og jernbane Omfanget af luftforurening fra veje og jernbane Lys- og skyggepåvirkninger over døgnet Omfanget af visuelpåvirkning herunder indbliksgener Vindpåvirkning af opholdsarealer ved forskellige vindretninger og vindhastigheder 	<ul style="list-style-type: none"> Beregninger og analyser på baggrund af Vejdirektoratets turrater af 1. september 2020 Kvalitative analyser baserede på faglige notater Trafiksikkerheds-vurdering Støjberegninger Beregning af luftforurening Lys og skyggediagrammer for jævndøgn samt sommer- og vinterhverv Visualiseringer af bebyggelser etc. i masterplanområdet og indbliksgener kan vises ved hjælp af drone-optagelser/billeder Vindkomfortanalyser

Miljøfaktorer	Planelement	Vurderingskriterier	Datagrundlag/ metode
Befolkning og menneskers sundhed fortsat	<ul style="list-style-type: none"> Blandede byfunktioner 	<ul style="list-style-type: none"> Ekstern støj og støv, lugt samt anden luftforurening fra virksomheder og offentlige formål i forhold til boligområderne 	<ul style="list-style-type: none"> Beregninger og vurdering af disse virksomheders og offentlige formåls eksterne støjbidrag f.eks. ved varelevering og musikarrangementer samt vurdering af deres påvirkning af lugt- og anden luftforurening
Klima	<ul style="list-style-type: none"> Regnvands-håndtering 	<ul style="list-style-type: none"> Tilbageholdelse af regnvand, herunder klimasikring og håndtering af ekstremregn. Nedsivning er som udgangspunkt ikke muligt 	<ul style="list-style-type: none"> Kvalitativ beskrivelse og vurdering af håndtering af regnvand og løsningsmuligheder i planområdet
Jordbund	<ul style="list-style-type: none"> Håndtering af jordforurening i planområdet. 	<ul style="list-style-type: none"> Prøvetagninger i planområdet 	<ul style="list-style-type: none"> Jordforureningsundersøgelser, herunder jordbundsanalyser og beskrivelse af håndteringen af forurenet jord. Vurdering for påvirkning af mennesker ved den ændrede anvendelse
Vand	<ul style="list-style-type: none"> Påvirkning af grundvandet 	<ul style="list-style-type: none"> Historiske data for området og resultaterne fra jordprøverne 	<ul style="list-style-type: none"> Kvalitativ beskrivelse og vurdering af påvirkningen af grundvandet som følge af fortætningen
Areal-anvendelse	<ul style="list-style-type: none"> Ændringer i arealanvendelsen 	<ul style="list-style-type: none"> Ændringer i bebyggelse, højder og tæthed af bygninger samt vejret og adgangsforhold 	<ul style="list-style-type: none"> Kvalitativ beskrivelse og vurdering af udpegninger og bindinger
Kulturarv	<ul style="list-style-type: none"> Bevaringsværdier i Albertslund Centrum og områdets struktur 	<ul style="list-style-type: none"> Ændringer i vejstrukturer og bygninger, bygningsfacader, materialer og farver 	<ul style="list-style-type: none"> Kvalitativ beskrivelse og vurdering i forhold til Albertslund Centrums særkende og eventuelle udpegninger
Materielle goder	<ul style="list-style-type: none"> Fortætning med boliger og dermed flere borgere 	<ul style="list-style-type: none"> Adgang til offentlige institutioner Adgangen til grønne områder, kulturelle goder og kollektiv transport 	<ul style="list-style-type: none"> Kvalitative vurderinger

Planer og programmer af betydning for miljøvurderingen Følgende planer og programmer vurderes at kunne have betydning for miljøvurderingen af planforslaget, såfremt de indeholder målsætninger, visioner og/eller retningslinjer af relevans for planlægningen. Der redegøres for relevant planlægning i miljørapporten.

- [FN's 17 verdensmål](#)
- [Fingerplan 2019](#)
- [Planstrategi 2019: "Mere Albertslund"](#)
- [Forslag til Kommuneplan 2022 – 2034](#)
- [Spildevandsplan 2016 – 2025](#)
- [Affaldsplan 2021 – 2026](#)
- [Albertslund Kommunes affaldsordninger](#)
- [Klimaplan 2050](#)
- [Skybrudsplan](#)
- [Klimastrategi 2017 - 2025](#)
- [Albertslund Kommunes skybrudsplan](#)
- [Naturplan 2020](#)

Overvågning

Miljøvurderingen vil omfatte en redegørelse for eventuelt behov for overvågning af planens miljøpåvirkninger.

Hvis miljøvurderingen viser, at der er behov for overvågning af miljøpåvirkningerne af planernes vedtagelse, skal miljørapporten indeholde et overvågningsprogram. Dette fremgår af miljøvurderingslovens § 12, stk. 4:

"Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af de væsentlige indvirkninger på miljøet ved planens eller programmets gennemførelse i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 14. Miljørapportens program for overvågning udarbejdes med henblik på at kunne identificere uforudsete negative virkninger på et tidligt trin og træffe enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning. Eksisterende overvågningsordninger kan anvendes, i det omfang det er hensigtsmæssigt".

Overvågningsprogrammet kan således både omfatte overvågning, der i forvejen foretages af myndighederne i medfør af anden lovgivning, og overvågning, der ikke indgår i myndighedernes eksisterende overvågningsprogrammer.

Høring af berørte myndigheder

Albertslund Kommune har sendt udkast til afgrænsningsnotat i høring hos berørte myndigheder i perioden fra **onsdag den 20. april til og med onsdag den 4. maj 2022**, om bemærkninger til omfanget og indholdet af miljørapporten. De hørte myndigheder var:

- Glostrup Kommune plan@glostrup.dk glostrup.kommune@glostrup.dk
- Vallensbæk Kommune kommune@vallensbaek.dk
- Brøndby Kommune brondby@brondby.dk
- Høje Taastrup Kommune kommune@htk.dk
- Ballerup Kommune mtadm@balk.dk
- Egedal Kommune planafdelingen@egekom.dk
- Ishøj Kommune cbu@ishoj.dk
- HOFOR lokalplan@hofor.dk
- BaneDanmark hoeringer@bane.dk

- Vejdirektoratet vd@vd.dk
- Slots- og Kulturstyrelsen post@slks.dk
- Kroppedal Museum kulturarv@kroppedal.dk
- Danmarks Naturfredningsforening dn@dn.dk
- Danmarks Naturfredningsforening, Albertslund albertslund@dn.dk
- Albertslund Forsyning info@albforssyning.dk
- Albertslund Kommune Byggesagsafdeling byggesag@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Vej & Park vejogpark@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Affald affaldoggenbrug@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Miljø & Virksomheder miljo@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Trafik & Natur

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

Der er i høringsperioden indkommet 2 høringsvar fra følgende myndigheder:

Kroppedal Museum har fremsendt følgende kommentar fra museumsinspektør Kirsten Egholk og arkivleder fra Lokalhistorisk Samling Albertslund Triels Torp Øhlenschläger:

Påvirkning af et unikt eksempel på modernistisk byplanlægning

Som kulturinstitution med ansvar under Museumsloven har vi naturligvis et skarpt fokus rettet mod kulturarv og bevaring af denne. På side 9, 21, 23 og 24 er der forslag om at sænke Vognporten. Det vil sige, at den eksisterende tunnel for lette trafikanter under Vognporten fjernes, og krydsning her skal ske i niveau. Kroppedal Museum mener, at tunnelen er bevaringsværdig sammen med de øvrige tunneller og fraråder derfor en nedlæggelse. Tunnellerne inkl. Vognporten er udtryk for en tydelig Radburnplan, dvs. trafikadskillelse af fodgængere og cyklister fra den motoriserede trafik. Radburnplanen blev udviklet i 1929 af de to arkitekter Clarence Steing og Henry Wright fra New Jersey, USA. Albertslund hører til blandt de bedste eksempler fra modernismens bybygning i Danmark, hvilket notatet netop også selv fremhæver på side 33-34. Derfor er det vigtigt, at Albertslund Kommune netop beskytter denne kulturarv, som noget unikt for byen. Kroppedal Museum vil meget gerne bidrage til den kvalitative beskrivelse og vurdering af Albertslunds særkender og eventuelle udpegninger.

Albertslund Kommune takker for kommentaren, og det fremgår af afgrænsningsnotatet, at Miljørapporten vil se på bevaringsværdier i Albertslund Centrum. Albertslund Kommune fik 2021 Raadvads [Center for Bygningsbevaring](#) til at gennemgår Albertslund Centrum, og på baggrund heraf er der udarbejdet en rapport "Bevaringsværdier Albertslund Centrum", som kan være udgangspunktet for Miljørapportens afsnit herom.

Albertslund Kommunes byggesagsafdeling er kommet med følgende kommentarer fra arkitekt Jens Lemche:

Skygger

Der mangler i det reviderede projekt skyggediagrammer, da der bygges højere og mere tæt end forslaget fra 2018. At gå ud fra, at eventuelle gener ikke forøges, virker optimistisk.

Helt generelt vurderes det, at byggefelt 2 mod sydvest med bør sænkes minimum en etage fra 5 til 4 set fra gågadeniveau for at tilvejebringe dagslys i det relativt lille gårdrum. Samtidig kan "tårnene" mod syd fjernes eller gives en maksimal højde på 5 etager over gadeniveau. (Ikke vognportsniveau.)

- 1. Der kan med fordel redegøres for følgende skyggegener
Dagslys til boliger og erhverv.*
- 2. Sikring af velbelyste og solbeskinnede primære opholdsarealer.*
- 3. Skygger for de omkringliggende ejendomme og gågader.
ad. 2. Der mangler beskrivelse af konsekvenser ved høje
bygningsskroppe mod syd, som særligt kan medføre skyggegener.*

Disponering

- a. Det kunne med fordel arbejdes med en bygningsmasse, som starter lavere mod syd, hvor højder øges mod nord. Dermed sikres maksimalt dagslys i bebyggelsen.*
- b. Arkitektonisk svækkes "Porten" med de 2 høje bygningsskroppe mod syd den visuelle dramatiske effekt når adgang sker via tunnel under Nordmarks Alle. De 2 tårne bør sænkes for sikre dagslys.*
- c. Der er valgt ikke at arbejde med overdækninger, f.eks. som arkaderne i Hillerød. Det mener jeg kan være en fejl, når høje bygninger ofte giver vind og skygge i gangniveau, hvilket kan skabe mindre attraktive opholds- og gangarealer. Denne mulighed bør genovervejes, hvis simuleringer viser risiko for vindgener. Delvis overdækning kan med fordel suppleres med solbeskinnede opholds- og serveringsarealer, hvilket vil bidrage til liv i "gaderne".*

Støj

Når der arbejdes med hævede opholdsarealer og bygningsskroppe i forskellige højder skal der indtænkes placering af og støj fra ventilationsanlæg og udluftninger.

Trafik

Der kan med fordel arbejdes med adgang fra nordvest til nordlige parkeringshuse og varelevering. Det vil henlægge størstedelen af den fremtidige trafik til støjbelastede skyggeområder. Det vil samtidigt minimere problemer med fremtidig blød og hård trafik mellem centrum og kulturværftet.

Kulturværdier

Der bør tages stilling til, om det særlige kendetegn ved adskillelse af hårde og bløde trafikanter skal fastholdes for Albertslund centrum.

Ovenstående indgår i afgræsningsnotatet og detaljeringsgraden heraf i selve Miljørapporten for Albertslund Centrum skal ses i forhold til hvilket planniveau, som planen omhandler. Med andre ord skal detaljeringsniveauet være væsentligt højere på lokalplanniveauet end på masterplanniveau, det betyder dog ikke, at skyggediagrammer etc. skal udføres for de bygningshøjder, der er vist i Masterplanen Albertslund Centrum 2022 med tilhørende dispositionsplan.

Høringen har ikke givet anledning til ændring af afgrænsningen af miljøvurderingen af forslag til Masterplan Albertslund Centrum 2022 med tilhørende dispositionsforslag.

Bilag (link)

[Miljørapport af Masterplan for Albertslund Centrum 2018](#)

