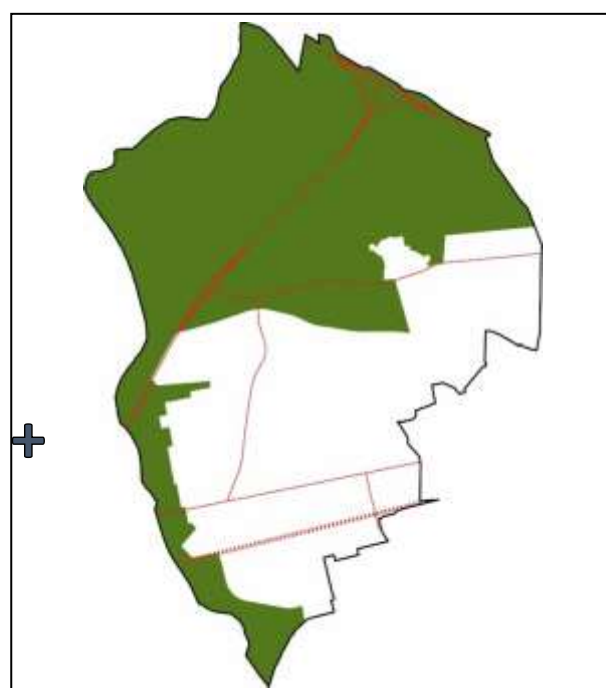
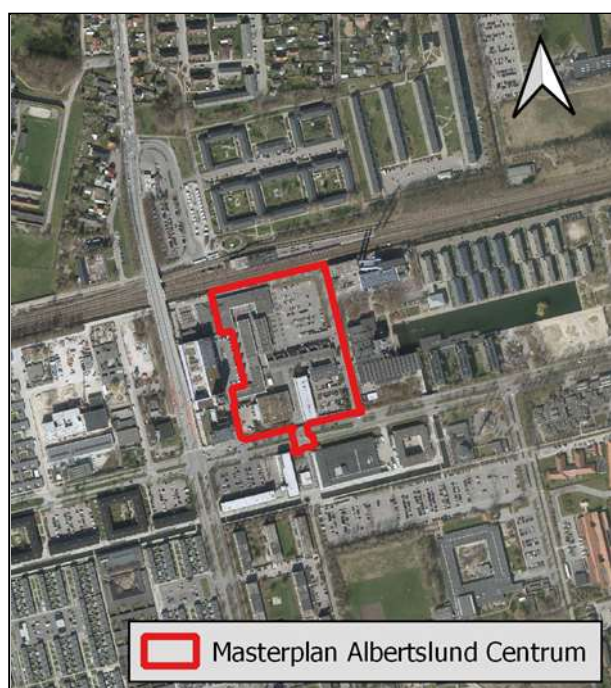


Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af:

Masterplan og dispositionsforslag for Albertslund Centrum 2022

Sagsnummer: 09.40.05-P16-3-22



Indholdsfortegnelse

Indledning.....	3
Masterplan for Albertslund Centrum	4
Masterplanens formål.....	5
Høringsperiode.....	5
Miljøhensyn indarbejdet i masterplanen	6
Landskab.....	7
Visuelle forhold og skyggepåvirkning.....	7
Vindforhold	8
Vand	9
Overfladevand og klimatilpasning.....	9
Befolkning og menneskers sundhed	10
Trafikforhold- og sikkerhed.....	10
Støj og vibrationer.....	13
Luftforurening	15
Kulturarv.....	16
Opsamling.....	16
Høringssvar og bemærkninger	17
Alternativer.....	18
Overvågning.....	18
Landskab: Vind	18
Vand	18
Menneskers sundhed: Støj.....	18
Kulturarv.....	19
Litteraturliste.....	20

Indledning

Der er i henhold til Miljøvurderingslovens §8 stk. 1, nr. 1 udarbejdet en miljøvurdering i forbindelse med Masterplanen for Albertslund Centrum. Miljøvurderingen redegør for planernes sandsynlige væsentlige indvirkning på natur, miljø og mennesker samt for, hvordan påvirkningerne kan afværges og hvilken overvågning, der skal gennemføres.

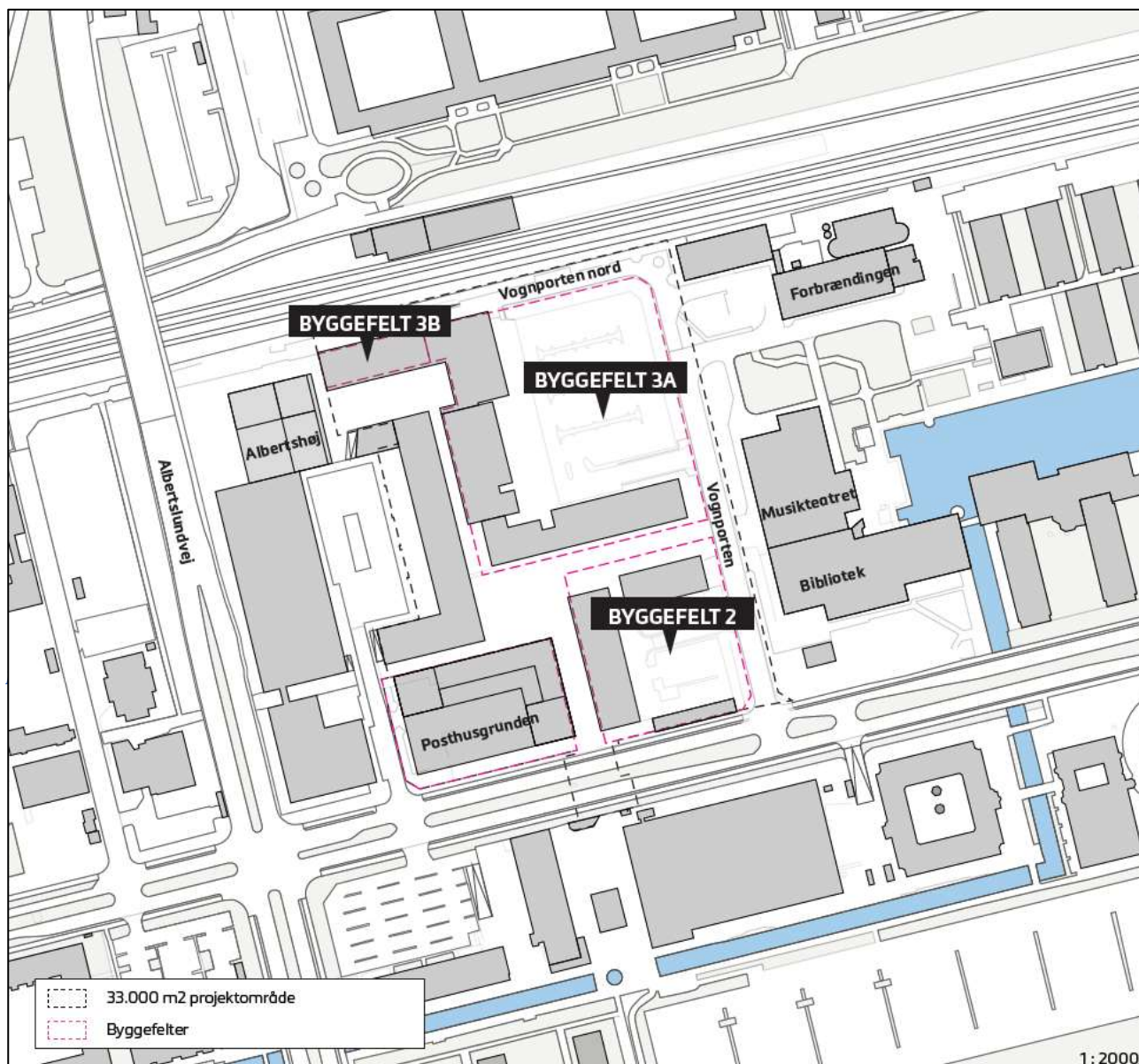
Myndigheden skal i henhold til § 13, stk. 2 ([LBK nr. 1976 af 27/10/2021](#)) udarbejde en sammenfattende redegørelse i forbindelse med den endelige vedtagelse af en plan eller et program med tilhørende miljøvurderingsrapport. Den sammenfattende redegørelse skal indeholde:

- 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.

Den sammenfattende redegørelse er et bilag til den endelige vedtagne Masterplan for Albertslund Centrum.

Masterplan for Albertslund Centrum

Forslag til Masterplan for Albertslund Centrum er beliggende som den centrale kommuneplanramme C01 ved Albertslund s-togstation. Planen er ikke yderligere opdelt i delområder, men består af byggefelter.



Masterplansområdet omfatter et område på ca. 33.000 m² fordelt på byggefelterne:

Byggefelt 2 = 5.000 m²

Byggefelt 3A = 11.000 m²

Byggefelt 3B = 700 m²

Det bemærkes, at denne masterplan ikke omfatter planlægning af Posthusgrunden.

Området udgøres af matrikelnumrene 10.4, 5dr, 5bo, 5du, 5bt, 5bp, 5cn, 5bt, 5bs, 5bu, 5dt, 5bq, 5cb, 5bø, 5ca, og 5dp alle af Vridsløselille by, Herstedvester. Det bemærkes, at byggefelt 3 omfatter 5dr, 5du og 5bp, mens byggefelt 2 omfatter 5dt, 5bq, 5cb, 5bø, 5ca og 5dp. Området er beliggende i byzone og fastholdes i byzone.

Masterplanens formål

Masterplanen skal give mulighed for at udmønte ønsket om at gøre centrets ydre mere åbent og inviterende, at gøre Centrum mere tilgængeligt for cyklende og gående på tværs af niveauer, samt etablering af grønne tagflader og nedsænkning af Vognporten samt at de tilstødende udviklingsområder forbindes til masterplanområde.

Områdets anvendelse – nøgleudfordringer

Bevaring af lokale kvaliteter

Det stærke lokalmiljø i centret bevares og videreudvikles. De mest historisk værdifulde arkitektoniske kvaliteter bevares enten som de er eller integreret i nybyggeri på samme sted. Den åbne og lave struktur i menneskelig skala mod handegaderne giver centret en særlig karakter og gode rumligheder, der ønskes bevaret i en fremtidig udvikling. Samtidig er kolonnaderne og den synlige konstruktion en stor kvalitet, der sikrer, at man kan bevæge sig rundt i Centrum i al slags vejr.

Det synlige og forbundne center

Hverken fra stationen, Vognporten eller Nordmarks Allé kan man se Albertslund Centrum. Grundet stedets modernistiske oprindelse med opdeltede funktioner, er Albertslund Centrum sænket under vejniveau. Som gående kan man kun entrere stedet via tunneller. Tanken er at skabe attraktive, sikre og visuelle forbindelser til Albertslund Centrum med tydeligt markerede indgange.

Styrk ankomstforbindelserne

Fodgængere og trækende cyklister ankommer i dag via tunneller, der kan virke smalle, mørke og utrygge om aftenen. Det er vigtigt at styrke de generelle ankomstsituationer- og forbindelser for gående, samt at gøre det trygt og attraktivt, at ankomme til fods fra alle indgange.

Nedsænkning af Vognporten

Vognporten i dag er en barriere mellem den kulturelle og den kommercielle del af Albertslund Centrum. Musikteatret, biblioteket og rådhuset er blevet tilføjet som en senere del af det originale Albertslund Centrum. Musikteatrets facade er, på trods af barrieren foran, vendt mod Centrum.

Den nedsænkede Vognporten vil forbinde og inkludere kulturdelen af Albertslund med resten af Albertslund Centrum. Det nye byrum og den visuelle forbindelse, vil være et stærkt tryghedsskabende element.

Byrummet kan programmeres som et aktivt rum med mulighed for både ophold og udeservering. Dette giver muligheden for et trygt byrum med fokus på restaurant- og caféliv.

Høringsperiode

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [den 28. juni 2022](#) at sende [Masterplan for Albertslund Centrum](#) med tilhørende [Miljørapport](#) i offentlig høring. Forslaget var i lidt over 10 ugers høring fra torsdag den 29. juni 2022 til og med tirsdag den 13. september 2022.

Miljøhensyn indarbejdet i masterplanen

Miljøvurderingen har bidraget til at afdække de sandsynlige miljøkonsekvenser og de relevante problemstillinger i forbindelse med udarbejdelsen af planforslaget. Miljøvurderingen har sat fokus på en række miljøfaktorer i relation til forskellige temaer i forslaget til Masterplanen, som indledningsvist blev vurderet potentielt at kunne få konsekvenser for miljøet.

Miljørapporten er afgrænset til at indeholde nedenstående emner. Afgrænsning af miljørapporten er udarbejdet på baggrund af en høring af berørte myndigheder.

- Landskab
 - Visuelle forhold – Sol- og skyggeforhold
 - Vindforhold
- Vand
 - Overfladevand
 - Grundvand
- Befolkning og menneskers sundhed
 - Trafikforhold og sikkerhed
 - Støj og vibrationer
 - Luftforurening
- Jordbund
 - Jordforurening
- Kulturarv
- Materielle goder

Forslaget til Masterplanen har været miljøvurderet i forhold til et referencescenarie, som beskriver situationen, hvor planen ikke vedtages, men hvor eksisterende plangrundlag realiseres. Miljørapporten har været offentliggjort sammen med planforslaget.

Miljørapporten har således omfattet en vurdering af, hvordan planforslaget kan påvirke disse miljøfaktorer.

Overordnet set blev det vurderet, at Masterplan for Albertslund Centrum ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af miljøet. Det blev vurderet, at for enkelte miljøemner er påvirkningen moderat, herunder Landskab, Befolkning og Menneskers sundhed samt Kulturarv. For de øvrige miljøemner, der er vurderet, vurderes det, at der er en mindre eller ingen påvirkning af miljøet. For støj fra virksomheder (under miljøemner Befolkning og Menneskers sundhed) vurderes påvirkningen af være ukendt og kan derfor ikke afvises, at der kan være en moderat påvirkning.

Masterplanen udgør et grundlag for kommunens videre administration og fastlægger de overordnede planlægningsmæssige rammer for udvikling af det nuværende Albertslund Centrum. Masterplanens visioner og strategier er dermed retningsgivende for den videre kommune- og lokalplanlægning af området, hvorfor udbygning af handelscentret ikke kan realiseres alene på baggrund af masterplanen.

Med udgangspunkt i miljørapporten og masterplanen henvises der til, at der i den videre lokalplanlægning og projektgodkendelse skal sikres, at den kommende bebyggelse skal udformes under særlig hensyntagen til både landskabelig/visuel tilpasning, vindforhold, støj og vibrationer, jordforurening, materielle goder herunder opholdsarealer.

Det vurderes dog, at masterplanens strategier og vision i sig selv er med til at sikre, at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning på miljøet, hvad angår landskab, vand, befolkning og menneskers sundhed, jordbund, kulturarv og materielle goder.

Landskab

Visuelle forhold og skyggepåvirkning

Realisering af masterplanen medfører med ændrede bygningshøjder og -strukturer større skyggepåvirkninger af planområdet og dets nærområde, som vurderes at have lav sårbarhed for skyggepåvirkning, da Albertslund Centrum i forvejen er fuldt udbygget og karakteriseres som byområde.

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 slagskyggerne uden for planområdet kun i begrænset omfang boliger.



Figur 2: Visualisering af Forslag til masterplan for Albertslund Centrum

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 efterårsjævn døgndøgnet og sommersolhverv forekommer den største skyggepåvirkning sidst på dagen, hvor skyggerne bliver længere.

Skyggepåvirkningen vurderes, på baggrund af skyggediagrammer for sommer- og vintersolhverv samt jævndøgn, at være af mindre betydning. Ved vintersolhverv vurderes skyggepåvirkningen kl. 12 at være af moderat betydning, da de lange skygger primært påvirker opholdsarealer indrettet til rekreative formål, men også bolig- og butiksbegyggelse. Påvirkningens varighed er kort, da skyggernes udstrækning afhænger af tidspunkt og årstid, og bygningernes skygger er i konstant bevægelse.

Skyggepåvirkninger fra høje bygninger kan afværges ved variation i punkthusbebyggelsens arkitektur og struktur, og således at særligt følsomme funktioner ikke i samme omfang berøres af skygger. I de kommende lokalplanlægningsfaser kan det undersøges, om bygningsstrukturen og -arkitekturen kan tilpasses i forhold til skyggepåvirkning inden for masterplanens planlægningsmæssige rammer, således at de overordnet set begrænsede skyggegener reduceres yderligere.

Miljøvurderingen har således godtgjort, at der kun vil være en lille skyggepåvirkning af omgivelserne.

Vindforhold

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 vist nedenunder.



Principskitse: Således fanger høje bygninger vinden og dirigerer den ned i terræn.

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 en 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 masterplanbebyggelse.

Det vurderes derfor, at realisering 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 højtliggende opholdsområder. En præcis vurdering af dette kan først udføres, når der foreligger detaljerede design for rækværker, tagstrukturer, beplantning og ønskede opholdsmønstre.

Vand

Overfladevand og klimatilpasning

Klimatilpasning af planområdet er for at sikre området mod fremtidens klima, hvor modellerne spår, at Danmark kan forvente mere regn om vinteren, og om sommeren vil der formentlig optræde både længere tørkeperioder og kraftigere regnskyl. Dette som følge af stigende temperatur, hvor det særligt forventes at medføre mildere vintre, og somrene bliver varmere med flere og længere hede- og varmebølger.

Den stigende temperatur skyldes udledningen af drivhusgasser i form af især kuldioxid (CO₂) og metan (CH₄) til atmosfæren, der hovedsageligt kommer fra afbrænding af kul, olie og gas samt fra produktionen af husdyr.

Planernes påvirkning af drivhusgasudledninger

Planen vil bidrage til, at der kommer mellem 400-500 nye boliger i planområdet, og i henhold til opgørelse fra Danmarks Statistik fra 2020, bor der i gennemsnit 2,1 personer pr. husstand i Danmark, hvilket vil give cirka 840-1.050 beboere til planområdet.

De danske [drivhusgasudledninger](#) var i 2018 på 8,9 ton CO₂ ækvivalenter per indbygger, det er tæt på gennemsnittet for EU. Således vil planområdet medføre et udslip på cirka 3.450 CO₂ ækvivalenter om året, hvilket umiddelbart ser voldsomt ud, men da de nye beboere flytter til området fra et andet sted, vil den samlede drivhusgasudledning samlet set ikke stige for Danmark.

Man kan optimere parkeringsnormerne ved at indføre delebilsordninger for planområdet. Dette forventes at medføre, at de kommende beboere vil benytte sig af kollektiv transport til især pendling.

Planens klimatilpasning

Store dele af planområdet er i dag befæstet med asfalt, og regnvand fra området afvandes via separatloakerede ledninger og et regnvandssystem bestående af Rådhusløbet, Kanalen og Vandhaverne, som derefter udleder regnvandet via de våde enge i Kongsholmparken til vandløbet Store Vejleå og videre til Tueholm Sø. For at klimasikre Albertslund Centrum blev der i 2013 etableret et større anlæg til håndtering af regnvand under torvet i Albertslund Centrum.

I henhold til Albertslund Kommunes [Spildevandsplan 2016 - 2025](#) er den maksimale afløbskoefficienten for centerområder 0,8.

Regnvandshåndteringsanlægget betyder, at Albertslund Centrum i dag ikke er et område med oversvømmelsesrisiko, og realisering af masterplanen nødvendiggør ingen yderligere klimasikring af området.

STRATEGI FOR REGNVAND

- 1) Regnvandet tilbageholdes så vidt muligt på bygningernes grønne tage.
- 2) Om nødvendigt etableres lokale tanke under byggefelterne for at tilbageholde regnvandet.

STRATEGI FOR SKYBRUD

Strategien for skybrud bør tænkes ind i en større sammenhæng for et større område omkring Albertslund Centrum. Følgende principper kan indgå i en sådan strategi:

- 3) Den nedsænkede Vognport sænkes yderligere, således at en skålfrem vil kunne oversvømmes ved skybrud.

4) Rekreative forsinkelsesbassiner omkring Musikteatret kan etableres med henblik på håndtering af skybrud, og vil samtidig kunne fungere som rekreative landskabsrum.

5) Regnvandet ledes i sidste ende ud i søen og kanalerne.

Miljøvurderingen har således vurderet, at planen ingen påvirkning vil have på klimaet eller give væsentlig påvirkning af planområdet i forbindelse med ekstreme regnvejrshændelser.

For at klimasikre Albertslund Centrum blev der i 2013 etableret et større anlæg til håndtering af regnvand under torvet i Albertslund Centrum. Anlægget opsamler regnvandet i en 10.000 liters tank med overløb til en 50.000 liters faskine, som har overløb til Kanalen ved meget kraftige skybrud. Derudover omfordeles vandet i Kanalen, så cirka 95 % af vandet fremover løber gennem kanalen via Vandhaverne til de nyetablerede våde enge i Kongsholmparken. 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 klimasikring af området. Planområdets terræn er beliggende forsænket ca. en etage under de omgivende infrastrukturanlæg. Der skal indhentes yderligere oplysninger før der iværksættes tiltag imod oversvømmelser.

Miljørapporten konkluderer, at når der inden for planområdet sker en ændring disponering både i højden og i befæstelsesgraden vil det betyde en lokal ændring af afstrømningen. Denne disponering forudsættes vurderet og adresseret i hydrauliske modelleringer, som udføres i en efterfølgende planlægnings- og projekteringsfase, således der ikke sker oversvømmelser inden for planområdet ud over kommunens serviceniveau.

Det er derfor ikke muligt at sige på nuværende tidspunkt om, de ovenstående strategier er teknisk mulige i området. Det er f.eks. ikke muligt at etablere et opsamlingsbassin i den nedsænkede Vognport, da stedet samtidig er brandredningsareal og dermed skal være tilgængeligt til alle tider.

Befolkning og menneskers sundhed

Trafikforhold- og sikkerhed

Den trafikale afvikling, trafiksikkerhed og parkering i Albertslund Centrum er blevet belyst i Miljøvurderingen til lokalplanen.

Planområdet rummer interne veje og stier, og området omkranses af vejene Nordmarks Allé, Vognporten og Albertslundvej. Vognporten forløber langs planområdets øst- og nordside. Derudover forløber jernbanen mellem København og Ringsted nord for planområdet. Vejene og jernbanen ligger højere i terræn end det forsænkede planområde. Under infrastrukturanlæggene er tunneller med direkte adgang til de omkringværende områder og Albertslund Station.

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 vejnettet og trafikbetjeningen opretholdes, dog med forskellen, at Vognporten sænkes og den eksisterende tunnel under Vognporten fjernes. De øvrige tunneller for krydsning af det overordnede vejnet bibeholdes.

Med masterplanen udvides den samlede bebyggelse med boliger og erhvervslejemål, som forventes at medføre en øget trafik til området på ca. 1.500 bilture pr. hverdag. Derudover vil ensretningen af en del af Vognporten fordele trafikken anderledes. Den ekstra trafik, som følge af nye funktioner, vil ikke i sig selv medføre problemer for trafikafviklingen, men medvirke til at øge presset på de mest belastede strækninger og i krydsene, men vil generelt ikke føre til kapacitetsmæssige problemer.

Det eksisterende stinet bevares udover, at sænkningen af Vognporten vil give mulighed for, at gående og cyklister kan gå mellem centerområdets niveauforskelle samt mulighed for at cykle ad Vognporten udenom selve centret. Dermed

understøttes et generelt ønske i Albertslund om at øge de lette trafikanters muligheder for at benytte vejnettet, da det giver dem et langt større råderum i forhold til rutevalg.

Den øgede biltrafik samt krydset ved Vognporten mellem de gående trafikanter og biltrafikken vil teoretisk set øge risikoen for konflikter og uheld. Der sker dog ikke uheld i dag, og i fremtiden vurderes uheldsrisikoen også at være meget lille.

Der vurderes at være en moderat stigning i trafikmængden, men det fremtidige vejnet i planområdet planlægges indrettet til at håndtere den øgede trafik, således at der ikke vil opstå væsentlige afviklingsproblemer. Den øgede biltrafik samt de nye krydsningspunkter med potentielle konfliktområder mellem lette trafikanter og biler kan bidrage til et øget uheldstal i området. Med fokus på udformning af trafiksikre løsninger vurderes påvirkningen at være mindre.



Figur 3: Det nuværende vejnet (rød) og stinet (grøn) i og omkring masterplanområdet. Foto: Google Maps.

Vej- og stinet

Vejbetjeningen sker via Vognporten. Vognporten omkranser Albertslund Centrum og er tilsluttet Nordmarks Allé mod øst og Kongsholm Allé mod vest. Nordmarks Allé og Kongsholm Allé mødes i Albertslundvej, der passerer Albertslund Centrum og jernbanen i nord-syd gående retning. Bortset fra Vognporten indgår de nævnte veje i det overordnede vejnet i Albertslund Kommune.

Trafiksikkerhed – blandet trafik ved nedsænkning af Vognporten

Når Vognporten sænkes, vil biltrafikken skulle passere en tværgående stiforbindelse. Dette er en ny form for regulering i Albertslund Centrum, men en helt normal løsning andre steder. Afhængigt af trafikforholdene, herunder mængden af biler og fodgængere, kan en sådan overgang være signalreguleret, vigepligtsreguleret med en fodgængerovergang eller være udlagt som et gågadeareal.

Det er ønskeligt at fodgængertrafikken prioriteres over biltrafikken, og udformningen af pladsen tydeligt indikerer dette. Derfor vil krydsningspunktet blive etableret med en belægning, der følger belægningsudformningen for de øvrige gangarealer i området, og tydeligt adskiller sig fra den asfaltbelægning, der vil blive anvendt på Vognporten.

Pladsen og krydsningspunktet vil derfor ikke blive signalreguleret, men i stedet blive indrettet enten som et gågadeområde, hvor bilerne må vige for de gående jf. reglerne for kørsel i gågader, eller med et markeret kørebaneareal med lav hastighed og en fodgængerovergang. Valget af endelig løsning skal afklares.

Lignende løsninger fungerer i mange byer med samme eller større trafikmængder end i Albertslund Centrum. Et eksempel på tilsvarende trafikmængder er Jernbanegade i Næstved, hvor en vej krydser igennem et område i bymidten med et rigt udeliv og mange fodgængere.

Fodgængertællinger gennemført i 2018 viser en gennemsnitlig daglig fodgængerstrøm på ca. 770 personer gennem tunnelen under Vognporten. Mængden af fodgængere varierer dog meget fra dag til dag, og på den gode dag vurderes tallet at være omkring tre gange så højt, dvs. ca. 2.300 personer. Det vurderes, at døgnfordelingen nogenlunde følger den for biltrafikken, og det vil således være 10-15 % af den samlede daglige mængde, der passerer i eftermiddagsspidsstimen. Dette svarer til mellem 250-350 personer. I beregningen er der anvendt 350 personer.

Beregningen viser at både bil- og fodgængertrafik afvikles uden kapacitetsmæssige problemer. Ved perioder med mange fodgængere kan der opbygges en meget kort kø med 2-3 afventende biler. Afviklingen vil således foregå uden problemer, og for at tilgodese trafiksikkerheden skal der sikres et lavt hastighedsniveau for biltrafikken og gode oversigtsforhold.

Trafiksikkerheden er derved indarbejdet i masterplanen.

Parkering

Ifølge [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 planområdet ligger under 600 meter fra den kommende letbanestation og således inden for det stationsnære kerneområde, kan parkeringsnormen således reduceres – disse reduceringsmuligheder er dog anbefalinger, som der vil blive arbejdet med i den videre planlægning. Hvad angår almindelige handicapparkeringspladser og pladser, der skal give adgang til liftbus, er disse principielle placeringer indarbejdet i masterplanen.

PARKERINGSPRINCIPPER FOR BYGGEFELT 2

Byggefelt 2 har kun parkering i ét niveau (niveau -1).

Feltet har i sig selv ikke nok parkeringspladser, hvis man ser på de to felter separat, men kan suppleres af de mange parkeringspladser på felt 3. Der bør arbejdes på, at parkering ikke løses separat på hvert byggefelt, men at byggefelterne kan supplere hinanden.

Der er ikke gået i detaljer mht. ordninger for delebiler i forhold til Kommuneplan 2022 - dette bearbejdes yderligere i samråd med Albertslund Kommune. Der bør drøftes muligheder for delebilsmodeller og andre forhold, der kan sikre fleksibilitet og færre tomme p-pladser.

Parkeringsnormen for boliger er udregnet ved at antage at en gennemsnitlig bolig er 80 kvadratmeter. Derefter er parkeringsnormen på 1,5 divideret med 2, da området er stationsnært kerneområde (600m fra station). Se formlen nedenfor.

Parkeringsnormen for butikker er udregnet ved at dividere antallet af butikskvadratmeter med den estimerede parkeringsnorm på 1 parkeringsplads per 25 m², for så at dividere med 2, da det er indenfor stationsnært område. Se formlen nedenfor.

Alle tal er baseret på Kommuneplanens parkeringsnormer inkl. stationsnærhedsprincip. Derefter er parkeringsnormen på 1,5 divideret med 2, da området er stationsnært kerneområde.

PARKERINGSPRINCIPPER FOR BYGGEFELT 3

Parkering på byggefelt 3 består af 2 dele:

En p-plint i 2 etager og et parkeringshus i 6 etager opbygget med forskudte plan. P-plinten har direkte adgang til centret via servicearealet og vil dermed fungere bedst som parkering til centret. Parkeringsnormen for personbiler udregnes som på byggefelt 2.

Der er et overskud af p-pladser i byggefelt 3, der supplerer parkeringsbehovet i byggefelt 2.

Som på byggefelt 2, er der ikke gået i detaljer mht. ordninger for delebiler i forhold til Kommuneplan 2022 - dette bearbejdes yderligere i samråd med Albertslund Kommune. Der bør drøftes muligheder for delebilsmodeller og andre forhold, der kan sikre fleksibilitet og færre tomme p-pladser.

UDREGNING AF CYKELPARKERINGSNORM

I det stationsnære kerneområde skal der udlægges minimum 3 cykel p-pladser pr. bolig, hvoraf de 2 skal anlægges i forbindelse med boligernes opførelse. Ungdomsboliger og kollegier kræver dog kun 1 pr. bolig.

Hvad angår erhverv, kræves der for detailhandel og restauranter/caféer 4 pr. 100 m², 1 pr. 100m² hvis det drejer sig om butikker med pladskrævende varer, 2 pr. 100 m² for kontor og liberalt erhverv. I udregningen er der kun set på hvor mange p-pladser, der kræves pr. bolig på hvert byggefelt. Kravene fra detail, restauranter mm., løses i den overordnede cykelstrategi.

Alle tal er baseret på Kommuneplanens gældende parkeringsnormer inkl. stationsnærhedsprincip.

Støj og vibrationer

Støj fra trafik og virksomheder

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.

Vejstøj

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 Figur 1-2. Der skal ved projektering af disse boliger sikres, at krav til det indendørs

støjniveau kan overholdes ved at etablere støjreducerende foranstaltninger som f.eks. støjreducerende facader eller 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 4: Støjudbredelseskort for støj fra vejtrafik for en fremtidig situation, hvor masterplanen realiseres (beregnet 1,5 meter over terræn).

Støjen fra jernbanen er beregnet for dagens situation og med dagens jernbanemateriel. Støjudbredelsen 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 langs jernbanen har en god støjafskærmende effekt. Ved projektering af boliger skal det sikres, at krav til det indendørs støjniveau kan overholdes ved f.eks. at etablere støjreducerende facader 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 mindre.

Vibrationer

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 i den senere lokalplanlægning. Miljøpåvirkningen fra jernbanevibrationer på masterplanområdet vurderes samlet set at være moderat.

Støj fra virksomheder

Albertslund Varmeværk

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 foreligger nogle oplysninger om støj fra varmeværket, bør dette undersøges yderligere i de videre faser for realisering af masterplanen.

Varelevering og afhentning af affald

På nuværende stadie af masterplanen foreligger der ingen oplysninger om mængden af vareindleveringer til masterplanområdet. De konkrete støjforhold ved varelevering og afhentning af affald behandles i den senere lokalplanlægning.

Dele af vareleveringen og afhentning af affald er på nuværende stadie planlagt til at skulle foregå i semilukkede områder og på ydersiden af bebyggelsen. Herved vil eventuel støj blive afskærmet fra boliger. De konkrete støjforhold ved varelevering og afhentning af affald behandles i den senere lokalplanlægning.

Luftforurening

Luftemissioner fra trafik og virksomheder

Trafikkens luftforurening kan være i form af kvælstofdioxid og partikelforurening, og grænseværdierne herfor er overholdt med en pæn margin.

Der kan være virksomheder, som vil påvirke lokalplanområdet med lugt, støv eller anden luftforurening, og Miljøstyrelsens vejledningen nr. 3 fra 2003: "[Ekstern støj i byomdannelsesområder](#)" anbefaler, at der i lokalplanen også redegøres for disse forhold. Der er således redegjort herfor i lokalplanen og bestemmelserne under miljøforhold i § 13, at menneskers sundhed i forhold til lugt, støv eller anden luftforurening fra virksomheder sikres:

§ 13.5 Før nyt byggeri påbegyndes, skal det godtgøres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende vejledende grænseværdier for lugt, støv eller anden luftforurening kan overholdes.

DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi ved Aarhus Universitet – har lavet et interaktivt kort over luftkvalitet – "Luften på din vej"⁵. 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 fortsat vil ligge inden for de gældende grænseværdier. Der er derfor ikke foretaget yderligere undersøgelser i den forbindelse.

Der er dog en forventning om, at dieseltogene inden for en kort årrække vil blive udfaset til fordel for eldrevne tog, hvorved 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 meter 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 varmeværket kan overholde de vejledende B-værdier 1,5 meter 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.

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 forventes, at det vil være uden betydning, hvis bygningerne ikke placeres præcist, som der er anvendt i beregningerne. Albertslund Varmeværk medfører dermed en mindre påvirkning på masterplanområdet.

Kulturarv

Albertslund Centrum fremstår i dag som en sammenhængende helhed, der fortæller historien om Albertslunds udvikling i 1960'erne. Området fremstår relativt intakt, dog påvirket af nyere bebyggelser med højere bygningsvolumener ved Stationspladsen (Sundhedshuset og Kvickly).

Med masterplanen fastholdes områdets bevaringsværdige strukturer i form af det eksisterende gridsystem og byrumsgeometri, forsænkede stueetager og byrum, trafikseparering internt i området samt enkelte af områdets oprindelige bygninger. Ved at bevare den eksisterende byrumsgeometri bevares interne kig og forbindelser i området.

De nye høje bebyggelser i op til 10 etager vurderes at bryde med områdets eksisterende skala og de grundlæggende principper for områdets oprindelige udvikling om lavt byggeri i menneskelig skala. Tilbagerykning af overliggende etager i bygaderne vurderes til dels at begrænse påvirkningen og oplevelsen i bygaderne. De nye bygninger i 10 etager ved områdets ankomstpunkter vil fremstå som nye fixpunkter i området og vil virke dominerende i forhold til eksisterende fixpunkter i bybilledet. Nedrivning af dele af den eksisterende bebyggelse vil medføre, at en del af områdets oprindelige arkitektoniske helhed går tabt. Tilføjelse af ny bebyggelse i området integreres i områdets eksisterende arkitektoniske principper om synlig og taktfast konstruktion samt etablering af kolonnader og overdækning i stueetagen mod bygaderne. Der bør i en efterfølgende konkret planlægning fastsættes konkrete bestemmelser for ny bebyggelses arkitektoniske indpasning i området.

Opsamling

Masterplanen og miljøvurderingen er udarbejdet i en samlet proces, hvorfor miljøhensyn er indarbejdet i masterplanen. I miljørapporten er det vurderet, at masterplanforslaget er udarbejdet under hensyn til de afgrænsede miljøemner således, at planen kan vedtages uden væsentlige påvirkninger på og af miljøet.

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

Høringssvar og bemærkninger

Forslag til Masterplan for Albertslund Centrum med tilhørende miljørapport var i høring fra torsdag den 29. juni 2022 til og med tirsdag den 13. september 2022, dvs. lidt over 10 ugers høring. Albertslund Kommune har modtaget høringssvar og bemærkninger fra i alt 10, som fordeler sig på 2 borgere, 3 organisationer, én erhvervsdrivende, én myndighed, ét museum, én institution og ét politisk parti. Høringssvar er vedhæftet som bilag ved Kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse af planforslagene.

Ingen af høringssvarene er bemærkninger direkte til miljørapporten, men flere omhandler de plantiltag og arealer, der er miljøvurderet. Derudover er der flere høringssvar, som noteres og medtages i den videre lokalplanlægning for området.

På baggrund af bemærkningerne har forvaltningen foretaget en række ændringer af forslag til Masterplanen for Albertslund Centrum, som gennemgås nedenfor:

Der er tilføjet en beskrivelse omkring adgangsforhold for handicappede samt der er sket en opjustering af antallet af handicapparkeringspladser til almindelige biler og liftbusser efter kommuneplanens retningslinjer. Masterplanens illustrationer herunder snit er grafisk tilrettet, så de viste højder stemmer overens med masterplanens beskrivelse af etageantal og dermed overholder Kommuneplanens rammer om maksimalt hhv. 6 og 10 etager og en højde på 33 m. På baggrund af tilgængelighed af redningsareal er forslag til regnvandshåndtering på det nye torv taget ud af masterplanen. Derudover er der tilføjet et redegørelsesafsnit, der beskriver forsyning, vand og spildevand, samt kortmateriale, der viser eksisterende ledninger i området. Samlet set vurderes det, at ændringerne ikke giver anledning til yderligere miljøvurdering, idet miljørapportens overordnede konklusioner ikke påvirkes væsentligt.

Albertslund Kommune vurderer, at der ikke er tale om ændringer, som har en karakter eller et omfang, der udløser en fornyet høring af planforslagene eller en supplerende høring af enkelte dele.

Alternativer

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

Miljøvurderingens 0-alternativ fastlægges som situation, hvor forslag til Masterplan for Albertslund Centrum ikke vedtages, og de eksisterende plangrundlag for området derved videreføres. 0-alternativet medtages i miljøvurderingen som referenceramme, for at kunne sammenholde konsekvenserne af en udvikling uden planens vedtage. Masterplanen indeholder en række tiltag, der skal muliggøre ønsket om at gøre centrets ydre mere åbent og inviterende, mere tilgængeligt for cyklende og gående på tværs af niveauer, etablere grønne tagflader og nedsænke Vognporten samt forbinde de tilstødende udviklingsområder til masterplanområdet. Planforslagets strategier og visioner vil ikke være gældende i 0-alternativet, hvor den nuværende arealanvendelse i centerområdet opretholdes. 0-alternativet beskriver dermed situationen, hvor der ingen masterplan er for området. For 0-alternativet er der nutidige udfordringer som klima, regnvand og bæredygtighed, som håndteres ved realisering af masterplanen.

Overvågning

I henhold til § 12, stk. 4 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) skal Miljøvurderingsrapporten 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.

Der er ikke identificeret miljøpåvirkninger, der kræver overvågning, i forbindelse med miljøvurderingen af planforslaget eller efter en realisering heraf. Dog er der identificeret miljøpåvirkninger, der skal overvåges i forbindelse med den videre lokalplanlægning og myndighedsbehandling.

Landskab: Vind

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 højtliggende opholdsområder. En præcis vurdering af dette kan først udføres, når der foreligger detaljerede design for rækværker, tagstrukturer, beplantning og ønskede opholdsmønstre.

Vand

Miljørapporten konkluderer, at når der inden for planområdet sker en ændring disponering både i højden og i befæstelsesgraden vil det betyde en lokal ændring af afstrømningen. Denne disponering forudsættes vurderet og adresseret i hydrauliske modelleringer, som udføres i en efterfølgende planlægnings- og projekteringsfase, således der ikke sker oversvømmelser inden for planområdet ud over kommunens serviceniveau.

Menneskers sundhed: Støj

Der skal ved projektering af disse boliger sikres, at krav til det indendørs støjniveau kan overholdes ved at etablere støjreducerende foranstaltninger som f.eks. støjreducerende facader eller 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.

Ved projektering af boliger skal det sikres, at krav til det indendørs støjniveau kan overholdes ved f.eks. at etablere støjreducerende facader 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.

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 i den senere lokalplanlægning.

De konkrete støjforhold ved varelevering og afhentning af affald behandles i den senere lokalplanlægning.

Dele af vareleveringen og afhentning af affald er på nuværende stadie planlagt til at skulle foregå i semilukkede områder og på ydersiden af bebyggelsen. Herved vil eventuel støj blive afskærmet fra boliger. De konkrete støjforhold ved varelevering og afhentning af affald behandles i den senere lokalplanlægning.

Kulturarv

Der bør i en efterfølgende konkret planlægning fastsættes konkrete bestemmelser for ny bebyggelses arkitektoniske indpasning i området.

Litteraturliste

Albertslund Kommune (2009):	Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021.
Albertslund Kommune (2016):	Spildevandsplan 2016 – 2025.
Albertslund Kommune (2018):	Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030.
Albertslund Kommune (2022):	Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034.
Albertslund Kommune og Glostrup Kommune (2022):	Politisk aftale om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b
Danmarks Statistik (2021):	Fakta om Danmarks udledning af drivhusgasser samt energiforbrug (opdateret)
Erhvervsministeriet (2020):	Bekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 om lov om planlægning [Planloven].
Miljøministeriet (2021):	Bekendtgørelse nr. 1976 af 27. oktober 2021 bekendtgørelse af lov om miljøvurderinger af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) [Miljøvurderingsloven].
Miljøstyrelsen (1984):	Veiledning nr. 5/1984: "Ekstern støj fra virksomheder".
Miljøstyrelsen (2003):	Veiledningen nr. 3/2003: "Ekstern støj i byomdannelsesområder"
Miljøstyrelsen (2007):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007: "Støj fra veje"
Miljøstyrelsen (2007)	Tillæg til vejledning nr. 5/1984: "Ekstern støj fra virksomheder".

Udarbejdet af Lenette Vintersborg

