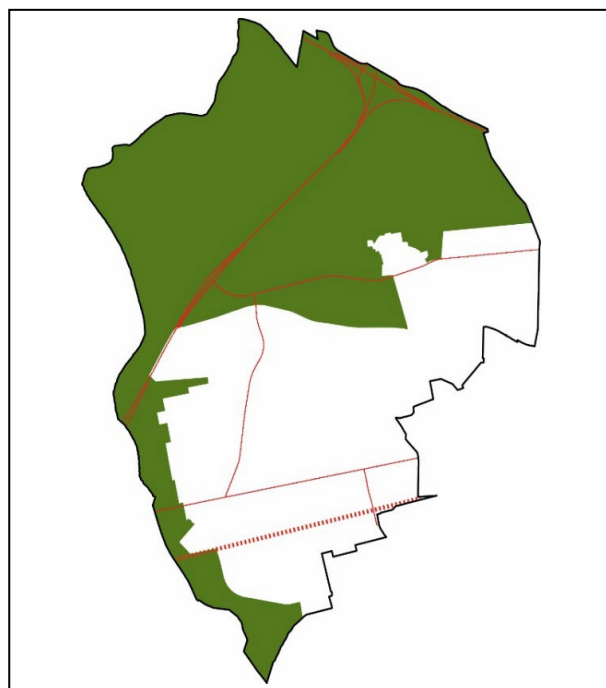
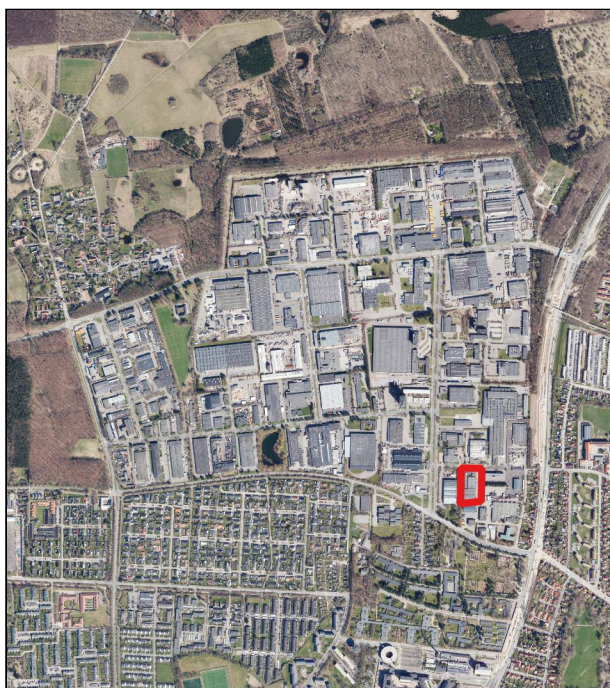


Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af Lokalplan 5.8 – *Boliger og erhverv på Smedeland 6*

Sagsnummer: 09.40.05-P16-1-22



Indholdsfortegnelse

Indledning.....	4
Lovgrundlag.....	4
Forslag til Lokalplan 5.8 - <i>Boliger og erhverv på Smedeland 6</i>	4
Lokalplan 5.8's formål.....	4
Områdets anvendelse – delområde 1.....	4
Områdets anvendelse – delområde 2 og 3.....	5
Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen.....	6
Befolkning og menneskers sundhed.....	6
Trafikale forhold.....	6
Støj fra trafik og virksomheder.....	9
Luftemissioner fra trafik og virksomheder.....	11
Jordforurening.....	12
Landskab og visuelle forhold.....	13
Klimatilpasning.....	13
Visuelle forhold og skyggepåvirkning.....	14
Skygger fra bebyggelsen.....	15
Ændringer af vinden som følge af bebyggelsen.....	15
Arealanvendelse.....	15
Kulturarv.....	15
Kumulative virkninger.....	16
Opsamling.....	20
Høringssvar og bemærkninger.....	21
Samme drifts- og udviklingsmuligheder for de eksisterende virksomheder i området.....	22
Trafiksikkerhed.....	24
Klimatilpasning og skybrudssikring.....	24
Miljørapporten mangler beregninger af byggematerialernes klimabelastning.....	25
Alternativer.....	26
Undersøgte alternativer.....	26
0-alternativet.....	27
Overvågning.....	27
Afværgeforanstaltninger.....	28
Trafiksikkerhed.....	28
Trafikstøj.....	28
Virksomhedstøj.....	28
Indbliksgener.....	29

Regnvandshåndtering	29
Manglende viden	29
Klima	29
Jordbund og vand.....	29
Litteraturliste.....	30

Indledning

Albertslund Kommunalbestyrelse besluttede på mødet [tirsdag den 14. december 2021](#) at godkende startredegørelsen for projektet på Smedeland 6, hvormed udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.8 – *Boliger og erhverv på Smedeland 6* og tilhørende miljøvurdering kunne påbegyndes.

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [tirsdag den 13. december 2022](#) at sende [forslag til Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 6](#) med tilhørende [Miljørapport](#) i offentlig høring. Forslaget var i 8 ugers høring fra tirsdag den 20. december 2022 til og med tirsdag den 14. februar 2023.

Lovgrundlag

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

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

Forslag til Lokalplan 5.8 - *Boliger og erhverv på Smedeland 6*

Forslag til Lokalplan 5.8 - *Boliger og erhverv på Smedeland 6* område er beliggende i den østlige del af Hersted Industripark, og er inddelt i 3 delområder, se figur 1. I delområde 1 giver planforslagets mulighed for etagebebyggelse til blandet bolig og erhverv, mens delområde 2 udgøres af de to private fællesveje, der fører fra Smedeland ned til henholdsvis Smedeland 8A og Smedeland 32. Delområde 3 omfatter den offentlige vej Smedeland, der på sigt vil komme til at hedde Smedeland Boulevard.

Lokalplanområdet omfatter et areal på ca. 47.088 m², hvoraf delområde 1 udgør ca. 10.040 m² og delområderne 2 og 3 tilsammen udgør ca. 37.048 m². Området udgøres af matrikel nr. 6i, 8au, 8av, 8ax, 8cb og 8h samt vejmatrikel 7000y, Herstedøster By, Herstedøster. Området er beliggende i byzone og fastholdes i byzone.

Lokalplan 5.8's formål

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

Formålet med lokalplanen er således at skabe det planmæssige grundlag for, at der kan opføres op til 200 boliger i form af etageboliger og enkelte erhvervsvirksomheder i stueplan i form af kontor og liberale erhverv.

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

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

Områdets anvendelse – delområde 1

Der planlægges for opførelse af højst 200 boliger. Områdets samlede bebyggelse må ikke have en bebyggelsesprocent over 150 % svarende til et bruttoetageareal på 15.000 m². Mod Smedeland opføres bebyggelsen i 6 etager og trapper ned mod syd, hvor bebyggelsen er 4 etager. Herudover kan der etableres fælles tagterrasser på 4. og 5. sal. I midten er et samlende fælles gårdrum, hvor der kan etableres et fælleshus i form af et orangeri. Under bebyggelsen etableres parkeringskælder.

Bebyggelsens lejligheder varierer i størrelsen fra ca. 45 m² - ca. 120 m². For at begrænse antallet af helt små boliger, fastsættes, at maksimalt 10 % af boligerne må have en størrelse på 45 - 54 m², og gennemsnitsstørrelsen på boligerne skal være minimum 80 m².

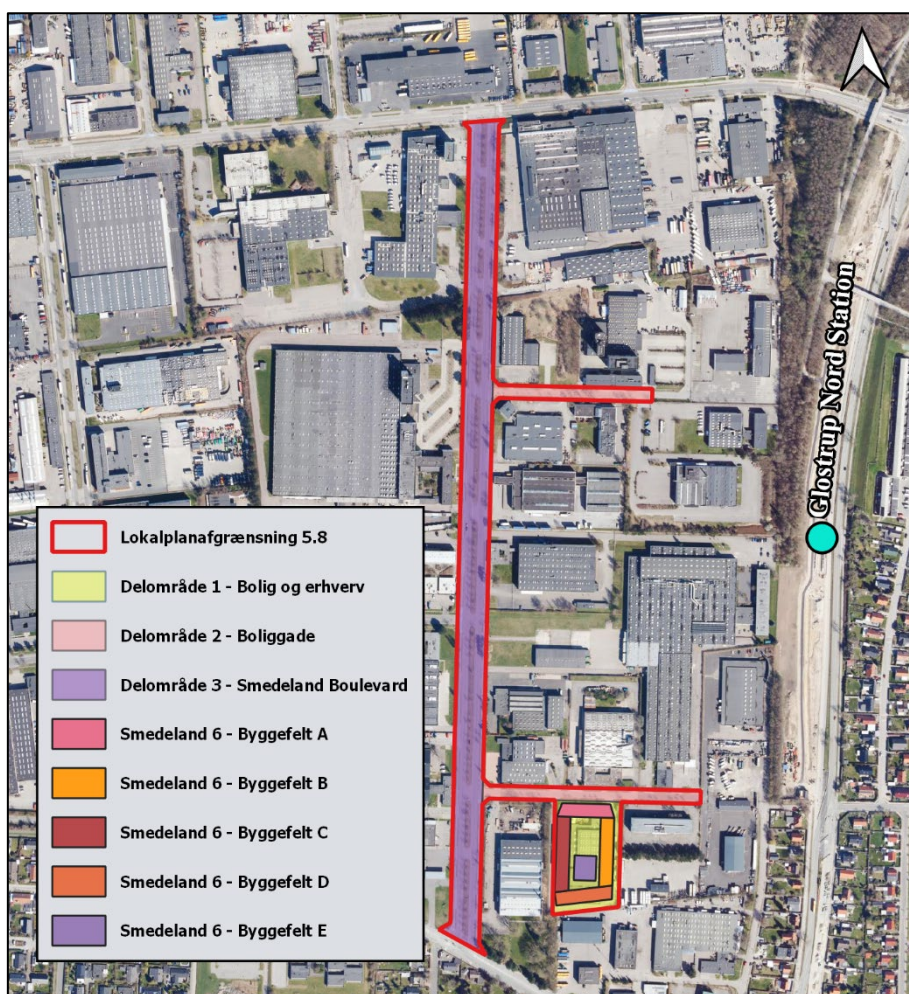
For byggefelt A må bebyggelse opføres i op til 6 etager med en maksimal højde på 24 m. For byggefelt B og C må bebyggelse opføres i op til 5 etager med en maksimal højde på 21,5 m. For byggefelt D må bebyggelse opføres i op til 4 etager med en maksimal højde på 18,5 m. Inden for byggefelt B, C og D kan derudover etableres tagterrasser, som tæller med som en etage. For byggefelt E må bebyggelse opføres i op til 1 etage med en maksimal højde på 6 m. Højder på bebyggelsen er inklusiv tage. Der skal etableres parkeringskælder under bebyggelsen og gårdrummet.

Bebyggelsens nedtrapning i skala mod syd samt taghældningen sikrer, at sollyset trækkes længere ind i gårdrummet og dermed skaber gode dagslysforhold for boligerne.

Områdets anvendelse – delområde 2 og 3

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

Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.



Figur 1: Lokalplanens afgrænsning, delområder og byggefelter.

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

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

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

Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen

Planforslagets udgangspunkt er, at der ved Smedeland 6 kan etableres blandede byfunktioner i form af etagebebyggelse til blandet boliger og erhverv, og områdets samlede bebyggelse må ikke have en bebyggelsesprocent over 150 % svarende til et bruttoetageareal på 15.000 m². Der kan dog opføres mindre overdækninger og skure udover det samlede bruttoetageareal jf. beregningsreglerne i [Bygningsreglementet](#).

Når der skal udarbejdes en miljørapport til en lokalplan og/eller kommuneplan herunder tillæg, bliver der udsendt et udkast til afgrænsningsnotat til berørte myndigheder, før der tages endelig stilling til afgrænsningen af miljørapportens indhold (jævnfør [miljøvurderingsloven](#) § 11 og § 32, stk. 1, pkt. 2).

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

Følgende temaer er blevet behandlet i [miljørapporten](#):

Befolkning og menneskers sundhed

Trafikale forhold

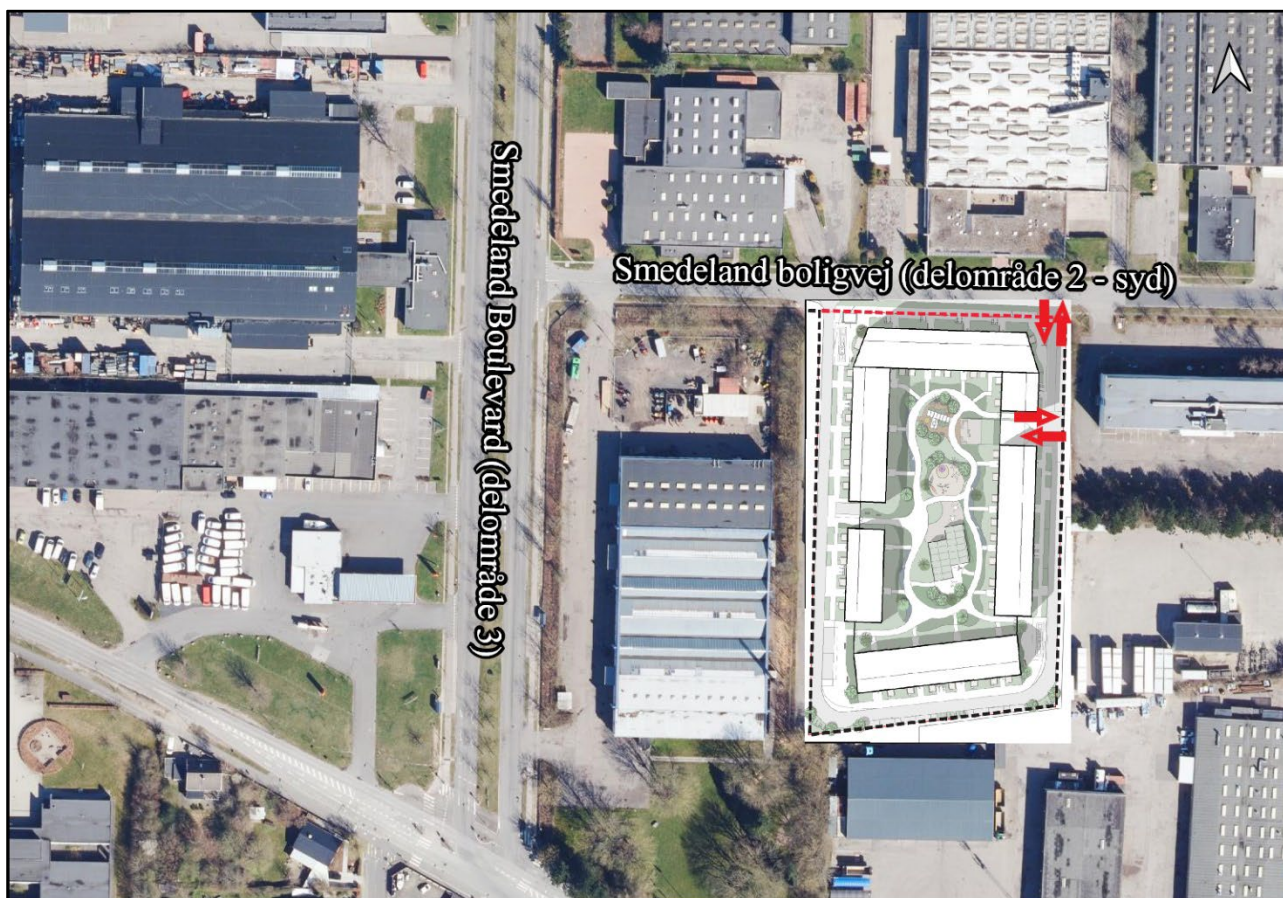
Den trafikale afvikling, trafiksikkerhed og parkering på Smedeland 6 er blevet belyst i Miljøvurderingen til lokalplanen.

Trafikafvikling

Omdannelsen af planområdet fra industri- og erhvervsområde til bolig- og erhvervsområde med etageboliger og mulighed for indretning af liberalt erhverv i stueetagen vil medføre en ændring i trafikmønstre og en ændret sammensætning af trafikanter i planområdet. Der vil være god mulighed for parkering af beboernes egne biler i planområdet. Hertil etableres der cykelparkering, og der vil være let adgang til den kommende letbanestation Glostrup Nord.

Tilkørsel til planområdet vil ske via stikvejen fra Smedeland Boulevard til Smedeland Boligvej (fra lokalplanforslagets delområde 3 til delområde 2 - syd), som det også er tilfældet i dag. Således vil planområdet fortsat have vejadgang via stikvejen og trafikken afvikles i T-krydset med stamvejen Smedeland Boulevard. Som bilist vil det være muligt at køre fra stikvejen via en vej både for forgængere, cyklister og bilister langs den østlige del af bebyggelsen til parkeringskælderens under det delvist hævede gårdrum. Denne vej fortsætter som en servicevej rundt om bygningen, og bygherre har mulighed for at udforme denne vej, som et "shared space"-område.

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



Figur 2: Adgangen til parkeringskælder via Smedeland boligvej i lokalplanforslagets delområde 1.

I forbindelse med trafikanalysen er der analyseret på:

- Hverdagsdøgnetrafik (HDT), som er den gennemsnitlige trafik, der passerer et givet sted på vejen i et hverdagsdøgn uden for sommermånederne (juni, juli, august).
- Spidstimen, som er den time med flest biler, der passerer. Der er noteret trafiktal for morgen- og eftermiddagsspidstimerne.

Disse to parametre er relevante for at kunne analysere planforslagets påvirkning af trafikken i området. Antallet af biler til og fra Smedeland 6 i forbindelse med den fremtidige anvendelse bygger på en antagelse om, at hver bolig i gennemsnit genererer 3,02 kørsler dagligt i henhold til [Hersted Industripark – Trafikal analyse](#). Det vil give op mod 565 daglige ture på den interne vej på Smedeland 6. Den forventede trafikstigning ved vedtagelse af plangrundlaget er 136 flere bilture pr. døgn.

Tabel 1: Forventet trafikstigning fra delområde 1 i lokalplanforslaget			
Anvendelse	Størrelse	Turrate	Antal bilture pr. døgn
Eksisterende anvendelse			
Anden industri	Areal: 5.368 m ²	8,4 fordelt på: 5 % lastbiler/varevogne* 95 % personbiler**	451
Fremtidig anvendelse			
Etageboliger	187 boliger	3,02	565
Netto trafikforøgelse			136
*23 lastbiler/ladbiler/varevogne med leverance af produkter.			
**428 personbiler			

Da planforslaget primært omfatter etablering af boliger, vil trafikken ikke fordele sig jævnt over døgnet men derimod være mere koncentreret, primært om morgenen og om eftermiddagen. Den forventede belastning for spidstimerne morgen og eftermiddag:

Tabel 2: Beregning af spidstimetrafik morgen og eftermiddag. Procenterne angiver henholdsvis ind- og udkørsel					
	Antal bilture pr. døgn	Spidstimeandel (morgen/eftermiddag)	Antal biler i spidstime	Retningsfordeling morgen (ind/ud)	Retningsfordeling eftermiddag (ind/ud)
Eksisterende anvendelse					
Anden industri	451	20 %	90	67/23 (74 %/26 %)	23/67 (26 %/74 %)
Fremtidig anvendelse					
Etageboliger	565	25 %	141	24/117 (17 %/83 %)	117/24 (83 %/17 %)
Nettotrafikændring	114		51	-43/94	94/-43

Delområde 1 i planforslaget placeringen i forhold til det omkringliggende område og vejnet og som følge af de i [Masterplan Hersted 2045](#)'s forventede ud- og ombygninger af eksisterende lyskryds samt omdannelse af Smedeland Boulevard, formodes trafikken til og fra planområdet hovedsageligt at orientere sig mod nord til Nordre Ringvej. Dermed forventes kun en mindre andel af trafikken at køre mod vest via Gamle Landevej.

Det fremgår af [Hersted Industripark – Trafikal analyse](#), at langt de fleste vejstrækninger og kryds kan afvikle den ekstra trafik, der genereres i Hersted Industripark frem mod 2026. Den forøgede trafik, der opstår som følge af delområde 1 i planforslaget vurderes derfor samlet at være *ubetydende til lille* for trafikafviklingen.

Lokalplanens kortbilag 3 viser blandt andet vejadgange og parkering i konstruktion, og bestemmelserne om veje og stier fastsætter (§ 8), hvordan den interne bolig- og servicevej skal anlægges.

Trafiksikkerhed

Lokalplanen beskriver i redegørelsesdelen, at adgang til bebyggelsen for biler foregår via den private fællesvej *Smedeland Boligvej*. I overensstemmelse med [Masterplan Hersted 2045](#) vil Smedeland boligvej (delområde 2) og Smedeland Boulevard (delområde 3) på sigt blive etableret fortov og cykelsti, og lokalplanforslagets delområde 1 vil både have cykel-gangstier og "shared space"-områder, hvor ved sidstnævnte områder skal bilister tag særlige hensyn til de bløde trafikanter.

Lokalplanens bestemmelser om veje og stier (§ 8), grundejerforening (§ 15) samt forudsætninger for ibrugtagning for ny bebyggelse (§ 16) sikrer, hvordan disse anlæg kan anlægges og skal etableres, der er en forudsætningen for at kunne få ibrugtagningstilladelse til benyttelse af bebyggelsen.

Trafiksikkerheden er derved indarbejdet i lokalplanen.

Parkering

Ifølge retningslinje 7 i Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er parkeringsnormen for biler minimum 1,5 pr. bolig ved etagebebyggelse. I det stationsnære kerneområde kan parkeringsnormen for biler reduceres med 50 %. I det lokalplanforslagets område ligger under 600 meter fra den kommende letbanestation og således inden for det stationsnære kerneområde, kan parkeringsnormen således reduceres til minimum 0,75 parkeringsplads pr. bolig. For kontor og liberale erhverv kan parkeringsnormen ligeledes reduceres fra 1 pr. 50 m² til 1 pr. 100 m². Der skal således anlægges op til i alt 141 parkeringspladser. Heraf skal 3 af pladserne være til handicapkassevogne på terræn og 3 almindelige handicappladser.

I henhold til retningslinje 7.12 i Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034 skal minimum 75 procent af parkeringspladser etableres i konstruktion, når rammeområdet giver mulighed for bebyggelsesprocenter på 150 og derover, hvilket er for at optimere størrelsen af de udendørs opholdsarealer.

Eftersom planforslaget giver mulighed for at etablere op til 200 boliger, skal der således etableres op til 150 parkeringspladser i konstruktion.

Albertslund Kommune har en ambition om at gå forrest i den grønne omstilling, hvilket understøttes med etablering af ladestander til el-biler i planforslagets område. Hertil arbejdes der på etablering af en delebilsordning for bebyggelsen Smedeland 6, hvilket vil fremme den bæredygtige mobilitet. For hver delebilsparkeringsplads der anlægges, kan parkeringsnormen reduceres med 4 parkeringspladser. Der kan dog maksimalt etableres 1 delebilsparkeringsplads for hver 25. bolig, og således kan der maksimalt etableres 8 delebilsparkeringspladser.

Der skal som minimum etableres 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf minimum halvdelen af cykelparkeringen skal være overdækket. Cykelparkering i cykelkælder betragtes som overdækket. Endvidere skal der ud over den almindelige cykelparkeringsnorm etableres yderligere 3 ladcykelparkeringspladser pr. anlagt parkeringsplads til delebil, såfremt der etableres en delebilsordning

Det fremgår således af planforslagets redegørelse og bestemmelser om parkering i § 9 og forudsætninger for ibrugtagning for ny bebyggelse i § 16 samt tilhørende kortbilag, at disse forhold er indarbejdet i lokalplanen.

Støj fra trafik og virksomheder

Støj fra trafik

Den vejledende grænseværdi for støj fra trafik i forbindelse med planlægning for boliger er på L_{den} 58 dB jf.

[Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). Beregningerne viser, at støj fra trafik vil være overholdt overalt på de udendørs opholdsarealer i planforslagets område på nær i mindre områder i den nordlige ende og i den sydlige ende af grunden:



Figur 3: Støj fra veje på de udendørs arealer ved den forventede trafik i 2032.

På den nordligste bygning overskrides støjgrænsen på den nordvendte facade ud for de 4 nederste etager og på den vestvendte facade ud for nederste etage. På den sydligste bygning overskrides grænseværdien på den vestvendte facade ud for øverste etage. På alle øvrige facader overholdes støjgrænsen. Overskridelserne er ret små, under 2 dB i alle tilfælde. Der er således tale om en lille til middel påvirkning af planforslaget.

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

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

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

- Støjniveau på udendørs opholds- og friarealer i forbindelse med boliger: 58 dB(A)
- Indendørs støjniveau i boligens opholdsrum med delvist åbne vinduer (0,35 m²): 46 dB(A)
- Indendørs støjniveau i boligens opholdsrum med lukkede vinduer: 33 dB(A)
- Indendørs støjniveau i lokaler til administration, liberale erhverv og lignende med lukkede vinduer: 38 dB(A)

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

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

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

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

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

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

Således kan det ses i forslag til lokalplan 5.6's bestemmelser under § 13 om miljøforhold, at disse "huludfyldningsregler" er fastsat, og derved tager lokalplanen højde for støj fra veje, og miljøvurderingen har godtgjort, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje kan overholdes.

Støj fra virksomheder

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

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

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

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

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

Luftemissioner fra trafik og virksomheder

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

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

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

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

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

Jordforurening

I Hersted Industripark er der generationsforurening med klorerede opløsningsmidler i jordbunden, men Smedeland 6 ligger forholdsvis langt væk fra denne forurening, og der er ikke i forbindelse med de geotekniske borer og jordprøver herfra konstateret forurening fra generationsforureningen. Der er dog blev konstateret forurening i 5,5 meter under terræn i det sydvestlige hjørne af ejendommen.

På baggrund af de foreliggende miljøhistoriske oplysninger og udførte forureningsundersøgelser har Region Hovedstaden varslet, at ejendommen forureningskortlægges. Det fremgår af varslingsbrevet fra Region Hovedstaden, at ejendommen kortlægges delvist som forurenede på vidensniveau 2, og resten kortlægges som muligt forurenede på vidensniveau 1.

En V1-kortlægning betyder, at der er viden om en branche eller aktivitet, som kan have forårsaget jordforurening, f.eks. hvis der har været benzinstation, autoværksted, trykkeri, nedgravede tanke over 6.000 l, der potentielt kan have medført forurening.

En V2-kortlægning betyder, at der er konkret viden om en forurening. Ejendomme bliver i udgangspunktet V2-kortlagt, hvis der er dokumentation for f.eks. i form af jord- og grundvands- eller poreluftprøver, at der på ejendommen er en jordforurening, som kan udgøre en risiko for mennesker og miljø. Der kan således godt være konstateret forurening på en given ejendom, som ikke kortlægges, hvis forureningen ikke udgør en risiko.

Såfremt der konstaterede kraftige jordforureninger, vil dette jord blive opgravet og bortskaffet i henhold til gældende lovgivning i forbindelse med anlægsarbejdet. Hvis der i forbindelse med anlægsarbejdet og byggeriet i planområdet konstateres kraftige jordforureninger eller affaldsdepot, skal arbejdet straks indstilles, og Albertslund Kommune skal underrettes herom jf. lokalplanens bestemmelse § 13.1 og jordforureningsloven. Alle kraftige jordforureninger skal afværges tilstrækkeligt til, at de ikke udgør en risiko for mennesker og miljø. Afværge af kraftige forureninger skal dokumenteres ved prøver. Da området skal anvendes til arealfølsom anvendelse, herunder beboelse, vil der blive udlagt 0,5 m dokumenteret ren jord på de ubefæstede arealer. Således vurderes planforslagene ikke at medføre en påvirkning af mennesker ved den ændrede arealanvendelse.

Lokalplan giver ikke mulighed for aktiv nedsivning i planområdet jævnfør bestemmelse § 11.1, da området ligger i et område med drikkevandsinteresser og nitratfølsomt indvindingsområde, og er derfor også følsomt overfor andre forureninger.

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

Landskab og visuelle forhold

Klimatilpasning

Klimatilpasning af planområdet er for at sikre området mod fremtidens klima, hvor modellerne spår, at Danmark kan forvente flere mildere vintre med mere regn, og somrene bliver varmere med flere og længere hede- og varmebølger og dermed længere tørkeperioder samt kraftigere regnskyl herunder skybrud.

Dette sker som følge af stigende temperatur, der 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.

Planens påvirkning af drivhusgasudledninger

Planen vil bidrage til, at der kan etableres op til 200 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 420 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 3.738 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.

Lokalplanen har en stram parkeringsnorm som følge af stationsnærhed til den kommende letbanestation, og kan yderligere strammes ved at indføre delebilsordninger for planområdet. Dette forventes at medføre, at de kommende beboere vil benytte sig af kollektiv transport til især pendling.

Planen giver mulighed for etagebebyggelse i delområde 1 på et såkaldt "*brown field*"-areal, hvilket er omdannelse af et eksisterende industri- og erhvervsområde i et eksisterende byområde, og er dermed mere klimavenligt end etablering af enfamilie- og rækkehuse på en bar mark, de såkaldte "*green field*"-arealer.

Albertslund Kommune vil endvidere arbejde for, at bebyggelsen opføres efter [DGNB](#)-guldcertificering, der oprindeligt er en tysk bæredygtigheds-certificeringsordning, og navnet er en forkortelse for "*Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen*" (Realdania 2021). DGNB er en uvildig tredjepartsverificering af kvaliteten af et projekt, og er et kvalitetsstempel på bæredygtigheden i projektet. DGNB bygger på FN's definition af bæredygtighed. I DGNB-systemet evalueres et byggeri eller byområde ud fra seks hovedområder: Miljømæssig kvalitet, økonomisk kvalitet, social kvalitet, teknisk kvalitet, proceskvalitet og områdekvalitet. Kriterierne opdateres løbende i takt med, at branchen får ny viden og praksis.

Planernes klimatilpasning

Store dele af planområdet er i dag befæstede med asfalt, og alt regnvand fra området afvandes særskilt til offentlig kloak, da Hersted Industripark er separatkloakeret. I henhold til Albertslund Kommunes [Spildevandsplan 2016 - 2025](#) er den maksimale afløbskoefficienten for erhvervsområder 0,85, hvorimod boligområde/etagebebyggelse er 0,5.

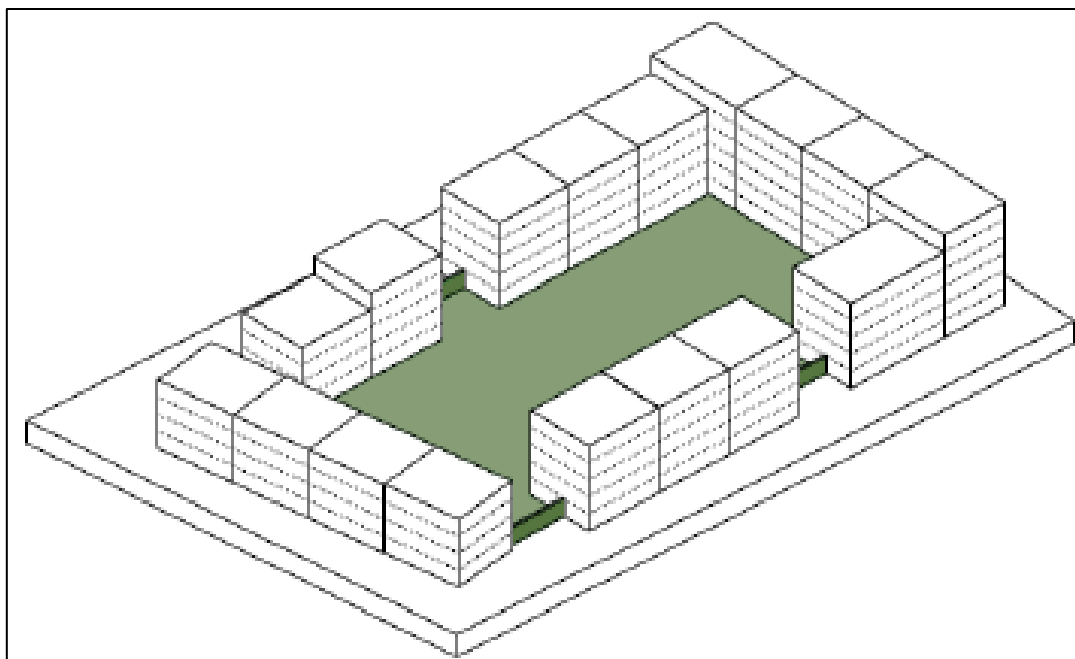
Der er dog ikke mulighed for aktiv nedsivning i området, eftersom hele Hersted Industripark er et ældre erhvervs- og industriområde, hvor der kan være forureninger fra fordums tid, og samtidig er et område med drikkevandsinteresser og nitratfølsomt indvindingsområde.

Lokalplanen stiller således både krav om og giver mulighed for en række løsninger til håndtering af regnvandet inden for lokalplanområdet. Bygninger skal f.eks. kunne modstå en fremtidig 15 års regnvejrshændelse ved, at der kan stå 10 cm vand på terræn op ad bygningen uden at volde skade, eller ved at skabe en tilsvarende beskyttelse ved regulering af terrænet omkring bygningerne, og der skal være fald væk fra bygningerne. Desuden giver lokalplanen mulighed for integrerede løsninger til forsinkelse af regnvandet på stier, parkeringspladser og opholdsarealer f.eks. i form af regnvandsbede med 20 forskellige plantesorter og sedumtage på bebyggelsen.

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

Visuelle forhold og skyggepåvirkning

Den nye boligbebyggelse skal etableres som en karréstruktur i op til 6 etager med et samlende gårdrum, og er opdelt i mindre bygningsvolumener:



Figur 4: Situationsplan - karréstruktur med det samlende gårdrum i midten, der er markeret med grønt.

Bebyggelsen er nedskaleret mod syd for at opnå bedst mulige solforhold i det grønne gårdområde, og sammen med passagerne skabes en større åbenhed i bebyggelsen for lys og luft i gården. Bebyggelsen udformes med taghældninger for at nedbryde skalaen og imødekomme lysafstandene for området. Dette sikrer gode opholdsrum mellem bygningerne hele året og gode dagslysforhold i boligerne.

Bebyggelsen opføres i tegl i røde nuancer og altaner, inddækninger, vinduesrammer mv., der vil fremstå i mørk nuance, som skaber en fin kontrast til det robuste røde murværk.

I lokalplanen er det beskrevet i redegørelse og fastlagt i bestemmelser i § 5 om bebyggelsens omfang og placering samt i § 6 om bebyggelsens ydre fremtræden, hvorledes den kommende bebyggelse i området skal udføres og derved den visuelle påvirkning heraf.

Da terrænet er fladt i området, vurderes det, at etagebyggeriet vil kunne erkendes fra større afstande. Byggeriet forventes at være synligt fra dele af Nordre Ringvej, imellem husene om vinteren, når der ikke er blade på træerne. Den nye bebyggelse forventes ikke at være synlig i den nordlige ende af Malervangen, da stedsegrønne træer i skel ved Smedeland 8 vil skærme for udsyn til bebyggelsen, mens beboerne på den midterste del af Malervangen vil kunne erkende bebyggelsen på Smedeland 6. Virksomhederne i den sydlige ende af Malervangen vil skærme udsynet til Smedeland 6 for beboerne i den sydlige ende af Malervangen. Fra Gamle Landevej forventes byggeriet at være synligt på dele af strækningen op til Smedeland Boulevard. Fra Smedeland Boulevard vil bebyggelsen være synlig flere steder. Samlet vurderes den visuelle påvirkning at være *middel*.

Det skal dog bemærkes, at med den udvikling, der er i området, vil der komme etageboligbebyggelser i området omkring Smedeland 6, og derved vil bebyggelsen på Smedeland 6 sandsynligvis ikke være synlig for andre end de nærmeste beboere på de tilstødende matrikler til lokalplanområdet.

Skygger fra bebyggelsen

Der er blevet udarbejdet skyggediagrammer for sommer- og vintersolhverv samt jævndøgn.

Ifølge skyggediagrammerne vil den lavtstående sol i september, december og marts give anledning til de længste øst-, nord- og vestvendte skygger. Skyggerne bevæger sig hen over dagen og er længst ved sol op- og nedgang. Omvendt er skyggepåvirkningen om sommeren lille, da solen står højt på himlen.

Det vurderes, at der er påvirkninger i september og december måned af *kort varighed* og i *et lille område*. Der er derfor tale om en *lille påvirkning*. Påvirkningen om foråret og sommeren vil være af *ingen* eller *kort varighed* i et *lille område* og vurderes derfor at være *ubetydelig*.

Som det fremgår af ovenstående vurdering af de kommende skyggeforhold ved fuld udnyttelse af lokalplanen, vurderes det samlet set, at Lokalplan 5.8 – *Boliger og erhverv på Smedeland 6* vil medføre en lille påvirkning af skyggeforholdene i og omkring planområdet.

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

Ændringer af vinden som følge af bebyggelsen

Den planlagte bebyggelse er væsentligt højere end den nuværende og omkringliggende bebyggelse. Det kan påvirke oplevelsen af udearealer, da den høje bebyggelse kan skabe turbulens og føre vestenvinden ned til terræn. Vindforholdene er inddraget i udformningen af den planlagte bygningsmasse, så vindpåvirkningen på de udendørs opholdsarealer begrænses.

Omkring planområdet er der især mindre gode vindforhold ved det sydvestlige hjørne og på den private fællesvej Smedeland. Ikke alle disse områder er beregnet til aktivitet af rekreativ karakter. Dog vil den reelle vindkomfort her nok være lidt bedre end vist, da byområdet mod vest, der vil bremse vestenvinden lidt op, ikke er medregnet. Etagebyggeriet vil ikke medføre påvirkning af vindforholdene på Smedeland Boulevard.

Inden for planområdet vil der være flere delområder med læ og gode muligheder for ophold uden gener fra vinden.

Det vurderes, at planforslaget ikke forringer vindkomforten ved kommende nybyggerier og naboer, udover hvad der er forventeligt i en by med etagebebyggelse.

Det er således godtgjort i miljøvurderingen af planen, at vindpåvirkningen vil være lokal og lille.

Arealanvendelse

Kulturarv

Kroppedal Museum har i 2012 udgivet rapporten "[Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune](#)", der fortæller historien om etableringen af Hersted Industripark og den danske industriudvikling samt peger på bevaringsværdier af de markante, karaktergivende og typiske træk, der former industriparken inkl. udpegning af bygninger med særlige arkitektoniske og kulturhistoriske bevaringsværdier. Der er fire bærende kvaliteter og fortællinger ved Hersted Industripark:

1. Planlægning og styring
2. Grøn struktur
3. Infrastruktur
4. Velfærdssamfundets tidsdybde – fra landbrug til storskala.

Under planlægning og styring har der været servitutter omkring, hvordan de opførte bygninger måtte se ud, der blandt andet angiver, at det tilstræbes bygninger i gule sten; alternativt vandskurede eller malede facader i hvid eller grå. Mange bygninger er således opført i gulsten men med konstruktive elementer af beton.

Der findes en række bygninger, som er væsentlige i bygnings- og kulturhistorisk sammenhæng og således bevaringsværdige, heriblandt de gamle driftsbygninger fra gården Pilehøj på Gamle Landevej 4, der ligger umiddelbart sydøst for Smedeland 6:



Figur 5: Gamle Landevej 4 med de gamle driftsbygninger fra gården Pilehøj.

Den eksisterende infrastruktur og grønne struktur ændres ikke med planforslaget, og der etableres nye store grønne opholdsarealer indenfor planområdet, der sikrer en grøn sammenhæng mellem Smedeland Boulevard og Smedeland 6 - i tråd med de tre ud af fire bærende kvaliteter for Hersted Industripark.

Planforslaget giver mulighed for etablering af boligbebyggelse i op til 6 etager med facader i røde, blødstrøgne tegl. Dette vil være med til at ændre bydelens arkitektur, da bygningernes udtryk, højde, materiale- og farvevalg vil være anderledes end det, der var forudsat ved etableringen af Hersted og den første af de fire bærende kvaliteter. Der vil derfor ske en ændring af områdets arkitektoniske kulturarv. Planforslagets påvirkning af den arkitektoniske kulturarv i Hersted Industripark vurderes at være *lille til middel*, da påvirkningen af den arkitektoniske kulturarv på Smedeland 6 er *varig*, men kun forekommer i et *mindre område* af Hersted Industripark.

Kumulative virkninger

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

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

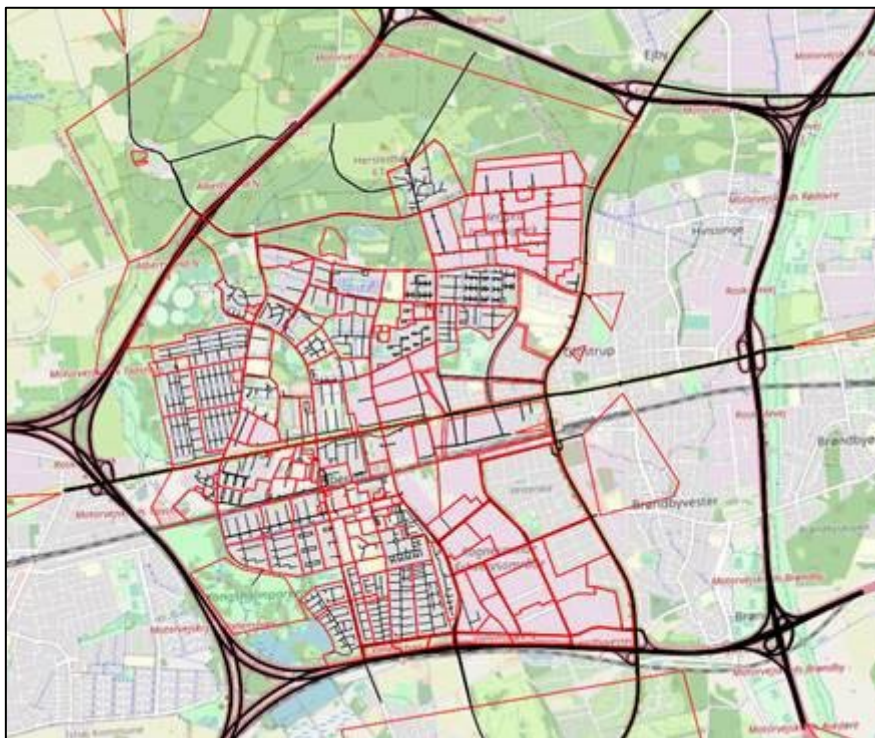
- [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A,](#)
- [Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 38,](#)
- [Forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28,](#)
- [Startredegørelsen af forslag til Lokalplan 5.X – Boliger og erhverv på Fabriksparken 3,](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 30,](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.1X – Boliger og Erhverv på Smedeland 2-4,](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.1X – Boliger og erhverv på Sydvangen,](#)
- [Lokalplan GL18.1 – Glostrup Hospital](#) (Glostrup Kommune)
 - Parkeringshus med 483 parkeringspladser (færdigbygget i 2014)
 - Dansk Hovedpinecenter (færdigbygget i 2017)
 - Bodil Eskesen Centret (forventes færdigbygget i 2023)
- [Lokalplan GL18.2 – Familiehus på Rigshospitalet Glostrup](#) (Glostrup Kommune)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan GL75.2 – Etageboliger på Diqet](#) (Glostrup Kommune)



Figur 6: Projektområder langs med Ring 3 mellem Roskildevej og Frederikssundmotorvejen.

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

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



Figur 7: Portzoner der indgår i Albertslund Kommunes digitale trafikmodel.

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

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

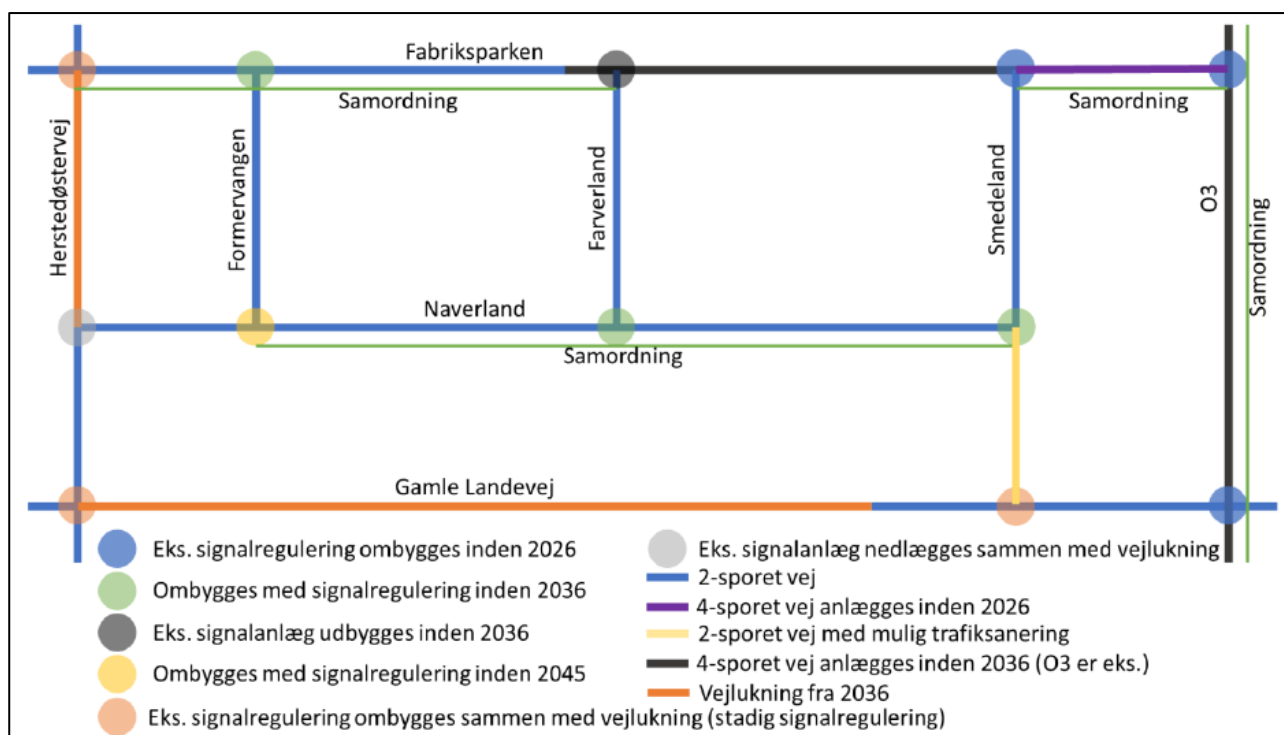
I disse analyser ses der både på den interne såvel som den eksterne trafik i forhold til Hersted Industripark og forskellige muligheder for konkrete tiltag.

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

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

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

Gennem den trafikale analyse er der for de forskellige udviklingsetaper beregnet fremtidig trafik med anvendelse af turrater. De beregnede ture er opgjort på matrikelniveau og efterfølgende fordelt ud på vejnettet i forhold til placeringen i området og afstanden til det overordnede vejnet. Fra basisåret i 2019 frem til masterplanen fulde realisering forventes en stigning fra cirka 23.000 daglige ture til cirka 66.500 daglige ture. Denne stigning udfordrer det eksisterende vejnet kapacitetsmæssigt, hvorfor det er nødvendigt at foretage udbygninger og ombygninger i vejnettet.



Figur 8: Forslag til udbygninger i vejnet og kryds frem mod 2045 (RawMobilty 2021: Hersted Industripark, Trafikal analyse).

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

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

Det er indgået [en politisk aftale](#) mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune omkring monitoreringen af trafikken og hvilke trafikale anlæg, der eventuelt skal anlægges, som følge af byomdannelsen af Hersted Industripark, hvori der blandt andet står:

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

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

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

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

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

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

Opsamling

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

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

Høringssvar og bemærkninger

[Forslag til Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 6](#) med tilhørende [Miljørapport](#) var i høring fra tirsdag den 20. december 2022 til og med tirsdag den 14. februar 2023, dvs. 8 ugers høring. Albertslund Kommune modtog høringssvar og bemærkninger fra i alt 5, som fordeler sig på 1 organisation, 1 forening, 1 grundejerforening, 1 erhvervsvirksomhed (bygherre) og en gruppe (Naturgruppen).

Emnerne i høringssvar og bemærkninger er:

- Samme drifts- og udviklingsmuligheder herunder ekstern støj for de eksisterende virksomheder i området
- Trafiksikkerhed
- Klimatilpasning og skybrudssikring
- Miljørapporten mangler beregninger af byggematerialernes klimabelastning
- Universel design (ikke en del af miljøvurderingen)
- Lokalplanens delområder (ikke en del af miljøvurderingen)
- Støjskærmes arkitektoniske udtryk (ikke en del af miljøvurderingen)
- Grundejerforeninger i Hersted Industripark (ikke en del af miljøvurderingen)
- Ophævelse af Byplanvedtægt nr. 5 (ikke en del af miljøvurderingen)
- Udstykning inden for lokalplanområdet (ikke en del af miljøvurderingen)
- Omfanget af parkeringskælderens under lokalplanområdet (ikke en del af miljøvurderingen)
- Placering af private terrasser (ikke en del af miljøvurderingen)
- Afgrænsning af den private fællesvej (ikke en del af miljøvurderingen)
- Solceller på alle sydvendte tage (ikke en del af miljøvurderingen)
- Krav om delebiler og parkeringspladser hertil (ikke en del af miljøvurderingen)
- Maksimumkrav for parkeringspladser til personbiler (ikke en del af miljøvurderingen)
- Minimumskrav for parkeringspladser til varevogne (ikke en del af miljøvurderingen)
- Antallet af ladestander (ikke en del af miljøvurderingen)
- Alle cykelparkeringspladser skal anlægges på en gang (ikke en del af miljøvurderingen)
- Antal af parkeringspladser til ladcykler (ikke en del af miljøvurderingen)
- Dobbelt vandforsyning til boligerne (ikke en del af miljøvurderingen)
- Bebyggelses valg af materialer (ikke en del af miljøvurderingen)
- Genanvendelse af byggeriets materialer (ikke en del af miljøvurderingen)
- Blå korridorer i Hersted Industripark (ikke en del af miljøvurderingen)
- Begrønning af facader og sekundær bebyggelse (ikke en del af miljøvurderingen)
- Trestrengt spildevandssystem (ikke en del af miljøvurderingen)

Det fremgår af ovenstående, at nogle af høringssvar og bemærkninger har miljømæssigt indhold og er beskrevet i Miljøvurderingsrapporten til Lokalplan 5.8 – *Boliger og erhverv på Smedeland 6*. Bemærkningerne både med relation til Lokalplan 5.8 – *Boliger og erhverv på Smedeland 6* og tilhørende Miljøvurderingsrapport har Albertslund Kommune kommenterede i høringsnotatet til lokalplan 5.8, hvor der er foreslået et par mindre tekniske ændringer til Lokalplan 5.8. Nedenstående er en sammenfatning af bemærkningerne med miljømæssigt indhold:

Samme drifts- og udviklingsmuligheder for de eksisterende virksomheder i området

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Regulering af støj fra virksomheder i byområder

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

Det fremgår af Miljøstyrelsens [tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"](#), at "huludfyldningsregel" ligeledes giver mulighed for at gennemføre nybyggeri, selv om de pågældende virksomheder giver anledning til støjbidrag, der er højere end de vejledende støjgrænser i Miljøstyrelsens [vejledning nr. 5 fra 1984](#), men ikke højere end det støjniveau, tilsynsmyndigheden har godkendt i en afgørelse efter miljøbeskyttelsesloven.

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

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

Vejledende grænseværdier for støjbidrag fra virksomheder, indendørs i sove- og opholdsrum i støjisolerede boliger mv.			
Områdetype	Mandag - fredag kl. 07.00 – 18.00 lørdag kl. 07.00 - 14.00	Mandag - fredag kl. 18.00 – 22.00 lørdag kl. 14.00 – 22.00 søn- og helligdag kl. 07.00 – 22.00	Alle dage kl. 22.00 - 07.00
Blandet bolig og erhverv	43 dB(A)	33 dB(A)	28 dB(A)
Etageboligområde	38 dB(A)	33 dB(A)	28 dB(A)
Åben og lav boligbebyggelse	33 dB(A)	28 dB(A)	23 dB(A)

Værdierne gælder for støjbelastningen L_r fra hver enkelt virksomhed, bestemt over et referencetidsrum på 8 timer om dagen (dog kun 7 timer lørdage kl. 07 – 14 og 4 timer lørdage kl. 14 - 18), en time om aftenen og ½ time om natten. Der forudsættes en efterklangstid på 0,5 sekunder, samt at alle oplukkelige vinduer er åbnet 0,35 m²

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

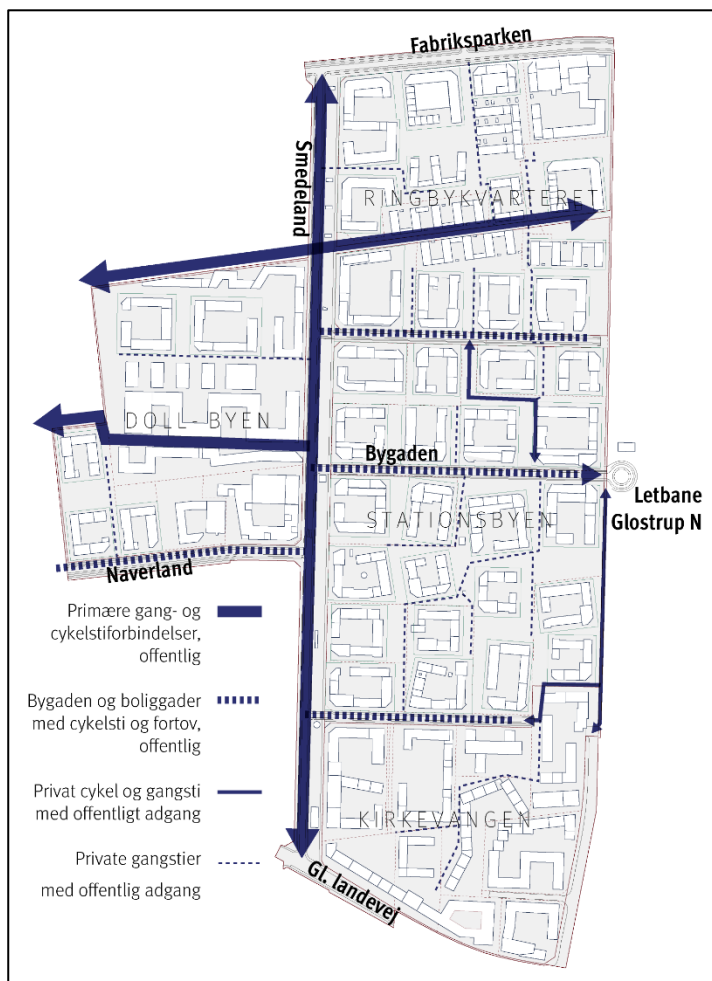
Den bygherre, der vil opføre boliger med videre i et støjbelastet område i henhold til disse regler, er ansvarlig for at byggeriet disponeres og projekteres således, at tabellens støjgrænser overholdes.

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

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

Trafiksikkerhed

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



Figur 9: Stisystemet i Hersted Industriparks byomdannelsesområde.

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

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

Det er forvaltningens vurdering, at både [Masterplan Hersted 2045](#) og ”[Principper for kvalitet – i byudvikling af Hersted Industripark fase 1, etape 1](#)” har visioner og principper for en sikker adskillelse af trafikanterne i området, og Lokalplan 5.8 – *Boliger og erhverv på Smedeland 6* har taget højde for trafiksikkerheden, og således er der ikke anbefalet ændringer i forhold til trafiksikkerhed i planforlaget.

Klimatilpasning og skybrudssikring

Den nuværende grundejerforening for Hersted Industripark gøre opmærksom, at denne forening ikke kan bidrage til eventuelle klimatilpasningsløsninger uden at der afholdes en generalforsamling i foreningen herom.

Albertslund Kommuneplan skal jævnfør Planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 18 og 19 udpege områder, der kan blive udsat for oversvømmelse, og udpege arealer, der enten skal friholdes for ny bebyggelse, eller hvor der skal etableres afværgeforanstaltninger, til sikring mod oversvømmelse.

Årsager hertil er, at i de senere år i Danmark har der i forbindelse med storme og skybrud været flere alvorlige oversvømmelser med betydelige skader og store samfundsmæssige omkostninger til følge, og derfor blev Planloven i

2018 ændret for at give kommuner nye muligheder i kommune- og lokalplanlægningen til at forebygge skader ved oversvømmelse eller erosion.

Planlovens nye regler for forebyggende planlægning for oversvømmelse giver f.eks. kommuner mulighed for at kræve, at en bygherre skal sikre, at der etableres afværgeforanstaltninger i de områder, som i kommuneplanen er udpeget som potentielle oversvømmelses- eller erosionstruede.

Kommuneplanen skal redegøre for udpegningsgrundlag for kortlægningen af områderne og beskrive hvilke forudsætninger, der er for etablering af afværgeforanstaltninger. Der skal også redegøres for hvilken påvirkning eventuelle afværgeforanstaltninger i Albertslund Kommune måtte have på andre kommuner.

I [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er byomdannelsesområdet i Hersted Industripark udpeget til et område med risiko for oversvømmelse, og det fremgår af retningslinje 26.6:

”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”.

HOFOR har ansvaret for løbende at udbygge regnvandssystemet, så det kan håndtere en 5 års-regnvejrhændelse både nu og i fremtiden. Da restlevetiden for den overvejende del af regnvandsledningerne i Albertslund er meget lang, forventes der tidligst at skulle laves en massiv udskiftning af afløbsledningerne om ca. 100 år. Derfor er klimatilpasning af det eksisterende system at foretrække frem for en dyr udskiftning af systemet.

Klimatilpasning af det eksisterende regnvandssystem foretages ved afkobling og opmagasinering af det vand, der ikke kan håndteres af regnvandsledningerne, og det er her, der kan opstå synergi med servicemålet for skybrud. Klimatilpasningen kan ske både på terræn og under terræn.

Albertslund Kommune har udarbejdet en [skybrudsplan](#), der sætter rammerne for at sikre byen mod skadevoldende oversvømmelser. Albertslund Kommune og HOFOR samarbejder om at klimatilpasse og skybrudssikre byen på en måde, der er samfundsøkonomisk hensigtsmæssig. Derfor er der som sådan ikke noget fast serviceniveau for skybrud i kommunen. Udgangspunktet for planlægningen er dog et skybrud, som statistisk set vil forekomme én gang hvert 15. år om 100 år (en 15-årshændelse om 100 år).

Serviceniveauet er valgt på baggrund af en risikoanalyse, som har vist, at det optimale serviceniveau vil være omkring en 15 års hændelse om 100 år. Sikres til dette niveau fjernes 80 % af den samlede risiko ved oversvømmelser. Sikring til dette niveau forventes overvejende at kunne gennemføres med omkostningseffektive overfladeløsninger og tilbageholdelse.

Lokalplanforslaget har således både en redegørelse og bestemmelser for klimatilpasning inden for lokalplanens delområde 1, hvor der er mulighed for boliger og erhverv, mens der ikke er nogen anlægs- eller byggeretsgivende bestemmelser for delområde 2 og 3, der er tekniske anlæg i form af vejanlæg, som på sigt ligeledes kan bruges i klimatilpasningsøjemed.

Hvis delområde 2 og 3 skal bruges i klimatilpasningsøjemed, da forventer forvaltningen, at der vil blive en borgerinddragelsesproces om disse klimatilpasningsløsninger, hvor grundejerforeningen ligeledes vil blive indbudt.

Miljørapporten mangler beregninger af byggematerialernes klimabelastning

En forening har bemærkninger om, at det er dennes forenings opfattelse, at miljørapporten til planforslaget er mangelfuldt jf. miljøvurderingslovens § 20, stk. 4, eftersom der ikke er udført beregninger af byggematerialernes klimabelastning.

[Miljøvurderingsloven](#) er opdelt i et afsnit om miljøvurdering for planer og programmer, afsnit II, og miljøvurdering af konkrete projekter, afsnit III.

Nærværende miljøvurdering henhører således under afsnit II, og eftersom § 20, stk. 4 henhører til afsnit III, er nærværende miljørapport således ikke mangelfuld.

Det skal dog bemærkes, at det fremgår af miljøvurderingsloven bilag IV, punkt f, at klimatiske faktorer kan indgå i en miljøvurdering af planer.

Forvaltningen har i forbindelse med [afgrænsningen](#) af miljørapporten jf. § 11 i miljøvurderingsloven således valgt at belyse emnet ”*klimatiske faktorer*” i forhold til håndtering af regnvand, eftersom området i Kommuneplan 2022 – 2034 er udpeget til et område med risiko for oversvømmelse.

Forvaltningen arbejder i øvrigt for, at bebyggelserne i hele kommunen opføres efter certificeringsordninger, eftersom certificering af bebyggelsen kan føre til færre drivhusgasser end en tilsvarende bebyggelse, der ikke opføres efter en certificering. En række bebyggelser i Danmark bliver i dag certificeret efter [DGNB](#), som er en uvildig tredjepartsverificering af kvaliteten af et projekt, og er et kvalitetsstempel på bæredygtigheden i projektet.

DGNB bygger på FN’s definition af bæredygtighed. I DGNB-systemet evalueres et byggeri eller byområde ud fra seks hovedområder: Miljømæssig kvalitet, økonomisk kvalitet, social kvalitet, teknisk kvalitet, proceskvalitet og områdekvalitet. Kriterierne opdateres løbende i takt med, at branchen får ny viden og praksis. Afhængig af ambitionsniveau kan man arbejde efter at blive tildelt enten DGNB Platin, DGNB Guld eller DGNB Sølv. Derudover kan man arbejde for at opnå tillægsudmærkelser blandt andet DGNB Hjerte, der omhandler trivsel og indeklima, og DGNB Diamant for anerkendelse af arkitektonisk kvalitet.

Der kan ligeledes udføres livscyklusvurdering ([LCA – Life Cycle Assessment](#)) af bebyggelserne, der er en metode, som kan give et billede af et byggeris potentielle miljøpåvirkninger og ressourceforbrug. Dette beregnes over hele bygningens livscyklus, og inkluderer derfor fremskaffelse af råvarer, produktion af byggematerialer, energi- og ressourceforbrug ved drift og vedligehold, samt bortskaffelse og eventuelt genanvendelse af bygningsdele og byggematerialer.

Forvaltningen håber, at den kommende revision af planloven giver mulighed for, at der i forbindelse med lokalplanlægning kan stilles krav om certificering og/eller livscyklusvurderinger, således at vi kan få et så bæredygtigt og klimatilpasset byggeri som muligt i Albertslund Kommune.

Alternativer

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

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

Undersøgte alternativer

Planforslaget er i tråd med den byomdannelse, der er beskrevet i Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplan 2022 - 2034, herunder planlægning af adgangsvej og stisystemer til den kommende letbane og etablering af erhverv- og boliger, således at området får blandede byfunktioner.

Planforslagene udgør et af de første skridt i realiseringen af Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplan 2022 - 2034, som er vedtaget af kommunalbestyrelsen i Albertslund Kommune i henholdsvis maj 2020 og juni 2022. Det vurderes usandsynligt, at masterplanen og kommuneplanen ændres i et omfang, der skaber nye alternativer til byomdannelsen og udviklingen af området til stationsnært bolig- og erhvervsområde. Derfor vurderes der ikke at være andre relevante alternativer til projektet end 0-alternativet.



Figur 10: Det første skitseforslag fra oktober 2020, hvor f.eks. karréstrukturen var mere åben og adgangen til parkeringshuset var direkte ud til boligvejen Smedeland.

I planprocessen er udformningen af bebyggelsen herunder støjdæpende foranstaltninger og adgangsveje hertil løbende blevet justeret i dialog mellem bygherre og Albertslund Kommune for at sikre overholdelse af krav til adgangsveje, parkering, brandveje, bygningshøjder mv. Det første forslag er Figur 10, hvor det ses, at karréstrukturen var mere åben, hvilket medførte overskridelser af de vejledende grænseværdier for støj i gårdrummet. Endvidere var adgang til parkeringskælder direkte ud til Smedeland Boligvej, hvilket ikke var hensigtsmæssigt i forhold til trafiksikkerheden.

0-alternativet

0-alternativet (referencescenariet) er den aktuelle situation for planområdet, hvor planforslaget ikke vedtages og realiseres for Smedeland 6. I dette scenarie bevares den gældende byplanvedtægt, og området vil fortsat være et erhvervsområde.

0-alternativet er blevet benyttet som sammenligningsgrundlag for hver af de vurderede miljøforhold for at vurdere hvilke påvirkninger, projektet medfører. I den forbindelse er det

blevet beskrevet den sandsynlige udvikling af området, hvis planforslaget ikke vedtages og realiseres for Smedeland 6.

Miljøpåvirkningen af de foreslåede ændringer af plangrundlaget i området er blevet vurderet som forskellen mellem den situation, hvor planforslagene vedtages og realiseres, og den situation, hvor det eksisterende plangrundlag og den nuværende anvendelse bibeholdes.

Albertslund Kommune vurderer, at vedtagelse og realisering af planforslaget for Smedeland 6 kan ske uden væsentlige negative påvirkninger på og af miljøet.

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.

Der er dog aftalt et monitoreringsprogram af trafikafvikling for byomdannelsesområdet som helhed jf. [den politiske aftale](#) mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune omkring monitoreringen af trafikken og hvilke trafikale anlæg, der eventuelt skal anlægges, som følge af byomdannelsen af Hersted Industripark, hvori der blandt andet står:

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

Albertslund Kommune har følgende forpligtelser som miljømyndighed:

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

Afværgeforanstaltninger

Der er identificeret behov for følgende afværgeforanstaltninger:

Trafiksikkerhed

Når Smedeland 6 er fuldt omdannet, vil den kommende bebyggelse være omgivet af forbindelser til bløde trafikanter og den indre del af projektområdet holdes bilfrit i form af et delvist hævet grønt gårdrum.

Kombinationen med en væsentlig forøgelse af både de lette trafikanter og antallet af køretøjer i området, kan øge risikoen for konflikter herimellem. Det er således nødvendigt, at der i forbindelse med planlægningen af trafiksikkerheden i området er fokus på de lette trafikanter, herunder skal krydsning af ind-/udkørslen til parkeringskælderens sikres for så vidt angår vigepligt, oversigt m.v. Endvidere bør de interne trafikforhold i f.eks. parkeringskælderens ligeledes sikres i forhold til de lette trafikanter, da der kan opstå konflikter.

Trafikstøj

Støjpåvirkningen af planområdet fra trafikken kan medføre en væsentlig påvirkning af de kommende boliger på Smedeland 6.

For at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje på L_{den} 58 dB(A) kan det være nødvendigt at etablere afskærmningsforanstaltninger såsom anlæg af støjhegn eller lignende jf. planlovens § 12, stk. 2, nr. 13.

For at overholde kravene i Bygningsreglementet for indendørs støj i beboelsesrum og Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj på facaderne vil der være behov for anvendelse af lydisolerede vinduer og/eller lydæmpning gennem åbne vinduer på de facader, hvor støjbelastningen fra trafikken overskrider gældende grænseværdier jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 26.

Virksomhedstøj

Støjbidraget fra de omkringliggende virksomheder vurderes at medføre en moderat påvirkning af støjen i planområdet, såfremt de eksisterende aktiviteter fortsætter i samme omfang.

Det vurderes, at det er muligt at finde løsninger via dialog med virksomheden kombineret med anvendelsen af de lempede støjkrav for virksomhederne i en periode med afsæt i reglerne for byomdannelse jf. planlovens § 15 a, stk. 2.

Såfremt der ikke kan indgås aftaler med de omkringliggende virksomheder, om at ophøre støjende aktiviteter, der vil medføre overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier herfor på boligerne, skal bygherre etablere

afværgeforanstaltninger til afhjælpning heraf således, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier kan overholdes jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 13 og 26.

Indbliksgener

For at begrænse indbliksgener ind i planområdet og herfra bør lokalplanområdet blive beplantet og afskærmning af altaner samt toning af vinduer.

Regnvandshåndtering

Lokalplanområdet skal terrænreguleres for at sikre bebyggelsen mod regnvand i forbindelse med flerdagsregn og skybrud.

Manglende viden

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

Klima

I forbindelse med vurderingen af den nuværende CO₂-udledning og energiforbrug tilknyttet Smedeland 6, er der ikke foretaget en konkret beregning heraf. Vurderingen af CO₂-udledning og energiforbrug tilknyttet det nuværende Smedeland 6 er baseret på en afvejning af antallet af ansatte, den primære transportform og bygningens alder, herunder forventet isoleringsgrad.

Jordbund og vand

I forbindelse med vurderingen af forureningsgraden af jorden i planområdet, er der udført orienterende undersøgelser og således ikke en forklassificering af området. Dermed kan der forekomme usikkerhed vedrørende det samlede forureningsomfang i hele planområdet. De konstaterede kraftige jordforureninger vil blive opgravet og bortskaffet i henhold til gældende lovgivning i forbindelse med anlægsarbejdet. Såfremt der i forbindelse med anlægsarbejdet og byggeriet i planområdet konstateres kraftige jordforureninger eller affaldsdepot, indstilles arbejdet straks. Alle kraftige jordforureninger afværges tilstrækkeligt til, at de ikke udgør en risiko for mennesker og miljø.

Litteraturliste

Albertslund Kommune (2009):	Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021.
Albertslund Kommune (2016):	Spildevandsplan 2016 – 2025.
Albertslund Kommune (2018):	Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030.
Albertslund Kommune (2020):	Masterplan Hersted 2045.
Albertslund Kommune (2021):	Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark
Albertslund Kommune (2021):	Forslag til Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 38.
Albertslund Kommune (2022):	Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034.
Albertslund Kommune (2022):	Principperne for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1
Albertslund Kommune og Glostrup Kommune (2022):	Politisk aftale om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b
COWI (2021):	Miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark.
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].
Kroppedal Museum (2012):	Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune
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):	Vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder".
Miljøstyrelsen (2003):	Vejledningen nr. 3 fra 2003: "Ekstern støj i byomdannelsesområder"
Miljøstyrelsen (2007):	Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"
Miljøstyrelsen (2007)	Tillæg til vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder".
Niras (2022):	Udvikling af det psykiatriske område i Glostrup. Åbning af Sportsvej. Region Hovedstaden.
Planklagenævnet (2020):	Afgørelse i klagesag om Helsingør Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 3.49, et boligområde ved [veinavn1] i Espergærde af 23 september 2020 (sagsnummer: 20/03225).
Rambøll (2013):	Vejledning om anvendelse af Shared Space
RawMobility (2021):	Hersted Industripark – Trafikal analyse
Realdania (2021):	Komparativ Analyse af den Frivillige Bæredygtighedsklasse. En undersøgelse af FBKs indvirkningen på certificeringsordningerne DGNB & Svanemærket. Udført af MOE A/S.

