



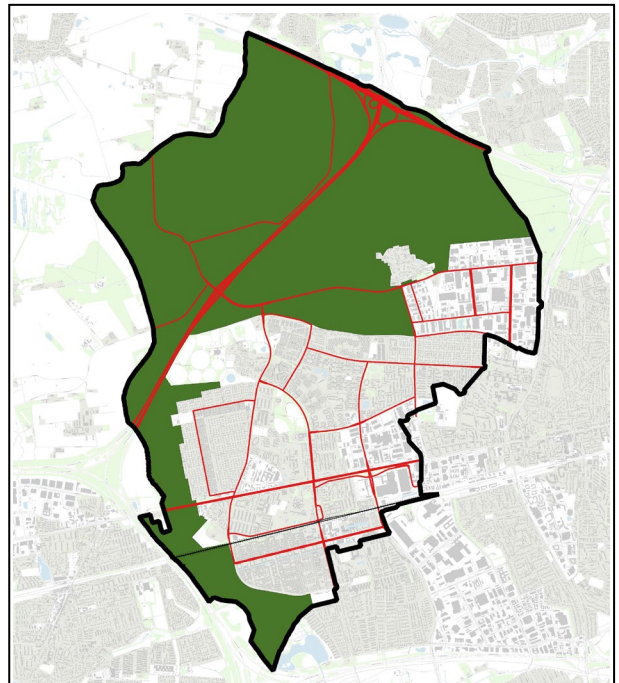
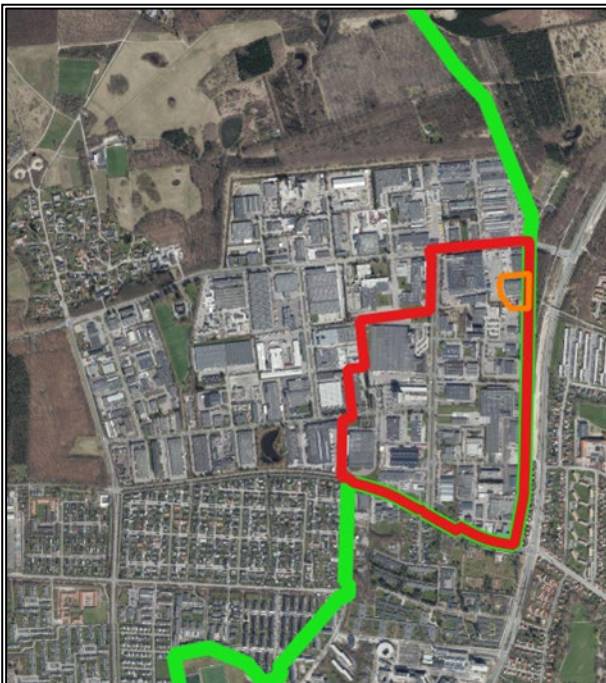
Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af:

Lokalplan 5.14 –

Boliger og erhverv på Fabriksparken 3

12. marts 2026

Sagsnummer: 09.40.05-P16-8-22



Indholdsfortegnelse

Indledning.....	4
Lovgrundlag.....	4
Lokalplan 5.14 - <i>Boliger og erhverv på Fabriksparken 3</i>	4
Lokalplan 5.14's formål.....	4
Områdets anvendelse – delområde 1.....	5
Områdets anvendelse – delområde 2 og 3.....	5
Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen.....	6
Befolkning og menneskers sundhed.....	6
Trafikale forhold.....	6
Støj fra trafik.....	10
Byomdannelsesområde.....	12
Skyggegener.....	13
Indbliksgener.....	14
Vindpåvirkning.....	15
Klimatiske faktorer.....	17
Udledning af drivhusgasser.....	17
Klimatilpasning.....	19
Jordbund og vand.....	21
Jordforurening.....	21
Vand.....	22
Landskab.....	23
Arealanvendelse.....	23
Visuelle forhold.....	24
Kulturarv og arkitektonisk arv.....	25
Materielle goder.....	26
Kumulative virkninger.....	27
Opsamling omkring miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen.....	33
Høringssvar og bemærkninger.....	34
Bebyggelsens antal etager.....	34
Støj fra veje.....	35
Trafikale konsekvenser.....	36
Præcedens fra tidligere sager og påvirkning af natur.....	36
Krav til ændringer og konklusion: Bebyggelseshøjde og en samlet trafik- og miljøanalyse.....	37
Klimaforandringer.....	37



Parkering og delebiler	38
Cykler	39
Miljørapporten og byggeriets klimapåvirkning.....	40
Regnvandshåndtering, klimatilpasning og skybrudssikring	40
Alternativer.....	41
0-Alternativet	41
Alternativer til lokalplanens indhold.....	42
Overvågning	42
Afværgeforanstaltninger	43
Manglende viden.....	45
Klima	45
Jordbund og vand	45
Litteraturliste.....	46



Indledning

Albertslund Kommunalbestyrelse besluttede på mødet [tirsdag d. 8. marts 2022](#) at godkende startredegørelsen for projektet på Fabriksparken 3, hvormed udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.14 – *Boliger og erhverv på Fabriksparken 3* og tilhørende miljøvurdering kunne påbegyndes.

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [tirsdag den 11. november 2025](#) at sende [forslag til Lokalplan 5.14 – Boliger og erhverv på Fabriksparken 3](#) med tilhørende Miljørapport i offentlig høring. Forslaget er i 8 ugers høring fra tirsdag den 18. november 2025 til og med søndag d. 18. januar 2026.

Lovgrundlag

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

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

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

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

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

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

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

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

Lokalplan 5.14 - *Boliger og erhverv på Fabriksparken 3*

Lokalplan 5.14 – *Boliger og erhverv på Fabriksparken 3* område er beliggende i den østlige del af Hersted Industripark, og er inddelt i 3 delområder 1. I delområde 1 giver planforslagets mulighed for etagebebyggelse til blandet bolig og erhverv, mens delområde 2 udgøres af de to private fællesveje Murervangen og Valsevangen. Delområde 3 omfatter den offentlige vej Smedeland, der på sigt forventes at komme til at hedde Smedeland Boulevard.

Lokalplanområdet er beliggende i byzone og fastholdes i byzone.

Lokalplan 5.14's formål

Hensigten med lokalplanen er, at lokalplanrådets delområde 1 kan anvendes til blandede byfunktioner i form af bolig og erhvervsformål.



Delområde 2 må kun anvendes til privat fællesvej, og delområde 3 må kun anvendes til offentlig vej og fællesanlæg for grundejerforeningen i Hersted.

Områdets anvendelse – delområde 1

Delområde 1 kan anvendes til boligformål i form af etageboligbebyggelse i bygningskroppe op til 8 etager med tilhørende fællesfaciliteter. Stueetagen i byggefelt C langs Vandstien (den offentligt tilgængelige cykel- og gangsti) kan udover boligformål, også anvendes til erhverv i form af serviceerhverv eller publikumsorienteret serviceerhverv.

Der planlægges for opførelse af op til 210 boliger med en gennemsnitsstørrelse på min. 80 m², bestående af lejligheder i varierende størrelser, i 6 til 8 etager. De varierede boligstørrelser giver mulighed for en blandet beboersammensætning med enlige, par og familier samt folk i forskellige aldersgrupper. For at begrænse antallet af helt små boliger fastsættes, at maksimalt 10 % af alle boliger må være mellem 45 m² og 54 m² eksklusive andel af fælles adgangsarealer.

Området kan anvendes til parkering og adgangs- og stiforbindelser.

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

Fælles aktiviteter for borgere i Albertslund Kommune er en vigtig del af at være med i et fællesskab, og dette skal også understøttes for den enkelte bebyggelse. Derfor skal der sikres plads til fælles indendørs aktiviteter, enten i et selvstændigt fælleshus eller integreret i bebyggelsen. Op til 68 m² kan etableres som op- eller uopvarmet indendørs fællesareal. Dette må kun placeres enten selvstændigt og adskilt fra den øvrige bebyggelse, eller integreret i bebyggelsen i det sydvestlige hjørne af bebyggelsen, på hjørnet af byggefelt A og C.

Områdets anvendelse – delområde 2 og 3

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

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

Delområde 3 - den nord-sydgående vej Smedeland - skal omdannes til en 'boulevard' med mindre vejareal og mere grønt. Den vestlige side vil fortsat være offentlig vej. Den østlige side nedlægges som vej og omdannes til et fællesanlæg, der skal anlægges og vedligeholdes af en grundejerforening med medlemspligt for de grundejere, som udnytter muligheden for byomdannelse.



Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen

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

Befolkning og menneskers sundhed

Trafikale forhold

Den trafikale afvikling, trafiksikkerhed og parkering på Fabriksparken 3 er blevet belyst i miljøvurderingen til lokalplanen.

Trafikafvikling

Delområde 1

Ind og ud af delområde 1

I det nordvestlige hjørne af lokalplanområdet etableres vejadgang via Fabriksparken for biler samt for bløde trafikanter med en sideløbende sti, der bliver separeret fra bilerne. På sigt forventes Vandstien at skabe direkte adgang fra lokalplanområdet til Smedeland mod vest og til letbanestationen Glostrup Nord-Hersted mod sydøst. Vandstien er en offentligt tilgængelig cykel- og gangsti, der indgår i det overordnede stisystem, som forbinder Hersted med Vestskoven og resten af Albertslund.

Der bør etableres en fysisk foranstaltning, for eksempel midterhelle eller beplantningsbælte mellem adgangsvejen til Fabriksparken 3 og den nærmeste vestlige overkørsel således, der kan etableres signalreguleret anlæg.

Trafiktilførslen alene fra Fabriksparken 3 vurderes ikke at have nogen negativ indvirkning på den samlede trafikafvikling på Fabriksparken. Dog vil der væsentlige negative indvirkninger, hvis der kommer den mængde af trafik, som den oprindelige trafikale analyse fra 2020 viste. De seneste trafikmålinger har dog vist, at der ikke er den trafikmængde, som den trafikale analyse fra 2020 havde beregnet sig frem til på baggrund af de turrater, der var blevet aftalt med Glostrup Kommune. Derfor er der udarbejdet en ny trafikal analyse i primo 2026, hvor de seneste trafikmålinger er indarbejdet, og som er et mere realistisk bud på, hvorledes trafikafviklingen vil være. Det vurderes ikke længere, at der er behov for en firespors svingbane ud af Fabriksparken mod Ring 3 (Nordre Ringvej), og derved forventes der ikke at være en væsentligt negativ påvirkning – dog vil der en moderat negativ påvirkning, der kan håndteres med den korrekt krydsudbygning etc.

Intern trafik

En intern adgangsvej, der er forbeholdt beboere, renovationsvogne og lokal afsætning, skaber forbindelse til Vandstien og Fabriksparken. For enden af den interne vej etableres en vendeplads syd for Vandstien.

Områdets gårdrum er friholdt for biler for at skabe større, sammenhængende og trygge grønne områder til ophold og leg. Cyklisterne benytter de lokalt placerede cykelstativer.

Det er blevet undersøgt i miljørapporten, om det er muligt for en renovationsbil at vende på vendepladsen i den sydlige del af området. En 12 meter lang lastvogn kan vende inden for det udlagte areal med en 3-punktvending. Imidlertid overskrides udstigningsarealet for handicapparkering i den nordlige del, hvilket ikke vurderes at være problematisk. Jævnfør vejreglerne er udstigning på køreareal tilladt, såfremt det er svagt trafikerede veje. Det er muligt i henhold til kørekurverne, at renovationsbilen har udslåede støtteben under en tømme-situation, hvilket er nødvendigt.

Således vurderes det, at en lastvogn på 12 meter kan vende på parkeringspladsen og opfylder de funktioner, der er tiltænkt. Hertil kan handicapparkeringspladserne fungere, selvom manøvrepladsen er snæver. For de øvrige parkeringspladser i denne del af området er der tilstrækkelig plads og manøvreareal, således i henhold til gældende regler.



Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at en realisering af det udpeget byomdannelsesområde vil kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafikken i og uden for byomdannelsesområdet. Dette vurderes dog at kunne afværges ved at udbygge og ombygge kryds og strækninger i overensstemmelse med visionerne herfor jf. den trafikale analyse for Hersted Industripark ([RawMobility 2020](#)).

De seneste trafikmålinger har dog vist, at der ikke er den trafikmængde, som den trafikale analyse fra 2020 havde beregnet sig frem til på baggrund af de turrater, der var blevet aftalt med Glostrup Kommune. Derfor er der udarbejdet en ny trafikale analyse i primo 2026, hvor de seneste trafikmålinger er indarbejdet, og som er et mere realistisk bud på, hvorledes trafikafviklingen vil være.

Trafikafvikling indarbejdet i lokalplanen

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

Trafiksikkerhed

Delområde 1

Indtil Vandstien er etableret i sin fulde udstrækning, vil adgangsvejen være de lette trafikanters eneste mulighed for at komme til boligerne på Fabriksparken 3.

Af lokalplanforslaget fremgår det, at adgangsvejen føres ligeud til Fabriksparken og således ikke med det bugtede forløb, som adgangsvejen har for nuværende. Der forventes flere cyklister til Fabriksparken 3 i forbindelse med udviklingen af boliger sammenholdt med de eksisterende forhold. Ved at etablere adgangsvejen med et lige forløb vurderes det, at der skabes mere sikre forhold og bedre oversigtsforhold.

Etablering af et signalreguleret kryds vil øge sikkerheden for de lette trafikanter, når de skal passere Fabriksparken. Endvidere vurderes det, at der bør etableres en midterhelle på Fabriksparken, således at fodgængere kan tage et ophold ved overgangen. På den nordlige cykelsti på Fabriksparken anbefales det, at der etableres et venteanlæg for de venstresvingende cyklister, der skal ad adgangsvejen til Fabriksparken 3, hvorved de ikke blokerer for ligeudkørende cyklister, som kan undtages signalet.

Der forekommer overordnet set færre ulykker i et signalreguleret kryds end ved et vigepligtsregulerede kryds.

Det vurderes, at etablering af stiforbindelse til Smedeland og letbanestationen vil holde de lette trafikanter fra krydset, hvilket vil øge trafiksikkerheden.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg,



mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at en realisering af det udpeget byomdannelsesområde vil kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafikken i og uden for byomdannelsesområdet. Dette vurderes dog at kunne afværges ved at udbygge og ombygge kryds og strækninger i overensstemmelse med visionerne herfor jf. den trafikale analyse for Hersted Industripark ([RawMobility 2020](#)).

De seneste trafikmålinger har dog vist, at der ikke er den trafikmængde, som den trafikale analyse fra 2020 havde beregnet sig frem til på baggrund af de turrater, der var blevet aftalt med Glostrup Kommune. Derfor er der udarbejdet en ny trafikal analyse i primo 2026, hvor de seneste trafikmålinger er indarbejdet, og som er et mere realistisk bud på, hvorledes trafikafviklingen vil være.

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

Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at en realisering af visionerne i Masterplan Hersted 2045 vil kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafiksikkerheden i perioden frem mod den færdige omdannelse i 2045. Hensynet til trafiksikkerheden bør således overvejes i forbindelse med konkrete udviklingsprojekter i Hersted Industripark.

Trafiksikkerhed indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanens bestemmelser om veje og stier (§ 8), grundejerforening (§ 16) samt forudsætninger for ibrugtagning for ny bebyggelse (§ 17) sikrer, hvordan disse anlæg kan anlægges og skal etableres, der er en forudsætningen for at kunne få ibrugtagningstilladelse til benyttelse af bebyggelsen.

Trafiksikkerheden er derved indarbejdet i lokalplanen.

Parkering

Delområde 1

Bilparkering

Ifølge retningslinje 7 i Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er parkeringsnormen for biler minimum 1,5 pr. bolig ved etagebebyggelse. I det stationsnære kerneområde kan parkeringsnormen for biler reduceres med 50 %. I det lokalplanens delområde 1 ligger i umiddelbar nærhed og således under 600 meter fra den kommende letbanestation, er det inden for det stationsnære kerneområde, hvor parkeringsnormen kan reduceres til minimum 0,75 parkeringsplads pr. bolig. For kontor og liberale erhverv kan parkeringsnormen ligeledes reduceres fra 1 pr. 50 m² til 1 pr. 100 m². Der skal således minimum anlægges i alt 124 parkeringspladser, hvis der etableres 210 boliger. Desuden skal der være 4 pladser til handicapkassevogne på terræn og 4 almindelige handicappladser.

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 Fabriksparken 3, hvilket vil fremme den bæredygtige mobilitet. For hver delebilsparkeringsplads der anlægges, kan parkeringsnormen reduceres med 4 parkeringspladser. Der kan dog maksimalt etableres 1 delebilsparkeringsplads for hver 25. bolig jf. retningslinje 7.10 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), og således kan der maksimalt etableres 8 delebilsparkeringspladser.



Tabel 1: Antal parkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034	
	Parkeringspladser
Parkeringsnorm for biler ved etagebebyggelse jf. retningslinje 7.1, tabel 11 i Kommuneplan 2022 – 2034	1,5 pr. bolig
Antal parkeringspladser til biler projektet skal have før reduktion (210 boliger x 1,5 pr. bolig)	315
50 % reduktion af parkeringspladser i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.3	158
Maksimal antal delebilparkeringspladser jf. retningslinje 7.10	1 pr. 25 boliger
Maksimal antal delebilparkeringspladser projektet kan have (210 boliger / 25 boliger)	8
Ved delebilsordning skal der samlet anlægges min. 0,59 p-pladser pr. bolig jf. retningslinje 7.11	124

Cykelparkering

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

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

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

Tabel 2: Antal cykelparkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034	
	Cykelparkeringspladser
Parkeringsnorm for cykler i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.18 i Kommuneplan 2022 – 2034	3 pr. bolig
Antal udlagte parkeringspladser til cykler projektet skal have (210 boliger x 3 pr. bolig)	630
Antal anlagte parkeringspladser til cykler projektet skal have (210 boliger x 2 pr. bolig)	420
Antal ladcykelparkeringspladser pr. anlagt parkeringsplads til delebil jf. retningslinje 7.19	3
Antal parkeringspladser til ladcykler projektet skal have (8 delebilparkeringspladser x 3 ladcykelparkeringspladser)	24

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at muligheden for at reducere parkeringsnormen i det stationsnære kerneområde ved etablering af delebilordninger, og dermed et mindsket krav til antallet af parkeringspladser kan medføre væsentlige ændringer på parkeringsforhold i byomdannelsesområdet. Såfremt



fremtidige beboere af området ikke benytter sig af delebilsordninger eller kollektiv trafik, kan der fremkomme situationer, hvor en mangel på almindelige parkeringspladser tvinger beboere til at parkere ulovligt og uhensigtsmæssigt for trafiksikkerheden i området. De nye retningslinjer for parkering i konstruktion giver dog Albertslund Kommune mulighed for at stille krav om etablering af parkering i konstruktion i forbindelse med konkrete projekter for etablering af boligbebyggelse.

Parkering indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår således af lokalplanens redegørelse og bestemmelser om parkering i § 9 og forudsætninger for ibrugtagning for ny bebyggelse i § 17 samt tilhørende kortbilag, at disse forhold er indarbejdet i lokalplanen.

Støj fra trafik

Støj fra veje

Delområde 1

Den vejledende grænseværdi for støj fra veje i forbindelse med planlægning for boliger er på L_{den} 58 dB jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). Beregningerne viser, at på hovedparten af bebyggelsen er støj fra veje under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). De mest støjbelastede facader er belastet med op til 60 dB, hvilket er et niveau, hvor der findes tekniske løsninger til at dæmpe støjen i facaden således, at de indendørs støjgrænser overholdes i boliger jf. reglerne om huludfyldning.

Delområde 1 ligger i rammeområde BE11 – Ringbyskvarteret i [Kommuneplan 2022 - 2034](#), der udlægger området til blandet bolig- og erhvervsområde og derved blandede byfunktioner, hvormed planlovens § 15, stk. 2, nr. 29 – den såkaldte "huludfyldningsregel" – kan anvendes jf. Planklagenævnets [afgørelse af 23. september 2020, sagsnummer: 20/03225](#). Det betyder, at lokalplanens boliger skal derfor helst 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 boliger og erhverv:

"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".



Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

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

Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at en realisering af visionerne i Masterplan Hersted 2045 vil de vejledende grænseværdier være overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer, vurderes det derfor, at de vejledende grænseværdier vil kunne overholdes, eventuel med opstilling af supplerende lokale støjskærme.

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

Støj fra veje indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.14's redegørelse og bestemmelser under § 14 om miljøforhold samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at disse "huludfyldningsregler" er fastsat og en forudsætning for ibrugtagning af bebyggelsen, og derved tager lokalplanen højde for støj fra veje, og miljøvurderingen har godtgjort, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje kan overholdes.

Støj fra parkering i konstruktion

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

¹ "Shared Space" indebærer, at brugerne deler det offentlige rum med hinanden, uden at der er nogen gruppe, der er dominerende. Overordnet betragter "shared space"-konceptet det offentlige byrum først og fremmest som rum for mennesker, en 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).



Delområde 1

Støj fra parkering i konstruktion til beboere

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

I løbet af dagtimerne er der ingen udfordringer med støj fra nedkørslen/opkørslen, men i tidsrummet mellem kl. 22:00 – 07:00 kan der være udfordringer, hvis mange af beboerne ankommer samtidig i deres køretøjer for at parkere i parkeringshuset. Den udfordring med støj er således kun i den værst tænkelige situationer i nattetimerne, og kan afværges ved at opsætte støjabsorberende materialer i og ved parkeringshuset.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

Støj fra parkering i konstruktion indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.14's redegørelse og bestemmelser under § 14 om miljøforhold samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at der er krav om, at de vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder og støj fra veje skal være overholdt, og er således indarbejdet i lokalplanen.

Byomdannelsesområde

Ekstern støj fra virksomheder

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

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

Ekstern støj fra virksomheder indarbejdet i lokalplanen

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

Der er således 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 § 14 om miljøforhold, hvor disse "*huludfyldningsregler*" er fastsat.

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



Lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder

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

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

Lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder indarbejdet i lokalplanen

I lokalplanen er der redegjort vedrørende lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder, og bestemmelserne under miljøforhold i § 14 skal sikre menneskers sundhed i forhold til lugt, støv eller anden luftforurening fra virksomheder:

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

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

Skyggegener

Delområde 1

Lokalplanen giver i delområde 1 mulighed for at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen kan opføres i 6 – 8 etager. Det fremgår af den gældende kommuneplanramme BE11 – Ringbyskvarteret i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) og "[Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#)", at bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket etage for at reducere skyggegener på terræn og hos naboer.

Den nye bebyggelse på Fabriksparken 3 vil primært skabe skyggeområder på nabomatriklen mod vest. Skyggepåvirkningen vil forekomme ved sommersolhverv og forårs- og efterårsjævndøgn kl. 8 og således ikke resten af døgnet, herunder om eftermiddagen og aftenen, hvor mange er hjemme. Det vurderes, at det umiddelbart kun vil være den østlige del af den kommende bebyggelse på nabomatriklen mod vest, der vil blive skyggepåvirket af nærværende bebyggelse. Da skyggepåvirkningen er kortvarig i morgentimerne, vurderes skyggepåvirkning af nabomatriklen mod vest at være lille.

Der vil forekomme skyggepåvirkning af området mod øst, hvor Vestskoven er beliggende. Som følge af afstande til parcelhusene og rækkehusene på vestsiden af Vestskoven og den modsatte side af Ring 3 i Glostrup Kommune, vil skyggerne således ikke medføre påvirkning af parcelhusene og rækkehusene.

Den nye bebyggelse på Fabriksparken 3 vil skabe skyggeområder på nabomatriklen mod nord. Skyggepåvirkningen vil være stor kl. 12 ved vintersolhverv. Der vil ske en mindre skyggepåvirkning af nabomatriklen mod nord kl. 8, kl. 12 og kl. 16 ved forårs- og efterårsjævndøgn, således ikke om aftenen, hvor mange af de kommende beboere vurderes at være hjemme. Det vurderes, at det umiddelbart kun vil være den sydlige del af den kommende bebyggelse på nabomatriklen mod nord, der vil blive skyggepåvirket af nærværende bebyggelse. Den kommende bebyggelse medfører ingen skyggepåvirkning ved sommersolhverv.

Da skyggepåvirkningen er størst ved vintersolhverv og kun af mindre omfang ved forårs- og efterårsjævndøgn samt ingen skyggepåvirkning ved sommersolhverv, vurderes den samlede skyggepåvirkning af nabomatriklen mod nord at være lille. Nabomatriklen mod syd vil ikke blive skyggepåvirket af nærværende bebyggelse. Endvidere skaber den kommende bebyggelse på Fabriksparken 3 skyggeområder i hele gårdrummet ved sommersolhverv kl. 20, ved efterårsjævndøgn kl. 8 og kl. 18, vintersolhverv kl. 12 og ved forårsjævndøgn kl. 8.



Bebyggelsen vil skabe skyggeområder i det meste af det fælles gårdrum ved sommersolhverv kl. 8, ved efterårsjævndøgn kl. 12 og kl. 16 og ved forårsjævndøgn kl. 16 og kl. 18. Der skabes skyggeområder i omtrent halvdelen af det fælles gårdrum ved sommersolhverv kl. 18 og ved forårsjævndøgn kl. 12.

Nord- og østfløjen af kommende bebyggelse har primære udendørs opholdsarealer, herunder altaner mod gårdrummet, hvoraf de nederste af dem vil være skyggepåvirket i løbet af døgnet og året.

Den nye kommende bebyggelse på Fabriksparken 3 overskrider lysafstandsforholdet, jævnfør principper for udviklingen af Hersted Industripark mod vest og nord. I det kommende bebyggelse kun vil medføre skyggepåvirkning på nabomatriklerne mod vest og nord som beskrevet herover, vurderes det, at tilbagetrækningen af den øverste etage af bebyggelsen mod vest og nord på 1,5 meter samt bebyggelsen udføres med fladt tag, er tilstrækkelige tiltag til at mindske skyggepåvirkningen af den fremtidige bebyggelse mod vest og nord.

Der kan i forbindelse med kommende bebyggelse på matriklerne vest og nord for planområdet blive planlagt for redningsvej, grønne områder med videre ind mod nærværende planområde, hvilket vil øge afstanden mellem bebyggelserne. Hertil skal kommende bebyggelse overholde lysafstandsforholdet jævnfør principper for udviklingen af Hersted Industripark eller tilsvarende nærværende projekt tilpasse udformningen af bebyggelsen, således potentielle skyggepåvirkninger på nærværende planområde begrænses.

Det er vurderet i miljørapporten, at skyggegener i forhold til bebyggelserne på de vestlige og nordlige sider af Fabriksparken 3, er inden for de naboretlige tålegrænser.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

Der er således ikke bebyggelse i lokalplanforslagets delområde 2 og 3, der kan give anledning til skyggegener.

Indbliksgener

Delområde 1

Lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Fabriksparken 3* giver mulighed for i delområde 1 at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen kan opføres i 6 – 8 etager i karréstrukturen.

Der er udarbejdet et notat om indbliksgener ([bilag 7](#) til miljørapporten), som belyser de potentielle gener fra indblik. Vurderingerne af indbliksgener er baseret på dronebilleder ved Fabriksparken 3 i henholdsvis 5, 10, 15, 20 og 25 meters højde. Dronebillederne er for alle angivne højder også taget for flere retninger fra Fabriksparken 3.

Det er vurderet i miljørapporten, at der ikke er indbliksgener fra Fabriksparken 3 til boligerne på den modsatte side af Ring 3 i Glostrup Kommune, da Vestskovens beplantning skærmer for udsynet, og afstanden vurderes at være for stor til at give gener. Mod syd planlægges der for udendørs opholdsarealer til stueetagen og altaner på facaden samt gulvtil-loft vinduer og døre på hele facadens udstrækning. Med en afstand til matrikelstel mod syd på henholdsvis ca. 18 meter og ca. 39 meter vil bebyggelsen i området mod syd i *worst case* være beliggende ca. 23-44 meter fra nærværende bebyggelse. Området syd for bebyggelsen er i nærværende område blandt andet udlagt til grønt område med beplantning. Mod syd etableres Vandstien, som er en cykel- og gangsti, hvilket kan medføre indbliksgener for beboerne i stueetagen. Færdslen forventes at blive moderat, og generne fra indblik vurderes derfor moderate. Der etableres høje buske på siderne af terrasserne, således indbliksgenerne begrænses.



Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

Der er således ikke bebyggelse i lokalplanforslagets delområde 2 og 3, der kan give anledning til indbliksgener.

Vindpåvirkning

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

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

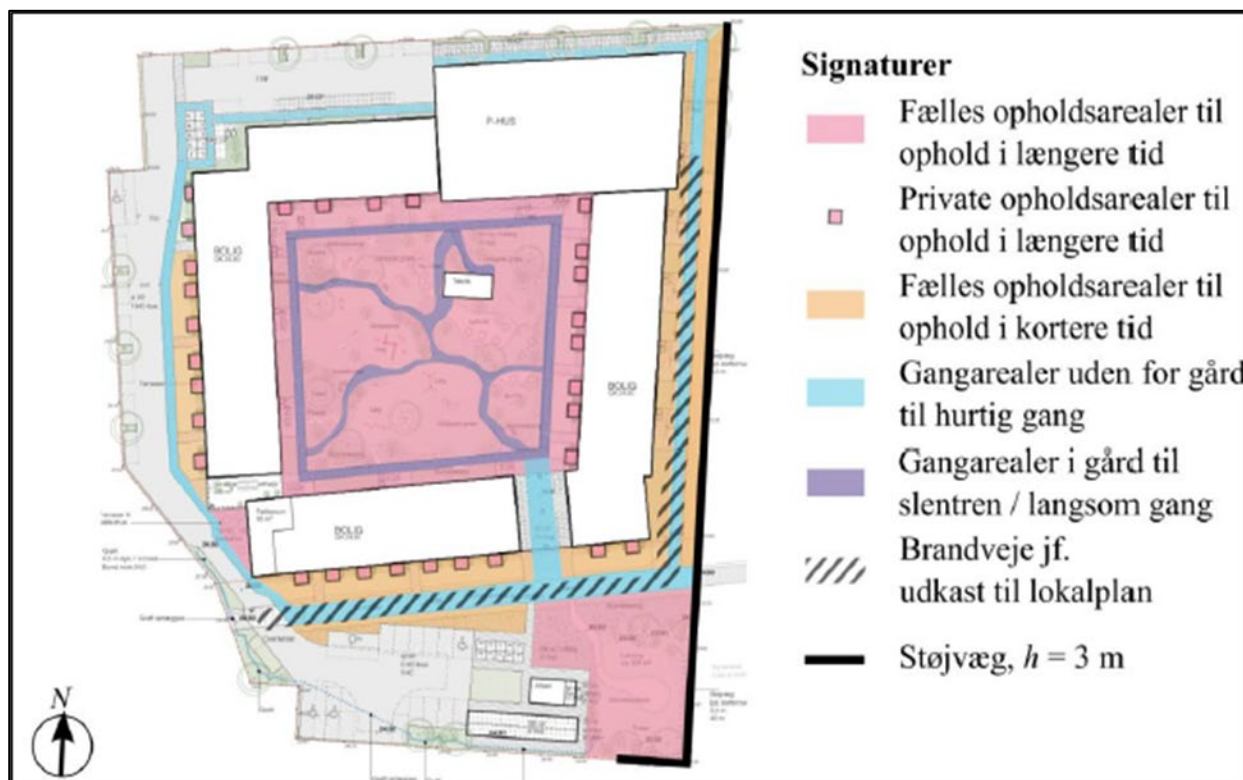
En høj bebyggelsesgrad medfører imidlertid også, at der opstår turbulens, hvilket kan være ugunstigt for komforten i forbindelse med vindmiljøet.

Vindforholdene for bebyggelsen på Fabriksparken 3 styres af den overordnede vindpåvirkning og byggeriet samt de nærmeste nabobygningers ændring af den indkommende vind. Disse forhold tages i betragtning i vurderingen af vindmiljøet.

Delområde 1

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





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

Byggeriet ligger relativt beskyttet med lægivende nabobyggerier for de fremherskende vindretninger.

Der indrettes områder til længere ophold i de vestlige og sydlige kantzoner. Vinkelret på facaderne er der indikeret hække eller lignende afskærmninger i planforslaget, som vil forbedre vindmiljøet. Såfremt lægiverne udføres med den anbefalede tæthed og højde, vurderes det, at der i disse kantzoner vil være et acceptabelt vindmiljø. Der planlægges for terrasse med siddepladser i byggeriets sydvestlige hjørne ved fælleshuset. Områder omkring hjørner på store bygninger er ofte vindudsatte, så det anbefales på den baggrund, at der omkring siddeområdet ved fælleshuset opsættes lokale lægivere, der kan sikre et acceptabelt vindmiljø for brugerne.

Byggeriet består af en karréstruktur af fire fløje, der lukker sig om et gårdrum i midten, og det yder således en vis vindmæssig beskyttelse for gården. Vindforholdene i gangarealerne i gårdrummet vurderes generelt at være acceptable uden yderligere tiltag. Vindforholdene i opholdsområderne og altanerne kan imidlertid opleves som ubehagelige. Byggeriets højde samt gårdrummets udstrækning er afgørende for hvor meget vind, der vil søge ned i selve gårdrummet. Dette kan for nogle vindretninger føre til ubehagelige forhold for gårdrummets og de gårdvendte altaners brugere. Der planlægges for træer og legeplads i gårdrummet, som kan bidrage til, at vinden ikke slår ned i gårdrummet, men det anbefales, at tætheden ad lægiverne forøges. De overordnede forhold kan forbedres ved hjælp af træer, pergolaer, lysthuse og øvrige forhindringer i højden, som kan forhindre, at vinden slår ned i gårdrummet. I opholdsområder og terrasser langs facaderne i karréens gårdrum, kan accelererende vinde være til gene ved lavt aktivitetsniveau. Som lægivende foranstaltninger vil skillevægge, rækværker, buske med videre blive placeret vinkelret ud fra facaden, hvilket vil medføre en gavnlig effekt. Endvidere planlægges der for hække vinkelret på facaderne, som vurderes gunstige for vindmiljøet.

I porten til gårdrummet i den sydlige fløj, kan vinde søge gennem åbningen ind i gården, hvilket kan medføre generende hvirvler, og der kan opleves kraftig vind og uroligt vindmiljø i og ved åbningerne. Endvidere vil vinden gennem porten medføre en påvirkning af den øvrige del af gårdrummet. En generel spredt beplantning i gårdrummet, i form af buske og træer, vil i nogen grad virke turbulensdæmpende og have en generel lægivende effekt. Hvis der



indrettes opholdsområder i nærheden af åbningerne, bør der indføres lokale, lægørende tiltag imellem opholdsområderne og åbningerne.

Det generelle vindmiljø i opholdsarealet sydøst for bebyggelsen er forventeligt tilstrækkelig som følge af beplantningen og den afskærmning, der ydes af støjvæggen mod øst og syd og de to planlagte cykelskure umiddelbart mod vest. Cykelskurene har lukkede gavle, hvilket forbedrer den afskærmende effekt for vestlige vinde. Det vurderes, at vindmiljøet i opholdsarealet kan forbedres yderligere.

Altaner er udragende, hvilket bevirker, at de som udgangspunkt vil være mere vindudsatte end indeliggende altaner. Altaner på karréens udadvendte facader, på byggeriets vest- og sydfacade, udføres med høje, tætte værn. Disse værn vurderes at være tilstrækkelige til at sikre et acceptabelt vindmiljø på altaner. Altaner på facader, der vender ind mod gårdrummet, på den nordlige og østlige længe, planlægges udført med åbne værn. De åbne værn vil ikke i sig selv have gunstig effekt på vindmiljøet på altaner. Imidlertid vurderes det, at de gårdvendte facader er mindre vindudsatte end de udadvendte facader, hvilket forventeligt vil være nok til at sikre et acceptabelt vindmiljø på disse altaner.

Det vurderes i miljørapporten, at bebyggelsen på Fabriksparken 3 ikke vil medføre en negativ effekt på vindmiljøet i området.

Delområde 2 og 3

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

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

Vindpåvirkninger og lokalplanen

Det fremgår af lokalplanens redegørelse om "Grønne områder, landskab og beplantning, herunder opholdsarealer" og bestemmelserne i § 10 og § 17, at der skal etableres beplantning, der kan være med til at være lægvere og dermed give et bedre vindmiljø.

Klimatiske faktorer

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

Udledning af drivhusgasser

Planloven ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)) giver ikke mulighed for, at der kan stilles krav om i forbindelse med lokalplanlægningen, hvor meget en given bebyggelse må udlede af drivhusgasser eller skal reducere af drivhusgasser hverken i forbindelse af opførelsen eller driften af bebyggelsen og lokalplanområdet. Bygningsreglementet ([BR18](#)) har dog regler om, hvor meget et byggeri må påvirke klimaet, og derudover er der forskellige former for certificering af bebyggelsen f.eks. [DGNB](#) (*Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen*), og disse certificeringer kan føre til færre drivhusgasser end en tilsvarende bebyggelse, der ikke opføres efter en certificering.

En anden form for certificering er anvendelsen af livscyklusvurdering ([LCA – Life Cycle Assessment](#)) af bebyggelsen, der er en metode, som kan give et billede af et byggeris potentielle miljøpåvirkninger og ressourceforbrug. Dette beregnes over hele bygningens livscyklus, og inkluderer derfor fremskaffelse af råvarer, produktion af



bygge materialer, energi- og ressourceforbrug ved drift og vedligehold, samt bortskaffelse og eventuelt genanvendelse af bygningsdele og byggematerialer

Delområde 1

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

Lokalplanområdet ligger i et eksisterende byområde, og den nye bebyggelse i delområde 1 kan dermed koble sig på den eksisterende infrastruktur. Det fremgår af Masterplan Hersted 2045, at der skal anlægges en Bygade fra Smedeland Boulevard til den kommende stationsforplads for letbanestationen Glostrup Nord, og denne gade er en forudsætning for trafikafviklingen både i forhold til kollektive busser til og fra stationen og for de kommende borgere i Hersted.

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

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

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

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

2

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

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

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

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



Klimatilpasning

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

Regnvandshåndtering

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

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

Delområde 1

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

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

Modelleringen af projektets indvirkning på opstuvningsmængder og overfladeafstrømning inden for planområdet viser, at der under fremtidige forhold ved en 100 årshændelse vil opstuve ca. 590 m³ regnvand inden for planområdet, hvilket er ca. 15 % mindre end under eksisterende forhold. Hertil vil der i grøften beliggende øst i planområdet forekomme et opstuvningsniveau 15 cm højere end under eksisterende forhold, samt vil afstrømningen fra grøften mod nord øges fra 20 m³ til 39 m³. I den forbindelse skal det bemærkes, at grøften tidligere er blevet drænet mod projektområdet på grund af den menneskabte fordybning i planområdet.

Ved en reduktion af denne afstrømning mod vest er det således ikke at forhindre vandets naturlige strømning. Det skal endvidere bemærkes, at grøften er beliggende i et ikke beskyttet ubebygget område og eventuelt relativt nemt kunne aflastes hydraulisk mod det større lavtliggende område længere mod øst, hvilket må betragtes som områdets naturlige afstrømningsretning.

Afstrømningen og opstuvningen af vandet er ved en 100 årshændelse planlagt således, at det ikke medfører skadevoldende oversvømmelser i planområdet. Dermed vurderes klimasikringen af planområdet at være i overensstemmelse med Albertslund Kommunes Skybrudsplan. Det vurderes på den baggrund, at lokalplanen for Fabriksparken 3 således er i tråd med visionerne og formålene med skybrudsplanen.

På baggrund af ovenstående vurderes det i miljørapporten, at lokalplanen vil medføre en ubetydelig negativ indvirkning på miljøet.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.



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

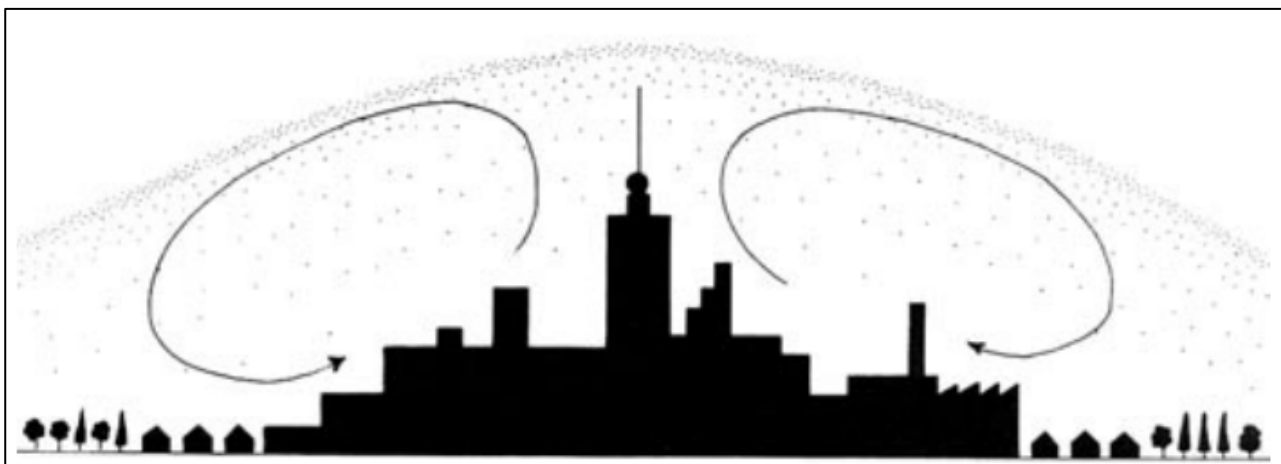
Regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.14's redegørelse og bestemmelser under § 12 samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen.

Hedebølger

De varme somre i Danmark kan nogle somre gå hen at blive til langvarige hedebølger som følge af klimaforandringerne, og de grønne områder i byerne kan være med til at holde sommertemperaturen nede – se Figur 2 ([Københavns Universitet 2004](#)). En sammenhæng mellem byens grønne områder til de omkringliggende naturområder med skov kan virke som en luftdyse og bringe frisk luft ind i byen (ibid.).

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



Figur 2: Byer fungerer som "varmeøer" i landskabet. Luften over grønne områder er ofte køligere og hjælper med at udskifte den varme luft fra de hårde overflader i byen og mindsker derved varmeeffekten ([Johnson & Newton 2004](#)).

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

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

Delområde 1

Delområde 1 i Lokalplan 5.14 – *Bolig og erhverv på Fabriksparken 3* indtænker de grønne elementer i planlægningen, hvilket fremgår af redegørelsen og tilhørende bestemmelser og tanker omkring gårdrummene i bebyggelsen i delområde 1 jf. kortbilag 8 i lokalplanen. Det ses af dette kortbilag, at der er tanker om at plante træer. Endvidere kan grønne tage ligesom træerne være med til at minimere varmeeffekten i byerne, fordi følgerne af solens varmeindstråling begrænses. Dermed kan det blive mere behageligt at opholde sig i boligerne og i byen.

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



Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

I [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#), der blev udarbejdet af COWI A/S i juli 2021, fremgår det blandt andet, at retningslinjer om opholdsarealer, som bl.a. bestemmer, at bebyggelse skal orienteres og udformes således, at der er områder med læ, og at der kan komme sollys på fælles opholdsarealer. Områderne med bynatur samt den høje bebyggelsesprocent vil give lokalbefolkningen gode muligheder for at opsøge skygge i ekstreme varmeperioder.

Hedebølg håndtering og lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.14's redegørelse og bestemmelser under § 10 om ubebyggede arealer herunder beplantning, § 12 om regnvandshåndtering, klimatilpasning og skybrudssikring samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at der er mulighed for at kunne søge skygge.

Jordbund og vand

Jordforurening

Delområde 1

I Hersted Industripark er der generationsforurening med klorerede opløsningsmidler i jordbunden, men Fabriksparken 3 ligger forholdsvis langt væk fra denne forurening, og der er ikke i forbindelse med de geotekniske boringer og jordprøver herfra konstateret forurening fra generationsforureningen.

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til lokalplan og tilhørende miljørapport er der blevet udført orienterende forureningsundersøgelse lokalplanens delområde 1, og Hedeselskabet (i dag hedder firmaet Dalgas) har udført en miljøhistorisk redegørelse i 1999.

Området er således blevet godt belyst, og den kommende jordhåndtering i forbindelse med byggeriet skal der udføres forklassificering af alt jord til bortskaffelse. Forklassificeringen vil resultere i klassificerings- og graveplaner, hvoraf det fremgår, hvordan de enkelte jordpartier skal håndteres, og hvortil de skal bortskaffes. Al jordflytning skal godkendes af Albertslund Kommune.

Idet ejendommen er delvist kortlagt på V2³, forudsætter påbegyndelse af bygge- og anlægsarbejde en § 8 tilladelse i henhold til jordforureningsloven.

De konstaterede kraftige jordforureninger vil blive opgravet og bortskaffet i henhold til gældende lovgivning i forbindelse med anlægsarbejdet.

³ 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 i forbindelse med anlægsarbejdet og byggeriet i planområdet konstateres kraftige jordforureninger eller affaldsdepot, skal arbejdet straks indstilles, og Albertslund Kommune skal underrettes herom. Alle kraftige jordforureninger skal afværges tilstrækkeligt til, at de ikke udgør en risiko for mennesker og miljø. Afværgelse 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 jævnfør jordforureningslovens § 72 b ([LBK nr. 282 af 27/03/2017](#)).

Således vurderer miljørapporten, at planen ikke at medføre en indvirkning på mennesker ved den ændrede arealanvendelse.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

Jordforurening og lokalplanen

Det fremgår af lokalplanens redegørelse, at den forurenede jord skal fjernes ved bortgravning og bortskaffelse. Afværgelse af forurening skal dokumenteres ved prøver.

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

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

Hvis der under byggeriet og anlægsarbejdet konstateres jordforurening eller affaldsdepot, skal arbejdet straks indstilles og Albertslund Kommune skal underrettes herom, jf. Miljøbeskyttelseslovens § 21 ([LBK nr. 1742 af 22/12/2025](#)) og de generelle bestemmelser i Jordforureningsloven.

I lokalplanens bestemmelse 14.10 fremgår det, at træffes jordforurening i forbindelse med bygge-og/eller anlægsarbejde, skal den til enhver tid gældende lovgivning på området overholdes, og miljømyndigheden straks kontaktes.

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

Vand

Lokalplanen giver blandt andet mulighed for at anvende delområde 1 til boliger, liberalt erhverv og parkering.

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

I henhold til retningslinje 26.1 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) tillades det ikke, at der er nedsivning af regnvand i industriområder, samt i tidligere industriområder, der ligger indenfor BNBO, i indvindingsoplande, i OSD-områder eller i NFI-områder. Det skyldes, at der allerede er mange V1 og V2 kortlagte matrikler blandt andet i



Hersted, og det kan ikke udelukkes, at der er yderligere jordforureninger, der ikke kendes på nuværende tidspunkt, og som kan medføre forurening af grundvandet.

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

Det fremgår af førnævnte miljøvurdering, at en ændret arealanvendelse i form af øget forekomst af grønne arealer, stier med videre vil mindske områdets samlede befæstelsesgrad. Det bemærkes, at nedsivning i området som udgangspunkt ikke er muligt.

Idet Region Hovedstaden siden 2008 aktivt har oppumpet grundvand for at begrænse spredningen af forurening fra Naverland 26 (generationsforureningen), bør der i den senere planlægning, når befæstelsesgraden og placeringen/udformningen af grønne områder kendes, tages stilling til, om der vil være behov for nye afværgeforanstaltninger f.eks. i form af membraner, oppumpning/dræn eller bortkørsel af forurennet jord, for at forhindre spredning af forurening til grundvandet.

Vand og lokalplanen

Lokalplan giver ikke mulighed for aktiv nedsivning i planområdet jævnfør redegørelsen om grundvandsbeskyttelse og bestemmelse § 12.1.

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

Landskab

Arealanvendelse

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

Hovedårsagen til, at den uregelmæssige byspredning har kunnet lade sig gøre, er fremkomsten af bilen og derved muligheden for at udleve drømmen om at bo i forstæderne med eget hus og have ([Girardet 2004](#)). Siden midten af 1950'erne er de europæiske byer fysisk vokset med 78 procent, medens befolkningen kun er vokset med 33 procent ([EEA 2006](#)), da det er normen at udbygge de europæiske byers periferi med forstadsbebyggelser, som har lav bebyggelsestæthed – således er befolkningen kun steget med 6 procent, medens det bebyggede område er steget med mere end 20 procent de sidste 20 år ([EEA 2006](#)). Omkring en fjerdedel af EU's areal er i dag påvirket af byområdernes arealanvendelse, men det hører nu også med til billedet, at trefjerdedele af europæerne bor i byområder (ibid.).

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

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



Delområde 1

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

Samtidig kan denne omdannelse måske være med til fjerne en eventuel jordforurening i området, og den kommende arealanvendelse i delområde 1 vil endvidere medføre en mindre sandsynlighed for kommende forureninger af området, da arealanvendelse i henhold til Lokalplan 5.14 ikke giver mulighed for produktions- og lagervirksomheder.

Miljørapporten vurderer, at planen har en positiv indvirkning på arealanvendelsen i planområdet, da der planlægges for højere bebyggelsesprocent, end der er for det nuværende erhvervsområde, idet arealer betragtes som en begrænset ressource.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

Visuelle forhold

Delområde 1

Lokalplanen giver mulighed for i delområde 1 at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen kan opføres i 6 – 8 etager med den højeste del af bebyggelsen i den østlige side ud mod Vestskoven.

En realisering af delområde 1 i lokalplanen vil således give mulighed for en markant bebyggelse i den østlige del af Hersted i forhold til den nuværende bebyggelse af området.

Boligernes facader planlægges opført primært i tegl i forskellige nuancer med indbygget spil i enten lyse eller mørke toner. Skift i nuance og/eller fugefarve er med til at skabe variation mellem de enkelte bygninger. Ved at anvende tegl får bebyggelsen en overflade med en stoflighed og et udtryk, der får den til at falde til i området. Ved parkeringshuset planlægges beplantning, der kan klatre på facadens trælameller. Der planlægges variation med vinduer og altaner, der harmonerer med de valgte facadematerialer og stedets industrielle historie.

Planen omfatter grønne områder med træer og kantzoner, hvor der etableres græs og hæk. Begrønningen af lokalplanområdet udgør således en væsentlig del af områdets samlede udtryk.

Byomdannelsen af Hersted er i proces, og de første bebyggelser er i gang med at blive opført. De visuelle forhold i Hersted blive ændret til bymæssig karakter i takt med udviklingen af området. Fabriksparken 3 er en del af denne omdannelse fra industri- og erhverv til blandet bolig og erhverv. På baggrund af den igangværende omdannelsesproces i Hersted vurderes det, at planområdet visuelt vil passe ind i det omkringliggende miljø på sigt.

En realisering af muligheder for bebyggelse i delområde 1 i lokalplanen vil være en markant ændring af landskabets visuelle forhold.

Det vil have en påvirkning af landskabets visuelle udtryk for borgerne på Rødkælkevej og især Blåmejsvej, eftersom i dag er erhvervs- og industribygninger i op til tre etager med undtagelse af et par enkelte bebyggelser f.eks. Karat Kaffe siloen og Doll-bygningen. Det ser dog umiddelbart ud til, at borgerne på den anden side af Nordre Ringvej (Ring 3)



tillægger dette landskabs visuelle forhold særlig stor herlighedsværdi, da de fleste parcelhuse på Blåmejsvej har etableret høje og tætbeplantede hegn, og ud for rækkehusene på Rødkælkevej er der en høj støjvold, som tager meget af den umiddelbare udsigt herfra. Det vurderes derfor, at påvirkningen primært vil være fra den kommende bebyggelses 4. – 5. etage og opefter i delområde 1, hvor der vil blive opført punktvis tårnbebyggelse, som primært vil give den visuelle påvirkning af landskabet.

I forhold til den visuelle påvirkning af landskabet set inde fra Hersted vil det stationsnære kerneområde blive omdannet med etagebebyggelser i op til 6 etager og tårnbebyggelser i op til 12 etager, og en realisering af delområde 1 i lokalplanforslaget vil give området en bymæssig karakter og vil fungere som pejlemærke til letbanestationen. Det vurderes derfor som helhed, at det udlagte areal til bebyggelse i delområde 1 i planforslaget med tiden vil passe ind i det umiddelbare omkringliggende miljø og kan derfor være med til at understrege det nye urbane landskab.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

Kulturarv og arkitektonisk arv

Kroppedal Museum har i 2012 udgivet rapporten "[Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune](#)", der fortæller historien om etableringen af Hersted Industripark og den danske industriudvikling samt peger på bevaringsværdier af de markante, karaktergivende og typiske træk, der former industriparken inklusiv udpegning af bygninger med særlige arkitektoniske og kulturhistoriske bevaringsværdier f.eks. Karat Kaffe siloen.

Der er fire bærende kvaliteter og fortællinger ved Hersted Industripark:

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

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

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

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



Delområde 1

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

De overordnede grønne strukturer i Hersted Industripark ændres ikke i forbindelse med vedtagelsen af lokalplanen. Som det fremgår af lokalplanen, vil begrønningen af lokalplanområdet udgøre en væsentlig del af områdets samlede udtryk. Begrønningen i lokalplanområdet vil bidrage til flere formål, herunder herlighedsværdien af området. Dermed bibeholdes og videreføres de eksisterende grønne strukturer i Hersted Industripark med lokalplanen.

Den eksisterende bygning på Fabriksparken 3, er ikke udpeget som henholdsvis vartegn eller bevaringsværdig og har således ikke i sig selv nogen arkitektonisk eller historisk fortælling, der specifikt relaterer sig til Hersted Industripark. Det vurderes i miljørapporten, at da Fabriksparken 3 ikke er et af Hersted Industriparks væsentlige industrielle vartegn og dermed ikke er med til at definere områdets identitet, vil lokalplanen for Fabriksparken 3 således ikke medføre ændringer i kulturarven for Hersted Industripark, herunder dets særkender og udpegninger.

Delområde 2 og 3

Lokalplanens delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 i dag er et teknisk anlæg i form af et vejanlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg fortsat skal anvendes som vejanlæg, mens den anden halvdel skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer.

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

Kulturarv og arkitektonisk arv i forhold til lokalplanen

Det fremgår af lokalplanens redegørelse, hvorledes der arbejdes det grønne i lokalplanområdet i forhold til beplantning. Det kan således ses i lokalplanens bestemmelser under § 10, hvorledes beplantningen skal være, og det er en forudsætning for ibrugtagningen, at beplantningen er etableret jf. § 17.

Kulturarv er således indarbejdet i lokalplanen.

Materielle goder

Planområdet er beliggende med gode forbindelser til det overordnede vejnet, henholdsvis Ring 3 og MotorRing 4, der fører videre til Frederikssundmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen.

Planområdet er beliggende ca. 400 m fra letbanestationen Glostrup Nord, som har forbindelse til henholdsvis Herlev Station og Glostrup Station.

Henholdsvis Rema1000, Fakta, Coop365 og Glostrup Shoppingcenter er beliggende i en radius af ca. 2 km fra planområdet. Glostrup Station er beliggende ved siden af Glostrup Shoppingcenter og er således lettilgængelig med den nye letbane. Albertslund Centrum er beliggende ca. 3,7 km fra planområdet og rummer blandt andet kulturelle tilbud, som f.eks. bibliotek, biograf og spillested.

I den sydlige del af planområdet etableres Vandstien, som er en tværgående kombineret cykel- og gangsti, der kommer til at forbinde fremtidens Hersted fra øst til vest. Vandstien kobles til cykelstien langs Ring 3, og dermed er der nem adgang for de bløde trafikanter til letbanestationen Glostrup Nord. Hertil er cykelstien koblet sammen med den øvrige del af cykel- og gangstisnetværket i Albertslund Kommune. Det vurderes på den baggrund, at der vil være



nem adgang til offentlig transport, at naturområderne i Albertslund Kommune vil være tilgængelige for de kommende beboere i planområdet samt at Albertslund Centrum kan tilgås på cykel.

Der er daginstitutioner i umiddelbar nærhed af planområdet. Imidlertid planlægges der, jævnfør Albertslund [Kommuneplan 2022 - 2034](#) for etablering af daginstitutioner i Hersted Industripark forventeligt i 2025 og 2027, hvilket ikke er endeligt planlagt. Der er flere skoler inden for en radius af 2 km fra planområdet, men ikke inden for selve Hersted Industripark. Jævnfør Albertslund [Kommuneplan 2022 - 2034](#) arbejdes der på at udvide kapaciteten på de eksisterende skoler i kommunen samt muligheden for at etablere en ny skole. Placering af en eventuel ny skole er ikke nærmere præciseret i kommuneplanen, men grundet de mange kommende beboere i Hersted Industripark inkl. Fabriksparken 3, bør det overvejes at placere en ny skole i Hersted Industripark.

Materielle goder og lokalplanen

Lokalplanen giver mulighed for blandet andet at etablere erhverv i bebyggelsen, og er således med til at skaffe materielle goder til området. Desuden ligger lokalplanens delområde 1 i umiddelbar nærhed til den kommende letbanestation Glostrup Nord – Hersted, og der er og vil komme et godt stisystem i og omkring lokalplanområdet.

Der planlægges for en stor andel af opholdsarealer inden for planområdet, herunder private opholdsarealer og fælles opholdsarealer, hvor der er fokus på sammenhængende og trygge områder til ophold og leg samt afskærmning.

Materielle goder er således indtænkt i lokalplanen

Kumulative virkninger

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

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

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

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

Vedtagne planer og programmer

Albertslund Kommune har vedtaget [Kommuneplan 2022 – 2034](#), der udpeger den østlige del af Hersted Industripark til et byomdannelsesområde. Dette er videreført i [forslag til Kommuneplan 2026 – 2038](#).

Albertslund Kommune har vedtaget følgende lokalplaner i byomdannelsesområdet:

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



- [Rammelokalplan 5.10 – Sydvangen øst](#)
- [Lokalplan 5.11 – Boliger og erhverv på Malervangen 1](#)
- [Lokalplan 5.12 – Stationsforplads i Hersted](#)
- Lokalplan 5.13 – Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B

Glostrup [Kommuneplan 2025 – 2037](#) lægger ikke op til yderligere byudvikling ved Hersted. Byudviklingen vil især foregå langs med Roskildevej/Hovedvejen og kan således have betydning i forhold til byudviklingen af Coop-grunden.

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

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

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

Forslag til planer og programmer

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

- [Forslag til Lokalplan 5.14 – Boliger og erhverv på Fabriksparken 3](#)
- [Forslag til Lokalplan 5.15 – Boliger og erhverv på Sydvangen øst, første etape](#)

Glostrup Kommune har umiddelbart ikke nogen planforslag i høring, der kan have kumulative virkninger for byomdannelsesområdet Hersted.

Igangsatte forslag til planer

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

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

Glostrup Kommune har p.t. ikke igangsat nye forslag til lokalplaner, der kan have kumulative virkninger for byomdannelsesområdet Hersted.

Igangsatte projekter

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

- [Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28](#)

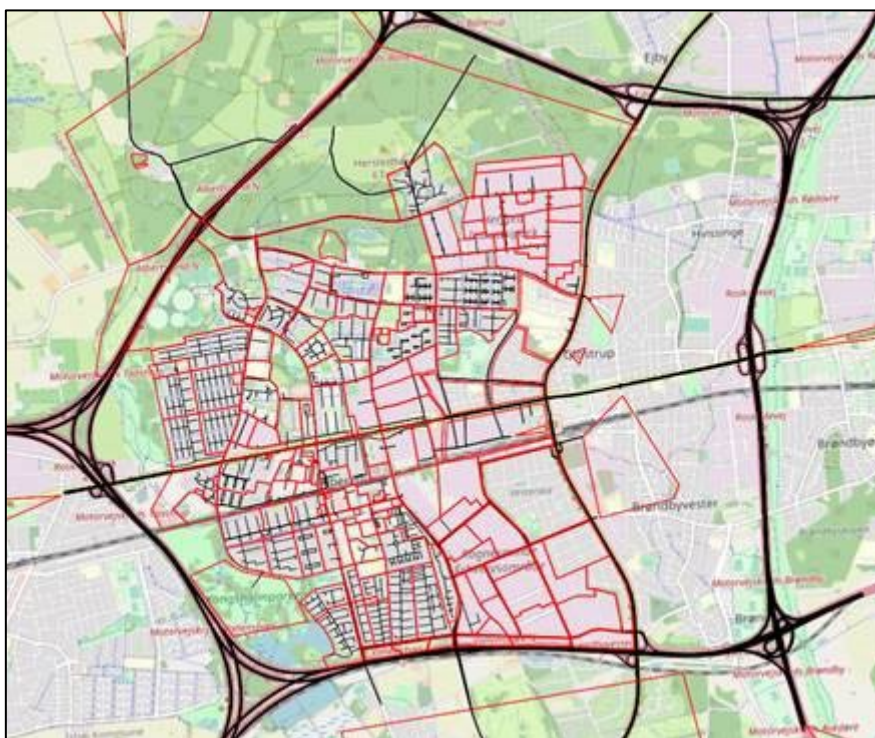


Region Hovedstaden er i gang med at udvide Glostrup Hospital (Rigshospitalet), hvor der kommer nye bygninger til Dansk Hovedpinecenter (2017) og et nyt parkeringshus (2014), og et neurorehabiliteringscenter 25.000 m², Bodil Eskesen Centret, samt Familiehuset ([Lokalplan GI18.2 – Familiehus på Rigshospitalet Glostrup](#)).

Albertslund Kommunes trafikmodel

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

Denne specifikke trafikmodel for Hersted Industripark er en del af en samlet digital trafikmodel for Albertslund Kommune, hvor dele af Vallensbæk Kommune og det omgivende motorvejsnet indgår heri.



Figur 3: 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.

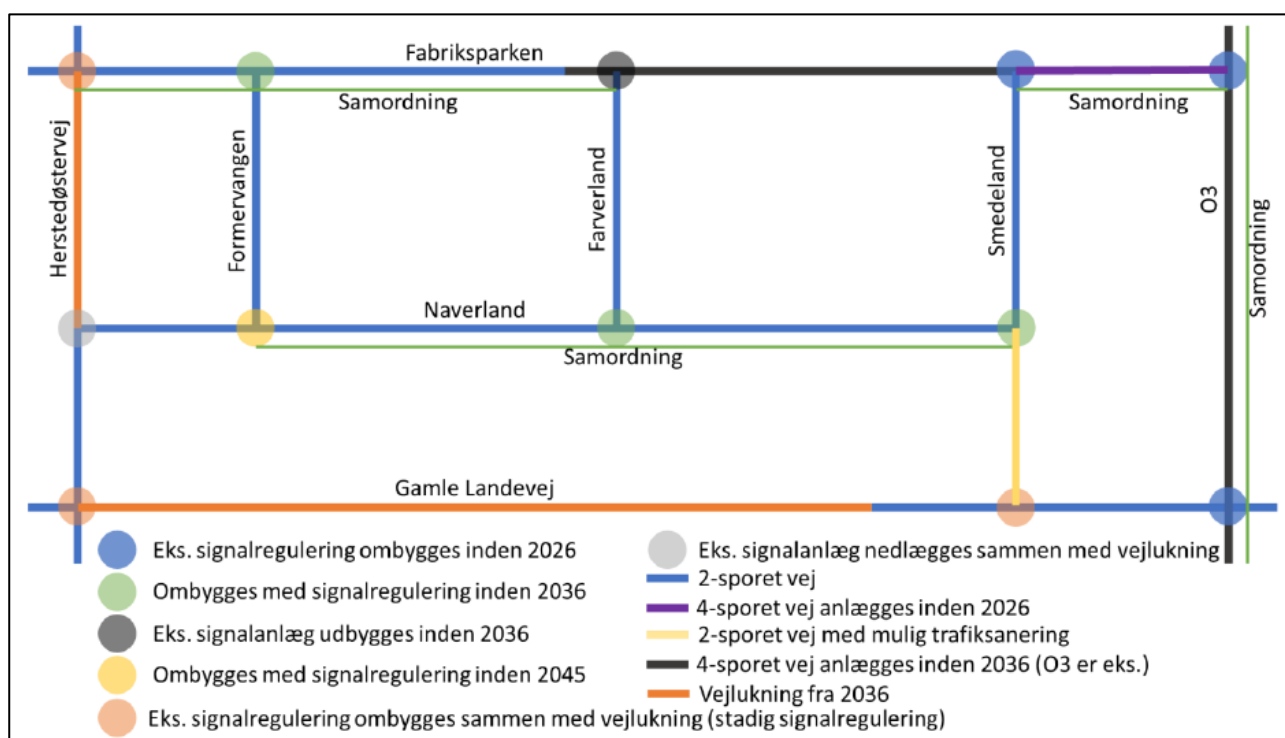


Den trafikale analyse for Hersted Industripark redegør for den potentielle trafikudvikling, som følge af forslag til Kommuneplantillæg 15 og masterplanens efterfølgende faser.

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 4: 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, hvoraf det blandt andet fremgår:

”Intentionerne bag aftalen

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

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

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

Punkt 2.1

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

Punkt 5.2

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

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

Punkt 5.6

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

Punkt 5.7

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



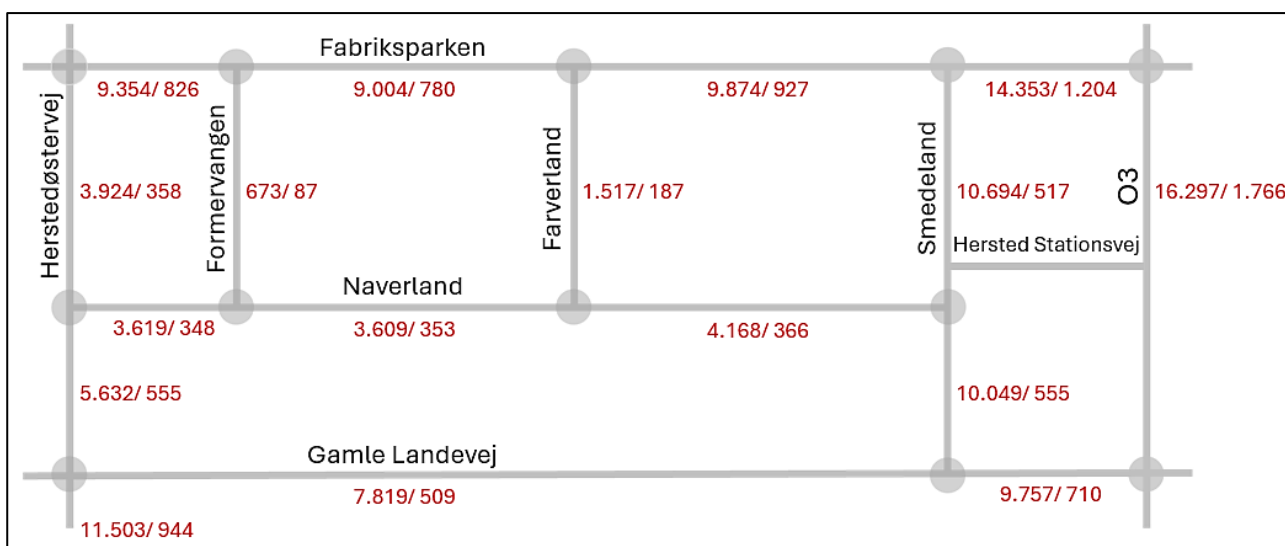
Punkt 5.8

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

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

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

Den trafikale analyse fra 2020 er blevet opdateret med de nyeste målinger i området i primo 2026. Opdateringen viser, at trafikken ikke er så voldsom som først antaget i den trafikale analyse fra 2020.



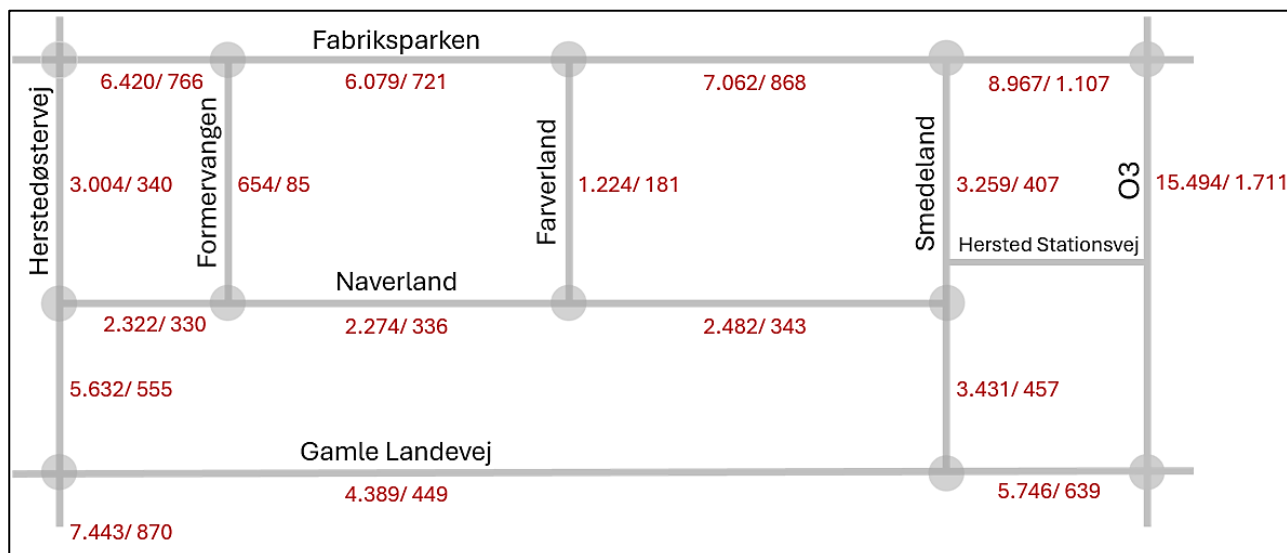
Figur 5: Scenarie for trafik på det overordnede vejnet i Hersted i 2036.

Scenariet for 2036 er beregnet på følgende måde:

- Grundlaget er et nyt basisscenarie for 2026. Basisscenariet er beregnede trafikmængder, der så vidt muligt svarer til tællinger i 2025 og er fremskrevet med 0,2 %. Principperne for trafikens fordeling på vejnettet er de samme som i [Hersted Industripark - Trafikal analyse \(Raw Mobility 2020\)](#).
- Effekten af det forventede boligbyggeri i Hersted i perioden 2026-2036 inkl. boliger på Nordre Ringvej 129 i Glostrup Kommune er lagt ind. For de ejendomme, der forventes bygget boliger på, er trafik fra det eksisterende erhverv trukket ud. Disse forventede boligbyggerier omfatter ejendomme, hvor der enten er vedtaget lokalplaner eller taget initiativ til udarbejdelse af lokalplaner, som vil muliggøre byomdannelse i perioden 2026-2036, og hvor det forventes, at nyt byggeri kan være ibrugtaget i denne periode.
- I scenariet er indregnet detailhandel og serviceerhverv langs Hersted Stationsvej, der går fra Smedeland Boulevard til letbanestation Glostrup Nord - Hersted, jf. trafikredegørelse for Smedeland 22 og 8B ([Sweco 2024](#))



- I andre dele af Hersted, hvor der sammen med boliger kan indrettes serviceerhverv i begrænset omfang, er der regnet med 100 % boliger, idet den præcise fordeling mellem boliger og serviceerhverv endnu ikke kendes.



Figur 6: Basisscenariet viser beregnede trafikmængder, der i så vidt omfang som muligt svarer til den faktiske trafik målt ved tællinger i 2025 og er fremskrevet med 0,2 procent i henhold til Vejdirektoratets forventede årlige vækst i trafikarbejdet.

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

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

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

Kumulative effekter – sammenfatning

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

Opsamling omkring miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanen og miljøvurderingen er udarbejdet i en samlet proces, hvorfor miljøhensyn er indarbejdet i lokalplanen. I miljørapporten er det vurderet, at 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.

Høringsvar og bemærkninger

Forslag til Lokalplan 5.14 – *Boliger og erhverv på Fabriksparken 3* med tilhørende miljørapport var i høring fra tirsdag den 18. november 2025 til og med søndag den 18. januar 2026, dvs. 8 ugers høring. Albertslund Kommune modtog høringsvar og bemærkninger fra i alt 6, som fordeler sig på 6 borgere i Glostrup Kommune, 1 interesseorganisation (Naturgruppen i Albertslund), 1 erhvervsvirksomheder (HOFOR).

Emnerne i høringsvar og bemærkninger er:

- Antal af etager
- Mobilmaster og antenner (ikke en del af miljøvurderingen)
- Støj fra veje
- Overdimensioneret byggeri, sollys og attraktive byrum (ikke en del af miljøvurderingen)
- Trafikale konsekvenser
- Grundvand og byggegrundens stabilitet (ikke en del af miljøvurderingen)
- Præcedens fra tidligere sager og påvirkning af natur
- Krav til ændringer og konklusion – bebyggelseshøjde og en samlet trafikal- og miljømæssige analyse
- Klimaforandringer
- Materialer (ikke en del af miljøvurderingen)
- Solenergi (ikke en del af miljøvurderingen)
- Parkering og delebiler
- Ladestandere (ikke en del af miljøvurderingen)
- Cykler
- Affald (ikke en del af miljøvurderingen)
- Cirkulært byggeri (ikke en del af miljøvurderingen)
- Bæredygtig byggeplads (ikke en del af miljøvurderingen)
- Miljørapporten og byggeriets klimapåvirkning
- Byggefeltet og vandtransmissionsledning (ikke en del af miljøvurderingen)
- Placering af træer og anden beplantning (ikke en del af miljøvurderingen)
- Vejnedlæggelse og tinglysning (ikke en del af miljøvurderingen)
- Regnvandshåndtering, klimatilpasning og skybrudssikring
- Tekniske anlæg, ledningsanlæg og fjernvarme (ikke en del af miljøvurderingen)

Det fremgår af ovenstående, at nogle af høringsvar og bemærkninger har miljømæssigt indhold og er beskrevet i miljøvurderingsrapporten (SMV) til Lokalplan 5.14 – *Boliger og erhverv på Fabriksparken 3*. Bemærkningerne både med relation til Lokalplan 5.14 – *Boliger og erhverv på Fabriksparken 3* og tilhørende miljøvurderingsrapport har Albertslund Kommune kommenterede i høringsnotatet til Lokalplan 5.14, hvor der er foreslået et par mindre tekniske ændringer til Lokalplan 5.14 som følge af disse høringsvar. Nedenstående er en sammenfatning af bemærkningerne med miljømæssigt indhold:

Bebyggelsens antal etager

Det fremgår af bemærkninger og høringsvar fra borgere Glostrup Kommune, at der er en bekymring i forhold til antal af etager og det visuelle indtryk af området.



Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Murervangen 3 ligger cirka 250 meter fra den planlagte bebyggelse på Fabriksparken 3. Forvaltningen anerkender, at en realisering af byggemuligheder i lokalplanen vil ændre de visuelle forhold for ejendommen på Murervangen 3.

De foreslåede bygningshøjder på 6–8 etager følger [Kommuneplan 2022 – 2034](#) og understøtter den overordnede byudvikling i Hersted, så vidt muligt i overensstemmelse med [Masterplan 2045 Hersted](#), [Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#), og [Planstrategi 2024](#), hvor erhvervsområder omdannes til mere tæt og bymæssig bebyggelse omkring letbanen.

De skyggeanalyser, der indgår i [miljøvurderingen](#) af lokalplanen, viser, at påvirkningen af lys og solindfald for nærliggende boliger – herunder Murervangen 3 – ikke overstiger de naboretlige tålegrænser. Lys- og skyggepåvirkningen vurderes af forvaltningen at være på niveau med, hvad der almindeligvis kan forventes i tættere bymæssige miljøer.

Lokalplanen arbejder med en graduering af bygningshøjderne. Den højest tilladte bebyggelse er placeret i den østlige del af planområdet for at begrænse skyggevirkning på både de interne opholdsarealer og de nærmeste naboer.

Forvaltningen bemærker, at planlægningen skal afveje individuelle hensyn mod hensynet til den samlede udvikling af Hersted Industripark. Ved afvejningen i dette konkrete tilfælde vurderes det, at de overordnede planmæssige hensyn til byomdannelse og fortætning vejer tungere end ønsket om at bevare individuel udsigt.

Samlet vurderer forvaltningen, at bebyggelsens højde og placering er i overensstemmelse med gældende planlægning og politisk vedtagne retningslinjer, og at de forventede gener for naboer ikke overstiger, hvad der kan anses som naboretlige tålegrænser.

Derfor giver disse bemærkninger og høringssvar bemærkningen ikke anledning til nogen ændringer i lokalplanforslaget og således ej heller i vurderingerne i miljørapporten.

Støj fra veje

Det fremgår af bemærkninger og høringssvar fra borgere Glostrup Kommune, at der er en bekymring i forhold til støj fra veje af den samlede trafik fra byudviklingen af Hersted.

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Den potentielle påvirkning af trafik og vejtrafikstøj fra den samlede byudvikling af Hersted, herunder Fabriksparken 3 er vurderet i forbindelse med [miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

Her konkluderes det, at den fremtidige omdannelse af Hersted ikke medfører væsentlige ændringer i den eksisterende vejtrafikstøj for omkringliggende boliger, da projektet hverken flytter vejforløb eller væsentligt øger trafikmængden på Ringvejen.

På baggrund af miljørapportens bilag 14 om [vejtrafikstøj](#) – som inkluderer facaderefleksionstøj fra Nordre Ringvej – og sammenholdt med afstanden fra lokalplanområdet til Stensbjerg i Glostrup, vurderer forvaltningen, at de nye bygninger på Fabriksparken 3 ikke vil skabe støjrefleksioner af en størrelsesorden, der kan forringe støjforholdene for boligerne på Stensbjerg.

På denne baggrund vurderer forvaltningen samlet, at lokalplanen ikke forværrer de eksisterende støjforhold for boligerne på Stensbjerg.

Glostrup Kommune bliver altid hørt i forbindelse med planlægningen i Hersted. Glostrup og Albertslund Kommune har løbende dialog om trafik- og støjforhold i forbindelse med byudviklingen i Hersted, og denne koordinering vil fortsætte i takt med den videre planlægning.



Trafikale konsekvenser

Det fremgår af bemærkninger og høringssvar fra borgere Glostrup Kommune, at der er en bekymring i forhold til trafikafviklingen fra byudviklingen af Hersted jf. tidligere vedtaget [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#).

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Forvaltningen bemærker indledningsvist, at høringssvaret henviser til en tidligere lokalplan (Lokalplan 5.5), som ikke indgår i nærværende planproces (se eventuelt [høringsnotatet](#) Lokalplan 5.5 – *Boliger og erhverv ved Smedeland 8A* og [den politiske aftale med Albertslund og Glostrup Kommuner](#) samt Planklagenævnets [afgørelse af 9. maj 2022 med j. nr. 21/09515](#)). Det er dog relevant at adressere det principielle spørgsmål om, hvorvidt lokalplanområdet og byudviklingsområdet som helhed er tilstrækkeligt trafikvurderet.

Forvaltningen kan hertil oplyse, at der allerede foreligger en samlet, områdedækkende trafikal vurdering i forbindelse med miljørapporten til [miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#). Denne vurdering udgør det overordnede grundlag for alle kommende lokalplaner i Hersted Industripark.

Miljørapporten konkluderer, at byudviklingen ikke kan gennemføres uden væsentlige trafikale tilpasninger, og at disse tilpasninger er identificeret og forudsat som en integreret del af byudviklingen af Hersted Industripark. De trafikale løsninger forventes etableret og tilpasset efter forholdene i takt med realisering af lokalplanerne. Forvaltningen vurderer, at der ikke er behov for yderligere analyser forud for lokalplanens vedtagelse.

Forvaltningen bemærker endvidere, at den gældende samarbejdsaftale mellem Albertslund og Glostrup kommuner indebærer løbende monitorering af trafikbelastningen og giver mulighed for tilpasning af de trafikale løsninger i takt med den samlede byudviklings gennemførelse.

Derfor giver disse bemærkninger og høringssvar bemærkningen ikke anledning til nogen ændringer i lokalplanforslaget og således ej heller i vurderingerne i miljørapporten.

Præcedens fra tidligere sager og påvirkning af natur

Det fremgår af bemærkninger og høringssvar fra borgere Glostrup Kommune, at der er præcedens fra tidligere sager og påvirkning af natur, hvor der henvises til sagen om, hvorvidt der er fredskov på den såkaldte Radiogrund og vedtagelsen af [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#).

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Forvaltningen deler oplevelsen af, at borgernes høringssvar kan have betydning for udviklingen af planlægningsgrundlaget i Hersted og fortsat spiller en vigtig rolle i at styrke den demokratiske planproces og kvaliteten af planlægningen. Disse erfaringer er netop indarbejdet i planlægningen for Lokalplan 5.14 og fremgår både af [afgrænsningsnotatet](#) og af den omfattende [miljørapport](#), der ledsager lokalplanforslaget.

Lokalplanområdet ændrer anvendelse fra industri til blandet bolig og erhverv. Forvaltningen vurderer, at det eksisterende areal på Fabriksparken 3 ikke kan betegnes som hverken "grønt" eller "åbent".

Lokalplanens sandsynlige væsentlige påvirkning er blevet miljøvurderet og beskrevet i [Miljørapport: Miljøvurdering af forslag til lokalplan: 5.14 Boliger og erhverv på Fabriksparken 3](#), herunder den biologiske mangfoldighed, fauna og flora.

Forvaltningen har vurderet, at fredskoven øst for området ikke vil blive påvirket væsentligt af lokalplanen. Dette er beskrevet i [Afgørelse af Miljøvurdering af forslag til Lokalplan 5.14 – Boliger og erhverv på Fabriksparken 3](#).



Lokalplanen bestemmer, at størstedelen af de udendørs fælles opholdsarealer skal fremstå grønne med en kombination af forskellige plantetyper. Dertil skal minimum 80 procent af beplantningen indenfor området bestå af hjemmehørende arter. Forvaltningen vurderer, at dette sandsynligvis vil øge biodiversiteten i området, sammenlignet med de nuværende forhold.

Derfor giver disse bemærkninger og høringssvar bemærkningen ikke anledning til nogen ændringer i lokalplanforslaget og således ej heller i vurderingerne i miljørapporten.

Med hensyn til sagen om "Radiogrunden" kan der henvises til Miljøstyrelsens afgørelse af 30. september 2019: "[Anvendelse af skovloven på matr.nr. 8cø m.fl. Herstedvester By, Herstedvester i Albertslund Kommune](#)".

Med hensyn til vedtagelsen af [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#) kan der henvises til [høringsnotatet](#) til førnævnte lokalplan og [den politiske aftale med Albertslund og Glostrup Kommuner](#) samt Planklagenævnets [afgørelse af 9. maj 2022 med j. nr. 21/09515](#).

Krav til ændringer og konklusion: Bebyggelsehøjde og en samlet trafik- og miljøanalyse

Det fremgår af bemærkninger og høringssvar fra borgere Glostrup Kommune, at der ønsker om at få reduceret bebyggelsehøjde og at der skal udarbejdes en samlet trafik- og miljøanalyse.

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Der efterspørges i disse bemærkninger og høringssvar en vurdering af den kumulative effekt af andre nærliggende projekter.

Forvaltningen kan oplyse, at [miljørapporten](#) for forslag til Lokalplan 5.14 indeholder en særskilt vurdering af de kumulative effekter. I rapportens fagkapitler indgår der for hvert relevant miljøtema – herunder trafik, støj, skygge – en vurdering af, hvordan planens påvirkninger kan indgå i en samlet effekt sammen med andre eksisterende og planlagte projekter i området.

For hvert miljøtema konkluderes det, om lokalplanens påvirkning – sammenholdt med andre projekter – medfører øget miljøpåvirkning, eller om påvirkningen fortsat vurderes inden for acceptable rammer.

På den baggrund vurderer forvaltningen, at de kumulative effekter er tilstrækkeligt belyst i miljørapporten for lokalplanen, og at der ikke er behov for yderligere analyser i denne forbindelse.

Samlet vurderer forvaltningen, at dokumentationen i Lokalplan 5.14 er fagligt tilstrækkelig efter miljøvurderingslovens krav og dækker de forhold, som borgeren beskriver.

Derfor giver disse bemærkninger og høringssvar bemærkningen ikke anledning til nogen ændringer i lokalplanforslaget og således ej heller i vurderingerne i miljørapporten.

Klimaforandringer

Der er modtaget høringssvar og bemærkninger om, at der i formålet til lokalplanen indskrives "klimaforandringer".

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

I henhold til Plan og Landdistriktstyrelsens

'[Veiledning om klima og bæredygtighed i planlægningen](#)' fra december 2024 fremgår det at:

"Et ønske om at varetage klimahensyn vil således kunne motivere bestemmelser i kommuneplaner – og i et vist omfang også lokalplaner, jf. nedenfor – med et ønske om at reducere udledningen af drivhusgasser.



Forebyggelse af udledning af drivhusgasser kan for eksempel ske ved i kommuneplanen at fastsætte retningslinjer og rammer for planlægning, der skal medvirke til at vedvarende energianlæg erstatter fossile energikilder. Udvidelsen af planlovens formålsbestemmelse giver ikke i sig selv mulighed for at fastsætte nye typer af bindende krav i lokalplanlægningen, herunder for at fastsætte lokalplanbestemmelser efter planlovens § 15, stk. 2 (lokalplankataloget), der alene er begrundet i klimahensyn og ikke tillige hviler på en af de sædvanlige planlægningsmæssige begrundelser, jf. planlovens § 15, stk. 1. Der kan f.eks. ikke fastsættes bestemmelser om bevaring af eksisterende bebyggelse alene med den begrundelse, at bevaring frem for nedrivning og nybyggeri kan forebygge udledning af drivhusgasser til gavn for klimaet. Derimod kan der f.eks. med sædvanlig funktionel begrundelse, jf. planlovens § 15, stk. 1, fastsættes bestemmelser om bl.a. supercykelstier og stationsnær placering af erhvervsbygninger, som samtidig sigter på forebyggelse af udledning af drivhusgasser. Udvidelsen af formålsbestemmelsen har givet afsæt til, at der efterfølgende er indført hjemmel til at fastsætte visse lokalplanbestemmelser om parkering, som er særskilt begrundet i klimahensyn, jf. vejledningens afsnit 4 om lokalplanlægning for "grøn" parkering. Kommunalbestyrelsen vil som planlæggende myndighed skulle afveje og under iagttagelse af de almindelige redegørelseskrav bl.a. gøre rede for, hvordan klimahensyn indgår i den konkrete planlægning. Der er ikke noget til hinder for, at kommunalbestyrelsen, hvis dette i øvrigt er sagligt begrundet i den konkrete planlægning, vælger at vægte klimahensyn højere end andre af de hensyn, der fremgår af formålsbestemmelsen."

Det fremgår endvidere at:

"Byggematerialer og bygningers udledning af drivhusgasser kan ikke reguleres i planlægning efter planloven, men er reguleret i bygningsreglementet, hvor der er tale om en ensartet, national regulering med det formål at undgå varierende kommunale fortolkninger og regler i de enkelte lokalplaner, der indebærer risiko for at fordyre den grønne omstilling af byggeriet."

Det er forvaltningens vurdering, at lokalplanen allerede opfylder de nødvendige og mulige hensyn til klimatilpasning og klimahensyn gennem eksisterende bestemmelser.

Derfor giver disse bemærkninger og høringsvar bemærkningen ikke anledning til nogen ændringer i lokalplanforslaget og således ej heller i vurderingerne i miljørapporten.

Parkering og delebiler

Der er modtaget høringsvar og bemærkninger om, at der etableres flere delebiler. og maksimalt antal parkeringspladser skal fastsættes.

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Lokalplanens bestemmelser om parkeringsnormer, herunder muligheden for en andel til delebiler, er i overensstemmelse med [Kommuneplan 2022 – 2034](#).

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af [Kommuneplan 2022 – 2034](#) set på en række muligheder for, hvorledes kravet om delebilsordninger kan implementeres med den nuværende lovgivning.

[Kommuneplan 2022 – 2034](#) giver ikke mulighed for, at der kan fastsættes maksimumparkeringsnorm eller krav om, at der skal etableres delebilsparkepladser i et lokalplanområde.



Det fremgår blandt andet af planlovens § 13 ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)), at en lokalplan ikke må stride mod kommuneplanen, og derfor kan forvaltningen ikke i en lokalplan fastsætte bestemmelser, der er i strid med kommuneplanen.

Desforuden skal kommunalbestyrelsen virke for kommuneplanens gennemførelser, herunder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen, jf. § 12, stk. 1.

Forvaltningen pointerer desuden, at behovet for fælles opholdsareal på terræn jævnfør [Kommuneplan 2022 – 2034](#)'s retningslinje 8 også begrænser, hvor stor en andel parkeringspladser det vil være muligt at opføre på terræn.

Det er korrekt, at planlovens § 15, stk. 2, nr. 14 giver mulighed for, at der i en lokalplan kan optages bestemmelser om tilvejebringelse af fællesanlæg i eller uden for det i planen omfattede område som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, hvilket bl.a. antages at omfatte stier, veje og anlæg til parkering og fælles opholdsarealer. Dette skal i så fald fremgå klart af lokalplanen.

En lokalplan kan derimod ikke regulere ejer- og brugerforhold, og derfor kan en lokalplan ikke stille krav om delebilsordninger, der må antages at henhøre til brugerforhold.

Det fremgår af noten til § 9.4:

”Note: ved etablering af delebilsordning i det stationsnære kerneområde skal ordningen tinglyses på ejendommen med Albertslund Kommune som påtaleberettiget”.

Forvaltningen vurderer således, at de angivne parkeringsnormer er i overensstemmelse med gældende kommuneplan og at bemærkningen ikke giver anledning til ændring af planforslaget eller vurderingerne i miljørapporten.

Cykler

Der er modtaget hørings svar og bemærkninger om, at der skal fra begyndelsen stilles krav om at anlægge tre cykelparkeringspladser og flere parkeringspladser til ladcykler.

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Med hensyn til forslaget om et krav om 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, så informerer forvaltningen hermed om, at lokalplanen følger Kommuneplan 2022 – 2034, retningslinje 7.18:

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

Forvaltningen vurderer, at der ikke er særlige forhold omkring denne lokalplan, der kan begrunde et behov for at stille krav om et større antal cykelparkeringspladser end det som Kommuneplan 2022 – 2034, retningslinje 7.18 beskriver.

Med hensyn til høringsforslaget om ladcykelparkeringspladser, så informerer forvaltningen hermed om, at lokalplanen følger Kommuneplan 2022 – 2034, retningslinje 7.19:

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

Projektet for Fabriksparken 3 forudsætter parkeringsdækning med delebilsordning, og der er derfor også sikret plads til ladcykelparkeringspladser i lokalplanen.

Ved fuld udnyttelse af lokalplanens mulige boligantal på 210 gives der mulighed for maksimalt 8 delebiler. Dette udløser et minimumskrav om 24 ladcykelparkeringspladser. Forvaltningen vurderer, at dette sikrer en tilstrækkelig dækning.

Høringsforslaget giver derfor ikke anledning til ændringer af planforslaget eller vurderingerne i miljørapporten.



Det skal i øvrigt bemærkes, at [forslag til Kommuneplan 2026 – 2038](#) ej er gældende før, at den er vedtaget af Kommunalbestyrelsen.

Miljørapporten og byggeriets klimapåvirkning

Der er modtaget høringsvar og bemærkninger om, at der er godt, at miljørapporten belyser byggeriets klimapåvirkning, og opfordrer til, at byggeriet får certificering DGNB Planet.

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Kommunen kan ikke stille strengere krav end de gældende LCA-krav i Bygningsreglementet. Disse krav forventes løbende skærpet, og projekterne skal naturligvis leve op til dem.

Forvaltningen har videresendt bemærkningerne til udvikler og opfordringen om at stræbe efter et højere ambitionsniveau, men høringsvaret giver ikke anledning til ændringer i planforslaget eller vurderingerne i miljørapporten.

Regnvandshåndtering, klimatilpasning og skybrudssikring

Der er modtaget høringsvar og bemærkninger om, at bestemmelser om regnvandshåndtering, klimatilpasning og skybrudssikring er uklare.

Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Forvaltningen vil indledningsvist gerne oplyse om baggrunden for formuleringerne i lokalplanforslaget.

Det offentlige regnvandssystem er dimensioneret til at håndtere en 5-års regnhændelse. Det betyder, at der er kapacitet i den offentlige regnvandskloak til at håndtere regnvand op til en 5-års hændelse. Når det regner mere end til en 5-års hændelse, begynder regnvandet at løbe på terræn. Det er derfor, at bygherre skal sikre, at op- og nedstrøms naboer ikke stilles dårligere i den fremtidige situation (hvor nybyggeriet er opført), end de er i den eksisterende situation. Dette eftervises ved, at bygherre som minimum laver SCALGO glasplademodelkørsler i den eksisterende situation og den fremtidige situation.

Når høringsvaret refererer til en 15-års hændelse, så kommer dette fra kommunens skybrudsplan. Der blev i forbindelse med udarbejdelse af skybrudsplanens risikokortlægning lavet en samfundsøkonomisk analyse af, til hvilket niveau det var samfundsøkonomisk rentabelt at skybrudssikre de offentlige arealer til. Analysen viste, risiko for skadevoldende oversvømmelser kan reduceres med 80 %, hvis der sikres til en 15-års hændelse på kommunens offentlige arealer. Analysen viste også, at det ikke var noget, der hastede med at blive udført. Det vil derfor blive udført i takt med udførelse af offentlige arbejder.

Bygningsejere skal sikre, at der kan stå 10 cm vand på terræn op ad deres bygning uden at volde skade, eller der skal skabes tilsvarende beskyttelse ved regulering af terrænet omkring bygningen. Derudover skal der være fald væk fra bygningen.

Forvaltningen anerkender at formuleringen af bestemmelse § 12.4 er uklar og forslår derfor en ændring af denne (se høringsnotatet). Derudover forslår forvaltningen, at redegørelsesafsnittet om regnvand opdateres med en mere korrekt anvendelse af de tekniske begreber og en mere letlæselig opstilling (høringsnotatet). Dette giver dog ikke ændringer i vurderingerne i miljørapporten.



Alternativer

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

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

0-Alternativet

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

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

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

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

0-Alternativet for dette konkrete planforslag

Lokalplanområdet er i dag omfattet af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, som giver mulighed for anvendelse området til industri- og værkstedsvirksomhed, oplag samt forretningsvirksomhed, der har tilknytning til de pågældende virksomheder, eller som naturligt finder plads i industriområder. Lokalplanområdet er mere eller mindre fuldt udbygget efter den gældende byplanvedtægts bestemmelser til erhvervsmæssige formål samt tilhørende adgangs- og parkeringsarealer.

I Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) ligger planforslagets område i rammeområde BE11 – Ringbyskvarteret:

Plannavn	Ringbyskvarteret
Plannummer	BE11
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Blandet bolig og erhverv
Anvendelse specifik	Tæt-lav boligbebyggelse, Etageboligbebyggelse, Kontor- og serviceerhverv, Byomdannelsesområde, Butikker med særligt pladskrævende varer, Publikumsorienterede serviceerhverv, Daginstitutioner
Maksimal bebyggelsesprocent	150 %
Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal bygningshøjde	33,00
Maksimal antal etager	9,00
Mindste tilladte miljøklasse	1
Maksimalt tilladte miljøklasse	3
Generelle anvendelsesbestemmelser	Rammeområdet er udpeget til et byomdannelsesområde jævnfør planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 2 og i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003 : "Ekstern støj i byomdannelsesområder".
Bebyggelsens omfang og udformning	Bebyggelse opføres i maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der punktvis etableres bebyggelse i op til 9 etager til



	markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks. Bebyggelser i op til 9 etager skal gives en særligt arkitektonisk udtryk.
Miljøforhold	Virksomhederne i området skal overholde Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984 : "Ekstern støj fra virksomheder" for blandet bolig- og erhvervsområde, dvs. dag/aften/nat er den maksimale støjbelastning 55/45/40 dB(A).
Lokalplaner mm. inden for rammen	Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark

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

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

Alternativer til lokalplanens indhold

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

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

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

I planprocessen er udformningen af bebyggelsen herunder støjdæpende foranstaltninger og adgangsveje løbende blevet justeret i dialog mellem bygherre og Albertslund Kommune for at sikre overholdelse af krav til støj, adgangsveje, parkering, brandveje, bygningshøjder med videre.

Overvågning

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

Miljøvurderingen af forslag til lokalplan 5.14 – *Bolig og erhverv på Fabriksparken 3* viser, at der ikke er miljøpåvirkninger, som er så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning. Der fastlægges derfor ikke et overvågningsprogram, som følge af planlægning for blandede byfunktioner.

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



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

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

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

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

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

Albertslund Kommune har følgende forpligtelser som miljømyndighed:

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

Afværgeforanstaltninger

Det fremgår af miljøvurderingslovens bilag 4, punkt g, at miljørapporten skal indeholde oplysninger om planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse, og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet ved planernes gennemførelse.

Der er i lokalplanen indarbejdet følgende afværgeforanstaltninger for delområde 1:

- Lokalplanens redegørelse oplyser, at området er udlagt i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) som et byomdannelsesområde jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2.
- Lokalplanens redegørelse oplyser, at byherre skal udføre støjdæmpende tiltag på ejendommen Fabriksparken 3, der sikrer, at Miljøstyrelsens grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder overholdes i delområde 1 i lokalplanen jf. byomdannelsesreglerne.
- Lokalplanens redegørelse og bestemmelser oplyser, at "huludfyldningsreglen" i forhold til ekstern støj fra virksomheder er bragt i anvendelse.
- Lokalplanens redegørelse og bestemmelser oplyser, at "huludfyldningsreglen" i forhold til støj fra trafik er bragt i anvendelse.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at der bør etableres støjskærme på terræn.



- Støjplagede altaner skal støjskærmes.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at det ikke er tilladt at lave aktiv nedsivning af overfladevand i lokalplanområdet for at beskytte grundvandet.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at bygninger skal beskyttes ved, at:
 1. Vand skal afledes til områder, hvor det ikke forvolder skade.
 2. Der skal kunne stå 10 cm vand på terræn op ad bygningen uden at volde skade, eller der skal skabes en tilsvarende beskyttelse ved regulering af terrænet omkring bygningerne. Denne terrænregulering må ikke stille op- og nedstrøms naboer dårligere end før byomdannelsen.
 3. Der skal være terrænmæssigt fald væk fra bygningerne.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at der skal etableres forsinkelse af regnvand.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at før byggetilladelse kan gives skal der ansøges om og gives tilslutningstilladelse til regn- og spildevand til nybyggeriet. Hvis der anvendes byggematerialer, der kan afgive forurenende stoffer til regnvandet, skal der i ansøgningen beskrives hvilke renseløsninger, der bliver anvendt til rensning af det forurenede overfladevand. Rensningen skal udføres inden for lokalplanområdet.
- Der bør etableres afværgeforanstaltninger de steder, hvor der er et ugunstigt vindmiljø f.eks. ved at etablere flere delvist indeliggende altaner, lægiverne i gårdrum, beplantning på altaner og især ude foran passagen mellem de to karréer.
- Lokalplanen fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder og lugt, støv eller anden luftforurening er overholdt.
- Lokalplanen fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelse, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje er overholdt.
- Lokalplanen fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelser, at støjskærme er etablerede.

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

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



Manglende viden

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

Klima

I forbindelse med vurderingen af den nuværende CO₂-udledning og energiforbrug tilknyttet Fabriksparken 3, er der ikke foretaget en konkret beregning heraf.

Jordbund og vand

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



Litteraturliste

Se Albertslund Kommunes hjemmeside:

<https://albertslund.dk/by-og-bolig/byudvikling/litteratur>

