



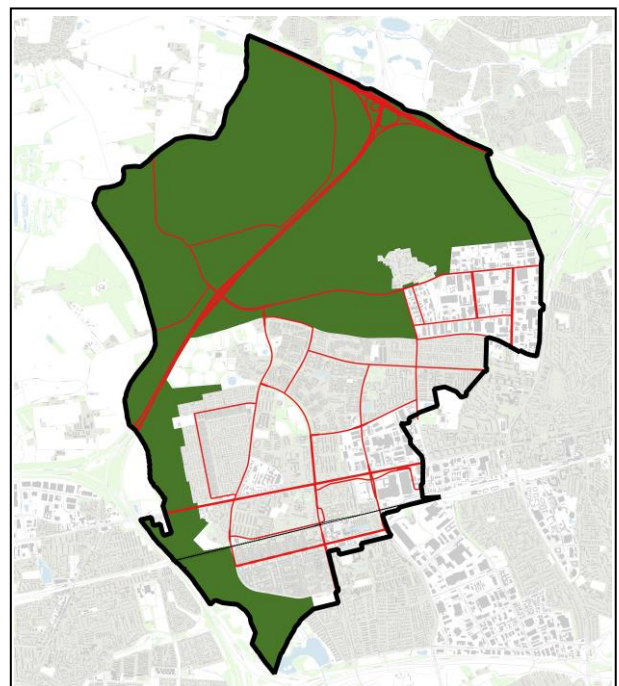
Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af:

Lokalplan 5.15 –

*Boliger og erhverv i Sydvangen øst,
første etape*

30. marts 2026

Sagsnummer: 09.40.05-P16-3-24



Indholdsfortegnelse

Indledning.....	4
Lovgrundlag.....	4
Lokalplan 5.15 – <i>Boliger og erhverv i Sydvangen øst, første etape</i>	4
Lokalplan 5.15's formål	5
Områdets anvendelse.....	5
Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen	6
Befolkning og menneskers sundhed.....	6
Trafikale forhold	6
Støj fra trafik.....	10
Byomdannelsesområde.....	13
Skyggegener	14
Indbliksgener	15
Vindpåvirkning.....	16
Klimatiske faktorer.....	18
Udledning af drivhusgasser	18
Klimatilpasning	20
Jordbund og vand	22
Jordforurening	22
Vand.....	24
Landskab	24
Arealanvendelse	24
Visuelle forhold.....	25
Kulturarv og arkitektonisk arv.....	29
Materielle goder	30
Kumulative virkninger	30
Opsamling omkring miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen	40
Høringssvar og bemærkninger	40
Støjskærm på bilag 1	41
Planlov og klimahensyn	41
Solenergi.....	42
Parkering og delebiler samt parkering i konstruktion.....	42
Cirkulært byggeri	44
Udledning af drivhusgasser	44
Alternativer	44



0-Alternativet44
Alternativer til lokalplanens indhold46
Overvågning46
Afværgeforanstaltninger47
Manglende viden49
 Klima49
 Jordbund og vand49
Litteraturliste49



Indledning

Albertslund Kommunalbestyrelse besluttede på mødet [tirsdag den 12. november 2024](#) at godkende startredegørelsen for projektet for boliger og erhverv i Sydvangen øst, etape 1, hvormed udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.15 – *Boliger og erhverv i Sydvangen øst, etape 1* og tilhørende miljøvurdering kunne påbegyndes.

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [tirsdag den 9. december 2025](#) at sende [forslag til Lokalplan 5.15 – Boliger og erhverv i Sydvangen øst, første etape](#) med tilhørende Miljørapport i offentlig høring. Forslaget var i cirka 7 ugers høring fra onsdag fra den 17. december 2025 til og med fredag den 6. februar 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 (jf. 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.

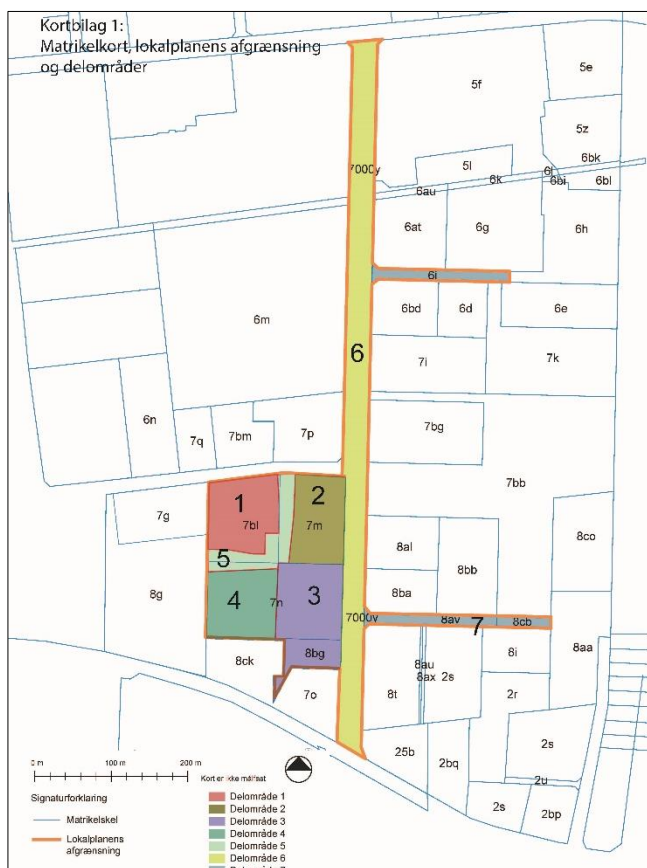
I forbindelse med den endelige vedtagelse af en plan eller et program med tilhørende miljøvurderingsrapport skal miljøvurderingsmyndigheden i henhold til § 13, stk. 2 i miljøvurderingsloven ([LBK nr. 4 af 03/01/2023](#)) udarbejde en sammenfattende redegørelse for:

- 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 5.15 – *Boliger og erhverv i Sydvangen øst, første etape*

Lokalplan 5.15 – *Boliger og erhverv i Sydvangen øst, første etape* område er beliggende i den sydøstlige del af Hersted Industripark, og er inddelt i 7 delområder, se Figur 1. I delområde 2 – 5 giver planforslagets mulighed for etagebebyggelse til blandet bolig og erhverv. Delområde 6 omfatter den offentlige vej Smedeland, der på sigt vil komme til at hedde Smedeland Boulevard, og delområde 7 udgøres af to private fælles boligveje, hvor den nordlige vejs nye navn er Murervangen, og den sydlige vejs nye navn er Valsevangen (hedder dog stadig Smedeland).





Figur 1: Lokalplanens delområder.

Lokalplanområdet er beliggende i byzone og fastholdes i byzone.

Lokalplan 5.15's formål

Lokalplanen skal muliggøre, at projektområdet i fremtiden kan udvikles som et bolig- og erhvervsområde med blandede byfunktioner.

Formålet med lokalplanen er således at skabe det planmæssige grundlag for, at der kan opføres en blandet bolig- og erhvervsbebyggelse inden for lokalplanens projektområde med etageboligbebyggelse og rækkehuse med tilhørende fællesfaciliteter samt en andel af erhverv. For at styrke det grønne og fællesskaberne i området er det ligeledes et formål med lokalplanen, at der skal skabes et grønt strøg med lokale pladser og en landskabspark med et naturligt formet regnvandsbassin, og at der etableres grønne kantzoner og grønne gårdum med plads til leg og ophold i relation til bebyggelsen.

Områdets anvendelse

Hele lokalplanens område fastlægges til blandede byfunktioner i form af blandede bolig- og erhvervsformål

Områdets anvendelse – delområde 1 – 4

Lokalplanen fastlægger, at der i delområderne 1, 2 og 3 må opføres etageboliger. En del af arealet i stueetagen skal anvendes til serviceerhverv, for eksempel klinik, frisør, ejendomsmægler eller café. Formålet med dette er at give beboere i Hersted mulighed for nem adgang til serviceydelser i lokalområdet og at understøtte et levende bymiljø, hvor der også er aktiviteter i dagtimerne. I delområde 4, som skal etableres som rækkehusbebyggelse, må der kun være boliger.



Der planlægges for op til 610 boliger, heraf op til 55 rækkehuse, med en gennemsnitsstørrelse på min. 80 m². Bebyggelsen skal bestå af lejligheder og rækkehuse i varierende størrelser, placeret i bygningskroppe på 2–7 etager. De forskellige boligstørrelser åbner mulighed for en blandet beboersammensætning med singler, par, familier og mennesker i forskellige aldersgrupper.

For at begrænse antallet af helt små boliger fastsætter lokalplanen, at ingen bolig må være mindre end et bruttoareal på 45 m² (undtaget gæsteboliger), og at højst 10 % af boligerne må have et bruttoareal mellem 45 og 54 m².

Albertslund Kommune ønsker at understøtte fællesskaber - også i den enkelte bebyggelse. Derfor fastlægger lokalplanen, at der skal etableres fælleslokaler i hver af de tre karrébebyggelsers stueetager.

Områdets anvendelse – delområde 5

Lokalplanens delområde 5 udlægges til et fælles grønt strøg med en landskabspark. I det grønne strøg, som rummer både stiforbindelser og små lokale pladser, vil der være mulighed for ophold og for at passere gennem området. Som en del af landskabsparken skal der etableres et naturligt udformet regnvandsbassin, som skal udformes som en sø.

Områdets anvendelse – delområde 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Disse delområderne er omfattet af planforslagets bestemmelser om den fælles grundejerforening for samtlige grundejere i byomdannelsesområdet i Hersted Industripark. Den fælles grundejerforening i Hersted skal forestå anlæg, drift og vedligeholdelse af fællesarealer og vedligeholdelse af private fællesveje inden for grundejerforeningens område. De øvrige ejendomme inden for grundejerforeningens område indtræder efterhånden som ejendommene i Hersted bliver omdannet, og der vedtages nye lokalplaner for denne omdannelse.

Krav om medlemspligt af grundejerforeninger følger af planlovens § 15, stk. 2, nr. 20 ([LBK nr. 223 af 01/03/2024](#)), og kravet skal stilles i forbindelse med lokalplanlægningen. Der kan ikke stilles krav om medlemspligt efter vedtagelse af lokalplanen. Bestemmelser vedrører grundejerforeninger er § 14 i planforslaget, og bestemmelse vedrører betingelser for ibrugtagning er § 15 i planforslaget.

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 i Sydvangen er blevet belyst i miljøvurderingen til lokalplanen.

Trafikafvikling

Delområde 1 – 5

Personbiltrafikken vil primært køre mellem det overordnede vejnet og de planlagte parkeringsarealer inden for lokalplanområdet. Der vil i mindre omfang være trafik frem til de enkelte bygninger i forbindelse med handicapparkering, aflæsning af større indkøb og lignende. Lastbiltrafik vil køre frem til bygningerne i forbindelse med blandt andet varelevering og afhentning af renovation.





Figur 2: Placering af parkering, kørselsprincipper, samt samlet trafikbelastning pr. døgn for personbiler og lastbiler på de interne veje og på Naverland og Smedeland omkring lokalplanområdet.

Samlet opnås en god betjening af lokalplanområdet, hvor trafikken internt i området vil være meget begrænset, da den primære trafik til og fra parkeringsanlæg afvikles så tæt på det overordnede vejnet som muligt. Adgang til parkering i konstruktion placeres ca. 25-30 meter inde på grunden, så der er plads til en smule kø ved udkørsel, ligesom trafikanterne kun skal overskue én krydssituation ad gangen. Det største trafikpres ses ved udkørsel til Smedeland fra den nordlige ende af interne boliggade rundt om byggefelt C, hvor i alt ca. 570 biler kører ud pr. døgn. Hvis det antages, at ca. 15 % af disse kører ud i morgenspidstimen, svarer det til ca. 85-90 biler. Det svarer til omkring



halvanden bil i minuttet, hvilket ikke ses at medføre afviklingsproblemer, selvom der kan være lidt ventetid pga. trafikken på Smedeland.

Den største indkørende trafik ses ved den sydlige indkørsel til den interne boliggade ved Smedeland. Her forventes en trafik på ca. 335 biler pr. døgn, hvilket i en eftermiddagsspidsstunde svarer til ca. 70 biler, eller lidt mere end én bil pr. minut. Dette anses heller ikke at give anledning til afviklingsproblemer eller risiko for tilbagestuvning til Smedeland.

Den samlede trafik til og fra lokalplanområdet er mindre end beregnet i Albertslund Kommunes tidligere vurderinger for Hersted og vil således uden problemer kunne afvikles på det fremtidige vejnet for Hersted, samtidig at det ligger inden for rammerne af [Glostrupaftalen](#).

Samlet vurderes den ændrede trafiksammensætning med færre lastbiler og flere personbiler og cykler at være en **lille negativ påvirkning** i forhold til den samlede trafikbelastning, da de totale trafiktal i lokalområdet forventes at stige. Dette skal dog ses i lyset af, at lokalplanen medfører en forøgelse i trafikken, der i henhold til ovenstående er lavere end i de turrataberegninger, der har ligget til grund for den hidtidige planlægning for omdannelse af området.

Delområde 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Trafikafviklingen af lokalplanforslagets delområde 6 og 7 er i juli 2021 blevet miljøvurderet af COWI A/S i forbindelse med [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

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

Trafikafvikling indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanens redegørelse beskriver hvorledes, at trafikafviklingen afviklingen er tiltænkt, og det fremgår af lokalplanens bestemmelser om veje og stier (§ 8) og tilhørende kortbilag 6 samt bilag 7.1 og 7.2, hvor vejadgange samt til- og frakørsler til parkering skal foregå, og således er trafikafvikling indarbejdet i lokalplanen.

Trafiksikkerhed

Delområde 1 – 5

Lokalplan 5.15 er udarbejdet blandt andet med henblik på at sikre en høj grad af trafiksikkerhed i og omkring lokalplanområdet. For at sikre en god trafikafvikling og en høj grad af trafiksikkerhed, tilsluttes adgangsvejene til lokalplanområdet i passende afstand til krydsene på Smedeland ved både Naverland og Gamle Landevej.

De interne veje etableres til at understøtte et lavt hastighedsniveau på 30 km/t. Dobbeltrettede veje udlægges i en bredde på cirka 6,0 m, men kan udvides lokalt, hvor der er behov for at sikre tilstrækkelig plads i forbindelse med afhentning af renovation, parkeringsmanøvrer og lignende.

Overordnet sikres, at vejene tillader en god og sikker afvikling af trafikken, men samtidig har en karakter, der er med til at fastholde et lavt hastighedsniveau. Det tilstræbes at etablere vejene på en måde, så lav hastighed for biltrafikken opnås gennem udformningen, uden egentlige fartdæmpere. Hvis det viser sig, at vejenes udformning ikke alene er tilstrækkeligt til at sikre det ønskede hastighedsniveau, vil der efterfølgende kunne suppleres med egentlige fartdæmpere.



Trafikafviklingen til og fra de fælles parkeringsløsninger i byggefelt A, B og C er indrettet, så trafikken til og fra parkeringshusene adskilles fra den øvrige trafik tæt på tilslutningen til det eksterne vejnet (se Figur 2). Som det fremgår af trafiktallene, vil hovedparten af bilturene aldrig komme ind i selve området. Således forventes kun en lille del af biltrafikken at benytte sig af den gennemgående boligvej rundt om byggefelt C.

Det vurderes, at indretning af områdets samlede trafikale betjening medfører en ikke-væsentlig, positiv forbedring af trafiksikkerheden.

Delområde 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Trafiksikkerhed i lokalplanforslagets delområde 6 og 7 er i juli 2021 blevet miljøvurderet af COWI A/S i forbindelse med [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

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

Trafiksikkerhed indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanens bestemmelser om veje og stier (§ 8), grundejerforening (§ 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 – 5

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 – 5 ligger i umiddelbar nærhed og således under 600 meter fra letbanestation Glostrup Nord - Hersted, er det inden for det stationsnære kerneområde, hvor parkeringsnormen kan reduceres til minimum 0,75 parkeringsplads pr. bolig. For kontor og liberale erhverv kan parkeringsnormen ligeledes reduceres fra 1 pr. 50 m² til 1 pr. 100 m² og for detailhandel kan der reduceres fra 1 pr. 25 m² butiksareal til 1 pr. 50 m² butiksareal.

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, 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](#).

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

Det vurderes, at beregningsgrundlaget, der er lagt til grund for udformning af parkeringsløsningen i lokalplan 5.15, er robust og velunderbygget. Herunder vurderes, at de antagelser, der er lagt til grund i forhold til beboernes valg af



transportmiddel, er realistiske. Dog kan det ikke afvises, at der i visse situationer midlertidigt kan forekomme lokal mangel på parkeringspladser til biler i lokalplanforslagets område.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslag 5.15 vurderes på baggrund af den udformede parkeringsløsning at medføre en ikke-væsentlig, lille negativ påvirkning på parkeringssituationen for biler.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at have en positiv virkning på cykelparkering i området.

Delområde 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Parkering i lokalplanforslagets delområde 6 og 7 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 u hensigtsmæssigt 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 – 5

Den vejledende grænseværdi for støj fra veje i forbindelse med planlægning for boliger er på L_{den} 58 dB jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). Beregningerne viser, at på hovedparten af bebyggelsen er støj fra veje under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). De mest støjbelastede facader er belastet med 64 dB, hvilket er et niveau, hvor der findes tekniske løsninger til at dæmpe støjen i facaden således, at de indendørs støjgrænser overholdes i boliger jf. reglerne om huludfyldning.

Delområde 1 – 5 ligger i rammeområde BE17 – *Sydvangen øst* i [Kommuneplantillæg 3](#) til [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 fremgår af lokalplanens redegørelse omkring "huludfyldningsreglen" blandt andet følgende:

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

- *Støjniveau på udendørs opholds- og friarealer i forbindelse med boliger: 58 dB(A)*



- *Indendørs støjniveau i boligens opholdsrum med delvist åbne vinduer (0,35 m²): 46 dB(A)*
- *Indendørs støjniveau i boligens opholdsrum med lukkede vinduer: 33 dB(A)*
- *Indendørs støjniveau i lokaler til administration, liberale erhverv og lignende med lukkede vinduer: 38 dB(A)*

Retningslinje 8.1 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) definerer følgende om opholdsarealer i 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 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanforslagets delområde 6 og 7 er således et teknisk anlæg i form af vejanlæg og klimatilpasningsanlæg, og delområderne er således ikke omfattet af de vejledende grænseværdier for støj fra veje jf. afsnit 2.2 i [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#).

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

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

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

Støj fra veje indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.15'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"](#).

Delområde 1 – 5

Lokalplanen muliggør parkering både på terræn og i konstruktion, som kan være i kælder eller plint under et hævet gårdrum. Bebyggelsen udformes, så hovedparten af parkeringen foregår i konstruktion eller i kælder. For parkering i konstruktion skal det sikres, at støjen fra kørsel i og ved parkeringsanlæggene ikke giver anledning til overskridelse af grænseværdierne på de nærmeste facader og udendørs opholdsarealer.

Da de vejledende grænseværdier for henholdsvis vejstøj og virksomhedsstøj overskrides på såvel opholdsarealer som facader, skal der i lokalplanen fastlægges tiltag, der sikrer yderligere reduktion af støjpåvirkningen.

For at kunne overholde grænseværdien på de udendørs opholdsarealer, skal det med bygningernes placering og udformning eller andre afskærmende anlæg sikres, at støjen afskærmes fra de udendørs opholdsarealer.

I henhold til [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#) kan det i forbindelse med såkaldt "Huludfyldning" accepteres, at vejstøjbelastningen overstiger 58 dB på boligernes facader, såfremt der sikres tilstrækkelige udendørs opholdsarealer, hvor grænseværdien er overholdt.

Det skal ske samtidig med, at boligernes facader udføres, så det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer (0,35 m² åbent) ikke overstiger L_{den} = 46 dB.

I forhold til virksomhedsstøj kan den såkaldte "huludfyldningsregel" ligeledes anvendes jf. [Miljøstyrelsens tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder"](#), hvor de vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder i et område med blandet bolig og erhverv bliver overskredet:

Tabel 1: Vejledende grænseværdier for støjbidrag fra virksomheder, indendørs i sove- og opholdsrum i støjsolerede boliger mv.			
Områdetype	Mandag - fredag kl. 07.00 – 18.00 lørdag kl. 07.00 - 14.00	Mandag - fredag kl. 18.00 – 22.00 lørdag kl. 14.00 – 22.00 søn- og helligdag kl. 07.00 – 22.00	Alle dage kl. 22.00 - 07.00
1. Blandet bolig og erhverv	43 dB(A)	33 dB(A)	28 dB(A)
2. Etageboligområde	38 dB(A)	33 dB(A)	28 dB(A)
3. Åben og lav boligbebyggelse	33 dB(A)	28 dB(A)	23 dB(A)

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

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).



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

For at overholde disse krav, vil det være nødvendigt, at visse af facaderne udføres med vinduer med særligt lydisolerende egenskaber i åbentstående tilstand. De mulige løsninger afhænger i høj grad af facadestøjniveauet. Ved de højeste facadestøjniveauer må det påregnes, at der vil være behov for vinduer udført efter "russerprincippet".

De beregnede overskridelser af grænseværdien for virksomhedsstøj på opholdsarealerne i lokalplanområdet vurderes at være en **væsentlig negativ miljøpåvirkning**. På den baggrund forudsættes etablering af støjafskærmende tiltag.

Delområde 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Der er således ikke parkering i konstruktion i lokalplanforslagets delområde 6 og 7.

Støj fra parkering i konstruktion indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplanens 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. 6 ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)) 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 "Byomdannelse" redegjort for de omkringliggende virksomheders støjpåvirkning af planområdet.

Endvidere er der under emnet "[Regulering af støj fra virksomheder i byområder](#)" redegjort for, hvorledes Miljøstyrelsens [tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"](#) kan anvendes. Denne anvendelse af "[huludfyldningsreglen](#)" giver mulighed for at gennemføre nybyggeri, selv om de pågældende virksomheder giver anledning til støjbidrag, der er højere end de vejledende støjgrænser i [Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984](#), men ikke højere end det støjniveau, tilsynsmyndigheden har godkendt i en afgørelse efter miljøbeskyttelsesloven. Lokalplanen har således bestemmelser i § 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 ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)) må en lokalplan kun udlægge arealer, der er belastet af lugt, støv eller anden luftforurening fra produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder og husdyrbrug til boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål m.v., hvis lokalplanen med bestemmelser om bebyggelsens højde og placering kan sikre den fremtidige anvendelse mod en sådan forurening.

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

Lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder indarbejdet i lokalplanen

I lokalplanen er der redegjort vedrørende lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder, og bestemmelserne under forudsætninger for ibrugtagning i § 17 skal sikre menneskers sundhed i forhold til lugt, støv eller anden luftforurening fra virksomheder:

§ 17.9 Før bebyggelse tages i brug, skal det sikres, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for lugt, støv eller anden luftforurening er overholdt.

Skyggegener

Delområde 1 – 5

Skyggegener inden for lokalplanområdet

Lokalplanen giver mulighed for i delområde 1 - 4 at etablere bebyggelser i form af rækkehuse og karréstruktur, der kan opføres i 1 – 6 etager og med hjørnebebyggelse i op til 7 etager. Det fremgår af den gældende kommuneplanramme BE17 – *Sydvangen øst* i [kommuneplantillæg 3](#) til [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.

Det fremgår af simuleringerne om skygger, 54 % af projektområdets samlede byrumsareal dagligt vil blive eksponeret for under 8 timers direkte sollys ved sommersonhverv (klar himmel). 46 % af terrænetarealet har over 8 timers sollys ved sommersonhverv og skyfri himmel. Det ses primært ved de åbne pladser og foran sydvendte facader. Skygge kan sikres ved hjælp af løvfældende træer, parasoller, overdækninger og lignende. Disse tiltag kan indtænkes i forbindelse med alle opholdsrum og give plads til rum med både sol og skygge og dermed imødekomme fleres behov.

Med de delvist modsatrettede behov i forhold til solesponering om sommeren og resten af året, vurderes den i lokalplanforslaget fastlagte bygningsstruktur at fastlægge en god balance mellem skygge og solesponering.

Skyggegener uden for lokalplanområdet

For at illustrere de potentielle skyggepåvirkninger på omgivelserne afstedkommet af udnyttelse af lokalplanens byggemuligheder, er der udarbejdet i alt 24 skyggediagrammer. Der er udarbejdet diagrammer for seks forskellige tidspunkter på dagen for henholdsvis vintersolhverv, sommersonhverv, samt forårs- og efterårsjævndøgn. Samtlige skyggediagrammer kan ses i [Bilag 7](#) til miljørapporten.

Bygninger i op til syv etagers højde vil uundgåeligt kaste skygge over de nærmeste omgivelser, når solen står lavt på himlen. Dette er særligt udtalt, når dagene er kortest omkring vintersolhverv og for arealer, der ligger på nordsiden af den skyggegivende bygningsmasse.

Når solen står højest på himlen den 21. december (kl. 12.00), er den i en vinkel over horisonten på omkring 11 grader. Det betyder, at en bygning vil kaste en skygge, der er over fem gange så lang som bygningens højde. Bebyggelsen ud mod Naverland vil med en højde på op til 24 meter kaste skygge mod nord, der er mindst ca. 120 meter lange den 21. december.



De nærmeste naboer mod nord er på nordsiden af Naverland, som er ca. 20 meter bred. Den samlede afstand fra byggeriet i lokalplanområdet til matrikelgrænsen nord for Naverland inklusiv de i lokalplanen fastlagte kantzoner er således mindst 24 meter. Afstanden er med til at sikre, at man som genbo i en stueetage på nordsiden af Naverland oplever åben himmel, selv om man ligger i skygge for direkte sol.

Også omkring jævndøgn vil de nordligste bygningskroppe i lokalplanområdet kaste skygger, der når ind på matriklerne på nordsiden af Naverland. De væsentligste skyggepåvirkninger af nabomatrikler i forårs- og efterårsperioderne er henholdsvis tidlig formiddag og sen eftermiddag, når solen står lavt på himlen. Midt på dagen står solen så højt og i syd, at der kun i ganske begrænset omfang kastes skygger over ejendommene på nordsiden af Naverland.

Når solen står højest på himlen ved sommersonhverv, vil en realisering af bebyggelserne i lokalplan 5.15 ikke kaste skygger, der rammer nabomatriklerne mod nord. På dette tidspunkt af året kastes der især skygger sidst på dagen, og disse skygger vil ramme naboejendomme mod øst på modsatte side af Smedeland. Også her reduceres påvirkningen på naboejendomme af afstanden på tværs af den over 32 meter brede vejmatrikel, hvorpå Smedeland forløber.

Den mulige skyggepåvirkning af omgivelserne fra realiseringen af lokalplan 5.15, som beskrevet ovenfor og i [bilag 7](#) til miljørapporten, vurderes at være **moderat negativ** for nabomatriklerne mod nord. For de øvrige naboejendomme vurderes der at være **ingen til lille negativ påvirkning** af skyggeforholdene.

Delområde 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg. Der er således ikke skyggepåvirkninger fra disse områder.

Indbliksgener

Delområde 1 – 5

Når der bygges højt i nærheden af eksisterende udendørs opholdsarealer og boligområder, kan der opstå indbliksgener. Hvorvidt der opstår væsentlige indbliksgener mellem to bygningskroppe afhænger af flere faktorer. Anvendelsen af bygninger og ejendomme er afgørende, da indblik til private boliger og opholdsarealer føles betragteligt mere generende end til for eksempel erhvervsbygninger med tilhørende parkeringsarealer. Derudover er bygningshøjden og afstanden mellem bygningerne væsentlig for, hvorvidt der kan opstå væsentlige indbliksgener. Endelig kan brystninger kan være med til at mindske indbliksgener i forhold til gulv til loft vinduer.

Lokalplanen giver mulighed for i delområde 1 – 4 at etablere bebyggelser i form af karréstruktur, hvor bebyggelserne kan opføres i op til 6 etager i karréstrukturen og med hjørnebebyggelser i op til 7 etager og maksimalt 33 meters højde.

Lokalplanområdet ligger inden for byomdannelsesområdet, der er udlagt til blandet bolig og erhverv eller centerformål. De kommende bolig- og erhvervsbebyggelser i disse områder er planlagt i overensstemmelse med de vedtagne kommuneplanrammer i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) og tillæg hertil, og er i overensstemmelse med principperne i [Fingerplan 2019](#) om at bygge tæt og relativt højt i nærheden af stationer. At der er høje boligbebyggelser i området, hvor der vil være et vist indblik til hinanden, er således et kendt grundvilkår for de beboere, der flytter ind i området.

Smedeland Boulevard er omkring 30 meter bred ved lokalplanområdet, og hertil kan lægges forarealer mellem vejen og bygningerne. Det vurderes derfor, at indbliksgenerne er begrænset som følge af den relativt store afstand mellem bolig- og erhvervsbebyggelserne på de to sider af Smedeland Boulevard. Det samme gælder for Naverland nord for lokalplanområdet, hvor selve vejen dog er lidt smallere.



De eneste eksisterende boligområder ved lokalplanområdet er Stjernevangen i Glostrup Kommune (rammeområde GB45 i [Kommuneplan 2025 – 2037](#)) og Platanhavn i Albertslund Kommune (rammeområde B01 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#)). Afstanden er ca. 85 meter til Stjernevangen fra nærmeste bygningskrop (fem etager, svarende til højst ca. 22 meter over terræn) i lokalplanområdet. Platanhaven ligger i en afstand af minimum 140 meter, og de nærmest beliggende bygninger i lokalplanområdet vil være rækkehuse på 2 til 3 etager.

På baggrund af ovenstående vurderes det i [miljørapporten](#), at indbliksgenerne mod eksisterende naboområder vil udgøre en lille **negativ påvirkning**.

Delområde 6 og 7

Lokalplanforslagets delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

Indbliksgener og lokalplanen

Det fremgår **ikke** af lokalplanens redegørelse eller bestemmelser, at der i forbindelse med arbejdet med lokalplanen eller den efterfølgende detailplanlægning af byggeriet vil blive taget højde for de negative påvirkninger af indbliksgener, som bebyggelserne kan give.

Vindpåvirkning

Den mest fremherskende vind i området kommer fra syd, sydvest og vest.



Figur 3: Glostrup vindrose. Fra bilag 7 til miljørapporten, Aaen Engineering.



Vinden fra syd vil komme fra et område med villakvarterer. Mod nord, hvorfra de mindre hyppige vinde kommer, ligger en bred zone med industriel bebyggelse og en højere bebyggelse og herefter et område med skov og åbent land. Ligeledes er der mod øst område med industriel bebyggelse der løbende bliver udskiftet med bebyggelse til blandet bolig og erhverv, 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 i lokalplanområdet 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 – 5

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.



Figur 4: Simuleret vindkomfort i lokalplanområdet (bilag 7 i miljørapporten).

Simuleringen viser følgende fordeling af udearealer i komfortkategorierne

- 19 % af arealerne er egnet til at sidde ned (kategori A)
- 40 % af arealerne er egnet til at stå op (kategori B)
- 35 % af arealerne er egnet til langsom gang (kategori C)
- 5 % af arealerne er egnet til hurtig gang (kategori D)



I alt 40 % af terrænet er ikke egnede til siddende eller stående ophold, men kun til gang eller let aktivitet. Områderne med lavest vindkomfort hersker især omkring bygningshjørner og langs lange parallelle gadeforløb.

Hjørnerne på bygningen vil oftere opleve højere vindhastigheder og bør ikke benyttes til ophold. Her kan oplevet turbulens reduceres med eksempelvis beplantning. Det ses desuden af ovenstående figur, at udstrækningen af vindturbulensen omkring bygningshjørnerne har meget lokal karakter og dermed ikke vil påvirke vindkomforten på naboejendomme.

Det vurderes således i miljørapporten, at realisering af Lokalplan 5.15 har **ingen negativ påvirkning** på vindkomforten på naboejendomme. Inden for lokalplanområdet opleves vindkomforten meget forskelligt alt efter opholdssted. Samlet vurderes det i miljørapporten, at vindkomforten kan spænde **fra positiv til moderat negativ** påvirkning alt efter, hvor man opholder sig. Det vurderes ligeledes, at der med fordel kan placeres funktioner til aktivitet og gennemgang i dele af de centrale gader i området. Funktioner til ophold bør placeres omkring bygningernes indhak og støjskærme. Vindgenerne kan dog afhjælpes med eksempelvis plantning af træer omkring bygningshjørner, som kan bryde vinden og dermed øge komforten.

Delområde 6 og 7

Delområde 7 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 6 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 **ikke** af lokalplanens redegørelse eller bestemmelser, at der i forbindelse med arbejdet med lokalplanen eller den efterfølgende detailplanlægning af byggeriet vil blive taget højde for de negative påvirkninger på vindmiljøet, som bebyggelserne kan give.

Klimatiske faktorer

Albertslund Kommune har i mange år gået forrest i forhold til den bæredygtige udvikling herunder Agenda 21, og med de muligheder for byudvikling som [Kommuneplan 2022 – 2034](#) lægger op til, vil det være hensigtsmæssigt at se på byudviklingsområder i forhold til udledningen af drivhusgasser og klimatilpasning både i forhold til skybrud og flerdagsregn samt 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 forbindelsen af opførelsen eller driften af bebyggelsen og lokalplanområdet. Bygningsreglementet ([BR18](#)) har dog regler om, hvor meget et byggeri må påvirke klimaet, og derudover er der forskellige former for certificering af bebyggelsen f.eks. [DGNB](#) (*Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen*), og disse certificeringer kan føre til færre drivhusgasser end en tilsvarende bebyggelse, der ikke opføres efter en certificering.

En anden form for certificering er anvendelsen af livscyklusvurdering ([LCA – Life Cycle Assessment](#)) af bebyggelsen, der er en metode, som kan give et billede af et byggeris potentielle miljøpåvirkninger og ressourceforbrug. Dette beregnes over hele bygningens livscyklus, og inkluderer derfor fremskaffelse af råvarer, produktion af byggematerialer, energi- og ressourceforbrug ved drift og vedligehold, samt bortskaffelse og eventuelt genanvendelse af bygningsdele og byggematerialer. Siden 1. januar 2023 er livscyklusvurdering i [Bygningsreglementet](#) blevet et



obligatorisk element, og blev opdateret den 1. juli 2025. Klimapåvirkningen opgøres som kg CO₂-ækvivalenter pr. m² pr. år over en 50-årig betragtningsperiode.

Delområde 1 – 5

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 – 4 ikke bliver realiseret.

Lokalplanområdet ligger i et eksisterende byområde, og den nye bebyggelse i delområde 1 – 4 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 i forhold til kollektive busser til og fra stationen. Det er således ikke sig selv, at lokalplanens medfører anlæggelsen af denne bygade, og bygaden kan således ikke tillægges planforslagets udledning af drivhusgasser.

Det må endvidere forventes, at den umiddelbare nærhed til den kommende letbanestation Glostrup Nord – 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 – 4, hvilket lægge op til at færre skal anskaffe et privat køretøj, hvorved det burde føre til et reduceret behov for privatbilisme sammenlignet med et tilsvarende område uden et højklassé kollektivt transportsystem, stramme parkeringsnormer og delebilsordninger.

Bebyggelsen i delområde 1 – 4 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 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

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

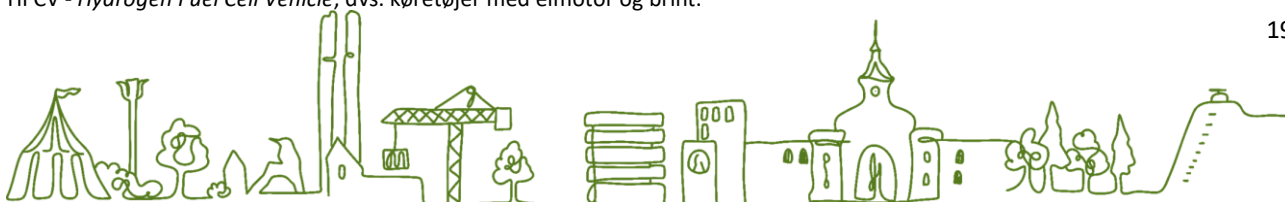
2

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 – 5 i lokalplanforslaget separatkloakeret i lighed med resten af Albertslund, og der må maksimalt ledes 110 l regnvand pr. sekund pr. reduceret hektar til førnævnte kloak.

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

Ved hverdagsregn på op til en 5 års regnvejrhændelse i lokalplanområdet vil regnvand blive ledt til rørført system i jord, og videre til regnvandskloakken. Delområde 1 er beregnet til et samlet areal af 15.056 m², heraf er 12.660 m² befæstet, hvilket giver en afløbskoefficient på 0,84. Derved er afløbskoefficienten fra spildevandsplanen ikke overholdt, og derfor skal regnvandet forsinkes.

Beregninger viser, at der for en 5 års hændelse skal være en regnvandsforsinkelse af op til 254 m³ regnvand, og dette bassin kan f.eks. etableres under parkeringsplads mod nord. Ved skybrud f.eks. en 100 års regnvejrhændelse er der behov for at forsinke op til 603 m³ regnvand inden for delområde 1 – 5. Der skal således etableres forsinkelse af 857 m³ regnvand i delområde 1 – 5.

Delområde 6 og 7

Lokalplanforslagets delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

I [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#), der blev udarbejdet af COWI A/S i juli 2021, fremgår det blandt andet om delområde 6, at de store brede nord-sydgående veje Smedeland og Farveland omdannes, så der kan etableres grønne arealer i den ene halvdel af det nuværende vejareal. Disse grønne områder skal ligeledes fungere som klimatilpasningsområder, hvor der i forbindelse med skybrud eller flerdagsregnvej kan afledes regnvand hertil, og således sikre hele de nye boligområder mod oversvømmelser.



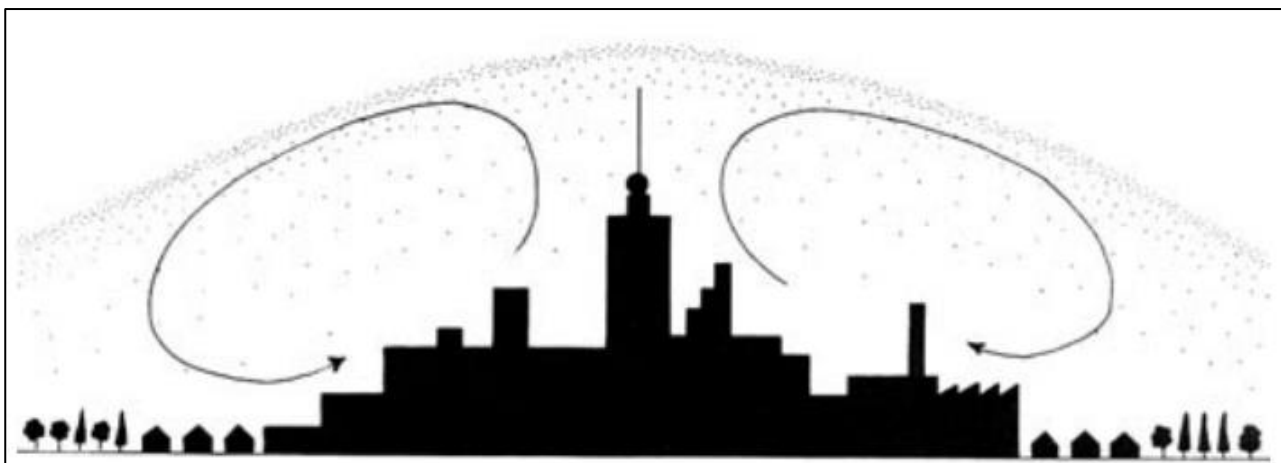
Regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.15's redegørelse og bestemmelser under § 12 om klimatilpasning og skybrudssikring samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen.

Hedebølger

De varme somre i Danmark kan nogle somre gå hen at blive til langvarige hedebølger som følge af klimaforandringerne, og de grønne områder i byerne kan være med til at holde sommertemperaturen nede – se Figur 5 ([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](#); [Københavns Universitet 2004](#)).



Figur 5: 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 – 5

Delområde 1 – 5 i lokalplanen indtænker de grønne elementer i planlægningen, hvilket fremgår af redegørelsen og tilhørende bestemmelser og tanker omkring gårdrummene i bebyggelsen i delområde 1 – 5 jf. situationsplanen i lokalplanen. Det ses af denne situationsplan, at der er tanker om at plante træer. Grønne tage kan 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 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt



skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

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

Hedebølgehåndtering og lokalplanen

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

Jordbund og vand

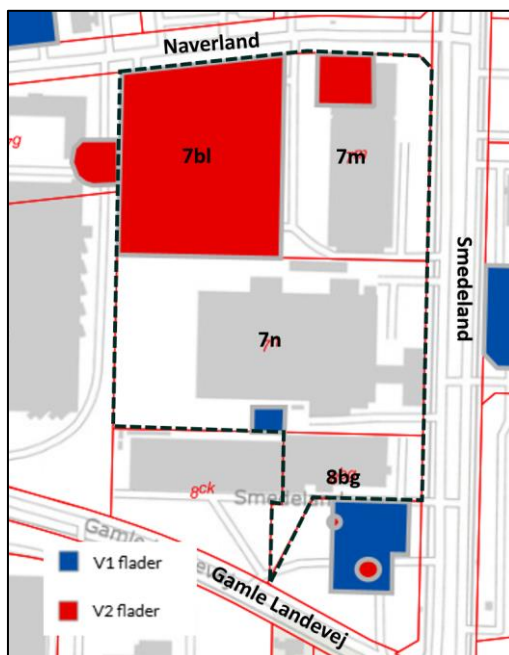
Jordforurening

Delområde 1 – 5

I Hersted er der generationsforurening med klorerede opløsningsmidler i jordbunden fra Naverland 26A-B, men lokalplanens område ligger forholdsvis langt væk fra denne forurening (omkring 530 meter), og der er ikke i forbindelse med de geotekniske borer og jordprøver herfra konstateret forurening fra generationsforureningen.

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til lokalplan og tilhørende miljørapport er der blevet udført orienterende forureningsundersøgelse lokalplanens delområde 1 – 5.

Inden for lokalplanområdet er der registreret flere arealer med jordforurening.



Figur 6: V1- og V2-kortlagt jordforurening i lokalplanområdet. Lokalplanområdets byggeretsgivende delområder er markeret med stiptet linje. Data fra danmarksarealinformation.miljoportal.dk.



Hvis flere ejendomme end de allerede kortlagte ejendommene forinden opstart af byggeriet bliver forureningskortlagte, så vil håndteringen af byggeprojekter på disse ejendomme, herunder håndtering af risiko for mennesker og miljø, være reguleret efter vilkår i § 8 tilladelser efter [Jordforureningsloven](#). Hvis ejendommene ikke kortlægges, så skal sikring mod risiko for mennesker og miljø generelt følge bestemmelserne i Jordforureningsloven (jord) og Byggeloven (indeklima).

Da alle ejendommene indgår i Albertslund Kommunes Områdeklassificering, skal jordhåndtering fra ejendommene ske efter gældende betingelser i Jordflytningsbekendtgørelsen.

Beskyttelse af mennesker og miljø i forbindelse med fremtidige ændringer af den nuværende arealanvendelse vil derfor til alle tider være reguleret i den lovgivning, der er gældende ved opstart af projekterne.

Der er på ejendommene ikke konstateret tegn på betydende forureninger, og store dele af prøvetagningen har vist indhold under de gældende grænseværdier for jord, grundvand og poreluft.

Der er dog på de fire undersøgte ejendomme inden for lokalplanområdet lokalt konstateret forureninger, der med henvisning til ovenstående skal håndteres i forbindelse med fremtidige ændringer af arealanvendelsen fra erhverv til blandet erhverv og bolig. Håndtering af risiko vil både omfatte afskæring i terræn for at undgå uønsket kontakt med forurenede jord, indeklimasikring i boliger for at beskytte mod indtrængende forurening og gennemførelse af en korrekt jordhåndtering i henhold til gældende regler.

Ændringen i arealanvendelsen vil kræve, at der ved de nødvendige supplerende undersøgelser, som skal være målrettet konkrete byggeprojekter på de fem grunde, skabes et forbedret data-grundlag forud for dialog med myndigheder om nødvendige tilladelser til boligbyggeri på ejendommene.

Da risikoen for spredning af og miljøpåvirkninger fra jordforurening vil blive reduceret, vurderes vedtagelse af lokalplanen at medføre **positiv påvirkning** af miljøfaktoren jord og grundvand.

Delområde 6 og 7

Lokalplanforslagets delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

Jordforurening og lokalplanen

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

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

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

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



I lokalplanens redegørelse 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 således menneskers sundhed med hensyn til jordforurening.

Vand

Lokalplanen giver blandt andet mulighed for at anvende området til boliger, liberalt erhverv, publikumsorienterede serviceerhverv og parkering i blandt andet konstruktion.

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 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 26A-B, 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 – 5

Lokalplanens delområde 1 – 5 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 – 5 i lokalplanen 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 – 5 vil endvidere medføre en mindre sandsynlighed for kommende forureninger af området, da arealanvendelse i henhold til lokalplanens ikke giver mulighed for produktions- og lagervirksomheder.

Delområde 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

Visuelle forhold

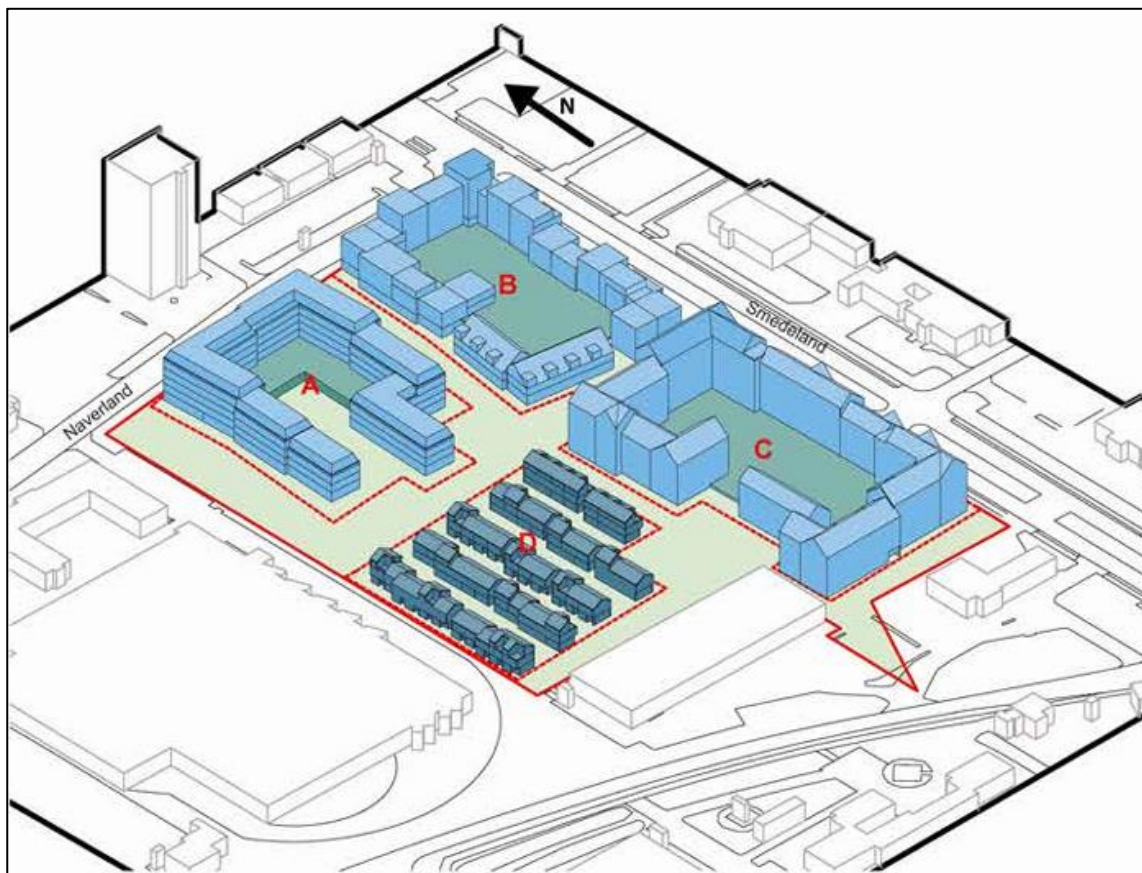
Lokalplanen giver mulighed for i delområde 1 – 4 at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelserne opføres i 4 – 6 etager og med hjørnebebyggelser i op til 7 etager og 33 meters højde.

En realisering af delområde 1 – 4 i lokalplanen vil således give mulighed for en markant bebyggelse i den østlige del af Hersted Industripark, da især de punktvisse tårnbebyggelser vil være synlig fra store afstande på grund af det flade terræn og de lavere omkringliggende bygninger i dagens Hersted Industripark.

Delområde 1 – 4

Lokalplanen giver mulighed for i delområde 1 – 4 at etablere bebyggelse i 2 – 6 etager med enkelte bygninger i 7 etager ud mod Smedeland. Bebyggelsen skal ses i sammenhæng med, at der i det stationsnære kerneområde omkring den nye letbanestation Glostrup Nord - Hersted generelt er udlagt mulighed for bebyggelse i op til 12 etagers højde.

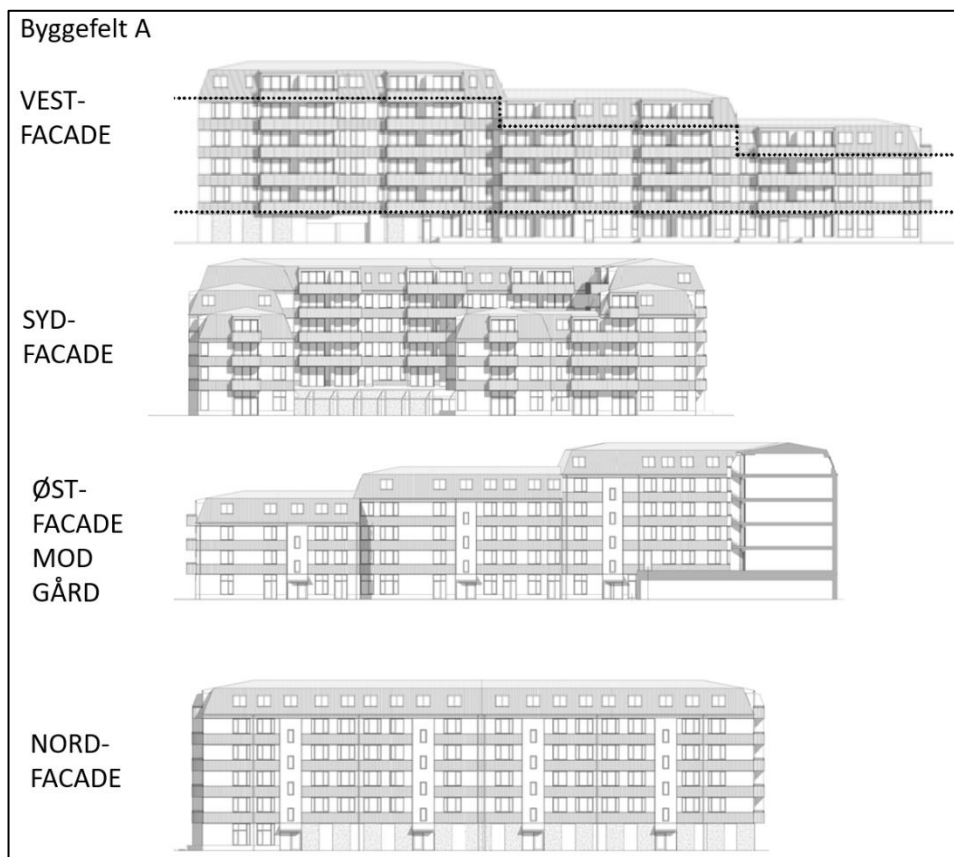




Figur 7: Illustrationsplan over lokalplanområdet.

I Byggefelt A i lokalplanområdets nordvestlige hjørne etableres bebyggelsen som et sammenhængende karrébyggeri, hvor gårdrummet er åbent mod syd. Bebyggelsens facader i byggefelt A er illustreret på nedenstående figur (se Figur 8):





Figur 8: Illustration af bebyggelse i byggefelt A.

I byggefelt B i lokalplanområdets nordøstlige hjørne etableres bebyggelsen som et sammenhængende karrébyggeri ud mod Naverland og Smedeland. Mod sydvest mod det grønne strøg afgrænses bebyggelsen af duplexboliger³, som repræsenterer den mindre skala og skaber skalamæssig sammenhæng med rækkehusene sydvest for byggefelt B. Bebyggelsens facader i byggefelt B er illustreret i nedenstående figur (se Figur 9):

³ En duplexbolig er grundlæggende et tofamilehus med to selvstændige boligenheder i én bygning — hver med egen indgang, køkken, bad og typisk god lydskillelse. Det er en boligtype, der kombinerer privatliv med fælles investering i grund og bygning, og som i Danmark ofte bruges til flergenerationsløsninger eller udlejning





Figur 9: Illustration af bebyggelse i byggefelt B.

En realisering af muligheder for bebyggelse i overensstemmelse med lokalplanen vil være en tydelig ændring af landskabets visuelle forhold, fra det nuværende lave industribyggeri til etageboliger i op til syv etager, set fra især de omgivende veje.

I forhold til det i dag lidt rodete og visse steder misligholdt udtryk, som erhvervsområdet har, vurderes ændringen til sammenhængende bebyggelser udført efter fælles arkitektoniske principper, med levende facader og lys i vinduerne efter mørkets frembrud at udgøre en **positiv påvirkning** af det visuelle udtryk i og omkring lokalplanområdet.

Delområde 5

Lokalplanens delområde 5 er udlagt til et fælles grønt strøg med en landskabspark. I det grønne strøg, som rummer både stiforbindelser og små lokale pladser, vil der være mulighed for ophold og for at passere gennem området. Som en del af landskabsparken skal der etableres et naturligt udformet regnvandsbassin, som skal udformes som en sø.

Visuel vil dette være med til at videreføre det grønne udtryk, som er så karakteristisk for Albertslund Kommune, og vil være med til at opfylde retningslinje 9.5 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), at:

”Ved byudvikling skal det sikres, at det samlede areal for bynatur i Albertslund Kommune fastholdes på niveau med 2022 eller forøges frem mod 2034”.

Delområde 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.



Lokalplanen har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende plan 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 – 5

Bebyggelsen og de grønne områder, som lokalplanen giver mulighed for i delområde 1 – 5, vil være markant anderledes end det eksisterende i området, 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.

Der er ikke identificeret bevaringsværdige bygninger eller træer inden for lokalplanområdet. Virkeliggørelse af lokalplanen vil kræve en enkelt flytning af et gennembrud i midterrabatten på Smedeland, men det vurderes ikke at påvirke den eksisterende vejstruktur og beplantningsstrukturen med allétræer langs de overordnede veje og stikveje.

Samlet vurderes det i miljørapporten, at realisering af lokalplanen har **ingen negativ påvirkning** på miljøfaktoren "Kulturarv og arkitektoniske arv".

Delområde 6 og 7

Lokalplanens delområde 6 og 7 er i dag et vejanlæg, og delområde 6 og 7 er omfattet af lokalplanens bestemmelser om grundejerforening. Delområde 7 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 6 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.



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

Kulturarv og arkitektonisk arv i forhold til lokalplanen

Det fremgår af lokalplanens redegørelse, hvorledes der arbejdes både med det arkitektoniske udtryk og det grønne i lokalplanområdet i forhold til beplantning. Det kan således ses i lokalplanens bestemmelser under henholdsvis paragraf § 6 og § 10, hvorledes bebyggelsens ydre fremtræden skal udføres og beplantningen skal være, og det er en forudsætning for ibrugtagningen, at beplantningen er etableret jf. § 17.

Kulturarv og arkitektonisk arv er således indarbejdet i lokalplanen.

Materielle goder

Materielle goder kan inddeles i naturskabte og menneskeskabte goder, hvor de naturskabte goder f.eks. kan være adgangen til naturområder, parker samt fri- og opholdsarealer; mens de menneskeskabte goder kan være adgangen til offentlig service f.eks. daginstitutioner, skoler, biblioteker, kulturinstitutioner, og det kan ligeledes være adgang til kollektiv transport, veje, cykel- og gangstier, indkøbsmuligheder, arbejdspladser etc.

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

Lokalplanområdet ligger i umiddelbar nærhed til den kommende bygade i Hersted, hvor der vil komme dagligvarebutikker, og er på vejen til og fra letbanestation Glostrup Nord – Hersted.

Disse dagligvarebutikker og caféer kan være med til at give lokale arbejdspladser i nærområdet udover de arbejdspladser, der i forvejen er i Hersted. Det vurderes dog ikke, at skabelse af arbejdspladser har en væsentlig betydning, eftersom området ligger i Storkøbenhavn, hvor der er et stort udbud af arbejdspladser. En realisering af lokalplanen vil desuden betyde et større kundegrundlag til eksisterende detailhandel, kulturtilbud samt den kollektive trafik – primært letbanen.

Det er dog en udfordring, at der ikke i øjeblikket hverken er daginstitution eller skole i nærområdet, og således vil de første borgere i området opleve en mangel på offentlig service.

Materielle goder og lokalplanen

Lokalplanen giver mulighed for at etablere blandede byfunktioner i området f.eks. etageboliger, rækkehuse, kontor- og serviceerhverv, publikumsorienteret serviceerhverv, hvilket fremgår af redegørelsen og § 3 vedrørende anvendelse af området, og er således med til at skaffe materielle goder til området. Desforuden ligger lokalplanens delområde 1 – 5 i umiddelbar nærhed til letbanestation Glostrup Nord – Hersted, og der er og vil komme et godt stisystem i og omkring lokalplanområdet.

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 inden for 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 plan giver i forhold til det tidligere gældende plangrundlag for at vurdere den samlede påvirkning af planen sammen med allerede vedtagne eller kommende planer og projekter både inden for 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.

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 Kommunes Kommuneplan er [Kommuneplan 2025 – 2037](#), og heri fremgår det, at der er stor interesse fra lodsejere og projektudviklere til følgende typer boligudbygning i Glostrup Kommune:

- Etageboligbyggerier i nærheden af de nye letbanestationer
- Omdannelse af erhvervsjendomme til boliger
- Fortætning af eksisterende boligområder

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

- [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 Diæt](#)
- [Lokalplan HL25 – for et blandet byområde ved Letbanestationen Glostrup Nord Hersted](#)

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 i Sydvanøen øst, først etape](#)

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](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 7](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Naverland 2](#)

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

Igangsatte projekter

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

- Smedeland 28
- Nordre Ringvej 129, Glostrup

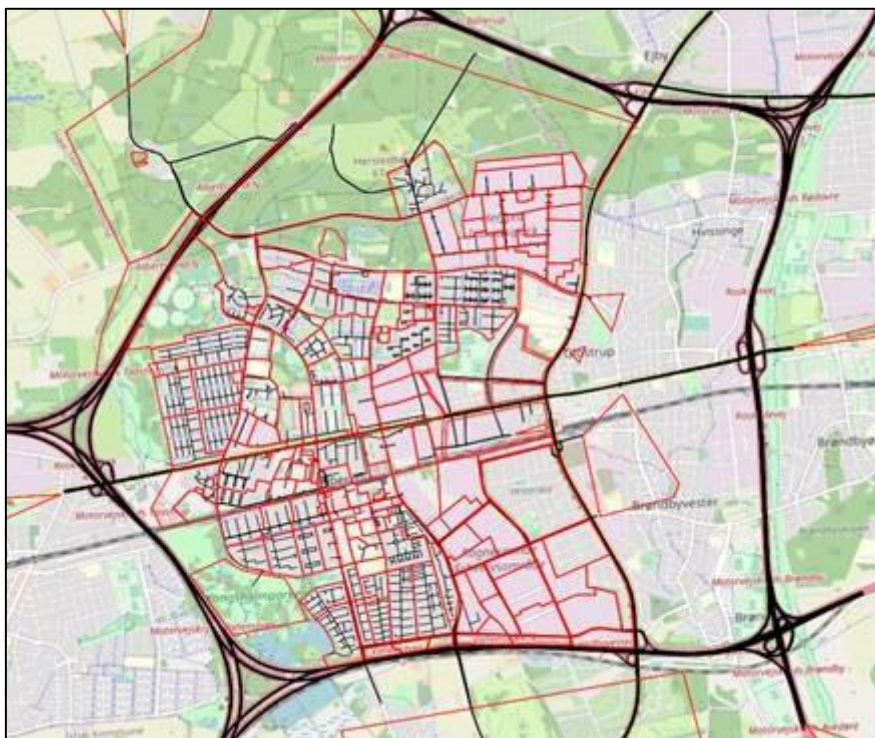
Region Hovedstaden er i gang med at udvide Glostrup Hospital (Rigshospitalet), hvor der kommer nye bygninger til Dansk Hovedpinecenter (2017) og et nyt parkeringshus (2014), og et nyt neurorehabiliteringsbygning på ca. 25.000 m², Bodil Eskesen Centret samt Familiehuset, der åbnede i juni 2023.

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 er der udviklet en specifik trafikmodel for området, og forudsætningerne for denne model er fastlagt i samarbejde med Glostrup Kommune.

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





Figur 10: Portzoner der indgår i Albertslund Kommunes digitale trafikmodel.

Den samlede 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 samlede 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 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.

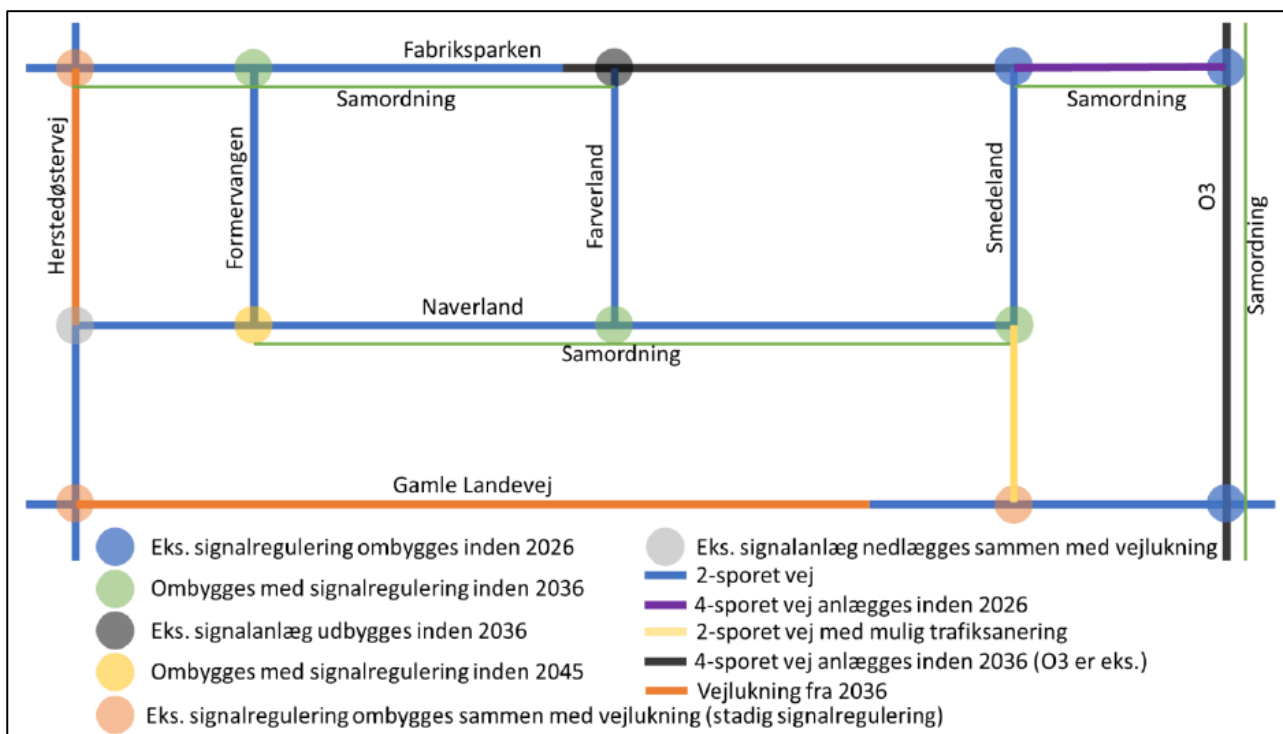
I trafikanalysen af forslag til Kommuneplantillæg 15 redegøres for den potentielle trafikudvikling i den første fase af omdannelsen i kommuneplanperioden frem til 2034.

I trafikanalysen af Masterplan Hersted 2045 redegøres for den potentielle trafikudvikling ved realisering af de øvrige faser i visionen for omdannelse af Hersted, 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 11: 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 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 Kommuneplanteilæg 15 til Kommuneplan 2018 – 2034 er indarbejdet i 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”.



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 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.

Opdatering af trafikmodellen primo 2026

[Forslag til Kommuneplan 2026 – 2038](#) giver ikke mulighed for at fortsætte byudviklingen i Hersted ud over det, som allerede blev planlagt med [Kommuneplan 2022 – 2034](#), dvs. det gældende byomdannelsesområde i den østlige del af Hersted.

Efter vedtagelse den 28. juni 2022 af [Kommuneplan 2022–2034](#) er der udført konkrete trafiktællinger i Hersted, og med udgangspunkt i disse tællinger har [RawMobility](#) i primo 2026 udarbejdet et nyt skema for turrater:

Tabel 2: Turrater der skal anvendes fra Hersted 2026									
Type	Turrate	Køretøjsandel		Spidstimeandel				Restdøgnandel	
Afstand fra station	Hverdagsdøgn	Personbiler	Lastbiler	m_gen	m_att	e_gen	e_att	r_gen	r_att
Lejligheder < 600 m	3,02	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse < 600 m	3,40	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Lejligheder 600 – 1.000 m	3,10	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse 600 – 1.000 m	3,57	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Lejligheder 1.000 – 1.200 m	3,12	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse 1.000 – 1.200 m	3,61	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Lejligheder > 1.200 m	3,55	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse > 1.200 m	4,47	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Kontor < 600 m	4,18	0,95	0,05	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Kontor > 600 m	4,18	0,95	0,05	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Erhverv < 600 m	2,04	0,83	0,17	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Erhverv > 600 m	2,04	0,83	0,17	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Detailhandel	56,16	0,98	0,02	0,05	0,05	0,15	0,15	0,8	0,8



Type	Turrate	Køretøjsandel		Spidstimeandel				Restdøgnandel	
Afstand fra station	Hverdagsdøgn	Personbiler	Lastbiler	m_gen	m_att	e_gen	e_att	r_gen	r_att
Detailhandel med pladskrævende varer	2,59	0,85	0,15	0,02	0,02	0,15	0,15	0,83	0,83
m_gen: Motoriserede ture – genererede, dvs. antal ture skabt af området med motoriserede køretøjer (typisk bil). m_att: Motoriserede ture – tiltrukne, dvs. antal motoriserede ture til området (tiltrukket trafik) e_gen: Cykel/let trafik – genererede, dvs. antal ture skabt af området med cykel eller eventuel andre ikke-motoriserede transportmidler. e_att: Cykel/let trafik – tiltrukne, dvs. antal cykel-/let trafikture til området. r_gen: Rejser – genererede, dvs. antal personrejser genereret af området (alle transportmidler samlet). r_att: Rejser – tiltrukne, dvs. antal personrejser til området (alle transportmidler samlet).									
Kilde: <i>RawMobility trafikberegning primo 2026</i>									

Turraterne for boliger er de samme, som lå til grund for [Hersted Industripark – Trafikal analyse \(RawMobility 2020\)](#) og blev anvendt i miljøvurderingen af Masterplan 2045, mens turraterne for erhverv er fastlagt på baggrund af trafiktællinger udført efter vedtagelse af [Kommuneplan 2022 – 2034](#) den 28. juni 2022.

Fremskrivning

Ved fremskrivning af trafikmængder internt i lokalplanområdet skal Vejdirektoratets fremskrivningsfaktor for 'Øvrige veje', jf. **Tabel 3**, anvendes. Samme fremskrivningsfaktor er anvendt ved fremskrivning af trafikmængderne på det overordnede vejnet i Hersted (scenarie 2036, se **Figur 12**).

År	Motorveje	Øvrige veje	Alle veje
2025 – 2030	2,1 pct.	0,2 pct.	0,9 pct.
2030 – 2035	0,8 pct.	0,3 pct.	0,5 pct.
2035 – 2040	0,6 pct.	0,5 pct.	0,5 pct.
2025 – 2035	1,5 pct.	0,2 pct.	0,7 pct.
2025 – 2040	1,3 pct.	0,3 pct.	0,5 pct.

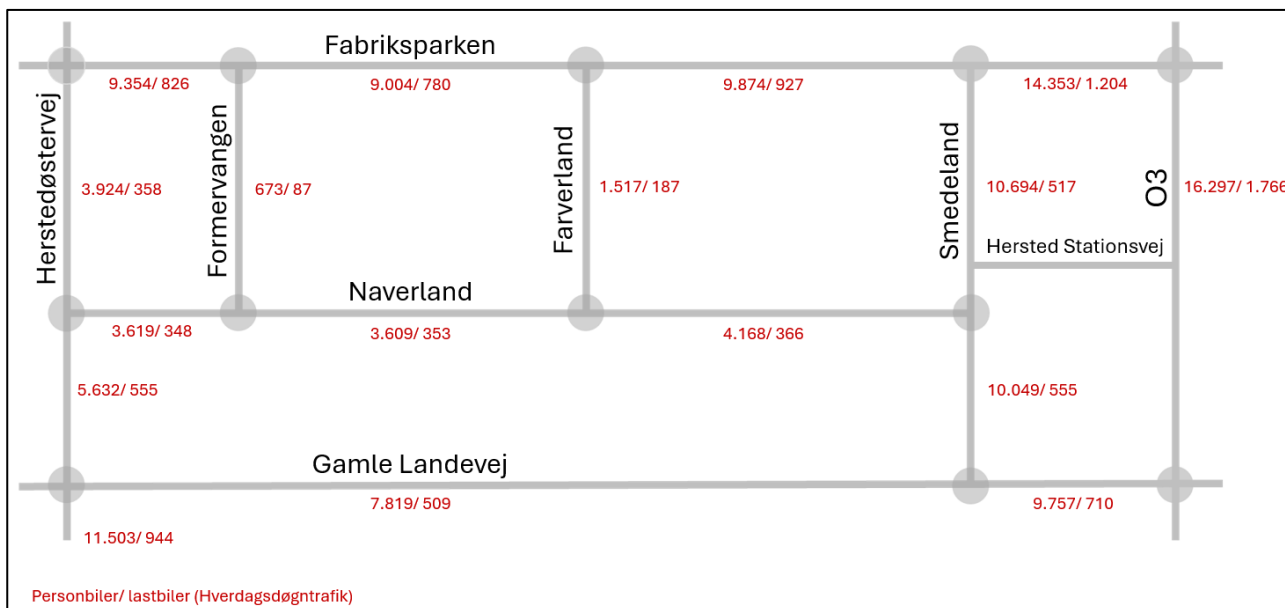
Kilde: *Trafikken i fremtiden (Vejdirektoratet 2025a)*

Påvirkning af det overordnede vejnet

Påvirkningen af vejnettet i Hersted som følge af byomdannelsesområdet fremgår af nedenstående **Figur 12**, som viser beregnede trafikmængder og trafikens fordeling på vejnettet i 2036. Beregningen er udført af [RawMobility](#) i samarbejde med Albertslund Kommune primo 2026.



Scenarie 2036

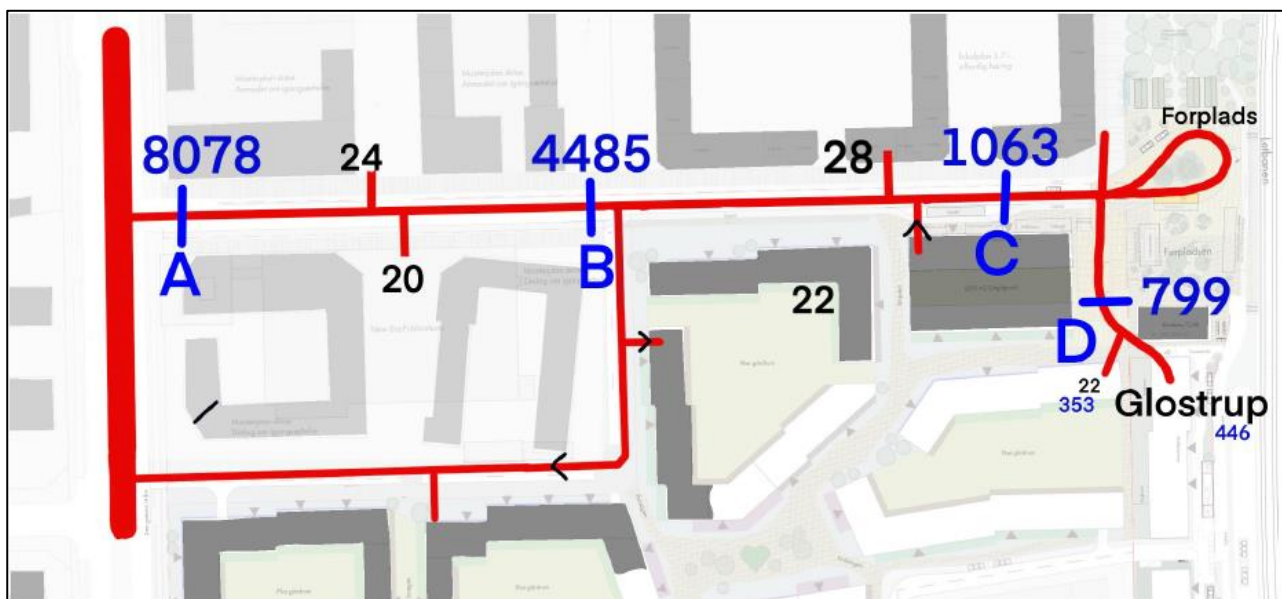


Figur 12: Scenarie for trafik på det overordnede vejnet i Hersted i 2036.

Scenariet for 2036 er beregnet på følgende måde:

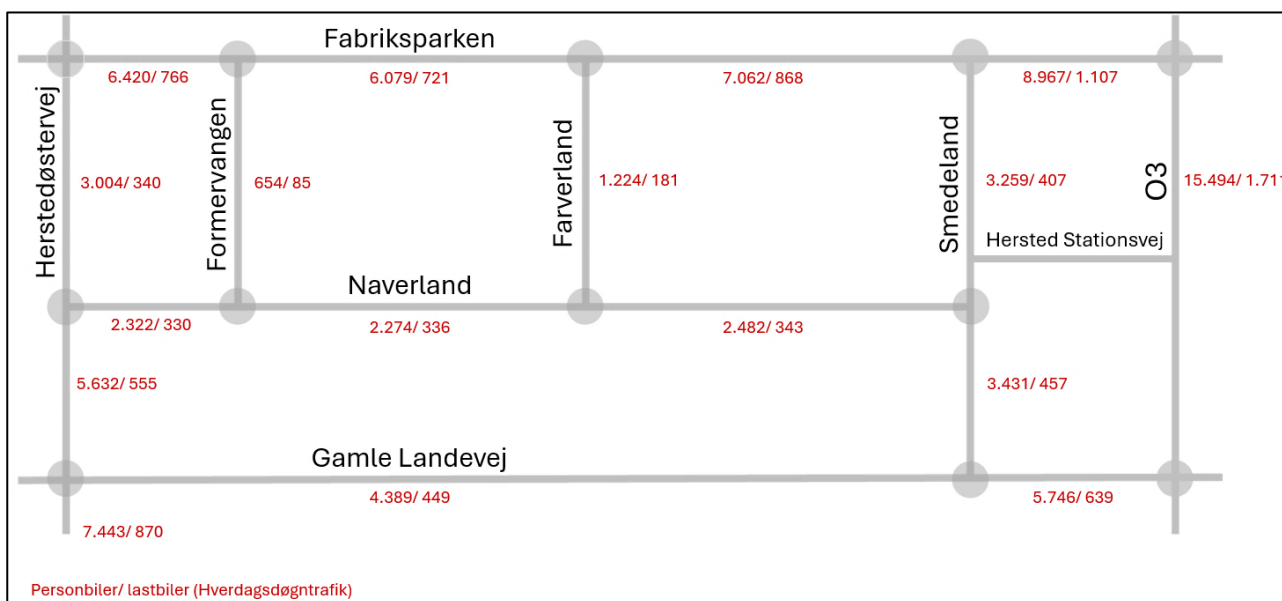
- Grundlaget er et nyt basisscenarie for 2026 (se **Figur 14**). Basisscenariet er beregnede trafikmængder, der så vidt muligt svarer til tællinger i 2025 og er fremskrevet med 0,2 % (jf. **Tabel 2**) Princippet for trafikens fordeling på vejnettet er de samme som i [Hersted Industripark - Trafikal analyse \(RawMobility 2020\)](#).
- 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 (se **Figur 13**), 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 13: Beregnede trafikmængder på Hersted Stationsvej (Sweco 2024). Beregningen omfatter ture til/fra boliger, som forventes at benytte Hersted Stationsvej, ture til/fra planlagte butikker langs Hersted Stationsvej og ture til/fra busstop og afsætningsplads ved letbanestationen.

Basisscenarie 2026



Personbiler/ lastbiler (Hverdagsdøgnet)

Figur 14: 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.

Det fremgår således, at trafikken ikke er steget så voldsomt, som det blev antaget i [Hersted Industripark – Trafikal analyse \(RawMobility 2020\)](#).



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 byomdannelse af Hersted og de eventuelle andre kommende planer og programmer for byomdannelsesprojekter langs Ring 3 kan have væsentlige kumulative virkninger på omgivelserne - især i forhold til trafikafviklingen, men de seneste trafiktal og beregninger herfra tyder på, at det ikke bliver så voldsomt som først antaget. 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 lokalplanen 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

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [den 9. december 2025](#) at sende [Forslag til lokalplan 5.15 – Boliger og erhverv i Sydvangen øst, første etape](#) med tilhørende [miljørapport](#) i offentlig høring. Forslaget var i cirka 8 ugers høring fra onsdag den 17. december 2025 til og med fredag den 6. februar 2026.

Albertslund Kommune modtog høringsvar og bemærkninger fra i alt 4, som fordeler sig på en interesseorganisation (Danske Handicaporganisationer i Albertslund), en erhvervsvirksomhed (HOFOR), et fra bygherre (Rendbæk Consulting ApS) og et samlede svar fra tre miljøorganisationer (Klimagruppen Albertslund, Klimabevægelsen og Bedsteforældrenes Klima Aktion i Albertslund v. formand Alex Larsen).

Emnerne i høringsvar og bemærkninger er:

- Universelt design (ikke en del af miljøvurderingen)
- Byggefelter – afstand til skel (ikke en del af miljøvurderingen)
- Præcisering – delområder og bebyggelsesprocent (ikke en del af miljøvurderingen)
- Bestemmelsen § 5.6 udgår – nummerering ændres fortløbende (ikke en del af miljøvurderingen)
- Præcisering af betegnelsen "bruttoareal" (ikke en del af miljøvurderingen)
- Præcisering af sprogbrug – ydre fremtræden (ikke en del af miljøvurderingen)
- § 5.22 præciseres – tilbagetrækning (ikke en del af miljøvurderingen)
- Byggefelt C - vinduer og døre (ikke en del af miljøvurderingen)
- Fælles opholdsareal i delområde 5 (ikke en del af miljøvurderingen)
- Forudsætning for ibrugtagning (ikke en del af miljøvurderingen)
- Støjskærm mangler på tegningen bilag 1 (ikke en del af miljøvurderingen)
- Mulighed for røde tegl i byggefelt B (ikke en del af miljøvurderingen)
- Opsætning af master etc. (ikke en del af miljøvurderingen)
- Hække (ikke en del af miljøvurderingen)
- Skybrudssikring og grundejerforening (ikke en del af miljøvurderingen)
- Delområde 6 – 7: Placering af træer og anden beplantning i forhold til regnvands- og spildevandsledninger (ikke en del af miljøvurderingen)
- Vejnedeleggelse og tinglysning (ikke en del af miljøvurderingen)
- Reducer bebyggelsen (ikke en del af miljøvurderingen)
- Biogene materialer (ikke en del af miljøvurderingen)



- Planlov og klimahensyn
- Materialer – Ydervægge (ikke en del af miljøvurderingen)
- Materialer – Indervægge og etagedæk (ikke en del af miljøvurderingen)
- Materialer – Den bærende konstruktion (ikke en del af miljøvurderingen)
- Materialer – Terrændæk og sokkel (ikke en del af miljøvurderingen)
- Materialer – Tagkonstruktion (ikke en del af miljøvurderingen)
- Solenergi
- Parkering og delebiler samt parkering i konstruktion
- Flere ladestandere (ikke en del af miljøvurderingen)
- Cykler – bredde af cykelstier, belægning på cykelstier, antallet af parkeringspladser, der skal anlægges (ikke en del af miljøvurderingen)
- Flere parkeringspladser til ladcykler (ikke en del af miljøvurderingen)
- Cirkulært byggeri
- Bæredygtig byggeplads (ikke en del af miljøvurderingen)
- Udledning af drivhusgasser

Det fremgår af ovenstående, at nogle af høringssvar og bemærkninger har miljømæssigt indhold og er beskrevet i miljøvurderingsrapporten (SMV) til Lokalplanen. Bemærkningerne både med relation til lokalplanen og tilhørende miljøvurderingsrapport har Albertslund Kommune kommenterede i høringsnotatet til lokalplanen, hvor der er foreslået et par mindre tekniske ændringer til lokalplanen som følge af disse høringssvar. Nedenstående er en sammenfatning og kort gennemgang af høringssvar og bemærkningerne med miljømæssigt indhold:

Planlov og klimahensyn

Miljøorganisationerne mener, at det nu er juridisk underbygget, at der med de seneste ændringer til planloven kan lægges bestemmelser ind, der medvirker til at forebygge og begrænse klimaforandringerne samt beskytte de kommende beboere mod vandforurening. Miljøorganisationerne med, at med ændringerne til planloven er det nu muligt at angive beskyttelse mod klimaforandringer som et supplerende formål.

Forvaltningens kommentarer til bemærkningen

I henhold til Plan og Landdistriktsstyrelsens

"[Vejledning 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 bemærkningen ikke anledning til nogen ændringer i lokalplanen.

Solenergi

Miljøorganisationerne mener, at der i lokalplanen skal stilles krav om, at der skal opsættes solenergianlæg på alle tage i lokalplanområdet.

Forvaltningens kommentarer til bemærkningen

Lokalplanen giver mulighed for, at der kan etableres anlæg til indvinding af solenergi eller lignende.

De nye LCA-krav og krav til energiramme i Bygningsreglement 2018 betyder, at det er standard at indregne anlæg til indvinding af solenergi på ny bebyggelse for at kunne overholde både energiramme og LCA-krav.

Forvaltningen vurderer dog, at det kan blive uhensigtsmæssigt i forhold bebyggelsens arkitektur at stille bestemmelsen som et krav. Forslaget giver derfor ikke anledning til ændringer i lokalplanen.

Det skal i øvrigt bemærkes, at det ikke er direkte muligt i planloven at stille direkte krav op at opsætte solceller på alle tage, men at det skal være formuleret som fysiske krav ud fra en planlægningsmæssig begrundelse. Det betyder, at det f.eks. skal formuleres som *”bygninger skal etableres med integrerede solceller i tagfladen”* eller *”tagkonstruktionen skal forberedes for montering af solenergianlæg”*, men ikke som et funktionskrav, dvs. *”bygningen skal være selvforsynende med el”*.

Parkering og delebiler samt parkering i konstruktion

Miljøorganisationerne mener, at der skal være en maksimumnorm for parkeringspladser for ikke delebiler, og der skal være plads til flere delebiler. Desuden skal parkering i konstruktion ikke være som parkeringskældre, men som parkeringshuse bygget i træ.

Forvaltningens kommentar til bemærkningen

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

Det skal også pointeres, at behovet for fælles opholdsareal på terræn også begrænser, hvor mange parkeringspladser det vil være muligt at opføre. Derfor er antallet af parkeringspladser på terræn ligeledes angivet som en maksimumbestemmelse i lokalplanforslaget.

Forvaltningen vurderer således, at den angivne parkeringsnorm er i overensstemmelse med gældende kommuneplan, og at bemærkningen ikke giver anledning til ændring af planforslaget.

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.

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 § 9.3 i lokalplanen:

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

En kommune skal generelt være konkurrenceneutral og må derfor som udgangspunkt ikke anbefale én bestemt privat udbyder af delebiler frem for andre. Kommuner skal handle objektivt og må ikke forvride konkurrencen eller fremstå som partiske, hvilket kan være i strid med forvaltningsretlige principper om saglighed og neutralitet.

Mulighed for et parkeringshus i stedet for et parkeringsdæk kan i forhold til mængden af beton og udledningen af CO₂ være et fornuftigt tiltag. Dog indebærer etablering af et parkeringshus også nogle udfordringer i forhold til bl.a. bebyggelsens volumener og etagemeter, der kan bygges over jorden, som kan give anledning til en mere fortættet bydel.

Når parkeringspladser placeres i en nedgravet eller delvist nedgravet parkeringskælder, bliver en del af det nødvendige volumen til brug for parkeringspladserne optaget i det hul, der bliver udgravet. Såfremt parkeringspladser skal etableres i et p-hus eller f.eks. på en 1. sal, så skal dette volumen lægges oven i det øvrige byggeri, der er muliggjort med lokalplanen. Dette vil medføre at bygningshøjder og volumener vil blive øget, da [Bygningsreglement 2018](#) (BR18) har en række muligheder for fradrag med hensyn til udregning af bebyggelsesprocent, hvor etageareal til parkering kan fradrages svarende til 20 m² pr. bolig ved etageboligbebyggelse jf. BR18, § 455, stk. 4, litra 1. Dette kan resultere i bl.a. mere skygge på opholdsarealer og i byrum på grund af de øgede volumener over jorden, som kan etableres ud over det i lokalplanen angivne maksimale etageareal.

Byggeriet vil i forvejen skulle overholde Bygningsreglementets LCA-krav med hensyn til klimapåvirkningen (CO₂), som er skærpet og forventes yderligere skærpet i de kommende år, hvorfor etablering af parkeringskældre vil skulle ske med fokus på at nedbringe CO₂-udledningen og brug af mere klimavenlige materialer på øvrige bygningsdele f.eks. ved brug af genbrugsmaterialer.

Forvaltningen vurderer således, at muligheden for at kunne etablere parkering i parkeringskældre kan være et godt alternativ til en tættere bebygget bydel med parkering over terræn, som sammen med bygningsreglementets krav til



CO₂-udledning i forbindelse med nybyggeri giver et fornuftigt udgangspunkt for fremtidige byggerier i lokalplanområdet. Bemærkningen giver derfor ikke anledning til ændring af planforslaget.

Cirkulært byggeri

Miljøorganisationerne vil gerne opfordre til, at de anvendte byggematerialer kan genanvendes, når bygningerne engang skal nedrives. Derudover skal design og projektering i videst muligt omfang sker med henblik på genbrug.

Forvaltningens kommentarer til bemærkningen

Forvaltningen kan i det omfang, som lovgivningen giver mulighed for det, stille krav om cirkulært byggeri og anvendelse af genbrugsmaterialer f.eks. Bygningsreglementet ([BR18](#)) og bekendtgørelse om selektiv nedrivning ([BEK nr. 496 af 21/05/2024](#)), hvor sidstnævnte bekendtgørelse blandt andet omhandler:

- Reglerne gælder for nedrivningsarbejde, hvor hele eller dele af en bygning på mindst 250 m² fjernes fuldstændig
- Der stilles krav til både bygherrer og nedrivningsvirksomheder om selektiv nedrivning for at fremme, at bygninger nedrives på en måde, så materialer kan sorteres og anvendes bedst muligt.

Forvaltningen opfordrer altid til, at bygherre i vides muligt omfang bygger cirkulært og bæredygtigt.

Udledning af drivhusgasser

Miljøorganisationerne vil gerne have, at forvaltningen via lokalplanen stiller strengere krav til byggeriets udledning af drivhusgasser end det fremgår af miljørapporten, at lokalplanen vil gøre.

Forvaltningens kommentarer til bemærkningen

Kommunen kan ikke stille strengere krav end de gældende LCA-krav i Bygningsreglementet ([BR18](#)). Disse krav forventes løbende skærpet, og projekterne skal naturligvis leve op til dem. Forvaltningen opfordrer altid til, at bygherre bygger efter nogle strengere krav end lovgivningen giver mulighed f.eks. [DGNB](#) Platin.

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.

Alternativer

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

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

0-Alternativet

En miljøvurdering skal indeholde en vurdering af den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, hvis planen 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 [Rammelokalplan 5.10 – Sydvangen øst](#) vedtaget den 14. maj 2024, som giver mulighed for, at der kan planlægges som et blandet byområde med blandede bolig- og erhvervsformål samt offentlige formål i form af en daginstitution. Rammelokalplanen har her udover til formål at fastlægge bebyggelsesprocenten fordelt indenfor rammelokalplanens område. Samtidig er det formålet med rammelokalplanen at sikre et fælles grønt strøg gennem området, som binder området sammen og som giver mulighed for fællesskaber og aktiviteter.

I [kommuneplantillæg 3 – Sydvangen øst](#) til Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) ligger planforslagets område i rammeområde BE17 – Sydvangen øst:

Plannavn	Sydvangen øst
Plannummer	BE17
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Blandet bolig og erhverv
Anvendelse specifik	Tæt-lav bebyggelse Etageboligbebyggelse Kontor- og serviceerhverv Byomdannelsesområde Publikumsorienterede serviceerhverv Daginstitutioner
Maksimal bebyggelsesprocent	115 %
Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal bygningshøjde	33,00
Maksimal antal etager	9
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 : ” <i>Ekstern støj i byomdannelsesområder</i> ”.
Bebyggelsens omfang og udformning	Bebyggelse opføres i maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Ved bebyggelse højere end 5 etager, bør 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 : ” <i>Ekstern støj fra virksomheder</i> ” for blandet bolig- og erhvervsområde, dvs. dag/aften/nat er den maksimale støjbelastning 55/45/40 dB(A).
Lokalplaner mm. inden for rammen	Rammelokalplan 5.10 – Sydvangen øst

Albertslund Kommune har i gældende kommuneplanramme udlagt lokalplanområdet til et område med blandede byfunktioner (blandt bolig og erhverv), 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 samt Rammelokalplan 5.10.

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](#), 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 kommuneplanen og [Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#) ændres i et omfang, der skaber nye alternativer til byomdannelsen og udviklingen af området til stationsnært bolig- og erhvervsområde med blandede byfunktioner. Derfor vurderes der ikke at være andre relevante alternativer til projektet end 0-alternativet.

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

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 lokalplanen viser, at der ikke er miljøpåvirkninger, som er så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning. Der fastlægges derfor ikke et overvågningsprogram, som følger af planlægning for blandede byfunktioner.

Det skal dog bemærkes, at i henhold til [Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune om indsigt 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 – 5:

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

- Lokalplanen redegørelse oplyser, at det ikke kan udelukkes, og der er jordforurening, som overskrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier og kategoriseres som klasse 2 jord i henhold til Sjællandsvejledningen. Det anbefales derfor ved etablering af det konkrete projekt med boliger og erhverv, at der i forbindelse med opgravning og bortkørsel af jord udføres en fuld forklassificering af jorden til de forventede udgravningskoter på ejendommen jf. nærværende miljørapport.
- Lokalplanen redegørelse oplyser, at den øverste halve meter jord på ubefæstede arealer er dokumenteret ren. Dette kan i praksis udføres ved udtagning af overfladeprøver eller udlægning af en halv meter dokumenterede rene tilkørte materialer over et miljø- og signalnet jf. nærværende miljørapport.
- Lokalplanen fastslår, at der bør etableres afværgeforanstaltninger de steder, hvor der er et ugunstigt vindmiljø f.eks. ved at etablere flere delvist indeliggende altaner, lægiverne i gårdrum, beplantning på altaner og især ude foran passagen mellem 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 – 5.

Med hensyn til delområde 6 og 7 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 lokalplanområdet, 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 hjemmesidemed litteratur:

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

Se Albertslund Kommunes hjemmeside med miljøvurderinger:

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

