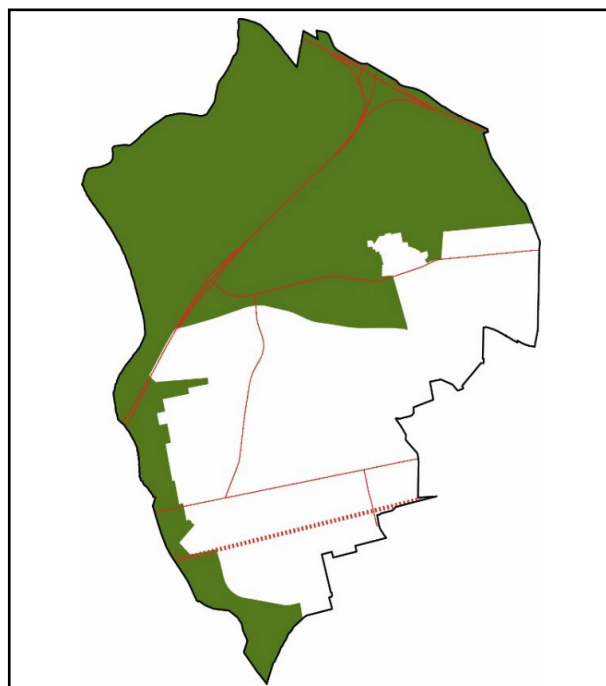
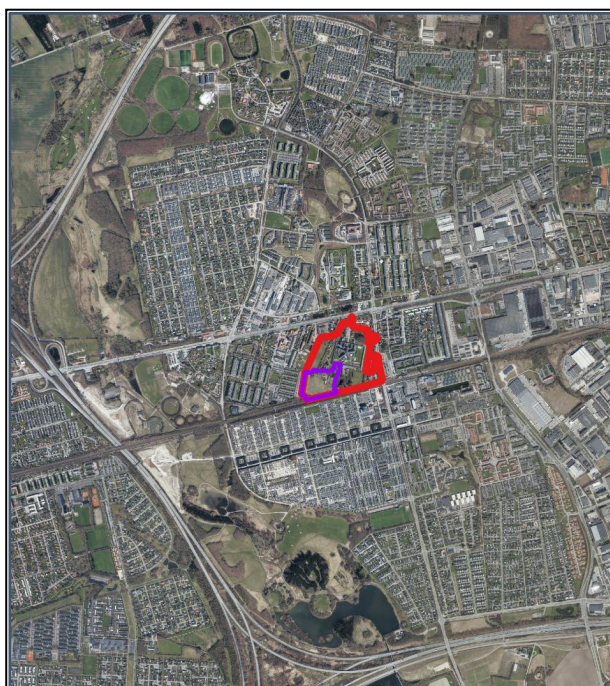


Sammenfattende redegørelse for
miljøvurdering af:
Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse*
&
Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest*

30. september 2023

Sagsnummer: 09.40.05-P16-5-22



Indholdsfortegnelse

| | |
|---|----|
| Indledning | 4 |
| Kommuneplantillæg 1 - <i>Vridsløse</i> | 5 |
| Formålet med Kommuneplantillæg 1 | 5 |
| Rækkefølgeplanlægningen i Kommuneplantillæg 1 | 5 |
| Retningslinje 7.6 – parkering i rammeområde BE04 - <i>Vridsløse</i> | 6 |
| Lokalplan 13.10 – <i>Vridsløse Sydvest</i> | 6 |
| Formålet med lokalplanen | 6 |
| Veje og stier | 7 |
| Parkering | 8 |
| Kommuneplantillæg 1 og lokalplanens høringsperiode | 8 |
| Miljøhensyn indarbejdet i kommuneplantillæg og lokalplan | 9 |
| Befolkning og menneskers sundhed | 9 |
| Trafikale forhold | 9 |
| Støj fra trafik og jernbane samt virksomheder | 12 |
| Vindforhold | 18 |
| Klimatiske faktorer | 19 |
| Udledning eller reducere af drivhusgasser | 19 |
| Regnvandshåndtering | 20 |
| Hedebølger | 21 |
| Jordbund og vand | 23 |
| Jordforurening | 23 |
| Vand | 25 |
| Landskab | 26 |
| Lys- og skyggeforhold | 26 |
| Visuelle påvirkninger og indbliksgener | 27 |
| Kulturarv og arkitektoniske samt arkæologisk arv | 27 |
| Bevaringsværdige bygninger og værdifuldt kulturmiljø | 27 |
| Materielle goder | 28 |
| Rækkefølgeplanlægning og rekreative områder | 28 |
| Kumulative virkninger | 30 |
| Boligudbygningens kumulative virkninger | 30 |
| Høringssvar og bemærkninger | 31 |
| Alternativer | 32 |
| Undersøgte alternativer | 32 |
| 0-alternativet | 32 |

| | |
|-------------------------------|----|
| Overvågning | 33 |
| Afværgeforanstaltninger | 33 |
| Manglende viden | 34 |
| Litteraturliste..... | 35 |

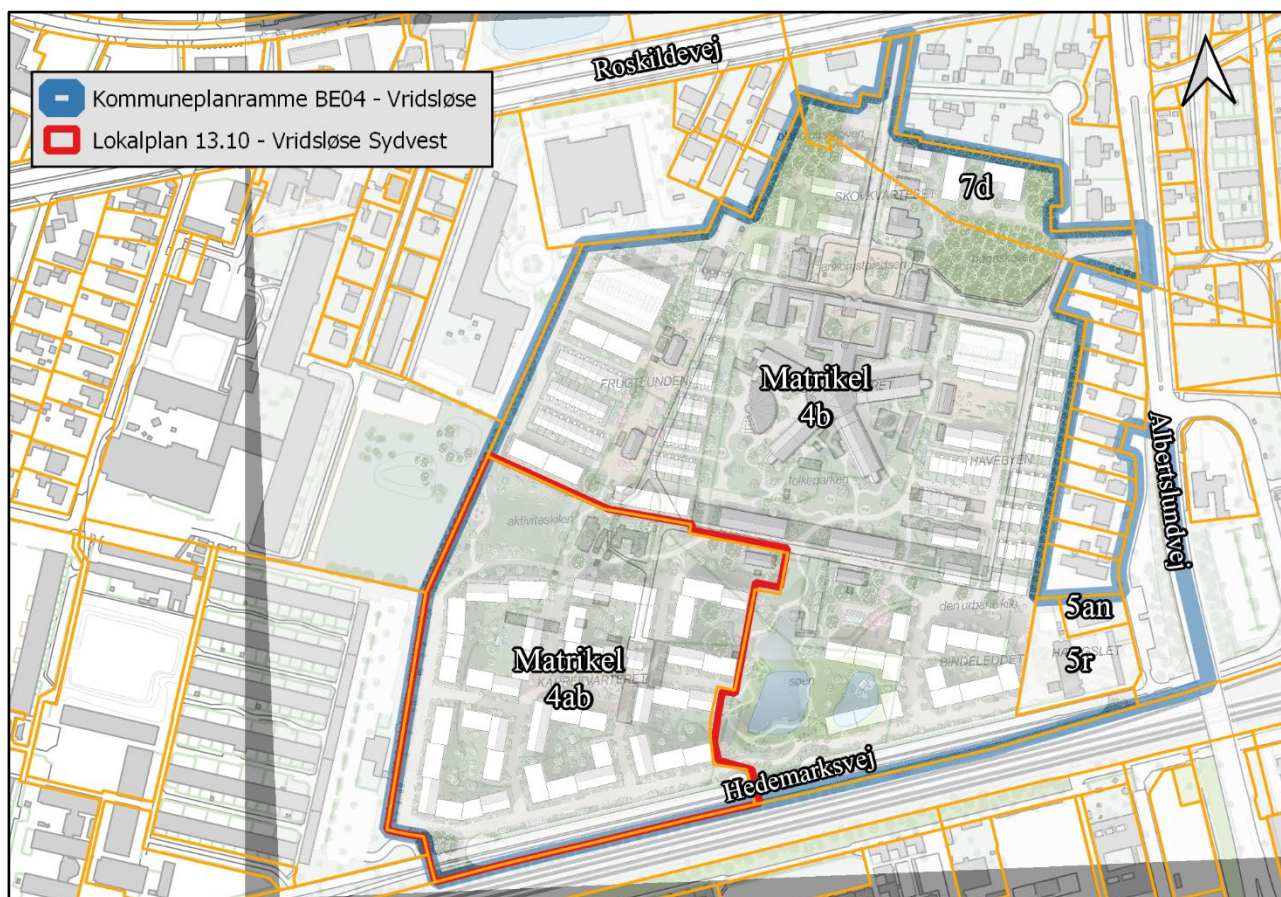
Indledning

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

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

Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse* er beliggende i Vridsløselille og omfatter det tidligere Vridsløselille Statsfængsels arealer. Kommuneplantillæg 1 udgør et areal på cirka 171.000 m², og består af matriklerne 7d, Herstedvester By, Herstedvester samt 4b, 4ab, 5an og 5r Vridsløselille By, Herstedvester. Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* ligger i det sydvestlige hjørne af fængselsgrunden med matrikelnummer 4ab, Vridsløselille By, Herstedvester, der har et samlet areal på 49.557 m².

Området er beliggende i byzone og fastholdes i byzone i det stationsnære kerneområde til Albertslund Station – se Figur 1.



Figur 1: Kommuneplantillæg- og lokalplanområdets afgrænsning og matrikelnumre.

Kommuneplantillæg 1 - Vridsløse

Formålet med Kommuneplantillæg 1

Albertslund Kommune ønsker med Kommuneplantillæg 1 til [Kommuneplan 2022 – 2034](#) at ændre rækkefølgeplanlægning for udbygning af Vridsløse, således at planlægningen af området kan fremrykkes med 200 boliger.

Endvidere ønsker Albertslund Kommune at ændre en retningslinje, således at denne retningslinje gælder for rammeområdet som helhed og ikke kun for den enkelte grund inden for rammeområdet og derved give mulighed for, at der kan være en fælles parkeringsløsning for hele byudviklingen af Vridsløse.

Rækkefølgeplanlægningen i Kommuneplantillæg 1

I den første byggeretsgivende lokalplan i Vridsløse, Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest*, ønsker Albertslund Kommune at planlægge for 800 boliger.

Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* forventes vedtaget i den første periode i rækkefølgeplanlægningen, der går fra 2022 – 2025, hvor der i denne periode kun er mulighed for at planlægge 600 boliger:

| Tabel 1: Rækkefølgeplanlægningen i de kommende 12 år. | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Område | 2022 - 2025 | 2026 - 2029 | 2030 - 2034 | I alt |
| Hersted | 2.000 | 2.000 | 2.160 | 6.160 |
| Vridsløse | 600 | 300 | 700 | 1.600 |
| Coop Byen | 400 | | | 400 |
| Albertslund bymidte | 250 | | | 250 |
| Hyldager Kvarteret | 150 | | | 150 |
| Restrummelighed | 210 | | | 210 |
| I alt | 3.610 | 2.300 | 2.860 | 8.770 |

Restrummeligheden er lokalplanlagte boligerne, som endnu ikke er opført. Størstedelen af restrummeligheden er Sundhedshuset etape 3 og seniorboliger i Roholmparken, der tilsammen udgør 155 boliger.

Det betyder, at eftersom rækkefølgeplanlægningen i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) ikke giver mulighed for, at der kan planlægges for 800 boliger i Vridsløse i første periode i rækkefølgeplanlægningen, skal der udarbejdes et kommuneplantillæg.

Kommuneplantillæg 1 skal derfor give mulighed for, at der i første periode i rækkefølgeplanlægningen bliver mulighed for at planlægge for 800 boliger i Vridsløse.

Kommuneplantillæg 1 vil således fremrykke muligheden for at planlægge for 200 boliger fra den mellemste periode i rækkefølgeplanlægningen, der går fra 2030 – 2034, til den første periode i rækkefølgeplanlægningen i rammeområdet BE04 – *Vridsløse*.

Det samlede antal boliger, der kan planlægges for i Vridsløse hele kommuneplanperioden fra 2022 – 2034, er således uændret, hvilket fremgår nedenstående tabel:

| Tabel 2: Den ændret rækkefølgeplanlægningen i Vridsløse de kommende 12 år som følge af nærværende kommuneplantillæg. | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------|
| Område | 2022 - 2025 | 2026 - 2029 | 2030 - 2034 | I alt |
| Vridsløse | 800 | 100 | 700 | 1.600 |

Indbyggertallet i Albertslund Kommune er ikke stigende, og derfor vurderes det, at ændringen af rækkefølgeplanlægningen for Vridsløse vil medvirke til at opretholde kapaciteten i eksisterende skoler og daginstitutioner.

Retningslinje 7.6 – parkering i rammeområde BE04 - Vridsløse

Byudviklingen af Vridsløse er et samlet projekt, der udføres af én bygherre, og derfor skal denne udvikling af området ses som et sammenhængende hele jf. Masterplan for Vridsløse.

Retningslinje 7.6 hindrer, at der inden for kommuneplanens rammeområde kan etableres en samlet løsning for parkering, hvis grundejer ønsker at udstykke området henholdsvis til lejeboliger, andelsboliger eller ejerboliger, eftersom retningslinjen har følgende ordlyd:

”Ved byomdannelse, byfortætning og nyudstyknin g skal parkering ske på egen grund”.

Kommuneplantillæg 1 ændrer således retningslinje 7.6 til følgende:

”Ved byomdannelse, byfortætning og nyudstyknin g skal parkering ske inden for rammeområde BE04 - Vridsløse”.

Lokalplan 13.10 – Vridsløse Sydvest

Formålet med lokalplanen

Formålet med denne lokalplan er, at der kan opføres et nyt blandet bykvarter inden for lokalplanens område.

Herunder at fastlægge områdets anvendelse til boliger med tilhørende fællesfaciliteter, offentlige formål og erhverv og at muliggøre, at der kan opføres et parkeringshus (i det følgende benævnt mobilitetshus) langs jernbanen.

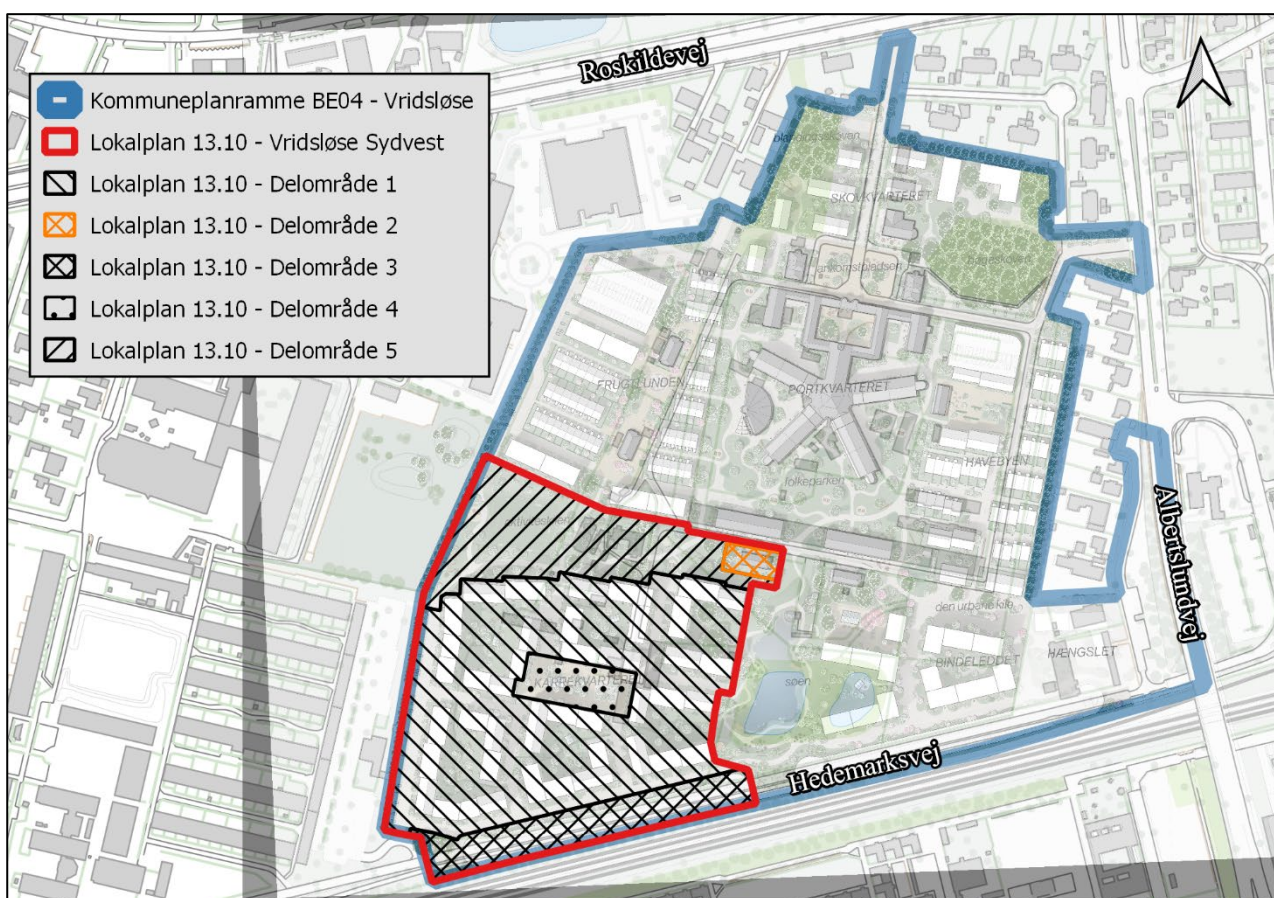
Det er også et formål med lokalplanen at fastlægge omfanget og placeringen af bebyggelsen, så den opføres som karrébebyggelse med gårdrum til de enkelte karréer og grønne kantzoner langs vejene. Lokalplanen har desuden til formål at sikre, at der etableres en fælles kvarterplads i området med henblik på, at området får et fælles mødested, hvor der er mulighed for fællesskab for både dem der bor i området og for naboområderne.

Lokalplanen opdeler området i 5 delområder:

- Delområde 1:
 - Udgør den største del af området, må anvendes til boligformål i form af etageboliger med tilhørende fællesfaciliteter. I området kan også være offentlige formål samt kontor, liberalt erhverv og kundeorienterede serviceerhverv som fx kontorfællesskab, frisør, tandlæge og café. Erhverv med udadvendte funktioner i stueetagen som fx café skal placeres i bebyggelsen vist med skraverin g, så bylivet primært koncentrerer omkring kvarterpladsen og langs mobilitetshuset mod syd.
- Delområde 2:
 - Omfatter den bevaringsværdige bygning ”Chateauet”, må kun anvendes til boligformål og til kontor og liberalt erhverv. Højst 25 % af bygningens areal over kælderniveau kan anvendes til kontor og liberalt erhverv.
- Delområde 3:
 - Mod syd, langs jernbanen, ligger delområde 3. I dette område kan der opføres et mobilitetshus, der kan indeholde størstedelen af områdets bilparkering. For at sikre liv og tryghed nord for mobilitetshuset giver lokalplanen mulighed for, at der i tilknytning til mobilitetshuset kan etableres mindre serviceerhverv i form af f.eks. cykelværksted, byttecentral, værksted og lager i forbindelse med områdets drift samt lign. funktioner, der naturligt kan indpasses i området.

- Delområde 4:
 - Centralt i bebyggelsen, i delområde 4, udlægges et område til en fælles kvarterplads for bydelen. Kvarterpladsen vil være et samlende mødested i området, og kan anvendes til forskellige byfunktioner som leg og ophold og udeservering. Der kan også etableres et fælleshus på pladsen. Pladsen kan også anvendes til cykelparkering og vej.

- Delområde 5:
 - Delområde 5 udlægges som en nærrekreativ fælles aktivitetskile. Aktivitetstilens indretning og anvendelse er reguleret i [Rammelokalplan 13.9 - Vridsløse](#).



Figur 2: Lokalplanens delområder.

Veje og stier

Adgang til bebyggelsen for biler foregår via Hedemarksvej, som inden for lokalplanens område inddrages til et nyt mobilitetshus. Fra Hedemarksvej er der dels tilkørsel til området og til mobilitetshuset. Vejene i området udlægges primært til veje, hvorpå der kan færdes bløde trafikanter. Da parkeringen, undtagen handicapparkering, foregår i mobilitetshuset, vil trafikken på de interne veje være begrænset.

Der er ingen direkte vejadgang eller parkeringspladser tilknyttet Chateauet i delområde 2. Brandredning vil kunne ske fra en primær stiforbindelse, som ligger udenfor lokalplanens område, nord for Chateauet, og som er udlagt i [Rammelokalplan 13.9 - Vridsløse](#). Varetilkørsel og af- og påsætning kan ske nord for værkstedsbygningen, via vejadgang udlagt i rammelokalplanen. Parkering til delområde 2 sker i mobilitetshuset.

I overensstemmelse med [Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse](#) etableres en vej langs mobilitetshuset, som lette trafikanter kan færdes på. Vejen har forbindelse til Hedemarksvej, og vil på sigt blive videreført til Albertslund Station, kun for lette trafikanter. Lokalplanen udlægger herudover en stiadgang til bebyggelsen Hedemarken, og mod nord fastlægger lokalplanen stiforbindelser, der kobler sig til stier i Aktivitetskilen.

Parkering

Idet lokalplanområdet ligger under 600 meter fra Albertslund Station og således inden for det stationsnære kerneområde, er parkeringsnormen reduceret til minimum 0,75 parkeringsplads pr. bolig. For kontor og liberale erhverv er den reducerede parkeringsnormen 1 pr. 100 m². Lokalplanen fastlægger, at parkering skal ske i mobilitetshuset, undtagen handicapparkering, som skal fordeles ud i området.

Da al parkering ikke kan være inden for lokalplanområdet, vil den ændrede retningslinje 7.6 i kommuneplantillæg 1 give mulighed for, at cirka 235 parkeringspladser kan placeres inden for afgrænsningen af rammeområde BE04 - *Vridsløse* i [Kommuneplan 2022 – 2034](#).

Kommuneplantillæg 1 og lokalplanens høringsperiode

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [torsdag den 22. juni 2023](#) at sende forslag til Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse* til [Kommuneplan 2022 - 2034](#) og forslag til Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* med tilhørende Miljørapport i offentlig høring. Forslaget var i 9 ugers høring fra fredag den 23. juni 2023 til og med fredag den 25. august 2023.

Efterfølgende har forslag til Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse* været i fornyet høring, da det oprindeligt udsendte forslag til kommuneplantillæg ved en fejl ikke havde fået medtaget ændringen af retningslinje 7.6. Denne fornyede høring på 14 dage, jævnfør planlovens § 27, stk. 2, var i høring i perioden fra onsdag den 6. september til og med onsdag den 20. september 2023.

Den ændrede retningslinje 7.6 vedrørende parkering inden for rammeområde BE04 – *Vridsløse* er blevet vurderet i forbindelse med [miljøvurderingen](#) af [Masterplan for Vridsløse](#). Det vurderes i denne miljøvurdering, at:

”masterplanens vision for placering af parkering har en væsentlig positiv indvirkning på befolkning og sundhed i forhold til de nærrecreative aktiviteter og en mindre negativ påvirkning for handicappet og gangbesværede i det omfang parkeringsstrategien vanskeliggør adgangen til boligerne”.

Det er Albertslund Kommunes vurdering, at en samlet parkeringsløsning for rammeområdet som helhed er blevet miljøvurderet i miljørapporten til Masterplan for Vridsløse, og skal således ikke miljøvurderes på ny. Derfor fremgår der ikke i nærværende sammenfattende redegørelse noget om miljøvurderingen af retningslinje 7.6.

Miljøhensyn indarbejdet i kommuneplantillæg og lokalplan

Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse* ændrer på rækkefølgeplanlægningen i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) og Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* giver mulighed for, at der kan opføres et nyt blandet bykvarter inden for lokalplanens område. Herunder at fastlægge områdets anvendelse til boliger med tilhørende fællesfaciliteter, offentlige formål og erhverv og at tillægge, at der kan opføres et parkeringshus (i det følgende benævnt mobilitetshus) langs jernbanen.

Lokalplanen fastlægger omfanget og placeringen af bebyggelsen, så den opføres som karrébebyggelse med gårdrum til de enkelte karréer og grønne kantzoner langs vejene. Derudover fastlægger lokalplanen vej- og stiadgang til området og sikrer opholds- og legearealer for boligerne. Desforuden sikrer lokalplanen bevaringsværdierne i området.

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

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

Den endelige afgrænsning fastlagde følgende temaer, som er blevet behandlet i [miljørapporten](#):

Befolkning og menneskers sundhed

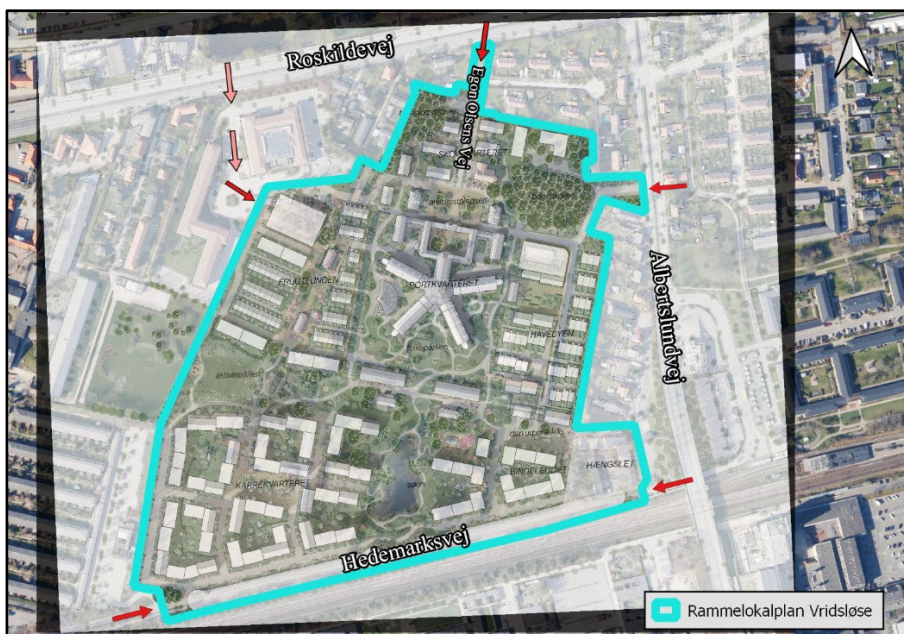
Trafikale forhold

Trafikmængder og trafiksikkerhed samt parkering er blevet belyst i miljøvurderingen.

Trafikmængder

Rammelokalplan 13.9 - Vridsløse

[Rammelokalplan 13.9 - Vridsløse](#) beskriver i redegørelsesdelen, at vejadgangen til hele byudviklingsområdet Vridsløse skal ske fra Roskildevej, Albertslundvej og Hedemarksvej, og den tillægger, at der kan skabes vejadgang fra Roskildevej via matr. 12h samt 12p, Vridsløselille By, Herstedvester.



Figur 3: De røde piler viser, hvorfra der er vejadgang til området.

Rammelokalplanen fastsætter, at en del af Hedemarksvej inddrages i lokalplanområdet. Der vil fortsat være vejadgang via Hedemarksvej fra øst og vest til lokalplanområdet, men de to vejadgange vil ende blindt. Med lokalplanens realisering vil det ikke længere være muligt at køre fra boligområdet Hedemarken til Albertslundvej via Hedemarksvej.

Lukning af Hedemarksvej vil betyde, at den eksisterende trafik på Hedemarksvej flyttes ud på de omkringliggende veje primært Vridsløsevej, Albertslundvej og Roskildevej.

[Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse](#) udlægger stier, der indgår i et overordnet stinet, som rækker ud til omgivelserne og giver gode forhold for bløde trafikanter. Nogle stier udlægges som stier i eget tracé, mens andre stier udlægges som en del af vejen. Langs jernbanen udlægges en sti, hvor lette trafikanter prioriteres, men med mulighed for at biler kan passere under hensyn til de lette trafikanter. De primære stier danner sammenhænge med kommunens øvrige hovedstinet, hvorfor der skal sikres offentlig adgang.

Der lokalplanlægges således ikke for cykelstier. Der vil være en delt cykel- og gangsti på Egon Olsens Vej. På de øvrige veje – benævnt "*lokale boligader*" er der som udgangspunkt fortove, hvor cyklisterne kører på vejarealet.

Rammelokalplanen fastlægger både vejprofiler og profiler for stierne, som har varierede forløb og indretning alt efter deres funktion og placering i kilerne. Hovedparten af vejene udlægges med en bredde på mindst 5,5 m, med henblik på, at vejene anlægges som smalle veje, der dominerer mindst muligt i området, og samtidig sikrer et lavt hastighedsniveau hos bilisterne.

Rammelokalplanens kortbilag 8 viser principperne for delområder og vejadgange til rammelokalplanens område, mens kortbilag 8.1a og 8.1b viser tanker om omkring udformningen af vejene i rammelokalplanens område, samt hvordan principperne for separering af bløde trafikanter og hårde trafikanter er.

Lokalplan 13.10 – Vridsløse Sydvest

Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* fastsætter, at Hedemarksvej lukkes for gennemkørende trafik, samt at lokalplanområdet bliver koblet op på det omkringliggende vejnet via Hedemarksvej vest. Vejene i lokalplanområdet er ikke gennemgående og får ikke forbindelse til andre kommende bydele i Vridsløse.

Det er blevet beregnet, at der i alt pr. årsdøgn vil være 1.280 biler, som kører ind i området og tilsvarende kører ud igen med en samlet årsdøgntrafik på 2.560 køretøjer til følge.

I lokalplanen er der et underskud af p-pladser i forhold til det forventede antal boliger. De resterende parkeringspladser vil blive placeret udenfor lokalplanområdet inden for området for [Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse](#). I første omgang vil parkering foregå på et midlertidigt areal, og senere primært i det kommende mobilitetshus i området, der i Masterplan for Vridsløse kaldes for Bindeleddet, der ligger øst for lokalplanområdet samt i området Frugtlandet nord for lokalplanområdet.

Rambøll har beregnet trafikbelastningen på Hedemarksvej vest, som er den eneste adgangsvej til lokalplanområdet, på baggrund af antal anlagte parkeringspladser i lokalplanområdet. Der forventes derfor at være en samlet årsdøgntrafik på ca. 2.000 køretøjer til og fra lokalplanområdet. Trafikken forventes primært at bestå af bolig- og arbejdsstedstrafik, som belaster morgenen og eftermiddagsspidstimerne.

Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse* giver mulighed for, at parkering kan foregå inden for rammeområde BE04 – *Vridsløse* i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), dvs. inden for byudviklingsområdet for Vridsløse jf. [Master for Vridsløse](#). Det fremgår af lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest's* redegørelse og bestemmelse 9.18, at det skal tinglyses, hvorledes de



Figur 4: Beregnet antal køretøjer pr. døgn. jf. miljørapporten.

manglende parkeringspladser skal sikres inden for rammeområde BE04 – *Vridsløse*. Derved sikrer lokalplanen, at der kan findes den mængde parkeringspladser, som retningslinje 7.1 i Kommuneplan 2022 – 2034 fastsætter.

I lokalplanens redegørelse og bestemmelserne i § 9 om *”Veje, stier og parkering – Veje”* fastlægges det, at vejadgangen til området skal ske ved tilslutning til Hedemarksvej, hvilket ligeledes er vist på bilag 10. De interne veje i lokalplanområdet er tiltænkt hovedsageligt til at skulle benyttes til f.eks. afhentning af renovation, varelevering, flyttebiler, brandredning, flextrafik og handicapparkering, og det forventes således ikke, at der vil være meget trafik på disse interne veje, hvorved de bløde trafikanter kan færdes forholdsvis uhindret på disse interne veje.

Opsamling trafikmængder

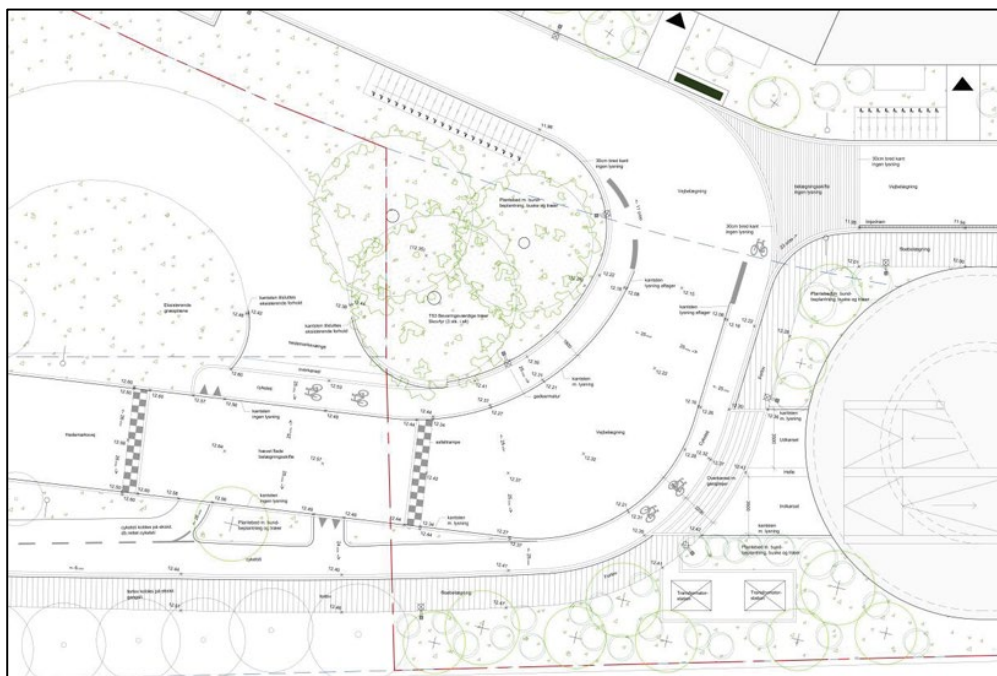
Trafikafviklingen til og fra lokalplanområdet samt det interne vejnet i området er således indarbejdet i lokalplanen i overensstemmelse med intentionerne i [Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse](#), og bestemmelserne om ibrugtagning i § 16 sikrer, at vejadgang til lokalplanområdet og de interne veje skal etableres før ibrugtagning af bebyggelsen.

Trafiksikkerhed

For at sikre trafiksikkerheden på vej- og stinet i lokalplanområdet skal der især være gode oversigtsforhold i kryds. Disse gode sigtelinjer skal sikres ved, at bygninger, inventarer og parkeringspladser bliver placeret således, at de ikke hindrer disse sigtelinjer. Vejtræer bliver samtidig opstammede, således at der ikke er grene i trafikanternes udsyn. På steder, hvor sigtelinjerne ikke er helt optimale, bliver hastigheden sænket gennem vejens design og indretning, herunder fardtæmpende foranstaltninger.

I miljørapporten foreslås det, at i det område, hvor de bløde trafikanter skal krydse trafikken til og fra mobilitetshuset, skal det ske på en hævet vejflade. Denne trafiksikkerhedsmæssige foranstaltning fremgår ikke i hverken lokalplanens redegørelsesdel eller bestemmelserne under § 9, da det meste af denne hævede vejflade er uden for lokalplanområdet. Det fremgår dog af udbygningsaftalen mellem bygherre og Albertslund Kommune, at:

”Selskabet forpligter sig til at etablere en sikker overkørsel i form af hævet flade samt til at omlægge cykelsti/krydsning på den offentlige Hedemarksvej umiddelbart vest for det projekterede mobilitetshus...”



Figur 5: Principskitse for vejarealet ved ind- og udkørsel til mobilitetshuset.

Opsamling trafikikkerhed

Trafikkerheden er indarbejdet i lokalplanen, men det skal dog bemærkes, at cykeltrafikken i Albertslund i langt overvejende grad afvikles i et separat stisystem, hvor cykel og biltrafik kun meget sjældent krydser hinanden eller kører på et fælles vejareal. Det kan have betydning for trafikadfærden hos cyklister – særligt børn, der ikke er vant til at køre på gader med biler. Det forventes, at der i byudviklingsområdet Vridsløse fastsættes hastighedsbegrænsninger på 30 km/t, hvilket vil nedsætte risikoen for ulykker mellem de bløde og hårde trafikanter.

Parkering

Lokalplanområdet ligger i det stationsnære kerneområde til Albertslund Station, der er en S-togstation, og i henhold til retningslinje 7.3 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) skal parkeringsnormen så vidt muligt reduceres med 50 % i det stationsnære kerneområde.

Endvidere giver retningslinje 7.9 i Kommuneplan 2022 – 2034 mulighed for, at der kan etableres delebilsordning i de stationsnære kerneområder, hvis der er minimum 75 boliger med fællesparkering. Desforuden foreskriver retningslinje 7.12 i Kommuneplan 2022 – 2034, at der skal etableres parkering i konstruktion.

Retningslinje 7.18 i kommuneplanen fastsætter, at der i det stationsnære kerneområde skal udlægges minimum 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf de 2 skal anlægges i forbindelse med boligernes opførelse. Retningslinje 7.19 fastsætter, at ved etablering af delebilsordning skal der udover den almindelige cykelparkeringsnorm etableres yderligere 3 ladcykelparkeringspladser pr. anlagt parkeringsplads til delebil.

I lokalplanens redegørelsesdel under parkering fremgår det, at bilparkering kan reduceres og regel om delebilsordning kan anvendes, hvilket også fremgår af bestemmelserne under § 9. Under cykelparkering i redegørelsesdelen er emnet behandlet og reglerne herfor fremgår ligeledes af bestemmelserne i § 9.

Opsamling parkering

Parkering er jævnfør ovenstående indarbejdet i lokalplanen – dog fremgår det ikke, at en vis mængde af bilparkeringen skal foregå i konstruktion, men eftersom det i § 3.9 er fastsat, at anvendelsen af lokalplanrådets delområde 3 stort set kun kan anvendes til parkeringshus, da må det formodes, at kravet om parkering i konstruktion er opfyldt.

Støj fra trafik og jernbane samt virksomheder

Miljøvurderingen har belyst støj fra veje og jernbane samt ekstern støj fra virksomheder, idet støj fra parkeringshuse skal betragtes som ekstern støj fra virksomheder.

Planlovens § 15 a, stk. 1

En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener, jf. [planlovens](#) § 15 a, stk. 1 (LBK nr. 1157 af 01/07/2020). Dette skal ske med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 13, 23 og 26¹.

Med ”støjbelastede arealer” menes arealer, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for den pågældende anvendelse ikke kan overholdes uden etablering af afskærmningsforanstaltninger.

Bestemmelsen udgør et planlægningsforbud, som dog kan fraviges, hvis der sikres mod støjgener i overensstemmelse med § 15 a, stk. 1 eller 2.

Reglerne skal forhindre, at der i en lokalplan tillades opført eksempelvis boliger i et område, der er belastet med støj fra erhvervsvirksomheder, vejtrafik med videre. Reglerne sikrer samtidig de eksisterende virksomheder mod at blive presset væk af den støjfølsomme anvendelse.

¹ På tidspunktet for lokalplanens vedtagelse § 15, stk. 2, nr. 13, 22 og 25.

Planlovens § 15, stk. 2, nr. 13: Støjvold, mur og lignende

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

Som følge af den brede formulering af § 15, stk. 2, nr. 13, har det hidtil været antaget i praksis, at der ikke kan stilles krav om, at støjhensynet skal varetages på en bestemt måde. Bestemmelser, der på anden vis sikrer tilstrækkeligt lavt støjniveau, og således f.eks. giver muligheder for anvendelse af teknik, der ikke er kendt ved lokalplanens vedtagelse, og som ikke er en afskærmning eller isolering af eksisterende eller ny boligbebyggelse, er derfor ikke i strid med planloven. Det er således i praksis anset for tilstrækkeligt, at en lokalplan indeholder en bestemmelse om, at udnyttelsen af et lokalplanområde kun kan ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier².

Planlovens § 15, stk. 2, nr. 26: "Huludfyldningsreglen"

Af planlovens § 15, stk. 2, nr. 26 fremgår det, at der i en lokalplan kan optages bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller i områder for blandede byfunktioner. Denne bestemmelse i planloven er udtryk for såkaldt "*huludfyldningsregel*", som blandt andet muliggør planlægning for ny boligbebyggelse i områder for blandede byfunktioner, når der i lokalplanen fastsættes bestemmelser om støjisolering af de nye boliger.

"Huludfyldningsreglen" og støj fra trafik

Der er i [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#) fastsat en vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj for bl.a. boligområder på 58 dB og [Miljøstyrelsens tillæg til vejledning nr. 1 fra 1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"](#) fastsat en vejledende grænseværdi for støj fra forbigående tog for bl.a. boligområder på 64 dB.

Disse grænseværdier skal være overholdt overalt i området – både ved facaderne og på udendørs opholdsarealer.

Ovennævnte vejledninger skelner mellem blandt andet:

- Nye områder uden betydende støj
- Nye boligområder, hvor der er støj
- Nye boliger i eksisterende boligområder i byområder med meget støj

Af vejledningerne fremgår det vedrørende nye boliger i eksisterende boligområder og områder for blandede byfunktioner, at der kan opstå ønske om at forny eller vitalisere boligkvarterer, herunder også i forbindelse med byfornyelse og såkaldt "*huludfyldning*" i eksisterende karrébebyggelse, selv om grænseværdien på 58 dB for veje og 64 dB for jernbane på ingen måde kan overholdes. Der kan også i disse særlige situationer planlægges nye, støjisolerede boliger (og tilsvarende støjfølsom anvendelse) under forudsætning af, at det sikres, at:

- Alle udendørs arealer, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end 58 dB for vejtrafikstøj og 64 dB for jernbanetrafikstøj. Det samme gælder områder i nærheden af boliger, der overvejende anvendes til færdsel til fods (f.eks. gangstier, men ikke fortove mellem boligen og vejen), og
- Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på højst 46 dB for vejtrafikstøj og 52 dB for jernbanetrafikstøj indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer (f.eks. med særlig afskærmning uden for vinduet eller særligt isolerende konstruktioner), samt

² Naturklagenævnets afgørelse af 4. november 1999, gengivet i KfE 2000.135.

- Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.

For boliger og lignende, hvor disse hensyn imødekommes, skal det udendørs støjniveau ved facaden ikke sammenholdes med de vejledende grænseværdier.

Anvendelsesområdet for de lempede støjkrav nævnt i ovennævnte vejledninger i forbindelse med planlægning for nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder er sammenfaldende med anvendelsesområdet for Planlovens § 15, stk. 2, nr. 26, den såkaldte "Huludfyldningsregel".

Opholdsarealer i Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034

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

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

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

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

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

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

Støj fra trafik (veje)

De vejledende grænseværdier for støj fra trafik (veje) på udendørs opholdsarealer og parker er L_{den} 58 dB jf.

[Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#), og det fremgår af lokalplanens redegørelsesdel, at denne grænseværdi skal overholdes.

Det kan ses af nedenstående støjkortlægning (Figur 6), der er udarbejdet på baggrund af illustrationsplanen i lokalplanen, at langt størstedelen af støj fra veje er i den sydvestligste del af lokalplanområdet i forbindelsen med ind- og udkørslen til parkeringshuset (mobilitetshuset).



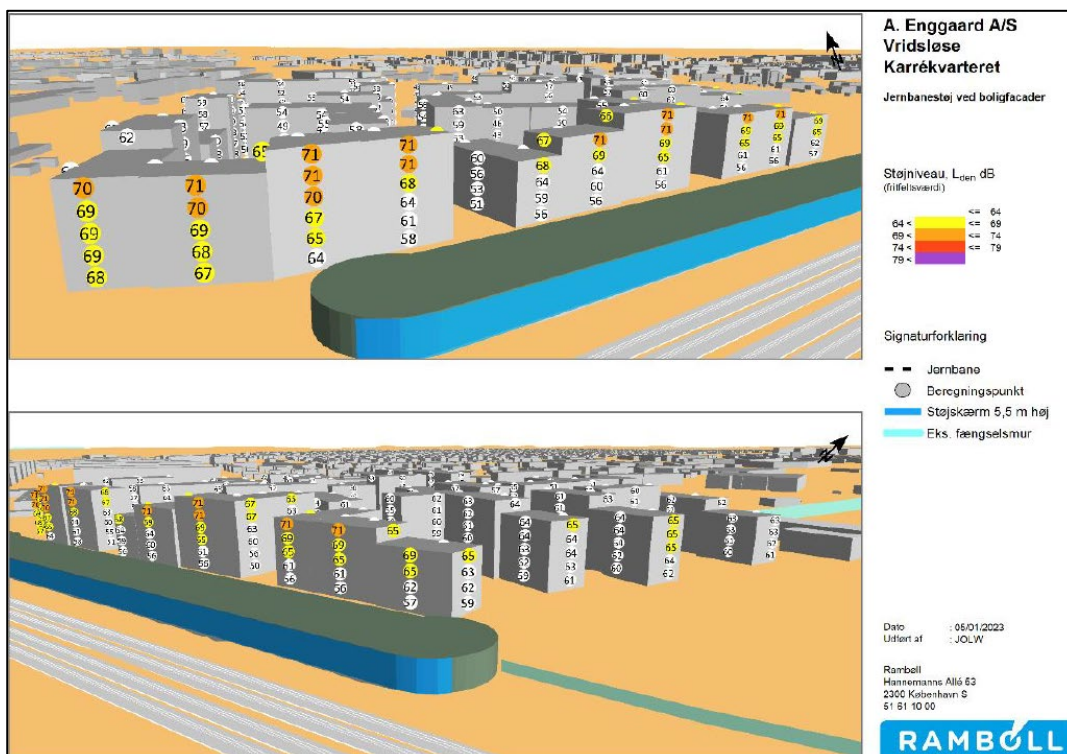
Figur 6: Kortlægning af støj fra trafik - veje (beregnet).

Ovenstående kort viser, at de vejledende grænseværdier for støj fra veje ikke kan overholdes i det sydvestligste hjørne af lokalplanområdet på de udendørs opholdsarealer.

Støj fra jernbane

De vejledende grænseværdier for støj fra jernbane på udendørs opholdsarealer og bydelsparker er L_{den} 64 dB jf. [Miljøstyrelsens tillæg til vejledning nr. 1 fra 1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"](#), og det fremgår af lokalplanens redegørelsesdel, at denne grænseværdi skal overholdes.

Det kan ses af nedenstående støjkortlægning (Figur 7), der er udarbejdet på baggrund af illustrationsplanen i lokalplanen, at parkeringshuset (mobilitetshuset i lokalplanens delområde 3) langs med jernbanen er effektive støjværn, men hvor parkeringshuset ikke dækker for den bagvedliggende facade, kan grænseværdierne for støj ikke overholdes på bebyggelsernes facade ud mod jernbanen.



Figur 7: Støj fra jernbane på facade.

Med hensyn til støj fra jernbane på opholdsarealer er de steder, hvor de vejledende grænseværdier for støj fra jernbane overskrides, er stort set sammenfaldende med de områder, hvor de vejledende grænseværdier for støj fra veje overskrides (Figur 8).



Figur 8: Støj fra jernbane på opholdsarealer.

Støj fra virksomheder

I [Kommuneplan 2022 – 2034](#) ligger lokalplanområdet i rammeområde BE04 - *Vridsløse*, hvor anvendelsen er blandet bolig og erhvervsformål, dvs. blandede byfunktioner, og hvor den maksimale tilladte miljøklasse for virksomheder er 3 jf. "[Håndbog om Miljø og Planlægning](#)", november 2004 fra Miljøministeriet.

De vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder i et område udlagt til blandet bolig og erhverv jf. [Miljøstyrelsen vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder"](#) er:

- Mandag – fredag kl. 07.00 – 18.00 og lørdag kl. 07.00 – 14.00: 55 dB(A)
- Mandag – fredag kl. 18.00 – 22.00 og lørdag kl. 17.00 – 22.00 samt søn- og helligdage kl. 07.00 – 22.00: 45 dB(A)
- Alle dage kl. 22.00 – 07.00: 40 dB(A)

Det betyder, at de eventuelle kommende erhverv i lokalplanens område, skal overholde ovennævnte grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder.

Det fremgik af [miljøvurderingen](#) for Masterplan for Vridsløse, at "(...) de omkringliggende virksomheder har aktiviteter, der ikke påvirker det planlagte masterplanområde, og realisering af Masterplan for Vridsløse vil ikke have indflydelse på de eksisterende virksomheders drifts- og udviklingsmuligheder".

Støj fra parkeringshuse

Støj fra kørsel i parkeringshuse og andre former for parkering i konstruktion samt kørsel til og fra parkering i konstruktion er at betragte som ekstern støj fra virksomheder jf. Niras' notat af 1. maj 2017: "[Østre Havn, P-hus, Byggefelt G2 – Miljømæssig påvirkning af P-hus](#)". Det betyder blandt andet, at en vej, der udelukkende bliver benyttet af køretøjer, som skal til og fra parkering i konstruktion, er at betragte som ekstern støj fra virksomheder. Hvis denne vej også benyttes af andre f.eks. cyklende og gående og/eller er udlagt til at være "*shared space*"³, er det at betragte som støj fra veje jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#).

Opsamling på støj fra trafik og jernbane samt virksomheder herunder parkering i konstruktion

Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* beskriver i redegørelsen både reglerne om huludfyldning og tilhørende grænseværdier for støj fra veje og jernbaner samt ekstern støj fra virksomheder i form af støj fra parkeringshuset (mobilitetshuset).

Det fremgår af bestemmelser under miljøforhold i § 13, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj skal overholdes herunder de specifikke regler for anvendelsen af huludfyldningsreglen, og det er en forudsætning for ibrugtagning af bebyggelserne, at disse grænseværdier er overholdt jf. § 16.

Miljøhensyn i forhold til støj fra trafik og ekstern støj fra virksomheder er således indarbejdet i lokalplanen.

³ "*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).

Vindforhold

Lokalplanområdet mest dominerende vindretning er fra vest, hvor vinden kommer fra denne retning i 24 % af årets timer, og vindene fra vest er ofte også de kraftigste. Den næstmest dominerende vindretning er fra sydvest, hvor vinden kommer fra i cirka 17 % af årets timer.

Vindkomfort

Vindkomfort er, som mange andre menneskelige komfortforhold, ikke en absolut størrelse, men afhængig af lokale forhold. Det kan f.eks. tænkes, at beboere i områder, der generelt er blæsende f.eks. i åbne landområder, er mindre følsomme for vind end beboere i relativt stille områder f.eks. byområder, ligesom temperatur spiller en stor rolle.

På en varm sommerdag er toleransen for vind betydeligt højere end på en kold vinterdag, men det er dog muligt at opstille komfortkriterier for vind i bymiljøer, som er baserede på statistiske og empiriske betragtninger f.eks. *Lawsons* kriterier (Lawson 2001).

Lawsons kriterier er baseret på mange års erfaring opbygget på University of Bristol, og er blandt andet blevet anvendt i en let modificeret form for London Docklands. Der eksisterer også en række andre kriterier for vindkomfort i litteraturen f.eks. "*Vindmiljø omkring bygninger*" (SBI 1981), med grundlæggende den samme tilgang, der kan have forskellige grader af detaljering og med andre grænseværdier, eftersom der endnu ikke er en standardisering inden for området. Lawsons kriterier ligger nogenlunde i midten af gruppen af kriterier, og er således hverken særligt konservative eller særligt bløde.

Lawsons kriterier opererer med tre niveauer:

- Uacceptabelt (forebyggende foranstaltninger er nødvendige)
- Tåleligt (man er bevidst om vinden, men finder sig i forholdene, da det ikke opleves som noget der sker særlig tit. Kræver ikke forebyggende foranstaltninger, men man *kan* vælge at gøre det, hvis økonomi og øvrige forhold taler for det)
- Acceptabelt (der føles intet ubehag).

For forskellige aktivitetsniveauer defineres grænserne til tålelige og uacceptable vindforhold for fodgængere, som angivet i følgende tabel:

| <i>Tabel 3: Lawsons kriterier for forgængerkomfort.</i> | | | |
|---|------------|---|---------------------------------------|
| Område/aktivitet (forventet/foreskrevet) | | Kriterium for vindhastighed og overskridelser | |
| Beskrivelse | Betegnelse | Grænse mellem tåleligt og uacceptabelt | Grænse mellem acceptabelt og tåleligt |
| Vej og parkeringsarealer | A | 6 % > 10,7 m/s | 2 % > 10,7 m/s |
| Rask gang med et formål og cykling | B | 2 % > 10,7 m/s | 2 % > 7,9 m/s |
| Gang og/eller slentre | C | 4 % > 7,9 m/s | 6 % > 5,4 m/s |
| Stående | D | 6 % > 5,4 m/s | 6 % > 3,3 m/s |
| Indgangsområder og døre | E | 6 % > 5,4 m/s | 4 % > 3,3 m/s |
| Siddende | F | 1 % > 5,4 m/s | 4 % > 3,3 m/s |

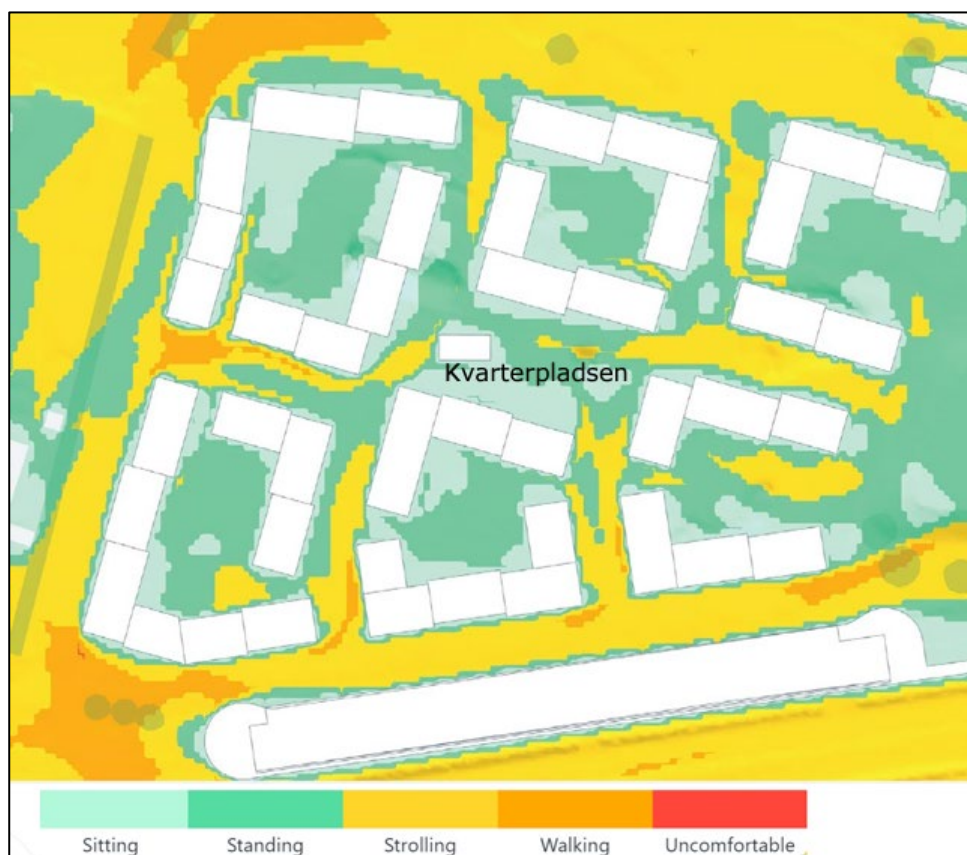
Kilde: *Building Aerodynamics* (Lawson 2001).

Lokalplanområdets vindkomfort

Lokalplanområdets vindkomfort er blevet vurderet på 2 parametre: Vind fra den dominerende vindretning, dvs. fra vest, og vindkomforten baseret på den årlige vægtede vindstatistik fra 8 vindretninger.

Generelt vil beplantning i et område forbedre vindkomforten, dvs. fungere som lægivere og/eller vinden bremses og bliver mere diffus, men træer og vegetation har ikke indgået i analysen af vindkomforten. Ligeledes kan altaner og tagterrasser fungere som lægivere og/eller vinden bremses og bliver mere diffus.

Det ses af nedenstående figur, at der i alle gårdrummene samt på Kvarterpladsen er vindkomfort, der er behagelig for siddende ophold. Analysen viser også, at der ikke er områder, der er direkte ukomfortable.



Figur 9: Vindkomforten for hele året i området, dvs. en kombination af alle vindretninger for at belyse hvilke områder, der har bedst læforhold flest dage om året.

Den mest hyppige vindretning er fra vest og forekommer lidt under 3 måneder sammenlagt i løbet af årets timer. Fra denne retning ses det, at der især sker tragt- og hjørneeffekter ved vestlige indgange til bebyggelse.

Opsamling på vindkomfort

Det fremgår af lokalplanens redegørelse og bestemmelser i § 7, at der skal etableres altaner til boligerne, og disse altaner kan være til at forbedre vindkomforten. Det ses ligeledes i lokalplanen, at lokalplanområdet skal beplantes, og ved en korrekt placering af denne beplantning kan være med til at dæmme op for eller mindske tragteffekten.

Miljøhensyn i forhold til vindkomfort er der således taget hensyn til i lokalplanen.

Klimatiske faktorer

Udledning eller reducere af drivhusgasser

Planloven giver ikke mulighed for, at lokalplaner kan stille krav om udledning eller reducere af drivhusgasser.

I [Bygningsreglementet](#) (BR18) er der krav til et byggeris klimapåvirkning. Der foretages en beregning af bygningens klimapåvirkning over dens livscyklus. For bygninger på samme byggesag kan beregningen foretages samlet.

Klimapåvirkningen skal opgøres i kg CO₂-ækvivalenter pr. m² pr. år beregnet i henhold til DS/EN15978:2012 Bæredygtighed inden for byggeri og anlæg - Vurdering af bygningers miljømæssige kvalitet - Beregningsmetode.

Klimapåvirkningen opgøres for en betragtningsperiode på 50 år fra byggeriets færdigmelding. I beregningen indgår modulerne:

- 1) A1: Råmaterialer.
- 2) A2: Transport.
- 3) A3: Fremstilling.
- 4) B4: Udskiftning (dog undtaget transport og udskiftningsproces).
- 5) B6: Energiforbrug til drift.
- 6) C3: Forbehandling af affald.
- 7) C4: Bortskaffelse.
- 8) D: Potentiale for genbrug, genanvendelse og anden nyttiggørelse.

For bygninger, som er omfattet af disse regler, og som har et opvarmet etageareal på over 1.000 m², må klimapåvirkningen ikke overstige 12,0 kg CO₂-ækvivalenter pr. m² pr. år.

Bygherre har overfor Albertslund Kommune givet udtryk for, at man ønsker at [DGNB](#)-certificere byggeriet i lokalplanområdet.

DGNB er en bæredygtighedscertificering målrettet bygninger og byområder. Systemet bygger på den helhedsorienterede tilgang til bæredygtighed (FN's definition) med de tre hovedsøjler: social-, økonomisk- og miljømæssig bæredygtighed.

DGNB måler blandt andet livscyklus af byggematerialer, transport, forbrug af energi og vand under og efter byggeriet, holdbarhed, tilgængelighed og indeklima. Der gives point i hver kategori - miljø, økonomi og sociale forhold, og det er det samlede antal point, der afgør karakteren fra bronze til platin.

Der er i forbindelse med udarbejdelse af Masterplan for Vridsløse foretaget en udregning af Vridsløses samlede miljøpåvirkning over 50 år i DGNB systemværktøjet (LCA). Det var på det tidspunkt forventningen, at størstedelen af bygninger i Vridsløse skulle DGNB-certificeres til minimum guldniveau.

Regnvandshåndtering

Ny bebyggelse inden for byudviklingsområdet skal i henhold til [Kommuneplan 2022 – 2034](#)'s retningslinjer 26.7 kunne modstå en fremtidig 15 års regnvejrshændelse ved, at der kan stå 10 cm vand på terræn op ad bygningen uden at volde skade, eller ved at skabe en tilsvarende beskyttelse ved regulering af terrænet omkring bygningerne, og terræn skal etableres med fald væk fra bygningerne.

[Rammelokalplan 13.9 - Vridsløse](#), der er en rammelokalplan for hele Vridsløseområdet, fastsætter bestemmelser om den overordnede regnvandshåndtering og skybrudssikring ved en fuld realisering af byudviklingen i planområdet som skitseret i [Masterplan for Vridsløse](#). Regnvandsbassinet og øvrige opstuvningsarealer er dimensioneret efter, at ved beregning af 100-års hændelsen vil tilstanden for nabobebyggelserne (både opstrøms og nedstrøms) ikke forværres. Det vil sige, planområdet modtager skybrudsregn fra nabobebyggelser som hidtil, og der kan løbe skybrudsregn ud af området som hidtil.

Ændring af regnvandsbassinerne øst for lokalplanområdet, som fastsat i rammelokalplan 13.9, er endnu ikke realiseret. Anlægsarbejdet er planlagt påbegyndt i efteråret 2023 under forudsætning af, at de nødvendige tilladelser opnås.

I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanen har rådgivningsvirksomheden WSP udarbejdet en terrænplan, der dokumenterer, at lokalplanområdet kan sikres mod oversvømmelse:



Figur 10: Diagram fra beregningsmetoden Mike Flood, som viser maksimal vanddybde samt vandstandskote i lokalplanområdet ved en 100-års hændelse om 100 år.

WSP konkluderer, at med den skitserede terrænplan vil det, udover søen øst for lokalplanområdet, kun være på den sydligste vej og den sydligste del af den vestligste vej, at der er et egentligt forsinkelsesvolumen til skybrudsvand. Alle bygninger i lokalplanområdet lever op til kommuneplanens krav om, at alle nye bygninger skal sikres til en 15-årshændelse, samt at der etableres fald væk fra bygningerne.

WSP konkluderer, at en realisering af forslag til lokalplan 13.10 giver mere plads til opstuvning af skybrudsvand, end under de nuværende forhold. Det betyder, at ved en klimafremskrevet 100-års hændelse forbedres forholdene for nabobebyggelser.

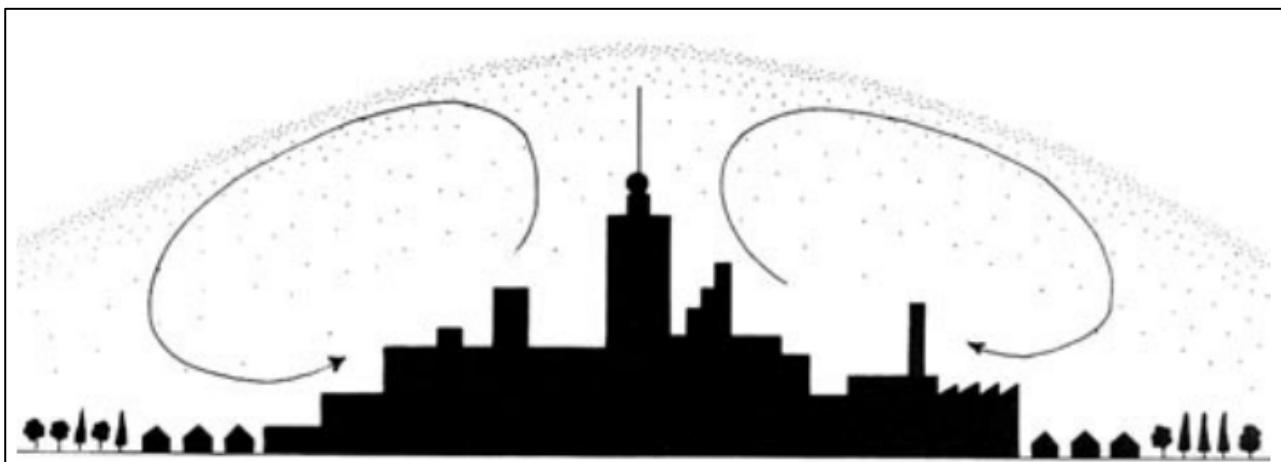
Opsamling regnvandshåndtering

Miljøhensynene i forhold til regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen, da det fremgår af lokalplanens redegørelse og bestemmelser, hvorledes der må terrænreguleres (§ 10), og hvorledes lokalplanområdet skal klimatilpasses og skybrudssikres (§ 12).

Hedebølger

De varme somre i Danmark kan nogle gange gå hen og blive til langvarige hedebølger som følge af klimaforandringerne, og de grønne områder i byerne kan være med til at holde sommertemperaturen nede – se Figur 49 (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 kan 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, samt at vælge den beplantning til parker, langs veje og i gårdrum, der vil klare sig bedst under de ændrede klimatiske forhold (Abilstrup 2016; KU 2004).

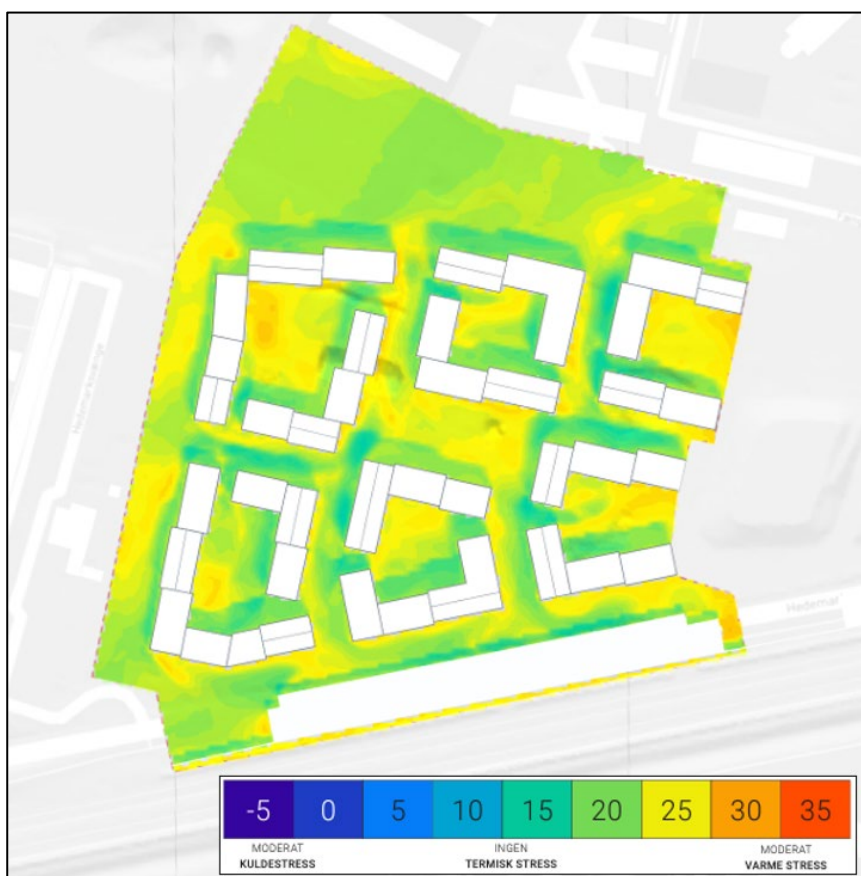


Figur 11: Byer fungerer som "varmeøer" i landskabet. Luften over grønne områder er ofte køligere og hjælper med at udskifte den varme luft fra de hårde overflader i byen og mindsker derved varmeeffekten (Johnson & Newton 2004).

Derudover er træer i byrummet med til at nedsætte vindhastigheden, hvilket fremgik under vindkomfort, samt mindske mængden af støvpartikler i luften med helt op til 75 % i forhold til en vej uden træer (Johnson & Newton 2004).

Sol- og temperaturforhold i lokalplanen

Der er i forbindelse med lokalplanarbejdet udarbejdet en analyse af mikroklimaet i lokalplanområdet, der blandt andet ser på sol- og temperaturforhold. Beregningerne viser, at det er sandsynligt, at temperaturer i gårdrum og kvarterpladsen er inden for et behageligt område på dage uden hedebløge:



Figur 12: Den 21. juni klokken 12 vil det være komfortabelt at opholde sig i størstedelen af udearealer i lokalplanområdet, da 94 % af terrænarealet vurderes inden for termisk komfortabel (oplevet 9 – 26 grader celsius).

Der hersker gode opholdsmuligheder på en dag i juni i de fleste uderum. For nogle kan der på varme sommerdage opleves termisk ubehag, og derfor skal det være muligt at søge skygge.

[Rammelokalplan 13.9 - Vridsløse](#) fastsætter beplantningen i aktivitetskilen, og udpeger en del af de eksisterende træer som bevaringsværdige. Derudover fastsætter rammelokalplan 13.9, at der skal nyplantes mindst 67 træer i Aktivitetskilen.

Der er foretaget beregninger af overfladers temperatursænkingspotentiale. Der vælges som hovedregel lyse belægninger, som ikke holder på varmen. Lyse belægninger har den anden gavnlige effekt på mikroklimaet, at de øger niveauet af dagslys i byområderne.

Opsamling på hedebølgeproblematikken

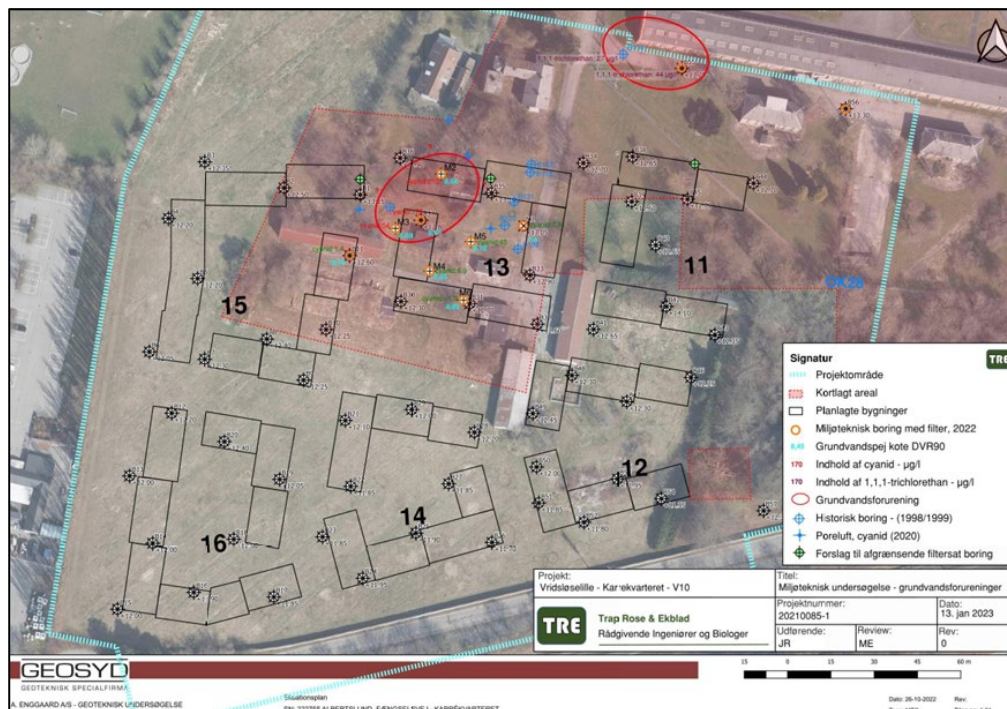
Miljøhensyn med hensyn til hedebølgeproblematikken er der taget hånd om i Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest*, idet det fremgår af redegørelsen, hvorledes lokalplanområdet skal beplantes. F.eks. skal der plantes mindst 8 højstammede træer på Kvarterpladsen, der kan nå en højde af 15 meter (§ 10) og mobilitetshuset i delområde 3 skal begrønnes. Det fremgår af bilag D.1 om belægninger, at der stræbes efter en række lyse belægninger.

Jordbund og vand

Lokalplanen giver ikke mulighed for anvendelser, der forventes at udgøre en risiko for yderligere jord- eller grundvandsforureninger.

Jordforurening

I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanen og den tilhørende miljøvurdering er der udført en række undersøgelser med henblik på at klarlægge, om der er jordforurening i lokalplanområdet.



Figur 13: Forureninger i lokalplanområdet. Arealer angivet som "kortlagt areal", er arealer, hvor Region Hovedstaden har registreret V2-jordforureninger.

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

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

- Jordforurening omkring potentielle forureningskilder og diffus terrænnær forurening kan udgøre en risiko, hvis der er kontakt med den forurenede jord.
- Jord- og grundvandsforurening kan udgøre en risiko for grundvand og nærliggende overfladevand, hvis der sker nedsivning og derved mobilisering i områder med forurening.
- Jord- og grundvandsforurening med flygtige stoffer såsom kortkædede kulbrinter, herunder BTEX'er⁴, klorerede opløsningsmidler osv. kan udgøre en risiko for indeluften i de fremtidige boliger.
- Jord- og grundvandsforurening med flygtige stoffer såsom kortkædede kulbrinter, herunder BTEX'er, klorerede opløsningsmidler osv. kan udgøre en risiko for udeluften på friarealerne benyttet til følsom anvendelse.

Rådgivningsvirksomheden TRE vurderer, at alle kendte historiske potentielle forureningskilder er undersøgt, og at ejendommen fremstår generelt velundersøgt og uden tegn på egentlige tilbageværende hotspotforureninger. Der vil efter projektets gennemførelse ikke være risiko for kontakt med forurenede jord.

I tilladelse efter jordforureningslovens § 8 vil der blive stillet krav om nødvendige forureningsundersøgelser, samt vilkår om blandt andet gennemførelse af miljø- og sundhedsmæssigt nødvendige foranstaltninger af hensyn til arealanvendelsen, og vilkår der forhindrer en forøgelse af risikoen for grundvandet, overfladevandet eller internationale naturbeskyttelsesområder.

TRE, Rådgivende Ingeniører og Biologer vurderer samlet, at der er stedvist påvist terrænnær, kraftig jordforurening af fyldjord indenfor lokalplanområdet med olie, tjære og metaller og enkelte steder lettere jordforurening med cyanid. Den kraftige jordforurening forventes i overvejende grad at blive håndteret og bortkørt i forbindelse med planlagte jordarbejder ved realisering af lokalplanforslaget.

Opsamling på jordforurening

Det fremgår af lokalplanens redegørelse, at i henhold til jordforureningsloven skal der foretages en sikring af de øverste jordlag, når et areal tages i brug til bolig, børneinstitution, offentlig legeplads, kolonihave eller sommerhus.

Det skal endvidere sikres, at det øverste 50 cm jordlag af det ubebyggede areal ikke er forurenede, eller at der er etableret en varig, fast belægning, således at der ikke er risiko for en påvirkning af beboerne fra den forurenede jord, hverken i boliger eller på opholdsarealer.

Lokalplanen sikrer således, at menneskers sundhed er beskyttet med hensyn til jordforurening i lokalplanens område.

⁴ BTEX er forkortelsen for benzen, toluen, ethylbenzen og (o,m,p-)xylen. Disse forbindelser er alle bestanddele af benzin.

Vand

Lokalplanens område ligger i et område med drikkevandsinteresser og er et indvindingsopland til Vridsløselille vandværk. Vandindvindingen fra Vridsløselille Vandværk supplerer indvindingen fra tre andre værker, som tilsammen forsyner Albertslund Kommune med drikkevand.

I 2022 blev der gennemført miljøtekniske undersøgelser ved det tidligere gasværk og det tidligere værksted, der var tilknyttet Vridsløselille Statsfængsel. Undersøgelsen genfandt og afgrænsede to grundvandsforureninger med henholdsvis cyanid ved gasværket og klorerede opløsningsmidler syd for værkstederne. Begge forureninger vurderes at være inden for et areal af ca. 1.000 - 2.000 m² og at være moderate i deres styrke. Det er vist ved risikoberegninger, at de to grundvandsforureninger ikke udgør en risiko for de planlagte byggeplaner, og at der derfor kan efterlades i deres helhed.

Undersøgelsen vurderer endvidere, at en eventuel fremtidig offentlig indsats vil ske ved afværgeboringer, snarere end afgravning, og således vil en realisering af mulighederne i lokalplanen ikke være til hindre for denne forureningsindsats.

Lokalplanområdet er beliggende i et område, der er separatkloakeret, således at spildevand fra området ledes i den offentlige spildevandskloak, mens overfladevand fra tage og befæstede arealer skal ledes til regnvandskloakken.

I henhold til retningslinje 26.2 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), skal alle former for forsinkelses anlæg, for eksempel regnvandsbassiner, regnvandsbede og lavninger, udføres med tæt bund, så aktiv nedsivning af regnvand undgås og regnvandet i stedet afledes til regnvandssystemet.

Opsamling om vand

I Lokalplan 13.9 – *Vridsløse Sydvests* redegørelse fremgår det, at i henhold til Albertslund Kommunes indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, henstilles der til, at der ikke anvendes kemiske ukrudtsmidler eller lignende til vedligeholdelse af alle arealer samt, at anvendelse af tøm midler og vejsalt til vintervedligeholdelse begrænses mest muligt.

I lokalplanens bestemmelser om miljøforhold (§ 13) er der en bestemmelse om, at bygningsdele, der påvirkes af regn (tage, tagrender, inddækninger, facader mv.), ikke må opføres af materialer, der indeholder miljøskadelige stoffer, som for eksempel tungmetaller, der kan nedsive til jord og grundvand og afgive miljøskadelige stoffer.

[Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse](#) regulerer en række forhold inden for Lokalplan 13.10 - *Vridsløse Sydvests* område, og det fremgår af rammelokalplanen, at der ved parkeringspladser med plads til mere end 20 biler som minimum skal etableres et 2.500 liters sandfang. Sandfanget skal inspiceres eller tømmes minimum 1 gang om året. Samtidig skal alle former for forsinkelses anlæg, for eksempel regnvandsbassiner, regnvandsbede og lavninger, udføres med tæt bund, så aktiv nedsivning af regnvand undgås og regnvandet i stedet afledes til regnvandssystemet, hvilket er i overensstemmelse med retningslinje 26.2 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), og fremgår af rammelokalplanens bestemmelse § 14.2.

Bestemmelse § 12.3 i rammelokalplanen fastsætter, at parkeringspladser, kørearealer samt alle områder, hvor der transporteres, oplagres eller håndteres stoffer, der kan forurene grundvandet, skal etableres med tætte belægninger og med kontrolleret afløb, så overfladevand kan opsamles og renses.

Rammelokalplan 13.9 – *Vridsløse* og Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* sikrer med ovennævnte redegørelser og bestemmelser at områdets drikkevandsinteresser varetages, eftersom en del af jordforureningen på sigt fjernes i forbindelse med byudviklingen af området. Selvom der vil være mindre nedsivning fra området og derved en mindsket grundvandsdannelse, fremgår det af [miljørapporten](#) til rammelokalplanen, at Vridsløselille Vandværk ikke vurderes at være afgørende i forhold til at sikre en tilstrækkelig vandforsyning i Albertslund Kommune.

Landskab

Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* giver mulighed for at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen i delområde 1 kan opføres i 4 – 6 etager i op til 21 meter og ingen bygninger må være over 27 meter.

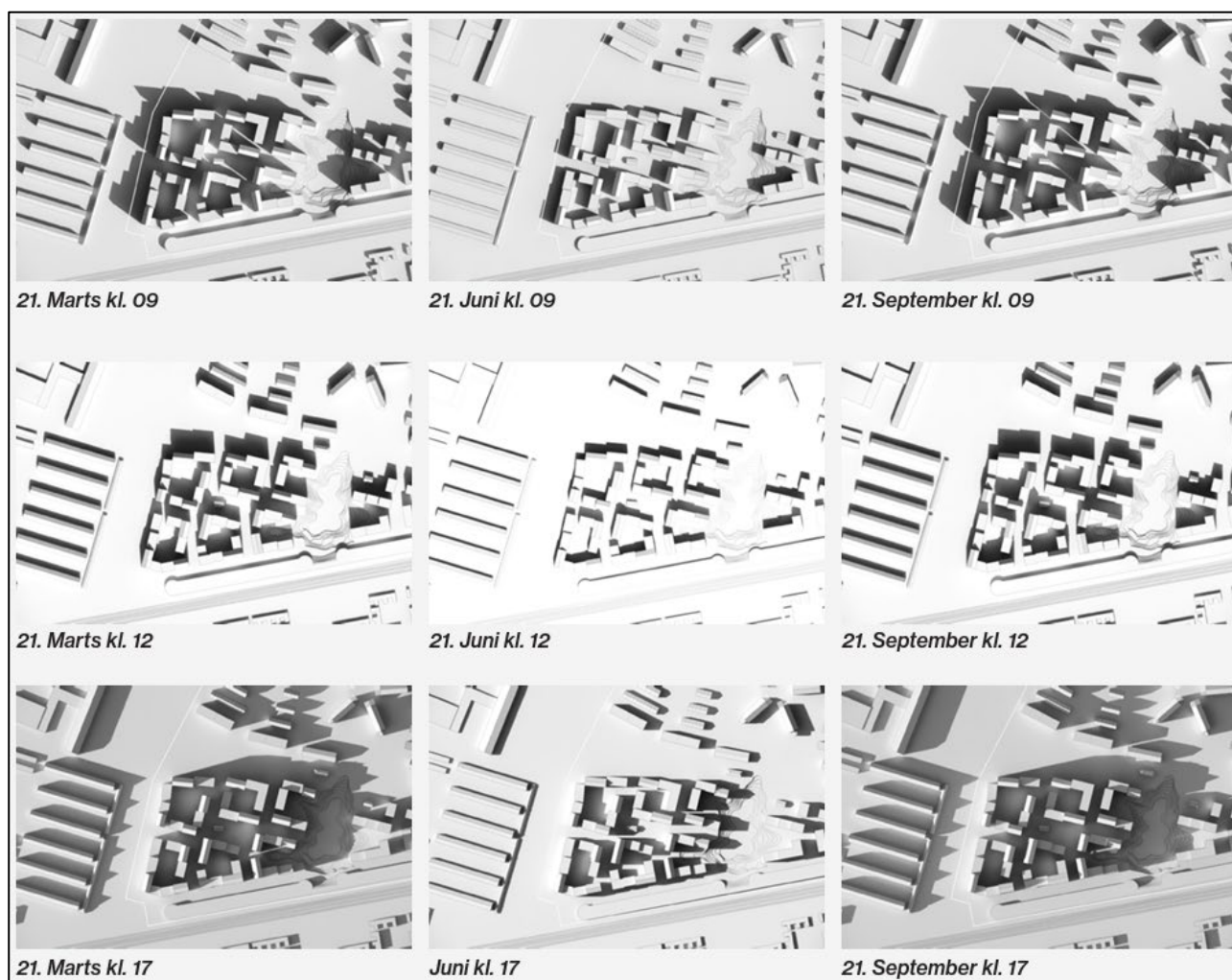
En realisering af lokalplanen vil således give mulighed for en markant bebyggelse i den sydvestlige del af byudviklingsområdet Vridsløse, der kan give anledning til påvirkning af lys- og skyggeforhold samt visuelle påvirkninger og indbliksgener.

Lys- og skyggeforhold

Lokalplanområdet er et tæt bebygget bykvarter, og intern skyggepåvirkning kan ikke undgås. Særligt i vinterhalvåret vil der være et begrænset antal soltimer på terræn.

Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* prioriterer, at der skal være areal til både Aktivitetskile og Kvarterpladsen. Det betyder, at bebyggelsen er høj og tæt, og gårdrummene har en begrænset størrelse.

Bebyggelsens placering og højder er fastlagt ud fra hensynet til lys- og skyggeforhold både i forhold til mulighed for sollys i stueetagerne og gårdrum samt på Kvarterpladsen og påvirkning af naboejendomme.



Figur 14: Skyggediagrammer for henholdsvis jævndøgn og sommersolhverv.

En realisering af lokalplanens byggemuligheder vurderes ikke at påvirke eksisterende boligområder med skygge på udendørs opholdsarealer eller boligfacader. Øget skyggepåvirkning på vej- og parkeringsarealer vurderes ikke at være væsentlig.

Samlet vurderes en realisering af lokalplanen at have ubetydelig påvirkning for boligområdet vest for lokalplanområdet (Hedemarken) i forhold til skyggegener, da påvirkningen kun sker på parkeringsarealer.

En realisering af lokalplanen vurderes ligeledes at have en ubetydelig påvirkning for lokalplanens fælles opholdsarealer i gårdum og pladser da lys- og skyggeforholdene er acceptable på disse arealer.

Opsamling om lys- og skyggeforhold

I lokalplanens bestemmelser (§ 6) og tilhørende kortbilag (kortbilag 7) er der blandt andet på baggrund af de udførte lys- og skyggediagrammer i miljørapporten fastsat bestemmelser om bebyggelsen ydre fremtræden og placering, således at der tages hensyn til påvirkningen af lys- og skyggeforhold. Derved er miljøhensyn i forhold til lys- og skyggeforhold indarbejdet i lokalplanen.

Visuelle påvirkninger og indbliksgener

Der er udarbejdet visualiseringer for påvirkningen af nabobebyggelserne mod vest; Hedemarken, og mod syd; Albertslund Syd. Indblik- og udsigtsforhold er visualiseret for at kunne tage højde for eventuelle gener.

Det fremgår af miljørapporten, at lokalplanens bebyggelse primært vil være synlig fra de dele af Albertslund Syd, der ligger nord for Kongsholm Allé. Arealet mellem Albertslund Syd og banelegemet er både forhøjet og tæt beplantet, hvilket skærmer de to boligområder fra hinanden.

Gårdhavehusene i Albertslund Syd er en tæt/lav bebyggelse, og fra de øverste etager i lokalplanområdet vil der primært være udsigt til tagfladerne i Albertslund Syd. Det kommer af, at afstanden mellem de to områder er stor.

Samlet vurderes en realisering af lokalplanen at have ubetydelig påvirkning for boligerne i Albertslund Syd i forhold til indbliksgener fra lokalplanens bebyggelser. Mod vest er boligerne på Hedemarksvænget orienteret med gavlene vendt mod lokalplanområdet.

Lokalplanområdets bebyggelse vil dermed ikke være synlig inde fra boligerne i Hedemarken, men vil kunne opleves fra uderummene ved Hedemarksvænge.

Udsigten fra de øverste etager i lokalplanområdet vil primært være præget af de høje lindetræer, der står i skel mod Hedemarken, og som er bevaringsværdige jævnfør bestemmelserne i [Rammelokalplan 13.9 - Vridsløse](#). Tagfladerne på bebyggelsen på Hedemarksvænge vil være synlige. Lindetræerne og afstanden til de fireetages boligblokke på Hedemarksvænge vil betyde, at der ikke vil være indbliksgener mellem de to boligområder.

Samlet vurderes en realisering af lokalplanen at have en ubetydelig og/eller ingen påvirkning for boligerne i Hedemarken i forhold til indbliksgener fra lokalplanens bebyggelse. Endvidere vil der være en ubetydelig påvirkning af udearealer i Klokkens Kvarter i Albertslund Syd i forhold til indbliksgener fra lokalplanens bebyggelser, eftersom der er en forholdsvis stor afstand mellem lokalplanområdet og Klokkens Kvarter.

Opsamling om visuelle påvirkninger og indbliksgener

Afstanden hen over banelegemet til Albertslund Syd og dette områdes bebyggelse vil kun medføre en ubetydelig gene fra indblik fra lokalplanens bebyggelse, og da der ikke er nogen vinduer i gavlene på bebyggelsen i Hedemarksvænget, vil der ikke være indbliksgener direkte ind i boligerne.

Kulturarv og arkitektoniske samt arkæologisk arv

Bevaringsværdige bygninger og værdifuldt kulturmiljø

Et af hovedformålene med [Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse](#) er at sikre de bevaringsværdige bebyggelser i planområdet, og samtidig sikre det udpegede værdifulde kulturmiljø jf. retningslinje 2.6 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#).

Det fremgår således af rammelokalplanens redegørelse, at de udpegede bevaringsværdige bebyggelser ikke må nedrives, ændres eller tilbygges uden kommunalbestyrelsens godkendelse, og at det samlede kulturmiljø og de kulturhistoriske spor skal fastholdes og videreudvikles.

Rammelokalplanens bestemmelser (§ 7) henviser blandt andet til kortbilag 3, hvor det kan ses, hvilke bygninger og dele af fængselsmuren, der er udpeget som bevaringsværdige, samt det udpegede værdifulde kulturmiljø.

I [miljørapporten](#) til rammelokalplanen fremgår det, at rammelokalplanen ikke fastsætter bestemmelser om de bevaringsværdige bygningers udformning, arkitektur, konkrete anvendelse eller eventuelle muligheder for ændringer af bygningernes facader, hvilket skal ske i forbindelse med udarbejdelsen af de kommende byggeretsgivende lokalplaner. Byudviklingen vil dog medføre, at de kulturhistoriske værdier i området sløres, især det forhold at fængselsbygningen med fængselsmuren ikke længere vil stå relativt frit i åbent område.

I delområde 2 i Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* ligger det ene af to "Chateauer", der er udpeget som bevaringsværdigt i Rammelokalplan 13.9 – *Vridsløse*. Dette "Chateau" blev bygget i 1859 og har fungeret som funktionærbolig for statsfængslet. "Chateauet" beliggende inden for området af Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* udgør en mindre del af det samlede kulturmiljø og er sammen med det østlige chateau væsentlig i forhold til fængselskompleksets samlede komposition, der er aksialt opbygget.

Bygningen er opført i 2 etager med symmetrisk proportionerede facader i gul tegl og rummer fine bygningsdetaljer i form af gesimsbånd med bloktandsgesims, let buede stik over vinduerne og markeret sålbænk under vinduerne samt gelændere i smedejern. Chateauet har en karakteristisk centerfrontispice mod nord, og vinduerne er dannebrogsvinduer med hvide rammer og med sprosser i de nederste vinduer. Bygningen har saddeltag med valm beklædt med skiffer og er både større og mere markant end de øvrige funktionærboliger i området.

Opsamling om bevaringsværdige bygninger og værdifuldt kulturmiljø

[Rammelokalplan 13.9 - Vridsløse](#) har både i redegørelsen og bestemmelser indarbejdet forhold omkring de bevaringsværdige bygninger og udpeget et værdifuldt kulturmiljø i planområdet.

Den byggeretsgivende Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* har både i redegørelsen og bestemmelserne (§ 5) forklaring af og krav til, hvorledes den bevaringsværdige bebyggelse i delområde 2 "Chateauet" skal bevares.

Det brede miljøbegreb, som miljøvurderingsloven omfatter, er således indarbejdet i lokalplanen i forhold til den bevaringsværdige bebyggelse.

Materielle goder

Rækkefølgeplanlægning og rekreative områder

Visionen for Albertslund Kommune i henhold til [Planstrategi 2020 – Mere Albertslund](#) er at tiltrække op mod 10.000 nye borgere til Albertslund i løbet af de kommende 10 år og skabe fremtidens by med respekt for det "gamle" Albertslund. Det vil primært ske gennem fortætning af midtbyen og omdannelse af Hersted Industripark.

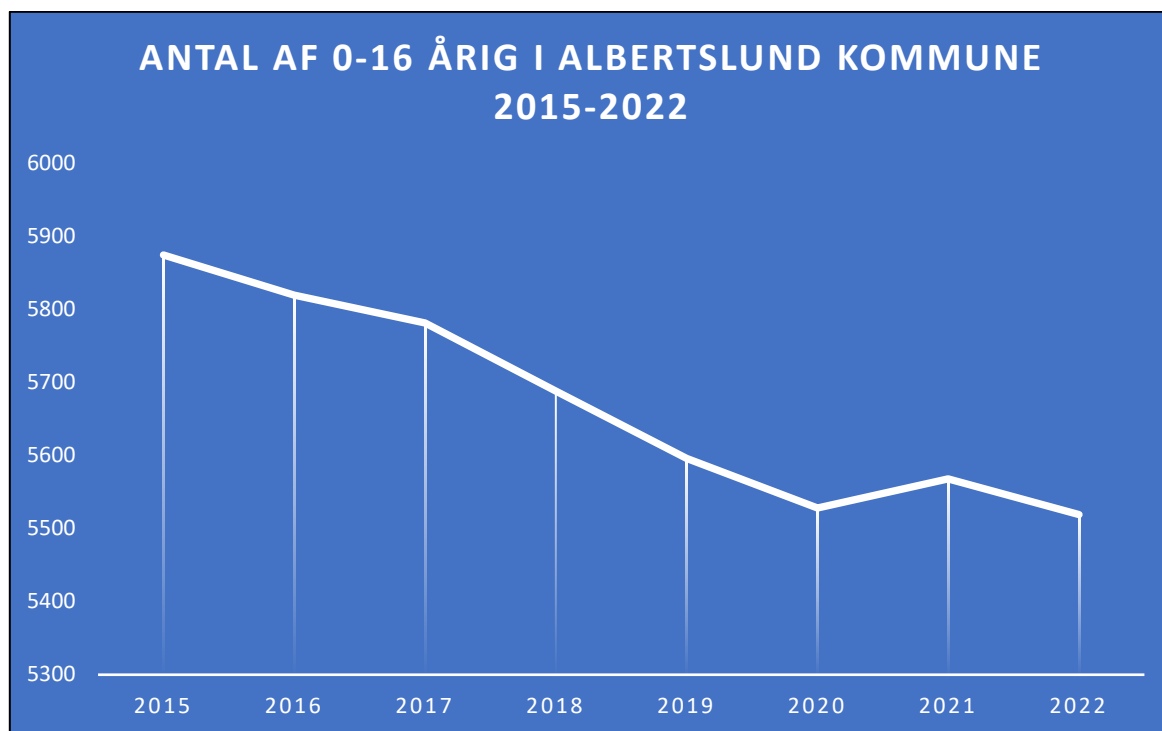
Der er i øjeblikket en stor tilflytning til Hovedstadsområdet, og Albertslund har brug for, at der kommer flere borgere til byen, så befolknings sammensætningen i Albertslund begynder at ligne den, der findes i resten af Storkøbenhavn.

Der er behov for en befolkningstilvækst til at skabe et økonomisk bæredygtigt Albertslund. I dag er Albertslund Kommunes økonomi meget afhængig af den statslige udligning. Det er en afhængighed, der skal mindskes, så albertslunderne også fremover sætter dagsordenen i og for et stærkere, rigere og mere selvstændigt Albertslund.

Da ovennævnte strategi om at tiltrække 10.000 nye borgere til Albertslund Kommune kan have en regional betydning, er der i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) fastlagt en rækkefølge for gennemførelsen af boligudbygningen i kommunen.

Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse* ændrer på hidtil gældende rækkefølgeplanlægning for byudviklingsområdet *Vridsløse*, således at der kan planlægges for 800 boliger i første periode i rækkefølgeplanlægningen 2022 – 2025 i stedet 600 boliger.

Begrundelsen herfor er blandt andet, at indbyggertallet i Albertslund Kommune ikke er stigende, og antallet af 0 – 16-årige er faldende (Figur 15), hvilket har betydning for en lang række forhold indenfor den kommunale service, herunder ældrepleje, idræts- og kulturelle institutioner.



Figur 15: Antal af 0 - 16-årige i Albertslund Kommune. Kilde: Danmarks Statistik tabel FOLKAI, 4. kvartal hver år.

For børneområdet betyder et fald i antallet af de børn, der potentielt kunne gå i vuggestue, børnehave og folkeskole i Albertslund Kommune, at kapaciteten i skoler og daginstitutioner må justeres. For at opretholde det nuværende antal skoler og daginstitutioner i Albertslund Kommune er der behov for, at antallet af børn i kommunen stiger. Det vurderes, at dette kun vil ske ved en tilflytning af børnefamilier til kommunen.

I [Kommuneplan 2022 – 2034](#) ligger lokalplanområdet i rammeområde BE04 - *Vridsløse*, hvor anvendelsen er blandet bolig og erhvervsformål, dvs. blandede byfunktioner, hvor der er mulighed for etageboligbebyggelse, kontor- og serviceerhverv, butikker til lokalområdets forsyning, publikumsorienterede serviceerhverv, område til offentlige formål, uddannelsesinstitutioner og nærrecreativt område.

[Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse](#) omhandler blandt andet fastlæggelsen af de grønne strukturer i byudviklingsområdet Vridsløse og dermed det nærkreative område, mens den specifikke anvendelse af de forskellige delområder skal fastlægges i forbindelse med de byggeretsgivende lokalplaner. Rammelokalplanen angiver således ikke i hvilke delområder, at der f.eks. skal være boliger eller daginstitutioner.

Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* giver mulighed for en blandet bolig og erhvervsbebyggelse med op til 800 boliger, kontor- og serviceerhverv, publikumsorienterede serviceerhverv samt offentlige formål. Derudover planlægges der for fælles opholdsarealer, der er offentlige tilgængelige og en kvarterplads med et fælleshus.

En realisering af lokalplanens byggemuligheder udgør i sig selv et materielt gode, da området i dag er ubebygget.

Muligheden for at etablere erhverv i lokalplanområdet vurderes ligeledes at udgøre et materielt gode. Både i forhold til de arbejdspladser, det skaber lokalt, og i forhold til at skabe liv i området i dagtimerne.

Opsamling om materielle goder

Det vurderes, at ændringen af rækkefølgeplanlægningen for Vridsløse vil medvirke til opretholdelsen af den nuværende kapacitet i eksisterende skoler og daginstitutioner. Endvidere vurderes det at være sandsynligt, at lokalplanrådets kommende beboere kan understøtte de eksisterende kulturinstitutioner, detailhandel og de kundeorienteret serviceerhverv i Albertslund Centrum. Samtidig er det sandsynligt, at lokalplanrådets kommende beboere vil understøtte den kollektive trafik, særligt S-toget.

Det fremgår af [Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse](#) redegørelse, at de grønne strukturer opdeles i forskellige ”kiler”, og at disse kiler skal være ubebygget. Samt fastlægges beplantningen heri. De konkrete anvendelsesmuligheder af disse kiler fremgår af bestemmelser i § 3, herunder at der er offentlig adgang hertil (§ 3.3), og § 9.

Albertslund Kommune får derved et nyt nærrekreativt område tæt på Albertslund Centrum, hvor der vil være en bred vifte af forskellige aktiviteter og opholdskvaliteter, der vil give mulighed for ophold, leg og aktivitet.

Rammelokalplanen sikrer således, at såvel de kommende beboere i området og borgere i Albertslund Kommune får et nyt nærrekreativt område, og derved flere materielle goder til gavn for alle.

Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* formål er, at der kan opføres et nyt blandet bykvarter inden for lokalplanens område, og af anvendelsesbestemmelserne (§ 2) kan det ses, at området blandt andet kan anvendes til etageboliger, erhverv og fælles opholdsarealer herunder et fælleshus.

Lokalplanen beskriver i redegørelsen ubebyggede arealer og i bestemmelserne (§ 10), hvorledes de ubebyggede arealer, dvs. de fælles udendørs opholdsarealer, gårdrum, kantzoner, beplantninger etc., skal etableres og udformes.

Lokalplanen har sammen med rammelokalplanen således redegjort for, hvorledes materielle goder er indarbejdet i planerne.

Kumulative virkninger

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

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

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

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

Boligudbygningens kumulative virkninger

Kommuneplanlægningen giver mulighed for boligudbygninger flere steder i kommunen. Boligudbygningen omkring [Albertslund Station](#) omfatter udover lokalplanområdet også [Coop Byen](#), Albertslund Centrum, Hyldagerkvarteret ([rammelokalplan 12.7](#)) og den øvrige del af Vridsløse.

Antallet af børn under 16 år har i en årrække været faldende i Albertslund Kommune. Dette har betydning for antallet af skoleklasser i kommunens fire folkeskoler samt kapacitetsudnyttelsen i kommunens vuggestuer og børnehaver.

Realiseres disse boligudbygninger inden for en kort tidsperiode, kan det betyde, at der ikke vil være tilstrækkelig kapacitet i kommunens vuggestuer, børnehaver og skoler. Da børnetallet i kommunen samtidig er faldende, er det

vanskeligt at sige om eller hvornår, der kan opstå en ubalance i antallet af børn og antallet af pladser i kommunens skoler og daginstitutioner.

[Lokalplan 2.12 – Coop Byens vestlige bydel](#) giver mulighed for etablering af et børnehus. I [Masterplanen for Vridsløse](#) er det skitseret, at der i de senere etaper i udbygningen af Vridsløse også vil være mulighed for etablering af et børnehus.

Realisering af flere samtidige byudviklingsprojekter forventes at have en positiv indvirkning på både detailhandel og de kulturelle tilbud i Albertslund Centrum. En øget kundestrøm kan være med til at fastholde og tiltrække nye forretninger til området.

Opsamling om boligudbygningens kumulative virkninger

En realisering af Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* vurderes at have en indvirkning på de kumulative effekter omkring Albertslund Station, men det er endnu for tidligt at vurdere de kumulative effekter af byudviklingen i Coop Byen, Albertslund Centrum, Hyldagerkvarteret og resten af Vridsløse, eftersom størsteparten af de vedtagne masterplaner, planer og planforslagene endnu ikke er realiseret. Såfremt at masterplanerne, planerne og planforslagene bliver realiseret, vil der være en moderat negativ påvirkning på både trafikafviklingen og den offentlige service.

Høringssvar og bemærkninger

Albertslund Kommunalbestyrelse besluttede på mødet [torsdag den 22. juni 2023](#) at sende [forslag til Lokalplan 13.10 – Vridsløse Sydvest](#) og [forslag til Kommuneplantillæg 1 – Vridsløse](#) med tilhørende [miljørapport](#) i offentlig høring. Forslaget var i høring i 9 uger fra fredag den 23. juni 2023 til og med fredag den 25. august 2023.

I denne høringsperiode er der indkommet 5 høringssvar fra 1 grundejerforening og 3 interesseorganisationer- og foreninger.

Ændring og fornyet høring af Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse*.

Forvaltningen opdagede i forbindelse med forberedelsen af den endelige vedtagelse af Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* og Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse* et behov for at justere retningslinje 7.6 i [Kommuneplan 2022 - 2034](#), der forhindrer en samlet parkeringsstrategi i byudviklingsområdet Vridsløse.

Ifølge planloven skal der ved ændring af et forslag til kommuneplantillæg ske en fornyet offentlig høring. Da justeringen af retningslinje 7.6 var af teknisk karakter, sendte forvaltningen, med godkendelse fra Økonomiudvalget [tirsdag den 5. september 2023](#), derfor Kommuneplantillæg 1 i en fornyet høring på 2 uger fra onsdag den 6. september til og med onsdag den 20. september 2023.

Der er indkommet 1 høringssvar i denne periode af den fornyede høring.

Hovedemnerne i høringssvar og bemærkninger er:

- Anlægsfasen: Lukning af Hedemarksvej og erstatningsvej herfor til gående og cyklende gennem fængselsområdet (ikke en del af miljøvurderingen for planer, men for projekter)
- Anlægsfasen: En bæredygtig byggeplads (ikke en del af miljøvurderingen for planer, men for projekter)
- Anlægsfasen: Kørsel til og fra byggepladsen (ikke en del af miljøvurderingen for planer, men for projekter)
- Anlægsfasen: Dialog mellem bygherre og naboer (ikke en del af miljøvurderingen)
- Den nye bebyggelses arkitektur: Brystninger (ikke en del af miljøvurderingen)
- Den nye bebyggelses arkitektur: Hældning af tage og med integrering af solceller (ikke en del af miljøvurderingen)
- Den nye bebyggelses arkitektur: Placering af bebyggelsen (ikke en del af miljøvurderingen)
- Den nye bebyggelses arkitektur: Materialer og genanvendelse heraf samt isolering (ikke en del af miljøvurderingen)
- Tilgængelighed: Ledelinjer (ikke en del af miljøvurderingen)
- Tilgængelighed: Kantzoner og højden heraf i forhold til handicappede (ikke en del af miljøvurderingen)

- Tilgængelighed: Belægninger i lokalområdet i forhold til handicappede (ikke en del af miljøvurderingen)
- Tilgængelighed: Tilknyt en konsulent med viden om tilgængelighed (ikke en del af miljøvurderingen)
- Bofællesskaber (ikke en del af miljøvurderingen)
- Den bevaringsværdige bebyggelses materialer: Vinduer skal være af træ (ikke en del af miljøvurderingen)
- Fælleshuse i og uden for lokalplanområdet (ikke en del af miljøvurderingen)
- Cykel: Overdækning af cykelparkering med grønne tage (ikke en del af miljøvurderingen)
- Cykel: Antal cykelparkeringspladser herunder til ladcykler (ikke en del af miljøvurderingen)
- Parkeringshuset: Mobilitetshuset tag skal anvendes til andet end parkering og huset skal være så grønt som muligt (ikke en del af miljøvurderingen)
- Delebiler, ejerforhold, antal ladestandere og parkeringspladser (ikke en del af miljøvurderingen)
- Regnvand til toiletskyld og tøjvask (ikke en del af miljøvurderingen)
- Kommende bebyggelser i Vridsløse skal have endnu lavere klimabelastning (ikke en del af miljøvurderingen for denne konkrete lokalplan)

Det fremgår af ovenstående, at ingen af de fremsendte høringsvar direkte kan relateres til miljøvurderingen af lokalplanen og kommuneplantillægget. Bemærkningerne med relation til Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* har Albertslund Kommune kommenteret i høringsnotatet til Lokalplan 13.10, hvor der er foreslået et par mindre tekniske ændringer til Lokalplan 13.10.

Alternativer

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

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

Undersøgte alternativer

[Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse](#) var den første lokalplan for byudviklingsområdet Vridsløse, der fastsætter bindende bestemmelser for grundejere, lejere og bruger af området og derved et af de første skridt i realiseringen af [masterplan for Vridsløse](#) og [Kommuneplan 2022 – 2034](#). Det vurderes usandsynligt, at masterplanen og kommuneplanen ændres i et omfang, der skaber nye alternativer til byudviklingen af området til stationsnært bolig- og erhvervsområde. Derfor blev det vurderet i forbindelse med miljøvurderingen af Rammelokalplan 13.9 – *Vridsløse*, at der ikke er andre relevante alternativer til byudviklingsprojektet end 0-alternativet.

I forbindelse med planarbejdet med Rammelokalplan 13.9 – *Vridsløse* er afgrænsningen af de forskellige delområder blevet ændret i forhold til de første forslag hertil, der fremgik af [forslag til masterplan for Vridsløse](#). Endvidere er der igennem en løbende dialog med bygherre blandt andet blevet justeret forhold omkring bredden af veje og stier i området.

Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* og forslag til Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse* er i overensstemmelse med indholdet i Masterplan for Vridsløse og bestemmelserne i Rammelokalplan 13.9 – *Vridsløse*. I forslag til Masterplanen var der skitseret 7 karréer i lokalplanområdet. På baggrund af analyser af vindkomfort samt antal soltimer i gårdrummene og på facaderne, er bebyggelsesplanen ændret, således at der i den endeligt vedtagende masterplan var vist 6 karréer, og færre bygninger må opføres i op til 6 etager. Ændringen har betydet bedre sol- og skygge forhold og en bedre vindkomfort i lokalplanområdet.

0-alternativet

0-alternativet (referencescenariet) er den aktuelle situation for planområdet, hvor forslag til lokalplan og forslag til kommuneplantillæg ikke vedtages og realiseres for Vridsløse. I dette scenarie bevares den gældende kommuneplanramme.

0-alternativet er blevet benyttet som sammenligningsgrundlag for hver af de vurderede miljøforhold for at vurdere hvilke påvirkninger, lokalplanen og kommuneplantillægget medfører. I den forbindelse er den sandsynlige udvikling af området, hvis forslag til lokalplan og forslag til kommuneplantillæg ikke vedtages og realiseres for Vridsløse, blevet beskrevet.

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

Tidshorizonten af den sandsynlige udvikling vurderes at være 12 år i overensstemmelse med kommuneplanens planperiode og rækkefølgebestemmelser.

Albertslund Kommune vurderer, at vedtagelse og realisering af forslag til lokalplan og forslag til kommuneplantillæg for Vridsløse kan ske uden væsentlige negative påvirkninger på og af miljøet.

Overvågning

I henhold til § 12, stk. 4 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) skal miljørapporten indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af de væsentlige indvirkninger på miljøet ved planens eller programmets gennemførelse i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 14. Miljørapportens program for overvågning udarbejdes med henblik på at kunne identificere uforudsete negative virkninger på et tidligt trin og træffe enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning. Eksisterende overvågningsordninger kan anvendes i det omfang, det er hensigtsmæssigt.

Miljøvurderingen af forslag til Lokalplan 13.10 – *Vridsløse Sydvest* og forslag til Kommuneplantillæg 1 – *Vridsløse* har ikke identificerede miljøpåvirkninger, der er så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning. Der fastlægges derfor ikke et overvågningsprogram, som følger af denne planlægning for Vridsløse.

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:

- Lokalplanen indeholder bestemmelser om etablering af en støjdæmpende foranstaltning på mobilitetshusets sydfacade i hele bygningens længde.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at den støjdæmpende foranstaltning skal udføres med et absorberende materiale, som sikrer, at risikoen for at skærmenes overflade reflekterer lyd, bliver betydeligt nedsat.
- Lokalplanen fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets ejendomme, at den støjdæmpende foranstaltning er etableret.
- Lokalplanen giver mulighed for vinduesløsninger med indbyggede lydsluser (russervinduer) eller karmabsorbenter, der sikrer at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser kan overholdes
- Opholds- og friarealer herunder forhaver, terrasser og altaner, der har et støjniveauet højere Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, må ikke anvendes til ophold, medmindre at disse arealer ved hjælp af afskærmningsforanstaltninger kan overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier herfor jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 13.

- Lokalplanen fastsætter som afværgeforanstaltning i forhold til bløde trafikanter, at der etableres en fartdæmpende foranstaltning i form af en hævet vejflade ved krydsning af overkørslen til parkeringshuset.
- Lokalplanen fastsætter præcise bestemmelser for bebyggelsens placering som afværgeforanstaltninger i forhold til vindkomfort samt lys og skyggeforhold.
- Lokalplanen fastsætter, at der kan tilkøres 0,5 meter ren jord som afværgeforanstaltning i forhold til jordforurening.

Der er i miljøvurderingen af planforslagene ikke opstået behov for at etablere yderligere afværgeforanstaltninger som følge af planlægningen. For de allerede støjbelastede boligfacader langs Vridsløsevej kan Albertslund Kommune som vejmyndighed i samarbejde med boligselskabet KAB, udarbejde løsninger, der kan nedbringe støjbelastningen. En realisering af lokalplanforslaget ændrer kun i mindre grad boligernes støjbelastning.

For at opretholde et rimeligt niveau af trafikafvikling i de problematiske kryds på Roskildevej i fremtiden bør det overvejes at forbedre kapaciteten i signalerne ved at udvide svingbanekapaciteten, enten fra vest eller fra syd. Ligeledes forventes der en positiv effekt på afviklingen af trafik på Egelundsvej i krydset med Roskildevej og Vridsløsevej ved en eventuel ændret udformning af krydset.

En eventuel hastighedsreduktion på Roskildevej vil også kunne få betydning trafikafviklingen.

Manglende viden

Vidensgrundlaget for vurderingen af forslag til lokalplanen og kommuneplantillæggets miljøpåvirkninger vurderes at være tilstrækkeligt.

Litteraturliste

- Aarhus Universitet (2021): [Videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 445: "Luften på din vej 2.0"](#)
- Abildtrup, Britt Hjerl (2016): Træers multifunktionelle egenskaber i klimatilpasningen af danske storbyer.
- Albertslund Kommune (1974): [Byplanvedtægt nr. 13 - Vridsløselille, Hedemarken, Solhusene mm. Blandet bolig og erhverv samt institutioner](#)
- Albertslund Kommune (2016): [Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025](#)
- Albertslund Kommune (2017): [Klimastrategi 2017 – 2025](#)
- Albertslund Kommune (2020): [Planstrategi 2020 – Mere Albertslund](#)
- Albertslund Kommune (2021a): [Skybrudsplan for Albertslund Kommune](#)
- Albertslund Kommune (2021b): [Tillæg til Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025](#)
- Albertslund Kommune (2021c): [Albertslund Affaldsplan 2021 – 2026](#)
- Albertslund Kommune (2022a): [Klimaplan 2050](#)
- Albertslund Kommune (2022b): [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034.](#)
- Albertslund Kommune (2022c): [Byens affaldsordninger](#)
- Albertslund Kommune (2022d): [Masterplan for Vridsløse](#)
- Albertslund Kommune (2023): [Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse](#)
- Bolig- og Planstyrelsen (2021): [Vejledning om "Redningsberedskabets indsatsmuligheder" – version 1.3](#)
- Bolig- og Planstyrelsen (2022): [Bygningsreglementet BR18](#)
- COWI A/S (2018): [Ringsted Outlet parkeringshus, støjvurdering](#)
- DMI (2014): [Fremtidige klimaforandringer i Danmark. Danmarks Klimacenter rapport nr. 6 2014. ISBN: 978-87-7478-652-8](#)
- EEA (2006): [Urban Sprawl in Europe - The ignored challenge. European Environment Agency, Kongens Nytorv 6, 1050 København K., Danmark 2006. ISBN: 9 78291 678877.](#)
- EEA (2021): [Land take and land degradation in functional urban areas. European Environment Agency, Kongens Nytorv 6, 1050 København K., Danmark 2006. ISBN: 978-92-9480-465-5.](#)
- Erhvervsstyrelsen (2019): [Fingerplan 2019](#)
- EU (1992): [Habitatdirektivet. Rådets Direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter](#)
- EU (2008): [EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa](#)
- EU (2017): [Environmental Impact Assessment of Projects. Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report \(Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU\)](#)
- EU (2022): [Environmental Assessment of Certain Plans and Programmes. Directive 2001/42/EC \('SEA Directive'\). Rulings of the Court of Justice of The European Union.](#)

- EU Domstolen (2016): [C-444/15: »Præjudiciel forelæggelse – miljø – direktiv 2001/42/EF – vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet – artikel 3, stk. 3 – planer og programmer, for hvilke der kun skal gennemføres en miljøvurdering, hvis medlemsstaten fastslår, at de kan få væsentlig indvirkning på miljøet – gyldighed i forhold til EUF-traktaten og Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder – begrebet »mindre områder på lokalt plan« – national lovgivning, der henviser til de pågældende områders areal«](#)
- EU Domstolen (2018a): [C-160/17: Præjudiciel forelæggelse – miljø – direktiv 2001/42/EF – artikel 2, litra a\) – begrebet »planer og programmer« – artikel 3 – vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet – byplanlægningsperimeter – mulighed for at fravige byplanlægningskrav – ændring af »planer og programmer«](#)
- EU Domstolen (2018b): [C-671/16: »Præjudiciel forelæggelse – miljø – direktiv 2001/42/EF – artikel 2, litra a\) – begrebet »planer og programmer« – artikel 3 – vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet – regional forordning om byplanlægning vedrørende EU-kvarteret i Bruxelles \(Belgien\)«](#)
- EU Domstolen (2020): [Årsrapporten 2020. Arbejdet ved den Europæiske Unions Domstol](#)
- Frederiksberg Kommune, Frederiksborg Amt, Københavns Kommune, Københavns Amt, Roskilde Amt, Storstrøms Amt, Vestsjællands Amt (2001): [Sjællandsvejledningen. Vejledning i håndtering af forurenede jord på Sjælland. Juli 2001. ISBN: 87-90723-17-1.](#)
- Girardet, Herbert (2004): Cities People Planet: Liveable Cities for a Sustainable World. Wiley-Academy, John Wiley & Sons Ltd., The Atrium, Southern Gate, Chichester, West Sussex, England. ISBN: 780470 852842
- Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015): [Deleøkonomi i transport: Udvikling, trends og potentiale. DTU Transport. DTU Transport. Notat Vol. 19](#)
- HOFOR A/S (2017): [Kravspecifikation – Teknisk Specifikation. Hydraulisk dimensionering af afløbssystemer på beregningsniveau 1. SPV 210, version 0.](#)
- Indenrigs- og Boligministeriet (2020): [Planloven. Bekendtgørelse af lov om planlægning \(LBK nr. 1157 af 01/07/2020\)](#)
- IPCC (2019): [Press Release: Choices made now are critical for the future of our ocean and cryosphere. The Intergovernmental Panel on Climate Change](#)
- Jakobsen, S., Flader, L., Andersen, P. B., Thingvad, A., & Bollerslev, J. (2020): [Sådan skaber Danmark grøn infrastruktur til én million elbiler: Analyse og anbefalinger fra DEA og DTU, november 2019. Technical University of Denmark](#)
- Johnston & Newton (2004): [Building Green: A guide to using plants on roofs, walls and pavements. Greater London Authority City Hall The Queen's Walk London SE1 2AA. ISBN: 1-85261-637-7](#)
- Kulturministeriet (2014): [Museumsloven. Bekendtgørelse af museumsloven \(LBK nr. 358 af 08/04/2014\)](#)
- Kystdirektoratet (2008): [Klimaændringers effekt på kysten. Af John Jensen og Søren Bjerre Lnuksen.](#)
- Københavns Universitet (2004): Grønne områder og byplanlægning - Værn mod varmere klima. Det Natur- og Biovidenskabelige Fakultet.
- Lawson, T (2001): Building Aerodynamics. Imperial College Press, 57 Shelton Street, Covent Garden, London WC2H 9HE, UK. ISBN 1-86094-187-7.

| | |
|---------------------------|---|
| Miljøministeriet (2019): | Olietankbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines (BEK nr. 1257 af 27/11/2019) |
| Miljøministeriet (2022): | Naturbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse (LBK nr. 1392 af 04/10/2022) |
| Miljøministeriet (2023a): | Miljøvurderingsloven. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (LBK nr. 4 af 01/01/2023) |
| Miljøministeriet (2023b): | Miljøbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse (LBK nr. 5 af 03/01/2023) |
| Miljøministeriet (2023c): | Habitatbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (LBK nr. 1098 af 21/08/2023) |
| Miljøministeriet (2023d): | Jagt- og vildtforvaltningsloven. Bekendtgørelse af lov om jagt og vildtforvaltning (LBK nr. 639 af 26/05/2023) |
| Miljøstyrelsen (1984a): | Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder" |
| Miljøstyrelsen (1985): | Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 1985: "Begrænsning af lugtgener fra virksomheder" |
| Miljøstyrelsen (1997a): | Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9 fra 1997: "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø" |
| Miljøstyrelsen (1997b): | Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner" |
| Miljøstyrelsen (1997c): | Miljøstyrelsens vejledning nr. 13 fra 1997: "Begrænsning af luftforurening fra virksomheder, der udsender svejserøg" |
| Miljøstyrelsen (2001): | Miljøstyrelsens vejledning nr. 2 fra 2001: "Luftvejledningen – Begrænsning af luftforurening fra virksomheder" |
| Miljøstyrelsen (2004): | Miljøstyrelsens vejledning "Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne" |
| Miljøstyrelsen (2007a): | Miljøstyrelsens tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder" |
| Miljøstyrelsen (2007b): | Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2007: "Vejledning om områdeklassificering" |
| Miljøstyrelsen (2007c): | Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje" |
| Miljøstyrelsen (2007d): | Tillæg til vejledning nr. 1/1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner" |
| Miljøstyrelsen (2016): | Miljøstyrelsens vejledning nr. 20 fra 2016: "Vejledning om B-værdier" |
| Miljøstyrelsen (2018): | Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) – 1. del: Planer og programmer |
| Miljøstyrelsen (2020): | Habitatvejledningen. Vejledning til bekendtgørelse nr. 1595 af 6. december 2018 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter |
| Miljøstyrelsen (2022): | Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) - Planer og programmer |
| Naturklagenævnet (2007a): | Nr. 430, september 2007 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - De første erfaringer med loven om miljøvurdering af planer og programmer |

| | |
|------------------------------------|--|
| Naturklagenævnet (2007b): | Nr. 433, november 2007 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Miljøvurdering af lokalplanforslag om udvidelse af sygehus og etablering af parkeringshuse og -pladser |
| Naturklagenævnet (2008a): | Nr. 447, august 2008 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Rækkevidden af en kommunes forpligtelse efter planlovens § 13, stk. 3 |
| Naturklagenævnet (2008b): | Nr. 449, august 2008 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Lokalplan kan ikke danne grundlag for påbud om ophævelse af en privatretlig aftale. Lokalplan kan kun håndhæves over for forhold, hvorom der i lokalplanen er fastsat klare og præcise bestemmelser med hjemmel i planloven |
| Naturklagenævnet (2009): | Nr. 473, januar 2009 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Miljøvurdering af feriebyer og hotelkomplekser |
| Natur- og Miljøklagenævnet (2011): | Afgørelse i sag om solfangeranlæg i Brønderslev Kommune (VVM) |
| Naturstyrelsen (2014): | Analyse af IPCC delrapport 2 Effekter, klimatilpasning og sårbarhed - med særligt fokus på Danmark. ISBN: 978-87-7091-633-2 |
| NIRAS A/S (2017): | Østre Havn, P-hus, Byggefelt G2 – Miljømæssig påvirkning af P-hus |
| Planklagenævnet (2019): | Afgørelse i klagesag om Aabenraa Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplan nr. 102, Boligområde ved [vejnavn1]/[vejnavn2], ikke skal miljøvurderes |
| Planklagenævnet (2020): | Afgørelse i klagesag om Helsingør Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 3.49, et boligområde ved [vejnavn1] i Espergærde |
| Planklagenævnet (2021a): | Afgørelse i klagesag om Kerteminde Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplanforslag nr. 307 og kommuneplantillæg nr. 50, ikke skal miljøvurderes, samt endelig vedtagelse af lokalplanen |
| Planklagenævnet (2021b): | Afgørelse i klagesag om Frederikshavn Kommunes screeningsafgørelse om, at forslag til Kommuneplantillæg nr. 15.80, ikke skal miljøvurderes |
| Planklagenævnet (2021c): | Afgørelse i klagesag om Kolding Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplan nr. 1013-12 og kommuneplantillæg nr. 33, ikke skal miljøvurderes |
| Planklagenævnet (2022): | Planklagenævnet orienterer nr. 26 – Miljøvurderingslovens § 8, stk. 2, nr. 1, om planer for mindre områder på lokalt plan og mindre ændringer i planer |
| Rambøll (2013): | Vejledning om anvendelse af Shared Space |
| Realdania (2021): | Komparativ Analyse af den Frivillige Bæredygtighedsklasse. En undersøgelse af FBKs indvirkningen på certificeringsordningerne DGNB & Svanemærket. Udført af MOE A/S. |
| SBI (1981): | Vindmiljø omkring bygninger. SBI-anvisning 128. Statens Byggeforskningsinstitut 1981. |
| Transportministeriet (2021): | Infrastrukturplan 2035. Aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne af 28. juni 2021. |
| Trængselskommissionen (2013): | Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden. Betænkning 1539. Sammenfatning |
| UNDP's nordiske kontor (????): | FN's Verdensmål for en bæredygtig udvikling |

- UTF (2020): Notat om delebiler til brug ved lokalplansarbejde for Smedeland 38.
- Vejdirektoratet (2020): Katalog turrater – Anlæg og planlægning. Vejregler.
- Vejdirektoratet (2022): [Trafikken i fremtiden](#)

