

JULI 2021  
ALBERTSLUND KOMMUNE

# MILJØVURDERING AF MASTERPLAN HERSTED 2045 OG FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG 15 – BYOMDANNELSE AF HERSTED INDUSTRIPARK

MILJØRAPPORT



JULI 2021  
ALBERTSLUND KOMMUNE

# MILJØVURDERING AF MASTERPLAN HERSTED 2045 OG FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG 15 – BYOMDANNELSE AF HERSTED INDUSTRIPARK

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR.

A133507-001

DOKUMENTNR.

1

VERSION

2.0

UDGIVELSESDATO

12-07-2021

BESKRIVELSE

Miljørapport

UDARBEJDET

KHHI; JPKA; JSJR

KONTROLLERET

STHZ

GODKENDT

KHHI



## Indholdsfortegnelse

1	Indledning	8
2	Ikke-teknisk resumé	10
2.1	Vurdering af miljøpåvirkningerne	10
2.1.1	Befolkning og menneskers sundhed	10
2.1.2	Trafik og parkering	14
2.1.3	Jordbund	16
2.1.4	Grundvand	16
2.1.5	Klima	16
2.1.6	Kulturarv	17
2.1.7	Materielle goder	17
2.2	0-alternativet	19
2.3	Vurdering af miljømålsætninger	20
2.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	21
3	Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15	24
3.1	Masterplan Hersted 2045	24
3.2	Forslag til Kommuneplantillæg 15 – <i>Byomdannelse af Hersted Industripark</i>	27
3.3	Forholdet til andre planer og programmer	31
3.3.1	Fingerplan 2019	31
3.3.2	Planstrategi 2019 – <i>Mere Albertslund</i>	31
3.3.3	Albertslund Kommuneplan 2018-2030 og Kommuneplantillæg 14	32
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	34
4.1	Afgrænsning, vurdering og kriterier	35
4.2	Høring af berørte myndigheder	36
5	Tilgang og metode i miljøvurderingen	40
5.1	0-alternativet	40
5.2	Alternativer	40
6	Miljøstatus	42
6.1	Befolkningen og menneskers sundhed	42
6.1.1	Trafikstøj	42
6.1.2	Luftkvalitet og luftforurening fra virksomheder	43
6.1.3	Eksisterende skyggeforhold	49
6.2	Trafik	50
6.2.1	Trafiktællinger og trafikafvikling	50
6.2.2	Trafiksikkerhed	51

6.2.3	Parkeringsnormer	52
6.3	Jordbund og arealanvendelse	53
6.4	Vand	55
6.5	Klima	56
6.6	Kulturarv	57
6.7	Materielle goder	60
6.7.1	Detailhandel	60
6.7.2	Adgang til grønne områder, kulturelle oplevelser og offentlig transport	61
6.7.3	Offentlige institutioner	61
7	Miljøvurdering	62
7.1	Befolkningen og menneskers sundhed	62
7.1.1	Støj fra veje	62
7.1.2	Luftkvalitet og anden luftforurening fra virksomheder	68
7.1.3	Vindforhold	74
7.1.4	Lys- og skyggeforhold	80
7.1.5	Indbliksgener	88
7.2	Trafik	91
7.2.1	Trafikafvikling	91
7.2.2	Trafiksikkerhed	97
7.2.3	Parkering	99
7.3	Jordbund og arealanvendelse	101
7.4	Vand	102
7.5	Klima	102
7.6	Kulturarv	103
7.7	Materielle goder	105
7.7.1	Detailhandel	105
7.7.2	Adgang til grønne arealer og kulturelle goder	106
7.7.3	Adgang til offentlig transport	108
7.7.4	Offentlige institutioner	110
7.8	Kumulative effekter	111
7.9	Vurdering af 0-alternativ	112
7.9.1	Vurdering af 0-alternativ til Masterplan Hersted 2045	112
7.9.2	Vurdering af 0-alternativ til kommuneplantillæg 15	112

8	Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger	113
9	Afværgeforanstaltninger	119
10	Overvågning	122
11	Referenceliste	123
12	Bilag	124
	Bilag 1: Afgrænsningsnotat	125
	Bilag 2: Notat om luftforurening	160
	Bilag 3: Virksomhedsscreening i det stationsnære område	171
	Bilag 4: Hersted Industripark støjredegørelse – støj fra veje	187
	Bilag 5: Skyggeanalyse	201
	Bilag 6: Hersted Industripark – Undersøgelse af indbliksgener	206
	Bilag 7: Vindvurdering Hersted Industripark	229
	Bilag 8: Hersted Industripark – Trafikal Analyse	243

# 1 Indledning

Albertslund Kommune har udarbejdet Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 - *Byomdannelse af Hersted Industripark*. Planerne har begge til formål at fastsætte rammer for en udvikling af Hersted Industripark frem mod en ny og bæredygtig bydel.

Hensigten med at udpege den østlige del af Hersted Industripark til et byomdannelsesområde er, at området kan udlægges til støjfølsom anvendelse, når der er sikkerhed for, at støjbelastningen ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter, at en ny lokalplan indenfor byomdannelsesområdet er vedtaget af kommunalbestyrelsen. Hermed er der mulighed for at sætte gang i en omdannelse af området til boliger og andre byformål m.v., der i en begrænset periode udsættes for en lidt højere støjbelastning fra erhverv, end de sædvanlige vejledende støjgrænser tillader.

Masterplanen indeholder visioner for området som helhed og fastlægger de overordnede rammer for udviklingsprocessen af Hersted Industripark frem til 2045. Forslag til kommuneplantillægget sikrer, at de planmæssige rammer i kommuneplanen er i overensstemmelse med masterplanen og Albertslund Planstrategi, og danner således grundlag for den senere udarbejdelse af lokalplaner for byomdannelsen af den østlige del af Hersted Industripark.

Forslag til Kommuneplantillæg 15 - *Byomdannelse af Hersted Industripark* er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven<sup>1</sup>, og der skal ifølge § 8 stk. 1, nr. 1, gennemføres en miljøvurdering, da forslag til kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* udarbejdes inden for fysisk planlægning og arealanvendelse og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser.

Masterplan Hersted 2045 er en politisk vision for omdannelsen af Hersted Industripark til en bæredygtig bydel, der er udarbejdet gennem en række samtaler og møder med nuværende ejere og lejere, developere, planlæggere, rådgivere og politikere, som har bidraget med idéer, kritik og kvalificering af koncept, tal og tanker.

---

<sup>1</sup> Lovbekendtgørelse nr. 973 af 25. juni 2020 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).



Masterplan Hersted 2045 vurderes af Albertslund Kommune ikke at være omfattet af obligatorisk miljøvurderingspligt jævnfør miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, eftersom disse politiske visioner for Hersted Industripark ikke juridisk er fæstet i planloven eller anden lovgivning og kan således ikke fastlægge rammerne for fremtidige anlægstilladelser.

Nærværende miljørapport omfatter således også aspekter og retningsvisioner fra Masterplan Hersted 2045, og derved får Albertslund Kommune undersøgt de sandsynlige væsentlige påvirkninger af de koncepter, tal og tanker, der ligger bag visionerne for den nye bæredygtige bydel i Albertslund Kommune.

## 2 Ikke-teknisk resumé

Albertslund Kommune har udarbejdet Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 - *Byomdannelse af Hersted Industripark*, som begge har til formål at fastsætte rammer for en udvikling af Hersted Industripark frem mod en ny og bæredygtig bydel.

Forslag til Kommuneplantillæg 15 skal danne grundlag for omdannelsen af den østlige del af Hersted Industripark med retningslinjer for parkering og opholdsarealer. De andre kommuneplanrammer i området vedbliver med at være erhvervsområder, men ændres geografisk i forhold til faserne i Masterplan Hersted 2045.

I nærværende kapitel fremgår et ikke-teknisk resumé af miljørapportens vurderinger og konklusioner.

### 2.1 Vurdering af miljøpåvirkningerne

#### 2.1.1 Befolkning og menneskers sundhed

##### Støj fra veje

I forbindelse med omdannelse af Hersted Industripark, vil vejstøjen på mange facader i byomdannelsesområdet overstige 58 dB, hvilket kan accepteres, da området er udlagt til blandet byfunktioner, og den såkaldte "*huludfyldningsregel*" kan anvendes, og der kan tillades op til 68 dB på facader. Der er dog også facader i byomdannelsesområdet langs Naverland, Smedeland og Fabriksparken, hvor vejstøjen overstiger 68 dB, og der derfor vil være behov for afværgende foranstaltninger.

Afværgeforanstaltninger med støjreducerende virkning kan kategoriseres alt efter, hvor de reducerer støjen:

- > ved kilden (f.eks. vejens belægning og trafikens hastighed)
- > under støjens udbredelse (f.eks. støjafskærmning)
- > ved modtageren (f.eks. facadeisolering)

For at overholde de vejledende støjgrænser kan alle tre kategorier tages i anvendelse, men effekten af forskellige tiltag kan ikke altid lægges sammen<sup>2</sup>.

De vejledende grænseværdier er overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer, vurderes det derfor, at de vejledende grænseværdier vil kunne overholdes, evt. med opstilling af supplerende lokale støjskærme.

---

<sup>2</sup> COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

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

#### Luftkvalitet og anden luftforurening fra virksomheder

Der eksisterer i dag mere end 80 virksomheder i Hersted Industripark, herunder godkendelsespligtige virksomheder, autoværksteder, mindre maskinværksteder, garageanlæg og lignende, mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art samt øvrige virksomheder af forskellig art. Disse virksomheder kan i dag give anledning til støj, støv, lugt og andre emissioner til luften. Der tillades i dag virksomheder i op til miljøklasse 5, hvilket som udgangspunkt bør placeres med en vejledende afstand i forhold til boliger på 150 meter.

Rammeændringerne, revideringen af miljøzonen og dermed ændringerne af de tilladte miljøklasser i Kommuneplantillæg 15 vil – i sig selv – ikke skærpe miljøkravene, hvad angår luftemissionerne til de godkendelsespligtige virksomheder, autoværkstederne og de øvrige virksomheder, da miljøklassificeringerne i store dele af kommuneplantillægget videreføres fra de nugældende kommuneplanrammer.

Det bør nævnes, at området, der løber langs Naverland for kommuneplanramme KP-E29 i forslag til Kommuneplantillæg 15, går fra miljøklasse 5 til miljøklasse 3. Det er også her en del af autoværkstederne befinder sig. Autoværksteder anbefales i håndbogen om miljø og planlægning til at blive sat til miljøklasse 4, hvilket medfører en anbefalet afstand på 100 meter til boligområder.

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor ikke at kunne medføre indvirkninger på luftkvaliteten. I Masterplan Hersted 2045 er der visioner om at omdanne hele Hersted Industripark til blandet bolig- og erhvervsområder. En sådan udvikling vil forudsætte, at boliger, institutioner, kontorer mv. kan sikres mod forurening under den gradvise omdannelse af området.

Ved en gennemført omdannelse af området fra erhvervsområde til boligområde samt blandet bolig og erhverv, forudsættes virksomheder, som er kilder til luftforurening, at være rykket ud af området.

I den senere lokalplanlægning af delområderne samt i forbindelse med meddelelse af tilladelser til konkrete projekter skal der foretages en konkret vurdering af de enkelte virksomheder og deres konkrete aktiviteter og emissioner, således at fremtidig følsom arealanvendelse kan sikres mod støj og anden luftforurening.

## Vindkomfort

Vindforholdene i et byområde afhænger ikke kun af orienteringen af gaderne i forhold til de dominerende vindretninger, men også af højden på bygningerne<sup>3</sup>. Ofte opleves de værste vindgener i områder med høje huse.

For størstedelen af planrammeområderne i Hersted Industripark, vurderes vedtagelse af kommuneplantillæg 15 og Masterplan Hersted 2045 ikke at ville kunne give anledning til ændringer i vindkomforten.

I planrammeområderne Stationsbyen, Dollbyen, Ringbyskvarteret og Smedeland 9-15 kan en forøgelse af de maksimale byggehøjde/etageantal give anledning til dårlige vindkomfort lokalt i området, hvis bygninger placeres uhensigtsmæssigt i forhold til dominerende vindretninger og andre nærliggende bygninger. I stationsbyen planlægges et kvarter med tæt og højt byggeri nær den fremtidige letbanestation og hovedstrøget. Bygaden, som i masterplanen er orienteret øst-vest og dermed næsten parallelt med de dominerende vindretninger, flankeres i begge ender af høje bygninger. Den øverste etage på bebyggelse højere end 5 etager skal dog ifølge kommuneplantillægget etableres som tilbagetrukket, hvilket kan modvirke, at den forstærkede vind trækkes ned på gadeplan. Desuden kan effekten af vind mellem karréer mindskes med beplantning og forskydning af karréerne.

Vindkomforten omkring fremtidig bebyggelse afhænger dog af bebyggelsens endelige udformning, og vindkomfort bør således vurderes i forbindelse med lokalplanlægning samt udformning af de konkrete projekter.

## Lys- og skyggeforhold

I kommuneplantillæg 15 ændres rammerne for det etageantal og de maksimale byggehøjder fra hhv. 3 etager/12 meter, 5 etager/18 meter, 8 etager/30 meter og 12 etager/40 meter til, at bebyggelse maksimalt må opføres i 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Hvor bebyggelser er højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Endvidere kan der efter konkret arkitektonisk vurdering punktvis etableres bebyggelse i op til 12 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks. Bebyggelser i op til 12 etager skal gives en særligt arkitektonisk udtryk. Dog er det kun muligt at opføre bebyggelse i op til 5 etager i første række mod Malervangen, så længe der er boligbebyggelse overfor.

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne medføre ændringer i de potentielle skyggekast fra bygninger sammenlignet med de eksisterende rammer, da flere boliger i boligområdet øst for planområdet (øst for Nordre Ringvej) potentielt kan blive berørt af skyggegener, mens det potentielle skyggekast nordøst for planområdet mindskes.

---

<sup>3</sup> COWI: Vindvurdering – Hersted, april 2021



Figur 2-1 Skyggediagrammer for hhv. eksisterende planrammer (venstre) og nye planrammer (højre), sommersolhverv 21. juni klokke 19:00 (sommertid), COWI, juni 2021



Figur 2-2 Skyggediagrammer for hhv. eksisterende planrammer (venstre) og nye planrammer (højre), forårsjævndøgn 21. marts klokke 17:00 (vintertid), COWI, juni 2021



Figur 2-3 Skyggediagrammer for hhv. eksisterende planrammer (venstre) og nye planrammer (højre), efterårsjævndøgn 21. september klokke 17:00 (sommertid), COWI, juni 2021



Figur 2-4 Skyggediagrammer for hhv. eksisterende planrammer (venstre) og nye planrammer (højre), vintersolhverv 21. december klokke 15:00 (vintertid), COWI, juni 2021

Kommuneplantillæg 15 indeholder dog bestemmelser om, at den 6. etage skal etableres som tilbagetrukket ved bebyggelse højere end 5 etager, hvilket vurderes at medføre, at den egentlige ændring i planrammernes maksimale bebyggelse vil få minimal indvirkning på naboarealer. Egentlige skyggegener vil dog afhænge

af den konkrete udformning og placering af fremtidig bebyggelse, og bør således undersøges nærmere i forbindelse med den senere lokalplanlægning samt i forbindelse med meddelelse af tilladelse til konkrete projekter.

### Indbliksgener

Vedtagelse og realisering af rammerne i kommuneplantillæg 15 samt visionerne i Masterplan Hersted 2045 medfører ændringer i de maksimale byggehøjder for punktvis bebyggelse og vurderes derfor at kunne medføre muligheder for indkig til haver i de omkringliggende boligområder sydøst og syd for planområdet ved meddelelse af høj, punktvis bebyggelse. Hvorvidt dette vil medføre egentlige indbliksgener vil afhænge af udformningen af den konkrete bebyggelse, herunder placering af vinduer og altaner, samt eventuel beplantning af træer.

Det er hensigten, at der kun kan opføres bebyggelse i 5 etager i første række mod Malervangen for at tage hensyn til genboerne, hvilket ligeledes er i overensstemmelse med de hidtidige kommuneplanrammer for dette område.

Masterplan for Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 er vurderet at kunne medføre indvirkninger i form af indblik i nærliggende boligområder, men dette vil afhænge af bebyggelsens endelige udformning og placering.

## 2.1.2 Trafik og parkering

### Trafikafvikling og trafiksikkerhed

Hersted Industripark er i dag udlagt til erhvervsområde og rummer i dag en række transporttunge virksomheder, herunder transport- og logistikvirksomheder. Infrastrukturen i Hersted er derfor præget af brede vejarealer med to til fire kørebane og smalle fortov. Mange af vejene har i dag ikke cykelstier.

Trafikken er i dag jævnt fordelt på de fire adgangsveje til området. De største gennemgående veje har en årsdøgntrafik (ÅDT)<sup>4</sup> på 7-11.000, mens de mindre fordelingsveje har en ÅDT på 800-3.000<sup>5</sup>.

Det er i trafikanalysen beregnet, at der fra beregningens basisår i 2019 frem til den færdige omdannelse i 2045 forventes en stigning fra ca. 23.000 daglige ture til ca. 66.500 daglige ture<sup>6</sup>. Denne stigning vurderes at udfordre det eksisterende vejnets kapacitet, hvorfor det i trafikanalysen findes nødvendigt at foretage udbygninger og ombygninger af vejnettet.

Vedtagelse af planforslagene, som muliggør en byomdannelse af området, kan medføre ændringer af trafikmønstre i området. En byomdannelse af erhvervsområde til område med blandet bolig og erhverv kan medføre en forøgelse af

---

<sup>4</sup> Ved årsdøgntrafikken (ÅDT) forstås trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året. Denne opgørelsesmåde anvendes som et sammenfattende udtryk for færdselsmængden på et givet sted (eller strækning).

<sup>5</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

<sup>6</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

personbiler i området, og kan samtidigt medføre, at der på sigt kommer færre lastbiler til og fra disse områder. Masterplanen indeholder også visioner om at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej, hvilket vil medføre ændringer i trafikmønstre i området.

Det er vurderet, at krydset mellem Fabriksparken og O3 samt krydset mellem Gammel Landevej og O3 kan blive udfordret kapacitetsmæssigt, og der er risiko for forekomst af reelle sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. Der vil derfor være behov for flere krydsombygninger fra vigepligtskryds til signalanlæg for at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende og trafiksikkert. Visionerne om vejlukningerne ved Herstedøstervej og Gammel Landevej medfører ombygninger af de eksisterende signallængder, hvilket kan forbedre fremtidige kapacitetsproblemer.

Trafiksikkerheden kan være en udfordring i overgangsperioden fra et industri- og erhvervsområde til et blandet bolig- og erhvervsområde, hvor der vil være store lastbiler og bløde trafikanter i området samtidigt. Planerne indeholder dog visioner om etablering af nye vejprofiler med fortove og cykelstier alle steder, hvilket ved en færdig omdannelse af området vil medføre en positiv indvirkning for trafiksikkerheden i området.

Masterplan for Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 er vurderet at kunne medføre indvirkninger på trafik og trafiksikkerheden, hvilket bør afværges gennem trafikplanlægning af området i forbindelse med omdannelsens tre faser samt i forbindelse med konkrete projekter.

### Parkering

De eksisterende retningslinjer for bilparkering i kommuneplan 2018 – 2030 er, at der i det stationsnære kerneområde kan reduceres med op til 50 procent, og med 33 procent i det stationsnære område samt uden for det stationsnære område, hvis parkeringspladserne kan dobbeltudnyttes.

Kommuneplantillæg 15 indeholder ændrede retningslinjer og parkeringsnormer for bilparkering og cykelparkering. Efter disse nye retningslinjer bliver det muligt at reducere parkeringsnormen yderligere i det stationsnære kerneområde, hvis der etableres delebilsordninger. Dette medfører samtidig et krav om at etablere flere cykelparkeringspladser, herunder at der udover den almindelige cykelparkeringsnorm skal etableres yderligere 3 cykelparkeringspladser til ladcykler pr. delebils-parkeringsplads.

Forslag til kommuneplantillæg kan ikke indeholde bestemmelser, som kræver, at der oprettelse delebilsordninger, da dette skal ske på grundejeres eget initiativ. Delebilisme er vurderet at kunne medvirke til, at færre personer anskaffer sig private biler, hvilket medfører en mindsket belastning på vejnettets kapacitet. Med kommuneplantillæg 15 fastsættes derfor nye retningslinjer for parkering i konstruktion, som grundet den høje bebyggelsesprocent har til formål at sikre tilstrækkelig plads til opholdsarealer på terræn.

Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 er vurderet at kunne medføre indvirkninger på parkering for fremtidige beboere og brugere af området.

### 2.1.3 Jordbund

I Hersted Industripark ligger en af Danmarks 10 generationsforureninger på Naverland 26A – B. Området er derudover områdeklassificeret, og der er registreret områder med jordforurening på vidensniveau 1 og 2, som følge af de sidste 60 års industri- og erhvervsaktiviteter i Hersted Industripark.

Region Hovedstaden har foretaget en indledende vurdering af risiko for indeklimate fra afdampning fra forurening med klorerede opløsningsmidler i grundvandet til boliger placeret i faneudbredelsen fra Naverland 26 og har vurderet, at, det ikke kan afvises, at skeloverskridende forurening kan udgøre en risiko for indeklimaet i en eventuelle fremtidige boliger på nærliggende ejendomme til kildeområdet. I forbindelse med lokalplanlægningen for konkrete projekter skal der tages jordprøver/jordporeluftprøver, således at en påvirkning af menneskers sundhed fra eksisterende jordforureninger undgås.

Planforslagene vurderes på sigt at kunne medføre mindsket sandsynlighed for opståen af nye jordforureninger, som følge af omdannelsen fra erhvervsområdet til blandet bolig og erhverv. Planernes vedtagelse og realisering nødvendiggør dog vurderinger af behov for tiltag i forbindelse med de eksisterende jordforureninger i den senere planlægning, herunder ændret arealanvendelse og håndtering af forurenede jord i forbindelse med konkrete projekter.

### 2.1.4 Grundvand

Hersted Industripark er beliggende i et følsomt indvindingsområde i et område med drikkevandinteresser. Region Hovedstaden har siden 2008 pumpet forurenede grundvand op for at begrænse spredning af forureningen fra Naverland 26.

En omdannelse af området vil ændre arealanvendelsen væsentligt og kan dermed også ved planernes realisering medføre ændringer i områdets befæstelsesgrad. Det forventes, at der på sigt kan ske en øget grundvandsdannelse, der i senere planlægningsfaser bør vurderes i forhold til områdets eksisterende jordforureninger.

### 2.1.5 Klima

#### Skybrud

Flere områder i Hersted Industripark er i dag i risiko for at blive oversvømmet i tilfælde af en 100-års regnvejrshændelse. Det er i området ikke muligt at nedsive regnvand, og regnvand skal således som udgangspunkt håndteres på overfladen.

Masterplanen indeholder visioner om etablering af rekreative arealer, som også skal fungere som klimatilpasningsområder, hvor der i forbindelse med skybrud



eller flerdagsregnvejr kan afledes regnvand hertil, og således sikre de store og nye boligområder mod oversvømmelser.

Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15 vurderes at indeholde visioner og rammer, som muliggør tilpasning til klimarelaterede forandringer i form af øget nedbør ved skybrud.

#### Temperaturstigninger

Fremtidens klima i Danmark byder på højere temperaturer og flere dage med varme- og hedebølger.

Kommuneplantillæg 15 indeholder retningslinjer om opholdsarealer, som blandt andet bestemmer at bebyggelse skal orienteres og udformes således, at der er områder med læ, og at der kan komme sollys på fælles opholdsarealer. Områderne med bynatur samt den høje bebyggelsesprocent vil give lokalbefolkningen gode muligheder for at opsøge skygge i ekstreme varmeperioder.

Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15 vurderes at indeholde visioner og rammer, som muliggør tilpasning til klimarelaterede forandringer i form af varmere temperaturer.

### 2.1.6 Kulturarv

Der er i planområdet en række bevaringsværdige bygninger/industriens bygninger og størstedelen af området er kortlagt som "*velfærdssamfundets kulturarv*".

En omdannelse af området i forbindelse med realisering af visioner og nye kommuneplanrammer kan forventes at medføre ændringer i bygningsstrukturen i området, idet der muliggøres en højere bebyggelsesprocent, samt højere maksimal bebyggelse. Den bevaringsværdige vejnetstruktur i området vurderes i høj grad bevaret og integreret.

Vedtagelse og realisering af forslag til kommuneplantillæg og masterplan for byomdannelse af Hersted Industripark vurderes at kunne medføre indvirkninger på kulturarven i området.

### 2.1.7 Materielle goder

#### Detailhandel

Hersted Industripark anvendes i dag som erhvervsområde, og detailhandlen er begrænset til et mindre areal ved krydsningen mellem Naverland og Smedeland

Ved at ændre områdets brug fra erhverv til blandede bolig- og erhvervsområde vil der ske en markant ændring i brugsmønstret og tilstedeværelsen af firmaer/butikker. Det må forventes, at flere pladskrævende bygninger vil blive ønsket nedrevet og omdannet til etagebyggerier. Området vil derfor sandsynligvis opleve et skift i form af, at værksteder og lagerhaller vil forsvinde eller blive indarbejdet i bybilledet med nye funktioner, som understøtter byomdannelsen.

Realisering af planerne med boligudbygning vurderes at kunne medføre en markant befolkningstilvækst i de kommende år, som vil medføre et behov for flere dagligvarebutikker. Der kan i denne forbindelse dannes yderligere mulighed for, at Albertslund vil øge sin markedsandel inden for udvalgsvarer.

I dag er der en restrummelighed i Hersted Center på henholdsvis 5000 m<sup>2</sup> og 2.550 m<sup>2</sup> for butikker med særligt pladskrævende varegrupper (SPV). Denne restrummelighed vurderes at kunne skabe grundlag for en forventet efterspørgsel på dagligvarebutikker. Forslag til kommuneplantillæg 15 udlægger en ramme på 10.000 m<sup>2</sup> til detailhandel og areal til pladskrævende varer. Planerne vurderes derfor at kunne medvirke til en udvikling, der medfører en positiv indvirkning på detailhandlen i Hersted bydelscenter.

### Adgang til grønne områder og kulturelle goder

Masterplanen indeholder visioner om at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej, der ligeledes kan omdannes til rekreative områder med integrerede klimatilpasningsløsninger. Det er således tanken med disse rekreative, grønne områder at trække Vestskoven ind i det nye byområde og opfordre til leg og aktivitet.

Masterplanen indeholder samtidig visioner om, at Hersted skal være en bydel, hvor kulturen understøtter fællesskab og dannelse, og hvor Albertslunds kulturinstitutioner igangsætter kulturelle aktiviteter i boligområderne, skaber liv mellem bygningerne og motiverer til at besøge nogle af Herstedes nye parker, der ligger, hvor der før var veje.

Realisering af masterplanens visioner vurderes at kunne understøtte en udvikling af området, som kan medføre væsentlige positive indvirkninger på adgangen til grønne arealer og kulturelle goder som materielle goder. Kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne sætte de planlægningsmæssige rammer for anvendelse af områderne i byomdannelsesområdet, og dermed bidrage til en udvikling, hvor adgangen til grønne arealer og kulturelle oplevelser styrkes.

### Kollektiv transport

Den østlige del af Hersted Industripark grænser op til placeringen for den fremtidige letbanestation Glostrup Nord. I planområdet er der i dag desuden en række busstoppesteder langs Naverland, Smedeland, Formervangen og Fabriksparken.

Den stationsnære placering kan medvirke til at gøre området attraktivt for nye borgere og kan sammen med kommuneplantillæggets fastsættelse af lavere parkeringsnormer præge en udvikling, hvor beboere og bruger af området anvender den kollektive trafik frem for individuelle transportformer. Den stationsnære bydel, som også vil have den største bebyggelsesgrad på op til 200 %, vil have kort afstand til offentlig transport. Behovet for kollektiv trafik i planområdet forventes således også stige i takt med, at området omdannes og bebygges med boliger.

Realisering af Masterplan Hersted 2045 og vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne medføre en positiv indvirkning på adgangen til offentlig transport som materielt gode.

## Offentlige institutioner

Hersted Industripark rummer i dag erhvervsskolen Next og en lukket daginstitution. Rammeområdet, som rummer erhvervsskolen, forventes i udviklings fase 2 at ændre anvendelse fra erhvervsområde til boligområde. Disse planmæssige ændringer vurderes som udgangspunkt ikke at medføre betydning for erhvervsskolen som materielt gode, men omdannelsen vurderes at kunne medføre en udvikling, som understøtter uddannelsesinstitutionens placering og øger tilbud for elever og ansatte på Next efter henholdsvis skole og arbejde.

Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder et nyt rammeområde (D24) til den lukkede daginstitution. Dette vurderes at kunne medføre en positiv indvirkning for nye beboere i området ved genetableringen af daginstitutioner i Hersted Industripark.

Vedtagelse og realisering af Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne medføre en positiv indvirkning på offentlige institutioner i området som materielt gode.

## 2.2 0-alternativet

0-alternativet udgør i den situation, der ville foreligge, hvis planforslagene ikke vedtages og gennemføres og udgør samtidig sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen.

I 0-alternativet for Masterplan Hersted 2045 forventes området at vedblive med at være et erhvervsområde, og den nuværende udvikling med flere og flere logistikvirksomheder i området forventes at fortsætte (UPS, PostNord, Elgigantens logistikcenter). Fastholdes den nuværende udvikling, forventes ikke samme potentielle negative indvirkninger i området, som masterplanens visioner kan give anledning til, men der forventes i stedet en stor vækst i trafikken af lastbiler og varevogne, som modsætningsvist forventes afviklet i forbindelse med omdannelse af området til blandet bolig- og erhvervsområde m.m.

I 0-alternativet for kommuneplantillægget fastholdes udviklingen under de eksisterende kommuneplanrammer, som udlægger størstedelen af området til erhvervsområde, samt fastholder den eksisterende afgrænsning af rammeområde C10 til centerområde i den østlige del af området. Den fremtidige udvikling af området vil således ikke indebære en rammeændring til blandet bolig og erhverv i de områder i byomdannelsesområdet, som i dag er udlagt til erhverv. De miljøpåvirkninger, som kommuneplanens vedtagelse kan give anledning til, vil således ikke finde sted.

## 2.3 Vurdering af miljømålsætninger

Tabel 2-1 Resumé af vurdering af miljømålsætninger, som er relevante for planerne

Målsætninger og vurderinger
<b>FN's Verdensmål</b>
<p>Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne medvirke til opnåelsen af:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Delmål 11.2 for så vidt angår sikring af adgangen til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer, men kan i omdannelsesperioden forringe trafikssikkerheden i området.</li><li>&gt; Delmål 11.3 ved at understøtte en inkluderende og bæredygtig livsstil for borgere, uddannelsesinstitutioner og virksomheder.</li><li>&gt; Delmål 11.7 ved at understøtte byudvikling med universel adgang til sikre, inkluderende og tilgængelige, grønne og offentlige rum.</li><li>&gt; Delmål 13.2 ved at integrere tiltag mod klimaforandringer.</li></ul> <p>Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes hverken at kunne medvirke til eller hindre opnåelsen af delmål 11.6 om reduktion af den negative miljøbelastning pr. indbygger.</p>
<b>Målsætninger i Albertslund Kommuneplan 2018-2030</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne bidrage til opnåelse af målsætning om udvikling af en bæredygtig boligby.</li><li>&gt; Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes ikke at bidrage til målsætningen om aktivt at bruge kulturarv i byens udvikling.</li><li>&gt; Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes at bidrage til målsætning om at optimere arealanvendelsen med tættere by, der begrænser energiforbruget og fremmer brugen af kollektiv trafik.</li></ul>
<b>Albertslund Kommunes Klimastrategi, Klimatilpasningsstrategi og Bæredygtighedsstrategi</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne bidrage til en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra transport i området, men dette vil i sidste ende afhænge af understøttende lokalplanlægning og private initiativer.</li><li>&gt; Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at understøtte en udvikling, hvor regnvandssystemets robusthed sikres, men arealreservationer samt egentlige løsninger til regnvandshåndtering fastlægges først i</li></ul>

- forbindelse med lokalplanlægning af området samt i forbindelse med de konkrete projekter.
- > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 danner visioner og rammer for den senere nedstrøms planlægning, hvor Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne bidrage til indtænkning af bæredygtighed på alle niveauer af byplanlægning.
  - > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes ikke i sig selv at ville styrke biodiversiteten, men kan danne rammerne for en udvikling, hvor hensynet til biodiversiteten inddrages.
  - > Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor hverken at kunne bidrage til eller hindre opfyldelsen af målsætning om, at der indarbejdes bæredygtige principper i fremtidige byggeprojekter.

## 2.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Der er i miljøvurderingen af planerne identificeret behov for at etablere særlige afværgeforanstaltninger som følge af planlægning for omdannelse af Hersted Industripark, som bør iagttages i forbindelse med den senere lokalplanlægning af området samt i forbindelse med meddelelse af tilladelser til konkrete projekter.

Figur 2-5 Afværgeforanstaltninger i forbindelse med realisering af masterplan for Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15

Befolkning og menneskers sundhed	
<b>Trafik og trafiksikkerhed</b>	<p>Forlængelse af svingbaner på Fabriksparken, samt på Nordre Ringvej mod fabriksparken og Gammel Landevej.</p> <p>Ændring af kryds fra vigepligtskryds til signalanlæg, udbygning og ombygning af vejstrækninger, ændring af signallængder og samordning af kryds til sikring af tilfredsstillende og sikker afvikling af trafikken i forbindelse med trafikplanlægning og gradvis omdannelse af Hersted Industripark.</p> <p>Sikring af kapacitet og fremkommelighed for bløde trafikanter i forbindelse med gradvis omdannelse af</p>

	området, f.eks. ved etablering af separate cykelstier.
<b>Støj fra veje</b>	Foranstaltninger til sikring af overholdelse af vejledende støjgrænseværdier i forbindelse med lokalplanlægning samt udformning af konkrete projekter herunder f.eks. støjskærme, støjreducerende facader eller vinduer.
<b>Støj fra virksomheder</b>	I forbindelse med lokalplanlægningen skal der gøres rede for støjbelastningen fra hver af de virksomheder, som bidrager til belastningen af det pågældende område, og den eventuelle regulering i form af miljøgodkendelse eller påbud, således at bygherren kan projektere den nødvendige støjafskærmning og -isolering korrekt, f.eks. ved etablering af støjskærme eller overdækninger på virksomhedens matrikel.
<b>Luftkvalitet</b>	I forbindelse med lokalplanlægningen skal der gøres rede for luftforurening fra hver af de virksomheder, som bidrager til belastningen af det pågældende område, og den eventuelle regulering i form af miljøgodkendelse eller påbud, således at bygherren kan projektere den nødvendige tiltag til sikring af boliger, institutioner, kontorer mv.
<b>Vind</b>	Undersøgelse af vindkomfort i forbindelse med lokalplanlægning og konkrete projekter, herunder afværgetiltag i form af forskydning af karréer, vinklede facader, perforerede materialer på altaner samt beplantning.
<b>Lys- og skyggeforhold</b>	Undersøgelse af lys- og skyggeforhold i forbindelse med lokalplanlægning samt i forbindelse med udformning og placering af konkrete projekter.

<b>Indblik</b>	Sikring mod indbliksgener i eksisterende boligområder syd og øst for Hersted Industripark gennem lokalplanlægning for placering og udformning af fremtidig bebyggelse samt beplantning.
<b>Jordbund og arealanvendelse</b>	
<b>Jordbund</b>	Sikring af menneskers sundhed ved jordprøver/jordporeluftprøver fra eksisterende jordforureninger i forbindelse med lokalplanlægning for konkrete projekter.
<b>Kulturarv og arkitektonisk værdi</b>	
Kulturarv	Undersøgelse af mulighederne for genanvendelse og gendannelse af bevarelsesværdige industribygninger samt bevarelse/integration af vejnetstrukturen i Hersted Industripark.

Miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* viser, at masterplanens visioner, samt kommuneplantillæggets nye rammer for anvendelse til blandet bolig og erhverv kan medføre væsentlige negative indvirkninger på trafiksikkerheden for bløde trafikanter i perioder, hvor et stigende antal bløde trafikanter skal sameksistere med tung trafik fra transport- og logistikvirksomheder i området.

Der er derfor behov for at overvåge trafiksikkerheden i forbindelse med den etapevise omdannelse af området.

## 3 Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15

### 3.1 Masterplan Hersted 2045

Masterplan Hersted 2045 indeholder visioner om, at Hersted Industripark i 2045 skal fremstå som en ny og bæredygtig bydel med 11 forskellige kvarterer, letbanestation, førerløse busser, cykelstier, rekreative områder med masser af skov og mange forskellige boligtyper og beboere. Masterplanens afgrænsning omfatter hele det nuværende Hersted Industripark (vist med orange strek på Figur 3-1).



Figur 3-1 Illustrationsplan over visionerne for Hersted 2045, Albertslund Kommune

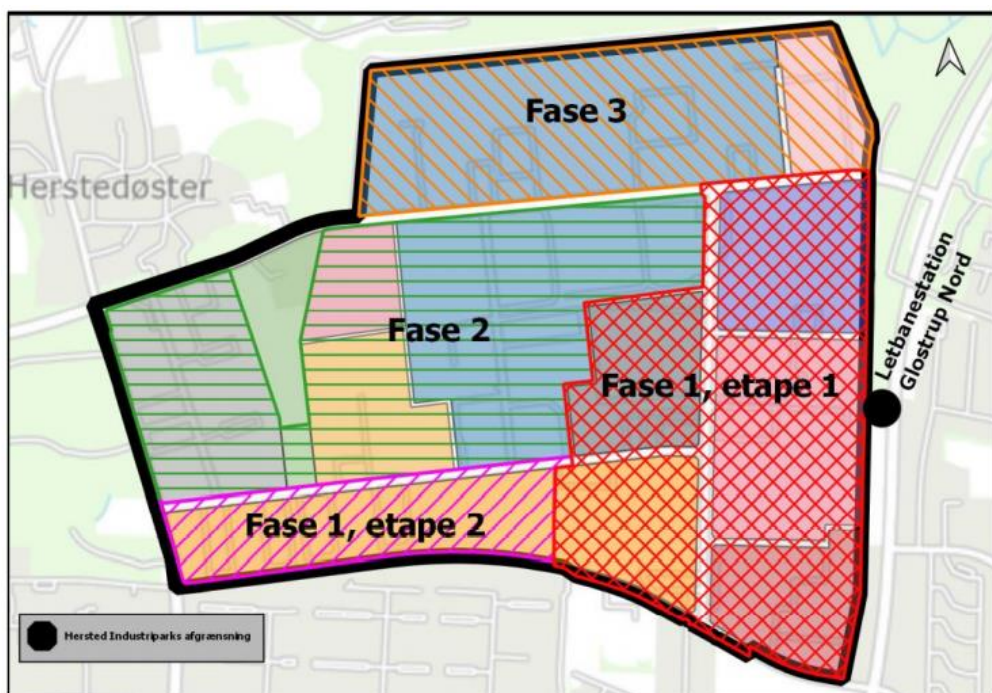
Masterplan Hersted 2045 lægger op til, at Hersted Industripark udbygges i fire etaper, henholdsvis:

- 1 Udbygning af bydelskvartererne Kirkevænget, Stationsbyen, Ringbykvarteret, Dollbyen og den østlige del af Sydvangen, som forventes byudviklet i perioden 2021-2026



- 2 Udbygning af den vestlige del Sydvangen, hvor byomdannelsen forventes at foregå i perioden 2026-2032
- 3 Udbygning af kvartererne Hersted Skovby, Bylunden, Next & HIP I, hvor byomdannelsen forventes at foregå i perioden 2030-2038
- 4 Udbygning af bydelskvartererne HIP II og Skovloden, der forventes påbegyndt fra 2037

De fire etaper forventes udført i tre faser, som vist på Figur 3-2.



Figur 3-2 Kortoversigt over de etaper og faser, som byomdannelsen forventes at få, Albertslund Kommune

### Fase 1 - Etape 1 (byomdannelsesområdet)

De højeste bebyggelsesprocenter vil være i det stationsnære kerneområde (fase 1, etape 1), hvor der i bydelskvarteret Stationsbyen kan bebygges med 200 procent i 6 etager, og der kan punktvis etableres op til 12 etager bebyggelse, som maksimalt må have en bygningshøjde på 40 meter. Der kan således komme henimod 2.304 boliger på 100 kvadratmeter i Stationsbyen eller 2.879 med boliger på 80 kvadratmeter, og der vil også være mulighed for detailhandel i dette bydelskvarter.

De andre bydelskvarterer i det stationsnære kerneområde kan bebygges med op til 150 procent med undtagelse af den østlige del af Sydvangen, hvor bebyggelsesprocenten er maksimal 100. Bebyggelsen i disse områder kan være i op til 6 etager med punktvis bebyggelse i op til 9 etager og maksimal 30 meter højde. Det forventes, at ved en lejlighedsstørrelse på 100 kvadratmeter kan der komme op imod 1.187 boliger i bydelskvarteret Kirkevænget eller 1.484 med boliger på 80 kvadratmeter, 1.228 boliger i Dollbyen på 100 kvadratmeter eller 1.535 boliger

på 80 kvadratmeter, 1.370 boliger på 100 kvadratmeter i Ringbykvarteret eller 1.712 boliger på 80 kvadratmeter, og i den østlige del af Sydvangen kan der komme 710 boliger på 100 kvadratmeter eller 887 boliger på 80 kvadratmeter.

### Fase 1 - Etape 2

Sydvangens vestlige del (fase 1, etape 2) forventes at kunne bebygges med op til 70 procent. Der lægges op til, at der kan komme henimod 647 boliger i dette bydelskvarter, når lejlighedsstørrelsen er på 100 kvadratmeter, og 808 boliger på 80 kvadratmeter.

### Fase 2

Hersted Skovby, der er en del af fase 2, kan bebygges med 60 procent ind mod byområdet og 40 procent ud mod Vestskoven, hvilket med en boligstørrelse på 100 kvadratmeter forventes der at blive etableret 411 boliger eller 514 boliger på 80 kvadratmeter.

Bydelskvarteret Next indgår også i fase 2, og her kan der bebygges med 100 procent, hvilket forventes at give 430 boliger, når lejlighedsstørrelsen er på 100 kvadratmeter eller 538 boliger på 80 kvadratmeter. Bylunden ligger syd for Next og kan bebygges med op til 100 procent, der med en boligstørrelse på 100 kvadratmeter forventes at give 766 boliger eller 957 boliger på 80 kvadratmeter.

Det sidste område i fase 2 er HIP I, der ligeledes har en bebyggelsesprocent på 100, hvilket forventes at give 2.136 boliger, når boligstørrelsen er på 100 kvadratmeter eller 2.670 boliger på 80 kvadratmeter.

### Fase 3

HIP II ligger i fase 3 og her kan der bebygges med op til 100 procent mod Fabriksparken og 50 procent mod Vestskoven, og med en boligstørrelse på 100 kvadratmeter forventes der at komme 2.065 nye boliger eller 2.581 boliger på 80 kvadratmeter.

Skovloden er også en del af fase 3, hvor der ligeledes kan bebygges med 50 procent mod skoven og 100 procent ind mod de andre byområder, hvilket forventes at give 371 boliger, når boligstørrelsen er på 100 kvadratmeter eller 464 boliger på 80 kvadratmeter.

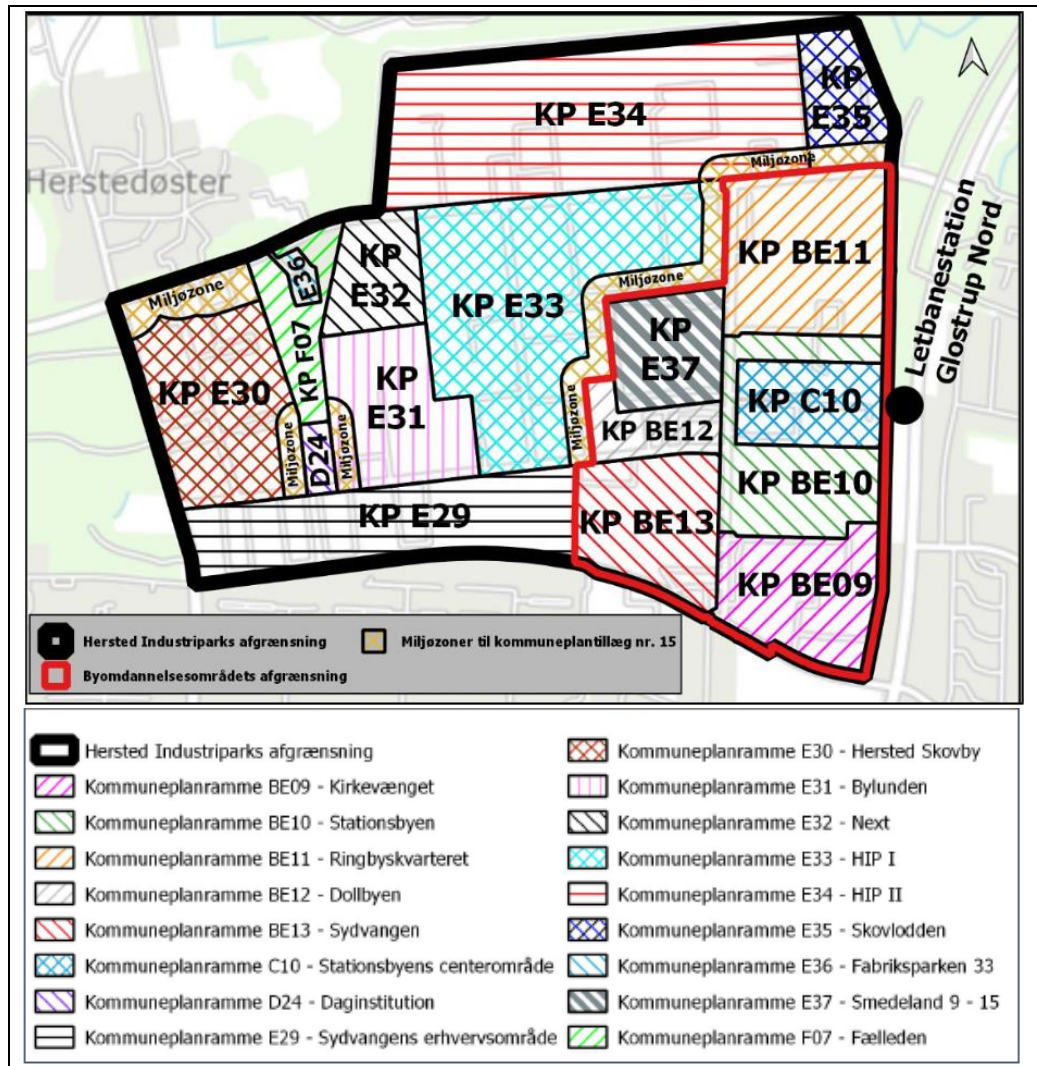
## 3.2 Forslag til Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark*

Kommuneplantillæg 15 - *Byomdannelse af Hersted Industripark* har til formål at sikre, at der er overensstemmelse mellem kommuneplanen og den udvikling, der er vedtaget i Masterplan Hersted 2045 og i planstrategien. Forslag til Kommuneplantillæg 15 skal danne grundlag for omdannelsen af den østlige del af Hersted Industripark med retningslinjer for parkering og opholdsarealer. De andre kommuneplanrammer i området vedbliver med at være erhvervsområder, men ændres geografisk i forhold til faserne i Masterplan Hersted 2045. Derudover udlægges nogle områder i overensstemmelse med den faktiske anvendelse f.eks. til daginstitution. Kommuneplantillægget afgrænses, som vist med sort streg på Figur 3-3, og omfatter det samme område som Masterplan Hersted 2045.

Forslag til kommuneplantillæg vil ligeledes være det overordnede plangrundlag for udarbejdelsen af nye erhvervslokalplaner for de områder, der i en årrække fortsat kan benyttes til erhvervsvirksomheder. Der er således indarbejdet rækkefølgebestemmelser i forslaget til Kommuneplantillæg 15. Det udpegede byomdannelsesområde i Hersted Industripark har førsteprioritet i rækkefølgeplanlægningen. De øvrige rammeområder i Hersted Industripark giver ikke mulighed for boligbebyggelse.

### Nye kommuneplanrammer

I kommuneplantillægget udpeges et nyt byomdannelsesområde (markeret med rød streg på Figur 3-3) for at understøtte den udvikling, der er i gang, hvor flere ejendomme lokalplanlægges til blandede bolig- og erhvervsområder efter ønske fra ejer.



Figur 3-3 Nye kommuneplanrammer i Kommuneplantillæg 15 for Hersted Industripark

De nye rammeområders generelle anvendelsesbestemmelse er blandet bolig- og erhvervsområde, og rammeområde C10 er fortsat udpeget til et centerområde, da dette område ligger op til den nye letbanestation (se Figur 3-3). Afgrænsningen af rammeområde C10 ændres dog i medfør af kommuneplantillæg 15.

De nye kommuneplanrammer med de højeste bebyggelsesprocenter (se Tabel 3-1) i forslag til Kommuneplantillæg 15 ligger i det stationsnære kerneområde, der er sammenfaldende med den nye udpegning og afgrænsning i kommuneplantillægget af byomdannelsesområdet.

Tabel 3-1 Nye kommuneplanrammer i Hersted Industripark, forslag til kommuneplan-tillæg 15

Rammeområde	Zone-status	Generel anvendelse	Bebyggelse max.	Etager max.	Højde max.	Miljø-klasse
BE09 Kirkevænget	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	150 %	9	30	1-3
BE10 Stationsbyen	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	200 %	12	40	1-3
BE11 Ringbyskvarteret	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	150 %	9	30	1-3
BE12 Dollbyen	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	150 %	9	30	1-3
BE13 Sydvangen	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	100 %	9	30	1-3
C10 Herstedcenter	Byzone	Centerområde	200 %	12	40	1-3
D24 Daginstitution	Byzone	Område til offentlige formål	30 %	2	8,5	1-3
E29 Sydvangen Erhvervsområde	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-3
E30 Hersted Skovby	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-5
E31 Bylunden	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-5
E32 Next	Byzone	Erhvervsområde	120 %	8	30	1-3
E33 HIP I	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-5
E34 HIP II	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-5
E35 Skovloden	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1-5
E36 Fabriksparken 33	Byzone	Erhvervsområde	30 %	2	10	1-1
E37 Smedeland 9-15	Byzone	Erhvervsområde	150 %	8	30	1-3
F07 Fælleden	Byzone	Rekreativt område	-	-	-	-

Forslag til kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* vil forsøge at forhindre miljøkonflikter ved, at der udlægges en miljøzone på 50 meter i forhold til byomdannelsesområdet og rammeområde D24 samt fastholde den gældende miljøzone i forhold til Herstedøster Landsby, hvor der kun kan etableres nye virksomheder i miljøklasse 1 – 3.

Retningslinjer for opholdsarealer i det stationsnære kerneområde i forslag til kommuneplantillæg 15 er, at der skal etableres opholdsarealer svarende til mindst 30 procent af boligetagearealet, og udenfor det stationsnære kerneområde skal der etableres opholdsarealer svarende til mindst 50 procent af boligetagearealet.

#### Retningslinjer for parkering

Retningslinjer for parkering for biler i forslag til kommuneplantillæg 15 er, at parkeringsnormen kan yderligere reduceres i det stationsnære kerneområde, hvis der etableres delebilsordninger. Dette gælder for bebyggelser med minimum 75 boliger, der har fælles parkeringspladser. Parkeringsnormen for anlagte parkeringspladser ved etablering af delebilsordninger i det stationsnære kerneområde fastsættes til minimum 0,55 almindelige parkeringspladser pr. bolig og maksimal 0,2 delebilparkeringsplads pr. bolig.

I det stationsnære kerneområde med bebyggelsesprocenter på 150 eller derover skal minimum 75 procent af parkeringspladserne til biler etableres i konstruktion, og i områder med en bebyggelsesprocent mellem 100 - 150 procent skal minimum 50 procent af parkeringspladserne etableres i konstruktion, mens i områder med en bebyggelsesprocent under 100 procent vil kravet til andel af parkering i konstruktion ske efter konkret vurdering.

Desuden indeholder forslag til kommuneplantillægget en parkeringsnorm for cykler i det stationsnære kerneområde. Herefter skal der udlægges 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf der anlægges 2 cykelparkeringspladser pr. etagebolig ved bebyggelsens opførelse. De resterende udlagte cykelparkingspladser anlægges efter behov.

Når antallet af parkeringspladser reduceres på grund af etablering af en delebilsordning, er der samtidig et øget krav om at etablere flere cykelparkeringspladser. Derfor skal der udover den almindelige cykelparkingsnorm etableres yderligere 3 cykelparkingspladser til ladcykler pr. delebilsparkeringsplads.

### 3.3 Forholdet til andre planer og programmer

Miljørapporten skal i medfør af miljøvurderingslovens bilag 4, litra a, indeholde oplysninger om planenes forbindelse med andre relevante planer og programmer.

#### 3.3.1 Fingerplan 2019

I Fingerplan 2019 indgår Albertslund som delområde i det ydre storbyområde (byfingrene). Hele Hersted Industripark ligger indenfor det ydre storbyområde.

Fingerplanens *fingerbystruktur* fastlægger, at byudvikling overvejende skal ske i det indre og ydre storbyområde (håndfladen og byfingrene) i tilknytning til en trafikalk infrastruktur bestående af banebetjening med S-tog, regionaltog, metro og letbaner samt et tilknyttet overordnet vejnet, mens arealerne mellem byfingrene friholdes som grønne kiler til regionale friluftsmål og jordbrug.

Det fremgår således af Fingerplan 2019 kapitel 4, Ad § 11. stk. 1, nr. 3, at:

*”Byudvikling og byomdannelsen i det ydre storbyområde skal med hensyn til intensiteten af områdernes udnyttelse tage udgangspunkt i områdernes beliggenhed i forhold til den eksisterende og den besluttede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafikbetjening. Der har i perioder været et betydeligt forbrug af stationsnære arealer til ekstensive formål, herunder parcelhuse og traditionel industri. Det bidrager ikke til en optimal udnyttelse af den særlige beliggenhed og gode tilgængelighed med kollektiv transport og til udnyttelsen af de store offentlige investeringer i trafikalk infrastruktur”.*

#### 3.3.2 Planstrategi 2019 – Mere Albertslund

I planstrategien, *Mere Albertslund*, som blev vedtaget i maj 2020, er både Lokal Agenda 21 strategi og kommuneplanstrategi. Ifølge strategien i *Mere Albertslund* bliver Hersted Industripark med letbanen et nyt omdrejningspunkt i Albertslund, og området omkring letbanestationen bliver et centralt udgangspunkt for den nye byudvikling.

Letbanestationen giver nye muligheder for et blandet byområde for boliger og erhverv beliggende mellem skov og letbane. I planstrategien gøres her plads til nye typer erhverv og boliger til nye borgere, der sammen med de oprindelige borgere i Albertslund, kan skabe en ny og spændende udvikling for hele byen.

### 3.3.3 Albertslund Kommuneplan 2018-2030 og Kommuneplantillæg 14

Albertslund Kommuneplan 2018-2030 fastsætter de overordnede mål for kommunens udvikling og arealanvendelse, og sætter desuden rammerne for lokalplanlægning.

I Albertslund Kommuneplan er Hersted Industripark udpeget som et udviklingsområde, der får særlig fokus i planperioden. Byomdannelse og byfortætning i Hersted Industripark er et af de boligudviklingsprojekter, som har førsteprioritet i kommunens boligudbygning i perioden fra 2013-2025

Forslag til Kommuneplantillæg 15 erstatter ved Kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse de eksisterende planrammer, der er fastsat i Albertslund Kommuneplan 2018-2030 og Kommuneplantillæg 14 – *Hersted Industripark – Smedeland 8A*.

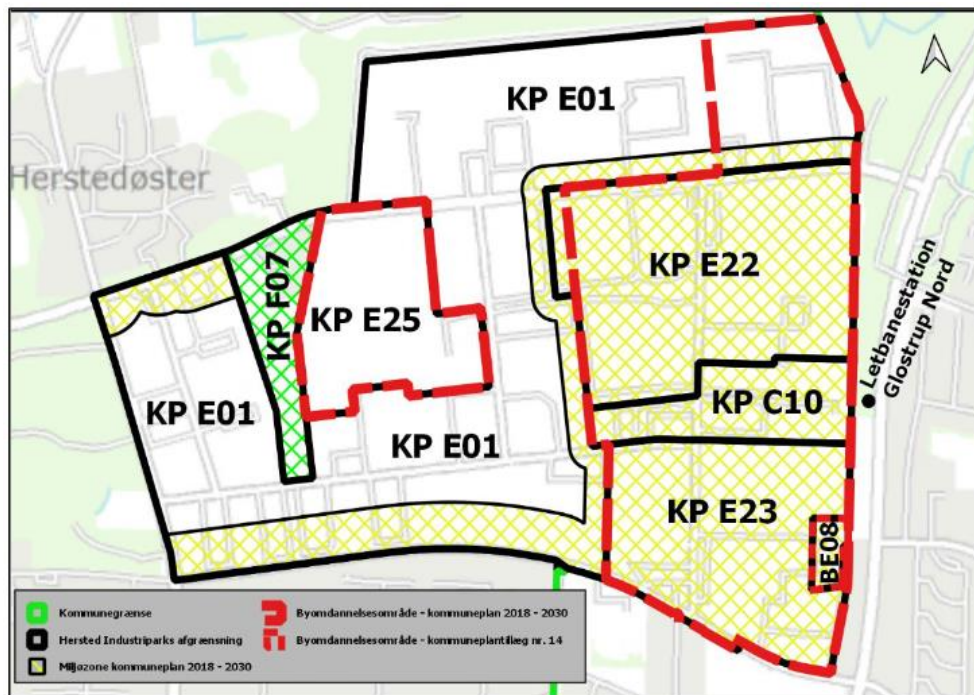
De eksisterende kommuneplanrammer fremgår i Tabel 3-2.

Tabel 3-2 Eksisterende kommuneplanrammer i Albertslund Kommuneplan 2018-2030 for Hersted Industripark

Ramme-nummer	Plannavn	Generel anvendelse	Bebyggelses-pct. max.	Bygings-højde max.	Etager max.
<b>BE08</b>	Smedeland 8A	Blandet bolig- og erhvervsområde	15.650 m <sup>2</sup> boligetagemeter + 4.000 m <sup>2</sup> parkering i konstruktion	30 m	8
<b>C10</b>	Herstedcenter	Centerområde	200	40 m	12
<b>E01</b>	Hersted Industripark Midt	Erhvervsområde	100	12 m	3
<b>E22</b>	Hersted Industripark Øst	Erhvervsområde	120	18 m	5
<b>E23</b>	Hersted Industripark Nordvest	Erhvervsområde	120	30 m	8
<b>F07</b>	Industrigrønningen	Rekreativt område	-	-	-

I de eksisterende kommuneplanrammer kan der inden for planramme BE08, C10, E22, E23 og E25 tillades virksomheder op til miljøklasse 3, mens der i kommuneplanramme E01 kan gives tilladelse til virksomheder op til miljøklasse 5.

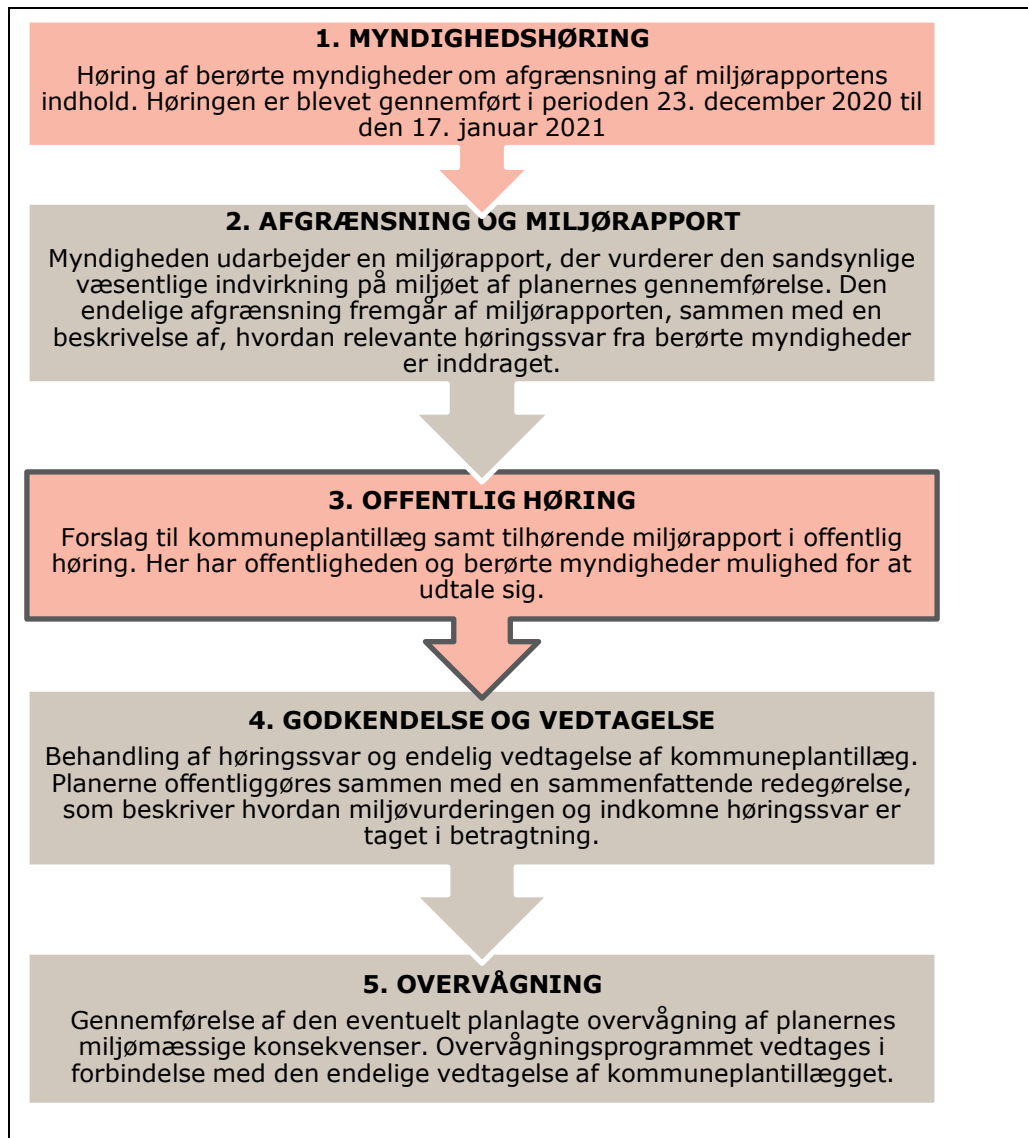




Figur 3-4 Eksisterende kommuneplanrammer i Hersted Industripark i kommuneplan 2018-2023

## 4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Planforslagene er omfattet af kravet om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, jf. lovens § 8, stk. 1, nr. 1. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de fem trin som ses i Figur 4-1.



Figur 4-1: Grafisk oversigt over faserne i miljøvurderingsprocessen.

- Myndighedsbehandling: Albertslund Kommune
- Høringsperiode
- Aktuel fase i miljøvurderingsprocessen

## 4.1 Afgrænsning, vurdering og kriterier

I afgrænsningsrapporten er de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planernes tiltag, identificeret og fastlagt. De udpegede miljøfaktorer er:

- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Jordbund
- > Vand
- > Klima
- > Kulturarv, arkitektonisk og arkæologisk arv
- > Materielle goder
- > Kumulative effekter

Det er i afgrænsningsrapporten vurderet, at planerne ikke medfører væsentlige indvirkninger på følgende miljøfaktorer: Biologisk mangfoldighed, flora og fauna, landskab samt Luft.

I Tabel 4-1 angives de kriterier og indikatorer, der er anvendt ved vurderingen af de sandsynlige miljøpåvirkninger for hver af de relevante miljøfaktorer.

Tabel 4-1: Miljøfaktorer, vurderingskriterier, indikatorer og databehov

Miljøfaktor	Vurderingskriterier	Indikator/planelement	Databehov
Befolkningen og menneskers sundhed	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Støjpåvirkning fra veje</li> <li>&gt; Påvirkning af trafiksikkerhed</li> <li>&gt; Påvirkning af luftkvalitet</li> <li>&gt; Påvirkning af parkering</li> <li>&gt; Lys- og skyggepåvirkninger</li> <li>&gt; Indbliksgener</li> <li>&gt; Ændrede vindforhold</li> <li>&gt; Påvirkninger fra ekstern støj, støv, luft og anden luftforurening fra virksomheder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Øget trafik som følge af byomdannelse</li> <li>&gt; Visioner om førerløse busser</li> <li>&gt; Visioner om delebilsordninger og øger mikromobilitet</li> <li>&gt; Byggehøjder op til 40 m.</li> <li>&gt; Udlæg af områder til blandet bolig og erhverv</li> <li>&gt; Byomdannelsesområde og tilhørende 50 m miljøzone</li> </ul>	Trafikanalyser Vindkomfortanalyser Skyggediagrammer Kvalitative vurderinger Kvalitative interviews med virksomheder i området Støjberegninger OML-beregninger
Klima	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Tilbageholdende af regnvand, herunder klimasikring og håndtering af ekstremregn.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Regnvandshåndtering</li> </ul>	Kvalitativ vurdering

Jordbund	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Påvirkning af jordbund og håndtering af jordforurening</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ændret arealanvendelse i forbindelse med byomdannelse</li> </ul>	Kvalitativ vurdering
Vand	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Påvirkning af grundvand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ændret arealanvendelse i forbindelse med byomdannelse og ændret befæstningsgrad</li> </ul>	Kvalitativ vurdering
Arealanvendelse	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ændret arealanvendelse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ændret arealanvendelse fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde</li> <li>&gt; Ændringer i bebyggelse, højder og tæthed mellem bygninger</li> </ul>	Kvalitativ vurdering
Kulturarv	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Påvirkning af bevaringsværdier i Hersted Industripark og områdets struktur</li> <li>&gt; Kirkebyggelinje</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ændringer i vejstrukturer samt bygningsfacader, materialer og farver</li> </ul>	Kvalitativ vurdering
Materielle goder	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Påvirkning af detailhandlen i Albertslund</li> <li>&gt; Påvirkning af adgangen til offentlige institutioner</li> <li>&gt; Påvirkning af adgangen til grønne områder og kulturelle goder</li> <li>&gt; Påvirkning af adgang til offentlig transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ændring af afgrænsning af eksisterende bydelscenter</li> <li>&gt; Visioner om og rammer for etablering af daginstitution og uddannelsesinstitution</li> <li>&gt; Visioner om og rammer for etablering af rekreative områder</li> <li>&gt; Visioner om og rammer for byudvikling i tilknytning til fremtidig letbanestation</li> </ul>	<p>Detailhandelsanalyse</p> <p>Kvalitativ vurdering</p>

## 4.2 Høring af berørte myndigheder

Afgrænsningsrapporten har været i høring hos berørte myndigheder i perioden fra den 23. december 2020 til den 17. januar 2021, om bemærkninger til omfanget og indholdet af miljørapporten. De hørte myndigheder var:

- > Vejdirektoratet
- > Hovedstadens Letbane
- > Region Hovedstaden
- > Glostrup Kommune
- > HOFOR
- > Slots- og Kulturstyrelsen
- > Kroppedal Museum

- > Danmarks Naturfredningsforening
- > Danmarks Naturfredningsforening Albertslund
- > Albertslund Forsyning
- > Albertslund Kommune, Byggesager
- > Albertslund Kommune, Park og Vej
- > Albertslund Kommune, Affald og Genbrug
- > Albertslund Kommune, Miljø

Høringen gav også mulighed for at stille forslag om miljøforhold, der burde belyses og vurderes i miljøvurderingen, og forslag til målsætninger, der også burde inddrages i miljøvurderingen.

Der er indkommet i alt 7 hørings svar:

**HOFOR** fremsendte hørings svar om, at såfremt regnvand skal håndteres på overfladen, opfordres til, at der på et så tidligt tidspunkt som muligt tages udgangspunkt i en analyse af det eksisterende terræn mhp. at afklare, hvordan vandet naturligt vil strømme i området, således at der kan skabes overblik over, hvor der mest hensigtsmæssigt kan placeres eventuelle regnvands- eller skybrudsbassiner. Herudover gjorde HOFOR opmærksom på, at ved en så væsentlig udbygning og omdannelse af området kan der blive behov for at etablere nye spildevandsledninger og vandforsyningsledninger. Dette vil skulle afklares nærmere, når der er overblik over den samlede befolkningstilvækst i området.

**Kroppedal Museum** fremsendte hørings svar om, at eftersom matriklen er fuldt udbygget er det museets vurdering, at der ikke er risiko for at støde på væsentlige, jordfaste fortidsminder ved et kommende gravearbejde, idet evt. fortidsminder formentlig blev ødelagt ved opførelsen af det eksisterende byggeri.

**Glostrup Kommune** fremsendte hørings svar om, at Glostrup Kommune ønsker, at konsekvenserne af kommuneplantillægget i forhold til trafikken i Glostrup Kommune også undersøges og belyses, herunder belastningen af krydsene Fabriksparken/Ring3, Gammel Landevej/Ring3 og Herstedøstervej/Hovedvejen. Den resulterende trafikbelastning skal tage hensyn til krydsenes reducerede kapacitet i medfør af anlæg af letbanen.

Glostrup Kommunes hørings svar indeholdt derudover et ønske om, at reelle påvirkning på kapaciteten og strukturen i den kollektive trafik belyses i miljørapporten, herunder ikke mindst en vurdering af den konkrete forventede belastning af letbanen fra stoppet Glostrup Nord samt en vurdering af, hvilke andre buslinjer der fremtidigt skal forbinde Hersted til nærliggende knudepunkter.

Glostrup Kommune har desuden i sit høringssvar anført, at Glostrup Kommune ønsker, at det fremgår, at det for kommuneplanrammerne langs kommunegrænsen til Glostrup undersøges, hvor der i den videre planlægning (lokalplaner) skal undersøges for indbliksgener.

**Albertslund Kommune Trafik & Veje** fremsendte høringssvar med bekymring over det kommende pres på parkering af biler i Hersted Industripark området. Indtil der er etableret en beboergruppe, som kan og vil fungere med færre personbiler og mere kollektiv trafik og delebiler, må man forvente en yderligere eskalering af kommunens eksisterende problemer med ulovlig og generende parkering af biler i rabatter og på kommunens veje. I forhold til afgrænsningen af miljøvurderingen bør trafikanalyserne desuden inddrage hensynet til tilgængelighed for handicappede borgere.

**Albertslund Kommune Byggesag** fremsendte høringssvar om muligheden for at belyse ressourceforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning i forhold til den ændrede arealanvendelse (og/eller klima), når der bygges en hel ny bydel med høje bebyggelsesprocenter på op til 150-200 %, herunder materialevalg. Albertslund Kommune Byggesag mener derfor, at det vil være relevant at inddrage miljøpåvirkningen af materialevalg i forhold til nybyggeriet. Med den ændrede arealanvendelse og fokus på det grønne, vil det være oplagt også at se på planens positive effekter i forhold til biodiversitet og "*nature-based solutions to climate change*".

Hovedstadens Letbane og Albertslund Forsyning havde ingen kommentarer til afgrænsningen.

Høringen har ikke givet anledning til ændring af afgrænsningen af miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15 – *Hersted Industripark*.

Dog har Glostrup Kommunes bemærkning om, at den gennemsnitlige størrelse af lejlighederne på 100 kvadratmeter virker for stor i forhold til de projekter, der indtil videre er kommet anmodninger om at udarbejde lokalplaner for jf. de tidligere fremsendte udkast til afgrænsningsnotater for konkret projekter i Hersted Industripark.

Albertslund Kommune vil således imødekomme Glostrup Kommunes opfordring til, at der skal tages udgangspunkt i en gennemsnitlig lejlighedstørrelse på 80 kvadratmeter, hvilket nu fremgår af det endelige afgrænsningsnotat.

Endvidere er det præciserede i forhold til bemærkning herom fra Glostrup Kommune, at miljøvurderingen ligeledes skal indeholde et vurderingskriterie, der omhandler indbliksgener i forhold til Hersted Industriparks østlige afgrænsning.

Albertslund Kommunes trafikafdeling er kommet med bemærkninger om at præcisere teksten omkring trafik og luftforurening, og derfor er det præciserede i overskriften og i selve afsnittet herom, at det er luftforurening fra trafik, der menes i dette afsnit.

Skemaet for vurderingskriterier og databehov er blevet tilrettet efter samtale med rådgiver herom. Endvidere er det præciserede, hvilket målsætninger fra planer og programmer, der vil indgå i miljøvurderingen.

## 5 Tilgang og metode i miljøvurderingen

Miljøvurderingens første del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang planernes initiativer og forslag forventes at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsnotatet.

Hvis der er miljøemner, hvor det forventes, at der vil ske en væsentlig naturlig udvikling af planområdets omgivelser, som har betydning for vurderingen af miljøpåvirkningerne, er denne udvikling beskrevet under de enkelte miljøemner og/eller under kumulative effekter.

Miljøvurderingens anden del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt planernes initiativer og forslag antages at fremme eller udgøre en hindring for realisering af de miljø- og naturmålsætninger, som er beskrevet i nationale strategier og handlingsplaner.

### 5.1 0-alternativet

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis planforslaget ikke vedtages og gennemføres. 0-alternativet udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen. De foreslåede ændringer holdes således op mod den nuværende miljøtilstand i beskrivelsen af de forventede indvirkninger på miljøet.

I 0-alternativet for Masterplan Hersted 2045 forventes området at vedblive med at være et erhvervsområde, og den nuværende udvikling med flere og flere logistikvirksomheder i området forventes at fortsætte (UPS, PostNord, Elgigantens logistikcenter). Det tyder på, at som følge af nærheden til København kan Hersted Industripark blive til et omlastningscenter, hvor store lastbiler kommer ind med varer og bliver omlastet til varevogne for at blive fordelt til kunder i Storkøbenhavn.

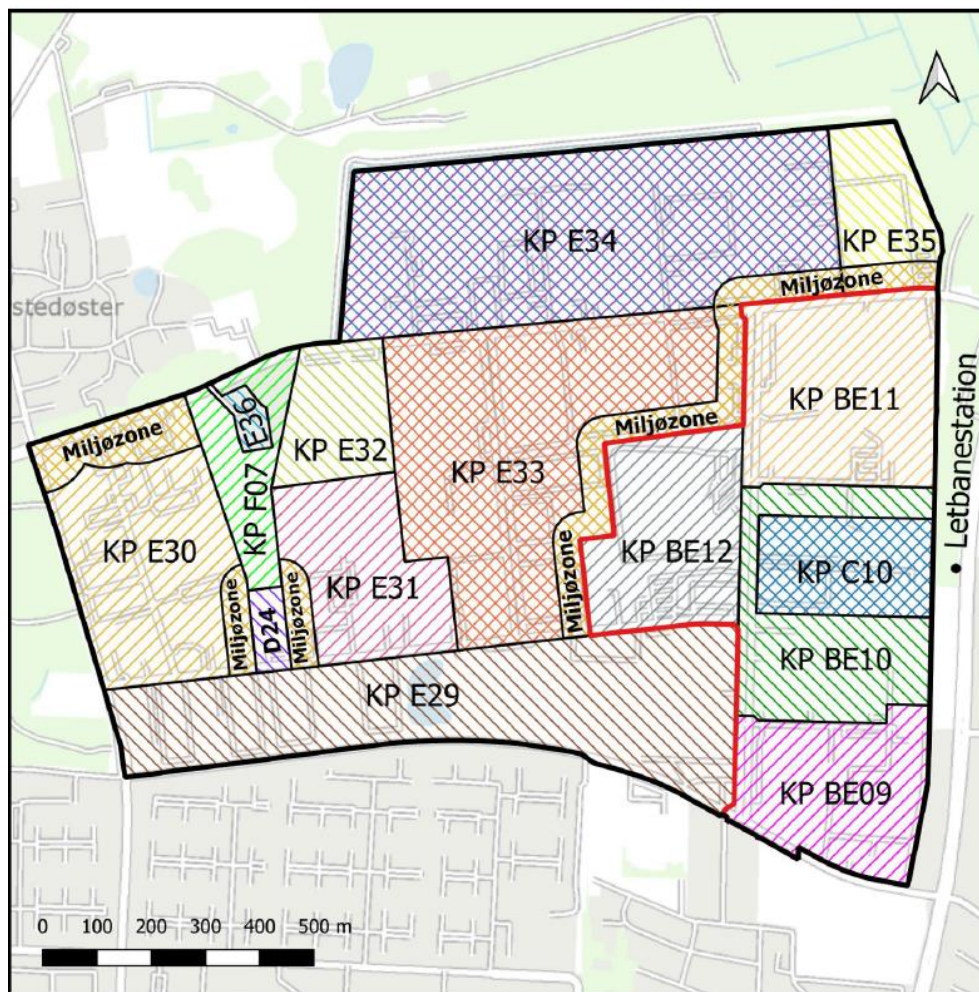
I 0-alternativet for kommuneplantillægget fastholdes udviklingen under de eksisterende kommuneplanrammer, som udlægger størstedelen af området til erhvervsområde, samt fastholder den eksisterende afgrænsning af rammeområde C10 til centerområde i den østlige del af området.

### 5.2 Alternativer

I udarbejdelsen af forslag til kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* er arbejdet med forskellige afgrænsninger af byomdannelsesområdet.

Med udgangspunkt i masterplanens opdeling af faser og etaper for byomdannelsen, var der udarbejdet en alternativ afgrænsning af byomdannelsesområdet i Hersted Industripark.





Figur 5-1 Alternativ afgrænsning af byomdannelsesområde (markeret med rød streg) i Hersted Industripark, Albertslund Kommune

Ændringen af afgrænsningen er foranlediget af en stigende interesse fra private ejendomsudviklere, som ønsker at igangsætte omdannelse af delområder i den første fase af omdannelse inden for det stationsnære kerneområde.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 - *Byomdannelse af Hersted Industripark* omfatter ikke yderligere alternativer.

## 6 Miljøstatus

I dette afsnit redegøres for den eksisterende miljøtilstand i og omkring planområdet. Den eksisterende miljøtilstand danner grundlag for miljøvurderingen.

### 6.1 Befolkningen og menneskers sundhed

#### 6.1.1 Trafikstøj

Hersted Industripark anvendes i dag som erhvervsområde og rummer i dag en del transporttunge virksomheder. Øst for området løber desuden Nordre Ringvej, og nord for området løber Frederikssundmotorvejen. Området er i dag påvirket af støj fra veje (se Figur 6-1).



Figur 6-1 Eksisterende støj fra veje i og omkring planområdet i 1,5 meters højde, COWI, juli 2021

Som det fremgår af ovenstående støjbredelseskort, er støjpåvirkning af trafik i dag koncentreret omkring vejene, og eksisterende bygninger skærmer i dag for arealer i anden række fra vejene.

Der er forskel på, hvordan mennesker oplever støj. Genevirkningen afhænger af støjens intensitet, frekvensfordeling, fordeling over døgnet mv., men også sociale og psykologiske faktorer har betydning<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

Støj kan være sundhedsskadelig. Undersøgelser indikerer, at gentagne støjpåvirkninger kan være medvirkende årsag til permanent forhøjelse af blodtrykket og manglende psykisk velbefindende. Derfor er der opstillet vejledende støjgrænser for forskellige støjkloder til brug ved planlægning af forskellige støjfølsomme anvendelser. Disse grænseværdier udtrykker den støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel.

De vejledende grænseværdier for vejtrafik er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje" og er gengivet nedenfor i Tabel 6-1:

Tabel 6-1: Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje ( $L_{den}$  i dB).

Område	Grænseværdi
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	58 dB
Hoteller, kontorer mv.	63 dB

Ved omdannelse fra erhvervsområde til område for blandede byfunktioner kan reglen for "huludfyldning" benyttes, hvor grænseværdien på 58 dB ikke kan overholdes. Ifølge denne kan der planlægges nye, støjisolerede boliger under forudsætning af, at det sikres at:

- > Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end  $L_{den} = 58$  dB.
- > Det indendørs støjniveau med lukkede vinduer ikke overstiger  $L_{den} = 33$  dB (jf. BR18)
- > Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på højst  $L_{den} = 46$  dB indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer, hvis vinduerne kan åbnes til ventilationsformål. For kontorbyggeri gælder en støjgrænse på 51 dB.
- > Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.

### 6.1.2 Luftkvalitet og luftforurening fra virksomheder

Den registrerede luftkvalitet over Hersted Industripark er generel for luftkvaliteten i hele Albertslund Kommune. Selvom området ved Hersted Industripark ligger relativt tæt ved befærdede trafikkorridorer som eksempelvis Frederikssundmotorvejen og Nordre Ringvej, er der i området ikke koncentration af de modellerede stoffer, som ligger i nærheden af grænseværdierne for de pågældende stoffer. Med hensyn til sundhedsskadelig luftforurening er det Miljøstyrelsens krav i luftvejledningen, at der overalt skal være en god luftkvalitet.

For luftforurening er der grænser for emission og for immissionskoncentrationsbidrag. Hver virksomhed reguleres for sig, og såfremt en virksomhed overskrider massestrømsgrænsen for et stof, skal ethvert af denne virksomheds afkast, der indeholder det pågældende stof, som udgangspunkt overholde den vejledende grænseværdi for emission<sup>8</sup>. Grænseværdien for et forurenende stofs bidrag til luftforureningen omkring virksomheden (stoffets immissionskoncentrationsbidrag) kaldes for stoffets B-værdi. De vejledende B-værdier er som udgangspunkt gældende alle steder uden for virksomhedens skel. B-værdierne er således de samme for boligområder og for erhvervsområder. Typisk skal B-værdierne overholdes uden for skel i 1,5 meters højde.

Diffuse udslip af støv og lugt f.eks. emissioner fra udendørs oplag mv. er ikke reguleret i henhold til ovennævnte vejledninger. Disse reguleres ved krav til drift og indretning i miljøgodkendelsen for den enkelte virksomhed.

I det eksisterende rammeområde E01 - *Hersted Industripark Midt* kan tillades virksomheder i afstandsklasse 1-5. De maksimale støjgrænser er i dette rammeområde fastsat til 60 dB om dagen, 60 dB om aftenen og 60 dB om natten.

Hersted Industripark anvendes i dag til erhvervsområde. Udover støj fra lastbiler fra de transporttunge virksomheder i området, kan virksomheder i området også udlede anden form for forurening til luften, herunder støj fra ventilationsanlæg og støv.

I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende miljøvurdering er der foretaget en indledende luftforureningsanalyse<sup>9</sup> af virksomhederne i Hersted Industripark, der er omfattet af Masterplanens faser og etaper. Den indledende analyse viser, at der er i alt ca. 80 aktive virksomheder fordelt på følgende:

Tabel 6-2: Oversigt over virksomheder i Hersted Industripark, sommer 2021 Kilde: DMA

Oversigt over virksomhedstyper	Antal (stk.)
Godkendelsespligtige virksomheder	6
Autoværksteder	27
Mindre maskinværksteder mv.	12
Garageanlæg og lignende	10
Mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art	13
Øvrige virksomheder af forskellig art	13

<sup>8</sup> COWI: Indledende luftforureningsanalyse, juli 2021

<sup>9</sup> COWI: Indledende luftforureningsanalyse, juli 2021

I en virksomhedsscreening over virksomheder i Hersted Industripark, udført af COWI i maj 2021, er det generelle billede over eksisterende virksomheder i Hersted Industripark, at virksomheder med ventilationsanlæg på taget eller siden af bygningen generelt befinder sig omkring Smedeland<sup>10</sup>. I virksomhedsscreeningen blev relevante virksomheder identificeret og herefter kontaktet med henblik på at kortlægge støjende aktiviteter f.eks. i form af driftsaktiviteter, transportbehov, skæve mødetider, samt om virksomhederne har ventilationsanlæg eller andre anlæg, der kan give anledning til støj i lokalområdet. Disse virksomheder fremgår nedenfor af Figur 6-4.

I virksomhedsscreeningen indgik ikke virksomheder, som allerede var screenet i forbindelse med tidligere kommuneplantillæg- og lokalplanlægning for byomdannelsesprojekter på Smedeland 38 og Smedeland 8A. I sidstnævnte screeninger er der identificeret, at der i dag forekommer støjafkast fra ventilation og køleanlæg samt tung transport på alle tidspunkter af døgnet i mere eller mindre omfang på adresserne Malervangen 5, 9 og 11 samt Smedeland 8B, 17, 26 B+A, 32, 36 og 42-46.

Kort over virksomheder omkring Smedeland 8A, som i dag giver anledning til støj, fremgår af Figur 6-2.

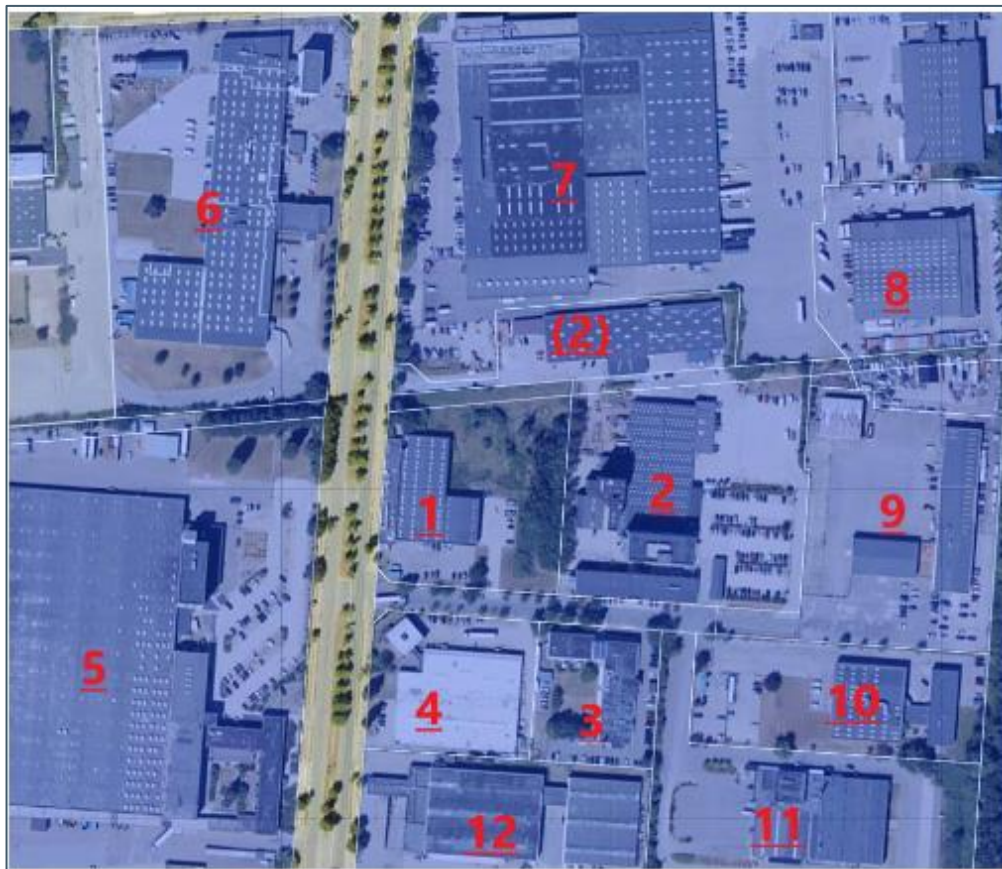
---

<sup>10</sup> COWI: Virksomhedsscreening for nyt byomdannelsesområde i Hersted Industripark, juni 2021

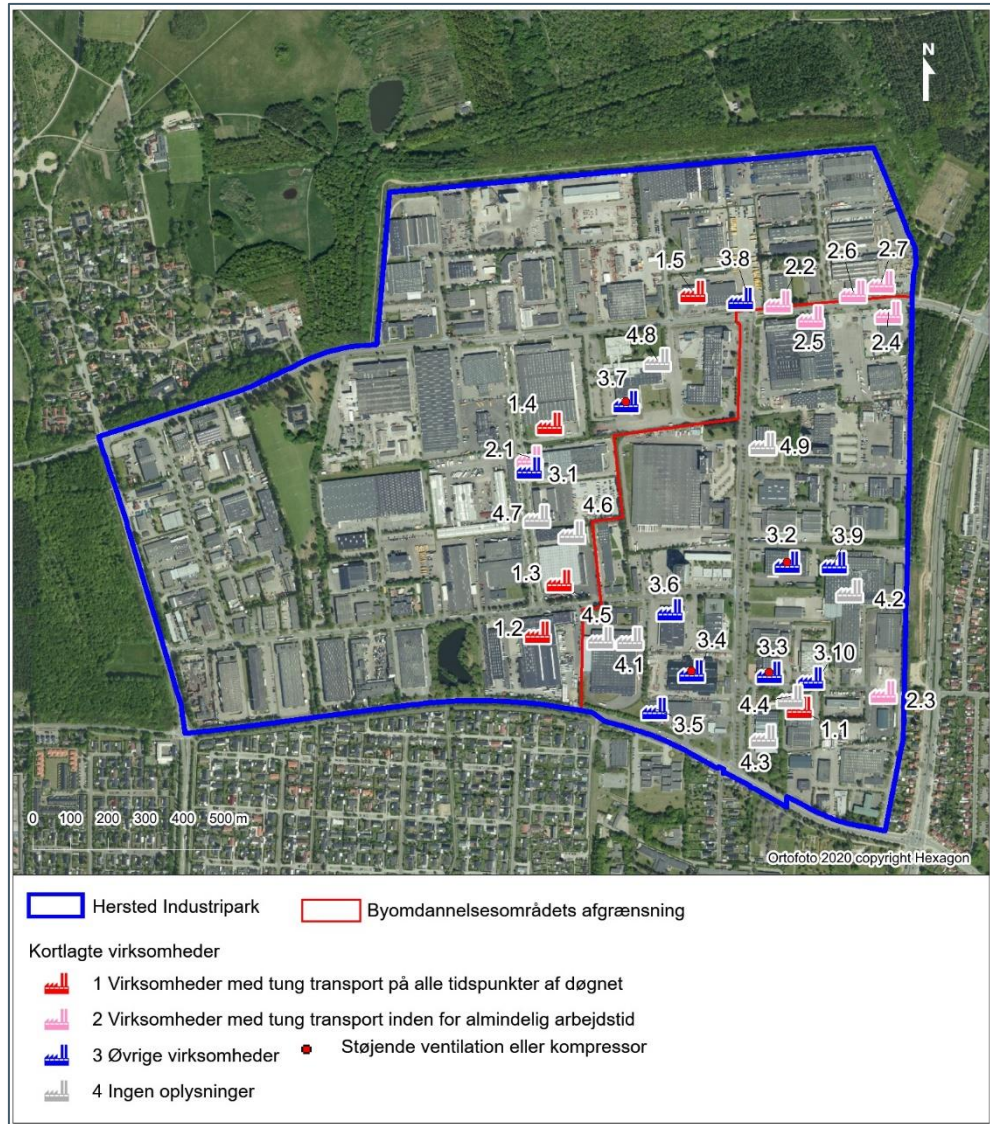


Figur 6-2 Placering af virksomheder omkring Smedeland 8A, de medfører støj i området, Dansk Miljørådgivning A/S, 12. juni 2020

Kort over virksomheder omkring Smedeland 38, som i dag giver anledning til støj, fremgår af Figur 6-3.



Figur 6-3 Placering af virksomheder omkring Smedeland 38, der medfører støj i området, Smedeland 38 (1), Smedeland 36 (2) - omfatter også Smedeland 40, Smedeland 26B (3) Smedeland 26A (4), Smedeland 11-15 (5), Smedeland 17 (6), Smedeland 42-46 (7), Fabriksparken 3 (8), Smedeland 32 (9), Smedeland 30 (10), Smedeland 28 (11), Smedeland 24 (12).



Figur 6-4 Kortlagte virksomheder i det stationsnære kerneområde i Hersted Industripark omfattet af virksomhedsscreening juni 2021, COWI

Der eksisterer i dag seks **godkendelsespligtige virksomheder**, som kan afgive forskellige afkast af primært diffus støv, lugtgener og støj.

Udover de godkendelsespligtige virksomheder er der registreret 27 **autoværksteder**, som er omfattet af bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (Autoværkstedsbekendtgørelsen). Bekendtgørelsen kræver, at anlæg og aktiviteter til autolakering skal etableres mindst 100 meter fra boligformål, blandet bolig og erhverv, institutionsformål og rekreative formål. Typiske emissioner fra autoværksteder inkluderer: støv, flygtige organiske forbindelser (voc) og olietåger fra lakering, sprøjtekabiner, undervognsbehandling, maskinel slibning og andre støvfrembringende aktiviteter samt udstødningsgas, rensmiddeldampe og svejserøg fra diverse øvrige aktiviteter. Aktiviteter som motorreparation, ventilationsanlæg, pladearbejde, autovask, intern og ekstern transport på autoværksteder kan desuden være kilder til støj.



Derudover eksisterer en række **øvrige virksomheder** herunder mindre maskinværksteder, garageanlæg og lignende, mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art og øvrige virksomheder af forskellig art.

### 6.1.3 Eksisterende skyggeforhold

Eksisterende planrammer fremgår af afsnit 3.3.3, viser de gældende rammer for maksimal tilladte etageantal samt byggehøjde. Der er udarbejdet skyggeanalyser for Hersted Industripark (COWI, juni 2021), som viser skygger i og omkring planområdet på forskellige klokkeslæt og tidspunkter på året. Disse skyggeanalyser er ikke et udtryk for de faktiske skyggepåvirkninger i området, men de potentielle skyggepåvirkninger ved en fuld udbygning under de eksisterende kommuneplanrammer.

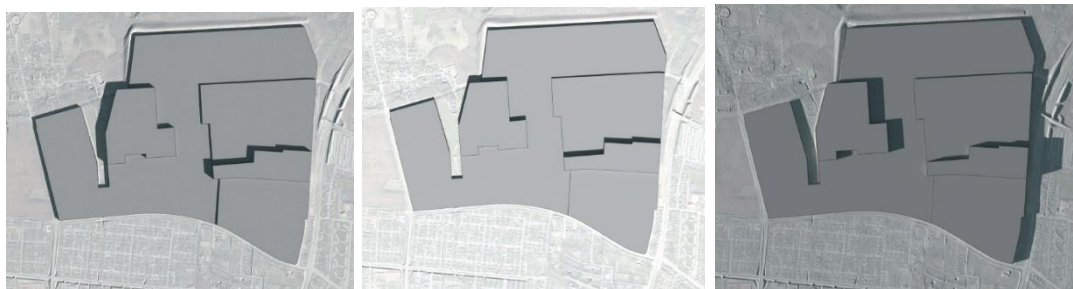
Efter eksisterende kommuneplanramme BE08 er fastsat et maksimalt etageantal på 8 etager (30 meter). Bebyggelse kan dog kun opføres i maksimalt 6 etager og bebyggelse i op til 8 etager kan kun tillades efter en konkret arkitektonisk vurdering.

I det eksisterende rammeområde C10 kan tilladelse bebyggelse i op til 12 etager (40 meter). En fuld udnyttelse af de eksisterende planrammer med bebyggelse i 8 etager samt potentielle skyggekast herfra fremgår nedenfor af Figur 6-5, Figur 6-6 og Figur 6-7.

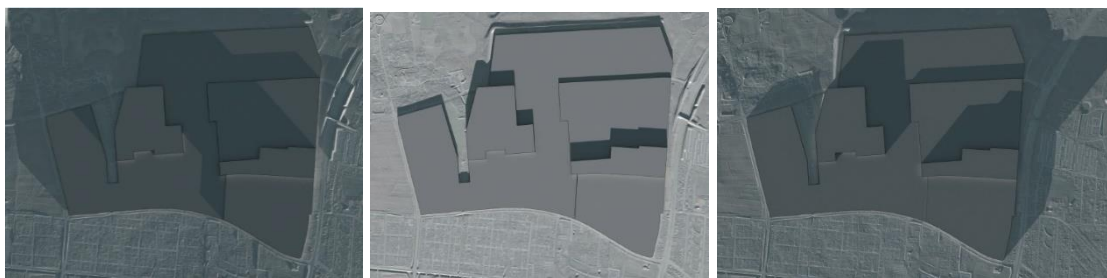
I den største eksisterende planramme E01 kan tillades bebyggelse i op til 3 etager (12 meter), mens der i eksisterende planrammer E22 og E23 kan tillades bebyggelse i op til 5 etager (18 meter). I planramme E25 kan tillades bebyggelse op til 8 etager (30 meter).



Figur 6-5 *Potentielle skyggepåvirkninger under eksisterende kommuneplanrammer, 21. juni (sommersolhverv), klokken 9:00, 12:00 og 19:00*



Figur 6-6 *Potentielle skyggepåvirkninger under eksisterende kommuneplanrammer, 21. marts (jævndøgn), klokken 9:00, 12:00 og 17:00*



Figur 6-7 Potentielle skyggepåvirkninger under eksisterende kommuneplanrammer, 21. december (vintersolhverv), klokken 9:00, 12:00 og 15:00

## 6.2 Trafik

### 6.2.1 Trafiktællinger og trafikafvikling

Der er i år 2019 foretaget trafiktællinger på de fire adgangsveje til Hersted Industripark ved Fabriksparken, Vestskovvej, Herstedøstervej og Gammel Landevej. Disse tællinger er sammenholdt med en trafikberegning for år 2019 i Tabel 6-3 for validering af miljøstatus og beregningsgrundlag for miljøvurderingen.

Tabel 6-3 Trafikmængder fra tællinger i 2019 og beregnede trafikmængder 2019, RAWMobility, juni 2021

Validering	Tælling 2019			Beregnet 2019		
	Biler	Lastbiler	Sum	Biler	Lastbiler	Sum
<b>Vestskovvej</b>	7.300	1.000	8.300	8.211	966	9.177
<b>Herstedøstervej</b>	9.000	1.300	10.300	8.434	1.054	9.489
<b>Gl. Landevej</b>	7.000	1.100	8.100	7.044	736	7.780
<b>Fabriksparken</b>	9.500	1.300	10.800	9.727	1.189	10.916
<b>I alt</b>	32.800	4.700	37.500	33.417	3.945	37.362

På nedenstående Figur 6-8 fremgår den beregnede trafik i basisåret 2019 som udtryk for eksisterende miljøtilstand for trafik i området, angivet som ÅDT<sup>11</sup> biler/lastbiler på de forskellige adgangsveje. Trafikken er i dag jævnt fordelt på de fire adgangsveje til området. De største gennemgående veje har en ÅDT på 7-11.000, mens de mindre fordelingsveje har en ÅDT på 800-3.000<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> ÅDT er en forkortelse af årsdøgnstrafik, som er et udtryk for trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året.

<sup>12</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021



### 6.2.3 Parkeringsnormer

De eksisterende retningslinjer for bilparkering i Kommuneplan 2018 – 2030 er, at parkeringsnormen i det stationsnære kerneområde kan reduceres med op til 50 procent, og med 33 procent i det stationsnære område. Uden for det stationsnære område kan parkeringsnormen reduceres med 33 %, hvis parkeringspladserne kan dobbeltudnyttes. Denne dobbeltudnyttelse kan ske mellem arealanvendelser, der primært har parkeringsbehov indenfor normal arbejdstid som erhvervsvirksomheder, skoler og andre offentlige institutioner, og arealanvendelser der primært har parkeringsbehov udenfor normal arbejdstid som boliger, biograf, idrætsanlæg og andre fritidsformål.

Parkeringsnormer for biler fremgår nedenfor på Figur 6-10.

<b>Parkeringsnorm for biler i kommuneplan 2018 – 2030</b>	
<b>Bolig</b>	
<b>Anvendelse</b>	<b>Antal</b>
Åben-lav	2 pr. bolig
Tæt-lav	2 pr. bolig
Etagebebyggelse	1,5 pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier	0,25 pr. bolig
<b>Erhverv</b>	
<b>Anvendelse</b>	<b>Antal</b>
Butikker	1,0 pr. 25 m <sup>2</sup>
Butikker med pladskrævende varer	1,0 pr. 50 m <sup>2</sup>
Kontor og liberalt erhverv	1,0 pr. 50 m <sup>2</sup>
Øvrigt erhverv	1,0 pr. 100 m <sup>2</sup>
Hoteller	1,0 pr. værelse
Restaurationer, biograf, teater og lignende funktioner	1,0 pr. 10 siddepladser
Service- og tankstationer	10 pr. servicestation
<b>Offentlige formål</b>	
<b>Anvendelse</b>	<b>Antal</b>
Skoler 0. – 10. klasse	0,5 pr. ansat
Voksen- og ungdomsuddannelse	0,5 pr. ansat 0,25 pr. elev
Daginstitutioner	1,0 pr. 50 m <sup>2</sup>
Plejehjem	0,25 pr. bolig
Idrætshaller	1,0 pr. 10 personer anlægget er godkendt til af brandmyndigheden
Ved øvrigt byggeri fastsættes parkeringsnormen i lokalplanlægningen efter en konkret vurdering, herunder bil- og cykelparkeringsnormen for senior- og ældreboliger.	

Figur 6-10 Parkeringsnormer for biler, Albertslund Kommuneplan 2018-2030

De eksisterende retningslinjer for cykelparkering i Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030 er, at ved busterminaler samt tog-, og letbanestationer skal der planlægges tilstrækkeligt areal til cykelparkering, som er velplaceret i forhold til terminalen og stationen. Parkeringsnormer for cykler fremgår nedenfor af Figur 6-11.

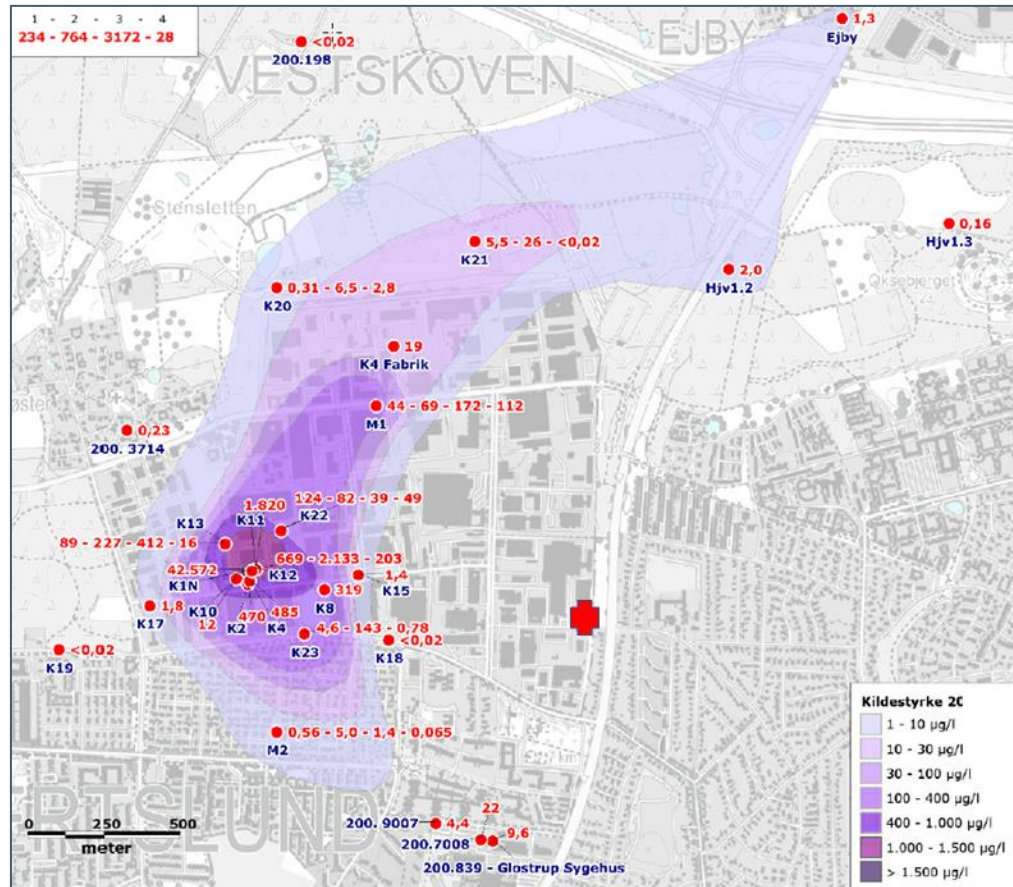
<b>Parkeringsnorm for cykler i kommuneplan 2018 – 2030</b>	
<b>Bolig</b>	
Anvendelse	Antal
Åben-lav	På egen grund
Tæt-lav	På egen grund
Etagebebyggelse	2 pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier	1 pr. bolig
<b>Erhverv</b>	
Anvendelse	Antal
Detailhandel	4 pr. 100 m <sup>2</sup>
Butikker med pladskrævende varer	1,0 pr. 100 m <sup>2</sup>
Kontor og liberalt erhverv	2,0 pr. 100 m <sup>2</sup>
Øvrigt erhverv	1,0 pr. 100 m <sup>2</sup>
Hoteller	1,0 pr. værelse
Restaurationer, biograf, teater og lignende funktioner	4 pr. 100 m <sup>2</sup>
<b>Offentlige formål</b>	
Anvendelse	Antal
Skoler 0. – 10. klasse	0,5 pr. ansat 1 pr. elev
Voksen- og ungdomsuddannelse	0,5 pr. ansat 0,5 pr. elev
Daginstitutioner	0,8 pr. ansat samt areal til cykelanhængere
Idrætshaller	0,5 pr. person anlægget er godkendt til af brandmyndigheder
Ved øvrigt byggeri fastsættes parkeringsnormen efter en konkret vurdering.	

Figur 6-11 Parkeringsnormer for cykler, Albertslund Kommuneplan 2018-2030

### 6.3 Jordbund og arealanvendelse

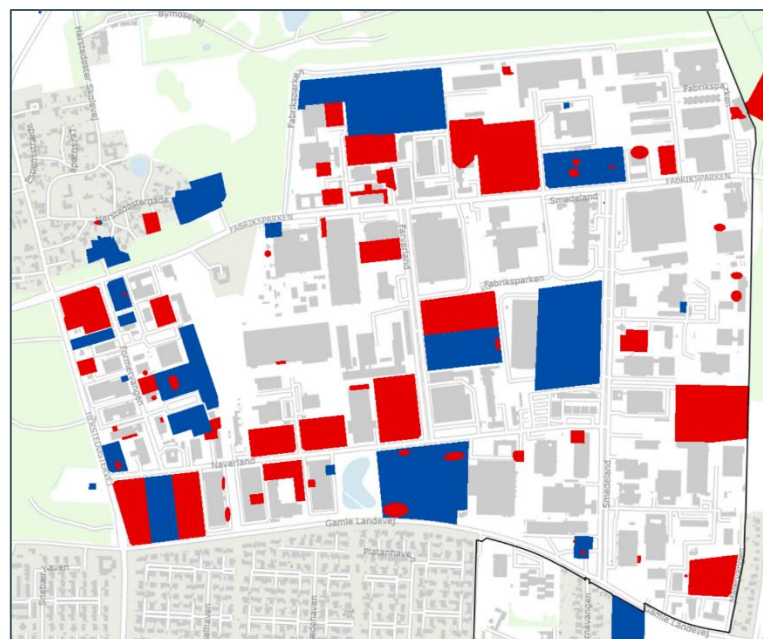
I Hersted Industripark ligger en af Danmarks 10 generationsforureninger på Naverland 26A – B. Forureningen med klorerede opløsningsmidler har gennem overvågningsprogrammer vist, at den truer vandindvindingen i vandforsyningerne i området.

Forureningsfanen fra Naverland 26 har spredt sig i alle retninger fra kildegrunden, men største spredning ses i nordøstlig retning. På Figur 6-12 ses kort over fanen fra 2018 med angivelse af sum af klorerede opløsninger og placering af Smedeland 8A (165-30037) (rødt kryds). Fanen er ca. 2 km lang og er knyttet til det primære magasin i kalken. Fanen er ikke afgrænset i alle retninger.



Figur 6-12 Kort over forureningsfanen fra Naverland 26 med angivelse af sum af klore-rede opløsninger og placering af Smedeland 8 (rødt kryds), Region Hovedstaden, 2018

Området er derudover områdeklassificeret, og der er registreret områder med jordforurening på vidensniveau 1 og 2, som vist på Figur 6-13, som følge af de sidste 60 års industri- og erhvervsaktiviteter i Hersted Industripark.



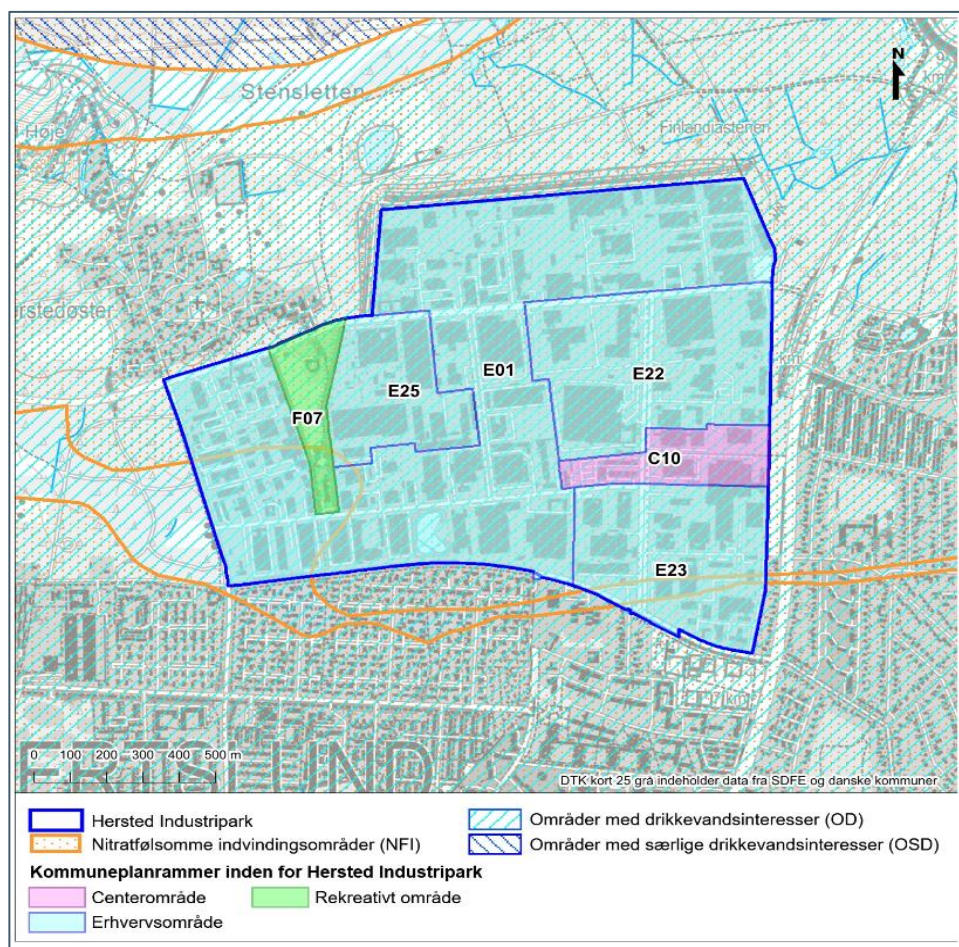
Figur 6-13 Jordforurening på vidensniveau 1. og 2, Albertslund Kommune

Området er i dag for størstedelen af rammeområderne udlagt til erhverv (se Tabel 3-2 Eksisterende kommuneplanrammer i Albertslund Kommuneplan 2018-2030 for Hersted Industripark og Figur 3-4 Eksisterende kommuneplanrammer i Hersted Industripark i kommuneplan 2018-2023). Enkelte rammer er i dag udlagt til hhv. blandet bolig og erhverv, centerområde og rekreativt område.

## 6.4 Vand

Hersted Industripark er beliggende i et følsomt indvindingsområde i et område med drikkevandsinteresser (OD). Region Hovedstaden har siden 2008 pumpet forurenede grundvand op for at begrænse spredning af forureningen fra Naverland 26. Selvom grundvandspumpningen fjerner ca. 100 kg klorerede opløsningsmidler om året, eksisterer der alligevel en risiko for drikkevandet i området<sup>13</sup>. Regionen og vandforsyningerne samarbejder om at overvåge forureningen, og vandforsyningerne koordinerer oppumpning af drikkevand, så forureningen ikke "flyttes rundt", hvilket har til formål at sikre kvaliteten af drikkevandet.

På Figur 6-14 nedenfor er vist drikkevandsinteresser i Hersted Industripark.



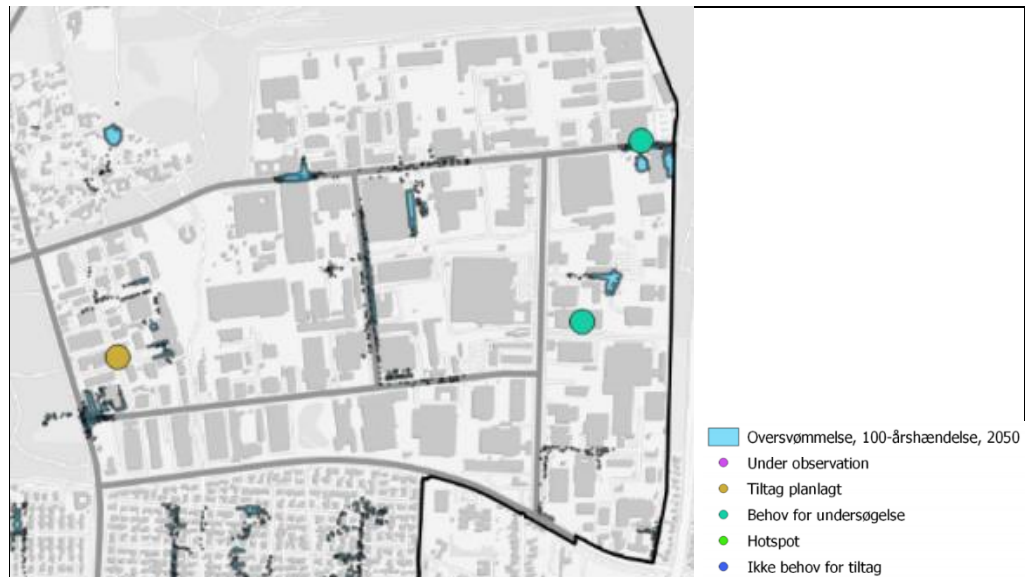
Figur 6-14 Kort over drikkevandsinteresser og eksisterende kommuneplanrammer i Hersted Industripark, COWI, juni 2021

<sup>13</sup> Danske Regioner: Danmarks generationsforureninger, senest opdateret 7. september 2020: [Danmarks generationsforureninger \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

## 6.5 Klima

Vejret i Danmark bliver varmere, vådere og vildere<sup>14</sup>. Temperaturen i Danmark er steget med 1,5 grader siden 1873. I samme periode er nedbøren steget med 15 %, og vindforhold og vandstande har også ændret sig. Den globale gennemsnits-temperatur er siden 1880 steget med ca. 0,85°C.

Flere områder i Hersted Industripark forventes i Albertslund Kommuneplan at blive oversvømmet i tilfælde af en 100-års regnvejrshændelse (se Figur 6-15).



Figur 6-15 Oversvømmelseskort, Albertslund Kommuneplan 2018-2030. Oversvømmelseskortet er en kobling mellem HOFOR's kloakmodel og terrænmodel.

En af aspekterne for håndtering af regnvand i Albertslund Kommune er, at tilledningen til regnvandssystemet reduceres gennem lokal nedsivning og forsinkelse af regnvand. Nedsivning af regnvand er dog ikke muligt i Hersted Industripark som følge af forurening i området.

I DMI's Klimaatlas<sup>15</sup> fremgår, at Albertslund Kommune ser frem mod en ændring i gennemsnitstemperaturen med 3,5°C og en stigning i antallet af varme- og hede-bølgedage om året.

<sup>14</sup> Miljøstyrelsen: [www.klimatilpasning.dk](http://www.klimatilpasning.dk)

<sup>15</sup> [Data i Klimaatlas \(dmi.dk\)](http://Data%20i%20Klimaatlas%20(dmi.dk))



## 6.6 Kulturarv

Størstedelen af Hersted Industripark er i Albertslund Kommuneplan 2018-2030 udpeget som velfærdssamfundets kulturarv, og der er udpeget en række bevaringsværdige bygninger samt bygninger udpeget som *Industriens bygninger* (se Figur 6-16).

Kroppedal Museum har i 2012 udgivet rapporten "*Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune*", der fortæller historien om etableringen af Hersted Industripark og den danske industriudvikling samt peger på bevaringsværdier af de markante, karaktergivende og typiske træk, der former industriparken inkl. udpegnings af bygninger med særlige arkitektoniske og kulturhistoriske bevaringsværdier.

Der er fire bærende kvaliteter og fortællinger ved Hersted Industripark:

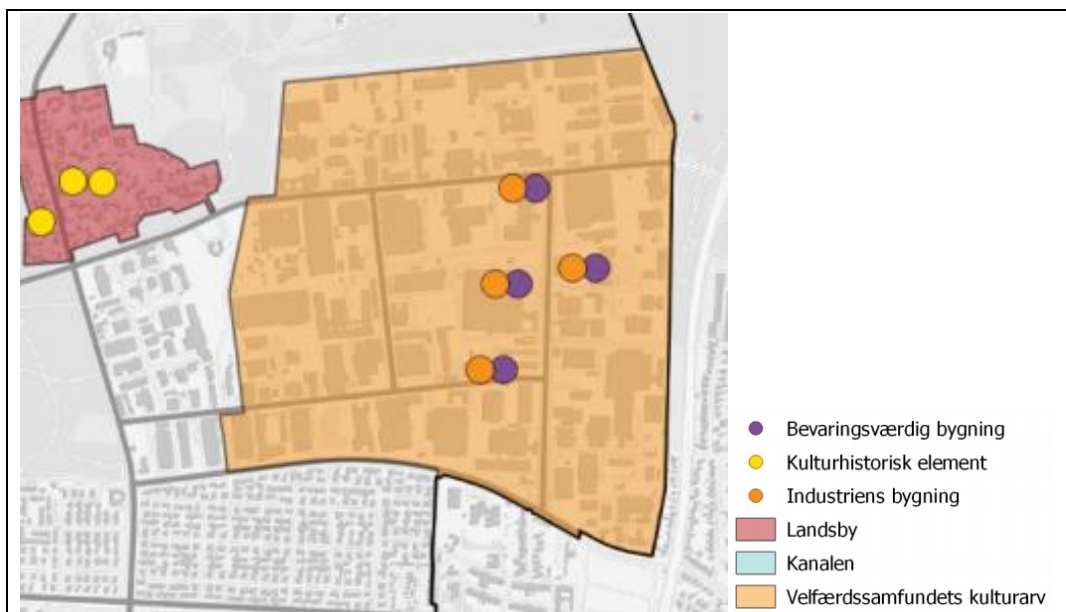
- 1 Planlægning og styring
- 2 Grøn struktur
- 3 Infrastruktur
- 4 Velfærdssamfundets tidsdybde – fra landbrug til storskala.

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

Hersted Industripark udgør et samlet, afgrænset kulturmiljø, der med ældre, ombyggede gårde, lagerhaller og distributions- og produktionsanlæg fortæller en væsentlig historie om udviklingen fra landbrugssamfund til et moderne, industrialiseret velfærdssamfund. Dermed har området en værdifuld tidsdybde<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Kroppedal Museum: Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune, juli 2012



Figur 6-16 Oversigtskort over kulturarv i Hersted Industripark, Albertslund Kommuneplan 2018-2030

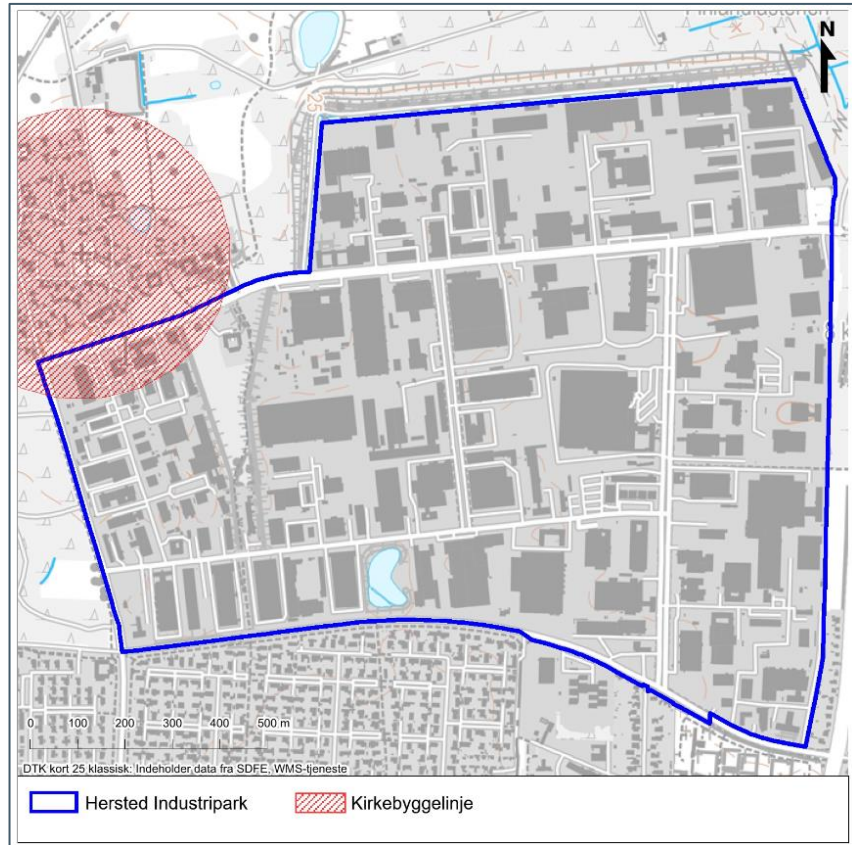
I boligområder, der er udpeget som velfærdssamfundets kulturarv, skal områdernes byplanlagte værdier som trafik- og bebyggelsesstruktur, områdernes hierarki af grønne arealer og de sociale rum imellem husene fastholdes. Nybyggeri i områderne skal som hovedregel opføres med respekt for bebyggelsesplanen, jf. Albertslund Kommuneplan 2018-2030 retningslinje 4.9.

Tidligere industribygninger, særligt bevaringsværdige industribygninger angivet på kortet, skal så vidt muligt gendannes til funktioner, der støtter byomdannelse.

Det fremgår desuden af Albertslund Kommuneplans retningslinje 4.11, at den eksisterende vejstruktur i Hersted Industripark og dets grønne præg skal fastholdes og videreføres i nye strukturer som led i omdannelsen af området.

I det nordvestlige hjørne er der desuden et overlap med kirkebyggelinjen for Herstedøster Kirke (Figur 6-17. Efter naturbeskyttelseslovens<sup>17</sup> § 19 er det inden for 300 meter fra en kirke forbudt at opføre bebyggelse, som er over 8,5 meter højt, medmindre kirken er omgivet af bymæssig bebyggelse i hele beskyttelseszonen). Der er i dag bebyggelse omkring kirken inden for kirkebyggelinjen, også inden for afgrænsningen af Hersted Industripark. Der er dog ikke bebyggelse i hele beskyttelseszonen, som også omfatter eksisterende planramme F07 – Industrigrønninngen.

<sup>17</sup> Lovbekendtgørelse nr. 240 af 13-03-2019 om naturbeskyttelse



Figur 6-17 Kirkebyggelinje inden for Hersted Industripark samt eksisterende bebyggelse, COWI, juni 2021

## 6.7 Materielle goder

### 6.7.1 Detailhandel

En stor del af Hersted Industripark er i dag omfattet af Albertslund Kommuneplans detailhandelsstruktur, herunder område til pladskrævende varegrupper samt bydelscenter (se Figur 6-18). Den nuværende kommuneplanramme C10 giver ligeledes mulighed for et centerområde/bydelscenter.



Figur 6-18 Detailhandelsstruktur, Albertslund Kommuneplan 2018-2030

I en detailhandelsanalyse for Albertslund Kommune udarbejdet af COWI i maj 2020<sup>18</sup> blev restrummeligheden for Hersted Industripark opgjort til hhv. 5000 m<sup>2</sup> under en uudnyttet ramme for detailhandel i Hersted Center (dagligvarebutikker) og 2.550 m<sup>2</sup> under en samlet arealramme på 6.800 m<sup>2</sup> for butikker med særligt pladskrævende varegrupper (SPV). Arealrammen for det enkelte centerområde angiver det maksimalt tilladte bruttoetageareal til detailhandel i centerområdet. Den aktuelle restrummelighed i centerområdet er beregnet ved at fratække bruttoetagearealet af aktive butikker inden for centerområdet.

Området huser hovedsageligt små og store virksomheder i form af bilværksteder, logistik/lagerbygninger og enkelte firmaer relateret til detailhandel.

<sup>18</sup> COWI: Analyse af handelslivet i Albertslund Kommune, maj 2020

### 6.7.2 Adgang til grønne områder, kulturelle oplevelser og offentlig transport

I den nordvestlige del af Hersted Industripark ligger et rekreativt område, eksisterende rammeområde F07 Industrigrønningen, som i dag anvendes som fodboldbaner. Nord for Industriparken ligger Vestskoven.

Hersted Industripark er i dag for størstedelen af området udlagt til erhverv, men rummer desuden to rammeområder udlagt til hhv. blandet bolig og erhverv (rammeområde BE08 – *Hersted Industripark - Smedeland 8A*) og centerområde (rammeområde C10 – *Herstedcenter*). Planområdet rummer dog ikke i dag adgang til kulturelle oplevelser af betydning.

Den østlige del af Hersted Industripark grænser op til placeringen for den fremtidige letbanestation Glostrup Nord. I planområdet er der i dag desuden en række busstoppesteder langs Naverland, Smedeland, Formervangen og Fabriksparken.

Industriparken er beliggende omkranset af Vestskoven i nord, øst og vest. Inde i området er der en grøn kile med boldbaner ved Fabriksparken 33 samt en sø ved Naverland 15-13. Øvrige grønne arealer er græsplæner i varierende størrelse tilhørende de eksisterende erhvervsbygninger med enkeltstående eller rækkeplantede træer. Busruter forbinder i dag industriparken med det øvrige Albertslund.

### 6.7.3 Offentlige institutioner

I Hersted Industripark, i den eksisterende kommuneplanramme E25 – *Hersted Industripark Nordvest*, ligger i dag en erhvervsskole, Next. Erhvervsskolen danner rammerne for klassiske erhvervsuddannelser eksempelvis murer og struktør- og brolægger, men også uddannelser inden for servicefag eksempelvis sikkerhedsvagt og ejendomsservicetekniker.

Desuden ligger der i dag en lukket daginstitution i den sydlige del af rammeområde F07 – *Industrigrønningen*.

## 7 Miljøvurdering

I dette afsnit beskrives de sandsynlige væsentlige indvirkninger på de miljøforhold, som på grundlag af afgrænsningsrapporten er udvalgt som de relevante miljøfaktorer.

Vurderingen af indvirkningen på de enkelte miljøfaktorer er gennemført på baggrund af generel viden om indvirkningerne af de retningslinjer, som masterplanen og kommuneplantillægget indeholder. Vurdering af masterplanen og kommuneplantillæggets forenelighed med de kortlagte overordnede miljømålsætninger er beskrevet i kapitel 8. Vurdering af 0-alternativet er beskrevet i afsnit 7.9.

### 7.1 Befolkningen og menneskers sundhed

#### 7.1.1 Støj fra veje

I forbindelse med nærværende miljøvurdering er der udarbejdet en støjregdegørelse for støj fra veje i omdannelsens 3 faser på grundlag af de i trafikanalysen beregnede trafiktal for udviklingsscenerier i hhv. år 2026, 2036 og 2045<sup>19</sup>.

Støjregdegørelsen omfatter trafikstøj fra vejene Fabriksparken, Herstedøstervej, Formervangen, Farveland, Smedeland, Naverland, Gammel Landevej, Nordre Ringvej, som forventes at påvirke området. Der er set bort fra støj fra de mindre private fællesveje og Bygaden, hvor der ikke er gennemkørende trafik, og som ikke er inkluderet i den trafikale analyse<sup>20</sup>.

Det bemærkes, at i områder, som udlægges til "*blandet bolig- og erhvervsfunktioner*", kan benytte den såkaldte "*huludfyldningsregel*", jf. planlovens<sup>21</sup> § 15, stk. 2, nr. 26, som tillader støjdemping i facaden, hvis følgende krav er overholdt:

- > Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end 58 dB.
- > Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.
- > Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på maksimalt 46 dB indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer (f.eks. med særlig afskærmning udenfor vinduet, eller særligt isolerende konstruktioner).

Idet området er udlægges til blandede byfunktioner, og huludfyldningsreglen kan anvendes, er den vejledende støjgrænseværdi 68 dB på facade.

---

<sup>19</sup> "Hersted Industripark – trafikale analyse", fremsendt i dokument "Trafikale analyse hersted\_v2.pdf" d. 7. juni 2021, RAW Mobility ApS.

<sup>20</sup> "Hersted Industripark – trafikale analyse", fremsendt i dokument "Trafikale analyse hersted\_v2.pdf" d. 7. juni 2021, RAW Mobility ApS.

<sup>21</sup> Lovbekendtgørelse 2020-07-01 nr. 1157 om planlægning

## Fase 1

På nedenstående Figur 7-1 fremgår den beregnede støjdbredelse for støj fra veje i år 2026, hvor første fase af byomdannelsen i Hersted Industripark er gennemført.



Figur 7-1 Støjdbredelseskort for støj fra veje i år 2026, COWI, juni 2021

Af støjdbredelseskortet fremgår, at vejstøjen på mange facader i byomdannelsesområdet i den østlige del af Hersted Industripark overstiger 58 dB, hvilket kan accepteres, da området er udlagt til blandet byfunktioner, og derved kan der være op til 68 dB på facader. Der er dog også facader i byomdannelsesområdet langs Naverland, Smedeland og Fabriksparken, der overstiger 68 dB, hvorfor der vil være behov for afværgende foranstaltninger.

Afværgeforanstaltninger med støjreducerende virkning kan kategoriseres alt efter hvor de reducerer støjen:

- > ved kilden (f.eks. vejens belægning og trafikens hastighed)
- > under støjens udbredelse (f.eks. støjafskærmning)
- > ved modtageren (f.eks. facadeisolering)

For at overholde de vejledende støjgrænser kan alle tre kategorier tages i anvendelse.

De vejledende grænseværdier er overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer, vurderes det derfor, at de vejledende grænseværdier vil kunne overholdes, evt. med opstilling af supplerende lokale støjskærme<sup>22</sup>. Behovet for opstilling af supplerende lokale støjskærme samt den præcise placering af disse vil afhænge af udformningen af det konkrete projekt.

For hovedparten af bygningerne vil støjniveauet på facaderne være under 68 dB. Idet "huludfyldning" kan benyttes, vurderes det at grænserne vil kunne overholdes med facadeløsninger, f.eks. russervinduer. For de højeste støjniveauer langs Fabriksparken og Smedeland vil der kunne være yderligere behov for støjreduktion, f.eks. ved hastighedsnedsættelse eller støjreducerende vejbelægning.

### Fase 2

En fremskrivning af trafikken til år 2036 (masterplanens fase 2) giver anledning til øget støjpåvirkning fra trafikstøj i planområdet (se Figur 7-3).



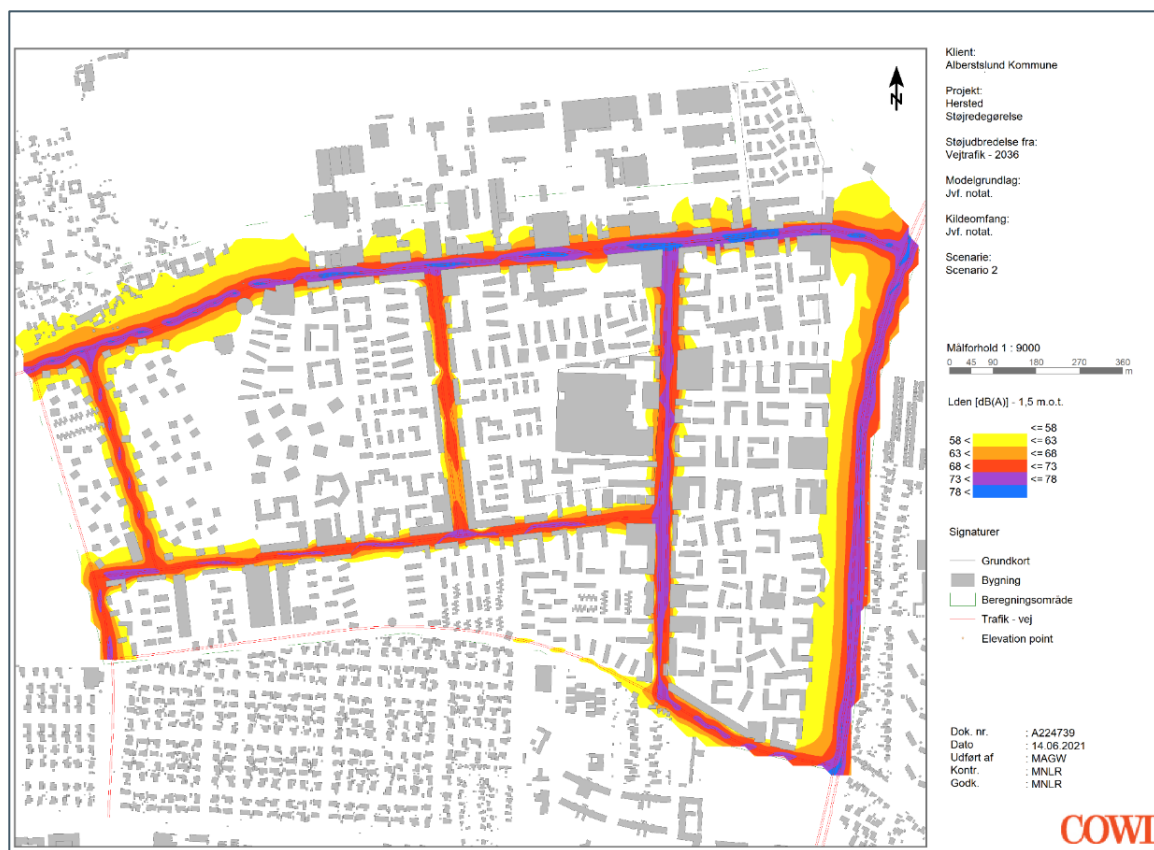
Figur 7-2 Støjudbredelseskort for støj fra veje i år 2036 uden vejlukninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej, COWI, juli 2021

Af støjberegninger for vejtrafik ved en fremskrivning af trafikken til år 2036 ses, at støjpåvirkning på facader omkring de større veje i området er belastet over 68 dB.

<sup>22</sup> COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021



På nedenstående Figur 7-3 fremgår den beregnede støjdbredelse for støj fra veje i år 2036, hvor anden fase af byomdannelsen i Hersted Industripark er gennemført, og der er foretaget lukninger af vejstrækninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej. Lukning af vejstrækninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej medfører en omdirigering af trafikken og således en øget støjbelastning på facader mod hhv. Naverland og Smedeland.



Figur 7-3 Støjdbredelseskort for støj fra veje i år 2036 med vejlukninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej, COWI, juli 2021

Af støjdbredelseskortet fremgår, at vejstøjen på mange facader i byomdannelsesområdet i den østlige del af Hersted Industripark overstiger 58 dB, hvilket kan accepteres, da området er udlagt til blandet byfunktioner, og der derved kan være op til 68 dB på facader. Der er dog også facader i byomdannelsesområdet langs Naverland, Smedeland og Fabriksparken, der overstiger 68 dB, hvorfor der vil være behov for afværgende foranstaltninger.

Med udgangspunkt i en hastighed på 50 km/t kan der opnås en estimeret reduktion af støjen på cirka 1,5 dB ved nedsættelse af hastigheden til 40 km/t og yderligere 1 dB ved nedsættelse til 30 km/t<sup>23</sup>.

Udlægning af støjreducerende asfalt er en anden afværgeforanstaltning. Effekten kommer dog an på de konkrete forhold og vil typisk give en mindre reduktion i byområder med relativt lave hastigheder end på veje med højere hastigheder.

<sup>23</sup> COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

Erfaringer fra danske forsøg med tyndlagsbelægninger på bygader viser en støjreduktion på 1-2 dB i forhold til en referencebelægning med almindelig asfalt.

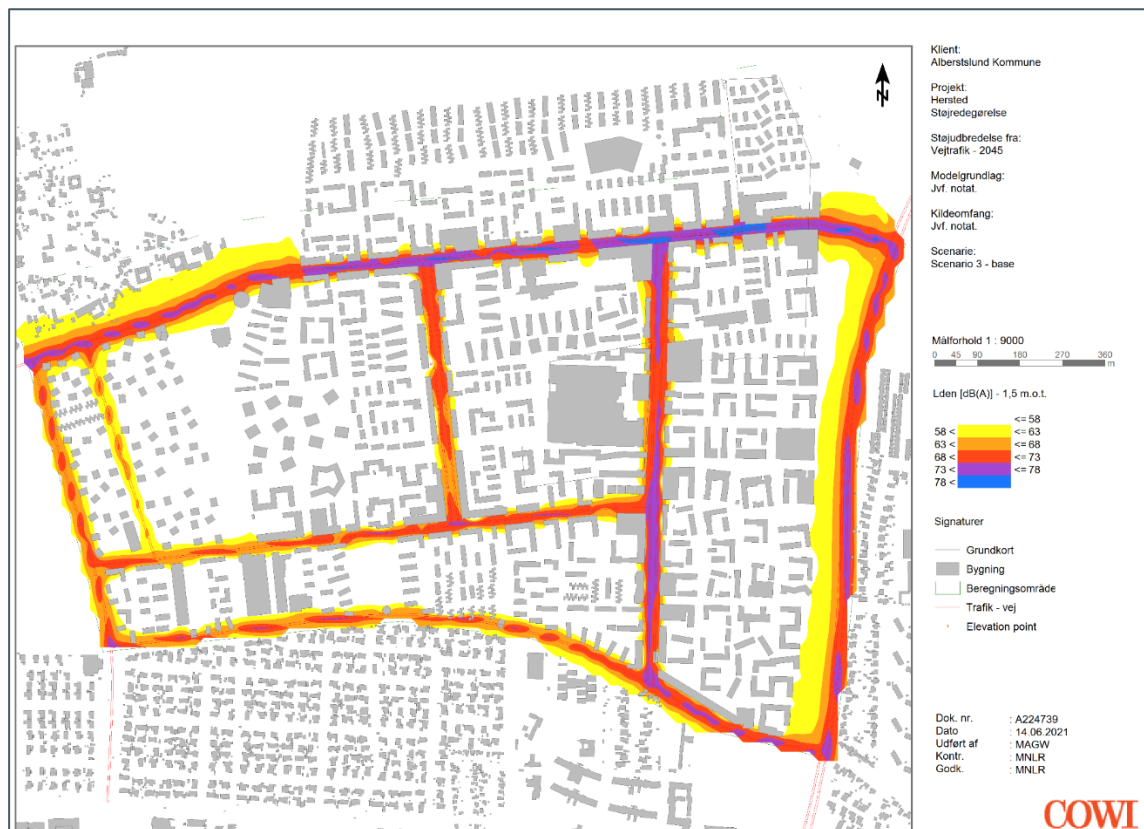
Effekten af forskellige tiltag kan ikke altid lægges sammen. Effekten af at udlægge støjreducerende asfalt vil således være mindre for veje, hvor hastigheden er sænket.

De vejledende grænseværdier er overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer, vurderes det derfor, at de vejledende grænseværdier vil kunne overholdes, evt. med opstilling af supplerende lokale støjskærme.

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

### Face 3

På nedenstående Figur 7-4 fremgår den beregnede støjdbredelse for støj fra veje ved fremskrivning af trafikken til år 2045 (masterplanens fase 3).



Figur 7-4 Støjdbredelseskort for støj fra veje i år 2045 uden vejlukninger, COWI, juli 2021

På Figur 7-5 fremgår støjdbredelseskort for støj fra veje i scenarie, hvor tredje og sidste fase af byomdannelsen i Hersted Industripark er gennemført, og hele området er omdannet, og der er foretaget lukninger af vejstrækninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej samt etablering af signalregulering ved Formervangen/Naverland.



Figur 7-5 Støjdbredelseskort for støj fra veje i år 2045 med vejlukninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej samt signalregulering ved formervangen, COWI, juni 2021

Af støjdbredelseskortet fremgår, at vejstøjen på mange facader i byomdannelsesområdet i den østlige del af Hersted Industripark overstiger 58 dB, hvilket kan accepteres, da området er udlagt til blandet byfunktioner, og der derved kan være op til 68 dB på facader. Der er dog også facader i byomdannelsesområdet langs Naverland, Smedeland og Fabriksparken, der overstiger 68 dB, hvorfor der vil være behov for afværgende foranstaltninger.

Med udgangspunkt i en hastighed på 50 km/t kan der opnås en estimeret reduktion af støjen på cirka 1,5 dB ved nedsættelse af hastigheden til 40 km/t og yderligere 1 dB ved nedsættelse til 30 km/t<sup>24</sup>.

Udlægning af støjreducerende asfalt er en anden afværgeforanstaltning. Effekten kommer dog an på de konkrete forhold og vil typisk give en mindre reduktion i byområder med relativt lave hastigheder end på veje med højere hastigheder.

<sup>24</sup> COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

Erfaringer fra danske forsøg med tyndlagsbelægninger på bygader viser en støjreduktion på 1-2 dB i forhold til en referencebelægning med almindelig asfalt.

Effekten af forskellige tiltag kan ikke altid lægges sammen<sup>25</sup>. Effekten af at udlægge støjreducerende asfalt vil således være mindre for veje, hvor hastigheden er sænket.

De vejledende grænseværdier er overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer, vurderes det derfor, at de vejledende grænseværdier vil kunne overholdes, evt. med opstilling af supplerende lokale støjskærme.

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

### 7.1.2 Luftkvalitet og anden luftforurening fra virksomheder

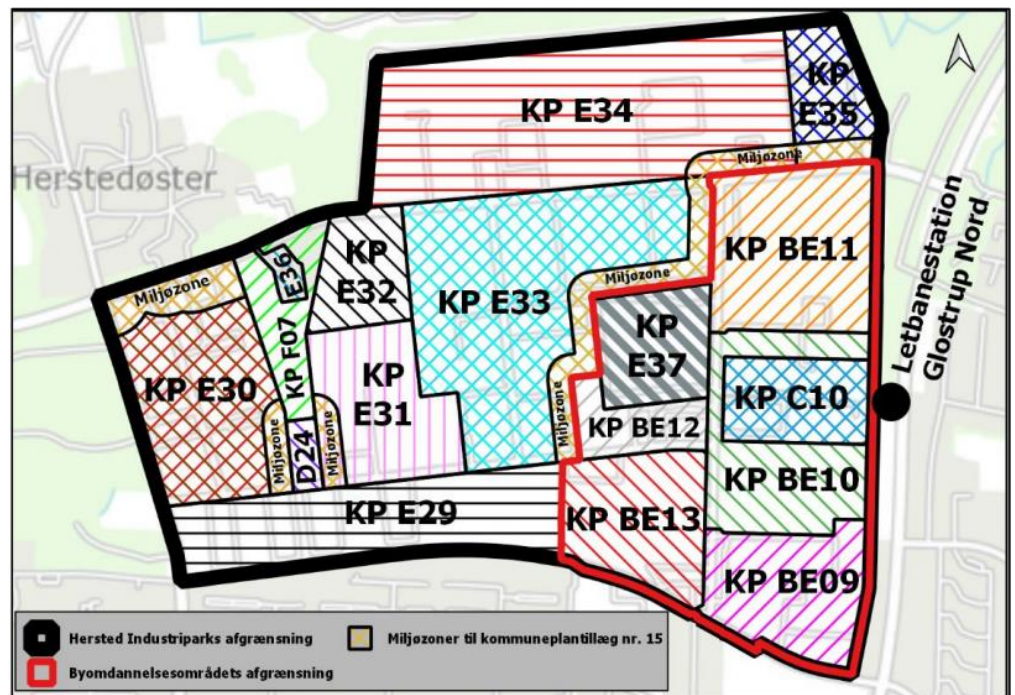
I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende miljøvurdering er der foretaget en indledende luftforureningsanalyse af virksomhederne i Hersted Industripark, der er omfattet af Masterplanens faser og etaper. Der er herudover foretaget screeninger af det stationsnære kerneområde i Hersted Industripark af COWI og af anden bygherre i forbindelse med konkrete projekter og lokalplanlægning herfor. Den indledende luftforureningsanalyse viser, at der er mere end 80 aktive virksomheder fordelt på følgende:

Tabel 7-1: Oversigt over virksomheder i Hersted Industripark, sommer 2021 Kilde: DMA

Oversigt over virksomhedstyper	Antal (stk.)
Godkendelsespligtige virksomheder	6
Autoværksteder	27
Mindre maskinværksteder mv.	12
Garageanlæg og lignende	10
Mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art	13
Øvrige virksomheder af forskellig art	13

<sup>25</sup> COWI: Hersted Industripark, støj fra vejtrafik, juli 2021

Forslag til kommuneplantillæg for Hersted Industripark vil forsøge at imødegå og forhindre potentielle miljøkonflikter ved at udlægges en miljøzone på 50 meter i forhold til byomdannelsesområdet og rammeområde D24 (se Figur 7-6/figur 7-6). Samtidig fastholdes den gældende miljøzone i forhold til Herstedøster Landsby, hvor der kun kan etableres nye virksomheder i afstandsklasse 1 – 3, som beskrevet i Miljøstyrelsens "Håndbog om Miljø og Planlægning", dvs., virksomheder der ikke miljøbelaster omgivelser væsentligt. Miljøzonen udlægges i de kommuneplanrammer, hvor der er mulighed for virksomheder i afstandsklasse 1-5, og som støder op til kommuneplanramme i byomdannelsesområdet samt rammeområde D24, som udlægges til daginstitution. Virksomheder i afstandsklasse 5 bør placeres med en vejledende afstand i forhold til boliger på 150 meter.



Figur 7-6 Nye kommuneplanrammer i Hersted Industripark med miljøzoner, Albertslund Kommune

Med kommuneplantillæggets vedtagelse, omfattes området af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj målt udendørs i områder med blandet bolig- og erhvervsbebyggelse.

Tabel 7-2 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for virksomhedsstøj på udendørs arealer for blandet bolig- og erhvervsområder.

Ugedag	Tidspunkt	Støjgrænseværdi
<b>Mandag-fredag</b>	kl. 07.00-18.00	Lr(8) = 55 dB(A)
<b>Lørdag</b>	kl. 07.00-14.00	Lr(7) = 55 dB(A)
<b>Lørdag</b>	kl. 14.00-18.00	Lr(4) = 45 dB(A)
<b>Søn- og helligdage</b>	kl. 07.00-18.00	Lr(8) = 45 dB(A)
<b>Alle dage</b>	kl. 18.00-22.00	Lr(1) = 45 dB(A)
<b>Alle dage</b>	kl. 22.00-07.00	Lr(0,5) = 40 dB(A)

I tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj fra virksomheder<sup>26</sup>, gives dog mulighed for at gennemføre nybyggeri, selv om virksomheder giver anledning til støjbidrag, der er højere end de vejledende støjgrænser i vejledning 5/1984, men ikke højere end det støjniveau, tilsynsmyndigheden har godkendt i virksomhedens miljøgodkendelse. Der kan derfor planlægges for nye støjisolerede boliger eller tilsvarende støjfølsom anvendelse, hvis lokalplanen klart sikrer, at:

- > Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau som er lavere end den vejledende grænseværdi i vejledning 5/1984 for den relevante områdetype. Det samme gælder områder i nærheden af boligen, der overvejende anvendes til færdsel til fods (for eksempel gangstier, men ikke fortove), og
- > Boligernes facader udformes, så støjniveauet i sove- og opholdsrum indendørs med åbne vinduer ikke overstiger værdierne i Tabel 7-2 (eksempelvis ved særlig afskærmning udenfor vinduerne eller særligt støjisolerende konstruktioner).

Boligerne bør desuden orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod den støjbelastede facade.

#### Godkendelsespligtige virksomheder

De seks godkendelsespligtige virksomheder vurderes at afgive forskellige afkast af primært diffust støj, støj og lugtgener.

Særligt virksomheden Asfaltfabrikken Colas Danmark A/S, Fabriksparken 34 kan være problematisk at byudvikle omkring. Asfaltfabrikker er i "Håndbog for miljø og planlægning"<sup>27</sup> kategoriseret i miljøklasse 6, hvor der for mindre asfaltværker

<sup>26</sup> Tillæg til vejledning nr. 5/1984: Ekstern støj fra virksomheder, juli 2007

<sup>27</sup> Miljøstyrelsen: Håndbog om miljø og planlægning, 2008

angives en anbefalet afstand til boligområder på 300 m. Det vurderes, at asfaltfabrikken afgiver støv, CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> og opbevaring af materialer, som kan afgive diffus støv. Colas Danmark A/S er placeret i nyt rammeområde E34, som omdannes i masterplanens fase 3.

Også virksomhederne GP Metal A/S og HJM Glostrup A/S på Naverland 36 og 37, som er placeret i kommuneplantillæggets planramme E30 og E29 og forventes omdannet i Masterplanens fase 1, etape 2 og fase 2, giver i dag anledning til luftforurening fra udstødning fra biler og mobilkran samt udsugning fra indendørs svejsning.

Det vurderes, at det primært vil være de godkendelsespligtige virksomheder, som vil kunne betyde en anvendelsesbegrænsning ift. afstandskrav, såfremt disse virksomheder stadig er beliggende på tidspunktet for den konkrete planlægning af området for blandet bolig og erhverv. De resterende godkendelsespligtige virksomheder er beliggende på Naverland 16 og 17, og er beliggende inden for rammeområderne E29, E31 og E30, som forventes omdannet i masterplanens Fase 1 etape 2 og fase 2.

Kommuneplantillæg 15 udlægger, som nævnt tidligere, en miljøzone på 50 meter i forhold til byomdannelsesområdet og rammeområde D24 (områder til følsom arealanvendelse) til sikring af, at arealerne ikke belastes af lugt, støv, støj og anden luftforurening fra eksisterende godkendelsespligtige virksomheder. Kommuneplantillægget vurderes derfor at sikre en minimumsafstand på 50 meter. Kommuneplantillæg 15 fastlægger desuden, at virksomheder i de nye rammeområder skal overholde Miljøstyrelsens vejledning<sup>28</sup> om ekstern støj fra virksomheder for blandet bolig- og erhvervsområde (se Tabel 7-2). Det bør dog i forbindelse med lokalplanlægningen af områder sikres, at fremtidige beboere kan sikres mod lugt, støv, støj eller anden luftforurening fra godkendelsespligtige virksomheder i området, og at Miljøstyrelsens grænseværdier kan overholdes både på udendørs opholdsarealer, på facader og luften indendørs, hvilket regler om byomdannelse også tilsiger, og som Albertslund Kommunes procedurer for den hidtidige byomdannelse ligeledes har håndhævet.

Afværgeforanstaltninger med støjreducerende virkning kan kategoriseres alt efter hvor, de reducerer støjen:

- > ved kilden (f.eks. overdækning af virksomhedens udearealer til varelevering)
- > under støjens udbredelse (f.eks. støjafskærmning)
- > ved modtageren (f.eks. facadeisolering)

For at overholde de vejledende støjgrænser kan alle tre kategorier tages i anvendelse.

---

<sup>28</sup> Miljøstyrelsens vejledning nr. 5: Ekstern støj fra virksomheder, 1984

### Autoværksteder

Udover de godkendelsespligtige virksomheder er der registreret 27 autoværksteder, som er omfattet af bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v.<sup>29</sup>. Bekendtgørelsen kræver, at anlæg og aktiviteter til autolakering skal etableres mindst 100 meter fra boligformål, blandet bolig og erhverv, institutionsformål og rekreative formål. Typiske emissioner fra autoværksteder inkluderer: støj, støv, flygtige organiske forbindelser (voc) og olietåger fra lakering, sprøjtekabiner, undervognsbehandling, maskinel slibning og andre støvfrembringende aktiviteter samt udstødningsgas, rensmiddeldampe og svejserøg fra diverse øvrige aktiviteter. Autoværkstederne er placeret langs Farverland, Naverland og Fabriksparken, og kan derfor ikke afvises at være begrænsende i planlægningen for Fase 1 – etape 2, fase 2 og fase 3, såfremt disse virksomheder stadig er beliggende i området på tidspunktet for den konkrete planlægning for blandet bolig og erhverv i området.

### Øvrige virksomheder

Udover luftforureningsanalysen er der foretaget screeninger af det stationsnære kerneområde i Hersted Industripark af COWI og af anden bygherre, som tilsammen viser, at der for enkelte virksomheder beliggende inden for og rundt omkring byomdannelsesområdet, kan forekomme støjafkast fra ventilation og køleanlæg. Herudover vil der for enkelte virksomheder forekomme tung transport på alle tidspunkter af døgnet i mere eller mindre omfang. Virksomhederne på følgende adresser: Malervangen 5, 9 og 11, Smedeland 6, 8B, 10 17, 26 B+A, 30 32, 36 og 42-46, Naverland 7, 8, Farverland 8 og Fabriksparken 18B, bør der være opmærksomhed omkring i den konkrete planlægning, da det ikke kan udelukkes, at støjen fra disse virksomheder, i forbindelse med drift og varetransport, kan virke begrænsende på etableringen af miljøfølsom anvendelse. Der kan derfor være behov for at sikre fremtidige boliger mod støj fra virksomheder f.eks. ved etablering af støjskærme eller overdækninger på virksomhedens matrikel, hvilket må baseres på grundlag af frivillige aftaler mellem virksomhed og ejendomsudvikler.

Særligt bør der være opmærksomhed omkring Smedeland 42-46, da det umiddelbart vurderes, at der omkring de virksomheder, der er beliggende her, både er tung transport udover normale arbejdstider og ventilation, som ikke kan udelukkes at være problematiske i forhold til byomdannelsen. Det samme gælder virksomheden på Fabriksparken 18B, som har mange buskørsler om dagen, i natte-timerne og i weekenderne.

De resterende virksomheder i Hersted Industripark, som er undersøgt i forbindelse med luftforureningsanalysen, herunder mindre maskinværksteder, garageanlæg og lignende, mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art og øvrige virksomheder af forskellig art, vurderes umiddelbart ikke at være problematiske i forbindelse med transformationen af Hersted Industripark fra erhvervsområde til boligkvarterer og rekreative områder. Der kan dog godt være aktiviteter omkring disse virksomheder, som ikke kan afvises at afgive emissioner af støv, olietåget og flygtige organiske forbindelser (voc) og mindre afkast med emission af f.eks.

---

<sup>29</sup> Bekendtgørelse nr. 908 af 30/08/2019 om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v. (Autoværkstedsbekendtgørelsen)



støv, støj og lugt, hvor det vurderes hensigtsmæssigt, at der ved planlægningen laves en konkret vurdering af de enkelte virksomheder og deres konkrete aktiviteter og emissioner, hvilket anbefales i et område, som er udlagt til et byomdannelsesområde, jævnfør Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: *"Ekstern støj i byomdannelsesområder"*. Albertslund Kommunes hidtidige procedurer for byomdannelse i Hersted Industripark indeholder desuden krav om at redegøre for disse forhold.

Kommuneplantillæggets udlæg af miljøzone vil sikre en minimumsafstand på 50 meter. Det bør dog i forbindelse med lokalplanlægningen af delområder samt udformning og placering af konkrete projekter sikres, at fremtidige beboere kan sikres mod lugt, støv eller anden luftforurening fra virksomheder i området, og at Miljøstyrelsens grænseværdier kan overholdes både på udendørs opholdsarealer, på facader og luften indendørs, hvilket regler om byomdannelse også tilsiger, og som Albertslund Kommunes procedurer for den hidtidige byomdannelse ligeledes har håndhævet.

#### Tilladte miljøklasser

Rammeændringerne, revideringen af miljøzonen og dermed ændringerne af de tilladte miljøklasser i Kommuneplantillæg 15 vil – i sig selv – ikke skærpe miljøkravene, hvad angår luftemissionerne til de godkendelsespligtige virksomheder, autoværkstederne og de øvrige virksomheder, da miljøklassificeringerne i store dele af kommuneplantillægget videreføres fra de nugældende kommuneplanrammer.

Det bør nævnes, at området, der løber langs Naverland, for kommuneplanramme E29 i forslag til Kommuneplantillæg 15, går fra miljøklasse 5 til miljøklasse 3. Det er også i dette område, at der er en række autoværksteder. Autoværksteder anbefales i håndbogen om miljø og planlægning til at blive sat til miljøklasse 4, men klassificering kan ske ud fra en konkret vurdering, eftersom der kan være konkrete foranstaltninger, der enten sænker eller hæver denne afstandsklassificering. Som nævnt tidligere er der en anbefalet respektafstand til autoværksteder på 100 m., hvorfor der i forbindelse med lokalplanlægningen af områder i nærhed til autoværksteder bør være opmærksomhed omkring, at den udlagte miljøzone på 50 m i kommuneplantillægget ikke nødvendigvis er tilstrækkelig i den konkrete planlægning. Dette kan sikre, at fremtidige beboere kan sikres mod lugt, støv eller anden luftforurening fra autoværksteder i området, og at Miljøstyrelsens grænseværdier kan overholdes både på udendørs opholdsarealer, på facader og luften indendørs, hvilket regler om byomdannelse også tilsiger, og som Albertslund Kommunes procedurer for den hidtidige byomdannelse ligeledes har håndhævet.

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor ikke at kunne medføre indvirkninger på luftkvaliteten lokalt i området, men det bemærkes, at den registrerede luftkvalitet over Hersted Industripark allerede i dag er den samme som den generelle luftkvalitet i hele Albertslund Kommune. Samtidig udlægges en miljøzone mellem områder, som i kommuneplantillægget fastholdes som erhvervsområder, samt områder, som ændres til blandet bolig og erhverv. I Masterplan Hersted 2045 er der visioner om at omdanne hele Hersted Industripark til boligområder samt blandet bolig- og erhvervsområder. En sådan udvikling vil forudsætte, at boliger, institutioner, kontorer mv. kan sikres mod forurening.

Luftkvalitet og anden luftforurening skal således undersøges nærmere, såfremt disse områder udlægges til et byomdannelsesområde i forbindelse med senere kommune- og lokalplanlægning af områderne omfattet af masterplanens fase 2 og 3, således at eventuelle konkrete afværgeforanstaltninger kan fastlægges.

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes ikke at kunne give anledning til anden ny luftforurening. Ved en gennemført omdannelse af området fra erhvervsområde til et område for blandet bolig og erhverv, forudsættes virksomheder, som er kilder til luftforurening, at være rykket ud af området, hvilket kan medføre en positiv indvirkning på luftkvaliteten lokalt i Hersted Industripark. Endvidere kan nytillkommende virksomheder i området maksimalt være i afstandsklasse 5, hvilket gælder for hele Albertslund Kommune jf. Kommuneplan 2018 – 2030 retningslinje 13.13, eftersom der ikke må planlægges for virksomheder i afstandsklasse 6-7.

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 og omdannelsen af området til blandet bolig- og erhvervsområde vurderes at kunne medføre en væsentlig indvirkning på befolkningen og menneskers sundhed, idet der planlægges for støjfølsom anvendelse i et støjbelastet område. I forbindelse med lokalplanlægningen skal der gøres rede for støjbelastningen fra hver af de virksomheder, som bidrager til belastningen af det pågældende område, og den eventuelle regulering i form af miljøgodkendelse eller påbud, således at bygherren kan projektere den nødvendige støjafskærmning og -isolering korrekt.

### 7.1.3 Vindforhold

Vindforholdene i et byområde afhænger ikke kun af orienteringen af gaderne i forhold til de dominerende vindretninger, men også af højden på bygningerne<sup>30</sup>. Ofte opleves de værste vindgener i områder med høje huse.

Når vind strømmer rundt om et enkeltstående højhus, vil der dels dannes en hvirvel på jorden opstrøms for bygningen, dels ske en hastighedsforøgelse langs siderne af bygningen. Denne hastighedsforøgelse er forårsaget af, at vindhastigheden øges, når den presses rundt om bygningens hjørner, men også at hvirveldannelsen foran bygningen strækkes rundt om bygningen og overlejres i det fri vindfelt.

Når to høje huse står tæt på hinanden, kan det give anledning til yderligere forstærkning af vind i gadens retning (tunneleffekt). På forsiden af bygningen kan der dannes nedfaldsvinde til gene ved f.eks. indgangspartier.

I vindvurdering for Hersted Industripark, udarbejdet af COWI april 2021<sup>31</sup>, er der taget udgangspunkt i de i masterplanen planlagte udseender og byggehøjder, og følgende vurderinger af byomdannelsens sandsynlige indvirkning på vindmiljøet i Hersted Industripark fremgår for de respektive bykvarterer:

---

<sup>30</sup> COWI: Vindvurdering – Hersted, april 2021

<sup>31</sup> COWI: Vindvurdering – Hersted, april 2021

## Hersted Skovby

Den eksisterende kommuneplanramme for området udlægger hele E01 – *Hersted Industripark Midt* til erhvervsområde og muliggør bebyggelse i op til 3 etager. Dette fastholdes i kommuneplantillæg 15, mens området i masterplanens fase 2 omdannes til boligområde.

Hersted Skovby lige øst for Vestskoven og udlægges som blandet bolig og erhverv med boliger op til 3 etager. Den gennemgående vej, Formervangen, er næsten vinkelret på de dominerende vindretninger. Der er ikke noget i den overordnede plan, der giver anledning til særlig bekymring omkring vindkomfort, hverken høje bygninger eller anlægning af husene langs lange gadestrøg parallelt med de dominerende vindretninger.

Samme vurdering gør sig som udgangspunkt gældende for udkast til kommuneplantillæggets rammeområde E30, men det maksimale etageantal ændres ikke, hvorfor vedtagelse af kommuneplantillægget ikke vurderes at kunne medføre ændringer i vindkomforten i rammeområdet for Hersted Skovby.

## Next

Den eksisterende kommuneplanramme for området udlægger området til erhvervsområde med mulighed for bebyggelse i op til 8 etager. Dette fastholdes i udkast til kommuneplantillæg 15, mens området i fase 2 i Masterplan Hersted 2045 udlægges til blandet bolig- og erhvervsområde.

I masterplanen visualiseres området som et mindre boligkvarter med bygninger op til 5 etager lige øst for et åbent, rekreativt område. Kvarteret er markeret som bestående af en blanding af etageboliger og rækkehuse. Som bygningerne er vist på masterplanen, kan der være en risiko for lidt forringet vindkomfort mellem etageboligerne ud til det grønne område, da de næsten ligger parallelt med de dominerende vindretninger fra vest. De bagvedliggende etageboliger mod vest i kvarteret er alle markeret med åbne "indgange" mod syd og nord, hvilket ud fra et vindkomfortsynspunkt må anses for at være en fordel.

I forslag til kommuneplantillæg 15 fastholdes rammeområde E32 - *Next* fortsat med mulighed for op til 8 etager. Kommuneplantillægget vurderes derfor ikke at kunne medføre ændringer i vindkomforten i rammeområdet for Next.

## Bylunden

De eksisterende planrammer for området udlægger området til erhvervsområde med mulighed for bebyggelse i op til hhv. 3 og 8 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15, udlægges ny ramme for området med mulighed for op til 3 etager, og anvendelsen fastholdes som erhvervsområde. I Masterplanens fase 2 omdannes område til blandet bolig og erhverv med bebyggelse op til 5 etager.

Bylunden er et blandet erhvervs- og boligområde syd for Next. Det er angivet at have punkthuse og etagebyggeri, inkl. et p-hus. Der er ikke noget, der på nuværende stadie giver anledning til særlige bekymringer for dårlig vindkomfort her i forhold til forventet.

Vedtagelse af udkast til kommuneplantillæg med kommuneplanramme E31 - *Bylunden* vurderes ikke at kunne medføre indvirkninger i vindkomforten.

### Sydvangen

Sydvangen er i dag omfattet af den eksisterende planramme E01, som udlægger området til erhvervsområde og muliggør bebyggelse i op til 3 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges den vestlige del af Sydvangen som kommuneplanramme E29, hvor områdets anvendelse som erhvervsområde og det maksimale etageantal på 3 etager fastholdes. Den østlige del af Sydvangen udlægges som planramme BE13 med anvendelse til blandet bolig og erhverv, og som muliggør bebyggelse i op til 6 etager – punktvist 9 etager. I Masterplanens fase 1 – etape 2 planlægges området syd for Naverland omdannet til blandet bolig- og erhvervsområde.

I masterplanen planlægges kvarteret som et boligområde med op til 5 etager. Mod vest grænser det op til Vestskoven, og mod syd til eksisterende boligbyggeri i Albertslund. De samme bemærkninger gælder her som ovenfor, at det vil være en fordel ikke at orientere for mange gader langs de højere bygninger med de dominerende vindretninger. Der er vist et par enkelte bygninger, der er gennemgående nord-syd i kvarteret, dvs., de dominerende vindretninger er lige på de lange facader. Det skal bemærkes, at jo højere sådanne bygninger er, desto højere er sandsynligheden for forøget vindhastighed rundt om hjørnerne.

Vedtagelse af udkast til kommuneplantillæg med kommuneplanrammerne E29 og BE13 - *Sydvangen* vurderes ikke at kunne medføre indvirkninger i vindkomforten, men vindkomfort bør overvejes i forbindelse med lokalplanlægning af områderne.

### HIP I

HIP I er i dag omfattet af kommuneplanramme E01, som udlægger området til erhvervsområde og muliggør bebyggelse i op til 3 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges HIP I som kommuneplanramme E33, hvor den generelle anvendelse fastholdes som erhvervsområde med bebyggelse op til 3 etager. I masterplanens fase 2 planlægges området omdannet til område med blandet bolig og erhverv samt bygninger op til 5 etager.

Den gennemgående gade er Farverland, som er næsten nord-syd. Der er ikke noget, der på nuværende stadi giver anledning til særlige bekymringer for dårlig vindkomfort her i forhold til forventet.

Hverken masterplanen eller kommuneplantillæggets vedtagelse vurderes ikke at kunne medføre påvirkninger af vindkomforten.

### HIP II

HIP II er i dag omfattet af kommuneplanramme E01, som udlægger området til erhvervsområde og muliggør bebyggelse i op til 3 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges HIP II som kommuneplanramme E34, hvor den generelle anvendelse fastholdes som erhvervsområde med bebyggelse op til 3 etager. I masterplanens fase 3 planlægges området omdannet til blandet bolig- og erhvervsområde med bygninger op til 5 etager.

Dette er det nordligste kvarter rammet ind af Vestskoven mod vest og nord. Der ses ikke på nuværende detaljeringsniveau noget som giver særlig anledning til bekymring mht. vindkomforten i dette kvarter.

Hverken masterplanen eller kommuneplantillæggets vedtagelse vurderes derfor at kunne medføre påvirkninger af vindkomforten.

#### Skovlodden

Skovlodden er i dag omfattet af kommuneplanramme E01, som udlægger området til erhvervsområde og muliggør bebyggelse i op til 3 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges Skovlodden som kommuneplanramme E35, hvor den generelle anvendelse fastholdes som erhvervsområde med bebyggelse op til 3 etager. I masterplanens fase 3 planlægges området omdannet til område med blandet bolig og erhverv samt bygninger op til 5 etager.

Der ses ikke nogen særlige udfordringer her med hensyn til vindkomfort. Hverken masterplanen eller kommuneplantillæggets vedtagelse vurderes at kunne medføre påvirkninger af vindkomforten.

#### Dollbyen og Smedeland 9 - 15

Dollbyen er i dag omfattet af kommuneplanrammerne E22 og C10, som udlægger området til hhv. erhvervsområde med op til 5 etager og centerområde med op til 12 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges Dollbyen som kommuneplanramme BE12 med generel anvendelse til blandet bolig og erhverv samt bebyggelse i op til 6 etager - punktvis 9 etager.

Området er et mindre kvarter mellem HIP I, Smedeland 9-15, Sydvangen og Stationsbyen. Området er i masterplanen planlagt som blandet erhverv og bolig med op til 5 etager, og planlægges omdannet i masterplanens fase 1 – etape 1. Det skal bemærkes, at det eksisterende Doll-house er væsentlig højere, og det antages at forblive. For dette kvarter indeholder masterplanen visioner om, at eksisterende byggeri tilføjes tårne, lysgårde og grønt tag, og det anbefales at se nærmere på vindkomforten for og omkring dette på et senere stade i forbindelse med lokalplanlægning af områder. Dette gælder også for Doll-house som både i sig selv og i samspil med nærliggende bygninger kan give anledning til dårlig lokal vindkomfort.

Byomdannelse af området vurderes at kunne give anledning til dårlig vindkomfort lokalt i området, hvorfor dette bør undersøges nærmere i forbindelse med lokalplanlægning af området, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

#### Ringbyskvarteret

Ringbyskvarteret er i dag omfattet af kommuneplanramme E22, som udlægger området til erhvervsområde med op til 5 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges Ringbyskvarteret med kommuneplanramme B11 til blandet bolig- og erhvervsområde og bebyggelse i op til 6 etager – punktvis op til 9 etager. Det fremgår dog af note til kommuneplanrammen, at ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket.

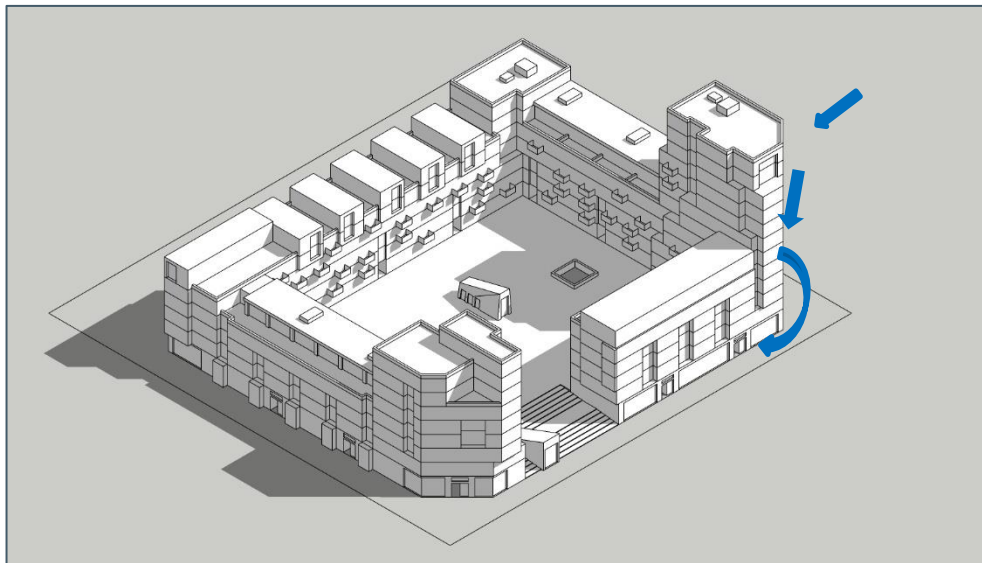
Området er i masterplanens fase 1 – etape 1 planlagt som et tættere kvarter med høje bygninger op til 6 etager med typisk karré-bebyggelse. Den punktvis høje bebyggelse forventes – efter en arkitektoniske vurdering - etableret ved veje ind til og i området. Dette kan medføre sandsynlighed for forringet vindkomfort på grund af den tætte, høje bebyggelse (se illustration nedenfor på Figur 7-7).

### Stationsbyen

Stationsbyen er i dag omfattet af kommuneplanramme C10 og E23, som udlægger områderne til hhv. centerområde med op til 12 etager og erhvervsområde med op til 5 etager. I udkast til kommuneplantillæg 15 udlægges Stationsbyen med kommuneplanrammerne BE10 med generel anvendelse til blandet bolig- og erhvervsområde og bebyggelse i op til 12 etager samt fortsat kommuneplanramme C10 (centerområde med op til 12 etager). Det fremgår dog som en note til de nye kommuneplanrammer, at bebyggelse opføres i maksimal 6 etager og ved bebyggelse i højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Bebyggelse i op til 12 etager kan etableres efter en konkret arkitektonisk vurdering.

Stationsbyen er kvarteret med de potentielt højeste bygninger. Området er i masterplanens fase 1 – etape 1 planlagt som et tættere kvarter med høje bygninger op til 6 etager – punktvis 12 etager, og er angivet som letbane/bydelscenter med typisk karrébebyggelse. Den punktvis høje bebyggelse forventes etableret ved veje ind til og i området. Det er også her, der vil være størst sandsynlighed for forringet vindkomfort på grund af den tætte, høje bebyggelse. Hovedstrøget er Bygaden, som er orienteret øst-vest og dermed næsten parallelt med de dominerende vindretninger, flankeres i begge ender af høje bygninger.

Omkring alle de høje bygninger (12 etager eller tæt på) bør der foretages en konkret vurdering af vindforholdene lokalt for at undgå forstærket vind rundt om hjørner (se også Figur 7-7), ved indgangspartier og lignende, og deraf følgende dårlig vindkomfort. Endvidere bør deres indbyrdes beliggenhed vurderes i forbindelse med lokalplanlægning af området, således at de ikke interagerer negativt med hinanden. Der er på masterplanen angivet to høje bygninger på hver side af Bygaden ved indgangen fra Smedeland, og det kan give væsentlig forringet vindkomfort. Tilsvarende bemærkninger gælder for stationsenden af Bygaden, som ligger åbent for de også relativt hyppige sydøstlige og østlige vinde. Det anbefales generelt at have særlig opmærksomhed omkring især Bygaden for at undgå tunneffekt i denne.



Figur 7-7 Vind der møder høj bygning, og drejes rundt om det nærmeste hjørne og forstærkes i gadeplan, COWI

Kommuneplanrammen BE10 - Stationsbyen indeholder en note om, at øverste etage på bebyggelse højere end 5 etager skal etableres som tilbagetrukket. Den negative effekt omkring de høje bygninger kan mindskes ved for eksempel at trække dem tilbage fra gaden, evt. på et 1-2 etager høj base. Herved når den forstærkede vind ikke gadeplan. Der kan også arbejdes med udformningen af station og stationsplads for at mindske vindpåvirkningen af den østlige ende af Bygaden. Vindkomforten omkring fremtidig bebyggelse afhænger dog af bebyggelsens endelige udformning, og vindkomfort bør således vurderes i forbindelse med lokalplanlægning for det konkrete projekt, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Downwash-effekten, hvor vinden presses ned langs bygningernes facader, kan nedsættes ved brug af vinklede facader og perforerede materialer til afskærmning af altaner. Mellem karréer kan effekten af vind mindskes med beplantning og forskydning af karréerne, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Masterplanens visioner for Hersted og kommuneplantillæg for byomdannelsen af Stationsbyen vurderes at kunne give anledning til dårlige vindkomfort lokalt i området. Dette bør undersøges nærmere i forbindelse med lokalplanlægning af området.

### Kirkevænget

Kirkevænget er i dag omfattet af kommuneplanramme E23, som udlægger områderne til erhvervsområde med op til 8 etager. I forslag til kommuneplantillæg 15 udlægges Kirkevænget som kommuneplanramme BE09 til blandet bolig- og erhvervsområde med op til 9 etager. Det fremgår dog som en note til den nye kommuneplanramme, at bebyggelse opføres i maksimal 5 etager samt at bebyggelse i op til 9 etager kun kan etableres efter en konkret arkitektonisk vurdering.

Kvarteret er i masterplanens fase 1 – etape 1 planlagt som blandet erhverv og bolig med bygninger op til 5 etager. Det ligger i områdets sydøstlige hjørne, lige syd for Stationsbyen. Der gælder de samme bemærkninger her som for Sydvan-gen. Det vil være en fordel ikke at orientere for mange gader langs de højere bygninger med de dominerende vindretninger.

Masterplan Hersted 2045 og udkast til kommuneplantillæg 15 med kommuneplanramme BE09 - *Kirkevænget* vurderes ikke at kunne medføre indvirkninger i vindkomforten, men vindkomfort bør overvejes i forbindelse med lokalplanlægning af området og placering af bygninger i forbindelse med de konkrete projekter. Dette er allerede en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

#### Konklusion for masterplanens sandsynlige indvirkning på miljøet

For størstedelen af delområderne i Hersted Industripark indeholder masterplanen visioner om en forøgelse af det maksimalt tilladte etageantal og byggehøjde. Dette konkluderes at kunne medføre indvirkninger på vindkomforten i området og bør overvejes i forbindelse med den senere kommune- og lokalplanlægning af området, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

#### Konklusion for kommuneplantillæggets sandsynlige indvirkning på miljøet

For visse kommuneplanrammer i forslag til kommuneplantillæg 15 forøges det maksimalt tilladte etageantal og byggehøjder. Dette konkluderes at kunne medføre indvirkninger på vindkomforten i området og bør overvejes i forbindelse med lokalplanlægning af området, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

### 7.1.4 Lys- og skyggeforhold

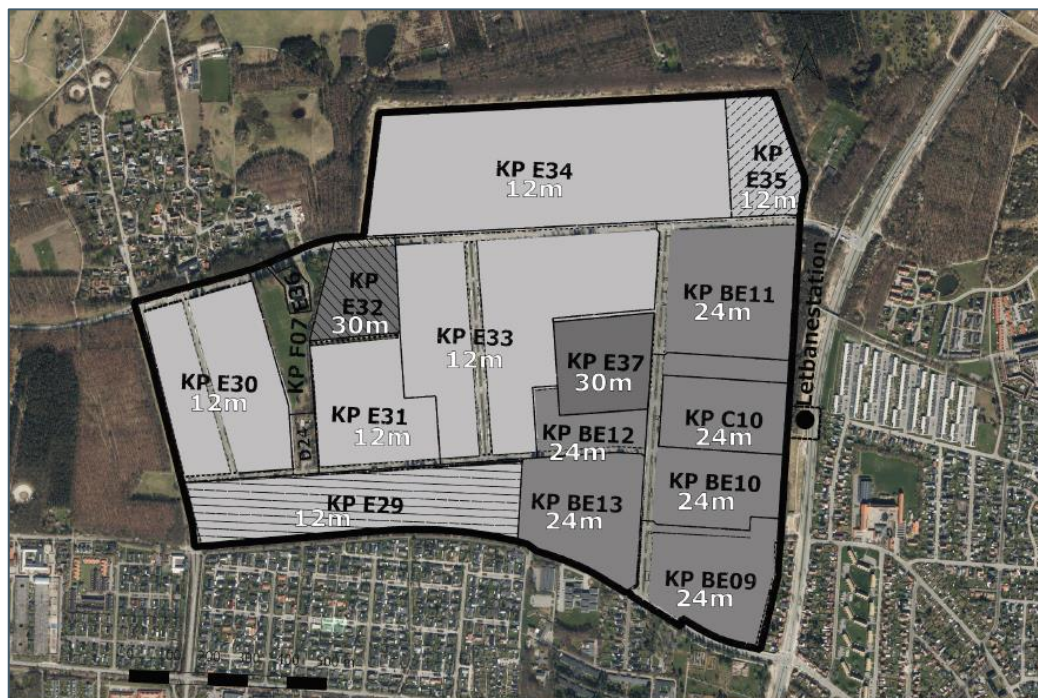
Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelsen af Hersted Industripark* indeholder visioner og rammer for bebyggelse af byomdannelsesområdet med bebyggelse op til 6 etager/24 meter. I forslag til kommuneplantillæg muliggøres dog punktvis bebyggelse op til hhv. 9 etager/30 meter og 12 etager/40 meter. I områder, som i forslag til kommuneplantillæg 15 fastholdes som erhvervsområder, fastsættes det maksimale etageantal til 3 etager. Dog er det kun mulig at opføre bebyggelse i op til 5 etager i første række mod Malervangen, så længe der er boligbebyggelse overfor.

Derudover indeholder Masterplan Hersted 2045 visioner om bebyggelse i op til 12 etager i de resterende delområder og 30 meter i delområde for erhvervsskolen Next, hvilket ligeledes vil være som punktvis bebyggelse.

Maksimale bebyggelseshøjder og etageantal fastsat i eksisterende planrammer fremgår af afsnit 6.1.3. I den østlige del af Hersted Industripark ud mod Nordre Ringvej kan i dag meddeles tilladelse til bebyggelse i op til hhv. 5 etager/18 meter (KP E22 og KP E23) og 12 etager/40 meter (KP C10).

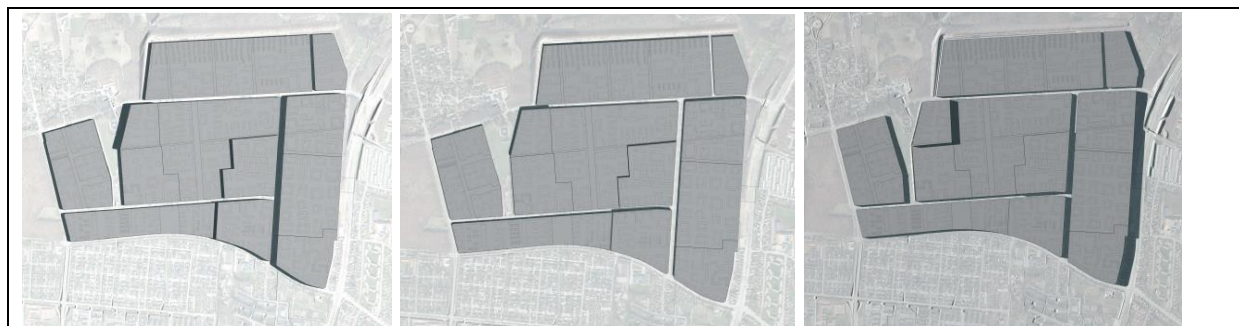


Til belysning af hvilken sandsynlig skyggepåvirkning de forhøjede bebyggelseshøjder i forslag til kommuneplantillæg 15 samt visionerne i Masterplan Hersted 2045 har i forhold til de nuværende rammeområders bebyggelseshøjder både for selve omdannelsesområdet og de omkringliggende områder, er der udarbejdet skyggeanalyser for Hersted Industripark (COWI, maj 2021). Overblik over nye kommuneplanrammer for byggehøjder i den østlige del af Hersted Industripark (KP BE11, KP E37, KP BE12, KP BE13, KP C10, KP BE10 og KP BE09) samt visioner for fremtidige byggehøjder i helhedsplanen for de resterende områder i Hersted Industripark fremgår nedenfor af Figur 7-8.



Figur 7-8 Maksimale byggehøjder i forslag til kommuneplantillæg 15 i Hersted Industripark, COWI, maj 2021

Skyggeanalyser for området viser, at vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg kan medføre mindre potentielle indvirkninger på skyggeforskel ved sommersonhverv i juni måned (se Figur 7-9) om aftenen (klokken 19:00) øst for planområdet. Denne potentielle ændring kan således opleves som væsentlig for de berørte grundejere i første række i boligområdet øst for Nordre Ringvej.



Figur 7-9 Skyggeanalyse 21. juni, klokken 09:00, 12:00 og 19:00, COWI, juni 2021

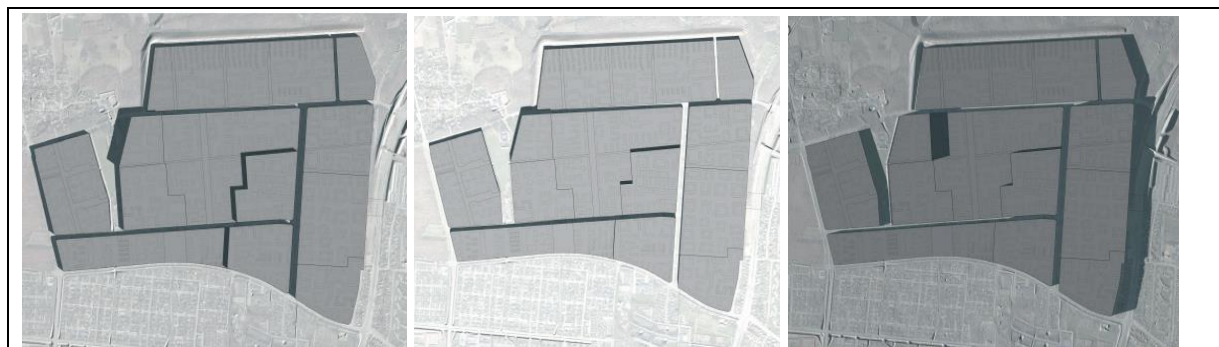
På nedenstående Figur 7-10 fremgår den potentielle skyggeindvirkning mod øst (Malervangen, Nordre Ringvej og Blåmejsvej), samt den potentielle skyggeindvirkning syd for den østlige del af Gammel Landevej beregnet for sommersonhverv, 21. juni, klokken 19:00.



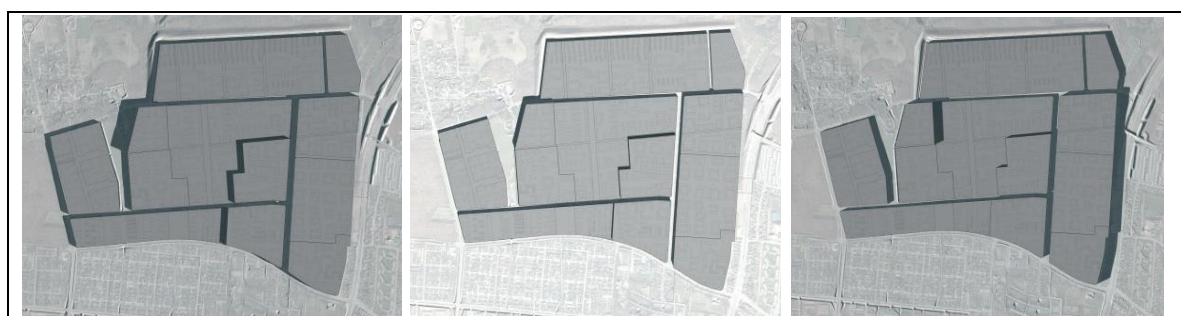
Figur 7-10 Udsnit fra skyggeanalyse 21. juni, klokken 19:00, COWI, juni 2021

Visioner om ændrede rammer for det maksimale etageantal vurderes ikke at kunne medføre væsentlige ændringer i de potentielle skyggepåvirkninger mod vest eller nord. Ændringer vurderes heller ikke at give anledning til skyggekast, som ikke ville kunne tillades under de eksisterende planrammer syd og øst for området. Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor ikke at kunne give anledning til en forøgelse af potentielle skyggegener i sommermånederne (juni, juli, august).

Skyggeanalyse for jævndøgn (21. marts og 21. september) viser, at planområdet ved udbygning i henhold til de maksimale byggehøjder i kommuneplantillægget kan ændre potentielle skyggekast mod boligområdet øst for planområdet (se Figur 7-11 og Figur 7-12).



Figur 7-11 Skyggeanalyse 21. marts, (vintertid) klokken 09:00, 12:00 og 17:00, COWI, juni 2021



Figur 7-12 Skyggeanalyse 21. september, (sommertid) klokken 09:00, 12:00 og 17:00, COWI, juni 2021

I forslag til kommuneplantillæg 15 ændres afgrænsningen af ramme E32 - Next, mens mulighed for bebyggelse i op til 8 etager/30 meter fastholdes. Potentielle eksisterende skyggegener nordvest for området vurderes ikke at kunne ændres som følge af kommuneplantillæggets vedtagelse. I Masterplan Hersted 2045 visualiseres området dog som et mindre boligkvarter med bygninger op til 5 etager, hvilket gennem senere kommune- og lokalplanlægning vurderes at kunne medføre en forbedring af potentielle skyggekast nordvest for området. I forslag til kommuneplantillæg 15 ændres rammerne i eksisterende kommuneplanramme C10 fra en maksimal etageantal på 12 etager til et generelt maksimalt etageantal på 6 samt punktvis maksimalt 12 etager/40 meter. Planrammen i det nye rammeområde, BE10, fastsætter også en maksimal bebyggelse i op til 6 etager samt punktvis 12 etager/40 meter, og dermed ændres for denne del af området fra eksisterende maksimal byggehøjde på 5 etager/18 meter (KP E22 og KP E23). Foreslåede planrammer for nye rammeområder BE11 og BE09 fastsættes derudover til maksimal 6 etager/24 meter (punktvis 9 etager med byggehøjde på maksimal 30 meter), og øger dermed den maksimalt tilladte byggehøjde fra maksimal 5 etager og en byggehøjde på maksimal 18 meter. Dog er det kun mulig at opføre bebyggelse i op til 5 etager i første række mod Malervangen, så længe der er boligbebyggelse overfor. Det bemærkes desuden, at det af planrammerne i kommuneplantillæg 15 fremgår, at øverste etage skal etableres som tilbagetrukket ved bebyggelse højere end 5 etager, hvilket vurderes at medføre, at den egentlige ændring i planrammernes maksimale bebyggelse vil få minimal indvirkning på naborealer.

På nedenstående Figur 7-13 fremgår den potentielle skyggeindvirkning mod øst (Malervangen, Nordre Ringvej og Blåmejsvej), samt den potentielle skyggeindvirkning syd for den østlige del af Gammel Landevej beregnet for 21. marts, klokken 17:00 (vintertid). I marts måned går solen ned mellem klokken 17:46 og 19:47 (NB: Overgang til sommertid + 1 time den 29. marts).



Figur 7-13 Udsnit fra skyggeanalyse 21. marts (vintertid), klokken 17:00, COWI

På Figur 7-14 fremgår den potentielle skyggeindvirkning mod øst (Malervangen, Nordre Ringvej og Blåmejsvej), samt den potentielle skyggeindvirkning syd for den østlige del af Gammel Landevej beregnet for 21. september, klokken 17:00 (sommertid). I september måned går solen ned mellem ca. klokken 20:00 og 18:46.



Figur 7-14 Udsnit fra skyggeanalyse 21. september (sommertid), klokken 17:00, COWI

Realisering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes ikke at give anledning til væsentlige ændringer i de potentielle skyggepåvirkninger fra byggeri, som kan tillades under eksisterende planrammer for området.

Boligområder i Glostrup kommune, øst for planområdet, vurderes således ikke at kunne blive væsentligt berørt af skyggegener som følge af ændrede kommuneplanrammer. Der kan dog tillades punktvis bebyggelse i op til hhv. 9 og 12 etager, hvilket ikke kan afvises at kunne medføre kortvarige, lokale skyggegener. Skyggegener vil dog afhænge af den konkrete udformning og placering af fremtidig bebyggelse, og bør således undersøges nærmere i forbindelse med den senere lokalplanlægning samt i forbindelse med meddelelse af tilladelse til konkrete projekter, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Skyggeanalyse for vintersolhverv (21. december) viser, at høj bebyggelse i planområdet trækker skygge ved solopgang og solnedgang hhv. nordvest og nordøst for planområdet (se Figur 7-15).



Figur 7-15 Skyggeanalyse 21. december, klokken 09:00, 12:00 og 15:00, COWI, maj 2021

På Figur 7-16 og Figur 7-17 fremgår udsnit for den potentielle skyggeindvirkning mod hhv. nordøst og sydøst (Malervangen, Nordre Ringvej og Blåmejsevej), samt den potentielle skyggeindvirkning syd for den østlige del af Gammel Landevej beregnet for 21. december, klokken 15:00 (vintertid). I december måned går solen ned mellem klokken 15:43 og 15:45.



Figur 7-16 Udsnit fra skyggeanalyse 21. december (vintertid), nordøst, klokken 15:00, COWI



Figur 7-17 Udsnit fra skyggeanalyse 21. december (vintertid), sydøst, klokken 15:00, COWI

Vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at medføre ændringer af de planmæssige rammer for bebyggelse i byomdannelsesområdet, som kan ændre de potentielle skyggegener sammenlignet med de eksisterende rammer. Ændringen vurderes at kunne medføre, at flere boliger i boligområdet øst for planområdet (øst for Nordre Ringvej) potentielt kortvarigt kan blive berørt af skygger fra bebyggelse, mens det potentielle skyggekast nordøst for planområdet mindskes (se eksisterende potentielle skyggepåvirkninger i december måned på Figur 6-7). Kommuneplantillæg 15 indeholder dog bestemmelser om, at øverste etage skal etableres som tilbagetrukket ved bebyggelse højere end 5 etager, hvilket vurderes at medføre, at den egentlige ændring i planrammernes maksimale bebyggelse vil få minimal indvirkning på naboarealer. Det bemærkes desuden, at det kun vil være muligt at opføre bebyggelse i op til 5 etager i første række mod Malervangen, så længe der er boligbebyggelse overfor. Egentlige skyggegener vil dog afhænge af den konkrete udformning og placering af fremtidig bebyggelse, og bør således undersøges nærmere i forbindelse med den senere lokalplanlægning samt i forbindelse med meddelelse af tilladelse til konkrete projekter, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

### 7.1.5 Indbliksgener

Planforslagene indeholder visioner om bebyggelse i op til 5 og 6 etager – punktvis op til 9 og 12 etager. For belysning af de sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet i form af indblik til omkringliggende eksisterende boligområder, har der til brug for miljøvurderingen været foretaget droneflyvninger i planområdet. Ved droneflyvning blev der taget billeder fra de af Figur 7-18 viste udsigtspunkter.



Figur 7-18 Udsigtspunkter for dronebilleder, COWI, maj 2021

Indbliksgener er baseret på en vurdering af udsigt ved anvendelse af drone billeder taget fra kanten af hvert af de nye planrammer, der støder op til eksisterende beboelser. Dronebillederne er taget i tre retninger fra de respektive udsigtspunkter i den af forslag til kommuneplantillægget fastsatte maksimale byggehøje. Disse er vedlagt miljøvurderingen som bilag. Der er anvendt billeder taget fra højeste byggehøjder tilladt i planrammerne (punktvis bebyggelse), så "worst case" vedrørende indbliksgener kan vurderes. Worst case er her enkelte bygninger/punkthuse, hvor der er tilladt højere byggehøjder end ellers tilladt i planrammen. Det bemærkes, at punktvis bebyggelse i op til hhv. 9 og 12 etager kun kan tillades efter en arkitektonisk vurdering.

Der er taget billeder fra netop grænsen af planrammen ud mod tilstødende grunde, hvilket afspejler "worst case" i planen. I virkeligheden vil bygningerne ofte blive lagte et stykke tilbage og ind på grundene, men da de enkelte bygningers placering ikke kendes, arbejdes der med worst case, dvs. udsigt fra planrammens ydergrænse.



Fra udsigtspunkt 2 er der udsigt til Blåmejsevej i Glostrup Kommune. Af Figur 7-19 fremgår, at der fra punktvis bebyggelse i 40 meters højde er indblik ned i haverne i den første husrække ud mod Nordre Ringvej. Dronebilledet kan dog ikke anses for at vise det egentlige indblik fra fremtidig bebyggelse, idet placering og udformning endnu ikke er fastlagt, og der således kan fastsættes bestemmelser i forbindelse med lokalplanlægning af området om at afværge indblik til naboarealer gennem udformning og placering af bebyggelsen eller ved afskærmning i form af beplantning. Potentielle indvirkninger i form af indblik til husene i første række på Blåmejsevej vurderes således at kunne afværges ved fastsættelse af bestemmelser i lokalplanlægning, samt i forbindelse med udformningen af de konkrete projekter.



Figur 7-19 Dronebillede fra udsigtspunkt 2 i 40 meters højde, COWI, maj 2021

Fra udsigtspunkt 3 er der indblik ned i haverne i eksisterende boligområde ved Malervangen vest for Nordre Ringvej. I den eksisterende planramme E23 er fastsat en maksimal byggehøjde på 18 meter. I udkast til kommuneplantillæg 15 fastsættes den maksimale byggehøjde for Kirkevænget til 18 meter, punktvis 30 meter (se Figur 7-20). Det vurderes, at en punktvis bebyggelse i op til 30 meter vil kunne medføre en væsentlig indvirkning på befolkningen i eksisterende boligområde ved Malervangen i form af indbliksgener. Dette vil dog afhænge af bebyggelsens udformning og placering, hvilket derfor bør undersøges nærmere i forbindelse med lokalplanlægning af området samt i forbindelse med meddelelse af tilladelse til konkrete projekter, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.



Figur 7-20 Dronebillede fra udsigtspunkt 3 i 30 meters højde, COWI, maj 2021

Fra udsigtspunkt 5 er der i dag begrænset indblik i nærliggende haver grundet beplantning. Kommuneplantillægget ændrer ikke på rammen for byggehøjder (op til 12 meter) eller det maksimale etageantal (max. 3 etager) i den vestlige del af Sydvangen (se Figur 7-6) Figur 7-21 Dronebillede fra udsigtspunkt 5 i 12 meters højde, COWI, maj 2021. For den østlige del af Sydvangen ændres den maksimale byggehøjde, så der kan tillades bebyggelse i op til 6 etager/24 meter, og punktvis bebyggelse i op til 9 etager kan tillades efter en konkret arkitektonisk vurdering.



Figur 7-21 Dronebillede fra udsigtspunkt 5 i 12 meters højde, COWI, maj 2021

Masterplanens 2. etape af fase 1 indeholder visioner om bebyggelse af Sydvangen i op til 12 meter med punktvis bebyggelse op til 20 meters højde. En punktvis bebyggelse op til 30 meter vil kunne medføre forøgelse af indbliksgener fra Sydvangen mod boligområdet syd for Gammel Landevej. Dette vil dog afhænge af bygningens placering og udformning, hvilket vil skulle undersøges nærmere i forbindelse med den senere lokalplanlægning samt i forbindelse med det konkrete projekt.

Indbliksgener fremkommer ved, at der er permanent mulighed for indkig til haver og vinduer. Selv hvis der ikke netop er nogen, der iagttager fra et vindue eller altan, vil man ofte være påvirket af, at der er mulighed for indblik, hvilket kan give ændring af ens normale adfærd og anvendelse af have og hus. Indbliksgener kan begrænses af træer, der selv om vinteren vil kunne gøre konstant indblik svær. Anden mulighed er at undgå vinduer og altaner på de sider, der vender op mod de parceller, hvor indbliksgener er størst. Sidstnævnte mulighed har bl.a. været anvendt, hvor Albertslund Kommune i forbindelse med udarbejdelse af Lokalplan 5.5 – *Boliger og erhverv ved Smedeland 8A* har opsat bestemmelser om, at der ikke må være store vinduer, altaner og tagterrasse mod parceller på Malervangen netop for at begrænse indbliksgener.

Vedtagelse og realisering af rammerne i kommuneplantillæg 15 samt visionerne i Masterplan Hersted 2045 vurderes at kunne medføre muligheder for indkig til haver i de omkringliggende boligområder øst og syd for planområdet. Hvorvidt dette vil medføre egentlige indbliksgener vil afhænge af udformningen af den konkrete bebyggelse, herunder placering af vinduer og altaner, samt evt. beplantning af træer. Albertslund Kommune stiller derfor krav til bygherre om, at der skal redegøres for indbliksgener i forbindelse med den lokalplanlægning for blandet bolig og erhverv.

## 7.2 Trafik

### 7.2.1 Trafikafvikling

Planområdet er i dag præget af, at der er flere transporttunge virksomheder i området. I forbindelse med miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15, har RAWMobility i juni 2021 udarbejdet en trafikanalyse<sup>32</sup> på vegne af Albertslund Kommune. Gennem trafikanalysen er der for de forskellige faser i byomdannelsen af Hersted Industripark beregnet fremtidig trafik med anvendelse af turrater. De i analysen beregnede turrater er opgjort på matrikelniveau og efterfølgende fordelt ud på vejnettet i forhold til placeringen i området og afstanden til det overordnede vejnet. Turrater anvendte til beregning af trafik i forbindelse med byudvikling i Hersted Industripark er afstemt med Glostrup Kommune, således at trafik i forbindelse med fremtidige byudviklingsprojekter håndteres i begge kommuner.

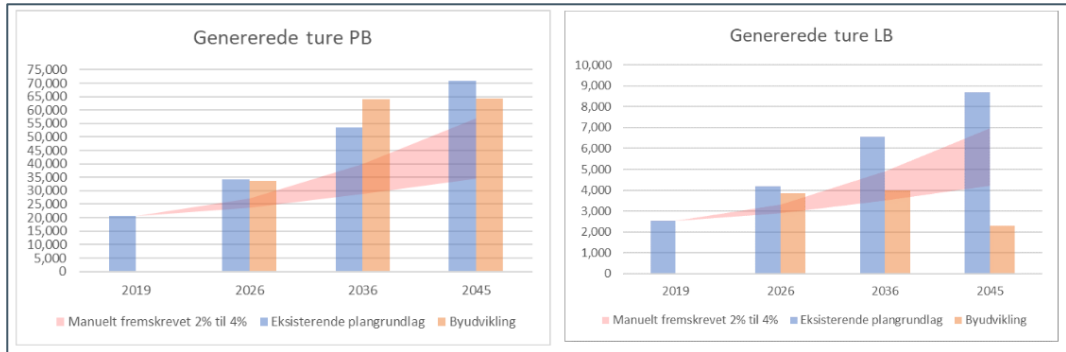
Det er i trafikanalysen beregnet, at der fra beregningens basisår i 2019 frem til den færdige omdannelse i 2045 forventes en stigning fra ca. 23.000 daglige ture til ca. 66.500 daglige ture<sup>33</sup>. Denne stigning vurderes at udfordre det eksisterende vejnets kapacitet, hvorfor det i trafikanalysen findes nødvendigt at foretage udbygninger og ombygninger af vejnettet.

---

<sup>32</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

<sup>33</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

Nedenstående Figur 7-22 viser den beregnede forventede trafik for henholdsvis personbiler og lastbiltrafik i omdannelsens tre faser (år 2026, år 2036 og år 2045) sammenlignet med basisåret 2019.

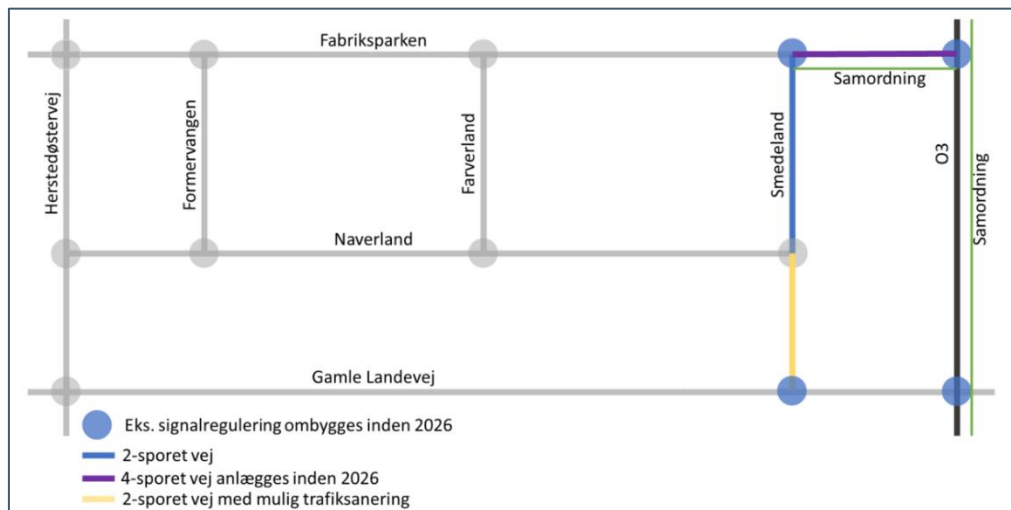


Figur 7-22 Beregnede antal ture i de forskellige scenarier. PB= Personbil og LB = Lastbil. Det røde bånd viser fremskrivning af 2019 med 2-4 %, RAWMobility, juni 2021

### Fase 1

I den første fase af byomdannelse, som igangsættes med vedtagelse af kommuneplantillæg 15, aktiveres det stationsnære område primært mellem O3 og Smedeland. Matriklerne udgør ca. 430.000 m<sup>2</sup> ud af i alt ca. 1.400.000 m<sup>2</sup>. Området forventes udbygget primært med boliger (lejligheder) og kontorer samt i mindre omfang detailhandel, under de foreslåede planrammer i kommuneplantillæg 15. I 2026 forventes letbanen at være i drift.

I omdannelsens fase 1 arbejdes med visioner om ud- og ombygning af eksisterende kryds og vejstrækninger. Disse fremgår af Figur 7-23.



Figur 7-23 Ud- og ombygning af kryds og vejstrækninger frem mod 2026, RAWMobility, juni 2021

Trafikudvikling i byomdannelsesområdet ved realisering af rammerne i kommuneplantillæg 15 i 2026 er beregnet ca. 37.500 ture til/fra Hersted Industripark i alt. De ca. 21.500 ture genereres i områder, der ikke er omfattet af kommuneplantillæg 15, mens de ca. 16.000 ture genereres i byomdannelsesområdet omfattet af kommuneplantillægget. Der forventes i alt ca. 3.850 lastbilture<sup>34</sup>.

Beregninger i trafikanalysen har vist, at der med en fremskrivning af trafikken vil være behov for udbygninger i begge kryds på Nordre Ringvej. Dette gælder især venstresvingbanerne mod Hersted Industripark, som i dag ikke er lange nok til at rumme den efterspørgsel, der opstår. Dette kan medføre, at der opstår kritiske tilbagestuvninger, som vil forstyrre trafikafviklingen i ligeudbanerne på nordre Ringvej/O3, hvis ikke svingbanerne forlænges.

Inden for planområdet i Hersted Industripark vurderes langt de fleste strækninger og kryds at kunne afvikle den ekstra trafik, der genereres frem mod 2026<sup>35</sup>. Kapacitetsberegningerne i trafikanalysen viser dog, at der vil være behov for at udbygge kapaciteten i krydset mellem Fabriksparken og Smedeland. Denne udbygning vurderes at være omfattende med 2 ligeudbaner i hver retning på fabriksparken, samt 2 spor i henholdsvis venstresvinget mod Smedeland og højresvinget fra Smedeland. I krydset mellem Gammel Landevej og Smedeland er der i fase 1 visioner om at tilpasse krydset i forbindelse med ombygningen af Smedeland fra 4 til 2 spor. I trafikanalysen er det vurderet, at grøntiden<sup>36</sup> i denne forbindelse ikke bør optimeres, men tildeles således at der opstår en dossering af trafikken fra Smedeland. Såfremt dette ikke sikres i den senere planlægning, vurderes udkørsel via Gammel Landevej at ville kunne blive for attraktiv, hvorved kapaciteten i krydset mellem Gammel Landevej og O3 hurtigt opbruges.

Vedtagelse og realisering af kommuneplantillæg 15 og igangsætning af omdannelses fase 1 vurderes at kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafikken i og uden for planområdet. Dette vurderes dog at kunne afværges ved at udbygge og ombygge kryds og strækninger i overensstemmelse med visionerne herfor.

## Fase 2

I den anden fase af masterplanens visioner for byomdannelse af Hersted Industripark frem mod 2036 aktiveres næsten hele planområdet med undtagelse af rammeområdet nord for Fabriksparken (HIPII) på ca. 320.000 m<sup>2</sup>. I år 2036 forventes byomdannelsen at omfatte i alt ca. 1.000.000 m<sup>2</sup>. De ca. 700.000 m<sup>2</sup> der aktiveres fra 2026 til 2036 forventes primært udbygget med boliger (lejligheder og rækkehuse) samt kontor.

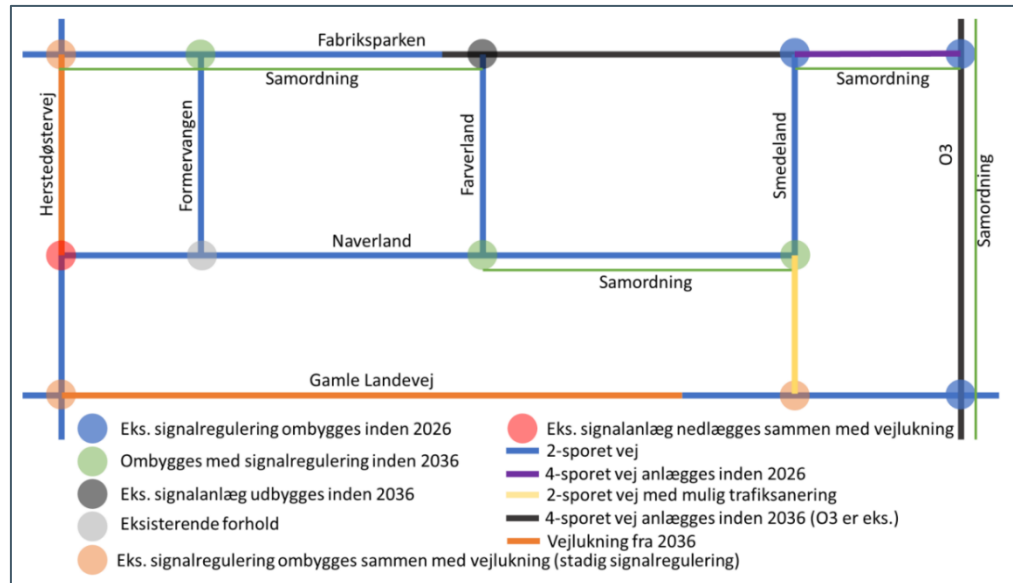
I omdannelsens fase 2 arbejdes med visioner om at lukke vejstrækninger på Herstedøstervej og Gammel Landevej. På nedenstående Figur 7-24 fremgår visionerne for ombygning og udbygning af kryds og vejstrækninger frem mod 2036.

---

<sup>34</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

<sup>35</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

<sup>36</sup> Tiden hvor signalanlægget viser grønt.



Figur 7-24 Ud- og ombygning af kryds og vejstrækninger frem mod 2036, RAWMobility, juni 2021

Trafikudvikling i byomdannelsesområdet ved realisering af visionerne i masterplanens fase 2 frem mod 2036 er beregnet til ca. 68.000 ture til/fra Hersted Industripark i alt. De ca. 11.000 ture genereret i områder, der ikke er aktiveret i masterplanen i 2036 (område HIPII, som fastholdes som erhvervsområde), mens de ca. 57.000 ture genereres i områderne, der forventes omdannet i masterplanens fase 2. Ca. 4.000 ture vil være lastbilture<sup>37</sup>.

Beregninger i trafikanalysen har vist, at krydset mellem Fabriksparken og O3 kan blive udfordret kapacitetsmæssigt, og der er risiko for forekomst af reelle sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. I morgenspidstimen viser beregninger, at særligt venstresvingstrafik fra Fabriksparken ud på O3 kan generere lang kø tilbage ad Fabriksparken. I eftermiddagsspidstimen kan der opstå problemer med trafikafvikling på venstresving både til og fra Fabriksparken. Disse to strømme vurderes i trafikanalysen at være i direkte konflikt, hvorved det ikke er muligt at omfordele grøntid til løsning af kapacitetsproblemet<sup>38</sup>.

Krydset mellem Gammel Landevej og O3 kan ligeledes blive udfordret kapacitetsmæssigt, og der kan forekomme reelle sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. I morgenspidstimerne er det særligt højresvingende fra Gammel Landevej og ligeudkørende på O3, der kan blive udfordret. Disse strømme er ligeledes i direkte konflikt, og vurderes at skulle løses gennem geometriske udbygninger. I eftermiddagsspidstimen vurderes særligt de venstresvingende mod Gammel Landevej at kunne blive udfordret.

Generelt vurderes det i trafikanalysen, at det kapacitetsmæssigt er muligt at lukke Herstedøstervej og Gammel Landevej. Kapacitetsberegninger for vejnettet internt i Hersted Industripark viser desuden, at en afvikling af trafikken i forbindelse med byudvikling i fase 2 vil kræve, at der foretages flere krydsombygninger

<sup>37</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

<sup>38</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

fra vigepligtskryds til signalanlæg for at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende og trafiksikkert<sup>39</sup>. Trafikanalysen peger desuden på et forslag om justering af vejtværsnittet på Fabriksparken fra O3 til hen gennem krydset ved Farverland, hvor trafikbelastning beregnes at nødvendiggøres 2x2 spor for at kunne afvikle trafikken. Generelt kan nye signalanlæg også udbygges med fuld kanalisering i tilfarterne (højresvingsbane, ligeudbane og venstresvingsbane)<sup>40</sup>. Dette vurderes at kunne give en høj kapacitet i krydset og give fleksibilitet til indbygning af hjælpefaser til højre- og venstresving. I trafikanalysen for fase 2 bemærkes desuden, at trafikafviklingen på et senere tidspunkt kan forbedres gennem udbygning af svingbanelængderne.

Visionerne om vejlukningerne ved Herstedøstervej og Gammel Landevej medfører ombygninger af de eksisterende signallængder, og vurderes i trafikanalysen at kunne forbedre fremtidige kapacitetsproblemer<sup>41</sup>.

En fremtidig realisering af masterplanens fase 2 vurderes at kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafikken i og uden for planområdet. Dette vurderes dog at kunne afværges ved at udbygge og ombygge kryds og strækninger i overensstemmelse med visionerne herfor. Afværgeforanstaltninger i form af signallængder og samordning vurderes ligeledes at kunne afværge eventuelle belastninger i kryds og på vejstrækninger, hvilket bør indgå i den senere trafikplanlægning af området samt overvejes i forbindelse med meddelelse af tilladelser til konkrete projekter.

### Fase 3

I masterplanens tredje fase omdannes det sidste område på ca. 320.000 m<sup>2</sup> nord for fabriksparken til boligområde. I år 2045 forventes Hersted Industripark fuldt udbygget, og der er beregnet ca. 66.500 ture til/fra området i alt. Heraf udgør ca. 2.000 lastbiler.

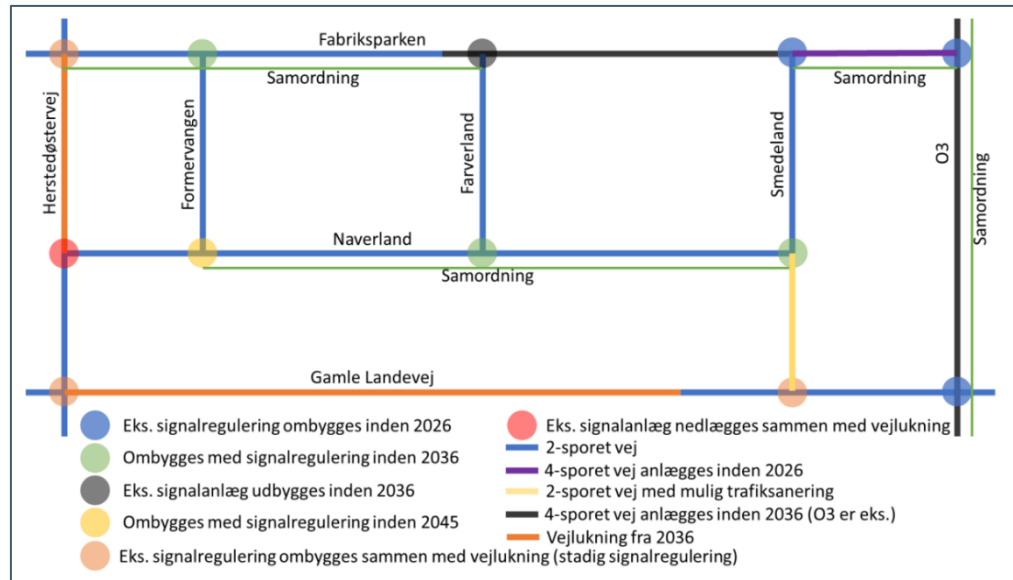
Den eneste ændring af vejnettet i forhold til fase 2 ovenfor er etablering af signalregulering ved Formervangen/Naverland (se Figur 7-25).

---

<sup>39</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

<sup>40</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

<sup>41</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021



Figur 7-25 Ud- og ombygning af kryds og vejstrækninger frem mod 2046, RAWMobility, juni 2021

I trafikanalysen er det beregnet, at krydset mellem Fabriksparken og O3 kan blive udfordret kapacitetsmæssigt, og at der kan forekomme reelle sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag<sup>42</sup>. I morgenspidstimerne vil det særligt være venstresving fra Fabriksparken, der ikke kan afvikles, hvorfor der kan opstå kø langt tilbage ad Fabriksparken. I eftermiddagsspidstimen er det både venstresvingende til og fra Fabriksparken, der ikke kan afvikles. Disse to strømme er i konflikt, hvorfor det i trafikanalysen ikke vurderes at være muligt at omfordele grøntid for at løse kapacitetsproblemet.

Kapacitetsberegninger viser ligeledes, at der kan forekomme kapacitetsmæssige udfordringer i krydset mellem Gammel Landevej og O3, og at der kan forekomme reelt sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. I morgenspidstimerne kan særlige højresvingende fra Gammel Landevej og ligeudkørende på Nordre Ringvej/O3 blive udfordret. Disse strømme vil være i direkte konflikt, hvorfor løsningen ifølge trafikanalysen ligger i geometriske udbygninger<sup>43</sup>. I eftermiddagsspidstimen kan særligt venstresvingende mod Gammel Landevej opleve udfordringer. Kapacitetsberegningerne på vejnettet internt i Hersted Industripark viser, at belastningsgraden generelt stiger på Fabriksparken, som kan medføre et behov for forlængelse af svingbaner. Udover planens visioner om ombygning til signalanlæg ved krydset mellem Formervangen og Naverland, kan den fulde omdannelse af Hersted Industripark også medføre behov for andre udbygninger og/eller justeringer i signalanlæg i området. Dette bør dog monitoreres af vejmyndigheden med henblik på planlægning af trafik i området, samt overvejes i forbindelse med lokalplanlægning for og meddelelse af byggetilladelser til konkrete projekter, herunder boligbyggeri, som kan forventes at generere mere trafik i området.

<sup>42</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021

<sup>43</sup> RAWMobility: Hersted Industripark – Trafikanalyse, 2. juni 2021



En fremtidig realisering af masterplanens sidste fase - *fase 3* - vurderes at kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafikken i og uden for planområdet. Dette vurderes i et vist omfang at kunne afværges ved ombygning af kryds, men den konkrete kapacitet og belastning af kryds og vejnet i området bør monitoreres af vejmyndigheden og indgå i den senere trafikplanlægning for området, samt overvejes i forbindelse med lokalplanlægning for og meddelelse af byggetilladelser til konkrete projekter, herunder boligbyggeri, som kan forventes at generere mere trafik i området.

## 7.2.2 Trafiksikkerhed

Masterplan Hersted 2045 indeholder visioner omkring trafikken i Hersted Industripark, hvor de store brede nord-sydgående veje Smedeland og Farveland skal omdannes, således at der kan komme grønne rekreative arealer i den ene halvdel af det nuværende vejareal. Endvidere er der idéer om at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej (se afsnit 7.1.1 ovenfor om vurdering af trafik og visioner om udbygning og ombygning af kryds og vejstrækninger i planområdet).

I Hersted Industripark bygger masterplanens visioner videre på princippet om separeret trafik, så bløde trafikanter kan færdes uden risiko. I hele området sænkes hastigheden og lastvognstogene fjernes på boligvejene ved at indsnævre kørebanelne og give mere plads til cyklister og gående. De nord-syd gående veje bliver omdannet til rekreative boulevarder med fokus på cykler, gående og grønne rekreative arealer. Gammel Landevej og Herstedøstervej nedlægges og omdannes i samarbejde med udviklere over tid til park. Derudover udvides vejstrukturen med en ny bygade fra Smedeland til letbanestationen.

Masterplanen indeholder overordnede visioner om, at den nyeste by- og transportteknologi skal spille en understøttende rolle i den fysiske og digitale infrastruktur ved at gøre færdslen i området både let tilgængelig, sikker og komfortabel.

Masterplan Hersted 2045 og vedtagelse af kommuneplantillæg 15 muliggør en byomdannelse af området, hvilket kan medføre ændringer af trafikmønstre i området. En byomdannelse fra erhvervsområde til område med blandet bolig og erhverv kan medføre en forøgelse af personbiler i området og kan samtidigt medføre, at der på sigt kommer færre lastbiler til og fra disse områder.

Dog kan en omdannelse af det stationsnære kerneområde ved den kommende letbanestation samt den af kommuneplantillæggets medførte lavere parkeringsnorm medføre, at flere af områdets kommende beboere og bruger i stedet anvender den kollektive trafik eller mikromobile transportmidler i form af f.eks. cykler og løbehjul.

I Masterplan Hersted 2045 fremgår følgende principper for sameksistens i overgangsperioderne:

- > Veje i områder, der ikke er attraktive for omdannelse, fastholdes til tung transport i fase 1.
- > Veje i områder, der er attraktive for bolig- og byudvikling omdannes, så der bliver gode forhold for bløde trafikanter.
- > Områder, hvor boliger og produktions-, lager- og logistikvirksomheder skal sameksistere over en længere periode udvikles, så de tilgodeser både virksomhederne og bløde trafikanter.

Trafiksikkerheden kan være en udfordring i overgangsperioden fra et industri- og erhvervsområde til et blandet bolig- og erhvervsområde, hvor der vil være store lastbiler og bløde trafikanter i området samtidigt. Denne udvikling bør overvåges i forbindelse med den etapevise omdannelse af området, og Albertslund Kommune kan i forbindelse med den senere lokalplanlægning og meddelelse af tilladelse til konkrete projekter stille krav om udbygning af cykel- og gangstier til sikring af den fornødne kapacitet og fremkommelighed.

I Masterplan Hersted 2045 er der visioner om at lukke dele af Herstedøstervej og en stor del af Gammel Landevej (se afsnit 7.1.1 om trafik ovenfor). Konsekvenserne heraf kan være, at der dannes mere lokal trafik på andre veje og andre kryds, hvorfor det i forbindelse med trafikplanlægning og den gradvise omdannelse af området bør overvejes at ombygge flere kryds fra vigepligtskryds til signalanlæg for at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende og trafiksikkert. Omvendt kan vejlukninger og etablering af nye vejprofiler med fortovej og cykelstier også medføre, at den tunge trafik i overgangsperioden fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde tvinges ind ad bestemte veje, hvilket kan friholde andre interne veje fra lastbiltrafik og dermed øge trafiksikkerheden for bløde trafikanter.

Forslag til Kommuneplantillæg 15 giver mulighed for at reducere parkeringsnormen i det stationsnære kerneområde ved etablering af delebilordninger, og dermed et mindsket krav til antallet af almindelige parkeringspladser. Såfremt fremtidige beboere af området ikke benytter sig af delebilsordninger eller kollektiv trafik, vurderes der at fremkomme situationer, hvor en mangel på almindelige parkeringspladser tvinger beboere til at parkere ulovligt og uhensigtsmæssigt for trafiksikkerheden i området. Hensynet til trafiksikkerheden bør således sikres løbende ved udbygning af området, bl.a. gennem overvågning af trafikken i området.

Vedtagelse og realisering af forslag til kommuneplantillæg 15 og Masterplan Hersted 2045 vurderes at kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafiksikkerheden i perioden frem mod den færdige omdannelse i 2045. Hensynet til trafiksikkerheden bør således overvejes i forbindelse med konkrete udviklingsprojekter.

### 7.2.3 Parkering

#### Ændrede parkeringsnormer

I forslag til kommuneplantillæg 15 ændres retningslinjer for parkering for biler således, at parkeringsnormen kan yderligere reduceres i det stationsnære kerneområde, hvis der etableres delebilsordninger. Dette gælder for bebyggelser med minimum 75 boliger, der har fælles parkeringspladser. Ved etablering af delebilsordning kan kravet til anlagte parkeringspladser således reduceres, da en parkeringsplads til delebiler erstatter 5 almindelige parkeringspladser. Parkeringsnormen for anlagte parkeringspladser ved etablering af delebilsordninger i det stationsnære kerneområde fastsættes til minimum 0,55 almindelige parkeringspladser pr. bolig og maksimal 0,2 delebilparkeringsplads pr. bolig.

Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder desuden nye retningslinjer for parkeringsnorm for cykelparkering. Når antallet af parkeringspladser reduceres på grund af etablering af en delebilsordning, er der samtidig et øget krav om at etablere flere cykelparkeringspladser. Derfor skal der udover den almindelige cykelparkeringsnorm etableres yderligere 3 cykelparkeringspladser til ladcykler pr. delebilparkeringsplads. Kommuneplanens parkeringsnormen til cykler i det stationsnære kerneområde ændres således, at der skal udlægges 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf der anlægges 2 cykelparkeringspladser pr. etagebolig ved bebyggelsens opførelse. I medfør af de nye foreslåede retningslinjer anlægges de resterende udlagte cykelparkeringspladser, såfremt der er behov. Ændrede retningslinjer for parkering af cykler i det stationsnære kerneområde vurderes at kunne medføre positive indvirkninger på parkeringsforhold for cyklister i området.

Eksisterende Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030 indeholder ikke retningslinjer for parkering i konstruktion. Med vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 fastsættes derfor nye retningslinjer for parkering i konstruktion i Hersted Industripark i overensstemmelse med visionerne i Masterplan Hersted 2045. Retningslinjerne har til formål at sikre tilstrækkelig plads til opholdsarealer på terræn på grund af den høje bebyggelsesprocent. I det stationsnære kerneområde med bebyggelsesprocenter på 150 eller derover fastsættes de nye retningslinjer, således at minimum 75 procent af parkeringspladserne til biler skal etableres i konstruktion, og at minimum 50 procent af parkeringspladserne skal etableres i konstruktion i områder med en bebyggelsesprocent mellem 100 - 150 procent. I områder med en bebyggelsesprocent under 100 procent vil kravet til andel af parkering i konstruktion ske efter konkret vurdering. Hvor der ikke er tilstrækkeligt plads på terræn til både at opfylde parkeringsnormen og kravet til fælles opholdsarealer, skal opholdsarealer prioriteres højest. Derfor fastlægger retningslinjerne kun et minimumskrav til parkering i konstruktion. I den senere lokalplanlægning kan det vise sig nødvendig at øge dette krav for at sikre areal til ophold.

Det vurderes, at muligheden for at reducere parkeringsnormen i det stationsnære kerneområde ved etablering af delebilordninger, og dermed et mindsket krav til antallet af parkeringspladser kan medføre væsentlige ændringer på parkeringsforhold i byomdannelsesområdet. Såfremt fremtidige beboere af området ikke benytter sig af delebilsordninger eller kollektiv trafik, kan der fremkomme situationer, hvor en mangel på almindelige parkeringspladser tvinger beboere til at parkere

ulovligt og uhensigtsmæssigt for trafiksikkerheden i området (trafiksikkerhed er behandlet ovenfor i afsnit 7.2.2). Kommuneplantillæggets nye retningslinjer for parkering i konstruktion giver dog Albertslund Kommune mulighed for at stille krav om etablering af parkering i konstruktion i forbindelse med konkrete projekter for etablering af boligbebyggelse.

### Delebilsordninger

Forslag til Kommuneplan 15 indeholder retningslinjer og parkeringsnormer for delebiler, og dette vurderes potentielt at kunne bidrage til at realisere Albertslund Kommunes ambitioner om bæredygtig mobilitet. Dette særligt, hvis det lykkes tidligt i den stationsnære byudvikling at etablere dagligvarebutikker, som mindsker behovet for bilture ud af området, samt etablering af delebilsordninger som bidrager til, at nødvendige bilture ikke fører til private bilanskaffelser. Der er dog en række forudsætninger, som antages at skulle være til stede for, at delebiler bliver benyttet i et givent område<sup>44</sup>:

- > Delebilen skal være placeret i umiddelbar nærhed af anden offentlig transport. Dette kan forklares ved, at delebiler ikke er økonomisk attraktive for brugere, der har et behov på daglig basis.
- > Der skal være nok kapacitet, således at brugerne oplever, at der er en bil til rådighed, når de har behov for det.
- > Parkeringsmulighed for privatbiler skal være begrænset – det skal være nemmere/billigere at parkere en delebil med stampads end en privatbil.

Forslag til kommuneplantillæg indeholder desuden retningslinjer, som bestemmer, at når antallet af parkeringspladser reduceres på grund af etablering af en delebilsordning, er der samtidig et øget krav om at etablere flere cykelparkeringspladser. Derfor skal der, udover den almindelige cykelparkeringsnorm, etableres yderligere 3 cykelparkeringspladser til ladcykler pr. delebilsparkeringsplads.

Forslag til kommuneplantillæg kan ikke indeholde bestemmelser, som kræver, at der oprettes delebilsordninger, da dette skal ske på grundejeres eget initiativ. Kommuneplantillæggets nye retningslinjer for parkeringsnormer, som muliggør en begrænsning af parkeringsmuligheder for private biler samt områdets stationsnære placering, vurderes dog at kunne skabe initiativ til dette.

Delebilisme vurderes at kunne øge mobilitetsmulighederne for mennesker, der i dag ikke har egen bil, og kan samtidig medvirke til, at færre personer anskaffer sig private biler, hvilket medfører en mindsket belastning på vejnettets kapacitet.

---

<sup>44</sup> Disse forudsætninger er indsamlet fra Viatrafik samt Danske By- og Delebiler i forbindelse med lokalplanarbejde for Smedeland 38 i Hersted Industripark. Forudsætningerne understøttes i bl.a. Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015). *Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale*. DTU Transport. DTU Transport. Notat Vol. 19

En anden sandsynlig positiv effekt er reducere af parkeringsnormen og dermed et reduceret behov for plads til parkering, der skaffer mulighed for nye byrum. Adgangen til grønne arealer er behandlet særskilt i afsnit 7.7.2 og 7.7.3.

### 7.3 Jordbund og arealanvendelse

Omdannelse af Hersted industripark fra erhverv til blandet bolig og erhverv vil mindske virksomhedsaktiviteter i området og dermed også sandsynligheden for, at potentielt forurenende aktiviteter vil medføre nye jordforureninger.

Idet der er kortlagt flere jordforureninger af både type V1 og V2 vil der i den senere konkrete planlægning skulle tages højde for jordhåndteringen, og om det vil være nødvendigt og/eller miljømæssigt forsvarligt at fjerne eller indarbejde den forurenede jord.

Generationsforureningen på Naverland 26A – B overvåges, idet det er vist, at denne truer vandforsyningen i området. Region Hovedstaden har foretaget en indledende vurdering af risiko for indeklimate fra afdampning fra forurening med klorede opløsningsmidler i grundvandet til boliger placeret i faneudbredelsen fra Naverland 26 (se faneudbredelse på Figur 6-12). Vurderingen er foretaget ved, at der er beregnet en teoretisk fanekonzentration, som lige akkurat ikke medfører et beregnet bidrag til indeklimaet i en fremtidig bolig med kælder, som ligger over Miljøstyrelsens afdampningskriterier. På baggrund af de foreløbige beregninger forventes det ikke, at forureningsfanen generelt medfører en teoretisk risiko for indeluften i en evt. fremtidig bolig. Undtagelsen kan være de helt nære ejendomme til kildeområdet, hvor det ikke kan afvises, at skeloverskridende forurening kan udgøre en risiko for indeklimaet i en evt. fremtidig bolig.

Da nedsivning ikke er tilladt i Hersted Industripark, forventes grundvandsdannelsen ikke ændret som følge af den ændrede arealanvendelse i området. Ved den senere planlægning af planområdet, bør det dog vurderes, om den nuværende overvågningsindsats er tilstrækkelig, eller om der vil være behov for yderligere tiltag ved den ændrede bebyggelse i området. I forbindelse med lokalplanlægningen for konkrete projekter bør der tages jordprøver/jordporeluftprøver, således at en påvirkning af menneskers sundhed fra eksisterende jordforureninger undgås.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes på sigt at kunne medføre mindsket sandsynlighed for opståen af nye jordforureninger, som følge af omdannelsen fra erhvervsområdet til blandet bolig og erhverv. Planernes vedtagelse og realisering nødvendiggør dog vurderinger af behov for tiltag i forbindelse med de eksisterende jordforureninger i den senere planlægning, herunder ændret arealanvendelse og håndtering af forurenede jord i forbindelse med konkrete projekter, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

## 7.4 Vand

En ændret arealanvendelse i form af øget forekomst af grønne arealer, stier mm vil mindske området samlede befæstelsesgrad. Det bemærkes, at nedsivning i området som udgangspunkt ikke er muligt.

Idet Region Hovedstaden siden 2008 aktivt har oppumpet grundvand for at begrænse spredningen af forurening fra Naverland 26, bør der i den senere planlægning, når befæstelsesgraden og placeringen/udformningen af grønne områder kendes, tages stilling til, om der vil være behov for nye afværgeforanstaltninger f.eks. i form af membraner, oppumpning/dræn eller bortkørsel af forurenede jord, for at forhindre spredning af forurening til grundvandet. Se desuden vurderingen i forhold til jordbund og forureninger i afsnit 7.2.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 kan ændre arealanvendelsen væsentligt og kan dermed også ved realisering medføre ændringer i området befæstelsesgrad. Det forventes, at der på sigt kan ske en øget grundvandsdannelse, som i senere planlægningsfaser bør vurderes i forhold til områdets mange eksisterende jordforureninger, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

## 7.5 Klima

Oversvømmelseskortet for Albertslund Kommuneplan 2018-2030 (Figur 6-15) viser, at der i industriparken er flere områder, hvor der ved en 100-års regnvejrshændelse i 2050 vil ske oversvømmelse. Langs lavninger ved større veje vil der ved længerevarende eller ekstreme regnvejrshændelser stå vand på terræn, som vil skabe trafikale problemer og potentielt også medføre vand i kældre etc. Der bør i den senere planlægning vurderes behovet for, og evt. indtænkes klimatilpasninger til håndtering af 100 års oversvømmelseshændelser i form af f.eks. skybrudsledninger, forsinkelsesbassiner eller grønne arealer med tilstrækkelig kapacitet for større midlertidige vandmængder.

Det er i området ikke muligt at nedsive regnvand, og regnvand skal således som udgangspunkt håndteres på matriklen f.eks. i form af forsinkelse før, at regnvandet afledes til regnvandskloaksystemet i forbindelse med flerdagsregn og skybrud.

Inden for byomdannelsesområdet, der påtænkes omdannet som første etape af fase 1, og som i forslag til kommuneplantillæg 15 planlægges ændret til blandet bolig og erhvervsområder, er der på oversvømmelseskort markeret områder med behov for undersøgelse. Sådanne undersøgelser bør igangsættes i forbindelse med lokalplanlægning af områderne, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

Masterplan Hersted 2045 indeholder visioner omkring trafikken i Hersted Industripark, hvor de store brede nord-sydgående veje Smedeland og Farveland omdannes, så der kan etableres grønne rekreative arealer i den ene halvdel af det nuværende vejareal. Disse grønne områder skal ligeledes fungere som klimatilpasningsområder, hvor der i forbindelse med skybrud eller flerdagsregnvej kan

afledes regnvand hertil, og således sikre hele de nye boligområder mod oversvømmelser. Masterplanen indeholder desuden visioner om at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej, der ligeledes kan omdannes til rekreative områder med integrerede klimatilpasningsløsninger. Det er således tanken med disse rekreative, grønne områder at trække Vestskoven ind i det nye byområde og opfordre til leg og aktivitet.

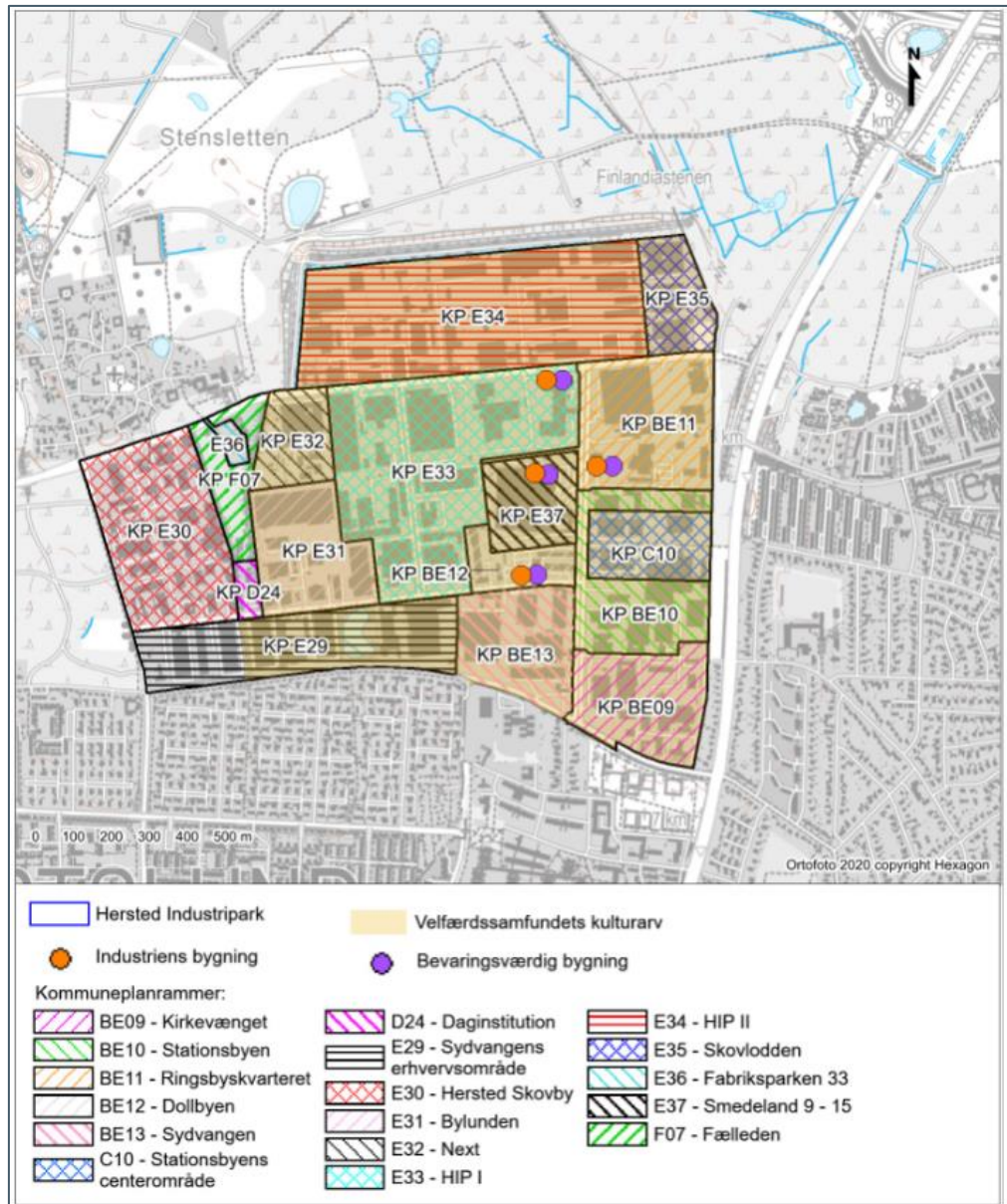
Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder retningslinjer om opholdsarealer, som bl.a. bestemmer, at bebyggelse skal orienteres og udformes således, at der er områder med læ, og at der kan komme sollys på fælles opholdsarealer. Områderne med bynatur samt den høje bebyggelsesprocent vil give lokalbefolkningen gode muligheder for at opsøge skygge i ekstreme varmeperioder. For uddybning af skyggeforhold se afsnit 7.1.4.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at indeholde visioner og rammer, som muliggør tilpasning til klimarelaterede forandringer i form af øget nedbør, skybrud og varmere temperaturer. Planerne vurderes ikke i sig selv at kunne medføre en indvirkning på klimaet, men vurderes at kunne medføre en positiv indvirkning på klimatilpasning i området.

## 7.6 Kulturarv

Der er i planområdet en række bevaringsværdige bygninger/industriens bygninger, og størstedelen af området er kortlagt som "*velfærdssamfundets kulturarv*" (se Figur 6-16). I forbindelse med planlægning af området skal der således tages hensyn til, at disse bygninger ikke fjernes, beskadiges eller sløres, samt at forholdet mellem områdets byplanlagte værdier (trafik- og bebyggelsesstruktur og hierarki af grønne arealer og sociale rum) fastholdes.

I rammeområderne omfattet af kommuneplantillægget og masterplanens fase 1 kan der bebygges med en bebyggelsesprocent på op til hhv. 150 og 200 procent. Områderne planlægges derudover omdannet til blandet bolig- og erhvervsområde. En stor del af områderne indeholder større bevaringsværdige bygninger (se Figur 7-26), og en omdannelse af området i forbindelse med realisering af visioner og nye kommuneplanrammer kan forventes at medføre ændringer i trafik- og bebyggelsesstrukturen i området, idet der muliggøres en højere bebyggelsesprocent samt højere maksimal bebyggelse. På den anden side kan det på nuværende tidspunkt heller ikke udelukkes, at en fremtidig byomdannelse vil genanvende særligt bevaringsværdige industribygninger til funktioner, der støtter byomdannelsen. Vejnetstrukturen i området vurderes desuden i høj grad bevaret og integreret.



Figur 7-26 Nye kommuneplanrammer og bevaringsværdige bygninger samt kulturarvsområde i eksisterende Albertslund Kommuneplan 2018-2030, COWI, juni 2021

Det nordvestlige hjørne af Hersted Industripark er omfattet af kirkebyggelinjen for Herstedøster Kirke. Inden for beskyttelseszonen er der i dag bebyggelse. Planramme F07 fastholdes til rekreativ anvendelse, og området skal fortsat friholdes for bebyggelse. Idet planrammer for det berørte område i dag muliggør bebyggelse i op til 3 etager med maksimal byggehøjde på 12 meter, samt at dette fastholdes både ved vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 samt i forbindelse med masterplanens visioner om omdannelse af området til bolig- og erhvervsområde i masterplanens fase 2, vurderes planforslagene ikke at medføre væsentlige ændringer i den potentielle påvirkning af indsigtslinjer mod kirken.



Vedtagelse og realisering af forslag til kommuneplantillæg og masterplan for byomdannelse af Hersted Industripark vurderes at kunne medføre indvirkninger på kulturarven i området. Genanvendelse og gendannelse af bevaringsværdige industribygninger samt integration af vejnetstrukturen bør undersøges nærmere i forbindelse med lokalplanlægning for omdannelsen af de respektive delområder og konkrete projekter, hvilket allerede er en del af Albertslund Kommunes procedurer i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark.

## 7.7 Materielle goder

### 7.7.1 Detailhandel

Ved at ændre områdets brug fra erhverv til blandede bolig- og erhvervsområde vil der ske en markant ændring i brugsmønstret og tilstedeværelsen af firmaer/butikker. Området er i dag en del af Albertslund Kommunes detailhandelsstruktur, herunder område til pladskrævende varegrupper samt bydelscenter. Det må forventes, at flere pladskrævende bygninger vil blive ønsket nedrevet og omdannet til etagebyggerier. Området vil derfor sandsynligvis opleve et skift i form af, at værksteder og lagerhaller vil forsvinde eller blive indarbejdet i bybilledet med nye funktioner, som understøtter byomdannelsen (se afsnit 7.6). Virksomheder vil derfor skulle opsøge disse andetsteds.

Til gengæld vil der efterhånden, som planerne realiseres, ske en større forøgelse af beboere i bydelen, som medfører nye økonomiske muligheder i form af detailhandel, særligt i det stationsnære kerneområde. Den markante befolkningstilvækst som følge af boligudbygning vil i de kommende år medføre et behov for flere dagligvarebutikker. Der vil med planerne dannes yderligere mulighed for, at Albertslund vil øge sin markedsandel inden for udvalgsvarer, herunder særligt beklædning<sup>45</sup>. Behovet for yderligere areal til udvalgsvarebutikker vil derudover i høj grad afhænge af udviklingen i privatforbruget og væksten i nethandlen.

Som det fremgår af afsnit 6.7.1 er der en restrummelighed i Hersted Center på hhv. 5000 m<sup>2</sup> samt 2.550 m<sup>2</sup> for butikker med særligt pladskrævende varegrupper (SPV)<sup>46</sup>. Denne restrummelighed vurderes at kunne skabe grundlag for den forventede efterspørgsel på dagligvarebutikker. Forslag til kommuneplantillæg 15 udlægger en ramme på 10.000 m<sup>2</sup> til detailhandel og areal til pladskrævende varer. Planerne vurderes derfor at kunne medvirke til en udvikling, der medfører en positiv indvirkning på detailhandlen i Hersted bydelscenter.

I kommuneplantillægget udlægges nye rammeområder til hhv. daginstitution og området rummer allerede i dag en erhvervsskole. Områdets rummer allerede i dag en daginstitution, området for denne får med vedtagelse af forslag til kommuneplantillæg 15 sin egen planramme. Ved at omlægge området fra erhverv til blandet bolig og erhverv åbnes der op for nye potentielle samarbejder imellem

---

<sup>45</sup> COWI: Analyse af handelslivet i Albertslund Kommune, maj 2020

<sup>46</sup> COWI: Analyse af handelslivet i Albertslund Kommune, maj 2020

grundejere, virksomheder, uddannelsesinstitutioner og borgere, som kan gavne den grønne omstilling og byens udvikling.

Masterplanen Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne medføre ændringer i detailhandelsstrukturen i området, da området ved omdannelse ikke forventes at ville rumme detailhandel til pladskrævende varegrupper. Omdannelsen vurderes dog at kunne medføre positive indvirkninger på detailhandlen i Hersted bydelscenter.

### 7.7.2 Adgang til grønne arealer og kulturelle goder

Masterplanen indeholder visioner om at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej, der ligeledes kan omdannes til rekreative områder med integrerede klimatilpasningsløsninger. Det er således tanken med disse rekreative, grønne områder at trække Vestskoven ind i det nye byområde og opfordre til leg og aktivitet.



Figur 7-27 Visioner om byrum og natur i Masterplan for Hersted 2045, Albertslund Kommune

Masterplan Hersted 2045 indeholder desuden visioner om etablering af rekreative boulevarder, herunder omdannelse af Smedeland til rekreativ boulevard. Derudover påtænkes Smedeland udvidet med en ny bygade til den fremtidige letbane-station, der udvikles med stationsforplads, som kan udgøre et urbant byrum.



Figur 7-28 Skitseforslag til visualisering af Masterplan 2045 visioner om omdannelse af Smedeland til rekreativ Boulevard, Albertslund Kommune, oktober 2019

En af målsætningerne i Masterplan Hersted 2045 er at skabe en mangfoldig by med høj livskvalitet. I denne målsætning ligger visioner om, at Hersted skal være en bydel, hvor kulturen understøtter fællesskab og dannelse. I masterplanen er der således visioner om, at Albertslunds kulturinstitutioner igangsætter kulturelle aktiviteter i boligområderne, skaber liv mellem bygningerne og motiverer til at besøge nogle af Hersteds nye parker, der ligger, hvor der før var veje. I Hersted skal der være et levende lokalmiljø med byrum og parker, der rummer funktioner til socialt samvær, leg, motion og spændende oplevelser. Masterplanens visioner vurderes derfor at kunne medføre positive indvirkninger på adgangen til kulturelle goder.

Forslag til kommunetillæg 15 indeholder nye retningslinjer for opholdsarealer i det stationsnære kerneområde. I medfør af planforslaget skal der etableres opholdsarealer svarende til mindst 30 procent af boligetagearealet. Udenfor det stationsnære kerneområde skal der etableres opholdsarealer svarende til mindst 50 procent af boligetagearealet. Dette vurderes at kunne fremme fremtidige beboers adgang til grønne arealer, såfremt disse opholdsarealer etableres som eksempelvis gårdhaver eller grønne byrum. Masterplan Hersted 2045 vurderes at kunne understøtte en omdannelse af området med etablering af grønne opholdsarealer, som kan medføre væsentlige positive indvirkninger på adgangen til grønne arealer som materielle goder.

I forslag til kommuneplantillæg 15 fastholdes desuden rammeområde F07 som rekreativt område. Rammeområdet tilpasses dog, således at der i området også udlægges rammer til hhv. daginstitution (D24) samt et mindre erhvervsområde til kontorerhverv og liberalt erhverv (E36), hvilket er et udtryk for den faktiske anvendelse af området i dag. Adgangen til dette grønne, rekreative områder i planområdet vurderes derfor ikke at være ændret.

Området vil gradvist ændre karakter fra erhverv til blandet bolig- og erhvervsområde med en helt anden dynamik end i dag. Denne vurderes overordnet set at være baseret på en kommende lokalbefolknings daglige behov i form af ny detailhandel, nemme og tilgængelige transportmuligheder samt nye muligheder for at udfolde sig kulturelt og rekreativt.

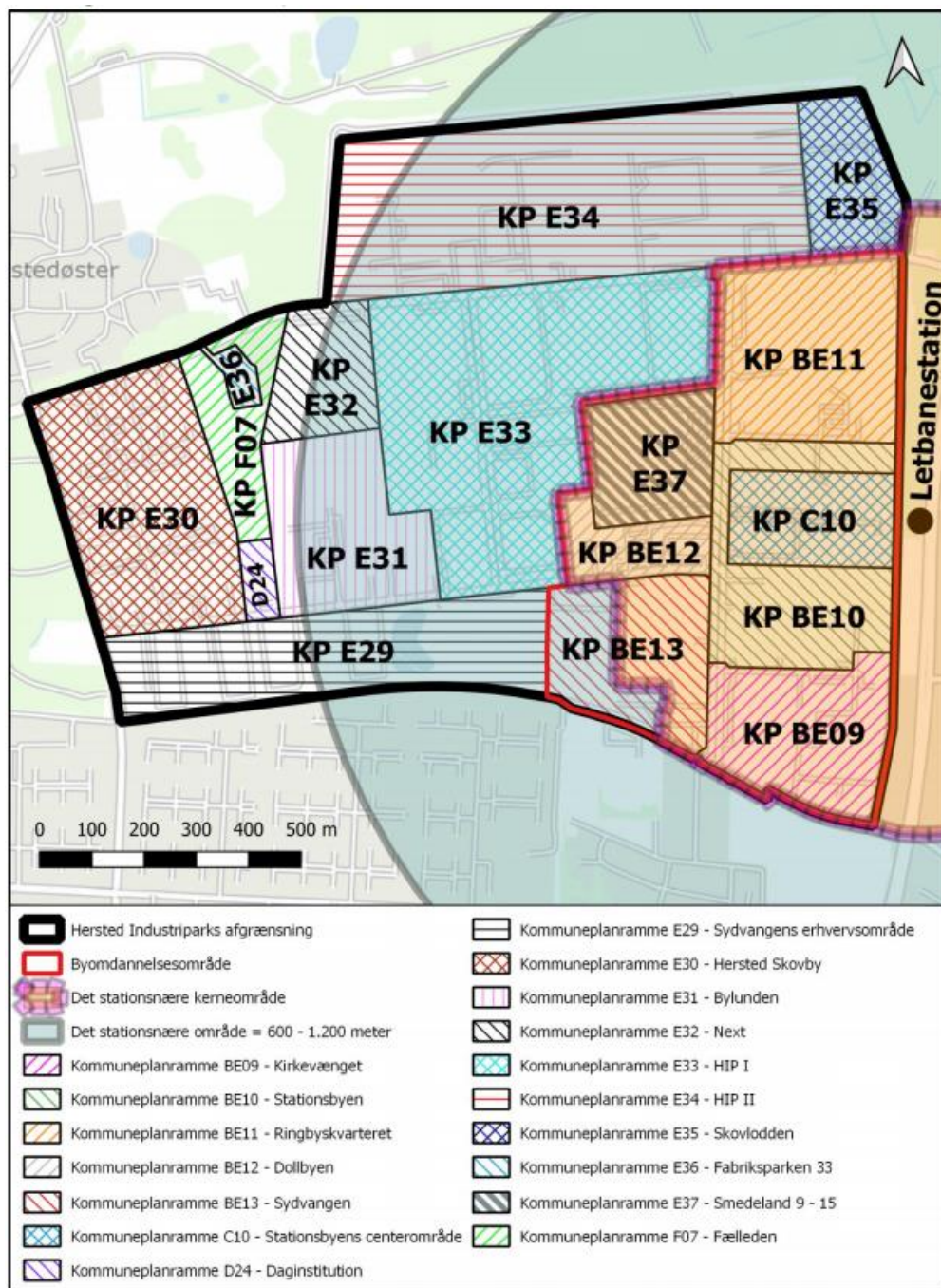
Forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne sætte de planlægningsmæssige rammer for anvendelse af områderne i byomdannelsesområdet, og dermed bidrage til en udvikling, hvor adgangen til grønne arealer og kulturelle oplevelser styrkes. Disse visioner vil dog også skulle understøttes af den senere lokalplanlægning samt af fremtidige konkrete projekter for at kunne realiseres.

### 7.7.3 Adgang til offentlig transport

Parkeringsmulighederne for biler forøges i området delvist via parkeringshuse og parkeringskældre (særligt i det stationsnære kerneområde), om end parkeringsnormen vil være reduceret på grund af afstanden til kollektiv trafik. Behovet herfor vil dog også stige markant. Der vil blive anlagt cykelparkeringspladser i forhold til antallet af boliger og desuden efter behov.

Behovet for kollektiv trafik i planområdet vil stige i takt med, at området omdannes og bebygges med boliger. Det stationsnære kerneområde, som også vil have den største bebyggelsesgrad på op til 200 %, vil have kort afstand til offentlig transport. Det stationsnære område og det stationsnære kerneområde for fremtidig letbanestation fremgår nedenfor af Figur 7-29. Som det fremgår, ligger størstedelen af Hersted Industripark indenfor det stationsnære område til fremtidige letbanestation, Glostrup Nord. Letbanestationen har forbindelse til Herlev Station og Glostrup Station, som er knudepunktstationer med gode omstigningsmuligheder i 3-4 retninger med hhv. både letbane, S-tog og busforbindelser samt letbane. Glostrup Station vil desuden på sigt blive et stoppested for fjern- og regionaltog jf. aftale om Infrastrukturplan 2035.

Albertslund Kommune har i forbindelse med udarbejdelse af Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg oplyst, at byomdannelse af Hersted Industripark forventes at kunne tiltrække henimod 36.993 nye borgere.



Figur 7-29 Hersted Industriparks stationsnærhed til fremtidig letbanestation, Albertslund Kommune

Planerne lægger vægt på naturnærhed og tilstedeværelse af opholdsarealer, hvor kommuneplanen specifikt nævner hhv. 50 % og 30 % opholdsarealer i forhold til boligetageareal, indenfor og udenfor det stationsnære kerneområde. Områderne er i masterplanen indlagt som grønne/blå kiler i bybilledet, og der vil for størstedelen af bydelen være kort afstand hertil. Nord for Hersted Industripark ligger desuden Vestskoven, hvilket sammen med den korte afstand til offentlig transport vil bidrage til, hvor attraktivt det vil være at bo i området. Sammen med kommuneplantillæggets fastsættelse af lavere parkeringsnormer forventes en udvikling, hvor beboere og bruger af området anvender den kollektive trafik frem for individuelle transportformer.

Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder desuden mindskede p-normer for delebilsordninger. Erfaringer fra bl.a. Københavns Kommune<sup>47</sup> og Roskilde Kommune<sup>48</sup> har vist, at hver delebil erstatter 5-10 privatbiler. Masterplanen arbejder desuden med visioner om førerløse busser i Hersted Industripark. Det er i rapport fra DTU Transport om Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale<sup>49</sup> konkluderet, at udsigten til automatisering af transporten øger potentialet for delebiler yderligere.

Især kombinationen af delebilisme og samkørsel i forbindelse med automatiserede køretøjer er vurderet at kunne have mange positive effekter: først og fremmest kan det øge mobilitetsmulighederne for mennesker, der i dag ikke har mulighed for at køre bil, og dermed give positive effekter for især ældres og handicappedes livskvalitet og helbred, som er tæt forbundet med mobilitetsmuligheder<sup>50</sup>. En anden sandsynlig positiv effekt er reducere af parkeringsnormen og dermed et reduceret behov for plads til parkering, der skaffer mulighed for nye byrum. De nye byrum forventes i forbindelse med omdannelsen af Hersted Industripark at kunne bruges til at gøre gang og cykling mere sikkert og attraktivt i form af bredere cykelstier og fortov samt grønne aktive og attraktive byrum og dermed bidrage yderligere til mindre bilkørsel.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne medføre en positiv indvirkning på adgangen til offentlig transport som materielt gode.

#### 7.7.4 Offentlige institutioner

Hersted Industripark rummer i dag erhvervsskolen Next. Rammeområdet, som rummer erhvervsskolen, forventes i masterplanens udviklings fase 2 ændret anvendelse fra erhverv til boligområde. Disse planmæssige ændringer vurderes som udgangspunkt ikke at medføre betydning for erhvervsskolen som materielt gode. Udvikling af hele Hersted Industripark til stationsnært blandet bolig- og erhvervsområde vurderes dog at kunne medføre en udvikling, som understøtter uddannelsesinstitutionens placering og øge tilbud for elever og ansatte på Next efter hhv. skole og arbejde.

Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder et nyt rammeområde til daginstitution (D24). Området huset allerede i dag en daginstitution, som på nuværende tidspunkt er lukket. Kommuneplantillæggets udlæg af en selvstændig ramme til daginstitution i Hersted Industripark vurderes at kunne medføre en positiv indvirkning for nye beboere i området ved at kunne understøtte den eksisterende og fremtidige arealanvendelse til daginstitution.

---

<sup>47</sup> Københavns Kommune: Strategi for delebiler, 2017

<sup>48</sup> Roskilde Kommune: Parkeringsstrategi, marts 2020

<sup>49</sup> Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015). Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale. DTU Transport. DTU Transport. Notat Bind 19

<sup>50</sup> Ibid.

Med en forventet tiltrækning af op mod 36.993 nye borgere, vil dog afføde et behov for etablering af både vuggestuer, børnehaver, skoler m.v. I forbindelse med omdannelse af området vil Albertslund Kommune derfor skulle sikre forsyning af området med adgang til offentlige institutioner.

Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne medføre en positiv indvirkning på offentlige institutioner i området som materielt gode. Dog vil en øget befolkningstilvækst til området medføre et øget behov for offentlige institutioner så som børnehaver og skoler, hvilket bør sikres i forbindelse med omdannelse af området.

## 7.8 Kumulative effekter

Vurderingen af planernes sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet omfatter også kumulative virkninger på miljøet.

En øget trafikbelastning af O3 vurderes at kunne opstå kumulativt i forbindelse med andre byudviklingsprojekter langs letbanen.

Masterplan Hersted 2045 indeholder de overordnede visioner for omdannelsen af Hersted Industripark. Forslag til kommuneplantillæg 15 udgør første fase af denne omdannelse og fastlægger overordnede rammer for den senere lokalplanlægning af byomdannelsesområdet. I omdannelsesperioden frem til 2045 vurderes en realisering af masterplanens visioner gennem den senere kommune- og lokalplanlægning at kunne frembringe kumulative og synergiske virkninger på bl.a. trafikafvikling og trafiksikkerhed i området. Disse potentielle sandsynlige væsentlige kumulative indvirkninger er vurderet under afsnit for relevante miljøemner.

Dertil kommer, at der langs Ring 3 er vedtaget andre udviklingsplaner af både Albertslund Kommune og Glostrup Kommune, som kumulativt kan øget presset på kapaciteten på Ring 3 og dermed medføre negative indvirkninger på fremkommelighed og trafikafvikling.

## 7.9 Vurdering af 0-alternativ

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis planerne ikke realiseres. 0-alternativet udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen, da 0-alternativet omfatter den udvikling af området, som forventes, såfremt planforslagene ikke realiseres. De foreslåede ændringers forventede indvirkninger på miljøet holdes således op mod den forventede udvikling ud fra nuværende miljøtilstand i beskrivelsen af de forventede indvirkninger på miljøet.

### 7.9.1 Vurdering af 0-alternativ til Masterplan Hersted 2045

I 0-alternativet for masterplanen forventes området ikke omdannet fra erhvervsområde, og den nuværende udvikling med flere og flere logistikvirksomheder i området forventes at fortsætte. Der kan derfor forventes en stor vækst i trafikken af lastbiler og varevogne, som modsætningsvist forventes afviklet i forbindelse med omdannelse af området til blandet bolig- og erhvervsområde m.m.

Fastholdes den nuværende udvikling, forventes ikke samme potentielle negative indvirkninger i området, som masterplanens visioner kan give anledning til. De eksisterende planrammer er dog ikke fuldt udnyttet, og en udvikling af området kan derfor ikke afskrives at kunne medføre indvirkninger på eksempelvis lys- og skyggeforhold.

### 7.9.2 Vurdering af 0-alternativ til kommuneplantillæg 15

I 0-alternativet for kommuneplantillægget fastholdes udviklingen under de eksisterende kommuneplanrammer, som udlægger størstedelen af området til erhvervsområde, samt fastholder den eksisterende afgrænsning af rammeområde C10 til centerområde i den østlige del af området.

Den fremtidige udvikling af området vil således ikke indebære en rammeændring til blandet bolig og erhverv i de områder i byomdannelsesområdet, som i dag er udlagt til erhverv. Det bemærkes i denne forbindelse, at området ikke er fuldt udbygget i henhold til de eksisterende planrammer.

I 0-alternativet til kommuneplantillægget vil de i miljøvurderingen (Kapitel 6.7.3) identificerede indvirkninger på miljøet ikke finde sted, og det vil i stedet være påvirkninger fra eksisterende forhold og anvendelser (beskrevet i Kapitel 6 om miljøstatus), der opretholdes.



## 8 Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger

I afgrænsningsnotatet er det vurderet, hvilke miljøbeskyttelsesmål, der er relevante for planerne. Miljøbeskyttelsesmålene kan være fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller nationalt plan.

Nedenfor gennemgås de målsætninger, som ikke allerede er omfattet af den øvrige miljøvurdering, og det vurderes om/hvordan planerne tager hensyn til disse mål og andre miljøhensyn.

Tabel 8-1 Vurdering af miljømålsætninger, som er relevante for planerne.

Emne	Målsætninger	Vurdering
<b>FN's 17 verdensmål</b>	Verdensmål for bæredygtig udvikling, som er væsentlige i den fysiske planlægning: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Delmål 11.2 om adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris, forbedring af trafiksikkerheden, bl.a. ved udbygning af den kollektive trafik med særligt hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper.</li>   <li>&gt; Delmål 11.3 om at byudvikling skal gøres mere inkluderende og bæredygtig, og kapaciteten til en inddragende, integreret og bæredygtig boligplanlægning og forvaltning skal styrkes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 muliggør omdannelse af det stationsnære kerneområde ved den kommende letbanestation til blandet bolig- og erhvervsområde og indeholder desuden visioner om delebilsordninger og fremme af mikromobilitet f.eks. cyklisme. Omdannelsen af området sker dog over flere faser frem mod 2045, og der kan være mellempårer, hvor delområder er omdannet og afleder en stigning i antallet af bløde trafikanter, samtidig med at andre delområder fortsat anvendes af virksomheder med tung trafik. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at bidrage til opnåelse af delmål 11.2 for så vidt angår sikring af adgangen til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer, men kan i omdannelsesperioden forringe trafiksikkerheden i området.</li>   <li>&gt; Hovedgrebet for Masterplan Hersted 2045 handler om at forstærke, fortætte, forbinde og forny på tværs af området. De fysiske strukturer skal i medfør af masterplanen understøtte, at Hersted bliver forbilledet for en ny inkluderende og bæredygtig livsstil for borgere, uddannelsesinstitutioner</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Delmål 11.6 om reduktion af den negative miljøbelastning pr. indbygger, herunder ved at lægge særlig vægt på luftkvalitet og på husholdnings- og anden affaldsforvaltning.</li>   <li>&gt; Delmål 11.7 om universel adgang til sikre, inkluderende og tilgængelige, grønne og offentlige rum.</li>   <li>&gt; Delmål 13.2 om tiltag mod klimaforandringer skal integreres i nationale politikker, strategier og planlægning.</li> </ul>	<p>og virksomheder. Masterplanen indeholder visioner om etablering af boliger med henblik på at skabe trygge og sunde rammer, der lægger op til fællesskab, børneliv, leg og sociale aktiviteter i et bæredygtigt miljø tæt på naturen. Visionerne for området vurderes derfor at bidrage til opnåelsen af delmål 11.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder visioner om og kan skabe initiativ for at etablere delebilsordninger, samt brug af bæredygtig mobilitet og kollektiv transport. Egentlige initiativer kan dog først udføres senere i forbindelse med lokalplanlægning for konkrete projekter samt i forbindelse med egentlige private initiativer fra beboere og grundejere. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor hverken at bidrage til eller vanskeliggøre delmål 11.6.</li>   <li>&gt; Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder visioner og retningslinjer om grønne byrum og opholdsarealer og vurderes derfor at kunne bidrage til opnåelse af delmål 11.7. Den egentlige arealreservation til offentlige grønne rum sker dog først i forbindelse med lokalplanlægning af området.</li>   <li>&gt; Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder en målsætning om at skabe en aktiv by med rig natur, hvor klimatilpasning sker med fokus på, at vand skaber rekreative muligheder og rigere natur. Masterplanen indeholder således visioner om at skabe grønne rekreative områder, som ligeledes fungerer som klimatilpasningsområder.</li> </ul>
--	---	--

		<p>Masterplanen vurderes således at indeholde visioner, der øger områdets evne til at tilpasse sig de negative virkninger af klimaforandringerne og fremme modstandsdygtighed overfor klimaændringer, herunder flere hændelser med flerdagsregn og skybrud. Masterplanen vurderes derfor at kunne bidrage til opnåelse af delmål 13.2. Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder ikke rammer, der hverken vurderes at kunne bidrage til eller forhindre opnåelse af delmål 13.2.</p>
<p><b>Albertslund Kommuneplan 2018-2030</b></p>	<p>Miljøbeskyttelsesmål og målsætninger for bæredygtig udvikling fastlagt i Albertslund Kommuneplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Målsætning om udvikling af en bæredygtig boligby med fokus på kvalitet og god arkitektur.</li>   <li>&gt; Målsætning om at bruge byens kulturarv aktivt i byens udvikling.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; I Masterplan Hersted 2045 er det en målsætning at skabe en klimaby med bæredygtig innovation. Masterplanen indeholder bl.a. visioner om fokus på energieffektivitet og udnyttelse af overskudsvarme samt fremme af bæredygtig mobilitet og -transportmidler. Masterplanen har visioner om, at ny bebyggelse planlægges med udgangspunkt i de kvaliteter, der findes andre steder i kommunen. Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder retningslinjer for opholdsarealer, herunder at fælles opholdsarealer skal have en arkitektonisk bearbejdning, så det opleves attraktivt og indbyder til leg, ophold, fællesskab og motion. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at kunne bidrage til opnåelse af målsætning om udvikling af en bæredygtig boligby.</li>   <li>&gt; Området er udpeget som kulturarvsområde og indeholder en række bevarelsesværdige industribygninger. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Målsætning om at optimere areal-anvendelsen med tættere by, der begrænser energiforbruget og fremmer brugen af kollektiv trafik</li> </ul>	<p>ikke retningslinjer eller visioner for, hvorvidt eller hvordan kulturarv skal indgå i byomdannelse. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 bidrager derfor ikke til målsætningen om aktivt at bruge kulturarv i byens udvikling. Desuden kan det ikke på nuværende planniveau udelukkes, om en omdannelse af området vil medføre nedrivning af eksisterende lagerbygninger.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 planlægger for og indeholder visioner om byomdannelse med etablering af bebyggelse i op til 24 meter (punktvist 30 og 40 meter) i det stationsnære kerneområde ved den kommende letbanestation. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor at bidrage til denne målsætning.</li> </ul>
<p><b>Albertslund Klimastrategi 2017 - 2025</b></p>	<p>Miljøbeskyttelses mål og målsætninger for bæredygtig udvikling fastlagt i Albertslund Klimastrategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; CO<sub>2</sub> mål 2025 for transport: <i>Vi reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen fra al transport i kommunen med 10% svarende til 5.700 tons. Vi reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen fra lokal transport (uden motorveje) med 15% svarende til 4.500 tons i forhold til 2015.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Byudvikling i stationsnære områder samt initiativer, der fremme bæredygtige transportmidler, herunder kollektiv trafik, mikromobilitet, førerløse busser og delebiler kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafik. En nedsat parkeringsnorm i det stationsnære kerneområde vurderes dog at kunne motivere beboere i området til at benytte kollektiv transport og mikromobilitet som cykler og løbehjul. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes at kunne bidrage til en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra transport i området, men dette vil i sidste ende afhænge af understøttende</li> </ul>

		<p>lokalplanlægning og udbuddet af delebiler m.v. (private initiativer).</p>
<p><b>Klimatilpasningsstrategi 2012, Albertslund Kommune</b></p>	<p>Miljøbeskyttelsesmål og målsætninger for bæredygtig udvikling fastlagt i Albertslund Klimatilpasningsstrategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; At sikre, at byens regnvandssystem forsat er robust.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Regnvand skal i området håndteres på overfladen. Masterplan Hersted 2045 indtænker klimaløsninger til håndtering af regnvand på grønne arealer. Masterplanen vurderes at understøtte en udvikling, hvor regnvandssystemets robusthed sikres, men arealreservationer samt egentlige løsninger til regnvandshåndtering fastlægges først i forbindelse med lokalplanlægning af området samt i forbindelse med de konkrete projekter.</li> </ul>
<p><b>Albertslund Kommunes Bæredygtighedsstrategi (Miljøpolitik)</b></p>	<p>Miljøbeskyttelsesmål og målsætninger for bæredygtig udvikling fastlagt i Albertslund Kommunes Bæredygtighedsstrategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Der indtænkes bæredygtighed på alle niveauer af byplanlægning, så boligsammensætning, udeområder og infrastruktur understøtter både mennesker, miljø og klima.</li> <li>&gt; Der tages hensyn til og styrke biodiversiteten i byen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Masterplanen indeholder visioner om, at byen skulle kunne rumme forskellige mennesker i forskellige livssituationer. Masterplanen indeholder også visioner om, etablering af rekreative boulevarder som også anvendes til klimatilpasning ved regnvandshåndtering. Forslag til kommuneplantillægget indeholder nye retningslinjer for parkering, som har til formål at fremme bæredygtige transportformer. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 danner visioner og rammer for den senere nedstrøms planlægning, hvor vedtagelse af planforslagene vurderes at kunne bidrage til indtænkning af bæredygtighed på alle niveauer af byplanlægning.</li> <li>&gt; Forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder retningslinjer for fælles</li> </ul>

	<p>&gt; Der indarbejdes bæredygtige principper i fremtidige byggeprojekter; nye såvel som renoveringer og ombygninger.</p>	<p>opholdsarealer, som skal understøtte en høj biodiversitet. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder visioner om omdannelse af en bydel med rekreative områder og grønne byrum, som i forbindelse med det konkrete projekt kan udformes således, at biodiversiteten i området styrkes. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 styrker ikke i sig selv biodiversiteten, men kan danne rammerne for en udvikling, hvor hensynet til biodiversiteten inddrages.</p> <p>&gt; Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 indeholder visioner om udvikling af en bæredygtig bydel i Hersted Industripark, men det er ikke muligt på planniveau for hhv. masterplan eller kommuneplantillæg at indarbejde principper for fremtidige projekter. Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 vurderes derfor hverken at kunne bidrage til eller hindre opfyldelsen af denne målsætning.</p>
--	--	--

## 9 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 miljøvurderingen af planerne identificeret behov for at etablere særlige afværgeforanstaltninger som følge af planlægning for omdannelse af Hersted Industripark, der bør iagttages i forbindelse med den senere lokalplanlægning af området samt i forbindelse med meddelelse af tilladelser til konkrete projekter.

*Tabel 9-1 Afværgeforanstaltninger i forbindelse med realisering af masterplan for Hersted 2045 og kommuneplantillæg 15*

Befolkning og menneskers sundhed	
<b>Støj fra veje</b>	Foranstaltninger til sikring af overholdelse af vejledende støjgrænseværdier i forbindelse med lokalplanlægning samt udformning af konkrete projekter herunder f.eks. støjskærme, støjreducerende facader eller vinduer.
<b>Støj fra virksomheder</b>	I forbindelse med lokalplanlægningen skal der gøres rede for støjbelastningen fra hver af de virksomheder, som bidrager til belastningen af det pågældende område, og den eventuelle regulering i form af miljøgodkendelse eller påbud, således at bygherren kan projektere den nødvendige støjafskærmning og -isolering korrekt, f.eks. ved etablering af støjskærme eller overdækninger på virksomhedens matrikel.

<p><b>Luftkvalitet</b></p>	<p>I forbindelse med lokalplanlægningen skal der gøres rede for luftforurening fra hver af de virksomheder, som bidrager til belastningen af det pågældende område, og den eventuelle regulering i form af miljøgodkendelse eller påbud, således at bygherren kan projektere den nødvendige tiltag til sikring af boliger, institutioner, kontorer mv.</p>
<p><b>Vind</b></p>	<p>Undersøgelse af vindkomfort i forbindelse med lokalplanlægning og konkrete projekter, herunder afværgetiltag i form af forskydning af karréer, vinklede facader, perforerede materialer på altaner samt beplantning.</p>
<p><b>Lys- og skyggeforhold</b></p>	<p>Undersøgelse af lys- og skyggeforhold i forbindelse med lokalplanlægning samt i forbindelse med udformning og placering af konkrete projekter.</p>
<p><b>Indblik</b></p>	<p>Sikring mod indbliksgener i eksisterende boligområder syd og øst for Hersted Industripark gennem lokalplanlægning for placering og udformning af fremtidig bebyggelse samt beplantning.</p>



<b>Trafik</b>	
<b>Trafik og trafiksikkerhed</b>	<p>Forlængelse af svingbaner på Fabriksparken, samt på Nordre Ringvej mod fabriksparken og Gammel Landevej.</p> <p>Ændring af kryds fra vigepligtskryds til signalanlæg, udbygning og ombygning af vejstrækninger, ændring af signallængder og samordning af kryds til sikring af tilfredsstillende og sikker afvikling af trafikken i forbindelse med trafikplanlægning og gradvis omdannelse af Hersted Industripark.</p> <p>Sikring af kapacitet og fremkommelighed for bløde trafikanter i forbindelse med gradvis omdannelse af området, f.eks. ved etablering af separate cykelstier.</p>
<b>Jordbund og arealanvendelse</b>	
<b>Jordbund</b>	<p>Sikring af menneskers sundhed ved jordprøver/jordporeluftprøver fra eksisterende jordforureninger i forbindelse med lokalplanlægning for konkrete projekter.</p>
<b>Kulturarv og arkitektonisk værdi</b>	
<b>Kulturarv</b>	<p>Undersøgelse af mulighederne for genanvendelse og gendannelse af bevarelsesværdige industribygninger samt bevarelse/integration af vejnetstrukturen i Hersted Industripark.</p>

## 10 Overvågning

I henhold til § 12 stk. 4 i miljøvurderingsloven skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse.

Miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark* viser, at masterplanens visioner, samt kommuneplantillæggets nye rammer for anvendelse til blandet bolig og erhverv kan medføre væsentlige negative indvirkninger på afvikling af trafikken samt trafiksikkerheden for bløde trafikanter.

Der er derfor behov for overvågning af trafikafviklingen og trafiksikkerheden i forbindelse med den etapevise omdannelse af området, da der frem mod den forventede omdannelse i 2045 forventes at komme mere biltrafik, og fordi der vil være perioder med øget antal bløde trafikanter og fortsat tung trafik fra transport- og logistikvirksomheder i området. I forbindelse med overvågningen kan det være nødvendigt for Albertslund Kommune at stille krav om ombygning af kryds samt udbygning af cykel- og gangstier til sikring af den fornødne kapacitet og fremkommelighed.

De øvrige miljøpåvirkninger, som er beskrevet i miljøvurderingen, er ikke så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning.

## 11 Referenceliste

Dansk Metrologisk Institut: Klimaatalas, [Data i Klimaatalas \(dmi.dk\)](#)

Danske Regioner: Danmarks generationsforureninger, senest opdateret 7. september 2020: [Danmarks generationsforureninger \(arccgis.com\)](#)

Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015): *Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale*. DTU Transport. DTU Transport. Notat Vol. 19

Kroppedal Museum: Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune, juli 2012

Københavns Kommune: Strategi for delebiler, 2017

Miljøstyrelsen: Vejledning nr. 5 om Ekstern støj fra virksomheder, 1984

Miljøstyrelsen: Tillæg til vejledning nr. 5/1984: Ekstern støj fra virksomheder, juli 2007

Miljøstyrelsen: Håndbog om miljø og planlægning, 2008

Miljøstyrelsen: [www.klimatilpasning.dk](http://www.klimatilpasning.dk)

Roskilde Kommune: Parkeringsstrategi, marts 2020

## 12 Bilag

Bilag 1: Afgrænsningsnotat	125
Bilag 2: Notat om luftforurening	160
Bilag 3: Virksomhedsscreening i det stationsnære område	171
Bilag 4: Hersted Industripark støjredegørelse – støj fra veje	187
Bilag 5: Skyggeanalyse	201
Bilag 6: Hersted Industripark – Undersøgelse af indbliksgener	206
Bilag 7: Vindvurdering Hersted Industripark	229
Bilag 8: Hersted Industripark – Trafikal Analyse	243

# Bilag 1

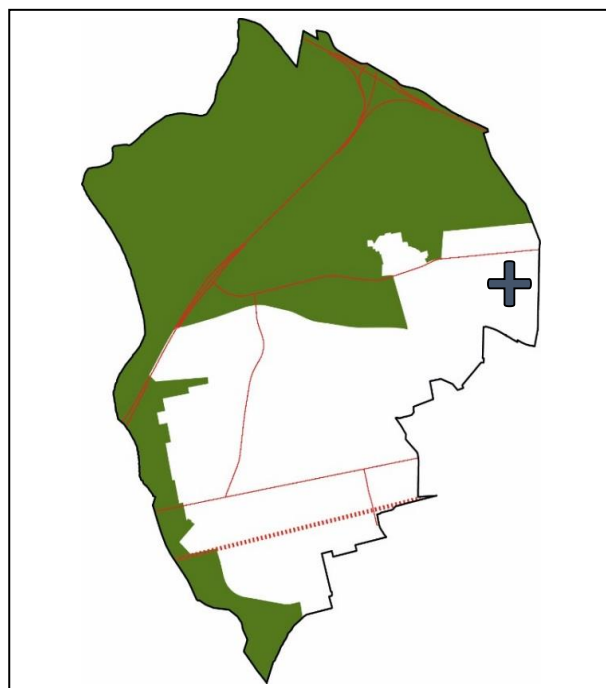
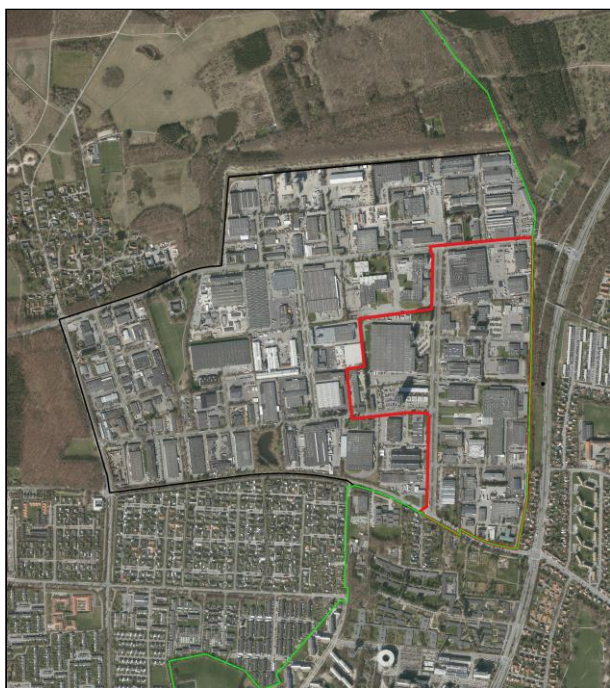
## Afgrænsningsnotat for:

Miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045

&

Kommuneplantillæg nr. 15 - Hersted Industripark

Sagsnummer: 09.40.05-P16-2-20



## Indholdsfortegnelse

Hvad er en miljøvurdering af planer? .....	3
Lovgrundlag .....	4
Indledning om planerne.....	5
Masterplan Hersted 2045 .....	6
Masterplanens byudviklingsfaser .....	6
Masterplanens trafikale forhold.....	13
Eksisterende kommuneplans rammeområder .....	15
Kommuneplan 2018 – 2030s parkeringsnorm for biler .....	18
Kommuneplan 2018 – 2030s parkeringsnorm for cykler .....	19
Fremtidige planforhold .....	20
Nye rammeområder .....	21
Byomdannelsesområde.....	23
Nye miljøzoner .....	23
Nye retningslinjer for opholdsarealer .....	24
Nye retningslinjer for parkeringsnorm for biler .....	24
Nye retningslinjer for parkeringsnorm for cykler .....	26
Nye retningslinjer for parkering i konstruktion .....	26
Miljøpåvirkninger som følge af planerne.....	27
Sandsynlige væsentlige påvirkning: Trafik .....	27
Sandsynlige væsentlige påvirkning: Støj fra trafik og luftforurening fra trafik .....	28
Sandsynlige væsentlige påvirkning: Skygge- og visuelpåvirkning samt vindforhold .....	28
Sandsynlige væsentlige påvirkning: Støj, støv, lugt og anden luftforurening fra virksomheder .....	28
Sandsynlige væsentlige påvirkning: Jordforurening og grundvand.....	28
Den potentielle påvirkning af bolig- og erhvervsområdet: Klimatilpasning.....	29
Den potentielle påvirkning af Hersted Industripark: Arealanvendelse .....	29
Den potentielle påvirkning af Hersted Industripark: Kulturarv .....	29
Den potentielle påvirkning af Albertslund: Materielle goder .....	29
Alternativer .....	30
Vurderingskriterier og databehov .....	31
Planer og programmer af betydning for miljøvurderingen .....	33
Overvågning.....	34
Høring af berørte myndigheder .....	34
Bilag .....	35

## Hvad er en miljøvurdering af planer?

En miljøvurdering af planer er en miljøvurdering af f.eks. et forslag til lokalplan eller kommuneplantillæg. Reglerne for miljøvurderingen er fastlagt i miljøvurderingsloven<sup>1</sup>.

Jævnfør Miljøvurderingsloven § 8, stk. 1 skal der udarbejdes en miljøvurdering, når der tilvejebringes planer inden for fysisk planlægning, som fastlægger rammerne for anlægsstilladelser for visse projekter, eller hvis planerne påvirker et internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt.

Miljøvurderingen skal baseres på den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet herunder på spørgsmål som den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv, landskab og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer.

Miljøvurderingen udarbejdes sideløbende med planforslagene og vil give vigtige input til en sammenfattende redegørelse, der udarbejdes ved den endelige vedtagelse af planerne. Den sammenfattende redegørelse vil belyse:

- Hvordan miljøhensyn er integreret i planerne
- Hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning
- Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet
- Hvorledes væsentlige miljøpåvirkninger af planerne påtænkes overvåget.

---

<sup>1</sup> Lov om miljøvurdering af planer og programmer ([Lovbekendtgørelse nr. 973 af 25/06/2020](#)).

## Lovgrundlag

Albertslund Kommune har udarbejdet [Masterplan Hersted 2045](#) og igangsat udarbejdelsen af forslag til kommuneplantillæg nr. 15 - *Hersted Industripark*.

Det er Albertslund Kommunes vurdering, at forslag til kommuneplantillæg nr. 15 - *Hersted Industripark* er omfattet af obligatorisk miljøvurderingspligt jævnfør miljøvurderingslovens § 8, stk. 1 ([LBK nr. 973 af 25. juni 2020](#)):

*”Myndigheden skal gennemføre en miljøvurdering af planer og programmer, hvor disse*

- 1) *udarbejdes inden for landbrug, skovbrug, fiskeri, energi, industri, transport, affaldshåndtering, vandforvaltning, telekommunikation, turisme, fysisk planlægning og arealanvendelse og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til de projekter, der er omfattet af bilag 1 og 2,*
- 2) *medfører krav om en vurdering af virkningen på et internationalt naturbeskyttelsesområde under hensyntagen til områdets bevaringsmålsætninger eller*
- 3) *vurderes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. stk. 2”.*

Begrundelsen er, at forslag til kommuneplantillæg nr. 15 - *Hersted Industripark* udarbejdes inden for fysisk planlægning og arealanvendelse og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser.

Masterplan Hersted 2045 er en politisk vision for omdannelsen af Hersted Industripark til en bæredygtig bydel, der er udarbejdet gennem en række samtaler og møder med nuværende ejere og lejere, developere, planlæggere, rådgivere og politikere, som har bidraget med idéer, kritik og kvalificering af koncept, tal og tanker.

Masterplan Hersted 2045 vurderes ikke at være omfattet af obligatorisk miljøvurderingspligt jævnfør miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, eftersom disse politiske visioner for Hersted Industripark ikke juridisk er fæstet i planloven eller anden lovgivning og kan således ikke fastlægge rammerne for fremtidige anlægstilladelser.

Albertslund Kommune vil miljøvurdere Masterplan Hersted 2045, og derved få undersøgt de sandsynlige væsentlige påvirkninger af de koncepter, tal og tanker, der ligger bag visionerne for den nye bæredygtige bydel i Albertslund Kommune.

Albertslund Kommune skal ifølge miljøvurderingsloven § 11 indlede miljøvurderingen med en afgrænsning af miljørapportens indhold. Afgrænsningen har til formål at beskrive, hvilke miljøtemaer, der skal behandles i miljøvurderingen og vil indgå i miljørapporten. Afgrænsningen af miljørapportens indhold fremgår af dette afgrænsningsnotat.

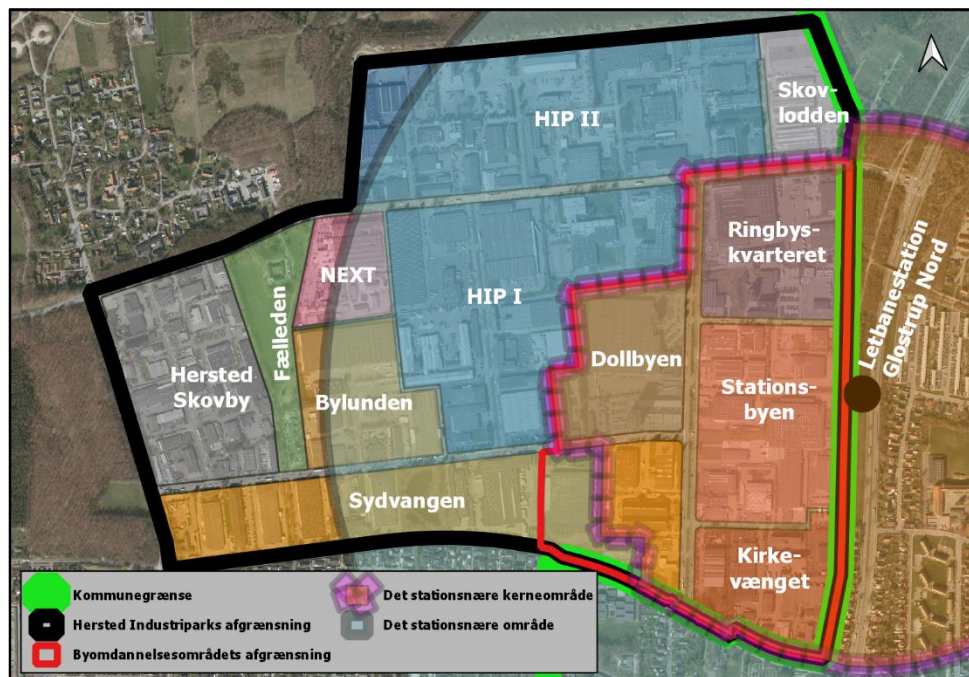
I afgrænsningsnotatet beskrives også, hvordan miljøvurderingen af disse temaer forventes udført. Kommunen skal ifølge miljøvurderingsloven § 32, stk. 1, pkt. 2 foretage en høring af de berørte myndigheder, før der tages endelig stilling til afgrænsningen af miljørapportens indhold.

Et udkast til afgrænsningsnotat skal derfor sendes til de berørte myndigheder, som i høringsperioden kan komme med bemærkninger til afgrænsningen. Myndigheden fastsætter en passende frist for, hvornår høringssvar skal være modtaget.



## Indledning om planerne

Albertslund Kommunalbestyrelse vedtog [tirsdag den 12. maj 2020](#) "[Masterplan for Hersted 2045](#)", der sætter rammerne for omdannelsen af Hersted Industripark til en levende bydel med boliger og erhverv. Hersted Industripark bliver en værdibaseret bydel, der viser, hvordan FN's verdensmål og et stærkt samarbejde mellem grundejere, virksomheder, uddannelsesinstitutioner og borgere kan sætte ekstra skub i den grønne omstilling og byens udvikling.



Figur 1: Luftfoto over Hersted Industripark og de kommende bydelskvarterer.

Forslag til kommuneplantillæg Hersted Industripark vil gøre det muligt, at ændre anvendelsen i dele af Hersted Industripark fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde og ændre afgrænsningen af det eksisterende bydelscenter til detailhandel i overensstemmelse med *Masterplan Hersted 2045*.

Endvidere udpeger forslag til kommuneplantillæg den østlige del af Hersted Industripark med de fire bydelskvarterer Kirkevænget, Stationsbyen, Ringbyskvarteret og Dollbyen til et byomdannelsesområde jævnfør planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2 ([LBK nr. 1157 af 01/07/2020](#)).

Byomdannelsen af Hersted Industripark vil således begynde i området op mod den kommende letbanestation Glostrup Nord, der forventes at åbne i år 2025. Byomdannelsesområdet vil derfor stort set være sammenfaldende med det stationsnære kerneområde, og parkeringsnormen kan derfor reduceres med op til 50 procent.

Såvel byomdannelsen af Hersted Industripark og stationsnærheden til den kommende letbanestation er i overensstemmelse med [Fingerplan 2019](#) § 11, stk. 1 og stk. 2.

## Masterplan Hersted 2045

I 2045 skal Hersted Industripark fremstå som en ny og bæredygtig bydel med 11 forskellige kvarterer, letbanestation, førerløse busser, brede cykelstier, rekreative områder med masser af skov og mange forskellige boligtyper og beboere.

En grøn, levende og dynamisk bydel, der er skabt med afsæt i visionen for Albertslund og med respekt for både de kvaliteter og værdier, Albertslund sætter højest: Børnene, det grønne og fællesskabet samt FN's 17 Verdensmål.

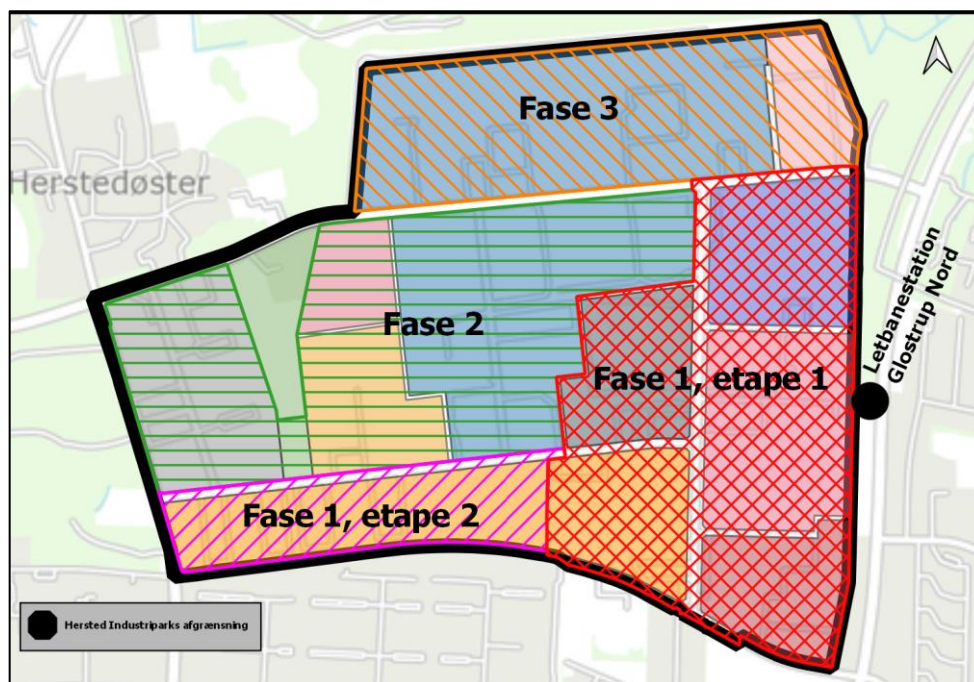


Figur 2: Illustrationsplan over visionerne for Hersted 2045.

### Masterplanens byudviklingsfaser

Masterplan Hersted 2045 lægger op til, at Hersted Industripark skal udbygges i følgende fire etaper:

- Fase 1, etape 1 er byomdannelsesområdet bestående af bydelskvarterene Kirkevænget, Stationsbyen, Ringbykvarteret og Dollbyen samt den østlige del af Sydvangen, som forventes at blive byudviklede i perioden 2021 – 2026
- Fase 1, etape 2 er den øvrige del Sydvangen mod vest, hvor byomdannelsen forventes at foregå i perioden 2026 – 2032
- Fase 2 er kvarterene Hersted Skovby, Bylund, Next & HIP I, hvor byomdannelsen forventes at foregå i perioden 2030 – 2038
- Fase 3 er bydelskvarterene HIP II og Skovloden, der forventes påbegyndt fra 2037



Figur 3: De forskellige faser, som byudviklingen af Hersted Industripark forventes at få.

De højeste bebyggelsesprocenter vil være i det stationsnære kerneområde (fase 1, etape 1), hvor der i bydelskvarteret Stationsbyen kan bebygges med 200 procent i 6 etager, og der kan punktvis etableres op til 12 etager bebyggelse, som maksimalt må have en bygningshøjde på 40 meter. Der kan således komme henimod 2.304 boliger på 100 kvadratmeter i Stationsbyen eller 2.879 med boliger på 80 kvadratmeter, og der vil også være mulighed for detailhandel i dette bydelskvarter.

De andre bydelskvarterer i det stationsnære kerneområde kan bebygges med op til 150 procent med undtagelse af den østlige del af Sydvangen, hvor bebyggelsesprocenten er maksimal 100. Bebyggelsen i disse områder kan være i op til 6 etager med punktvis bebyggelse i op til 9 etager og maksimal 30 meter højde. Det forventes, at ved en lejlighedsstørrelse på 100 kvadratmeter kan der komme op imod 1.187 boliger i bydelskvarteret Kirkevænget eller 1.484 med boliger på 80 kvadratmeter, 1.228 boliger i Dollbyen på 100 kvadratmeter eller 1.535 boliger på 80 kvadratmeter, 1.370 boliger på 100 kvadratmeter i Ringbykvarteret eller 1.712 boliger på 80 kvadratmeter, og i den østlige del af Sydvangen kan der komme 710 boliger på 100 kvadratmeter eller 887 boliger på 80 kvadratmeter.

Det gennemsnitlige antal beboere pr. bolig i Albertslund er omkring 2,2, hvilket giver i alt 14.688 personer ved boliger på 100 kvadratmeter eller 18.360 personer ved boliger på 80 kvadratmeter i fase 1, etape 1.

Masterplan Hersted 2045 - Byudviklingsfase 1, etape 1						
	Kirke- vænget	Stations- byen	Ringbys- kvarteret	Dollbyen	Sydvangens østlige del*	
Bebyggelse max	150 %	200 %	150 %	150 %	100 %	
Etager max	6 punktvis 9	6 punktvis 12	6 punktvis 9	6 punktvis 9	6 punktvis 9	
Højde max	30 m	40 m	30 m	30 m	30 m	I alt:
Areal i alt til bebyggelse	83.290	127.976	92.442	86.160	81.861	471.729
Etagemeter i alt	124.935	255.952	138.663	129.240	70.999	719.789
Etagemeter til boliger	118.688	225.357	124.797	122.778	70.999	662.619
Etagemeter til kontor og liberalt erhverv	6.247	25.595	6.933	6.462	0	45.237
Etagemeter til detailhandel	0	5.000	0	0	0	5.000
Etagemeter til pladskrævende varegrupper	0	0	6.933	0	0	6.933
Antal boliger på 100 kvm	1.187	2.254	1.248	1.228	710	6.627
Antal personer ved 2,2 pr. bolig (100 kvm bolig)	2.611	4.958	2.746	2.701	1.562	14.578
Antal p-pladser ved 100 kvm boliger	890	1.690	936	921	468*	4.437
Antal boliger på 80 kvm	1.484	2.817	1.560	1.535	887	8.283
Antal personer ved 2,2 pr. bolig (80 kvm bolig)	3.264	6.197	3.432	3.376	1.952	18.221
Antal p-pladser ved 80 kvm boliger	1.113	2.113	1.170	1.151	585*	5.547
*Sydvangens østlige del består både af et stationsnært kerneområde og et stationsnært område – og der er yderligere mulighed for reduktion af p-pladser ved delebilsordninger (se nedenstående afsnit om p-normer i kommuneplan og kommuneplantillæg)						

Sydvangens vestlige del (fase 1, etape 2) forventes at kunne bebygges med op til 70 procent. Der lægges op til, at der kan komme henimod 647 boliger i dette bydelskvarter, når lejlighedsstørrelsen er på 100 kvadratmeter, og 808 boliger på 80 kvadratmeter.

<b>Masterplan Hersted 2045 - Byudviklingsfase 1, etape 2</b>		
	<b>Sydvangens vestlige del</b>	
Bebyggelse max	70 %	I alt:
Etager max	3 punktvis 5	
Højde max	20 m	
Areal i alt til bebyggelse	112.432	112.432
Etagemeter i alt	64.679	64.679
Etagemeter til boliger	64.679	64.679
Etagemeter til kontor og liberalt erhverv	0	0
Etagemeter til detailhandel	0	0
Etagemeter til pladskrævende varegrupper	0	0
Antal boliger på 100 kvm	647	647
Antal personer ved 2,2 pr. bolig (100 kvm bolig)	1.423	1.423
Antal p-pladser ved 100 kvm boliger	535*	535*
Antal boliger på 80 kvm	808	808
Antal personer ved 2,2 pr. bolig (80 kvm bolig)	1.779	1.779
Antal p-pladser ved 80 kvm boliger	669*	669*
<i>*Sydvangens vestlige del består af et stationsnært område og et ikke stationsnært område</i>		

Hersted Skovby, der er en del af fase 2, kan bebygges med 60 procent ind mod byområdet og 40 procent ud mod Vestskoven, hvilket med en boligstørrelse på 100 kvadratmeter forventes der at blive etableret 411 boliger.

Bydelskvarteret Next indgår også i fase 2, og her kan der bebygges med 100 procent, hvilket forventes at give 430 boliger, når lejlighedsstørrelsen er på 100 kvadratmeter.

Bylunden ligger syd for Next og kan bebygges med op til 100 procent, der med en boligstørrelse på 100 kvadratmeter forventes at give 766 boliger.

Det sidste område i fase 2 er HIP I, der ligeledes har en bebyggelsesprocent på 100, hvilket forventes at give 2.136 boliger, når boligstørrelsen er på 100 kvadratmeter.

Masterplan Hersted 2045 - Byudviklingsfase 2					
	Hersted Skovby	Next	Bylunden	HIP I	
Bebyggelse max	60 %	100 %	100 %	100 %	I alt:
Etager max	3 punktvís 5	5 punktvís 8	3 punktvís 5	6 punktvís 8	
Højde max	20 m	30 m	20 m	30 m	
Areal i alt til bebyggelse	114.119	43.000	80.600	224.884	462.603
Etagemeter i alt	68.471	43.000	80.600	224.884	416.955
Etagemeter til boliger	41.083	43.000	76.570	213.640	374.293
Etagemeter til kontor og liberalt erhverv	0	0	4.030	11.244	15.274
Etagemeter til detailhandel	0	0	0	0	0
Etagemeter til pladskrævende varegrupper	0	0	0	0	0
Antal boliger på 100 kvm	411	430	766	2.136	3.743
Antal personer ved 2,2 pr. bolig (100 kvm bolig)	904	946	1.685	4.700	8.234
Antal p-pladser ved 100 kvm boliger	616	213*	379*	1.058*	2.266
Antal boliger på 80 kvm	514	538	957	2.670	4.676
Antal personer ved 2,2 pr. bolig (80 kvm bolig)	1.130	1.183	2.106	5.875	10.293
Antal p-pladser ved 80 kvm boliger	770	266*	474*	1.322*	2.832
<i>*Next, Bylunden og HIP I ligger i det stationsnære område.</i>					

HIP II ligger i fase 3 og her kan der bebygges med op til 100 procent mod Fabriksparken og 50 procent mod Vestskoven og med en boligstørrelse på 100 kvadratmeter forventes der at komme 2.065 nye boliger.

Skovlodden er også en del af fase 3, hvor der ligeledes kan bebygges med 50 procent mod skoven og 100 procent ind mod de andre byområder, hvilket forventes at give 371 boliger, når boligstørrelsen er på 100 kvadratmeter.

<b>Masterplan Hersted 2045 - Byudviklingsfase 3</b>			
	<b>HIP II</b>	<b>Skov- lodden</b>	
Bebyggelse max	100 %	100 %	I alt:
Etager max	6 punktvis 8	3 punktvis 5	
Højde max	30 m	20 m	
Areal i alt til bebyggelse	271.553	49.479	321.032
Etagemeter i alt	206.474	37.109	243.583
Etagemeter til boliger	206.474	37.109	243.583
Etagemeter til kontor og liberalt erhverv	0	0	0
Etagemeter til detailhandel	0	0	0
Etagemeter til pladskrævende varegrupper	0	0	0
Antal boliger på 100 kvm	2.065	371	2.436
Antal personer ved 2,2 pr. bolig (100 kvm bolig)	4.542	816	2.436
Antal p-pladser ved 100 kvm boliger	1.022*	184*	1.206
Antal boliger på 80 kvm	2.581	464	3.045
Antal personer ved 2,2 pr. bolig (80 kvm bolig)	5.678	1.021	6.699
Antal p-pladser ved 80 kvm boliger	1.278*	230*	1.508
<i>*HIP II og Skovlodden ligger i det stationsnære område.</i>			

Det kan ses af ovenstående tabeller, at der skal være mulighed for erhverv i nogle af de nye byområder i form af virksomheder, der passer ind i et boligområde i forhold til støj, støv, lugt og anden luftforurening.

Nedenstående tabel viser det beregnede antal af boliger, personer og parkeringspladser for den fulde af udbygning af Hersted Industripark i henhold til Masterplan Hersted 2045:

<b>Masterplan Hersted 2045</b>					
	<b>Byudviklingsfaser</b>				<b>I alt:</b>
	<b>Fase 1 Etape 1</b>	<b>Fase 1 Etape 2</b>	<b>Fase 2</b>	<b>Fase 3</b>	
Areal i alt til bebyggelse	471.729	112.432	462.603	321.032	1.367.796
Etagemeter i alt	719.789	64.679	416.995	243.583	1.445.006
Etagemeter til boliger	662.619	64.679	374.293	243.583	1.345.174
Etagemeter til kontor og liberalt erhverv	45.237	0	15.274	0	60.511
Etagemeter til detailhandel	5.000	0	0	0	5.000
Etagemeter til pladskrævende varegrupper	6.933	0	0	0	6.933
Antal boliger på 100 kvm	6.626	647	3.743	2.436	13.452
Antal personer ved 2,2 pr. bolig (100 kvm bolig)	14.578	1.423	8.234	5.359	29.594
Antal boliger på 80 kvm	8.283	808	4.679	3.045	16.815
Antal personer ved 2,2 pr. bolig (80 kvm bolig)	18.222	1.779	10.293	6.699	36.993
Antal p-pladser ved boliger på 100 kvm	4.905	535	2.266	1.206	8.912
Antal p-pladser ved boliger på 80 kvm	6.131	669	2.832	1.507	11.139
Antal p-pladser til kontor og liberalt erhverv	452	0	101	0	553
Antal p-pladser til detailhandel	100	0	0	0	100
Antal p-pladser til pladskrævende varegrupper	139	0	0	0	139
Antal p-pladser til delebiler ved 100 kvm boliger	255	0	0	0	255
Samlet krav til anlagte p-pladser i forbindelse med delebilsordninger ved 100 kvm boliger	4.015	0	0	0	4.015
Antal p-pladser til delebiler ved 80 kvm boliger	319	0	0	0	319
Samlet krav til anlagte p-pladser i forbindelse med delebilsordninger ved 80 kvm boliger	5.018	0	0	0	5.018
<i>Se afsnit om parkering under kommuneplan og kommuneplantillæg i forhold til parkeringsnorm og delebilsordninger etc.</i>					

Parkeringsnormen for området er i henhold til kommuneplanen med undtagelse for delebilsordninger, der vil blive reguleret i kommuneplantillæg nr. 15 – *Hersted Industripark* for det stationsnære kerneområde (se nedenstående afsnit om nye parkeringsnormer).



### Masterplanens trafikale forhold



Figur 4: Eksempel på et tværprofil i det nye byområde.

Masterplan Hersted 2045 har også tanker og idéer omkring trafikken i Hersted Industripark, hvor de store brede nord-sydgående veje Smedeland og Farveland skal omdannes, således at der kan komme grønne rekreative arealer i den ene halvdel af det nuværende vejareal. Disse grønne områder skal ligeledes fungere som klimatilpasningsområder, hvor der i forbindelse med skybrud eller flerdagsregnvejr kan afledes regnvand hertil, og således sikre hele det store og nye boligområde mod oversvømmelser. Endvidere er der idéer om, at nedlægge Herstedøstervej og halvdelen af Gammel Landevej, der ligeledes kan omdannes til rekreative områder med integrerede klimatilpasningsløsninger. Det er således tanken med disse rekreative, grønne områder at trække Vestskoven ind i det nye byområde og opfordre til leg og aktivitet.



Figur 5: Hvordan den store og brede vej Smedeland kan omdannes.

Masterplan Hersted 2045 har fokus på bæredygtighed og således også bæredygtig transport, hvilket blandt andet betyder, at privatbilismen skal begrænses, og der skal satses på kollektiv transport med letbanen og førerløse busser, mikromobilitet f.eks. i form af elcykler og andre eldrevne transportformer samt delebilsordninger i det stationsnære kerneområde, der kan ændre de nye beboers måder at transportere sig på.



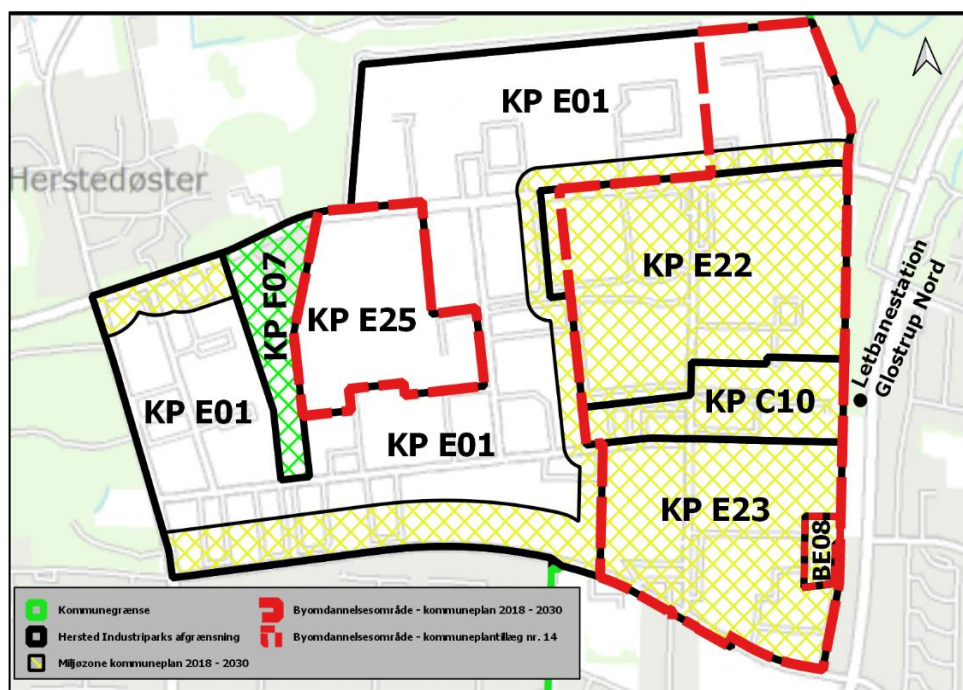
*Figur 6: Albertslund Kommune er med i en partnergruppe om førerløse busser sammen med Gladsaxe Kommune, Nobina Danmark A/S, IBM Danmark ApS, DTU, Roskilde Universitet, LOOP CITY og Gate 21. Det er tanken, at der skal være forsøg med førerløse busser i Hersted Industripark.*



Rammeområde C10 har f.eks. en bebyggelsesprocent på op til 200 procent og bebyggelser på op til 12 etager og 40 meters højde, hvilket også er blevet videreført i de efterfølgende kommuneplaner herunder den gældende kommuneplan 2018 – 2030.

De to andre kommuneplanrammer i det udpegede byomdannelsesområde fra 2009 er rammeområderne E22 og E23, der begge giver mulighed for at opføre bebyggelse i 5 etager med en højde på 18 meter og en bebyggelsesprocent på 120.

Det nyeste kommuneplantillæg nr. 14<sup>2</sup>: "Hersted Industripark - Smedeland 8A" til kommuneplan 2018 – 2030 gives der mulighed for at opføre bebyggelse i op til 6 etager og punktvis op til 8 etager og 30 meter samt bebyggelse på 15.650 etagemeter og 4.000 kvadratmeter parkering i konstruktion. Derudover er der blandt andet retningslinjer for opholdsarealer og parkering med mulighed for delebilsordninger, der ved en konkret vurdering kan nedsætte parkeringsnormen yderligere. Dette rammeområde har endvidere retningslinjer for byomdannelse.



Figur 8: Eksisterende kommuneplanramme i Hersted Industripark i kommuneplan 2018 - 2030.

Hersted Industriparks grønne område har kommuneplanramme F07, der er udlagt til et rekreativt område.

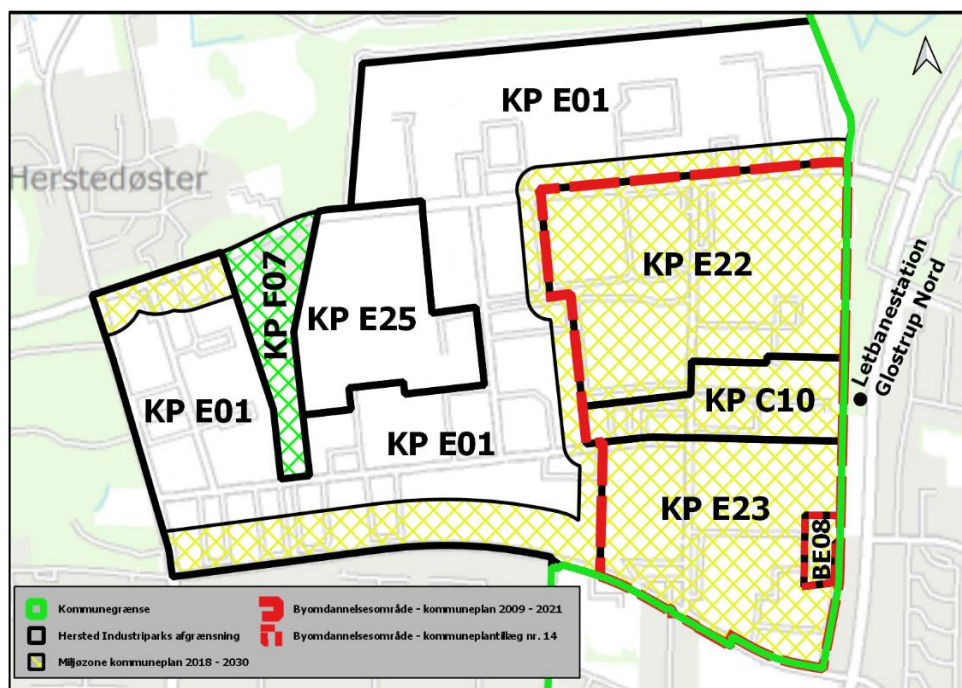
Kommuneplanrammerne til erhverv uden for byomdannelsesområdet er rammeområde E25 og E01.

Rammeområde E01 giver mulighed for en bebyggelsesprocent på 100 og bebyggelse i 3 etager med en bygningshøjde på 12 meter. Rammeområde E25 har en maksimal bebyggelsesprocent på 120 og op til 8 etager med en maksimal bebyggeshøjde på 30 meter.

<sup>2</sup> Forslag til kommuneplantillæg nr. 14 har været i høring, men er endnu ikke vedtaget. Forventes vedtaget inden kommuneplantillæg nr. 15.

Eksisterende kommuneplanramme i Hersted Industripark					
Rammeområde	Zone-status	Generel anvendelse	Bebyggelse max	Etager max	Højde max
BE08 Smedeland 8A	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	15.650 kvm	8	30
C10 Herstedcenter	Byzone	Centerområde	200 %	12	40
E01 Hersted Industripark Midt	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12
E22 Hersted Industripark Øst	Byzone	Erhvervsområde	120 %	5	18
E23 Hersted Industripark Sydøst	Byzone	Erhvervsområde	120 %	5	18
E25 Hersted Industripark Nordvest	Byzone	Erhvervsområde	120 %	8	30
F07 Industrigrønningen	Byzone	Rekreativt område	-	-	-

I kommuneplan 2005 – 2017 er der i erhvervsområdet udlagt en 100 m bred miljøzone i forhold til boliger langs med Gamle Landevej. I kommuneplan 2009 – 2021 blev der endvidere udlagt en miljøzone rundt om og i det udpeget byomdannelsesområde samt mod nord i forhold til Herstedøster Landsby. Disse miljøzoner er fastholdt i kommuneplan 2018 – 2030.



Figur 9: Kommuneplan 2018 - 2030 miljøzoner i Hersted Industripark.

I miljøzonerne kan der være virksomheder i afstandsklasse 1 – 3 som beskrevet i Miljøstyrelsens "[Håndbog om Miljø og Planlægning](#)". Nedenstående tabel viser hvilke eksisterende afstandsklasser og maksimale støjgrænser, der er i Hersted Industripark.

Eksisterende miljøzoner og støjgrænser i Hersted Industripark			
Rammeområde	Generel anvendelse	Virksomheder i afstandsklasse	Støjgrænser (maksimal) dag/aften/nat
BE08 Smedeland 8A	Blandet bolig- og erhvervsområde	1 – 3	55 dB/45 dB/40 dB
C10 Herstedcenter	Centerområde	1 – 3	55 dB/45 dB/40 dB
E01 Hersted Industripark Midt	Erhvervsområde	1 – 5	60 dB/60 dB/60 dB
E22 Hersted Industripark Øst	Erhvervsområde	1 – 3	55 dB/45 dB/40 dB
E23 Hersted Industripark Sydøst	Erhvervsområde	1 – 3	60 dB/60 dB/60 dB
E25 Hersted Industripark Nordvest	Erhvervsområde	1 – 3	55 dB/45 dB/40 dB
F07 Industrigrønningen	Rekreativt område	-	-

*Kommuneplan 2018 –  
2030s parkeringsnorm  
for biler*

Retningslinjer for bilparkering i kommuneplan 2018 – 2030 er, at der i det stationsnære kerneområde kan reduceres med op til 50 procent, og med 33 procent i det stationsnære område samt uden for det stationsnære område, hvis parkeringspladserne kan dobbeltudnyttes.

Denne dobbeltudnyttelse kan ske mellem arealanvendelser, der primært har parkeringsbehov indenfor normal arbejdstid som erhvervsvirksomheder, skoler og andre offentlige institutioner, og arealanvendelser der primært har parkeringsbehov udenfor normal arbejdstid som boliger, biograf, idrætsanlæg og andre fritidsformål.

<b>Parkeringsnorm for biler i kommuneplan 2018 – 2030</b>	
<b>Bolig</b>	
<b>Anvendelse</b>	<b>Antal</b>
Åben-lav	2 pr. bolig
Tæt-lav	2 pr. bolig
Etagebebyggelse	1,5 pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier	0,25 pr. bolig
<b>Erhverv</b>	
<b>Anvendelse</b>	<b>Antal</b>
Butikker	1,0 pr. 25 m <sup>2</sup>
Butikker med pladskrævende varer	1,0 pr. 50 m <sup>2</sup>
Kontor og liberalt erhverv	1,0 pr. 50 m <sup>2</sup>
Øvrigt erhverv	1,0 pr. 100 m <sup>2</sup>
Hoteller	1,0 pr. værelse
Restaurationer, biograf, teater og lignende funktioner	1,0 pr. 10 siddepladser
Service- og tankstationer	10 pr. servicestation
<b>Offentlige formål</b>	
<b>Anvendelse</b>	<b>Antal</b>
Skoler 0. – 10. klasse	0,5 pr. ansat
Voksen- og ungdomsuddannelse	0,5 pr. ansat 0,25 pr. elev
Daginstitutioner	1,0 pr. 50 m <sup>2</sup>
Plejehjem	0,25 pr. bolig
Idrætshaller	1,0 pr. 10 personer anlægget er godkendt til af brandmyndigheden
Ved øvrigt byggeri fastsættes parkeringsnormen i lokalplanlægningen efter en konkret vurdering, herunder bil- og cykelparkeringsnormen for senior- og ældreboliger.	

*Kommuneplan 2018 –  
2030s parkeringsnorm  
for cykler*

Retningslinjer for cykelparkering i kommuneplan 2018 – 2030 er, at ved busterminaler samt tog-, og letbanestationer skal der planlægges tilstrækkelig areal til cykelparkering, som er velplaceret i forhold til terminalen og stationen. Nedenstående tabel viser parkeringsnormen for cykler:

<b>Parkeringsnorm for cykler i kommuneplan 2018 – 2030</b>	
<b>Bolig</b>	
<b>Anvendelse</b>	<b>Antal</b>
Åben-lav	På egen grund
Tæt-lav	På egen grund
Etagebebyggelse	2 pr. bolig
Ungdomsboliger, kollegier	1 pr. bolig
<b>Erhverv</b>	
<b>Anvendelse</b>	<b>Antal</b>
Detailhandel	4 pr. 100 m <sup>2</sup>
Butikker med pladskrævende varer	1,0 pr. 100 m <sup>2</sup>
Kontor og liberalt erhverv	2,0 pr. 100 m <sup>2</sup>
Øvrigt erhverv	1,0 pr. 100 m <sup>2</sup>
Hoteller	1,0 pr. værelse
Restaurationer, biograf, teater og lignende funktioner	4 pr. 100 m <sup>2</sup>
<b>Offentlige formål</b>	
<b>Anvendelse</b>	<b>Antal</b>
Skoler 0. – 10. klasse	0,5 pr. ansat 1 pr. elev
Voksen- og ungdomsuddannelse	0,5 pr. ansat 0,5 pr. elev
Daginstitutioner	0,8 pr. ansat samt areal til cykelanhængere
Idrætshaller	0,5 pr. person anlægget er godkendt til af brandmyndigheder
Ved øvrigt byggeri fastsættes parkeringsnormen efter en konkret vurdering.	

## Fremtidige planforhold

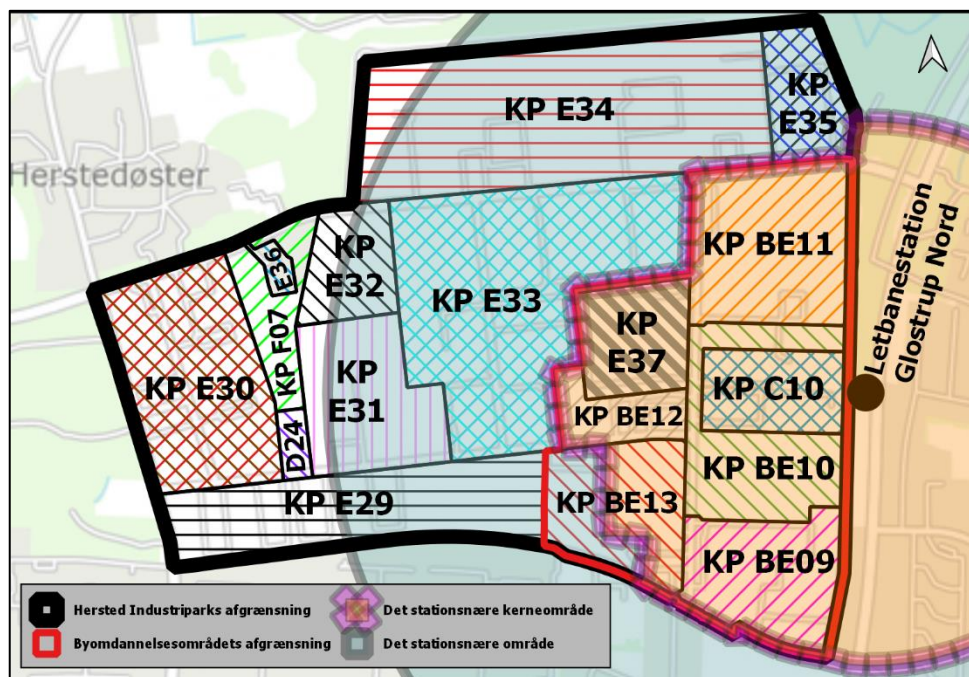
Forslag til kommuneplantillæg for Hersted Industripark skal danne grundlag for omdannelsen af Hersted Industripark med retningslinjer for parkering og opholdsarealer. Det nye kommuneplantillæg vil ligeledes være det overordnede plangrundlag for udarbejdelsen af nye erhvervslokalplaner for de områder, der i en årrække fortsat kan benyttes til erhvervsvirksomheder. Der er således indarbejdet rækkefølgebestemmelser i det nye forslag til kommuneplantillæg.

Byomdannelsen af Hersted Industripark er i overensstemmelse med [Fingerplan 2019](#) kapitel 4, Ad § 11. stk. 1, nr. 3:

*”Byudvikling og byomdannelsen i det ydre storbyområde skal med hensyn til intensiteten af områdernes udnyttelse tage udgangspunkt i områdernes beliggenhed i forhold til den eksisterende og den besluttede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafikbetjening.*

*Der har i perioder været et betydeligt forbrug af stationsnære arealer til ekstensive formål, herunder parcelhuse og traditionel industri. Det bidrager ikke til en optimal udnyttelse af den særlige beliggenhed og gode tilgængelighed med kollektiv transport og til udnyttelsen af de store offentlige investeringer i trafikal infrastruktur”.*

Endvidere er det nye kommuneplantillæg for Hersted Industripark i overensstemmelse med Albertslund Kommunes [planstrategi 2019: ”Mere Albertslund”](#), og derfor skal kommuneplantillægget ikke sendes i høring.



Figur 10: Kortet viser de nye kommuneplanrammer for Hersted Industripark.



### Nye rammeområder

De nye kommuneplanrammer med de højeste bebyggelsesprocenter ligger derfor i det stationsnære kerneområde, der er stort set sammenfaldende med den nye udpegning og afgrænsning i kommuneplantillægget af byomdannelsesområdet.

Disse nye rammeområders generelle anvendelsesbestemmelser er blandet bolig- og erhvervsområde, og rammeområde C10 er fortsat udpeget til et centerområde, da dette område ligger op til den nye letbanestation.

Rammeområderne i byomdannelsesområdet er de områder, som først skal byomdannes i henhold til rækkefølgebestemmelserne i forslag til kommuneplantillæg.

Nye kommuneplanramme i Hersted Industripark						
Rammeområde	Zone-status	Generel anvendelse	Bebyggelse max	Etager max	Højde max	Miljø-klasse
BE09 Kirkevænget	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	150 %	6 punktvis 9	30	1 – 3
BE10 Stationsbyen	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	200 %	6 punktvis 12	40	1 – 3
BE11 Ringbyskvarteret	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	150 %	6 punktvis 9	30	1 – 3
BE12 Dollbyen	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	150 %	6 punktvis 9	30	1 – 3
BE13 Sydvangen	Byzone	Blandet bolig- og erhvervsområde	100 %	6 punktvis 9	30	1 - 3
C10 Herstedcenter	Byzone	Centerområde	200 %	6 punktvis 12	40	1 – 3
D24 Daginstitution	Byzone	Område til offentlige formål	30 %	-	-	1 – 3
E29 Sydvangens erhvervsområde	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1 – 3
E30 Hersted Skovby	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1 – 5
E31 Bylunden	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1 – 5
E32 Next	Byzone	Erhvervsområde	120 %	8	30	1 – 3
E33 HIP I	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1 – 5
E34 HIP II	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1 – 5
E35 Skovloddet	Byzone	Erhvervsområde	100 %	3	12	1 – 5
E36 Fabriksparken 33	Byzone	Erhvervsområde	30 %	2	10	1 – 1
E37 Smedeland 9 - 15	Byzone	Erhvervsområde	150 %	8	30	1 – 3
F07 Fælleden	Byzone	Rekreativt område	-	-	-	-

Rammeområde E29 er det næste område i henhold til Masterplan Hersted 2045, der skal byomdannes, og herefter følger E30, E31 og E32. Det forventes, at der skal udarbejdes nye erhvervslokalplaner for E33, E34 og E35, da disse områder på nuværende tidspunkt forventes at blive de sidste, som skal byomdannes.

Nedenstående tabel viser rammeområdernes areal og etagemeter.

De nye rammeområders areal og etagemeter								
Ramme- område	Etagemeter							Rekreativ areal
	I alt	Boliger	Kontor	Detail	Plads- krævende	Erhverv	Off. formål	
BE09 Kirkevænget	124.935	118.688	6.247	0	0	0	0	0
BE10 Stationsbyen	139.522	125.570	13.952	0	0	0	0	0
BE11 Ringbys- kvarteret	138.663	124.797	6.933	0	6.933	0	0	0
BE12 Dollbyen	42.585	40.456	2.129	0	0	0	0	0
BE13 Sydvangen	70.999	70.999	0	0	0	0	0	0
C10 Herstedcenter	116.430	99.787	11.643	5.000	0	0	0	0
D24 Daginstitution	8.463	0	0	0	0	0	8.463	0
E29 Sydvangens erhvervs- område	64.679	0	64.679	0	0	0	0	0
E30 Hersted Skovby	68.471	0	0	0	0	68.471	0	0
E31 Bylunden	80.600	0	0	0	0	80.600	0	0
E32 Next	51.600	0	51.600	0	0	0	0	0
E33 HIP I	224.884	0	0	0	0	224.884	0	0
E34 HIP II	271.553	0	0	0	0	271.553	0	0
E35 Skovloden	49.479	0	0	0	49.479	0	0	0
E36 Fabriksparken 33	6.879	0	6.879	0	0	0	0	0
E37 Smedeland 9 - 15	86.655	0	86.655	0	0	0	0	0
F07 Fælleden	0	0	0	0	0	0	0	37.902
I alt:	1.546.397	580.297	250.717	5.000	56.412	645.508	8.463	37.902

### Byomdannelsesområde

Hensigten med at udpege den østlige del af Hersted Industripark til et byomdannelsesområde er, at området kan udlægges til støjfølsom anvendelse, når der er sikkerhed for, at støjbelastningen ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter, at en ny lokalplan indenfor byomdannelsesområdet er vedtaget af kommunalbestyrelsen.

Hermed er der mulighed for at sætte gang i en omdannelse af området til boliger og andre byformål m.v., der i en begrænset periode udsættes for en lidt højere støjbelastning fra erhverv, end de sædvanlige vejledende støjgrænser tillader.

De vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder			
Områdetype	Mandag - fredag kl. 07.00 – 18.00 lørdag kl. 07.00 - 14.00	Mandag - fredag kl. 18.00 – 22.00 lørdag kl. 14.00 – 22.00 søn- og helligdag kl. 07.00 – 22.00	Alle dage kl. 22.00 - 07.00
Erhvervs- og industriområder	70 dB(A)	70 dB(A)	70 dB(A)
Erhvervs- og industriområder med forbud mod generende virksomheder	60 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)
Områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområder (bykerne)	55 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
Etageboligområder	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
Boligområder for åben og lav boligbebyggelse	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)
Sommerhusområder og offentligt tilgængelige rekreative områder	40 dB(A)	35 dB(A)	35 dB(A)

Kilde: [Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5 fra 1984](#): "Ekstern støj fra virksomheder".

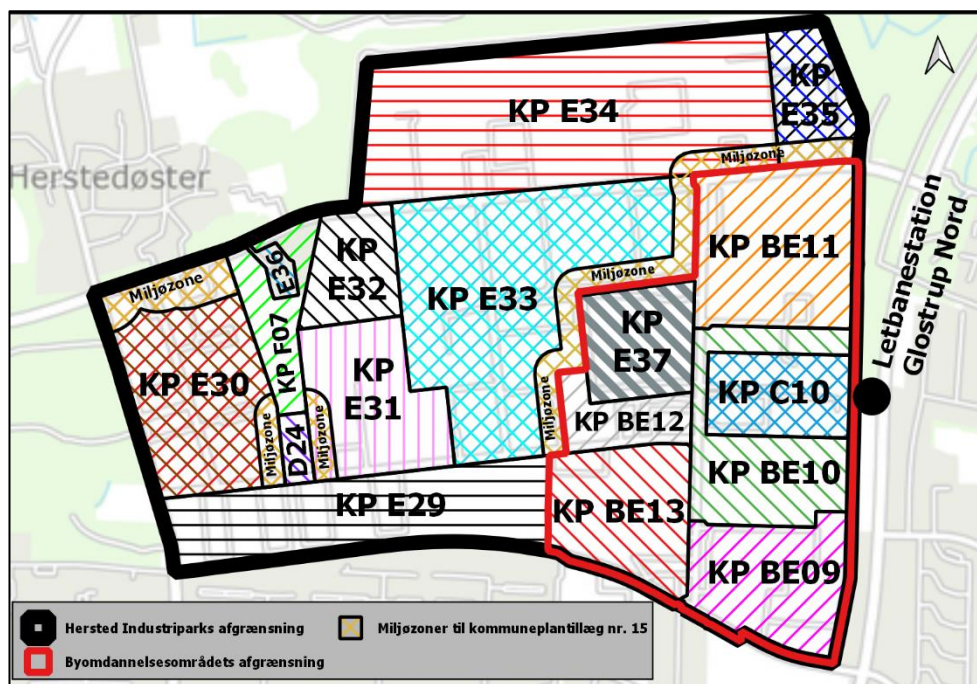
Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "[Ekstern støj i byomdannelsesområder](#)" anbefaler, at der kan gives lempelser med op til 5 dB, således at de vejledende støjgrænser i overgangsperioden for et blandet bolig- og erhvervsområde kan være:

- 60 dB i dagperioden
- 50 dB i aftenperioden og i weekends
- 45 dB i natperioden

Miljøstyrelsens vejledning anbefaler endvidere, at der også ses på andre miljøforhold for virksomhederne i og omkring byomdannelsesområdet eksempelvis lugt og støj, da disse miljøforhold kan give anledning til væsentlige gener eller ulemper for naboerne. Det skal dog bemærkes, at disse sidstnævnte forhold ikke er omfattet af reglerne omkring byomdannelsesområder.

### Nye miljøzoner

Forslag til kommuneplantillæg for Hersted Industripark vil forsøge at forhindre miljøkonflikter ved, at der udlægges en miljøzone på 50 meter i forhold til byomdannelsesområdet og rammeområde D24 samt fastholder den gældende miljøzone i forhold til Herstedøster Landsby, hvor der kun kan etableres nye virksomheder i afstandsklasse 1 – 3 som beskrevet i Miljøstyrelsens "[Håndbog om Miljø og Planlægning](#)". Denne miljøzone er lagt ind i de kommuneplanrammer, hvor der er mulighed for virksomheder i afstandsklasse 1 – 5, og som støder op til de førnævnte områder.



Figur 11: De udlagte miljøzoner i kommuneplantillæg nr. 15.

Tidligere var der også en miljøzone i det område, der i det nye kommuneplantillæg er rammeområde E29, men da dette område nedklassificeres fra virksomheder i afstandsklasse 1 – 5 til 1 – 3, er denne miljøzone ikke længere aktuelt. Denne nedklassificering er begrundet i, at rammeområde E29 bliver det næste byomdannelsesområde i Hersted Industripark.

#### Nye retningslinjer for opholdsarealer

Retningslinjer for opholdsarealer i det stationsnære kerneområde i forslag til kommuneplantillæg nr. 15 er, at der skal etableres opholdsarealer svarende til mindst 30 procent af boligetagearealet, og udenfor det stationsnære kerneområde skal der etableres opholdsarealer svarende til mindst 50 procent af boligetagearealet.

#### Nye retningslinjer for parkeringsnorm for biler

Retningslinjer for parkering for biler i forslag til kommuneplantillæg nr. 15 er, at parkeringsnormen kan yderligere reduceres i det stationsnære kerneområde, hvis der etableres delebilsordninger. Dette gælder for bebyggelser med minimum 75 boliger, der har fælles parkeringspladser.

Ved etablering af delebilsordning kan kravet til anlagte parkeringspladser således reduceres, da en parkeringsplads til delebiler erstatter 5 almindelige parkeringspladser.

Parkeringsnormen for anlagte parkeringspladser ved etablering af delebilsordninger i det stationsnære kerneområde fastsættes til minimum 0,55 almindelige parkeringspladser pr. bolig og maksimal 0,2 delebilparkeringsplads pr. bolig.

<b>Kommuneplantillæg nr. 15 – Hersted Industripark – stationsnært kerneområde – parkering ved 100 kvm boliger</b>						
	Kirke- vænget	Stations- byen	Ringbys- kvarteret	Dollbyen	Sydvangens østlige del*	I alt:
Antal boliger på 100 kvm	1.187	2.254	1.248	1.228	710	6.627
Parkeringsnorm	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Maks. antal p-pladser	1.780	3.380	1.872	1.842	1.065	9.939
P-pladser reduktion 50 % / 33 %	890	1.690	936	921	468	4.905
Min. almindelige p-pladser 0,55	653	1.239	686	675	251 (506 i alt)	3.759
Maks. delebils p-pladser 0,2	237	451	250	246	91 (346 i alt)	1.530
Antal p-pladser til delebiler (1 pr. 25 boliger)	47	90	50	49	18	254
Maks. reduktion ved delebiler	190	361	200	196	73	1.020
Samlet krav til anlagte p-pladser	700	1.330	736	724	269 (524 i alt)	4.014
Parkeringsnorm ved delebiler	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59*	
*Sydvangens østlige del består både af et stationsnært kerneområde (50 % reduktion) og et stationsnært område (33 % reduktion) – parkeringsreduktion ved delebiler gælder kun i det stationsnære kerneområde.						

<b>Kommuneplantillæg nr. 15 – Hersted Industripark – stationsnært kerneområde – parkering ved 80 kvm boliger</b>						
	Kirke- vænget	Stations- byen	Ringbys- kvarteret	Dollbyen	Sydvangens østlige del*	I alt:
Antal boliger på 80 kvm	1.484	2.817	1.560	1.535	887	8.283
Parkeringsnorm	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Maks. antal p-pladser	2.225	4.225	2.340	2.302	1.331	12.423
P-pladser reduktion 50 % / 33 %	1.113	2.113	1.170	1.151	585	6.132
Min. almindelige p-pladser 0,55	816	1.549	858	844	314 (632 i alt)	4.699
Maks. delebils p-pladser 0,2	297	563	312	307	114 (433 i alt)	1.912
Antal p-pladser til delebiler (1 pr. 25 boliger)	59	113	62	61	23	318
Maks. reduktion ved delebiler	237	451	250	246	91	1.275
Samlet krav til anlagte p-pladser	875	1.662	920	905	337 (655 i alt)	5.017
Parkeringsnorm ved delebiler	0,59	0,59	0,59	0,59	0,59*	
*Sydvangens østlige del består både af et stationsnært kerneområde (50 % reduktion) og et stationsnært område (33 % reduktion) – parkeringsnorm ved delebiler gælder kun i det stationsnære kerneområde.						

*Nye retningslinjer for  
parkeringsnorm for cykler*

Når antallet af parkeringspladser reduceres på grund af etablering af en delebilsordning, er der samtidig et øget krav om at etablere flere cykelparkeringspladser. Derfor skal der udover den almindelige cykelparkeringsnorm etableres yderligere 5 cykelparkeringspladser til ladcykler pr. delebils-parkeringsplads.

Kommuneplanens parkeringsnormen til cykler i det stationsnære kerneområde ændres således, at der skal udlægges 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf der anlægges 2 cykelparkeringspladser pr. etagebolig ved bebyggelses opførelse. De resterende udlagte cykelparkeringspladser anlægges, såfremt der er behov.

*Nye retningslinjer for  
parkerung i konstruktion*

Kommuneplan 2018 – 2030 har ikke retningslinjer for parkering i konstruktion. Det er derfor nødvendigt at fastsætte nye retningslinjer for parkering i konstruktion i Hersted Industripark i overensstemmelse med *Masterplan Hersted 2045*. Retningslinjerne har til formål at sikre tilstrækkelig plads til opholdsarealer på terræn på grund af den høje bebyggelsesprocent.

I det stationsnære kerneområde med bebyggelsesprocenter på 150 eller derover skal minimum 75 procent af parkeringspladserne til biler etableres i konstruktion, og i områder med en bebyggelsesprocent mellem 100 - 150 procent skal minimum 50 procent af parkeringspladserne etableres i konstruktion, mens i områder med en bebyggelsesprocent under 100 procent vil kravet til andel af parkering i konstruktion ske efter konkret vurdering.

Hvor der ikke er tilstrækkeligt plads på terræn til både at opfylde parkeringsnormen og kravet til fælles opholds-arealer, skal opholdsarealer prioriteres højest. Derfor fastlægges retningslinjerne kun et minimumskrav til parkering i konstruktion. I lokalplanlægningen kan det vise sig nødvendigt at øge dette krav for at sikre areal til ophold.

## Miljøpåvirkninger som følge af planerne

Formålet med dette udkast til afgrænsning af miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045 og forslag til kommuneplantillæg nr. 15 – *Hersted Industripark* er at afgrænse miljørapportens omfang.

Miljørapporten skal indeholde en miljøvurdering, som tager udgangspunkt i de konkrete førnævnte overordnede planer for Hersted Industripark. Masterplan Hersted 2045 udgør et eksempel på, hvordan området kan blive udbygget, og kommuneplantillæg nr. 15 sætter rammerne og retningslinjerne for denne udbygning af Hersted Industripark sammen med den gældende kommuneplan for Albertslund Kommune.

Miljøvurderingen skal vurdere den maksimale påvirkning, der kan komme som følge af disse overordnede planer i forhold til det gældende plangrundlag. I forbindelse med lokalplanlægningen skal der efterfølgende laves mere konkrete og detaljerede undersøgelser af forskellige sandsynlige miljøforhold f.eks. jordprøver for at undersøge, om der er jordforurening i det pågældende lokalplanområde eller skyggediagrammer af de konkrete bebyggelser i forhold til omgivelser.

I miljørapporten forventes der at være særlig fokus på sandsynlige væsentlige påvirkninger på forskellige miljøemner, såsom landskab, lysforhold, natur (biologisk mangfoldighed og naturbeskyttelsesinteresser), jordbund, vand, lugt, luft, klima, trafik og støj samt materielle goder. Nedenstående gennemgang viser, hvor Albertslund Kommune vurderer, hvilke miljøemner, der kan have en sandsynlig og/eller potentiel påvirkning:

### *Sandsynlige væsentlige påvirkning: Trafik*

Trafikmønstre i området vil blive ændret som følge af planerne, hvor der vil komme væsentlige flere personbiler i områder, og på sigt vil der være færre lastbiler til og fra området.

Det vurderes dog, at boligområder i det stationsnære område til den kommende letbanestation Glostrup Nord og den lavere parkeringsnorm vil betyde færre personbiler til og fra disse boligområder end i tilsvarende boligområder, der ikke ligger stationsnært.

Masterplan Hersted 2045 har visioner om at lukke Herstedøstervej og en stor del af Gammel Landevej. Konsekvenserne af disse vejlukninger skal belyses.

Forslag til kommuneplantillæg nr. 15 har retningslinjer omkring delebiler og fremtidens mobilitetsformer med førerløse busser samt mikromobilitet i form af elcykler og andre eldrevene transportformer kan ændre de nye beboers måder at transportere sig på.

Trafiksikkerheden kan være en udfordring i overgangsperioden fra et industri- og et erhvervsområde til et blandet bolig- og erhvervsområde, hvor der vil være store lastbiler og bløde trafikanter i området samtidig.

Der vil blive udarbejdet en trafikanalyse i forbindelse med miljøvurderingen i forhold til den nuværende situation/plangrundlag og visioner i Masterplan Hersted 2045, som vil undersøge trafikforholdene herunder trafiksikkerhed.

Den sandsynlige påvirkning af delebilsordninger og førerløse busser i kombination med stationsnære og mikromobilitet vil blive belyst i miljørapporten.

*Sandsynlige væsentlige påvirkning: Støj fra trafik og luftforurening fra trafik*

Den sandsynlige påvirkning af vejstøj fra Nordre Ringvej, Gamle Landevej og Smedeland og luftforurening fra trafikken i området på de nye boligområder skal belyses. Endvidere skal den sandsynlige påvirkning af trafikken fra de eksisterende virksomheder i Hersted Industripark belyses.

Masterplan Hersted 2045 visioner om at lukke Herstedøstervej og en stor del af Gamle Landevej vil påvirke de andre veje i Hersted Industripark. Konsekvenserne af disse vejlukninger i forhold til støj fra trafik og de nye boligområder skal belyses.

Der vil blive udarbejdet en trafikstøjanalyse og en analyse af luftforureningen fra trafik i forhold til det nuværende plangrundlag og visioner i Masterplan Hersted 2045 samt forslag til kommuneplantillæg nr. 15s plangrundlag, som vil indgå miljøvurderingen.

*Sandsynlige væsentlige påvirkning: Skygge- og visuelpåvirkning samt vindforhold*

Det skal undersøges, hvilken sandsynlig skyggepåvirkning de ekstra bebyggelseshøjder i forslag til kommuneplantillæg nr. 15 har i forhold til de nuværende rammeområders bebyggelseshøjder både for selve omdannelsesområdet og de omkringliggende områder.

Der skal således udarbejdes skyggediagrammer for forår- og efterårsjævndøgn samt sommer- og vintersolhverv.

Der skal ligeledes udarbejdes visualiseringer således, at naboerne kan få et indtryk af den sandsynlige visuelle påvirkning i forhold til de nuværende kommuneplanrammers muligheder.

Forslag til kommuneplantillæg nr. 15 giver mulighed for højere bebyggelse end de nuværende kommuneplanrammer, hvilket sandsynligvis kan påvirke oplevelsen af udearealer, da de højere bebyggelseshøjder kan skabe turbulens og føre vinden ned til terræn.

Den sandsynlige påvirkning af naboerne fra skygge og visuelle forhold samt vindkomfort vil blive undersøgt og belyst i miljørapporten i forhold til det nuværende plangrundlag og visioner i Masterplan Hersted 2045 samt forslag til kommuneplantillæg nr. 15s plangrundlag.

*Sandsynlige væsentlige påvirkning: Støj, støv, lugt og anden luftforurening fra virksomheder*

Byomdannelsen af Hersted Industripark vil foregå i en årrække, og i Masterplan Hersted 2045 forventes området være fuldt omdannede i 2045, og således vil der formodentligt i en årrække være virksomheder i området.

Den sandsynlige påvirkning af byomdannelsesområdet af støj, støv, lugt og anden luftforurening fra virksomheder i byomdannelsesområdet og tilhørende 50 meters miljøzone vil blive undersøgt og belyst i miljørapporten.

*Sandsynlige væsentlige påvirkning: Jordforurening og grundvand*

Hersted Industripark har en af [Danmarks 10 generationsforureninger](#) på Naverland 26A – B, og det kan således formodes, at der kan være jordforurening andre steder i Hersted Industripark som følge af denne forurening eller som følge af de sidste 60 års industri- og erhvervsaktiviteter i Hersted Industripark, som eventuelt kan komme til at påvirke grundvandet.



Den sandsynlige påvirkning af Hersted Industripark af jordforurening og grundvandet vil blive belyst i miljørapporten ud fra Regions Hovedstadens og andres myndigheders tilgængelige oplysninger.

*Den potentielle påvirkning af bolig- og erhvervsområdet: Klimatilpasning*

Der kommer flere og flere hændelser hvert år med flerdagsregn og skybrud, og Hersted Industriparks omdannelse fra industri- og erhvervsområde til en ny bydel i Albertslund Kommune skal således sikres herfor. Samtidig kan der komme meget varme somre, hvor afskærmning fra solen både af den enkelte ejendom og de fælles grønne områder kan have betydning for menneskers sundhed.

Den sandsynlige påvirkning af den kommende nye bydel af klimaforandringer vil blive belyst i miljørapporten.

*Den potentielle påvirkning af Hersted Industripark: Arealanvendelse*

Arealanvendelsen i Hersted Industripark ændres fra industri- og erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde. Afledte virkninger af ændret anvendelse vil blive behandlet i miljøvurderingen under arealanvendelse og de øvrige afledte virkninger vurderes i afsnittet om befolkningen og menneskers sundhed.

Den sandsynlige påvirkning af arealanvendelsen vil blive belyst i miljørapporten.

*Den potentielle påvirkning af Hersted Industripark: Kulturarv*

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

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

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

Den sandsynlige påvirkning af kulturarven vil blive undersøgt og belyst i miljørapporten i forhold til visioner i Masterplan Hersted 2045.

*Den potentielle påvirkning af Albertslund: Materielle goder*

Masterplan Hersted 2045s visioner om at skabe boliger for henimod 24.000 nye borgere til Albertslund Kommune vil skabe grundlag for en betydelig udvidelse af detailhandelsudbuddet herunder etableringen af bydelscenteret i rammeområde C10: Stationsbyens centerområde.

Andre materielle goder kan være forsyningen af offentlige institutioner i form af daginstitutioner og skoler. Endvidere kan det være adgangen til grønne områder, kulturelle oplevelser og kollektiv transport.

Den potentielle påvirkning af materielle goder vil blive behandlet i miljørapporten om materielle goder i forhold til det nuværende plangrundlag og visionerne i Masterplan Hersted 2045 samt forslag til kommuneplantillæg nr. 15.

#### *Alternativer*

Miljørapporten skal omfatte en kort skitsering af grunden til at vælge, det og/eller de alternativer, der har været behandlet. Dette fremgår af miljøvurderingslovens bilag 4, pkt. h.

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

Der vil i miljørapporten blive redegjort for de alternativer, der er gjort overvejelser om i forhold til Masterplan Hersted 2045s visioner og forslag til kommuneplantillæg nr. 15 rammer og retningslinjer. Som minimum skal 0-alternativet beskrives.

0-Alternativet: Er en beskrivelse i miljørapporten af den situation, hvor planforslagene ikke vedtages og realiseres for Hersted Industripark. Dette vil betyde, at gældende kommuneplanrammer ikke ophæves, og dermed kan store dele af Hersted Industripark fortsat være et erhvervsområde, hvor f.eks. virksomhederne inden for erhvervsområdet må belaste omgivelserne med op til 60 dB (A) og Albertslund Kommune ikke få mulighed for at tiltrække henimod 24.000 nye borgere.

## Vurderingskriterier og databehov

I nedenstående tabel er der angivet en række kriterier og databehov til brug for vurderingen af de sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger, der er identificeret i ovenstående afsnit om *Sandsynlige væsentlige og potentielle miljøpåvirkninger*:

Miljøfaktorer	Planelement	Vurderingskriterier	Datagrundlag/metode
Befolkning og menneskers sundhed	• Trafik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikmængder og sammensætning samt fremmekommentlighed i forhold til nuværende plangrundlag og kommende visioner og planer</li> <li>• Delebilordninger, førerløse busser, mikromobilitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beregninger og analyser på baggrund af <a href="#">Vejdirektoratets turrater af 1. september 2020</a> og forståelsespapiret mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune.</li> <li>• Kvalitative analyser baserede på faglige notater</li> </ul>
	• Parkering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeringsnormer, stationsnærhed og delebiler samt mikromobilitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitative analyser baserede på faglige notater</li> </ul>
	• Trafiksikkerhed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mere blandet trafik i området over en årrække</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafiksikkerheds-vurdering</li> </ul>
	• Støjpåvirkning fra trafik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omfanget af støjpåvirkning fra trafik og ændret vejforløb</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Støjberegninger</li> </ul>
	• Luftforurening fra trafik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omfanget af luftforurening fra trafik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitativ vurdering af luftforurening med udgangspunkt i "<a href="#">Luften på din vej</a>".</li> </ul>
	• Ændring i lys og skyggeforhold samt indbliksgener i og omkring Hersted Industripark	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lys- og skyggepåvirkninger over døgnet i forhold til nuværende plangrundlag og kommende visioner og planer. Indbliksgener i forhold til Hersted Industriparks østlige afgrænsning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lys og skyggediagrammer for jævndøgn samt sommer- og vinterhverv. Diagrammer/visualiseringer i forhold til indbliksgener fra/af Hersted Industriparks østlige afgrænsning.</li> </ul>

Miljøfaktorer	Planelement	Vurderingskriterier	Datagrundlag/ metode
<b>Befolkning og menneskers sundhed - fortsat</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ændring af vindforhold</li> <li>• Byomdannelsesområdet og tilhørende 50 m miljøzone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Påvirkning af vindkomforten</li> <li>• Ekstern støj og støv, lugt samt anden luftforurening fra virksomheder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vindkomfortanalyser</li> <li>• Kvalitative vurderinger og virksomheds-screeninger</li> </ul>
<b>Klima</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retningslinjer for regnvands-håndtering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Påvirkning af klimatilpasning i Hersted Industripark</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitativ vurdering</li> </ul>
<b>Jordbund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ændret arealanvendelse i områder med registreret jordforurening</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Påvirkning af jordbund og håndtering af forurenede jord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitativ beskrivelse med kort og vurdering af risiko for påvirkning af mennesker ved den ændrede anvendelse</li> </ul>
<b>Vand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Påvirkning af grundvandet som følge af byomdannelsen og ændret befæstelsesgrad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Påvirkninger af grundvand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitativ beskrivelse med kort og vurdering af påvirkningen af grundvandet som følge af ændret arealanvendelse og befæstelsesgrad</li> </ul>
<b>Arealanvendelse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ændringer i arealanvendelsen fra industri- og erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Påvirkninger af ændret arealanvendelse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitative vurderinger af ændret arealanvendelse</li> </ul>
<b>Kulturarv</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omdannelse af Hersted Industripark</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Påvirkninger af kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune</li> <li>• Påvirkning af bevaringsværdige bygninger i Hersted Industripark</li> <li>• Påvirkning af kirkebyggelinjer og indsigtslinjer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvalitative vurderinger</li> </ul>

Miljøfaktorer	Planelement	Vurderingskriterier	Datagrundlag/ metode
Materielle goder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byomdannelse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Påvirkning af detailhandelsstrukturen</li> <li>Adgang til offentlige institutioner</li> <li>Adgangen til grønne områder, kulturelle goder og kollektiv transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kvalitative vurderinger</li> </ul>

### Planer og programmer af betydning for miljøvurderingen

Følgende planer og programmer vurderes at kunne have betydning for miljøvurderingen af planforslagene, og målsætninger i nedenstående tabel vil indgå i miljørapporten:

Emne/kilde	Målsætninger
<a href="#">FN's 17 verdensmål</a> nr. 11  <a href="#">Fingerplan 2019</a>  <a href="#">Planstrategi 2019: "Mere Albertslund"</a>  <a href="#">Spildevandsplan 2016 - 2025</a>  <a href="#">Klimatilpasning Albertslund 2012</a>  <a href="#">Klimastrategi 2017 - 2025</a>  <a href="#">Albertslund Skybrudsplan</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål nr. 11.3, nr. 11.6 og nr. 11.7</li> <li>Byudvikling skal tage udgangspunkt i eksisterende infrastruktur, herunder den kollektive trafikbetjening</li> </ul> <p>Byudvikling skal ske efter følgende pejlemærker:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aktiv by med rig natur</li> <li>Mangfoldig by med høj livskvalitet</li> <li>Klimaby med bæredygtig innovation</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ved nyanlæg og større ombygninger skal det sikres, at området kan håndtere mere regn og på andre måder kan indrette sig på et andet klima. Ved kloakering af nye områder skal der sikres mod oversvømmelser</li> <li>Forbedring af vandkvalitet og tilstrømning af vand til Bymoserenden og Herrestrup Å gennem LAR-løsninger</li> <li>CO<sub>2</sub>-udledningen fra al transport i kommunen reduceres med 10 % svarende til 5.700 tons. Vi reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen fra lokal transport (uden motorveje) med 15 % svarende til 4.500 tons i forhold til 2015.</li> <li>Klimatilpasning af det eksisterende regnvandssystem foretages ved afkobling og opmagasinering af det vand, der ikke kan håndteres af regnvandsledningerne, og det er her, der kan opstå synergi med servicemålet for skybrud. Klimatilpasningen kan ske både på terræn og under terræn.</li> </ul>

## Overvågning

Miljøvurderingen vil omfatte en redegørelse for eventuelt behov for overvågning af planens miljøpåvirkninger.

Hvis miljøvurderingen viser, at der er behov for overvågning af miljøpåvirkningerne af planernes vedtagelse, skal miljørapporten indeholde et overvågningsprogram. Dette fremgår af miljøvurderingslovens § 12, stk. 4:

*”Miljørapporten skal 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”.*

Overvågningsprogrammet kan således både omfatte overvågning, der i forvejen foretages af myndighederne i medfør af anden lovgivning, og overvågning, der ikke indgår i myndighedernes eksisterende overvågningsprogrammer.

## Høring af berørte myndigheder

Albertslund Kommune har sendt udkast til afgrænsningsnotat i høring hos berørte myndigheder i perioden fra onsdag den 23. december 2020 til og med søndag den 17. januar 2021, om bemærkninger til omfanget og indholdet af miljørapporten. De hørte myndigheder var:

- Vejdirektoratet [hoeringer@vd.dk](mailto:hoeringer@vd.dk)
- Hovedstadens Letbane [info@dinletbane.dk](mailto:info@dinletbane.dk)
- Region Hovedstaden [regionh@regionh.dk](mailto:regionh@regionh.dk)
- Glostrup Kommune [plan@glostrup.dk](mailto:plan@glostrup.dk)
- HOFOR [lokalplan@hofor.dk](mailto:lokalplan@hofor.dk)
- Slots- og Kulturstyrelsen [post@slks.dk](mailto:post@slks.dk)
- Kroppedal Museum [kulturarv@kroppedal.dk](mailto:kulturarv@kroppedal.dk)
- Danmarks Naturfredningsforening [dn@dn.dk](mailto:dn@dn.dk)
- Danmarks Naturfredningsforening, Albertslund [albertslund@dn.dk](mailto:albertslund@dn.dk)
- Albertslund Forsyning [info@albforsyning.dk](mailto:info@albforsyning.dk)
- Albertslund Kommune Byggesag [byggesag@albertslund.dk](mailto:byggesag@albertslund.dk)
- Albertslund Kommune Vej & Park [vejogpark@albertslund.dk](mailto:vejogpark@albertslund.dk)
- Albertslund Kommune Affald [affaldoggenbrug@albertslund.dk](mailto:affaldoggenbrug@albertslund.dk)
- Albertslund Kommune Miljø & Virksomheder [miljo@albertslund.dk](mailto:miljo@albertslund.dk)
- Albertslund Kommune Trafik & Natur

Høringen gav også mulighed for at stille forslag om miljøforhold, der burde belyses og vurderes i miljøvurderingen, og forslag til målsætninger, der også burde inddrages i miljøvurderingen.

Der er i høringsperioden indkommet 7 høringsvar fra følgende myndigheder:

- Hovedstadens Letbane
- HOFOR
- Kroppedal Museum
- Glostrup Kommune
- Albertslund Forsyning
- Albertslund Kommune Trafik & Veje
- Albertslund Kommune Byggesag

Høringen har ikke givet anledning til ændring af afgrænsningen af miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045 og kommuneplantillæg nr. 15 – *Hersted Industripark*.

Dog har Glostrup Kommunes bemærkning om, at den gennemsnitlige størrelse af lejlighederne på 100 kvadratmeter virker for stor i forhold til de projekter, der indtil videre er kommet anmodninger om at udarbejde lokalplaner for jf. de tidligere fremsendte udkast til afgrænsningsnotater for konkret projekter i Hersted Industripark.

Albertslund Kommune vil således imødekomme Glostrup Kommunes opfordring til, at der skal tages udgangspunkt i en gennemsnitlig lejlighedstørrelse på 80 kvadratmeter, hvilket nu fremgår af ovenstående endelige afgrænsningsnotat.

Endvidere er det præciserede i forhold til bemærkning herom fra Glostrup Kommune, at miljøvurderingen ligeledes skal indeholde et vurderingskriterie, der omhandler indbliksgener i forhold til Hersted Industriparks østlige afgrænsning.

Albertslund Kommunes trafikafdeling er kommet med bemærkninger om at præcisere teksten omkring trafik og luftforurening, og derfor er det præciserede i overskriften og i selve afsnittet herom, at det er luftforurening fra trafik, der menes i dette afsnit.

Skemaet for vurderingskriterier og databehov er blevet tilrettet efter samtale med rådgiver herom. Endvidere er det præciserede, hvilket målsætninger fra planer og programmer, der vil indgå i miljøvurderingen.

## Bilag

Udkast til forslag for kommuneplantillæg nr. 15 – *Hersted Industripark*.



HERSTED INDUSTRIPARK

## INDLEDENDE LUFTFORURENINGSANALYSE

TEKNISK NOTAT

ADRESSE COWI A/S  
Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00  
FAX +45 56 40 99 99  
WWW cowi.dk

### INDHOLD

1	Baggrund	2
1.1	Lovgivning	2
2	Virksomheder i Hersted Industripark	3
2.1	Materiale modtaget fra Albertslund Kommune	4
3	Gennemgang af eksisterende virksomheder i Hersted Industripark	4
3.1	Godkendelsespligtige virksomheder og mulig påvirkning af luftkvalitet	4
3.2	Autoværksteder og mulig påvirkning af luftkvalitet	8
3.3	Mindre maskinværksteder mv. og mulig påvirkning af luftkvalitet	10
3.4	Garageanlæg mv. og mulig påvirkning af luftkvalitet	10
3.5	Mindre fremstillingsvirksomhed mv. og mulig påvirkning af luftkvalitet	10
4	Veje og trafikens påvirkning af luftkvalitet	11
5	Konklusion	11

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A224739-002	1.0

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
2.0	12. juli 2021	Luftforureningsanalyse, HIP	MMK	JPKA	KHHI



## 1 Baggrund

I forbindelse med planlægning af en gradvis omdannelse af Hersted Industripark til en tidssvarende bydel med detailhandel, boliger, kontorerhverv og restaurationer ønsker kommunen en vurdering af de nuværende virksomheder og hvorvidt der vil være barriere i forhold til en sameksistens med nye anvendelser.

I dette notat er der fokus på luftkvalitet.

### 1.1 Lovgivning

I henhold til Planloven må en lokalplan kun udlægge arealer til bolig, institutioner, kontorer mv. såfremt disse kan sikres mod forurening. Dog kan kommune udlægge arealer i et såkaldt konsekvensområde til kontorformål eller lignende såfremt anvendelsen kan sikres mod forurening ved eksempelvis hermetisk lukkede vinduer samt mekanisk ventilation.

Endvidere kan kommunen udlægge arealer som er lugtbelastede til boliger såfremt der foreligger en tilladelse fra erhvervsministeren, såfremt lugtbelastningen ikke overstiger grænseværdien  $+20 \text{ LE/m}^3$ , og såfremt mekanisk ventilation kan sikre at bygningens indendørs arealer ikke er belastet af lugt.

Når det gælder luftforurening med sundhedsskadelige stoffer, er det princippet, at der overalt skal være en god luftkvalitet.

Luftforurening og lugt fra virksomheder reguleres i henhold til miljøbeskyttelsesloven og en række branche bekendtgørelser, henholdsvis Miljøstyrelsens vejledning nr. 2 2001: Luftvejledningen og vejledning nr. 4 1985: Begrænsning af lugtgener fra virksomheder.

For luftforurening er der grænser for emission og for immissionskoncentrationsbidrag. Hver virksomhed reguleres for sig og såfremt en virksomhed overskrider massestrømsgrænsen for et stof, skal ethvert af virksomhedens afkast, som indeholder det pågældende stof, som udgangspunkt overholde den vejledende grænseværdi for emission.

Grænseværdien for et forurenende stofs bidrag til luftforureningen omkring virksomheden (immissionskoncentrationsbidrag) kaldes for stoffets B-værdi. De vejledende B-værdier er som udgangspunkt gældende alle steder uden for virksomhedens skel og er de samme, uanset om området anvendes til boligområde, erhvervsområde eller andet. Typisk skal B-værdierne overholdes uden for skel i 1,5 meters højde.

Lugtvejledningen regulerer lugtemission fra virksomheder og anvendes ved sammensatte stofblandinger, som giver anledning til lugt. Lugtvejledningen fastlægger, at lugtstofkoncentrationen i en receptorhøjde på 1,5 m uden for virksomhedens skel ikke må overskride 5-10 gange lugt tærsklen. I visse tilfælde (i industriområder) kan den lempes med 2-3 gange.

For lugt gælder også at en virksomhed reguleres for sig, og at de hver især som udgangspunkt skal overholde den vejledende lugtgrænse.

Diffuse udslip af støv og lugt som f.eks. emissioner fra udendørs oplag mv. er ikke reguleret i henhold til ovennævnte vejledninger. Disse reguleres ved krav til drift og indretning i miljøgodkendelsen.

Ved planlægning i områder tæt på virksomheder skal man derfor primært være opmærksom hvis der bygges i højden, hvis området skifter fra erhverv til boligområde, og der er virksomheder, som har emission af lugt eller diffus emission af lugt eller støv.

## 2 Virksomheder i Hersted Industripark

Hersted industripark er præget af store volumener af industribebyggelse. De fleste af bygningerne i området er mellem en og tre etager høje og har typisk lange lukkede facader med få vinduer. Generelt ligger bygningerne trukket tilbage fra vejen med enten grønne arealer eller parkeringsareal foran.

Området er præget af produktions-, lager- og logistikerhverv, men huser også DOLL (Danish Outdoor Living Lab) og uddannelsesinstitutionen NEXT, der tilbyder erhvervsuddannelser.

I bilag A er listet alle virksomheder med adresse på Fabriksparken, Farverland, Naverland og Smedeland i ultimo maj 2021. Data er udtrukket fra DMA.

Der er i alt ca. 80 aktive virksomheder fordelt på følgende:

*Tabel 1: Oversigt over virksomheder i Hersted Industripark, sommer 2021 Kilde: DMA*

Oversigt over virksomhedstyper	Antal (stk.)
Godkendelsespligtige virksomheder	6
Autoværksteder	27
Mindre maskinværksteder mv.	12
Garageanlæg og lignende	10
Mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art	13
Øvrige virksomheder af forskellig art	13

## 2.1 Materiale modtaget fra Albertslund Kommune

Der er i forbindelse med vurdering af virksomhederne søgt information vedr. virksomhederne på DMA samt modtaget følgende materiale fra Albertslund Kommune:

- > Notat fra miljøtilsyn på GP Metal A/S, Naverland 37 fra juni 2008
- > Revurdering af kapitel 5-godkendelse i henhold til Miljøbeskyttelseslovens § 41. A/S Glostrup Produkthandel, Naverland 37, 2600 Glostrup; fra august 2006
- > Tillæg til Miljøgodkendelse af 13. maj 2014; GP Metal A/S, Naverland 36, 2600 Glostrup
- > Miljøgodkendelse GP Metal A/S Naverland 36, 2600 Glostrup; maj 2014;
- > Miljøgodkendelse TG Renovation Naverland 17, 2600 Glostrup; april 2016
- > Miljøgodkendelse Million Auto ApS Naverland 17; september 2014
- > Miljøgodkendelse Colas Danmark A/S anlæg fabriksparken 34-36; april 1995
- > Miljøgodkendelse Kurland Trading ApS, Naverland 16, 2600 Glostrup; oktober 2017
- > Miljøgodkendelse af Glostrup Produkthandel A/S Naverland 37, 2600 Glostrup; september 1997

## 3 Gennemgang af eksisterende virksomheder i Hersted Industripark

### 3.1 Godkendelsespligtige virksomheder og mulig påvirkning af luftkvalitet

Der er 5 godkendelsespligtige virksomheder i området:

Tabel 2: Oversigt over godkendelsespligtige virksomheder i Hersted Industripark, sommer 2021, samt vurdering af mulig påvirkning af luftkvalitet. Kilde: DMA

Navn	Adresse	Hovedaktivitet	Bemærkninger
Colas Danmark A/S	Fabriksparken 34, 2600 Glostrup	C 202. Asfaltfabrikker og anlæg til fremstilling af vejmaterialer med en produktionskapacitet på 10 tons pr. time eller derover, bortset fra kold forarbejdning af rene stenmaterialer. (jf.	Der er foreliggende en miljøgodkendelse fra 1995. Heri er beskrevet emissioner til luft omfattende støv fra råvarebunker, bitumenrøg fra færdigprodukt, røggas, støv og lugt fra skorsten og opløsningsmidler fra malerkabine og laboratorie.  Der er endvidere vilkår om filter på afkast fra siloer, afkast fra tørretromler og afkast fra

		godkendelsesbekendtgørelsens bilag 4, punkt 30).	<p>batch blander. Der er krav til højde af skorsten, afkast fra laboratorie og afkast fra malerkabine, herudover er der emissionskrav til emission af støv fra skorsten samt B-værdi krav til emission fra skorsten af NO<sub>x</sub>, lugt og støv og af metylenchlorid fra laboratorie. Det må antages at virksomheden skal overholde B-værdierne hhv. lugtgrænseværdierne i 1,5 m selv om dette ikke er anført specifikt.</p> <p>Herudover må virksomheden ikke give anledning til væsentlige støv- og lugtgener.</p> <p>I miljøgodkendelsen fremgår at skorstenen er 45 meter høj.</p> <p>Ved hjælp af google maps kan der identificeres den høje skorsten samt en række 3-4 mindre afkast placeret på bygninger</p> <p>Virksomheden har en række materialer opbevaret på grunden som potentielt kan give anledning til diffust støv.</p> <p>I håndbog for miljø og planlægning er asfaltfabrikker kategoriseret i klasse 6 og for mindre asfaltværker angives en anbefalet afstand til boligområder på 300 m.</p>
Kurland Trading ApS	Naverland 16, 2600 Glostrup	K 206. Anlæg, der nyttiggør ikke-farligt affald, bortset fra anlæg under punkt 5.3 i bilag 1, autoophugning, skibsofhugning, biogasfremstilling, kompostering og forbrænding.	<p>Der foreligger en miljøgodkendelse fra dec. 2017. Virksomheden er beskæftiget med at modtage og sælge blandt andet kompressorudtaget af kasserede kølemøbler. Før eksport foretager Kurland Trading en test af hver kompressor for at sikre at der er tale om et produkt der virker.</p> <p>Ved hjælp af google kan der identificeres to højere skorstene (10-15 meter). Der kan ikke identificeres udendørs oplag af materialer på virksomheden.</p> <p>Der foreligger ingen vilkår mht. luft. Af godkendelsen fremgår det at Albertslund Kommune vurderer at virksomhedens aktiviteter ikke giver anledning til lugt- og støvgener i omgivelserne.</p>
Glostrup Auto Ophug ApS tidligere Million Auto ApS	Naverland 17, 2600 Glostrup	K 209. Virksomheder, der foretager særskilt behandling af udtjente motordrevne køretøjer. Virksomheder, der efterbehandler særskilt behandlede køretøjer. Ved »særskilt behandling« forstås udtagning af de stoffer, materialer og komponenter, som er omfattet af bilag 1 og 2 til bekendtgørelse om håndtering af affald i form af motordrevne køretøjer og affaldsfrakturer herfra (bilsrotbekendtgørelsen). De krav, der fremgår af bilsrotbekendtgørelsen,	<p>Der foreligger en miljøgodkendelse for Million Auto ApS fra september 2014, dækkende listepunkt K 209.</p> <p>Virksomheden har lager for bilreservedele og værksted for miljøbehandling og ophug (demontering) af biler.</p> <p>Af miljøgodkendelsen fremgår at der vil foretages autoophug, uden brug af flatning eller shredder, med et oplag af miljøbehandlede biler, som vil henstå som parkerede biler på matriklen, indtil de bliver delt i forskellige reservedele. Virksomheden vurderer at skulle at modtage op til 1.500 biler årligt (5-10 biler pr. dag).</p> <p>Der er stillet vilkår om etablering af afkast, da der må forventes at forekomme dels dampe</p>

		<p>gælder foruden de vilkår, der fastsættes i medfør af dette afsnit.</p>	<p>dels støvfrembringende aktiviteter i mindre omfang. Kommunen vurderer ud fra virksomhedens oplysninger, at virksomheden ikke vil give anledning til væsentlige støvgener uden for virksomhedens område.</p> <p>Virksomheden har en række materialer/gamle biler opbevaret på grunden. I miljøgodkendelsen er diffust støv ikke nævnt som en miljøpåvirkning og ej heller reguleret.</p> <p>I håndbog for miljø og planlægning er autoophug kategoriseret i klasse 7, som har en anbefalet afstand til boligområder på 500 meter, primært grundet støj.</p>
TG Renovation	Naverland 17, 2600 Glostrup	<p>K212: "Anlæg for midlertidig oplagring af ikke-farligt affald eller affald af elektrisk og elektronisk udstyr forud for nyttiggørelse eller bortskaffelse med en kapacitet for tilførsel af affald på 30 tons pr. dag eller derover, eller med mere end 4 containere med et samlet volumen på mindst 30 m<sup>3</sup>.</p> <p>På DMA fremgår det at virksomheden er omfattet af K 206. Anlæg, der nyttiggør ikke-farligt affald, bortset fra anlæg under punkt 5.3 i bilag 1, autoophugning, skibsofhugning, biogasfremstilling, kompostering og forbrænding</p>	<p>Der foreligger en miljøgodkendelse fra april 2016 omfattende pkt. K212.</p> <p>Virksomheden indsamler madolie, madaffald og glasemballage fra restauranter og andre private køkkener for efterfølgende at sælge det videre til genanvendelse hos godkendte modtageanlæg. Der foretages ingen omhældning eller behandling af det indsamlede affald på adressen.</p> <p>Det er i miljøgodkendelsen vurderet at der kan opstå lugtgener under oplagringen. Miljø &amp; Teknik vurderer at lugtgenerne vil være på et begrænset niveau, så længe der ikke sker omhældning og aftapning af affaldet.</p> <p>Vilkår giver myndigheden mulighed for at stille krav til virksomheden om at eventuelle lugtgener skal minimeres.</p> <p>Albertslund Kommune - Miljø &amp; Teknik har vurderet, at virksomhedens aktiviteter ikke vil give anledning til støvgener i omgivelserne.</p>
GP Metal A/S	Naverland 36, 37 2600 Glostrup	<p>Listepunkt K212: Anlæg for midlertidig oplagring, omlastning, omemballering eller sortering af ikke farligt affald forud for nyttiggørelse eller bortskaffelse.</p> <p>Listepunkt K203: Anlæg for midlertidig oplagring, omlastning, omemballering eller sortering af farligt affald forud for nyttiggørelse eller bortskaffelse</p>	<p>Der foreligger en række godkendelser og tillæg for GP Metal A/S for adresserne Naverland 36 og 37: Miljøgodkendelse for GP Metal, Naverland 36, Tillæg til miljøgodkendelse maj 2014 omfattende supplerende godkendelse til at modtage og opbevare tagpap (EAK kode 17 03 02 – ikke farligt affald) stammende fra nedrivningsarbejder samt fejlproduktion, tillæg til miljøgodkendelse august 2008 tilføjelse af vilkår vedr. elektrisk og elektronisk affald;</p> <p>For Naverland 37 er der fremsendt en tilsynsrapport fra 24. juni 2008 som indskærper krav hvad angår støj og opbevaring af kemikalier samt en miljøgodkendelse fra 1997 for Glostrup produkthandel.</p> <p>På Naverland 36 modtager, behandler og sorterer GP Metal A/S metalskrot til genanvendelsesformål. Herudover modtages byggeaffald og lignende i mindre mængder, også til genanvendelsesformål.</p>

			<p>Til håndteringen anvendes bl.a. kran, mobil saks, skærebrænder og mindre håndværktøj.</p> <p>I miljøgodkendelsen for Naverland 36 fremgår følgende emissioner: Røggas fra skæring af skrot med skærebrænder (propan og ilt).</p> <p>Udstødning fra kørsel med tunge køretøjer, vrebiler, truck og kran.</p> <p>Det er endvidere kommunens vurdering, at virksomheden ikke giver anledning til støv- og lugtgener uden for virksomhedens område.</p> <p>Miljøgodkendelsen for Naverland 37 dækker modtagelse af jern- og metalskrot herunder biler og akkumulatører. Skrottet aftippes i uden-dørs depoter og sorteres og forarbejdes med såvel indendørs som udendørs maskinpresser og sakse.</p> <p>Det anføres i miljøgodkendelsen at luftforurening fra virksomheden består af udstødning fra biler og mobilkran samt udsugning fra indendørs svejsning.</p> <p>Der er stillet krav til udformning af afkast samt at virksomheden ikke giver anledning til lugt i omgivelserne.</p> <p>Tilsynsrapport fra 2008 indskærper krav til støv samt opbevaring af råvarer.</p> <p>Det kan via Google map på Naverland 36 og 37 ses en række materialer opbevaret på grunden i containere eller i båse som potentielt kan give anledning til diffust støv.</p>
HJM Glostrup ApS	Naverland 37, 2600 Glostrup	K 206. Anlæg, der nyttiggør ikke-farligt affald, bortset fra anlæg under punkt 5.3 i bilag 1, autoophugning, skibsophugning, biogasfremstilling, kompostering og forbrænding.	<p>Albertslund Kommune har i mail fra 6. juli anført at GP Metal har 2 miljøgodkendelser, og en del tillæg, det er disse miljøgodkendelser HJM overtager på Naverland 37.</p> <p>På DMA fremgår det at HJM er omfattet af K 206.</p> <p>Det er ikke helt klart hvilke aktiviteter HJM udfører på Naverland 37 samt hvilke godkendelser, der gælder på adressen.</p> <p>K 206 er omfattet af standardvilkårsbekendtgørelsen. Her nævnes følgende potentielle emissioner med effekt for luftkvaliteten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Støv fra modtagelse, sortering, oplag, neddeling og afhentning af bygge- og anlægsaffald eller af slagge.</li> <li>- Lugt og aerosoler ved indfyldning og tømning samt lugt</li> </ul> <p>HJM nævner på deres hjemmeside at de håndterer store som små mængder skrot og er specialister inden for genvinding af katalysatorer.</p> <p>Ved hjælp af google kan der ikke identificeres afkast på adressen.</p>

			Som anført ovenfor er der på Naverland 37 materialer af forskellig art opbevaret på grunden dels i båse dels i containere som potentielt kan give anledning til diffust støv.
--	--	--	---

### 3.2 Autoværksteder og mulig påvirkning af luftkvalitet

Der er 25 virksomheder kategoriseret under "Autoværksteder er anlæg og aktiviteter for service, reparation, vask og overfladebehandling og autolakering af motorkøretøjer, der er omfattet af bekendtgørelse om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v." (Autoværkstedsbekendtgørelsen). Virksomhederne skal være anmeldt til kommunen og overholde kravene i bekendtgørelsen.

Det skal anføres at bekendtgørelsen kræver at anlæg og aktiviteter til autolakering skal etableres mindst 100 meter fra et forureningsfølsomt områdes ydre skel. Forureningsfølsomme områder er defineret som områder til boligformål, blandet bolig og erhverv, institutionsformål, sommerhuse, kolonihaver eller rekreativt formål.

Det kan via google konstateres at en række af nedennævnte autoværksteder har både flere og høje afkast (10-15 m).

*Tabel 3: Oversigt over virksomheder omfattet af autoværkstedsbekendtgørelsen i Hersted Industripark, sommer 2021, samt vurdering af mulig påvirkning af luftkvalitet. Kilde: DMA*

Navn	Adresse	Bemærkninger
Autolakeren	Fabriksparken 10A, 2600 Glostrup	Typiske emissioner fra autoværksteder inkluderer: støv, flygtige organiske forbindelser (voc) og olietåger fra lakering, sprøjtekabiner undervognsbehandling, maskinel slibning og andre støvfrembringende aktiviteter samt udstødningsgas, rensmedeldampe og svejserøg fra diverse øvrige aktiviteter.
Autolakeren ApS	Fabriksparken 10A, 2600 Glostrup	
Hikmet´s Autoværksted v/Hikmet Polat	Fabriksparken 10B, 2600 Glostrup	
Extra Fabriksparken ApS	Fabriksparken 18, 2600 Glostrup	
Nobina Danmark A/S Busværksted	Fabriksparken 18, 2600 Glostrup	
Axel Sømod A/S	Fabriksparken 24, 2600 Glostrup	
Riwal Danmark A/S	Fabriksparken 24A, 2600 Glostrup	

HRH Auto & Dækser- vice A/S	Fabriksparken 41, 2600 Glos- trup
Super Dæk Service - Glostrup ApS	Fabriksparken 43, 2600 Glos- trup
Nordicauto	Fabriksparken 68, 2600 Glos- trup
Reimers Autolak	Fabriksparken 68, 2600 Glos- trup
Hersted autolakering	Fabriksparken 68, 2600 Glos- trup
Pierre.dk A/S	Farverland 03, 2600 Glostrup
Nyscan Biler A/S	Farverland 07, 2600 Glostrup
VDL Bus & Coach Dan- mark A/S	Farverland 07, 2600 Glostrup
Auto Corner Glostrup	Naverland 38, 2600 Glostrup
Master Auto v/ Bülent Yildiz	Naverland 38, 2600 Glostrup
Pers Auto Eftf. v/Tias Bay Nielsen	Naverland 11, 2600 Glostrup
Kaas Auto	Naverland 11H, 2600 Glostrup
Winstons Autoopret- ning/Winston Thomsen	Naverland 11E, 2600 Glostrup
Evald´s Autoservice	Naverland 11D, 2600 Glostrup
MB Racing	Naverland 14, 2600 Glostrup
VDL Bus & Coach Dan- mark A/S	Naverland 21, 2600 Glostrup
AI-Autoteknik	Naverland 38, 2600 Glostrup
Glostrup Autoservice	Naverland 38, 2600 Glostrup



Quick Service Auto-værksted	Naverland 38, 2600 Glostrup	
Global Auto ApS	Smedeland 1B, 2600 Glostrup	

### 3.3 Mindre maskinværksteder mv. og mulig påvirkning af luftkvalitet

11 virksomheder er kategoriseret jf. Brugerbetalingsbekendtgørelsen punkt A53 "Maskinfabrikker, maskinværksteder og andre virksomheder, der foretager forarbejdning af jern, stål eller metaller med et hertil indrettet produktionsareal på mellem 100 og 1.000 m<sup>2</sup>".

Virksomhederne er ikke omfattet af branchebekendtgørelse eller af godkendelsesbekendtgørelsen idet de typisk ikke har væsentlige påvirkninger på miljøet.

Der kan dog godt være aktiviteter såsom metalbearbejdning, mal og rensning med potentielt emissioner af støv, olietåget og flygtige organiske forbindelser (voc), som vil have afkast i det fri.

### 3.4 Garageanlæg mv. og mulig påvirkning af luftkvalitet

10 virksomheder er kategoriseret jf. Brugerbetalingsbekendtgørelsen punkt H51 som "Garageanlæg og pladser til kørende materiel i et antal af 3 eller derover i forbindelse med entreprenør- eller vognmandsvirksomhed, herunder endestationer (for mere end en linje), terminaler og remiser for busser".

Virksomhederne er ikke omfattet af branchebekendtgørelse eller af godkendelsesbekendtgørelse idet de typisk ikke har væsentlige miljøpåvirkninger. Der kan dog godt være mindre reparationsaktiviteter og afkast med udsugning af udstødningsgas.

### 3.5 Mindre fremstillingsvirksomhed mv. og mulig påvirkning af luftkvalitet

Herudover er der 13 mindre fremstillingsvirksomheder af forskellig art samt 13 virksomheder som kommunen ikke har kategoriseret efter enten godkendelsesbekendtgørelsen eller Brugerbetalingsbekendtgørelsen punkt men som reguleret jf. § 42.

Virksomhederne er ikke omfattet af branchebekendtgørelse eller af godkendelsesbekendtgørelse idet de typisk ikke har væsentlige miljøpåvirkning. Der kan dog godt være mindre afkast med emission af f.eks. støv og lugt.

Herudover kan der være enkelte som har udendørsaktiviteter der kan give anledning til støv og lugt, dog ikke i væsentligt omfang.

## 4 Veje og trafikens påvirkning af luftkvalitet

Luftkvalitetskortet fra "Luften på din vej" illustrerer den geografiske variation af luftkvalitet i Danmark for udvalgte sundhedsrelaterede luftforurenende stoffer for 2019 ([Luften på din vej \(spatialsuite.dk\)](#))

Modelberegnete gadekoncentrationer vises som prikker på adresser, og repræsenterer koncentrationsniveauer ved facaden af bygninger ved adresser i gadeniveau (2 m højde).

Kortet viser beregnede årsmiddelkoncentrationer i 2019. Vejtrafikens bidrag ses klart som forhøjede koncentrationer i de større byer og langs store transportkorridorer.

Området ved Hersted Industripark har, selvom det ligger relativt tæt befærdede trafikkorridorer som eksempelvis Frederikssundmotorvejen og Nordre Ringvej, ikke koncentrationer som ligger i nærheden af grænseværdierne for de modellerede stoffer. Trafikken og de nærliggende trafikkorridorer vurderes dermed ikke at udgøre et problem for planlægningsområdet, når der ses på luftkvalitet.

## 5 Konklusion

Det vurderes at det er hensigtsmæssigt, at der ved lokalplanlægning af de enkelte områder laves en meget konkret vurdering af de enkelte virksomheder og deres konkrete aktiviteter og emissioner. Trafikken på områdets større veje vurderes ikke at udgøre et problem for luftforureningen i området.

Som det fremgår af ovenstående, vil det primært være de godkendelsespligtige virksomheder, som vil kunne betyde en anvendelsesbegrænsning / et anbefalet afstandskrav, som der skal tages hensyn til i planlægningen af de nære områder til virksomheden. Men også autolakeringsvirksomheder og større autoværksteder med maling og maskinel bearbejdning og svejsning kan udgøre en gene for luftkvaliteten for de nærmeste naboer.

Der skal her være fokus på høje afkast som har godkendelsesvilkår som gælder i 1,5 meters højde. De kan potentielt give udfordringer i planlægningsområdet, såfremt der planlægges for etagebyggeri i det B-værdierne som udgangspunkt skal overholdes på hele facaden. Herudover kan lugtbidrag fra virksomheder udgøre en udfordring for planlægningen, når der sker en omdannelse fra industri til boligområde, idet kravene til lugt er skærpet i boligområder. Endvidere skal der i planlægningen være opmærksomhed omkring nabovirksomhedernes emission af diffus lugt og støv, idet nye naboer kan have en anden tærskel for gene og hvad der er væsentlig støv- og lugtforurening.

# Bilag 3

ALBERTSLUND KOMMUNE

## SCREENING AF VIRKSOMHEDER I DET STATIONSNÆRE OMRÅDE I HERSTED INDUSTRIPARK

COWI

ADRESSE COWI A/S  
Parallevej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

### INDHOLD

1	Indledning	2
2	Metode	2
3	Resultater	2
3.1	Virksomheder med tung transport på alle tidspunkter af døgnet	4
3.2	Virksomheder med tung transport inden for tidsrummet 06.00 til 18.00	6
3.3	Øvrige virksomheder uden væsentlige støjgener	9
3.4	Virksomheder uden konkrete oplysninger om støjende aktiviteter	13
4	Konklusion	16

PROJEKTNR.

A224739-006

DOKUMENTNR.

1

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

9. juli 2021

BESKRIVELSE

Virksomhedsscreening, HIP

UDARBEJDET

JPKA, PFHE

KONTROLLERET

KHHI

GODKENDT

JPKA

## 1 Indledning

I forbindelse med planlægning af en gradvis omdannelse af Hersted Industripark til en tidssvarende bydel med detailhandel, boliger, kontorerhverv og restaurationer, ønsker Albertslund Kommune en screening af eksisterende virksomheder i det stationsnære område af Hersted Industripark, med henblik på at kortlægge støjende aktiviteter. Formålet med nærværende screening er også at den kan anvendes til en miljøvurdering af Kommuneplantillæg 15 og Masterplanen for Hersted Industripark.

Der er tidligere udført screeninger med fokus på virksomheder omkring Smedeland 38 og Smedeland 8A i Hersted Industripark, hvorfor disse virksomheder ikke indgår i denne screening. Resultaterne af denne screening, lægges sammen med resultaterne af de ovennævnte screeninger for Smedeland til grund i miljøvurderingen for Kommuneplantillæg nr. 15 og Masterplanen for Hersted Industripark.

## 2 Metode

Den indledende kortlægning og identificering af relevante virksomheder, er udført ved at indhente data fra Miljøstyrelsens Digitale Miljøadministration og CVR-registret. Alle virksomheder inden for eller umiddelbart op til byomdannelsesområdet er udvalgt, hvorefter virksomheder der indgik i den tidligere udførte screening omkring Smedelund er frasorteret. Efterfølgende er der taget kontakt til de enkelte virksomheder, med henblik på at kortlægge støjende aktiviteter f.eks. i form af driftsaktiviteter, transportbehov, skæve mødetider samt om virksomhederne har ventilationsanlæg eller andre anlæg, der kan give anledning til støj i lokalområdet. Virksomhederne er således blevet bedt om at svare på spørgsmål vedrørende bemanding og mødetider, transportbehov, støjende ventilationsaggregater samt nylige driftsændringer, som kan forventes at føre til øget støj.

Den indledende kortlægning resulterede i 31 virksomheder, hvoraf de 22 stillede op til interview om deres drift og daglige aktiviteter. De 31 udvalgte virksomheder fordeler sig bredt, men tæller særligt virksomheder inden for logistik og transport, engroshandel og produktion, samt post- og kurertjenester.

## 3 Resultater

På baggrund af de indhentede data om driftsaktiviteter samt udførte interviews, er de 31 virksomheder inddelt i fire overordnede kategorier:

- > 1. Virksomheder med tung transport på alle tidspunkter af døgnet
- > 2. Virksomheder med tung transport inden for tidsrummet kl. 06.00 -18.00
- > 3. Øvrige virksomheder
- > 4. Virksomheder uden konkrete oplysninger om støjende aktiviteter

I nedenstående oversigtskort, Figur 3-1, ses de 31 kortlagte virksomheder, inddelt efter ovenstående kategorier.

For virksomheder med tung transport på alle tidspunkter af døgnet og virksomheder med tung transport inden for tidsrummet 06.00 – 18.00, skal der rettes opmærksom omkring at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj er inddelt i forskellige tidspunkter i løbet af døgnet og i løbet af ugen. F.eks. gælder det, at der for områder til blandet bolig- og erhverv må være op til 40 dB alle dage mellem kl. 22.00 – 07.00 hvorefter der på hverdage må være op til 55 dB mellem kl. 07.00 til 18.00. Nogle af de screenede virksomheder vil derfor falde inden for tidsrummet, hvor der må støjес mindst dvs. 40 dB, da det ikke kan afvises at noget af varetransporten vil foregå mellem kl. 22.00 – 07.00. Støj i forbindelse med varetransport, skal måles inden for virksomhedens ejendom og vil typisk blive målt som impulsstøj der kan udløse et støjtillæg på 5 dB, vel at mærke over den målte periode. Da Hersted Industripark er udpeget til byomdannelsesområde, er der mulighed for at dispensere op til 5 dB over støjgrænseværdierne i omdannelsesperioden.



Figur 3-1 Kortlagte virksomheder i det stationsnære område i Hersted Industripark

### 3.1 Virksomheder med tung transport på alle tidspunkter af døgnet

Denne kategori tæller virksomheder inden for flere forskellige brancher, med det til fælles, at der sker tung transport til eller fra adressen også uden for almindelig arbejdstid. Hyppighed og type af tung transport varierer imellem de forskellige virksomheder.

De kortlagte virksomheder fremgår af Figur 3-2 nedenfor og gennemgås herefter enkeltvist.



Figur 3-2 Kortlagte virksomheder med tung transport på alle tidspunkter af døgnet

#### 1.1 Wiik & Co. A/S

- > **CVR:** 20252044.
- > **Adresse:** Smedeland 6, 2600 Glostrup.
- > **Branche:** Engroshandel med føde-, drikke- og tobaksvarer.
- > **Bemanning og mødetider:** Virksomheden har til dagligt 15 ansatte gående i tidsrummet 06.00 og 18.00.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har 5-20 daglige lastbilskørsler og containertransport, normalt i tidsrummet 06.00 til 18.00, men der sker også kørsler på alle tider af døgnet året rundt.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.

- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

#### 1.2 UPS Danmark A/S

- > **CVR:** 14553800
- > **Adresse:** Naverland 7, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Speditører.
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden stillede ikke op til interview.
- > **Transportbehov:** Det konkrete transportbehov kendes ikke, men da der er tale om en større speditørvirksomhed, antages transportbehovet at være sammenligneligt med andre lignende speditører. Det betyder at der forventeligt forekommer tung trafik til og fra adressen, både inden for og uden for almindelig arbejdstid.
- > **Ventilationsanlæg:** -
- > **Planlagte driftsændringer:** -

#### 1.3 NFT logistik (Sparta ApS)

- > **CVR:** 39722488
- > **Adresse:** Naverland 8
- > **Branche:** Speditører
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har til dagligt 5 ansatte gående i tidsrummet 06.00 til 17.00, men overarbejde forekommer.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har 25 til 30 daglige kørsler, hvoraf de fleste foregår i tidsrummet 06.00 til 17.00. Typisk ankommer dog dagligt 2 til 3 lastbils kørsler omkring midnat.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

#### 1.4 Au2parts Glostrup

- > **CVR:** 29827893
- > **Adresse:** Farverland 8, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Engroshandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer.
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har til dagligt 30 ansatte gående i tidsrummet 06.00 til 18.00.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har 5 til 10 daglige lastbils kørsler, hvoraf størstedelen finder sted om natten.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har for nyligt installeret et robotanlæg. Anlægget vurderes ikke at give anledning til øget støj.

#### 1.5 Nobina

- > **CVR:** 29513376
- > **Adresse:** Fabriksparken 18B, 2600 Glostrup. Hovedkontor for nordens største offentlige transportselskab.
- > **Branche:** Rutebuskørsel, by- og nærtrafik.
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har til dagligt 250 ansatte gående primært i tidsrummet 05.00 til 17.00, men der arbejdes døgnet rundt. I weekender opererer virksomheden med halv bemanding.

- > **Transportbehov:** På hverdage har virksomheden ca. 200 daglige kørsler døgnet rundt. I weekender er der ca. 100 daglige kørsler.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden overtager nabovirksomhed til efteråret og udvider derved virksomheden med 26 nye busser 85 nye medarbejdere.

### 3.1.1 Samlet vurdering

Af de 5 virksomheder med driftsaktiviteter og/eller transportbehov, der kan give anledning til støjgener uden for almindelig arbejdstid, er kun én beliggende inden for byomdannelsesområdet. Det drejer sig om Wiik & Co. A/S, som sælger og leverer fødevarer.

De øvrige virksomheder er alle beliggende langs med den vestlige afgrænsning af byomdannelsesområdet.

Fælles for alle virksomhederne er, at det er transportbehovet og dertilhørende trafikstøj, som vurderes at kunne give anledning til støjgener inden for byomdannelsesområdet. Flere af virksomhederne har op imod 20 daglige lastbilskørsler, mens en enkelt, Nobina, har ca. 200 daglige kørsler med busser mv.

Da størstedelen af virksomhederne er beliggende uden for byomdannelsesområdets afgrænsning, vil eventuelle støjgener hovedsageligt skyldes transportruter igennem byomdannelsesområdet. For at begrænse disse gener mest muligt, bør det derfor undersøges om evt. trafik kan føres uden om byomdannelsesområdet. Dette er særligt vigtigt for de transporter der foregår om natten og uden for almindelig arbejdstid samt for den tungere trafik. Hvis ikke det er muligt at flytte trafikken uden for byomdannelsesområdet, kan der etableres støjafskærmning, men behovet, placeringen og udformningen af disse vil afhænge af de konkrete fremtidige projekter inden for byomdannelsesområdet.

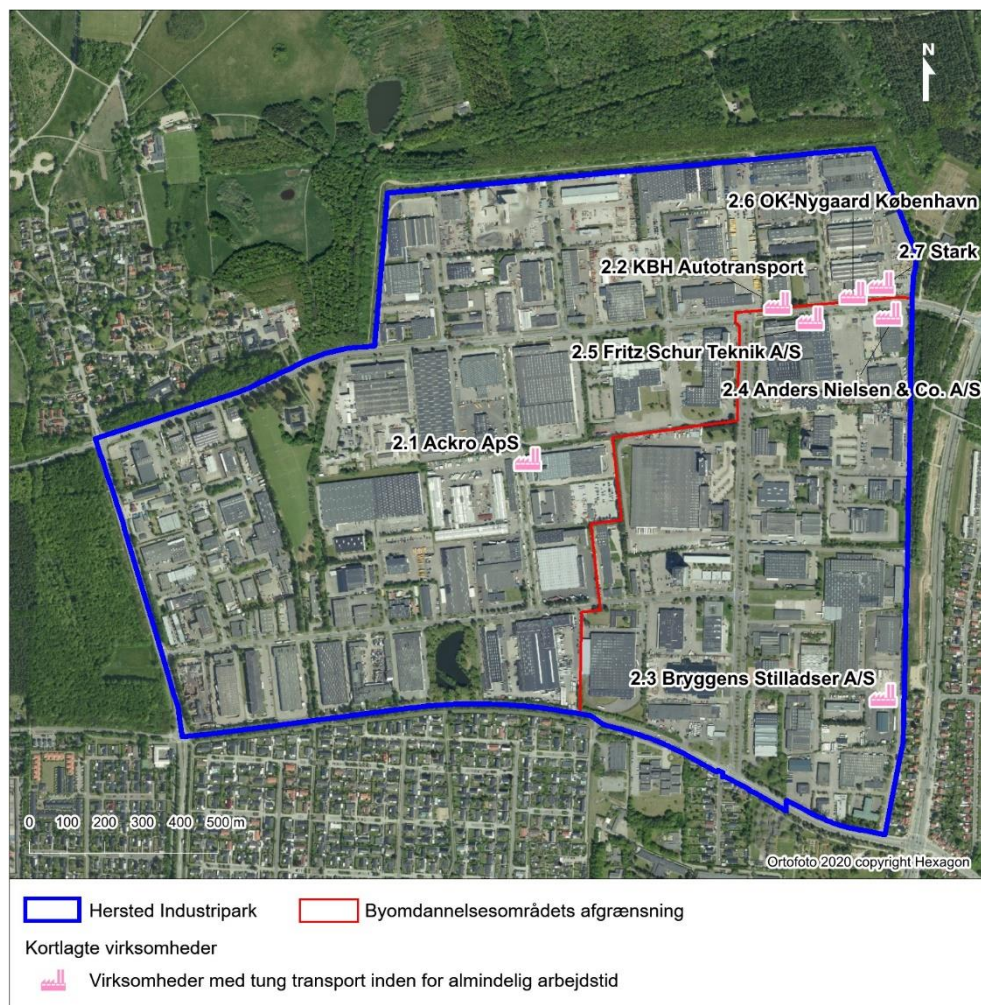
UPS Danmark A/S er medtaget i denne kategori, på trods af at det ikke var muligt at komme i kontakt med virksomheden, hvorfor konkrete støjforhold er ukendt. Der er dog tale om en speditør virksomhed, og det vurderes derfor at være usandsynligt at virksomheden ikke har et transportbehov og/eller driftsaktiviteter, som kan medføre støjgener både inden for og uden for almindelig arbejdstid.

## 3.2 Virksomheder med tung transport inden for tidsrummet 06.00 til 18.00

Denne kategori tæller virksomheder inden for flere forskellige brancher, alle med behov for tung transport til eller fra adressen. Langt størstedelen af trafikken forekommer inden for tidsrummet 06.00 til 18.00. Der forekommer således kun undtagelsesvis transport uden for almindelig arbejdstid.

De kortlagte virksomheder fremgår af Figur 3-3 nedenfor og gennemgås herefter enkeltvist.





Figur 3-3 Kortlagte virksomheder med tung transport inden for almindelig arbejdstid

#### 2.1 Ackro ApS

- > **CVR:** 30803450
- > **Adresse:** Farverland 6, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Andre post- og kurertjenester
- > **Bemanning og mødetider:** Virksomheden har mellem 45 og 50 ansatte gående dagligt i tidsrummet 06.00 til 22.00. Størstedelen af de ansatte arbejder dog i tidsrummet 09.00 til 17.00.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har dagligt 8-10 lastbils kørsler i tidsrummet 07.00 til 18.00. Der er kun undtagelsesvist gang i ydertimerne. Virksomheden har derudover en fast afhentning søndage kl. 14.00.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

#### 2.2 Autotransporten København ApS

- > **CVR:** 37816833
- > **Adresse:** Fabriksparken 16, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Parkering og vejhjælp mv.
- > **Bemanning og mødetider:** Virksomheden har 9 ansatte gående dagligt i tidsrummet 06.00 til 18.00. Der er sjældent ansatte på arbejde i weekender.

- > **Transportbehov:** Virksomheden har ikke oplyst hvor mange daglige kørsler til og fra adressen der er, men som bugseringsvirksomhed og yder af autohjælp, må der forventes at ske daglige kørsler med fejleblad og/eller lastbiler mv. Der ydes primært autohjælp og autotransport inden for tidsrummet 06.00 til 18.00 og virksomheden oplyser at der sjældent er aktivitet i ydertimerne.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 2.3 Bryggens Stilladser A/S

- > **CVR:** 28333463
- > **Adresse:** Smedeland 8A, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Anden bygge- og anlægsvirksomhed, som kræver specialisering.
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har til dagligt 10 ansatte gående i tidsrummet 06.00 til 15.30. Lejlighedsvist er der aktivitet i weekender og/eller ydertimer.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har ca. 12 daglige kørsler med lastbiler i tidsrummet 06.00 til 15.30.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 2.4 Anders Nielsen & Co.

- > **CVR:** 21151084
- > **Adresse:** Fabriksparken 1
- > **Branche:** Vejgodstransport
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har til dagligt 50 ansatte gående i tidsrummet 06.00 til 18.00. Af de 50 ansatte arbejder 30 på adressen, mens de øvrige 20 er chauffører. Der kan også være aktiviteter uden for almindelig arbejdstid.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har ca. 30 til 50 daglige kørsler. De fleste af kørslerne sker i tidsrummet 06.00 til 18.00, men der kan også ske transport uden for almindelig arbejdstid.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 2.5 Fritz Schur Teknik A/S

- > **CVR:** 46059328
- > **Adresse:** Fabriksparken 7, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Engroshandel med andre maskiner og andet udstyr
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har til dagligt 50 ansatte gående i tidsrummet 07.00 til 16.00. Der er sjældent aktiviteter i ydertimer og weekender.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har ugentligt ca. 35 til 40 containerkørsler og dagligt 3 til 6 andre transportkørsler. Kørslen sker primært i tidsrummet 07.00 til 16.00 og der er sjældent aktiviteter i ydertimer og weekender.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 2.6 OK-Nygaard København

- > **CVR:** 35394818
- > **Adresse:** Fabriksparken 2, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Landskabspleje
- > **Bemanning og mødetider:** Virksomheden har dagligt 10 til 12 ansatte gående i tidsrummet 06.00 til 15.00. I sommerhalvåret kan der ske aktiviteter i ydertimer og/eller weekender, mens dette kun sjældent sker i vinterhalvåret.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har ca. 20 daglige kørsler, normalt med varevogne og kun undtagelsesvist med større lastbiler.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 2.7 Stark

- > **CVR:**
- > **Adresse:** Fabriksparken 2, 2600 Glostrup
- > **Branche:**
- > **Bemanning og mødetider:** Virksomheden har til dagligt 70 ansatte gående i tidsrummet 06.00 til 18.00 på hverdage og i weekender samt helligdage i tidsrummet 07.00 til 15.00. Derudover er der nataktiviteter mellem 20.00 og 04.30 med et nathold på 10 ansatte.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har 30 til 40 daglige lastbils-kørsler i tidsrummet 06.00 til 16.00.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

## 3.2.1 Samlet vurdering

Størstedelen af virksomhederne i denne kategori er beliggende omkring den nordlige afgrænsning af byomdannelsesområdet, tæt på Ringvejen. Det forventes derfor at størstedelen af den daglige trafik til og fra virksomhederne kan foregå uden at krydse igennem byomdannelsesområdet.

Der er dog en enkelt virksomhed, Bryggens Stilladser, som er beliggende i det sydøstlige hjørne af byomdannelsesområdet. Denne virksomhed har ca. 12 daglige lastbils-kørsler, som nødvendigvis vil skulle krydse igennem byomdannelsesområdet og som derfor vurderes at kunne give anledning til lokale støjgener inden for byomdannelsesområdet. Virksomheden har kun lejlighedsvist lastbilstransporter i ydertimer og/eller weekender.

## 3.3 Øvrige virksomheder uden væsentlige støjgener

Denne kategori tæller virksomheder med driftsaktiviteter som ikke vurderes at medføre væsentlige støjgener. Virksomhederne har forskellige driftsaktiviteter og transportbehov, men

De kortlagte virksomheder fremgår af Figur 3-4 nedenfor og gennemgås herefter enkeltvist.



Figur 3-4 Øvrige kortlagte virksomheder

### 3.1 Herome

- > **CVR:** 26069777
- > **Adresse:** Farverland 6
- > **Branche:** Engroshandel med parfumerivarer og kosmetik.
- > **Bemanning og mødetider:** Enkeltmandsvirksomhed.
- > **Transportbehov:** Virksomheden anvender Ackro Aps (virksomhed nr. 2.1), til post- og kurertjenester.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 3.2 New Era Publications

- > **CVR:** 30426428
- > **Adresse:** Smedeland 20B, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Anden trykning/Forlag
- > **Bemanning og mødetider:** Virksomheden har dagligt 90 ansatte gående i tidsrummet 09.00 til 18.00. Efter kl. 18.00 møder aftenholdet på 20 ansatte, som arbejder frem til 23.00. Der er kun sjældent aktiviteter i week-ender og efter 23.00.

- > **Transportbehov:** Virksomheden har én ugentlig lastbilskørsel og 1-2 mindre daglige kørsler med varevogne el.lign. Kørsler sker normalt i tidsrummet 09.00 til 18.00.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ventilationsanlæg på taget og på siden af bygningen. Anlæggene anvendes til udsugning af papir til containere i forbindelse med bogproduktion. Ventilationsanlæggene medfører lokal udvendig støj.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 3.3 B.S. Specialslanger A/S

- > **CVR:** 65822512
- > **Adresse:** Smedeland 14
- > **Branche:** Engroshandel med andre råvarer og halvfabrikata
- > **Bemanning og mødetider:** Virksomheden har 18 ansatte gående på hverdage i tidsrummet 06.00 til 16.00.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har 6-8 daglige kørsler i tidsrummet 06.00-16.00.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ventilationsanlæg på taget af bygningen. Ventilationsanlægget medfører lokale støjgener.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 3.4 Enemærke og Petersen

- > **CVR:** 10503698
- > **Adresse:** Smedeland 3, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Opførelse af bygninger, hoved- og totalentreprenør
- > **Bemanning og mødetider:** Virksomheden har til dagligt 30 ansatte gående i tidsrummet 07.00 til 17.00. Derudover er der funktionærer på adressen frem til kl. 18.00.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har 10 daglige kørsler i tidsrummet 07.00 til 17.00.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ventilationsanlæg på siden af bygningen. Ventilationsanlægget giver anledning til lokale støjgener.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 3.5 Global Auto ApS

- > **CVR:** 38486357
- > **Adresse:** Smedeland 1B
- > **Branche:** Autoreparationsværksteder mv.
- > **Bemanning og mødetider:** Virksomheden har 7 ansatte gående dagligt i tidsrummet 07.00 til 17.00. Der er derudover aktiviteter på adressen hver anden weekend, og ellers sjældent i ydertimerne.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har 5 til 10 daglige kørsler i tidsrummet 07.00 til 17.00.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 3.6 Wood Step A/S

- > **CVR:** 16641294
- > **Adresse:** Naverland 1C, 2600 Glostrup.
- > **Branche:** Engroshandel med træ, trælast og byggematerialer, showroom.
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har 3 ansatte gående i tidsrummet 08.00 til 17.00 på hverdage. Derudover har virksomheden åbent den første lørdag i måneden fra 10.00 til 13.00. Der er kun sjældent aktiviteter i ydertimerne.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har ikke transportbehov, da der på adressen kun er showroom/salg. Levering sker fra centrallager.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 3.7 Balyfa A/S

- > **CVR:** 43137611
- > **Adresse:** Smedeland 17, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Fremstilling af trådvarer, kæder og fjedre.
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har på hverdage 15 ansatte gående i tidsrummet 06.00 til 18.00.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har 10 daglige kørsler i tidsrummet 06.00 til 19.00.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg, men bemærker at der anvendes kompressor som kan give anledning til lokale støjgener.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 3.8 Vikøberallebiler.dk

- > **CVR:** 37348562
- > **Adresse:** Fabriksparken 18, 2600 Glostrup.
- > **Branche:** Engroshandel med personbiler, varebiler og minibusser
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har 3-5 ansatte gående i tidsrummet 09.00 til 18.00. Lejlighedsvist er der aktiviteter på adressen på lørdage i tidsrummet 09.00 til 18.00.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har 5 til 10 daglige kørsler i tidsrummet 09.00 til 18.00.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

### 3.9 Electrolux Home Products Denmark A/S

- > **CVR:** 55624712
- > **Adresse:** Smedeland 22, Glostrup.
- > **Branche:** Engroshandel med hårde hvidevarer
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har 5 ansatte gående i tidsrummet 06.15 til 16.15.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har typisk 10 ugentlige kørsler i tidsrummet 06.15 til 16.15.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden har ikke støjende ventilationsanlæg.

- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden har ingen nyligt udførte eller planlagte driftsændringer, som kan give anledning til øget støj.

#### 3.10 Molytex A/S

- > **CVR:** 42677612
- > **Adresse:** Smedeland 12, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Fremstilling af lokomotiver og andet rullende materiel til jernbaner og sporveje, herunder komponenter til befæstigelse af jernbaneemner.
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har på hverdage tre hold med forskellige mødetider. I tidsrummet 06.00 til 16.30 er der 20 ansatte på adressen. Et hold på 3 ansatte er på arbejde i tidsrummet 14.00 til 18.00, mens én ansat har nattevagten fra 23.00 til 06.00. Der er kun sjældent aktiviteter i weekender.
- > **Transportbehov:** Virksomheden har ca. 5 daglige kørsler, almindeligvis i tidsrummet 08.00 til 16.00.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden ønsker ikke at udtale sig herom.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden ønsker ikke at udtale sig herom.

### 3.3.1 Samlet vurdering

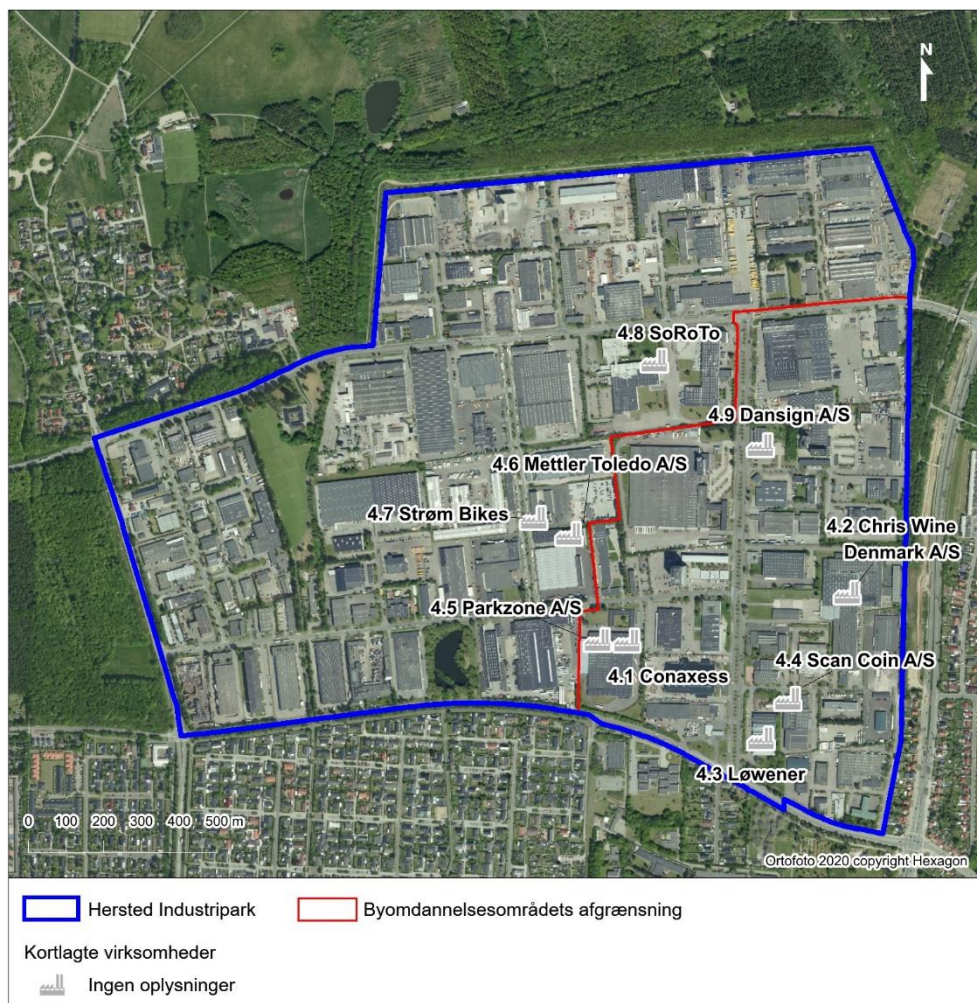
Virksomhederne i denne kategori vurderes kun lejlighedsvist at medføre lokale støjgener uden for almindelig arbejdstid. Flere af virksomhederne har op til 10 daglige kørsler, men langt størstedelen forekommer udelukkende inden for almindelig arbejdstid, og involverer primært varevogne.

Virksomhederne er generelt spredt beliggende, men størstedelen af dem findes indenfor byomdannelsesområdet.

### 3.4 Virksomheder uden konkrete oplysninger om støjende aktiviteter

Denne kategori tæller virksomheder det ikke var muligt at komme i kontakt med, eller som ikke ønskede at besvare spørgsmål om virksomhedens aktiviteter. Vurdering af støjende aktiviteter er derfor begrænset til information tilgængeligt på DMA og CVR-registret, herunder oplysninger om branche, adresse og type af virksomhed.

De kortlagte virksomheder fremgår af Figur 3-5 nedenfor og gennemgås herefter enkeltvist.



Figur 3-5 Kortlagte virksomheder uden oplysninger om støjende aktiviteter

#### 4.1 Conaxess Trade Denmark A/S

- > **CVR:** 16015512
- > **Adresse:** Naverland 3, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Ikke-specialiseret engroshandel med føde-, drikke- og tobaksvaer.
- > **Bemanding og mødetider:** Virksomheden har 25 ansatte gående dagligt i tidsrummet 07.00-17.00, men der kan også være aktiviteter i ydertimerne.
- > **Transportbehov:** Virksomheden vil ikke udtale sig herom.
- > **Ventilationsanlæg:** Virksomheden vil ikke udtale sig herom.
- > **Planlagte driftsændringer:** Virksomheden oplyser at de fraflytter adressen i slutningen af året.

#### 4.2 Chris Wine Denmark A/S (Vin og Spiritus Grossisten ApS)

- > **CVR:** 33595158
- > **Adresse:** Smedeland 22, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Engroshandel med vin og spiritus

#### 4.3 V. Løwener A/S

- > **CVR:** 21582387
- > **Adresse:** Smedeland 2
- > **Branche:** Engroshandel med værktøjsmaskiner



#### 4.4 Scan Coin A/S

- > **CVR:** 46219015
- > **Adresse:** Smedeland 6, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Engroshandel med computere, ydre enheder og software

#### 4.5 Parkzone

- > **CVR:** 27396682
- > **Adresse:** Naverland 3, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Private vagt- og sikkerhedstjenester

#### 4.6 Mettler-Toledo A/S

- > **CVR:** 16221341
- > **Adresse:** Naverland 8, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Engroshandel med andre maskiner og andet udstyr

#### 4.7 Strøm Bikes (STRØM bike ApS)

- > **CVR:** 38386077
- > **Adresse:** Farverland 4, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Detailhandel med hobbyartikler, cykler via internet.

#### 4.8 SoRoTo A/S

- > **CVR:** 15132531
- > **Adresse:** Fabriksparken 13, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Engroshandel med andre maskiner og andet udstyr

#### 4.9 Dansign A/S

- > **CVR:** 20982179
- > **Adresse:** Smedeland 38, 2600 Glostrup
- > **Branche:** Engroshandel med andre maskiner og andet udstyr

### 3.4.1 Samlet vurdering

Fordi det ikke var muligt at komme i kontakt med de enkelte virksomheder, er der ikke konkret kendskab til støjende driftsaktiviteter. Af CVR-registret og DMA fremgår det dog at de fleste af virksomhederne er involveret i engroshandel, og det er derfor forventeligt at der sker transport til og fra adresserne med enten lastbiler, varevogne eller andre erhvervskøretøjer. Eventuelle støjgener som følge af trafikken vil afhænge af type, varighed og hyppighed samt tidspunkt for trafikken.

Virksomhederne er generelt ligeligt fordelt imellem virksomheder beliggende inden for byomdannelsesområdet og virksomheder grænsende til det. Det vurderes overordnet sandsynligt at flere af virksomhederne i denne kategori har driftsaktiviteter, herunder transportbehov, som kan medføre støjgener i lokalområdet.

## 4 Konklusion

Screeningen af Hersted Industriparks stationsnæreområde, tegner et billede af at mange af virksomhederne benytter sig af tung transport. Screeningen viser at 2/3 af disse virksomheder opererer inden for normal arbejdstid, og at den resterende 1/3 del benytter sig af kørsel på ydertimerne af døgnet og at få enkelte virksomheder benytter sig af transport på alle tidspunkter af døgnet. Screeningen viser også at få virksomheder benytter sig af ventilation i forbindelse med driften af virksomheden. Støj i forbindelse med ventilation skal, som alle andre støjkloder fra virksomheder, overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj.

Størstedelen af miljøbelastningen fra de screenede virksomheder består derfor af tung transport til og fra virksomhederne i området. For at begrænse støjgener bør fokus derfor være på at kortlægge transportruter og undersøge mulighederne for alternativer.

Screeningen af det stationsnæreområde i Hersted Industripark giver et øjebliksbillede af hvilke virksomheder der er etableret i området i dag, og kan give et umiddelbart overblik over hvor der kan være problematiske virksomheder i forbindelse med en byudvikling af området, der skal dog tages højde for at både driften og ejerskabet af virksomhederne kan forandre sig med tiden.

Screeningen viser ikke hvordan det reelle støjbillede og præcist hvilke støjkloder der er forbundet til hver virksomhed. F.eks. kan støj fra en ventilation variere i decibel og i løbet af døgnet og virksomhederne kan håndtere varetransport forskelligt. Foranstaltninger til sikring af følsom arealanvendelse mod ekstern støj fra virksomheder i forbindelse med den konkrete omdannelse af området, vil dog afhænge af de konkrete projekter samt lokalplanlægningen herfor og kan omfatte støjafskærmning, støjdæpende facadematerialer og særlige vinduesløsninger.

# Bilag 4

ALBERTSLUND KOMMUNE

## HERSTED INDUSTRIPARK, STØJ FRA VEJTRAFIK

STØJREDEGØRELSE

ADRESSE COWI A/S

Parallelvej 2

2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

### INDHOLD

1	Indledning	2
2	Generelt om støj	2
3	Beliggenhed og planforhold	3
4	Grænseværdier	4
5	Forudsætninger	5
6	Støjberegninger	5
7	Vurdering og afværgeforanstaltninger	6

PROJEKTNR.

A224739

DOKUMENTNR.

A224739-AKU001

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

02.07.2021

BESKRIVELSE

Støjregørelse

UDARBEJDET

MAGW/MNLR

KONTROLLERET

LFL

GODKENDT

MNLR

## 1 Indledning

Albertslund Kommune har anmodet COWI om at udarbejde en redegørelse for støj fra vejtrafik i forbindelse med miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark*.

Området skal omdannes fra industriområde til et område primært bestående af boliger samt blandet bolig og erhverv i perioden frem til 2045. For at belyse de støjmæssige forhold, er der foretaget beregninger for udvalgte årstal frem til 2045. Beregningerne er foretaget for en illustrationsplan for området, der viser et forslag til den endelige udbygning i 2045.

Illustrationsplanen angiver et foreløbigt oplæg til bebyggelse af området, hvorfor vurderingerne i nærværende notat er på et mere overordnet niveau. Støjberegninger bør således opdateres, på et senere tidspunkt i planlægningsforløbet for konkrete byggefelter og projekter.

Dette notat beskriver forudsætninger og resultater af støjberegningerne samt oplister en række generelle afværgeforanstaltninger til reduktion af støj i forhold til overholdelse af støjkraft.

## 2 Generelt om støj

Støj defineres generelt som uønsket lyd og angives i decibel, forkortet dB, der er en logaritmisk enhed. Hvis man f.eks. adderer to lige store støjniveauer, vil det give et resulterende støjniveau, som er 3 dB højere. Dette betyder, at en fordobling af antal støjkilder (f.eks. antallet af biler på en vej) af samme størrelse alt andet lige giver en forøgelse af støjniveauet på 3 dB. Tilsvarende betyder det, at en reduktion af støjniveauet på 3 dB svarer til at trafikmængden halveres (50 % reduktion) og en reduktion på 6 dB svarer til endnu en halvering af trafikmængden (dvs. 75 % reduktion).

Støj fra f.eks. maskiner og trafik er sammensat af lyd med forskellige frekvenser dvs. dybe og høje toner, som det menneskelige øre ikke er lige følsomt overfor. Derfor tages der ved måling og beregning af støj hensyn til, hvordan det menneskelige øre opfatter støjen ved at vægte de forskellige frekvenser - kaldet A-vægtning - og resultatet angives normalt med enheden dB(A). I det efterfølgende er anvendt betegnelsen dB, selvom der er tale om det A-vægtede støjniveau.

Den mindste ændring i lydtrykniveauet, som det menneskelige øre kan opfatte, er en ændring på 1 dB, når de to lydtrykniveauer sammenlignes umiddelbart efter hinanden. En ændring i lydtrykniveauet på 3 dB opfattes som tydeligt hørbar også efter længere tid. En reduktion af lydtrykniveauet på 8-10 dB opfattes som en halvering af støjen.

Der er forskel på, hvordan mennesker oplever støj. Genevirkningen afhænger af støjens intensitet, frekvensfordeling, fordeling over døgnet mv., men også sociale og psykologiske faktorer har betydning.

Støj kan være sundhedsskadelig. Undersøgelser indikerer, at gentagne støjpåvirkninger kan være medvirkende årsag til permanent forhøjelse af blodtrykket og manglende psykisk velbefindende. Derfor er der opstillet vejledende støjgrænser for forskellige støjkilder til brug ved planlægning af forskellige støjfølsomme anvendelser. Disse grænseværdier udtrykker den støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel.

### 3 Beliggenhed og planforhold

Det undersøgte område er vist på illustrationsplanen på Figur 1. Illustrationsplanen angiver et foreløbigt oplæg til bebyggelse af området, og de endelige planer udarbejdes i forbindelse med lokalplanlægning og de konkrete byggeprojekter.

Området er i dag et erhvervsområde, dog med et centerområde i et mindre område omkring den kommende letbanestation.



Figur 1 Hersted Industripark, illustrationsplan for fuld udbygning af området

## 4 Grænseværdier

De vejledende støjgrænseværdier udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel. Hvis støjen er lavere end den vejledende grænseværdi, vil kun en mindre del af befolkningen opleve støjen som generende, og den forventes ikke at have negative helbredseffekter.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj, der gælder for årsdøgnmiddelværdien af støjen udendørs i frit felt, dvs. uden væsentlige lydrefleksioner fra nærliggende store genstande, er angivet i nedenstående tabel:

Tabel 1 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra vejtrafik.

Områdetype	Grænseværdi
Boligområde, børnehaver, vuggestuer, skolen og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	$L_{den} = 58$ dB
Hoteller, kontorer mv.	$L_{den} = 63$ dB

Støjniveauet udtrykkes med støjindikatoren  $L_{den}$ , som er årsdøgnmiddelværdien for en sammenvejning af støjen i tidsperioderne dag, aften og nat, idet der bruges et genetillæg på 5 dB til støjen i aftenperioden og 10 dB til støjen i natperioden.

Ved omdannelse fra erhvervsområde til område for blandede byfunktioner kan reglen for "huludfyldning" benyttes, hvor grænseværdien på 58 dB ikke kan overholdes. Ifølge denne kan der planlægges nye, støjisolerede boliger under forudsætning af, at det sikres at:

- > Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end  $L_{den} = 58$  dB.
- > Det indendørs støjniveau med lukkede vinduer ikke overstiger  $L_{den} = 33$  dB (jf. BR18)
- > Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på højst  $L_{den} = 46$  dB indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer, hvis vinduerne kan åbnes til ventilationsformål. For kontorbyggeri gælder en støjgrænse på 51 dB.
- > Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.

Det anbefales generelt, at der ikke planlægges for boliger eller støjfølsom anvendelse i øvrigt, hvor støjniveauet er højere end 68 dB. Ved planlægning for boliger i støjbelastede områder bør der desuden sikres adgang til nærliggende, grønne områder, som ikke er støjbelastede.

## 5 Forudsætninger

Det undersøgte område vil blive påvirket af trafikstøj fra vejene Fabriksparken, Herstedøstervej, Formervangen, Farveland, Smedeland, Naverland, Gamle Landevej, Nordre Ringvej, hvorfor støj fra disse veje er inkluderet i beregningerne. Der er set bort fra støj fra de mindre private fællesveje og Bygaden, hvor der ikke er gennemkørende trafik, og som ikke er inkluderet i den trafikale analyse<sup>1</sup>.

De anvendte trafikmængder (ÅDT), samt fordeling mellem personbiler og lastbiler er baseret på den trafikale analyse og fremsendte data<sup>2</sup> fra Raw mobility, se Bilag B. Hastigheder er i beregningerne sat til 70 km/t på Nordre Ringvej og 50 km/t på øvrige veje.

Fordeling på døgnperioder er forudsat jf. rapport nr. 434, "Håndbog - NORD2000 - Beregning af vejstøj i Danmark".

## 6 Støjberegninger

Støjberegningerne er baseret på en 3-dimensionel topografisk model og er foretaget med SoundPLAN ver. 8.2 update 02-06-2020. Modellen er udarbejdet på baggrund af digitale kort og højdedata og indeholder data vedr. terræn, bygninger og vejtrafik.

Beregning af støjniveauer er udført ved anvendelse af beregningsmetoden NORD2000 i overensstemmelse med Miljøstyrelsens gældende vejledninger.

Støjniveauerne er beregnet i et net af punkter placeret med indbyrdes afstand på 20 m. Beregningshøjden er sat til 1,5 m.o.t., svarende til den højde for hvilken de vejledende grænseværdier for udendørsarealer er gældende. Efterfølgende er de beregnede støjniveauer interpoleret til støjniveaunkonturer til brug for visualisering af støjbredelsen. Beregningsresultaterne vist på støjkonturkortene er inklusive refleksioner fra bygninger, hvorfor støjniveauer beregnet tæt ved bygninger ikke er fritfeltsværdier og derfor ikke kan sammenholdes direkte med støjgrænseværdier.

Beregningerne er foretaget for seks scenarier og resultaterne præsenteres som støjkort i Bilag A:

- > Scenarie 0: 2019
- > Scenarie 1: 2026: Kommuneplantillæg 15
- > Scenarie 2:2036: Masterplan 2036 med vejlukning
- > Scenarie 2 basis: Masterplan 2036 uden vejlukning
- > Scenarie 3: Masterplan 2045 med vejlukning
- > Scenarie 3 basis: Masterplan 2045 uden vejlukning

---

<sup>1</sup> "Hersted Industripark – trafikale analyse", fremsendt i dokument "Trafikale analyse hersted\_v2.pdf" d. 7. juni 2021, RAW Mobility ApS.

<sup>2</sup> "Hersted\_Industripark\_Total\_trafik\_v1.xlsx", d. 27. maj 2021, RAW Mobility ApS.

## 7 Vurdering og afværgeforanstaltninger

Støjberegningerne viser generelt, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra vejtrafik på  $L_{den} = 58$  dB er overholdt i størstedelen af området og at der er overskridelser tæt på vejene. De største støjniveauer beregnes ved vejene Smedeland og Fabriksparken, hvor trafikallene er størst.

Det ses ligeledes, at overskridelserne af 58 dB væsentligst forekommer for facader mod vejene for bygninger beliggende i første række til en vej.

Afværgeforanstaltninger med støjreducerende virkning kan kategoriseres alt efter hvor de reducerer støjen:

- > ved kilden (f.eks. vejens belægning og trafikens hastighed)
- > under støjens udbredelse (f.eks. støjafskærmning)
- > ved modtageren (f.eks. facadeisolering)

For at overholde de vejledende støjgrænser kan alle tre kategorier tages i anvendelse.

Med udgangspunkt i en hastighed på 50 km/t kan der opnås en estimeret reduktion af støjen på cirka 1,5 dB ved nedsættelse af hastigheden til 40 km/t og yderligere 1 dB ved nedsættelse til 30 km/t.

Udlægning af støjreducerende asfalt er en anden afværgeforanstaltning. Effekten kommer dog an på de konkrete forhold og vil typisk give en mindre reduktion i byområder med relativt lave hastigheder end på veje med højere hastigheder. Erfaringer fra danske forsøg med tyndlagsbelægninger på bygader viser en støjreduktion på 1-2 dB i forhold til en referencebelægning med almindelig asfalt.

Effekten af forskellige tiltag kan ikke altid lægges sammen. Effekten af at udlægge støjreducerende asfalt vil således være mindre for veje, hvor hastigheden er sænket.

De vejledende grænseværdier er overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer, vurderes det derfor, at de vejledende grænseværdier vil kunne overholdes, evt. med opstilling af supplerende lokale støjskærme.

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

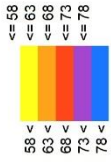


# Bilag A Støjkort

Klient: Alberslunde Kommune  
 Projekt: Hersted Støjregulering  
 Støjbreddelse fra: Vejtrafik - 2019  
 Modelgrundlag: Jvf. notat.  
 Kildeomfang: Jvf. notat.  
 Scenario: Scenario 0

Målforskel 1 : 9000  
 0 45 90 180 270 360 m

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.



Signaturer  
 Grundkort  
 Bygning  
 Beregningsområde  
 Trafik - vej  
 Elevation point

Dok. nr. : A224739  
 Dato : 14.06.2021  
 Udført af : MAGW  
 Kontr. : MNLR  
 Godk. : MNLR



Klient:  
Alberslunde Kommune

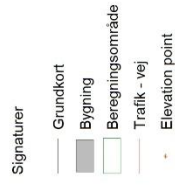
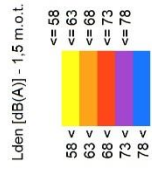
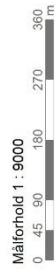
Projekt:  
Hersted  
Støjregulering

Støjudbredelse fra:  
Vejtrafik - 2026

Modelgrundlag:  
Jvf. notat.

Kildeomfang:  
Jvf. notat.

Scenario:  
Scenario 1

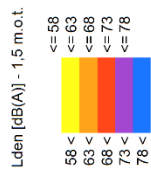


Dok. nr. : A224739  
Dato : 14.06.2021  
Udført af : MAGW  
Kontr. : MNL  
Godk. : MNL



Klient: Alberslund Kommune  
 Projekt: Hersted  
 Støjregulering  
 Støjbredelse fra: Vejtrafik - 2036  
 Modelgrundlag: Jvf. notat.  
 Kildeomfang: Jvf. notat.  
 Scenario: Scenario 2

Målfaktorhold 1 : 9000  
 0 45 90 180 270 360 m



Signaturer

- Grundkort
- Bygning
- Beregningsområde
- Trafik - vej
- Elevation point

Dok. nr. : A224739  
 Dato : 14.06.2021  
 Udført af : MAGW  
 Kontr. : MNLR  
 Godk. :



Klient:  
Alberslunde Kommune

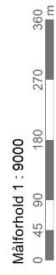
Projekt:  
Hersted  
Støjregulering

Støjudbredelse fra:  
Vejtrafik - 2036

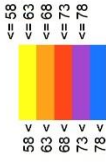
Modelgrundlag:  
Jvf. notat.

Kildeomfang:  
Jvf. notat.

Scenario:  
Scenario 2 - base



Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.



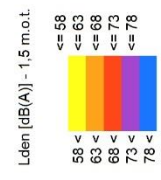
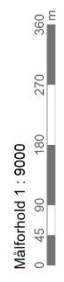
Signaturer

- Grundkort
- Bygning
- Beregningsområde
- Trafik - vej
- Elevation point

Dok. nr. : A224739  
Dato : 14.06.2021  
Udført af : MAGW  
Kontr. : MNL  
Godk. : MNL



Klient: Alberstslund Kommune  
 Projekt: Hersted  
 Støjregulering  
 Støjudbredelse fra: Vejtrafik - 2045  
 Modelgrundlag: Jvf. notat.  
 Klildeomfang: Jvf. notat.  
 Scenario: Scenario 3



- Signaturer
- Grundkort
  - Bygning
  - Beregningsområde
  - Trafik - vej
  - Elevation point

Dok. nr. : A224739  
 Dato : 14.06.2021  
 Udført af : MAGW  
 Kontr. : MNLR  
 Godk. : MNLR



Klient:  
Alberstslund Kommune

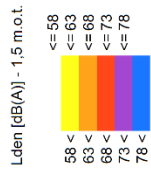
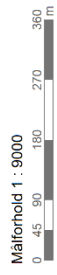
Projekt:  
Hersted  
Støjregulering

Støjudbredelse fra:  
Vejtrafik - 2045

Modelgrundlag:  
Jvf. notat.

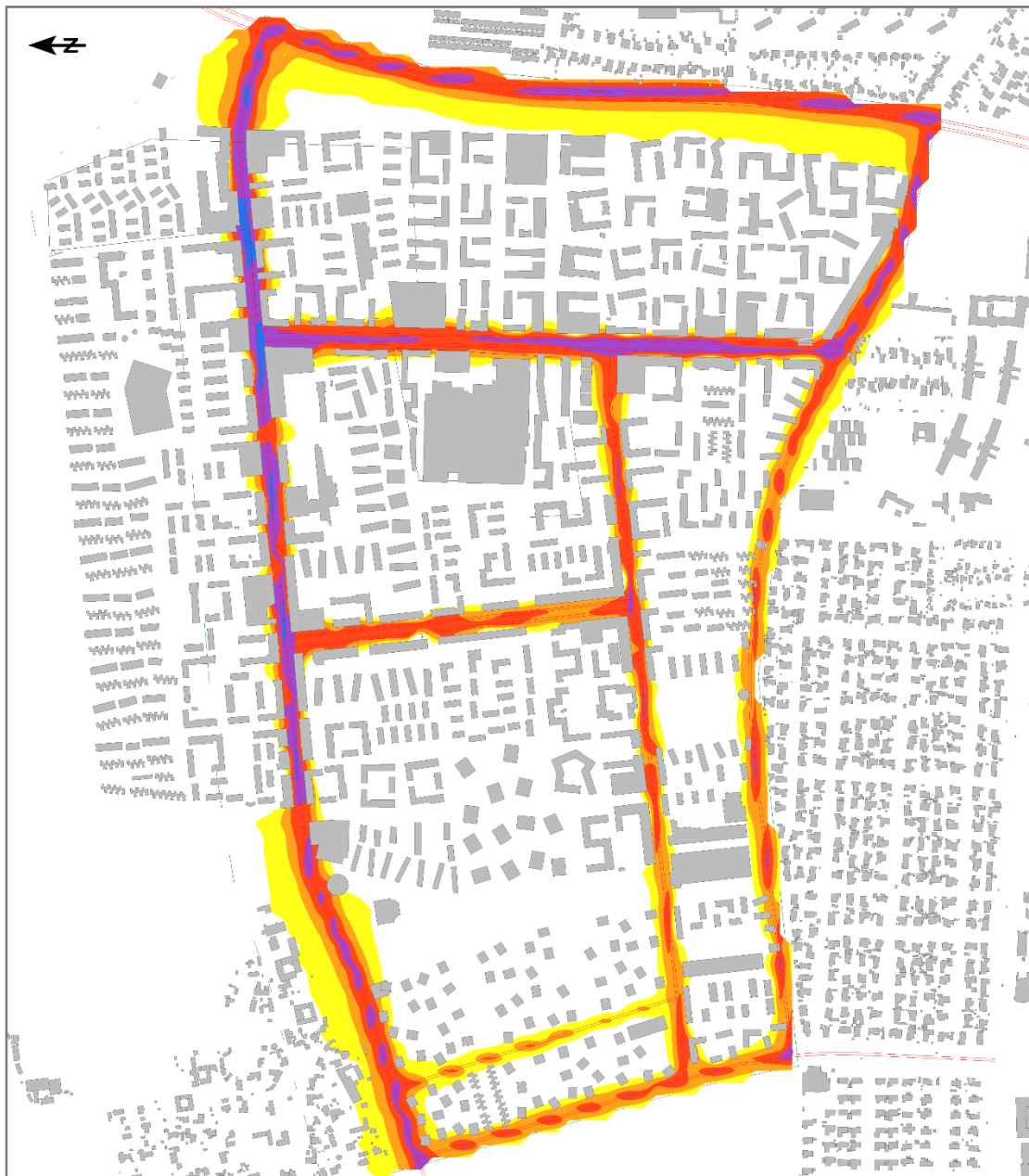
Kildeomfang:  
Jvf. notat.

Scenario:  
Scenario 3 - base



- Signaturer
- Grundkort
  - Bygning
  - Beregningsområde
  - Trafik - vej
  - Elevation point

Dok. nr. : A224739  
Dato : 14.06.2021  
Udført af : MAGW  
Kontr. : MNLR  
Godk. : MNLR

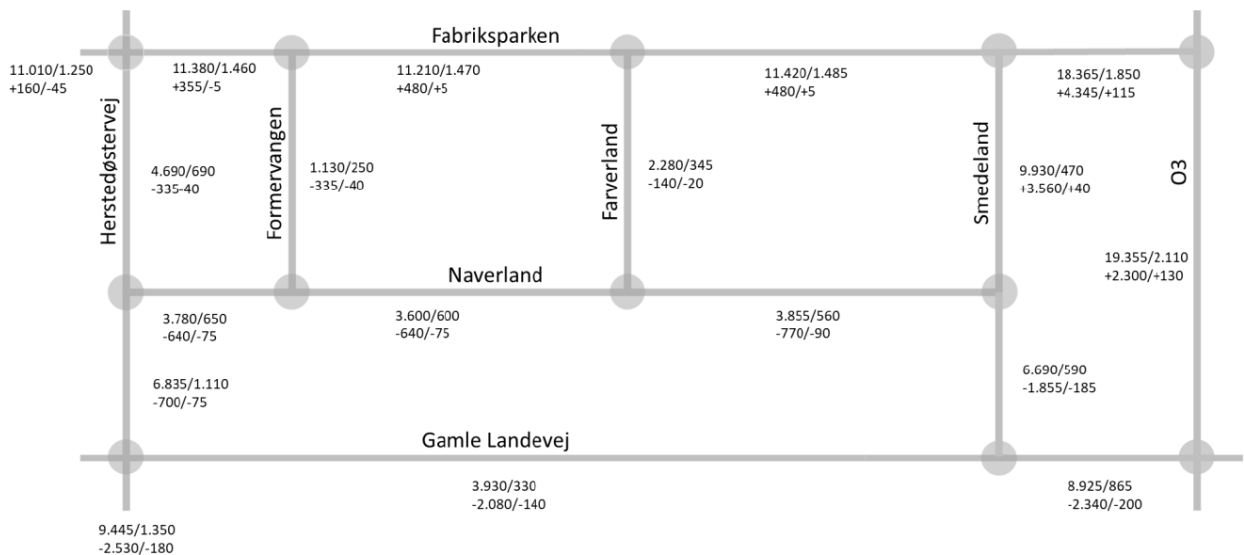


## Bilag B Trafiktal

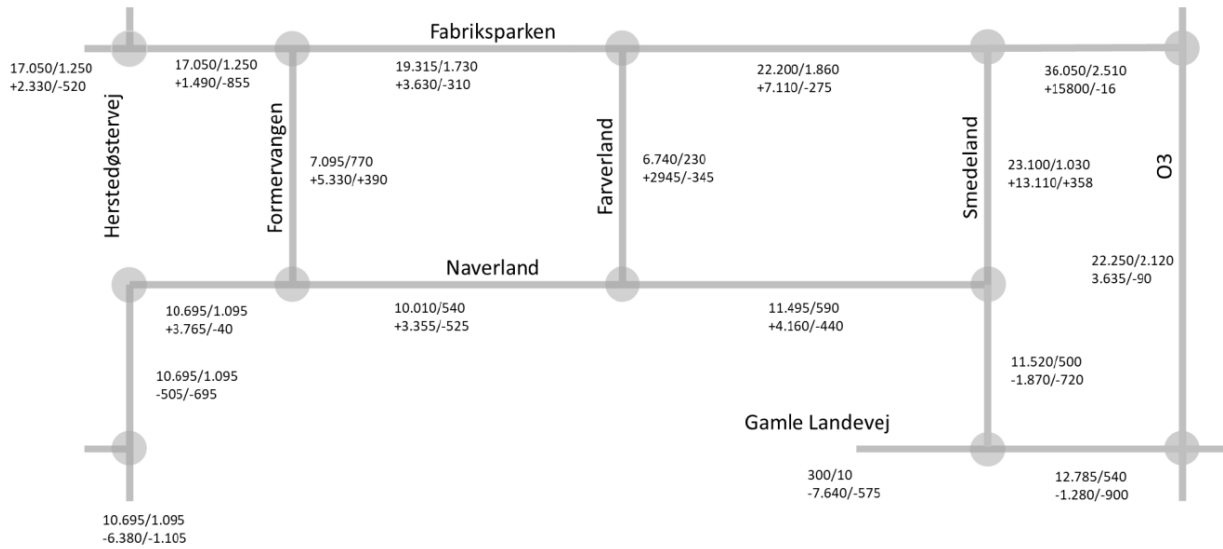
2019: 0-scenarie



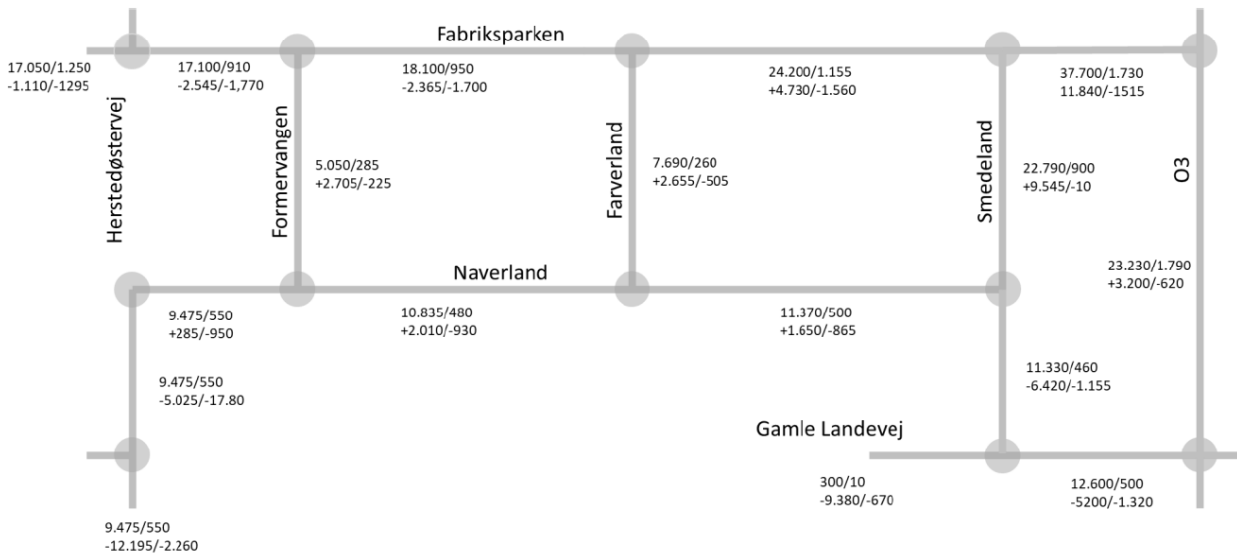
2026 – Kommuneplantillæg 15



2036 – MP fase 2, 2036 med vejlukning



2045 – MP fase 3, 2045 med vejlukning



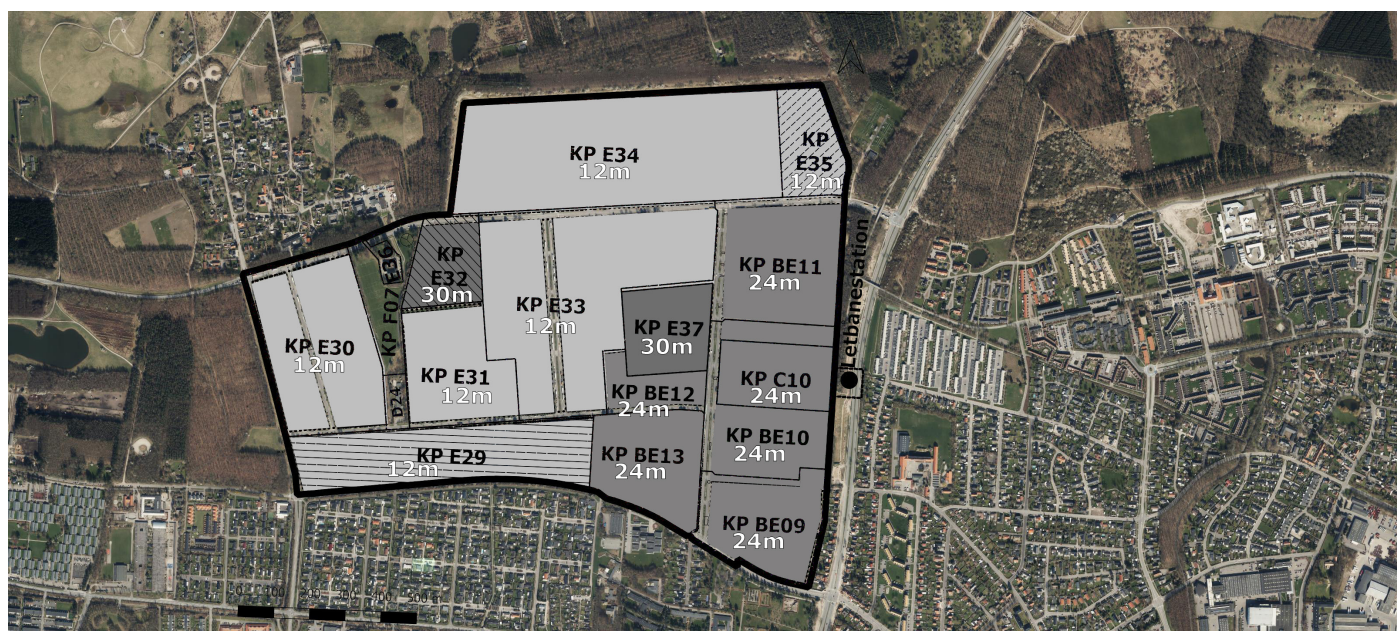


# Skyggeanalyse Bilag 5

Skyggeanalyse for Hersted Industripark.

Beregning af skygger for højeste tilladte bygningshøjder i projektområdet. Der regnes på hele området bebygget til maksimalt tilladte byggehøjder indenfor rammeområderne i forslag til kommuneplantillæg nr. 15. Bygningers præcise placering er ikke kendt endnu. Dog forventes fremtidig bebyggelse inden for hver af delområderne af varierer i højder og udformning.

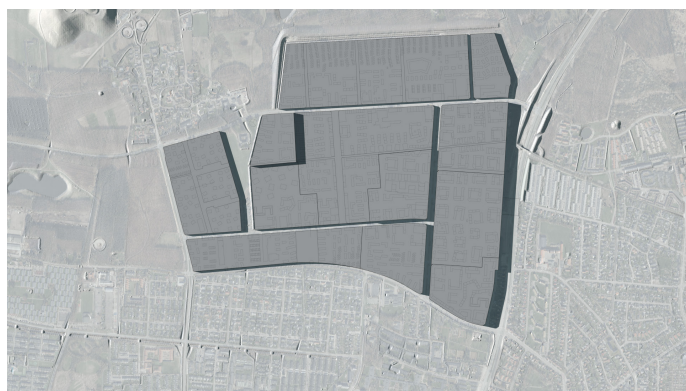
Skyggeanalyse er foretaget med software 3ds Max som kan beregne skygger på et givent geografisk sted og tidspunkt på året. Skygger er beregnet på baggrund af projekt i geografiske koordinatsystem DKTM3, der har den fordel at nord er op på de beregnede billeder.



Højeste tilladte bygningshøjder er vist med hvid skrift og grå farvenuancer.

Det terræn der modtager skyggen er DTM (Digital Terræn Model). Oven på DTM er draperet et nedtonet ortofoto fra 2019 samt matrikeltema. Herudover er der på de havede delområder, vist et bygningstema fra illustrationsplanen, så det er muligt at se hvor de enkelte bygninger kunne komme til at stå.

Herunder er vist et eksempel på skyggerne modtages på DSM (Digital Overflade Model) der indeholder træer og bygninger uden for området. Ved at anvende DSM giver det et mere rodet billede af skyggekastningen fra projektet, så det er fravalgt for at vise "worst case" dvs. kun skyggekastningen af projektet på terræn.

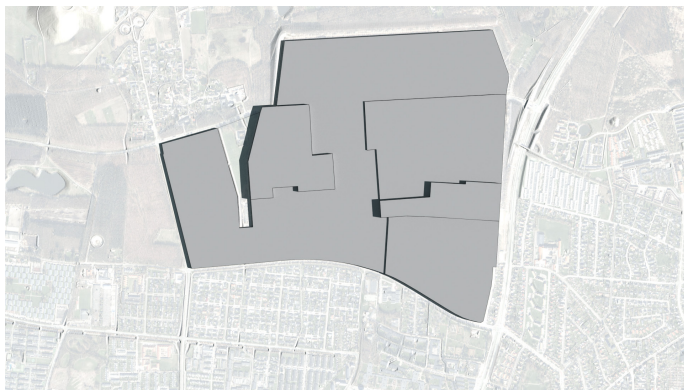


Sommersolhverv 21. juni kl. 19.00, sommertid. DTM

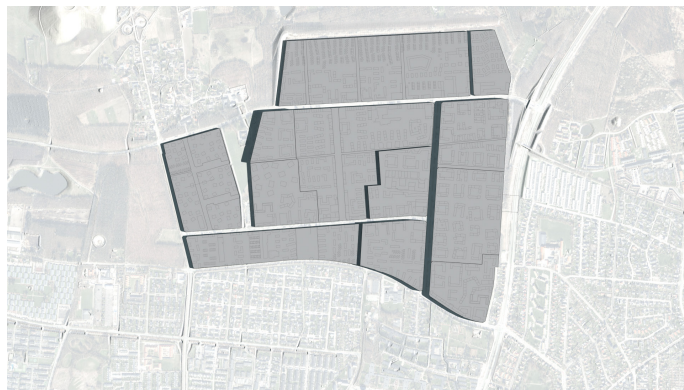


Sommersolhverv 21. juni kl. 19.00, sommertid. DSM

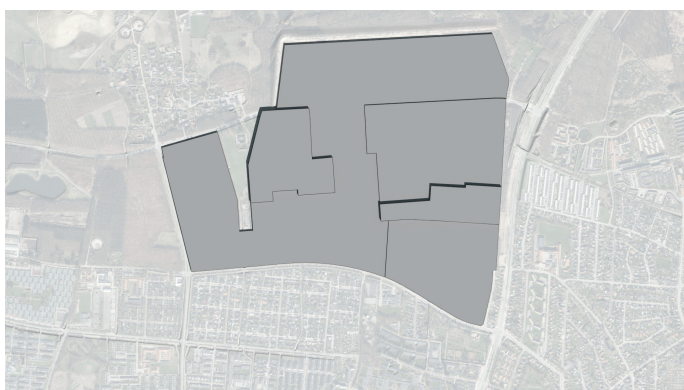
# Skyggeanalyse 21. juni



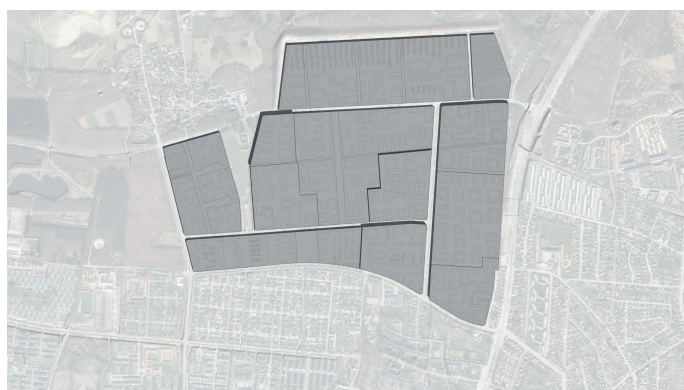
Sommersolhverv 21. juni kl. 09.00, sommertid.  
Eksisterende planrammer.



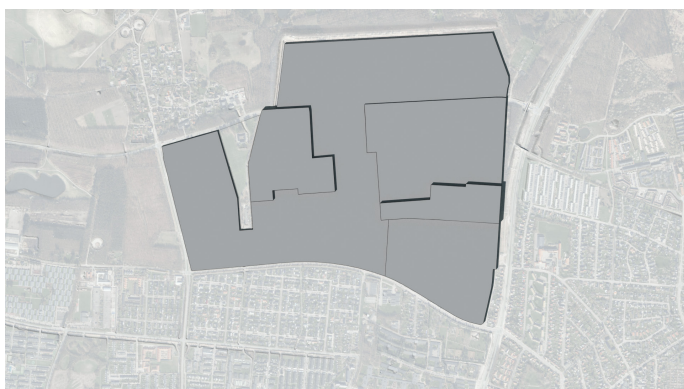
Sommersolhverv 21. juni kl. 09.00, sommertid.  
Nye planrammer.



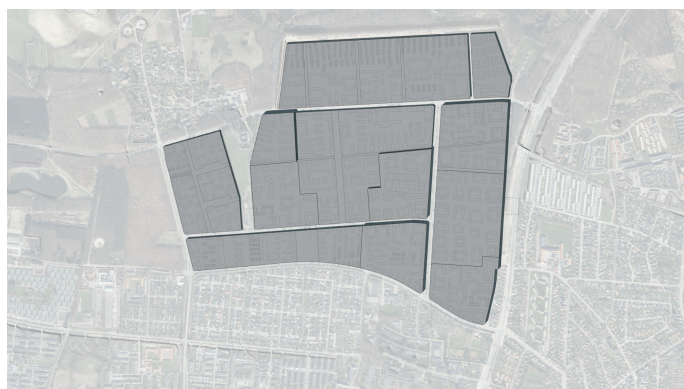
Sommersolhverv 21. juni kl. 12.00, sommertid.  
Eksisterende planrammer.



Sommersolhverv 21. juni kl. 12.00, sommertid.  
Nye planrammer.



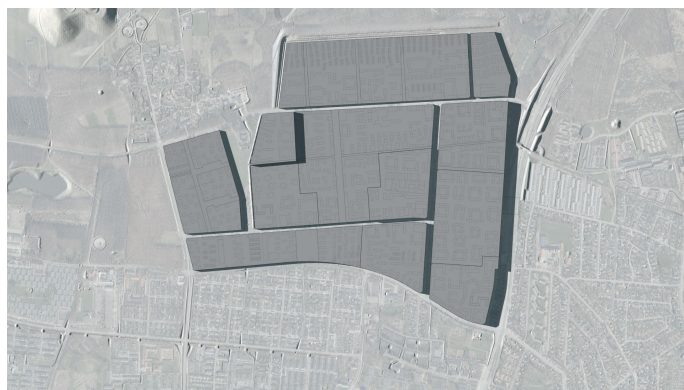
Sommersolhverv 21. juni kl. 15.00, sommertid.  
Eksisterende planrammer.



Sommersolhverv 21. juni kl. 15.00, sommertid.  
Nye planrammer.

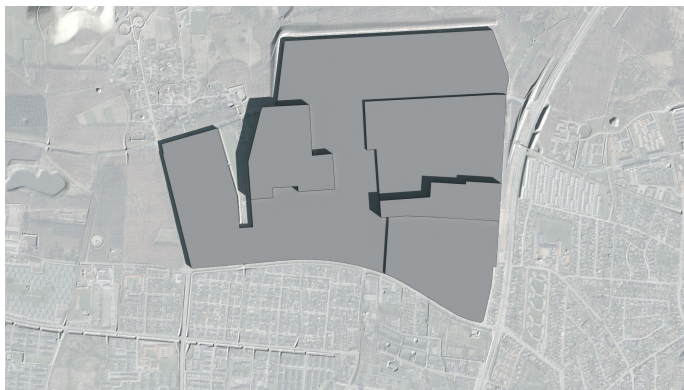


Sommersolhverv 21. juni kl. 19.00, sommertid.  
Eksisterende planrammer.

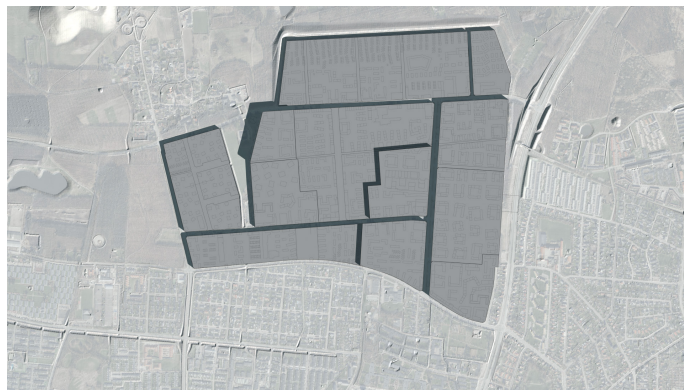


Sommersolhverv 21. juni kl. 19.00, sommertid.  
Nye planrammer.

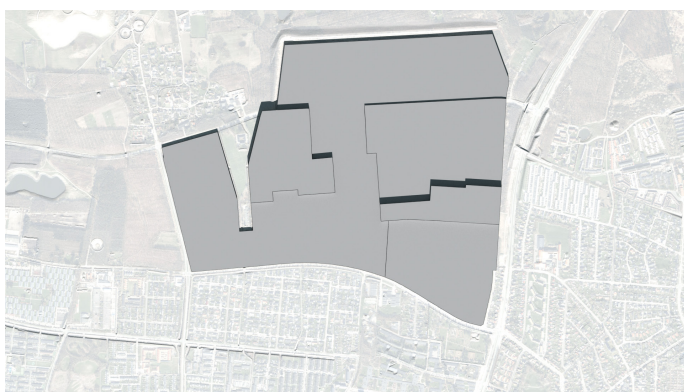
# Skyggeanalyse 21. marts



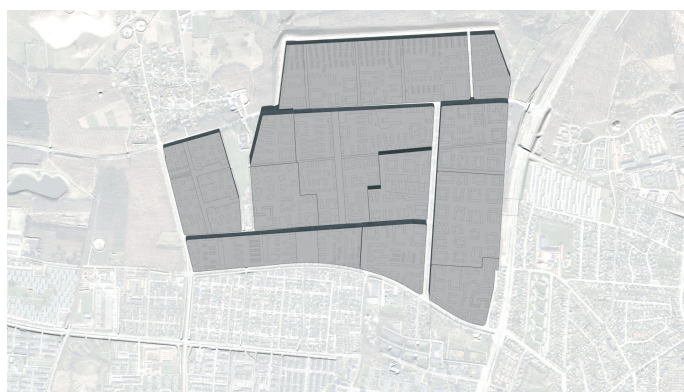
Forårsjævn døgn 21. marts kl. 09.00, vintertid  
Eksisterende planrammer.



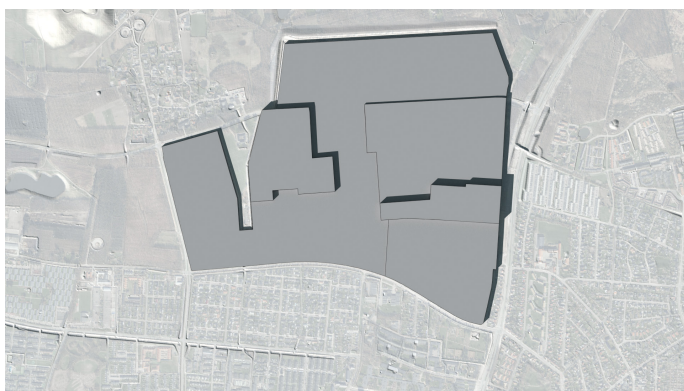
Forårsjævn døgn 21. marts kl. 09.00, vintertid.  
Nye planrammer.



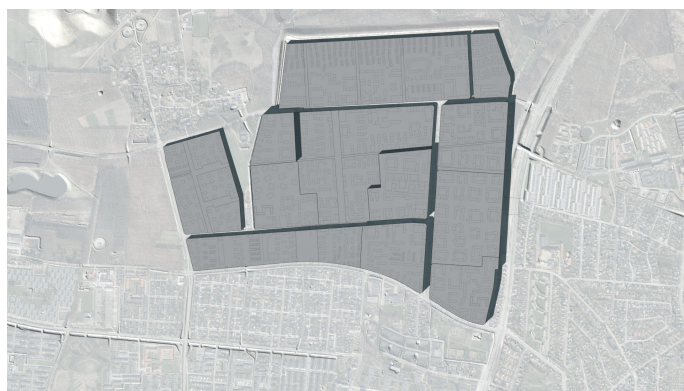
Forårsjævn døgn 21. marts kl. 12.00, vintertid  
Eksisterende planrammer.



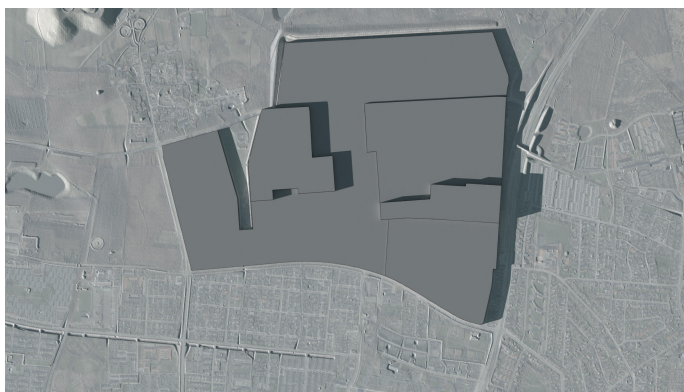
Forårsjævn døgn 21. marts kl. 12.00, vintertid.  
Nye planrammer.



Forårsjævn døgn 21. marts kl. 15.00, vintertid  
Eksisterende planrammer.



Forårsjævn døgn 21. marts kl. 15.00, vintertid.  
Nye planrammer.

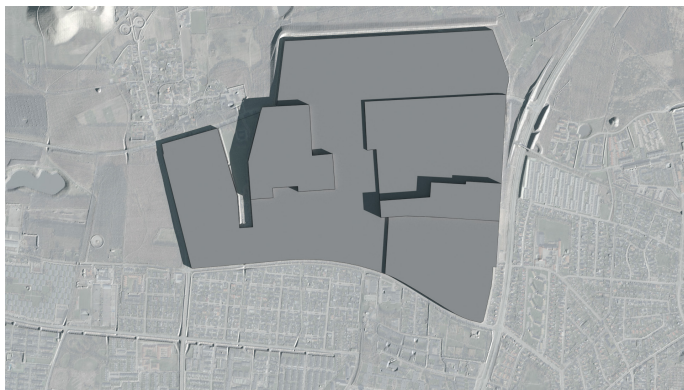


Forårsjævn døgn 21. marts kl. 17.00, vintertid  
Eksisterende planrammer.

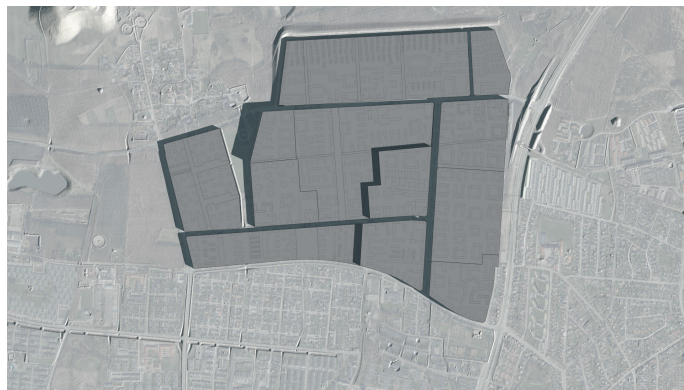


Forårsjævn døgn 21. marts kl. 17.00, vintertid.  
Nye planrammer.

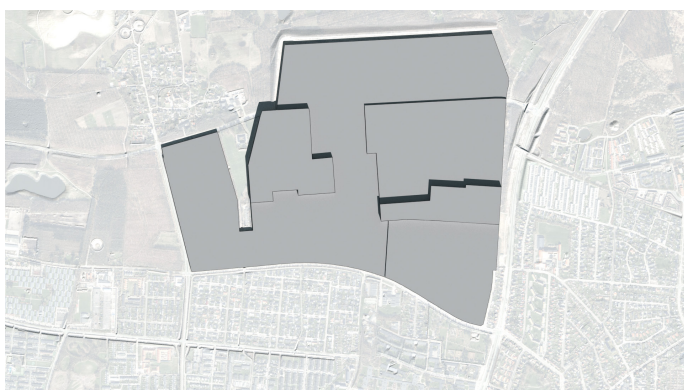
# Skyggeanalyse 21. september



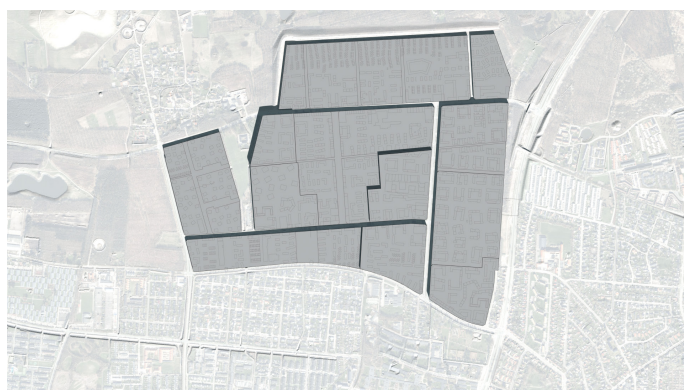
Efterårsjævn døgn 21. september kl. 09.00, sommertid.  
Eksisterende planrammer.



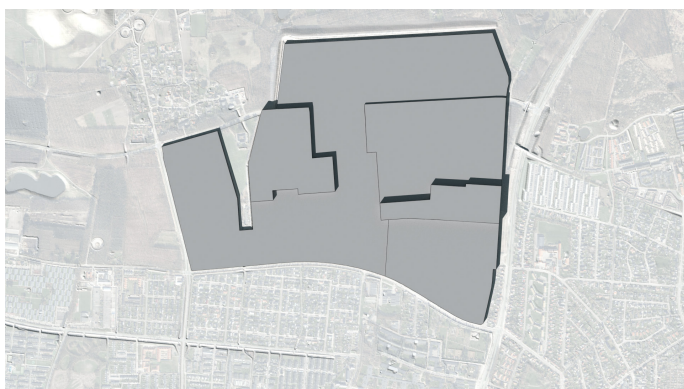
Efterårsjævn døgn 21. september kl. 09.00, sommertid.  
Nye planrammer.



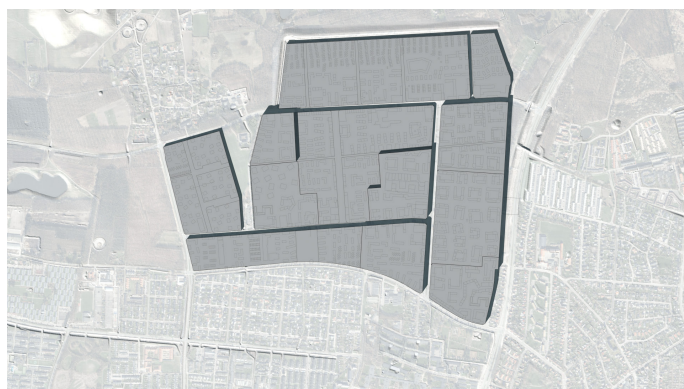
Efterårsjævn døgn 21. september kl. 12.00, sommertid.  
Eksisterende planrammer.



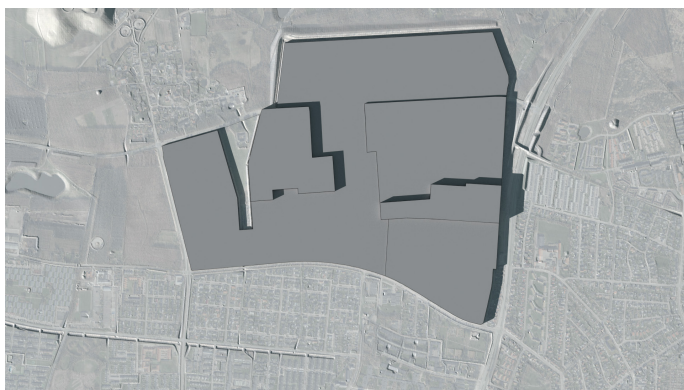
Efterårsjævn døgn 21. september kl. 12.00, sommertid.  
Nye planrammer.



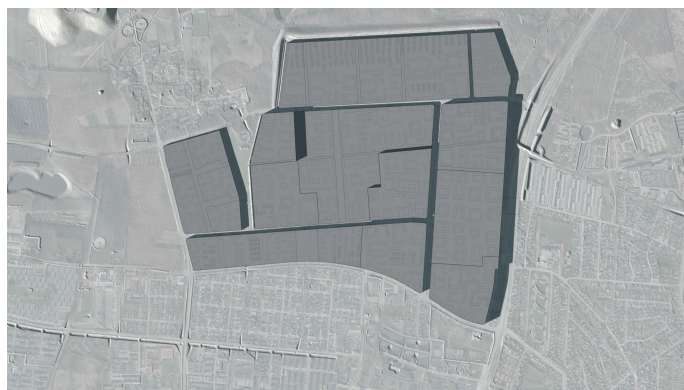
Efterårsjævn døgn 21. september kl. 15.00, sommertid.  
Eksisterende planrammer.



Efterårsjævn døgn 21. september kl. 15.00, sommertid.  
Nye planrammer.



Efterårsjævn døgn 21. september kl. 17.00, sommertid.  
Eksisterende planrammer.



Efterårsjævn døgn 21. september kl. 17.00, sommertid.  
Nye planrammer.

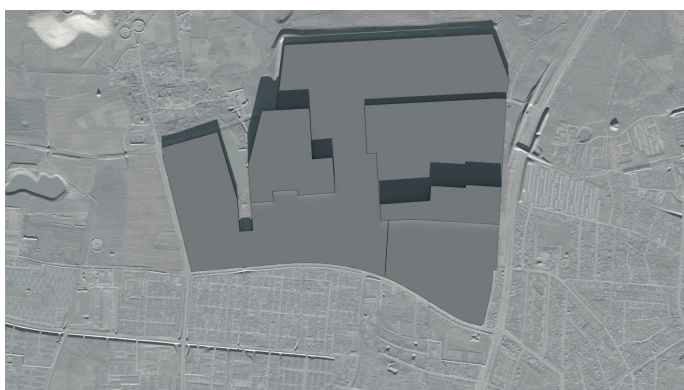
# Skyggeanalyse 21. december



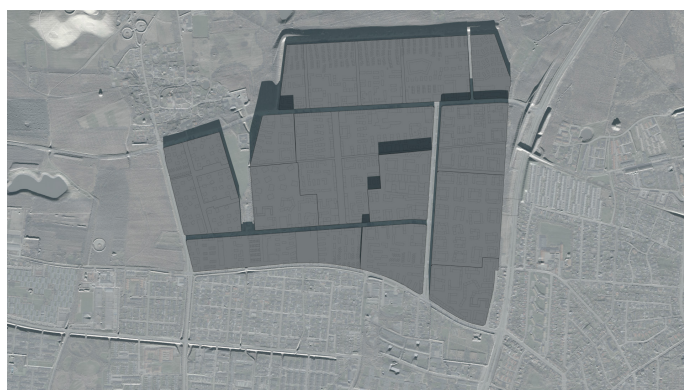
Vintersolhverv 21. december kl. 09.00, vintertid.  
Eksisterende planrammer.



Vintersolhverv 21. december kl. 09.00, vintertid.  
Nye planrammer.



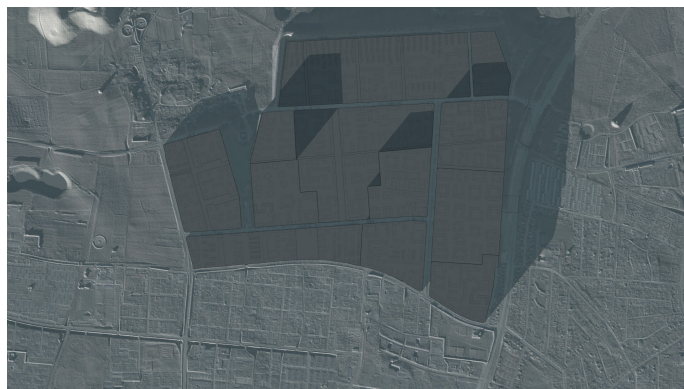
Vintersolhverv 21. december kl. 12.00, vintertid.  
Eksisterende planrammer.



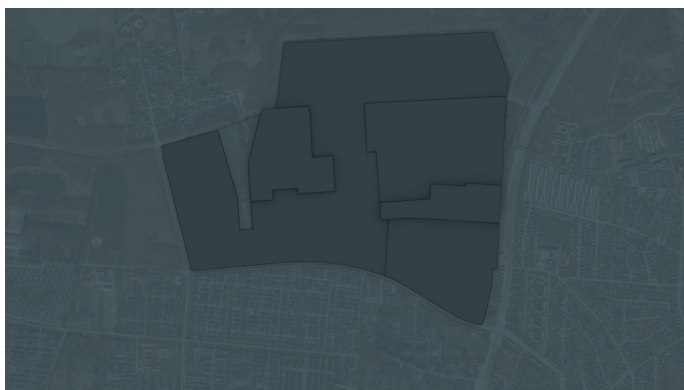
Vintersolhverv 21. december kl. 12.00, vintertid.  
Nye planrammer.



Vintersolhverv 21. december kl. 15.00, vintertid.  
Eksisterende planrammer.



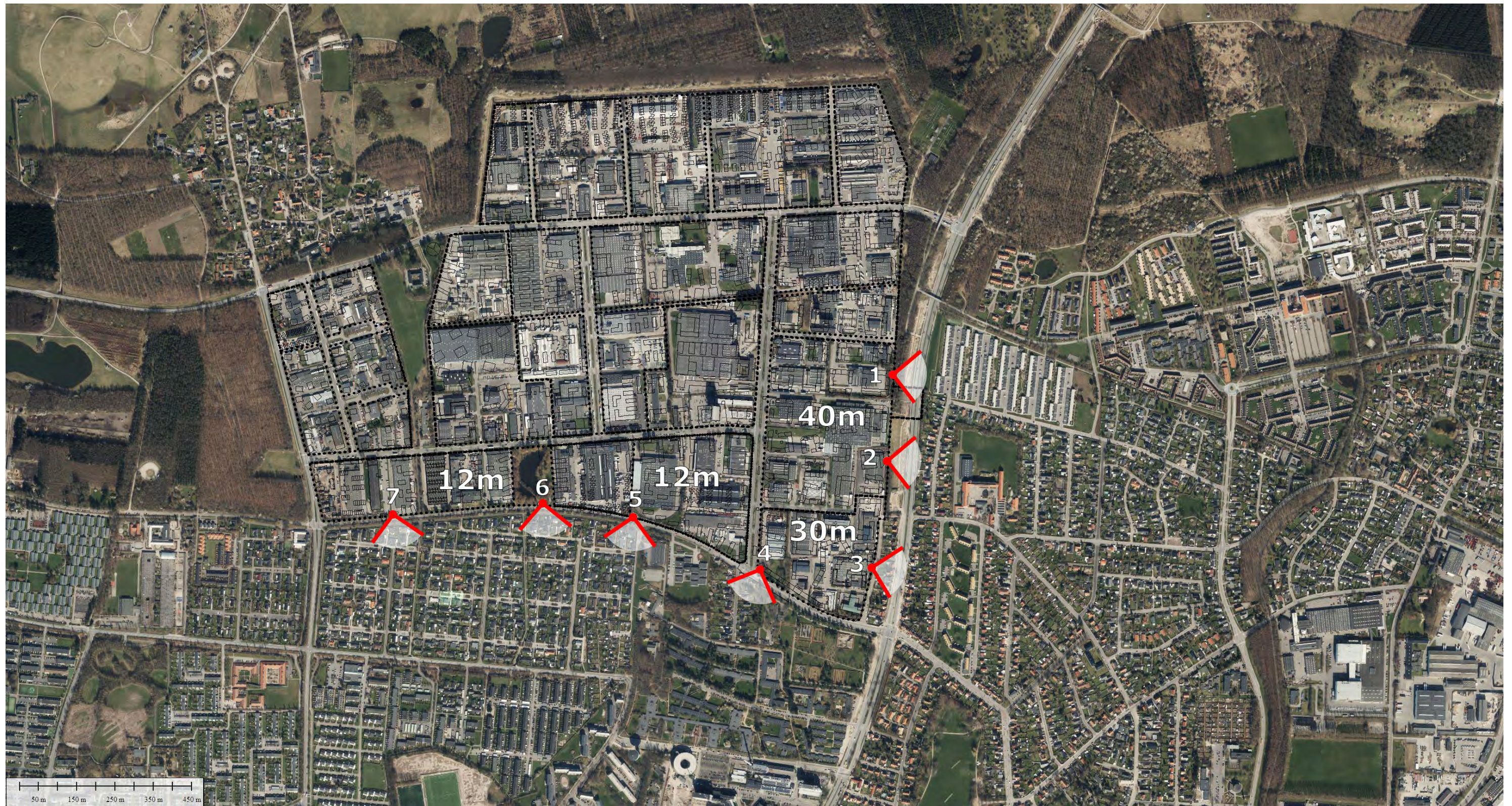
Vintersolhverv 21. december kl. 15.00, vintertid.  
Nye planrammer.



Vintersolhverv 21. december kl. 17.00, vintertid.  
Eksisterende planrammer.



Vintersolhverv 21. december kl. 17.00, vintertid.  
Nye planrammer.



Udsigspunkter, nummerede

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 1, 40 m over terræn, set mod NØ

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 1, 40 m over terræn, set mod Ø



## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 1, 40 m over terræn, set mod ØSØ

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 2, 40 m over terræn, set mod NØ

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigspunkt 2, 40 m over terræn, set mod Ø

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 2, 40 m over terræn, set mod SØ

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 3, 30 m over terræn, set mod NØ

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 3, 30 m over terræn, set mod Ø

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 3, 30 m over terræn, set mod SSØ

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 4, 30 m over terræn, set mod SV



## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigspunkt 4, 30 m over terræn, set mod V

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 5, 12 m over terræn, set mod SSØ

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 5, 12 m over terræn, set mod S

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 5, 12 m over terræn, set mod SV

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 5, 20 m over terræn, set mod S

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 5, 20 m over terræn, set mod SV

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 5, 20 m over terræn, set mod VSV

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 6, 12 m over terræn, set mod SØ



## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 6, 12 m over terræn, set mod S

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 6, 12 m over terræn, set mod V

Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtspunkt 7, 12 m over terræn, set mod SSØ

## Hersted Industripark - Indbliksgener



Udsigtpunkt 7, 12 m over terræn, set mod S

## Bilag 7

ALBERTSLUND KOMMUNE

VINDVURDERING –  
HERSTED

TEKNISK NOTAT

ADRESSE COWI A/S  
 Parallevej 2  
 2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

## INDHOLD

1	Baggrund	1
2	Forudsætninger	2
2.1	Området	2
2.2	Det lokale vindklima	5
3	Lidt om vindkomfort	8
4	Vindvurdering	10
4.1	Generelt	10
4.2	Vindmiljø	12
5	Referencer	14

## 1 Baggrund

Dette notat indeholder en vurdering af de vindmæssige forhold for udviklingen af Hersted Industripark, Albertslund Kommune. Vurderingen er lavet ud fra generelle erfaringer og viden om vindforhold i bymæssig bebyggelse kombineret med information om det overordnede vindklima.

Vurderingen er baseret på følgende materiale om byudviklingsprojektet:

- › Forslag til Kommuneplantillæg 15, Byomdannelse af Hersted Industripark 2021 (udkast)
- › Masterplan Hersted 2045, oktober 2019, Albertslund Kommune

PROJEKTNR. A224739-005  
 DOKUMENTNR. A224739-105  
 VERSION 1.0  
 UDGIVELSESDATO 21. april 2021  
 UDARBEJDET SAMI  
 KONTROLLERET SIRE  
 GODKENDT KHHI

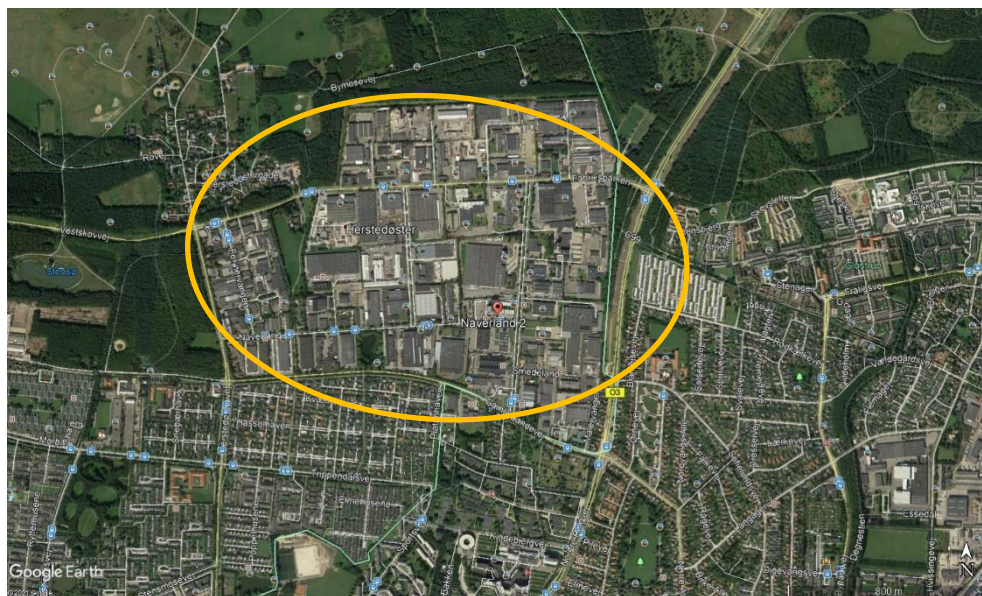
- › DMI Technical Report 99-13 indeholdende vindroser fra danske vindstationer
- › Sketch-up 3D model af generisk karré.

Det skal understreges, at på dette strategiske niveau er der ikke sikkerhed for, at bygningerne placeres og udformes som vist i det angivne materiale. Vurderingerne vil derfor tage udgangspunkt i de typiske bygninger og karréer, der ligger i planerne, men ikke gå i detalje for specifikke bygninger.

## 2 Forudsætninger

### 2.1 Området

Figur 2.1 viser satellitfoto over Hersted Industripark og omgivelser. Området kan betegnes som almindelig bymæssig bebyggelse.



Figur 2.1 Satellitfoto Hersted Industripark.

Figur 2.2 viser Albertslund Kommunes illustrationsplan over området. I det stationsnære kvarter ("stationsbyen"), planlægges højt byggeri med op til 12 etager, og i de øvrige kvarterer planlægges med højder op til 3 og 5 etager. Figur 2.3 viser en tydeligere oversigt over navngivningen af de enkelte kvarterer.



Figur 2.2 Illustrationsplan.



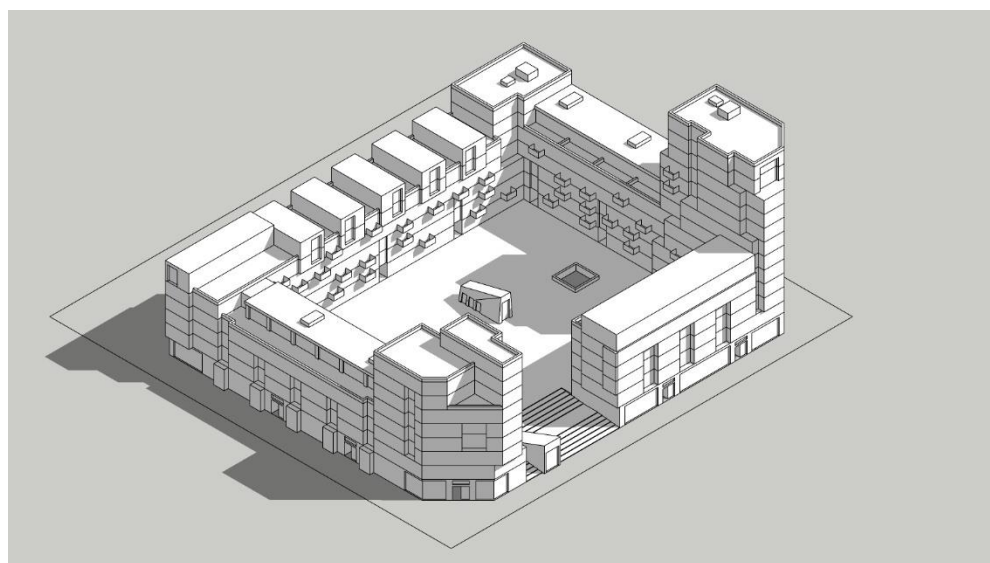
Figur 2.3 Navngivning af kvartererne.

Nogle typiske snit vises i Figur 2.4, hvor især det øverste og nederste er interessante ud fra et vindmæssigt synspunkt, på grund af de høje bygninger på op til 12 etager.

Figur 2.5 viser en generisk karré.



Figur 2.4 Nogle typiske snit, Bygaden (Stationsbyen), Formervangen (Hersted Skovby) og Smedeland/Bygaden (Stationsbyen, overfor Doll-Byen).



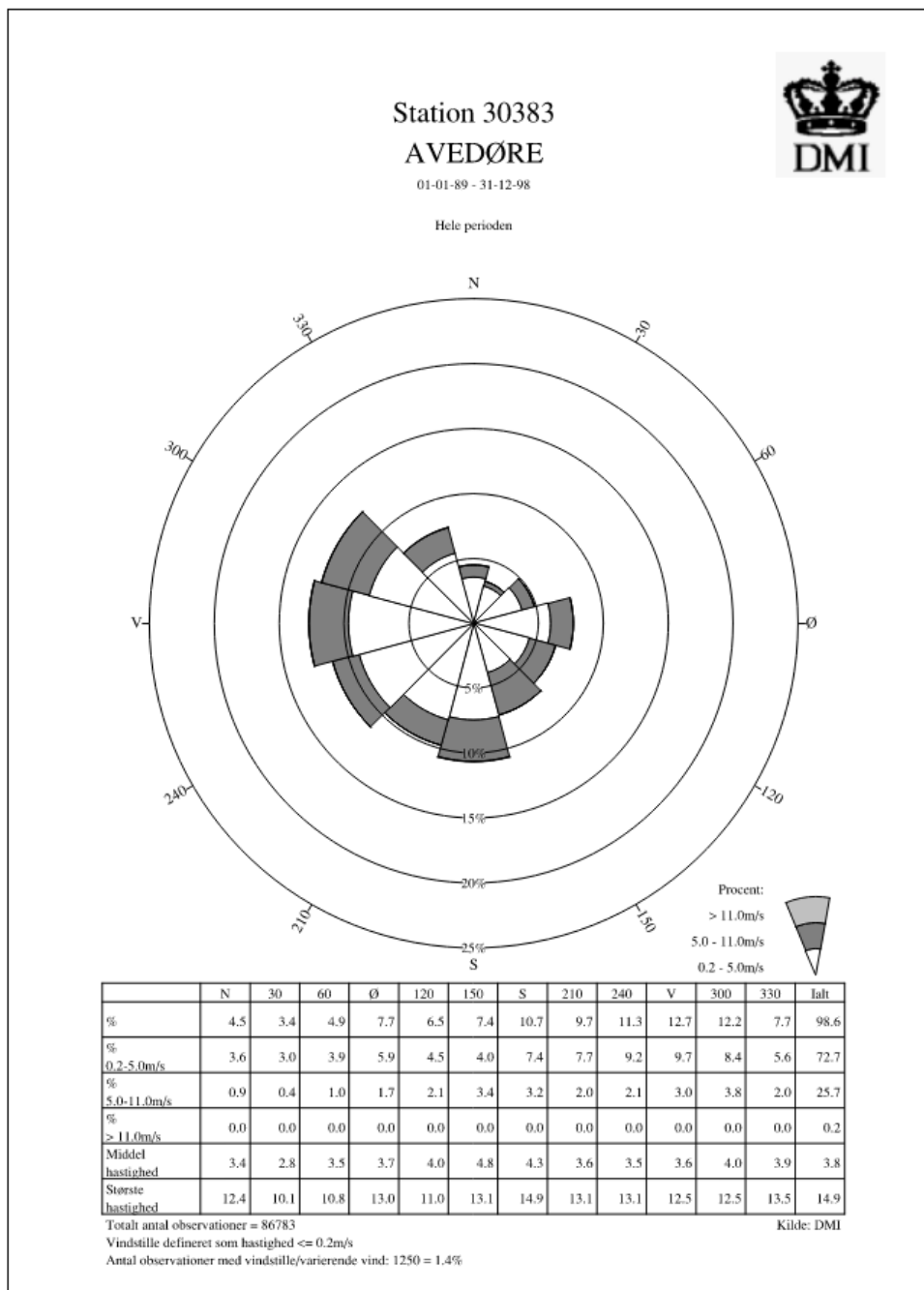
Figur 2.5 Generisk karré, Stationsbyen.



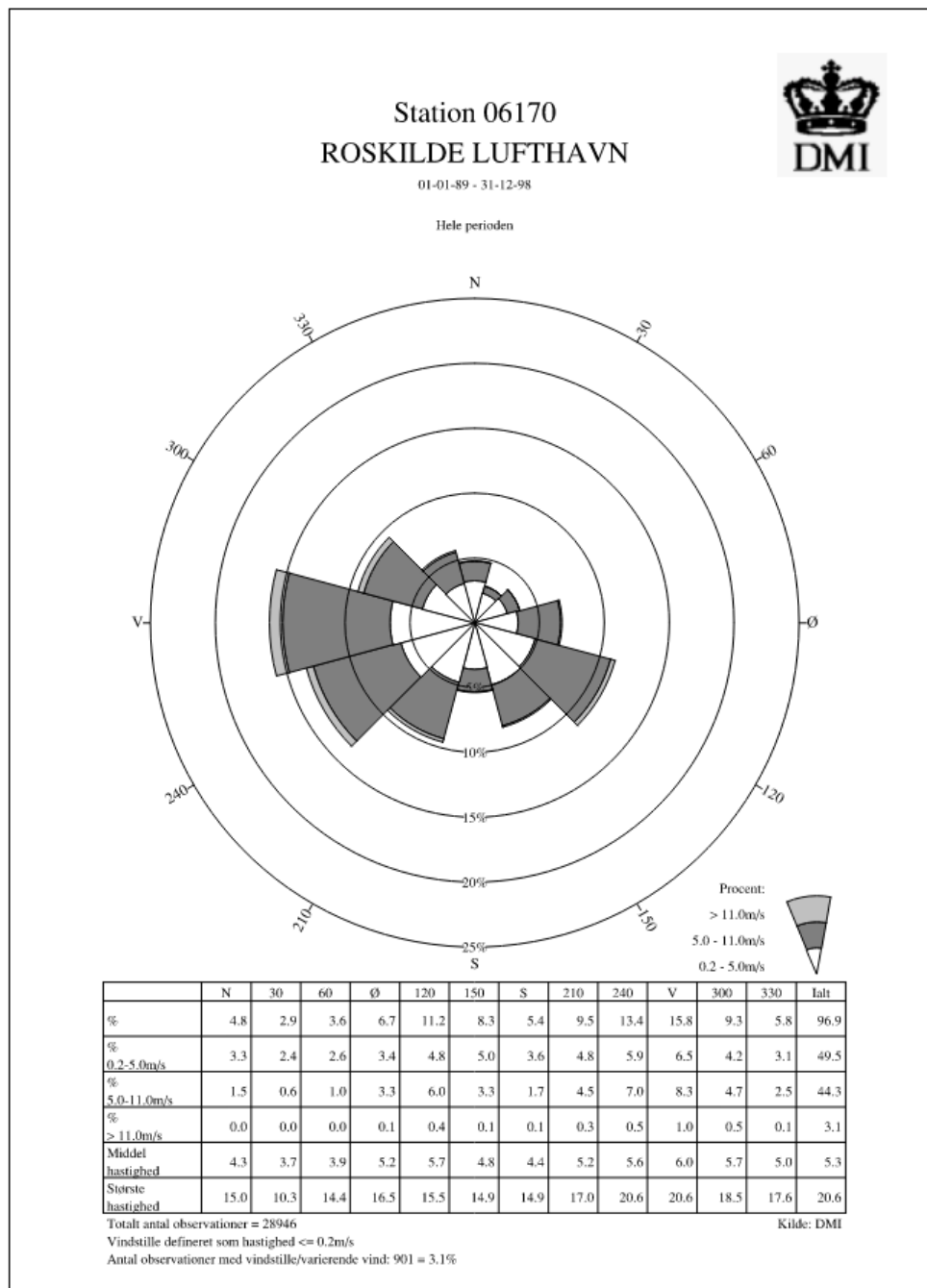
## 2.2 Det lokale vindklima

I Figur 2.6 til Figur 2.8 vises vindroser på års- og månedsbasis fra DMI's nærmeste målestationer i Avedøre, Roskilde og Kastrup Lufthavn. Dette er de nærmeste, alment tilgængelige vindmålestationer. Målingerne refererer til 10 min middelvind 10 m over terræn og dækker en periode på 10 år. Vindhastighederne er angivet i klasserne under 5 m/s, mellem 5 m/s og 11 m/s og over 11 m/s. Målestationen i Avedøre blev lukket ned i 1999.

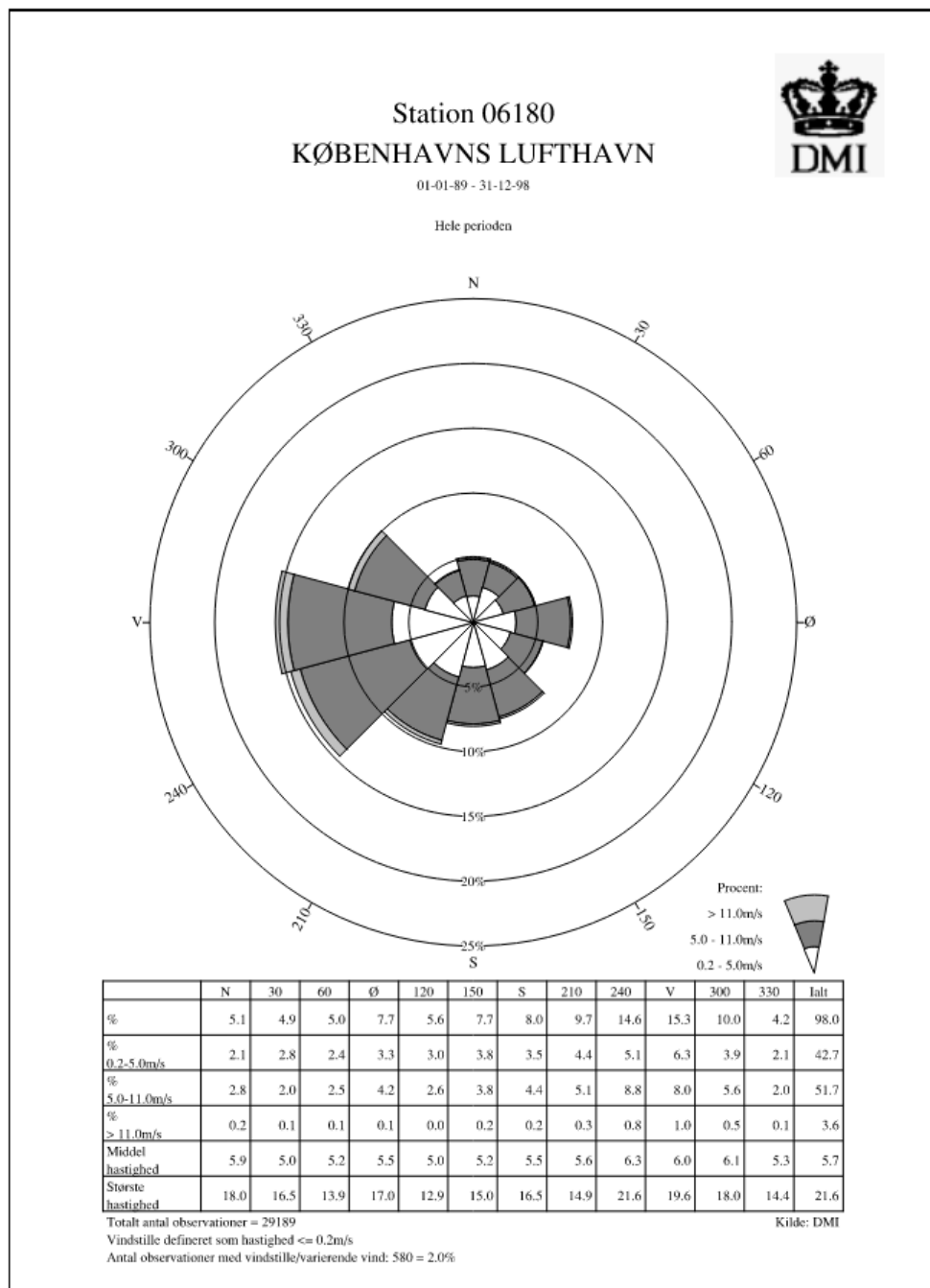
Mens vindroserne for Roskilde og Kastrup Lufthavn ligner hinanden (den mest tydelige forskel er den hyppigere vind direkte fra syd, som kan skyldes den direkte vej for vinden henover vandet ved Kastrup), skiller vindrosen for Avedøre sig ud, fordi den viser betydeligt mildere vindklima. Dette virker ikke helt realistisk. De følgende vurderinger af vinden baseres derfor kun på vindroserne fra de to lufthavne.



Figur 2.6 Vindrose Avedøre, hele året. Fra DMI.



Figur 2.7 Vindrose Roskilde Lufthavn, hele året. Fra DMI.



Figur 2.8 Vindrose Kastrup Lufthavn, hele året. Fra DMI.

Det lokale vindklima ses at være domineret af vestlige vinde, især når vindhastigheden kommer over 5 m/s, men også med en hyppig komponent af vind fra sydøst.

### 3 Lidt om 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 (åbne landområder), er mindre følsomme for vind end beboere i relativt stille områder (byområder), ligesom temperatur spiller en stor

rolle. På en varm sommerdag er toleransen for vind betydeligt højere end på en kold vinterdag. Alligevel kan man baseret på statistiske og empiriske betragtninger opstille komfortkriterier for vind i bymiljøer. F.eks. kan man anvende *Lawsons* kriterier (Ref. /1/). Til denne indledende vindvurdering vil disse kriterier *ikke* blive anvendt, da det ikke er muligt at give en absolut vurdering uden at gennemføre tre-dimensionelle strømningsberegninger (CFD) eller vindtunnelforsøg, men kriterierne er medtaget her af hensyn til eventuel senere brug samt for at give en generel, men kort, indføring i vindkomfortvurdering.

Lawsons kriterier er baseret på mange års erfaring opbygget på University of Bristol. De anvendtes i let modificeret form for London Docklands. Der eksisterer også en række andre kriterier for vindkomfort i litteraturen, af grundlæggende samme tilsnit men med vekslende grad af detaljering og med andre grænseværdier, men en samlet konsensus er endnu ikke etableret. Lawsons kriterier ligger nogenlunde i midten af gruppen af kriterier, og er således hverken særligt konservative eller særligt bløde.

Lawson 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 unacceptable vindforhold for fodgængere som angivet i følgende skema. Oprindeligt er disse kriterier angivet i Beaufort men er her omregnet til m/s ifølge DMI's oplysninger (derfor de skæve værdier).

Skemaet i Tabel 3.1 bruges som følger:

For rask gang fås unacceptable forhold hvis det blæser mere end 10,7 m/s i 2% af tiden (eller mere). Stillesiddende aktivitet i længere tid går fra acceptabelt til tåleligt, hvis det blæser mere end 3,3 m/s i 4% af tiden.

Tåleligt (frem for acceptabelt) bruges ofte som kriterium for et givet byggeri, da forsøg og/eller beregninger ofte laves uden træer eller andre mindre elementer, som kan virke skærmende. Forholdene kan derfor ofte i virkeligheden være lidt bedre end målt i forsøg eller beregnet.

Ses f.eks. på årsvindklimaet, skal "tiden" i ovenstående forstås som et år.

Tabel 3.1 Lawsons kriterier for fodgængerkomfort, Ref. /1/.

Område/Aktivitet (forventet/foreskrevet)		Kriterium for vindhastighed og overskridelse	
Beskrivelse	Betegnelse	Grænse ml. tåleligt og uacceptabelt	Grænse ml. acceptabelt og tåleligt
Veje, p-arealer	A	6% > 10,7 m/s	2% > 10,7 m/s
Rask gang med et formål, cykling	B	2% > 10,7 m/s	2% > 7,9 m/s
Gang, slentren	C	4% > 7,9 m/s	6% > 5,4 m/s
Stående	D	6% > 5,4 m/s	6% > 3,3 m/s
Indgangsområder, døre	E	6% > 5,4 m/s	4% > 3,3 m/s
Siddende	F	1% > 5,4 m/s	4% > 3,3 m/s

Vindhastighederne bør inkludere et hensyn til turbulensniveauet i vinden. En relativt svag men meget turbulent vind kan godt føles ubehageligere end en stærkere men ikke særlig turbulent vind.

## 4 Vindvurdering

Vindforholdene i et byområde afhænger ikke kun af orienteringen af gaderne i forhold til de dominerende vindretninger, men også af højden på bygningerne. Ofte opleves de værste vindgener i områder med høje huse.

### 4.1 Generelt

Når vind strømmer rundt om et enkeltstående højhus, Figur 4.1 og Figur 4.2, vil der dels dannes en hvirvel på jorden opstrøms for bygningen, dels ske en hastighedsforøgelse langs siderne af bygningen. Denne hastighedsforøgelse er forårsaget af, at vindhastigheden øges når den presses rundt om bygningens hjørner; men også at hvirveldannelsen foran bygningen strækkes rundt om bygningen og overlejres det fri vindfelt.

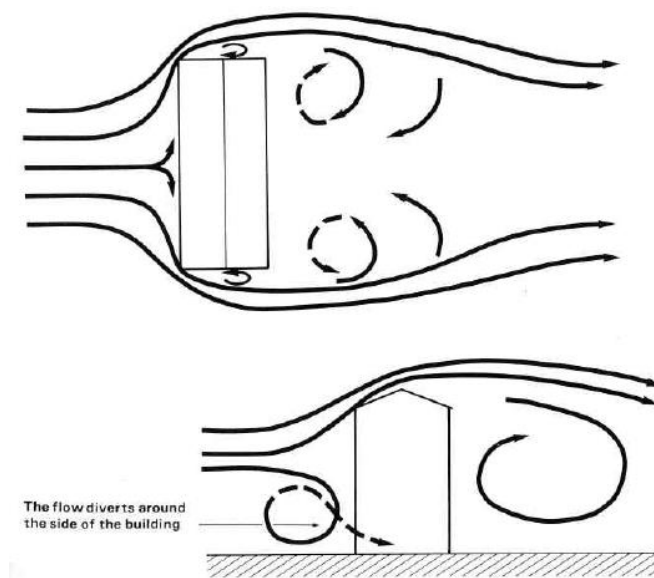
Dette strømningsmønster bevirker, at der langs randen af læområdet bag bygningen vil være randhvirvler eller zoner, hvor vindhastigheden vil være højere end vindhastigheden foran bygningen. Disse randhvirvler kan, afhængig af geometrien, strække sig relativt langt bagud fra bygningen.

Vindtunnelforsøg med forskellige bygningsmodeller angiver, at middelvindhastigheden i gadeniveau kan forventes at være ca. 95% af vindhastigheden i niveau med bygningens tag. Med de normale antagelser om vindhastighedens variation med højden vil vindhastigheden bare i 40 m højde let kunne blive næsten dobbelt så stor som normalt i fodgængerhøjde.

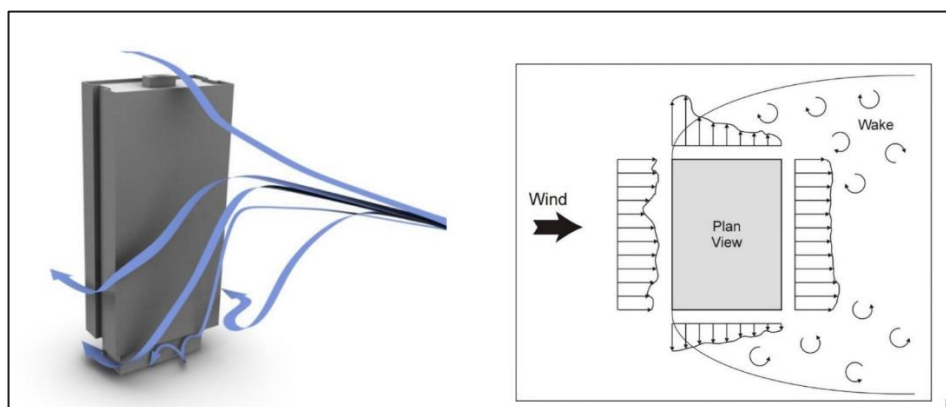
Når to høje huse står tæt på hinanden, kan det give anledning til yderligere forstærkning af vind i gadens retning (tunneleffekt). På forsiden af bygningen kan der dannes nedfaldsvinde til gene ved f.eks. indgangspartier.

Når vinden rammer en bygningsfacade vil den presses dels over og dels udenom bygningen under dannelse af randhvirvler som beskrevet. Er bygningen forsynet med en portåbning i gadeniveau, der forbinder bygningens forside med bagsiden, vil en del af vindstrømmen presses igennem denne åbning.

Vindtunnelforsøg angiver, at vindhastigheden i sådanne portåbninger overslagsmæssigt kan regnes til at være ca. 15% højere end vindhastigheden i niveau med bygningens tag.



Figur 4.1. Principskitse af hvirveldannelse omkring høje bygninger.



Figur 4.2. 3D illustration af vindforløbet omkring et højt hus, og trykfordelingen på huset (indsat).

I et byområde interagerer vindstrømmingerne med hinanden, og bygninger kan give læ for hinanden eller forstærke vinden på måder, der ikke altid lader sig forudsige uden nærmere analyse (vindtunnelforsøg eller 3D simuleringer).

Bag huse og beplantninger reduceres vindhastigheden i forhold til åbent terræn. Den præcise reduktion er svær at forudsige uden at lave detaljerede simuleringer eller vindtunnelforsøg; men som en indikator kan det erfaringsmæssigt siges, at

vindhastigheden reduceres med størrelsesordenen 40% - 50% i forhold til vindhastigheden i tagniveau, hvis man ikke befinder sig i zoner med hvirveldannelse.

Bag tætte beplantninger af løvtræer reduceres vindhastigheden med størrelsesordenen 30% - 50% i forhold til vindhastigheden på åben mark.

## 4.2 Vindmiljø

I det følgende gennemgås hvert kvarter vist i Figur 2.3 med hensyn til vindforhold. Der tages udgangspunkt i kvarterernes udseende efter endelig udbygning som beskrevet i masterplanen.

### 4.2.1 Hersted Skovby

Hersted Skovby lige øst for Vestskoven er planlagt som rent boligkvarter med boliger op til 3 etager. Den gennemgående vej, Formervangen, er næsten vinkelret på de dominerende vindretninger. Der er ikke noget i den overordnede plan, der giver anledning til særlig bekymring omkring vindkomfort, hverken høje bygninger eller anlægning af husene langs lange gadestrøg parallelt med de dominerende vindretninger.

### 4.2.2 Next

Dette kvarter er et lille boligkvarter med bygninger op til 5 etager lige øst for et åbent, rekreativt område. Kvarteret er markeret som bestående af en blanding af etageboliger og rækkehuse. Som bygningerne er vist på masterplanen kan der godt være en risiko for lidt forringet vindkomfort mellem etageboligerne ud til det grønne område, da de næsten ligger parallelt med de dominerende vindretninger fra vest. De bagvedliggende etageboliger mod vest i kvarteret er alle markeret med åbne "indgange" mod syd og nord, hvilket ud fra et vindkomfortsynspunkt må anses for at være en fordel.

### 4.2.3 Bylunden

Bylunden er et blandet erhvervs- og boligområde syd for Next. Det er angivet at have punkthuse og etagebyggeri, inkl. et p-hus. Der er ikke noget, der på nuværende stadi giver anledning til særlige bekymringer for dårlig vindkomfort her i forhold til forventet.

### 4.2.4 Sydvangen

Dette kvarter er planlagt som et boligområde med op til 5 etager. Mod vest grænser det op til Vestskoven, og mod syd til eksisterende boligbyggeri i Albertslund. De samme bemærkninger gælder her som ovenfor, at det vil være en fordel ikke at orientere for mange gader langs de højere bygninger med de dominerende vindretninger. Der er vist et par enkelte bygninger, der er gennemgående nord-syd i kvarteret, dvs. de dominerende vindretninger er lige på de lange facader. Det skal bemærkes, at jo højere sådanne bygninger er, desto højere er sandsynligheden for forøget vindhastighed rundt om hjørnerne.



### 4.2.5 Hip I

Hip I er et stort kvarter næsten centralt i området planlagt som blandet erhverv og bolig med bygninger op til 5 etager. Den gennemgående gade er Farverland, som er næsten nord-syd. Der er ikke noget, der på nuværende stade giver anledning til særlige bekymringer for dårlig vindkomfort her i forhold til forventet.

### 4.2.6 Hip II

Dette er det nordligste kvarter rammet ind af Vestskoven mod vest og nord. Det er planlagt som rent boligområde med bygninger op til 5 etager. Der ses ikke på nuværende detaljeringsniveau noget som giver særlig anledning til bekymring mht. vindkomforten i dette kvarter.

### 4.2.7 Skovlodden

Dette lille kvarter er beliggende mod nordøst i området, og planlægges som blandet erhverv og bolig med op til 5 etager. Der ses ikke nogen særlige udfordringer her med hensyn til vindkomfort.

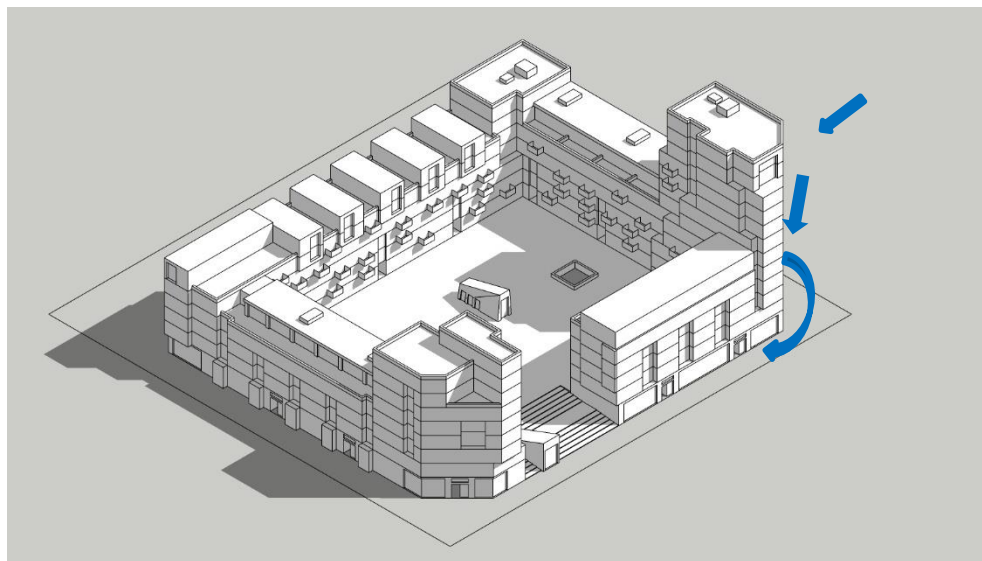
### 4.2.8 Doll-byen

Dette er et mindre kvarter mellem Hip I og Stationsbyen. Det er planlagt som blandet erhverv og bolig med op til 5 etager. Det skal bemærkes, at Doll-house er væsentlig højere og det antages at forblive. For dette kvarter vises et eksisterende byggeri tilføjet tårne, lysgårde og grønt tag, og det anbefales at se nærmere på vindkomforten for og omkring dette på et senere stade. Dette gælder også for Doll-house som både i sig selv og i samspil med nærliggende bygninger kan give anledning til dårlig lokal vindkomfort.

### 4.2.9 Stationsbyen

Stationsbyen er kvarteret med de højeste bygninger. Det er planlagt som et tættere kvarter med høje bygninger op til 12 etager og er angivet som letbane/bydelscenter med typisk karré-bebyggelse. Det er også her, der vil være størst sandsynlighed for forringet vindkomfort på grund af den tætte, høje bebyggelse. Hovedstrøget er Bygaden, som er orienteret øst-vest og dermed næsten parallelt med de dominerende vindretninger, flankeres i begge ender af høje bygninger.

Omkring alle de høje bygninger (12 etager eller tæt på) bør der foretages en konkret vurdering af vindforholdene lokalt, for at undgå forstærket vind rundt om hjørner (se også Figur 4.3), ved indgangspartier og lignende, og deraf følgende dårlig vindkomfort. Endvidere bør deres indbyrdes beliggenhed vurderes, således at de ikke interagerer negativt med hinanden. Der er på masterplanen angivet to høje bygninger på hver side af Bygaden ved indgangen fra Smedeland, og det kan give væsentlig forringet vindkomfort. Tilsvarende bemærkninger gælder for stationsenden af Bygaden, som ligger åbent for de også relativt hyppige sydøstlige og østlige vinde. Det anbefales generelt at have særlig opmærksomhed omkring især Bygaden for at undgå tunneleffekt i denne.



Figur 4.3 Vind der møder høj bygning, og drejes rundt om det nærmeste hjørne og forstærkes i gadeplan.

Den negative effekt omkring de høje bygninger kan mindskes ved for eksempel at trække dem tilbage fra gaden, evt. på et 1-2 etager høj base. Herved når den forstærkede vind ikke gadeplan. Der kan også arbejdes med udformningen af station og stationsplads, for at mindske vindpåvirkningen af den østlige ende af Bygaden.

Mellem karréer kan effekten af vind mindskes med beplantning og forskydning af karréerne.

#### 4.2.10 Kirkevænget/Kirkevungen

Kvarteret er planlagt som blandet erhverv og bolig med bygninger op til 5 etager. Det ligger i området sydøstlige hjørne, lige syd for Stationsbyen. Der gælder de samme bemærkninger her som for Sydvangen.

## 5 Referencer

/1/ Lawson, T. (2001). Building Aerodynamics. Imperial College Press.

## Bilag 8

# Hersted Industripark

Trafikal analyse



## Indhold

1	Indledning.....	3
2	Sammenfatning .....	4
2.1	Trafikafvikling i Hersted Industripark.....	5
2.2	Trafikafvikling på Nordre Ringvej.....	5
3	Byudvikling i Hersted Industripark.....	5
3.1	Udviklingsfaser og etaper .....	5
4	Beregningsforudsætninger .....	7
4.1	Modelberegninger .....	7
4.1.1	Boligsammensætning .....	7
4.1.2	Turrater.....	7
4.1.3	Validering.....	9
4.2	Kapacitetsberegninger.....	10
4.2.1	Forudsætninger for beregninger i kryds på O3 .....	10
4.2.2	Forudsætninger for beregninger i kryds i Hersted Industripark.....	11
5	Resultater af trafikberegninger .....	11
5.1	2019 – 0-scenarie .....	12
5.1.1	Opgørelse af ture .....	12
5.1.2	Trafik.....	12
5.2	2026 – Kommuneplantillæg 15.....	13
5.2.1	Byudvikling.....	13
5.2.2	Opgørelse af ture .....	13
5.2.3	Trafik.....	13
5.2.4	Kapacitet.....	14
5.2.5	Infrastrukturelle tiltag i fasen .....	14
5.3	2036 – MP 2036.....	15
5.3.1	Byudvikling.....	15
5.3.2	Opgørelse af ture .....	16
5.3.3	Trafik.....	16
5.3.4	Kapacitet.....	16
5.3.5	Rejsetider – Vestskovvej – Glostrup Hospital .....	17
5.3.6	Infrastrukturelle tiltag i fasen .....	17
5.4	2045 – MP 2045.....	18
5.4.1	Byudvikling.....	18

5.4.2	Opgørelse af ture .....	18
5.4.3	Trafik.....	18
5.4.4	Kapacitet.....	19
5.4.5	Infrastrukturelle tiltag i fasen .....	20

Titel	Hersted Industripark – trafikale analyse
Revision	1
Dato	7. juni 2020
Udarbejdet af	RA
Kontrolleret af	TBM



## 1 Indledning

Albertslund Kommune har indledt en planlægningsproces i forhold til at udvikle Hersted Industripark fra erhverv til boliger og kontor. Udviklingen har flere etaper og forventes afsluttet i 2045, hvor den sidste etape planlægningsmæssigt er implementeret. Første etape er indeholdt i Kommuneplantillæg 15, og de efterfølgende etaper er indeholdt i masterplanen. Der er gennemført en trafikale analyse, som beregner den forventede fremtidige trafik i 2026 (letbane i drift), 2036 (afslutning af kommuneplanperiode) og 2045 (masterplan fuldt udviklet).

Den trafikale analyse har to hovedformål, dels en kortlægning af fremtidig trafik i de enkelte etaper og dels foreslå udformning af kryds i det interne vejnet samt afværgeforanstaltning i forhold til det overordnede vejnet.

På figur 1 er gengivet et kort der viser udviklingsområdet ved Hersted Industripark. Der er to overordnede tilslutninger til O3 i øst ved henholdsvis Fabriksparken og Gl. Landevej, mod vest er der adgang til motorring 4 via Vestskovvej og mod syd er der opkobling mod Roskildevej via Herstedøstervej. Området har et samlet areal på cirka 1,4 mio. m<sup>2</sup>.



Figur 1. Udviklingsområdet ved Hersted Industripark.

I forhold til trafikale beregninger, er 2045 langt ude i fremtiden, og der kan være mange forhold, som kan påvirke, hvor meget trafik der genereres og attraheres i området. Også forhold der ligger uden for projektet, som fx ny teknologi og økonomisk aktivitet i samfundet.

Beregningen af fremtidig trafik foretages ud fra turrater. I projektet anvendes som udgangspunkt de af Vejdirektoratet opdaterede turrater fra 2020<sup>1</sup>. Der er i samarbejde med Glostrup Kommune udarbejdet et fælles udgangspunkt for turraterberegninger, som er vedlagt i bilag A. Når der anvendes turrater og plangrundlag, vil der alt andet lige blive beregnet på en worst-case situation, fordi det forudsættes, at planens rammer udnyttes 100%.

I de overordnede rammer fra masterplanen er det forudsat, at trafikken fordeles med cirka 2/3 på Fabriksparken og 1/3 på Gl. Landevej, samt 75% til/fra O3 og 25% til/fra Vestskovvej. Denne forudsætning er indarbejdet i trafikanalysen igennem forslag til fremtidig krydsudformning, hvor løsningerne ved Fabriksparken gøres kapacitetsstærke, mens der sikres en dossering i retning mod Gl. Landevej. Dermed gøres Fabriksparken mere attraktiv i forhold til rejsetid og regularitet, som i en vis grad kan kompensere for en eventuel lidt længere rute.

Trafikanalysen og de beregnede trafikmængder anvendes som baggrundsdata i forhold til miljøvurdering af Kommuneplantillæg 15 og masterplanen for Hersted Industripark, samt støjberegninger.

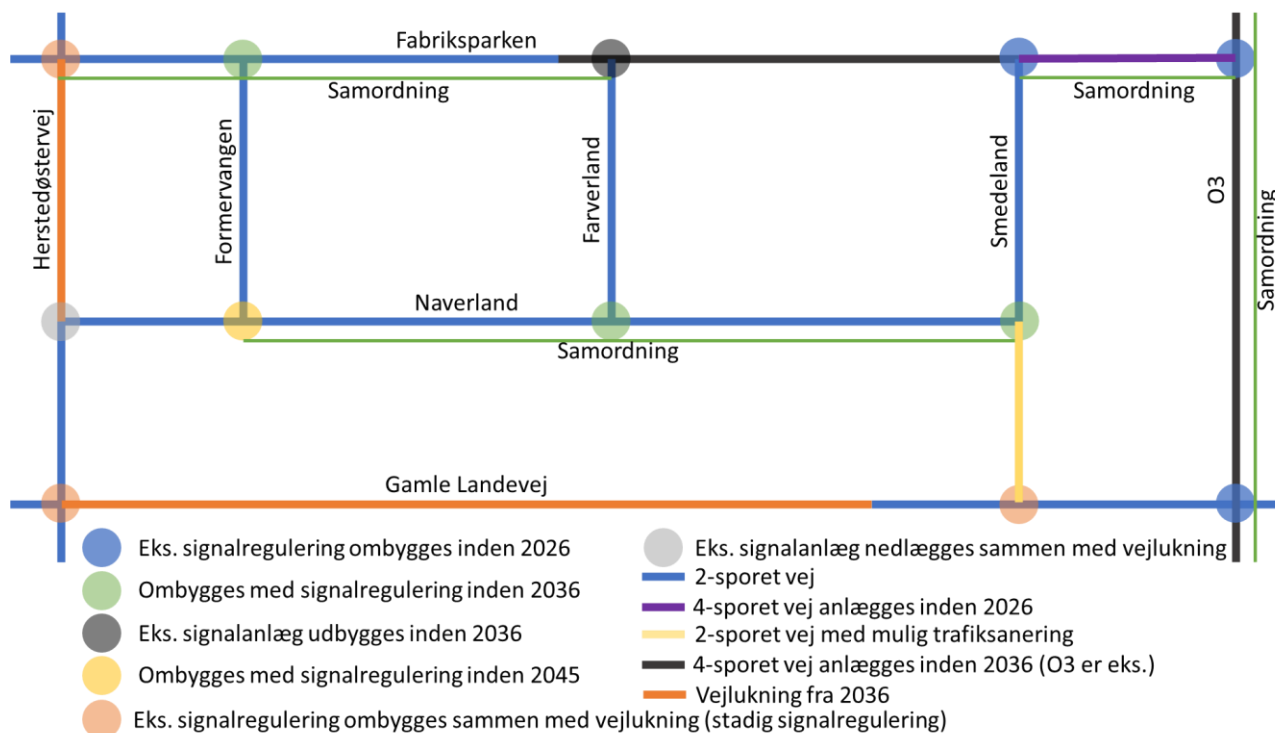
## 2 Sammenfatning

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

---

<sup>1</sup> Vejdirektoratet: Vejregler, Turrater, september 2020.





Figur 2. Forslag til udbygninger i vejnet og kryds frem mod 2045.

Det fremgår af figur 2, at kryds i det overordnede vejnet generelt skal ombygges til signalanlæg og eksisterende signalanlæg skal ombygges/tilpasses til den nye situation. Fabriksparken skal udvides til 2x2 spor på strækningen fra O3 til hen forbi Farverland for at kunne afvikle den forventede trafik i 2045.

## 2.1 Trafikafvikling i Hersted Industripark

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

Kapacitetsmæssigt er det muligt at lukke Herstedøstervej og Gl. Landevej.

## 2.2 Trafikafvikling på Nordre Ringvej

Det foreslås i første etape frem mod 2026 at forlænge venstresvingbanerne på O3 mod henholdsvis Fabriksparken og Gl. Landevej, hvorved trafikafviklingen sikres frem mod 2026. Kapacitetsberegningerne i 2036 og 2045 viser, at kapaciteten opbruges i begge kryds, og at der bliver behov for yderligere tiltag i forhold til at sikre trafikafviklingen. Det foreslås at udviklingen i trafikstigning og mønster følges løbende, således der kan foretages udbygninger og justeringer i tid.

# 3 Byudvikling i Hersted Industripark

## 3.1 Udviklingsfaser og etaper

Hersted Industripark udvikles i 3 etaper frem mod 2045, hvor området planmæssigt er fuldt udviklet. I forbindelse med trafikberegningerne regnes der på scenarierne gengivet i tabel 1.

Tabel 1. Beregnings-scenarier i forhold til trafik og kapacitet.

Situation	2019	2026	2036	2045
Eksisterende plangrundlag	X	X	X	X
KPT 15		X		
Masterplan			X	X

Beregningerne af eksisterende grundlag anvendes som reference og trafikalt bidrag for de områder, der endnu ikke er udviklet.

- 2019-beregning anvendes som reference i forhold til eksisterende forhold. I 2019 findes flere tællinger som er anvendt til tilpasning af rutevalg til/fra matriklerne og det overordnede vejnet.
- 2026-beregningen indeholder den fase 1 – etape 1 af byudviklingen, samt at letbanen er åbnet, som forventes at give et andet transportmiddelvalg.
- 2036-beregningen indeholder fase 1 – etape 1 og 2 og fase 2.
- 2045-beregningen indeholder den fulde udvikling indeholdt i masterplanen.

På figur 3 er vist en principiel inddeling af udviklingsområdet i en vejnets- og zonestructur. Farverne indikerer i hvilke udviklingsetaper områderne aktiveres.



Figur 3. Numereret zonestructur og principielt vejnet anvendt i trafikberegningerne. Røde områder er omfattet af KPT 15, Grøn og brun er områder der udvikles i MP frem mod 2036 og blå er områder der udvikles i MP frem mod 2045. De røde cirkler markerer afstanden fra letbanestationen – 0-600m, 600-1000m, 1000-1200m og >1200m.

## 4 Beregningsforudsætninger

Det er besluttet at beregne det trafikale grundlag ved anvendelse af nyeste turrater, hvor der beregnes trafik til/fra de enkelte matrikler i udviklingsområdet. Trafikken fordeles ud på vejnettet i en simpel regnearksmodel for de overordnede vejnet i udviklingsområdet, samt de omkringliggende overordnede kryds. Der er for hver matrikel vurderet, hvordan trafikanterne kører til/fra det overordnede vejnet, herunder O3/Fabriksparken, O3/Gl. Landevej, Herstedøstervej og Vestskovvej. Den endelige udlægning af trafikken er kalibreret op mod snit- og krydstællinger foretaget i 2019.

### 4.1 Modelberegninger

Der foretages beregninger med eksisterende plangrundlag for at have en reference trafikalt, som udviklingsscenarierne kan matches op i mod. Ligeledes anvendes den beregnede trafik til/fra de områder, der ikke udvikles sammen med områderne, som udvikles, hvorved der beregnes en totaltrafik for området. Dermed består eksempelvis udviklingsscenariet i 2026 af byomdannelse i det stationsnære område, mens de øvrige områder udvikles i overensstemmelse med den eksisterende plangrundlag.

I Kommuneplantillæg 15 udvikles det stationsnære område primært øst for Smedeland, mens de resterende områder følger det gældende plangrundlag. Disse områder fremskrives trafikalt som om, at de udvikles inden for rammerne af gældende planlægning frem mod 2045, således at rammen er fuldt udnyttet i 2045. Dette vurderes at give en worst-case beregning, fordi det må forventes, at grundejerne ikke videreudvikler erhvervsområderne fuldt ud i en forventning om, at områderne inden for en kortere periode skal byudvikles.

Der gælder samme princip for de efterfølgende udviklingsscenarier, hvor der udvikles i henhold til masterplanen frem mod 2045.

#### 4.1.1 Boligsammensætning

Plangrundlaget er opgjort på matrikelniveau for følgende grundlag:

- Eksisterende plangrundlag
- Kommuneplantillæg 15
- Masterplan

Det udleverede plangrundlag er vedlagt i bilag B – plangrundlag.

#### 4.1.2 Turrater

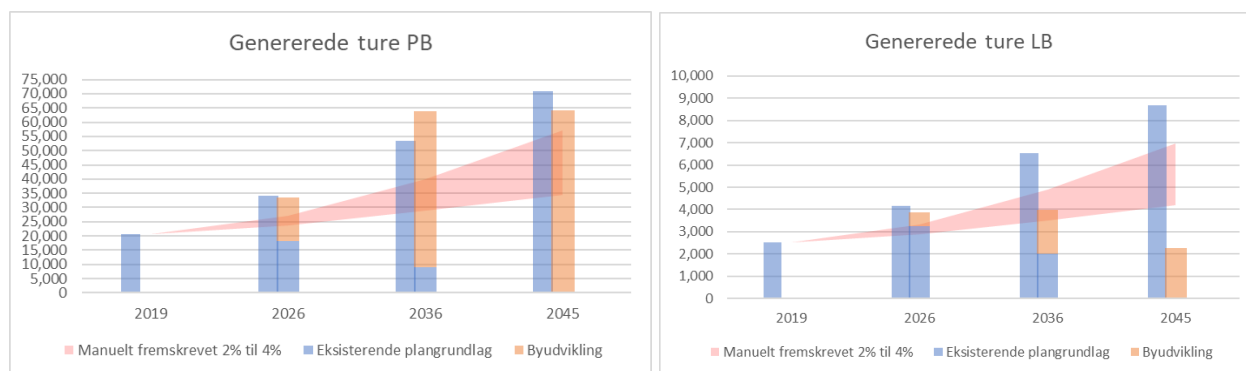
Turraterne for de forskellige anvendelser er beregnet ud fra vejreglen 2020, som er nyeste og gældende grundlag. Korrektioner i forhold til stationsnærhed, P-belastning og P-norm, samt bystørrelse er indregnet i turraterne i tabel 2.

Tabel 2. Turrater (bilture) anvendt i forbindelse med byudviklingen i Hersted Industripark.

	Turrater					
	Pr. Lejlighed	Pr. Rækkehus	Kontor	Erhverv	Detail	Special Detail
< 600 m	3,02	3,40	8,00	4,1	85,00	35,52
600 - 1000 m	3,10	3,57	8,40	4,1	85,00	35,52
1000 - 1200 m	3,12	3,61	8,40	4,1	85,00	35,52
> 1200 m	3,55	4,47	8,40	4,1	85,00	35,52

Turraterne i tabel 2 er afstemt med Glostrup Kommune, således at trafik i forbindelse med byudviklingsprojekter håndteres ens i begge kommuner. Detaljerede forudsætninger vedr. turraterne fremgår af Bilag A.

På figur 4 er det opgjort, hvor mange ture, der beregnes i de forskellige scenarier, for henholdsvis personbiler og lastbiler.



Figur 4. Beregnede antal ture i de forskellige scenarier. PB=Personbil og LB=Lastbil. Rødt bånd = fremskrivning af 2019 med 2-4%. I byudviklingsscenarierne er illustreret hvilken andel af trafikken der generes i områder der udvikles og i områder der er omfattet af eksisterende planer.

Det fremgår af figur 4, at det eksisterende plangrundlag potentielt giver flest genererede ture med en fuld udnyttelse i 2045 med cirka 71.000 bilture. Masterplanen giver tilsvarende cirka 64.000 bilture. Andelen af lastbilture reduceres løbende gennem perioden frem mod 2045 i takt med byudviklingen. I 2045 forventes der cirka 2.300 lastbilture. Det røde bånd på figur 4 viser en manuel fremskrivning af 2019-trafiktal med et spænd på 2-4%. Denne fremskrivning skal primært ses i forhold til de blå søjler, med udvikling inden for det eksisterende plangrundlag. Fremskrivningen indikerer, at der skal ske en ændring i sammensætningen eller en større fortætning af eksisterende erhvervsarealer for at opnå den beregnede trafik inden for eksisterende planlægning. En stigning i trafikken på 4% betegnes normalt som en relativt stor årlig stigning.

I forhold til at kunne gennemføre kapacitetsberegninger i krydsene i udviklingsområdet skal de beregnede ture opdeles i spidstimer morgen og eftermiddag, samt i den resterende del af døgnet. Fordelingen er foretaget i henhold til vejreglen<sup>2</sup>. Der er dog foretaget en tilpasning af andel lastbiler til/fra erhverv til 22% mod normalt maks. 19%. Tællingerne på flere veje internt i Hersted Industri Park viser lastbilprocenter på over 20%.

<sup>2</sup> Vejdirektoratet: Vejregler, Turrater, september 2020.

Tabel 3. Fordeling af turrater efter køretøjstype og spidstimer/døgn, samt anvendelse og afstand til station. Pb=personbil, LB=lastbil, M=morgen, E=eftermiddag, gen=genereret og att=attraheret.

Type	Turrate		Køretøjs andel		Spidstime andel				Restdøgn andel	
	Turrate	pr	pb	lb	m_gen	m_att	e_gen	e_att	r_gen	r_att
Lejligheder <600	3,02	pr antal	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse <600	3,40	pr antal	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Lejligheder (600 - 1000)	3,10	pr antal	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse (600 - 1000)	3,57	pr antal	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Lejligheder (1000 - 1200)	3,12	pr antal	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse (1000 - 1200)	3,61	pr antal	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Lejligheder (>1200)	3,55	pr antal	0,97	0,03	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Rækkehuse (>1200)	4,47	pr antal	0,96	0,04	0,17	0,05	0,08	0,2	0,75	0,75
Kontor <600	8,0	pr 100 m2	0,95	0,05	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Kontor >600	8,4	pr 100 m2	0,95	0,05	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Erhverv <600	4,1	pr 100 m2	0,78	0,22	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Erhverv >600	4,1	pr 100 m2	0,78	0,22	0,05	0,17	0,15	0,1	0,8	0,73
Detail	85	pr 100 m2	0,98	0,02	0,05	0,05	0,15	0,15	0,8	0,8
Special detail	35,52	pr 100 m2	0,9	0,1	0,02	0,02	0,15	0,15	0,83	0,83

I bilag C til bilag I findes excelfiler med modelberegningerne.

#### 4.1.3 Validering

Der er foretaget en overordnet validering af basisberegningen 2019. På de 4 vejadgange til området ved Fabriksparken, Vestskovvej, Herstedøstervej og Gl. Landevej, foreligger der tællinger i 2019. Tællingerne er sammenholdt med beregningen for 2019. Trafikmængderne fremgår af Tabel 1tabel 4.

Tabel 4. Trafikmængder fra tællinger 2019 og beregnede trafikmængder 2019.

Validering	Tælling 2019			Beregnet 2019		
	Biler	Lastbiler	Sum	Biler	Lastbiler	Sum
Vestskovvej	7.300	1.000	8.300	8.211	966	9.177
Herstedøstervej	9.000	1.300	10.300	8.434	1.054	9.489
Gl. Landevej	7.000	1.100	8.100	7.044	736	7.780
Fabriksparken	9.500	1.300	10.800	9.727	1.189	10.916
I alt	32.800	4.700	37.500	33.417	3.945	37.362

Det fremgår af tabel 4, at der er forholdsvis god overensstemmelse mellem de talte trafikmængder og de beregnede – særligt på totalmængderne. Der er i beregningerne en overvægt af biltrafik i forhold til lastbiltrafik. I forbindelse med beregning af lastbilture er der i vejreglen beskrevet et spænd for erhvervsområder på mellem 2-19 procent af det samlede antal ture. Lastbilprocenten ligger på flere veje i området på +20%. Dette skyldes formentligt, at der er flere større logistikvirksomheder og et busdepot i området. På den baggrund er lastbilprocenten opjusteret fra de normale maks. 19% til 22% af turene i forbindelse med turberegningen for lastbiltrafik i områder med erhverv. I og med at beregningerne udregnes for en periode frem mod 2045, må der forventes en udskiftning i erhvervs sammensætningen over tid, hvorfor der ikke foretages yderligere opjusteringer, fordi lukning/flytning af blot én af de større logistikvirksomheder kan medføre at lastbilandelen reduceres væsentligt.

## 4.2 Kapacitetsberegninger

Det er valgt at gennemføre kapacitetsberegningerne i DanKap, som giver et godt overblik i forhold til, om der opstår kapacitetsproblemer og hvilken løsning, der kan sikre en god og trafiksikker trafikafvikling i fremtiden. I forbindelse med efterfølgende projekteringsfaser anbefales at løsningerne kvalificeres i eksempelvis Vissim, dels for at få indarbejdet trafikstyring og dels for at inddrage effekten af afviklingen de enkelte kryds imellem.

### 4.2.1 Forudsætninger for beregninger i kryds på O3

#### *Grundlæggende beregningsforudsætninger*

I DanKap-beregningerne er der foretaget en justering af følgende vejregelbestemte parametre:

1. Antal personbilenheder (PE), som afvikles i mellemtid ved venstresving, er hævet fra 2 til 3 grundet den store krydsgeometri i krydsene på O3. Dermed afvikles mindst 3 venstresvingende biler pr. omløb i forbindelse med venstresving.
2. Min. grøntid er reduceret fra 6 sek. til 4 sek. for beregningsteknisk at kunne indpasse letbanen. Denne justering er uden betydning i øvrigt på beregningerne.
3. Trafikken er indlagt som biltrafik og lastbiler/busser, og der er ikke indlagt cykeltrafik.

Beregningerne i DanKap kan ikke tage højde for trafikstyringen, hvorfor beregningerne er optimeret manuelt i forhold til at få så lave belastningsgrader som muligt på i de enkelte vognbaner. I en senere projektering skal der arbejdes videre med trafikstyring og evt. prioritering af de enkelte strømme.

#### *Letbane*

Det forudsættes, at der er 5 minutters drift på letbanen på O3 i begge retninger, hvorved letbanen i gennemsnit har en passage i hvert andet signalomløb (100 sek. omløb). I Vissim-modellen udviklet i forbindelse med planlægning af letbanen, er der afsat en mellemtid ved letbanepassage på 15 sek. i krydset ved Gl. Landevej og 18 sek. ved Fabriksparken. I DanKap-beregningerne indlægges en ekstra fase i det normale signalprogram på henholdsvis 8 sek. ved Gl. Landevej og 9 sek. ved Fabriksparken, hvorved krydset i gennemsnit vil få en belastning svarende til letbanepassageerne.

#### *Gl. Landevej/O3*

Der er for krydset O3/Gl. Landevej arbejdet med følgende faser i signalet ved scenarieberegninger fra 2026 og frem:

1. Afvikling af trafik på O3.
2. Hjælpefase til afvikling af ligeud og venstresvingende trafik fra O3 syd samtidig med førgrønt for højresvingende fra Gl. Landevej.
3. Afvikling af Gl. Landevej og Mellemvangen.

4. Hjælpefase til afvikling af trafik fra Mellemvangen.
5. Afvikling af letbane.

## Fabriksparken/O3

Særligt for beregningerne i 2026 for Fabriksparken er geometrien i letbaneprojektet udformet således, at højre- og venstresving mod Fabriksparken kan afvikles samtidigt. Dette forhold kan ikke indeholdes i én DanKap-beregning. De beregninger, der er gengivet i nærværende notat, indeholder ikke højresvingende mod Fabriksparken, da det vurderes at give den mest realistiske beregning.

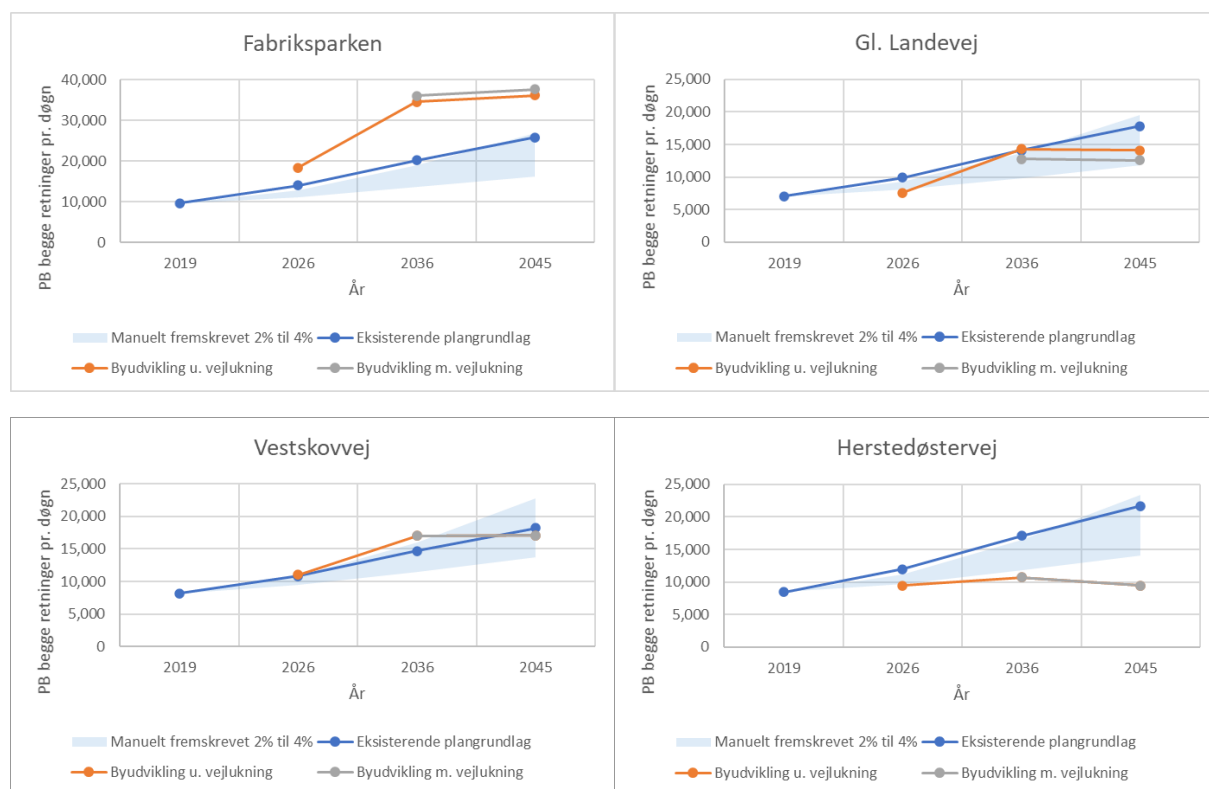
Krydsene på O3 bør efterprøves i Vissim, som en del af monitoreringen, dels for at gengive kapaciteten mere korrekt, hvor geometri og trafikstyring indgår i beregningen og dels i forhold til at kunne foretage justeringer i tide.

### 4.2.2 Forudsætninger for beregninger i kryds i Hersted Industripark

Der benyttes standardindstillinger i DanKap. Trafikken indlægges som biler og lastbiler, men ingen cyklister og fodgængere.

## 5 Resultater af trafikberegninger

Med afsæt i trafikberegningerne for masterplan 2045 er der gennemført indledende kapacitetsberegninger, for derigennem at klarlægge de overordnede rammer for den fremtidige udformning af krydsene. På figur 5 er gengivet overordnede trafiktal for tællesnit i udkanten af Hersted Industripark ved de 4 kryds, der afgrænser området.



Figur 5. Beregnet personbiltrafik i de 4 kryds der afgrænser Hersted Industripark.

Det fremgår af figur 5, at der er stor forskel på, hvordan trafikken udvikler sig på de forskellige veje. Dette skyldes de overordnede ønsker, der er i masterplanen om, at Fabriksparken i fremtiden skal være den trafikale hovedåre, mens der ikke i samme omfang ønskes stigninger på Herstedøstervej og GL. Landevej. Det er tydeligt, at stigningerne på Fabriksparken er markante og af en størrelse, der bevirker, at de trafikale løsninger på Fabriksparken skal være kapacitetsstærke for at kunne afvikle trafikken.

I løsningsudviklingen er det forsøgt at sikre tilstrækkelig kapacitet ved stoplinjerne, hvorved eventuel fremtidig udbygning kapacitetsmæssigt i første omgang kan ske gennem forlængelse af svingbaner og signalteknisk optimering. Dermed udgås dyre udbygninger i selve krydsområdet, som vil kræve arealerhvervelse og flytninger af signalmateriel.

Der er foretaget kapacitetsberegninger for fremtidig trafik i 2026, 2036 og 2045. Der er flere steder i vejnettet, som vil blive udfordret med 2045 trafik. Derfor er en af de overordnede afværgeforanstaltninger at monitorere trafikudviklingen, således at der kan skrives ind i tide. Som tidligere beskrevet er der mange forhold, der ligger uden for projektet, der kan påvirke efterspørgslen, hvorved monitorering af udviklingen er vigtig. Monitoreringen kan eksempelvis gøres ved etablering af tællefunktioner ved signalanlæggene, hvorved trafikken kan følges løbende. Alternativt kan der løbende gennemføres tællinger i udvalgte tværsnit, men denne metode giver ikke løbende data.

## 5.1 2019 – 0-scenarie

### 5.1.1 Opgørelse af ture

I 2019 er der beregnet cirka 20.500 bilture og 2.500 lastbilture til/fra Hersted Industripark.

### 5.1.2 Trafik

På figur 6 er gengivet overordnede trafiktal beregnet for basis 2019.



Figur 6. Beregnet trafik i basis 2019, angivet som ÅDT biler/lastbiler.

Det fremgår af figur 6, at trafikken er relativt jævnt fordelt på de 4 adgange til området. De større gennemgående veje har en ÅDT på 7-11.000, mens de mindre fordelingsveje har en ÅDT på 800-3000.



Detaljerede trafikberegninger fremgår af bilag C, hvor trafikken på strækninger og kryds fremgår samt for myldretiderne.

## 5.2 2026 – Kommuneplantillæg 15

### 5.2.1 Byudvikling

I Kommuneplantillæg 15 aktiveres det stationsnære område primært mellem O3 og Smedeland, se evt. figur 3. Matriklerne udgør cirka 430.000 m<sup>2</sup> ud af i alt cirka 1.400.000 m<sup>2</sup>. Området udbygges primært med boliger (lejligheder) og kontorer samt i mindre omfang detailhandel.

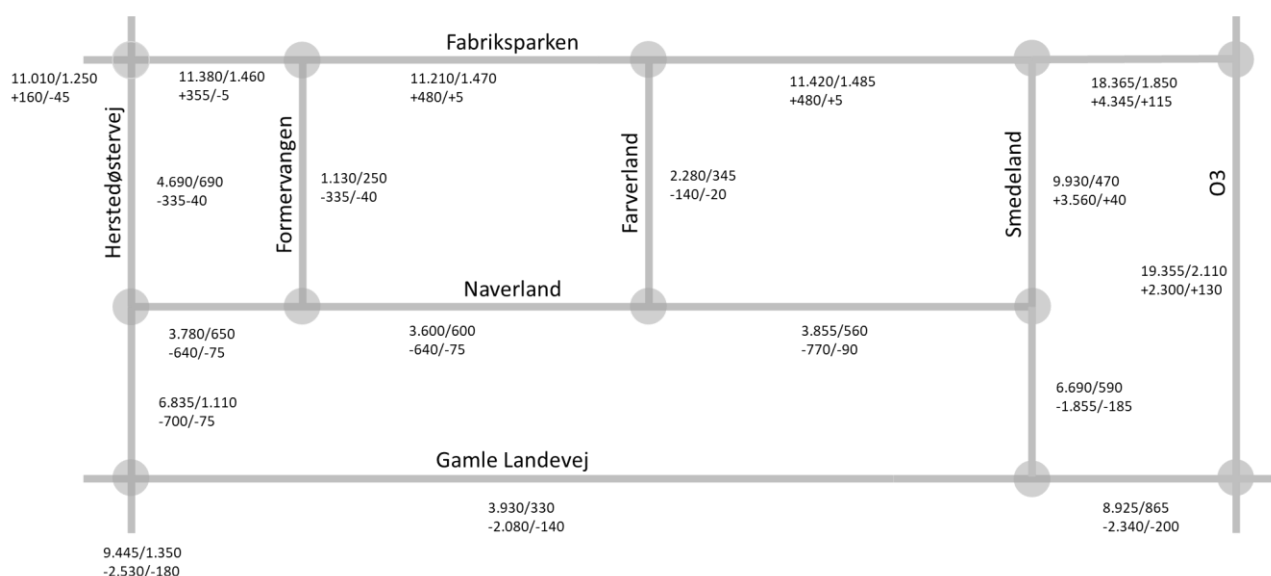
I bilag B fremgår en detaljeret opgørelse af fremtidig anvendelse på de enkelte matrikler.

### 5.2.2 Opgørelse af ture

I 2026 med kommuneplantillæg 15 er der beregnet cirka 37.500 ture til/fra Hersted Industripark i alt. De cirka 21.500 ture genereres i områder, der ikke er omfattet af kommuneplantillæg 15, mens de cirka 16.000 ture genereres i området omfattet af kommuneplantillæg 15. Der er i alt cirka 3.850 lastbilture.

### 5.2.3 Trafik

På figur 7 er gengivet overordnede trafiktal beregnet for kommuneplantillæg 15, samt ændringerne i forhold til basis 2026.



Figur 7. Beregnet trafik med kommuneplantillæg 15, 2026, samt forskellen til basis 2026, angivet som ÅDT biler/lastbiler. - = et fald i forhold til basis 2026, + = stigning i forhold til basis 2026.

Det fremgår af figur 7, at trafikken forventes at stige mest på Fabriksparken, hvor ÅDT forventes at blive cirka 20.000 køretøjer på strækningen frem mod O3. Ved de øvrige adgangsveje er stigningerne ikke lige så markante i forhold til basis 2019, hvilket hænger sammen med ønsket om at gøre Fabriksparken til den primære trafikvej i området. På fordelingsvejene stiger trafikken relativt meget, men til et niveau hvor trafikmængderne ikke umiddelbart giver kapacitetsudfordringer. I forhold til basis 2026, som fremgår af figur 7, ses generelle fald i trafikken på vejnettet i Hersted Industripark med undtagelse af den nordlige del af Smedeland og Fabriksparken, hvilket skyldes byudviklingen, som trafikalt søger mod Fabriksparken.

Detaljerede trafikberegninger fremgår af bilag C, hvor trafikken på strækninger og kryds fremgår samt for myldretiderne.

## 5.2.4 Kapacitet

Der er gennemført kapacitetsberegninger i DanKap for både morgen- og eftermiddagsspidstimen i alle krydsene markeret på figur 7. Beregningerne er gengivet i bilag E, hvor der foreligger udskrifter af beregningerne for de enkelte kryds.

Beregningerne viser, at der er behov for udbygninger i begge kryds på O3. Det er særligt venstresvingsbanerne mod Hersted Industripark, som ikke er lange nok til at rumme den efterspørgsel, der opstår. Dette bevirker, at der opstår kritiske tilbagestuvninger, som vil forstyrre trafikafviklingen i ligeudbanerne på O3, hvis ikke svingbanerne forlænges.

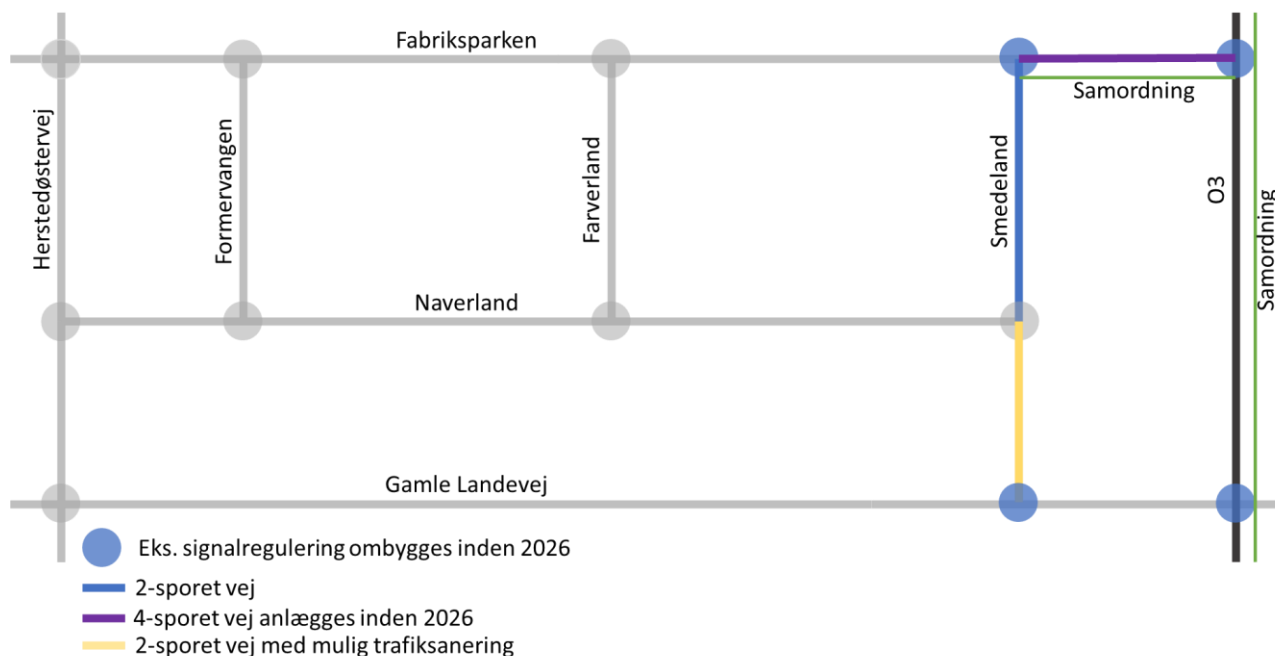
I Hersted Industripark kan langt de fleste strækninger og kryds afvikle den ekstra trafik, der generes frem mod 2026. Kapacitetsberegningerne viser, at der er behov for udbygning af kapaciteten i krydset Fabriks-parken/Smedeland. Udbygningen i krydset bliver ret omfattende med 2 ligeudbaner i hver retning på Fabriksparken, samt 2 spor i henholdsvis venstresvinget mod Smedeland og højresvinget fra Smedeland.

I krydset Gl. Landevej/Smedeland skal krydset tilpasses i forbindelse med ombygningen af Smedeland fra 4 til 2 spor. I forbindelse med denne ombygning skal grøntiden ikke optimeres, men tildeles således, at der opstår en dossering af trafikken fra Smedeland. Hvis ikke dette gøres, vurderes det, at udkørslen via Gl. Landevej vil blive for attraktiv, hvorved kapaciteten hurtigt opbruges i krydset Gl. Landevej/O3.

I det tilfælde at Gl. Landevej/O3 overbelastes, kan en trafiksanering af den sydligste del af Smedeland aktiveres. Denne sanering kan være bump eller vejindsnævninger til 1 spor, hvor trafikanterne er nødsaget til at holde tilbage for hinanden.

## 5.2.5 Infrastrukturelle tiltag i fasen

På figur 8 er illustreret hvilke ændringer, der skal foretages i infrastrukturen frem mod 2026.



Figur 8. Markering af kryds og vejstrækninger, som skal om/udbygges frem mod 2026.

Følgende tiltag foreslås etableret inden 2026 for at sikre trafikafviklingen til/fra Hersted Industripark og for at sikre en fordeling af trafikken som ønsket i masterplanen.

1. Udbygning af venstresvingsbanerne på O3 i begge kryds. I krydset ved Fabriksparken kan cyklisterne i vestsiden af O3 ledes ind på cykelstien, hvorved Fabriksparken kan passeres niveaufrit, samtidig med at der frigives kapacitet i krydset.
2. Udbygning af Fabriksparken til 4 spor på strækningen mellem Smedeland og O3
3. Udbygning af krydset Smedeland/Fabriksparken
4. Etablering af samordning på Fabriksparken.
5. Ombygning af krydset Gl. Landevej/Smedeland og tilpasning af grøntiden, således at trafik langs Gl. Landevej prioriteres, og der opstår en dosserende effekt af trafik fra Smedeland.
6. Hvis monitoreringen af trafikken viser, at trafikken på Gl. Landevej er større end ønsket, kan den sydlige del af Smedeland trafiksaneres, således rejsetiden forøges her.

## 5.3 2036 – MP 2036

### 5.3.1 Byudvikling

Med masterplanen i 2036 aktiveres næsten hele området med udtagelse af et område nord for Fabriksparken på cirka 320.000 m<sup>2</sup>. I 2036 omfatter byudviklingen i alt cirka 1.000.000 m<sup>2</sup>. De cirka 700.000 m<sup>2</sup> der aktiveres fra 2026 til 2036 udvikles primært med boliger (lejligheder og rækkehuse) samt kontor.

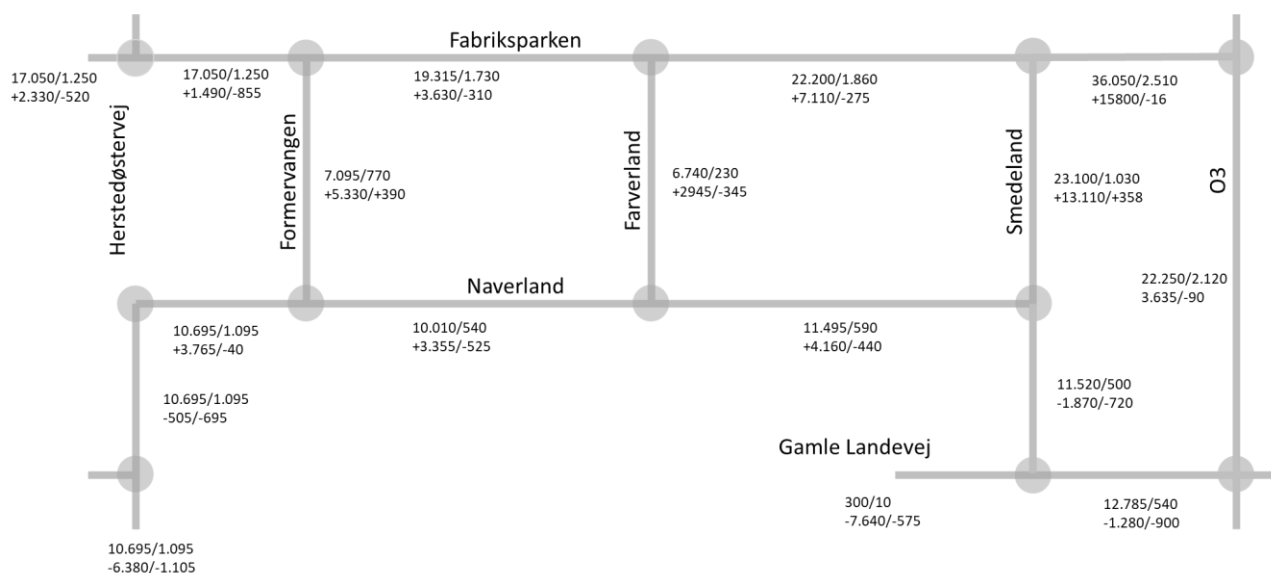
Planlægningen er ikke omfattet af gældende kommuneplan, men en vision for områdets udvikling. Den reelle planlægning forventes at blive fastlagt med den kommende kommuneplan 2034-2046. Dermed er de beregnede trafikmængder bedste bud på nuværende tidspunkt og der vil i høj grad være behov for løbende monitorering i forhold til at vurdere den trafikale udvikling og behov for de beskrevne tiltag.

## 5.3.2 Opgørelse af ture

I 2036 med masterplanen er der beregnet cirka 68.000 ture til/fra Hersted Industripark i alt. De cirka 11.000 ture genereres i områder, der ikke er aktiveret i masterplanen i 2036, mens de cirka 57.000 ture genereres i området aktiveret i masterplanen. Der er i alt cirka 4.000 lastbilture.

## 5.3.3 Trafik

På figur 9 er gengivet overordnede trafiktal beregnet for masterplanen i 2036. Der er beregnet trafik på en situation med og uden vejlukninger ved Herstedøstervej og Gl. Landevej. I kapacitetsberegningerne er der regnet på situationen med lukkede veje, fordi belastningen af vejnettet bliver størst/værst i denne situation.



Figur 9. Beregnet trafik med masterplanen i 2036 med vejlukninger ved Herstedøstervej og Gl. Landevej samt forskellen til basis 2036, angivet som ÅDT biler/lastbiler. - = et fald i forhold til basis 2036, + = stigning i forhold til basis 2036.

Det fremgår af figur 9, at trafikken forventes at stige mest på Fabriksparken, hvor ÅDT forventes at blive cirka 36.000 køretøjer på strækningen frem mod O3. I forhold til basis 2036, som fremgår af figur 9, ses fald i trafikken i den sydligste del vejnettet i Hersted Industripark, hvilket skyldes lukningen af Herstedøstervej og Gl. Landevej. Naverland og Formervangen aftager størstedelen af den omlagte trafik fra Herstedøstervej og Gl. Landevej, hvorfor der forekommer betydelige stigninger i trafikken. Der forekommer ligeledes stigninger på O3, som skyldes at trafikken kører frem til Fabriksparken for at komme til/fra Hersted Industripark. Generelt ses større fald i lastbiltrafikken, som konsekvens af omdannelse fra industri til bolig/kontor.

Detaljerede trafikberegninger fremgår af bilag F, hvor trafikken på strækninger og kryds fremgår samt for myldretiderne, herunder også med- og uden vejlukninger.

## 5.3.4 Kapacitet

Krydset Fabriksparken/O3 bliver udfordret kapacitetsmæssigt, og der forekommer reelt sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. I morgenspidstimen er det særligt venstresving fra Fabriksparken, der ikke kan afvikle trafikken, og der opstår kø langt tilbage ad Fabriksparken. I eftermiddagsspidstimen er det både venstresvingende til/fra Fabriksparken, der ikke kan afvikles. Disse 2 strømme er i direkte konflikt, hvorved det ikke er muligt at omfordele grøntid for at løse kapacitetsproblemet, hvorved der skal foretages geometriske udbygninger. I og med at der er usikkerhed omkring den konkrete udvikling er monitorering

den primære afværgeforanstaltning, således der ikke foretages større udbygninger uden grund og omvendt sikre at kapaciteten er udbygget når behovet opstår.

Krydset Gl. Landevej/O3 bliver ligeledes udfordret kapacitetsmæssigt, og der forekommer reelt sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. I morgenspidstimen er det særligt højresvingende fra Gl. Landevej og ligeudkørende på O3 der udfordres. Disse strømme er i direkte konflikt, hvorved løsningen ligger i geometriske udbygninger. I eftermiddagsspidstimen er det særligt de venstresvingende mod Gl. Landevej, der udfordres. I og med at der er usikkerhed omkring den konkrete udvikling er monitorering den primære afværgeforanstaltning, således der ikke foretages større udbygninger uden grund og omvendt sikre at kapaciteten er udbygget når behovet opstår.

Kapacitetsberegningerne for vejnettet internt i Hersted Industripark viser, at der skal foretages flere krydsombygninger fra vigepligtskryds til signalanlæg for at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende og trafiksikert. Ligeledes skal strækningerne ombygges i henhold til vejtværnsnit, der er beskrevet i masterplanen. Eneste forslag til justering af vejtværnsnittet er Fabriksparken fra O3 til hen gennem krydset ved Farverland, hvor trafikbelastningen nødvendiggør 2x2 spor på Fabriksparken for at afvikle trafikken. Generelt foreslås de nye signalanlæg udbygget med fuld kanalisering i tilfarterne (højresvingsbane, ligeudbane og venstresvingsbane). Dette giver høj kapacitet i krydset og giver fleksibilitet til indbygning af hjælpefaser til højre- og venstresving. Ligeledes kan trafikafviklingen på et senere tidspunkt forbedres gennem udbygning af svingbanelængderne. Eneste afvigelse fra dette er krydset Fabriksparken/Farverland, hvor der er behov for 2x2 ligeudspor gennem krydset.

Med de nye signalanlæg bliver der mulighed for at etablere samordninger på henholdsvis Fabriksparken og Naverland, som kan være med til at sikre en mere glidende trafikafvikling.

Vejlukningerne ved Herstedøstervej og Gl. Landevej medfører ombygninger af eksisterende signalanlæg der alt andet lige vil forbedre kapaciteten, fordi anlæggene bliver mere simple. Signalanlægget Herstedøstervej/Naverland kan fjernes, fordi krydset omdannes til et sving, som følge af vejlukningen.

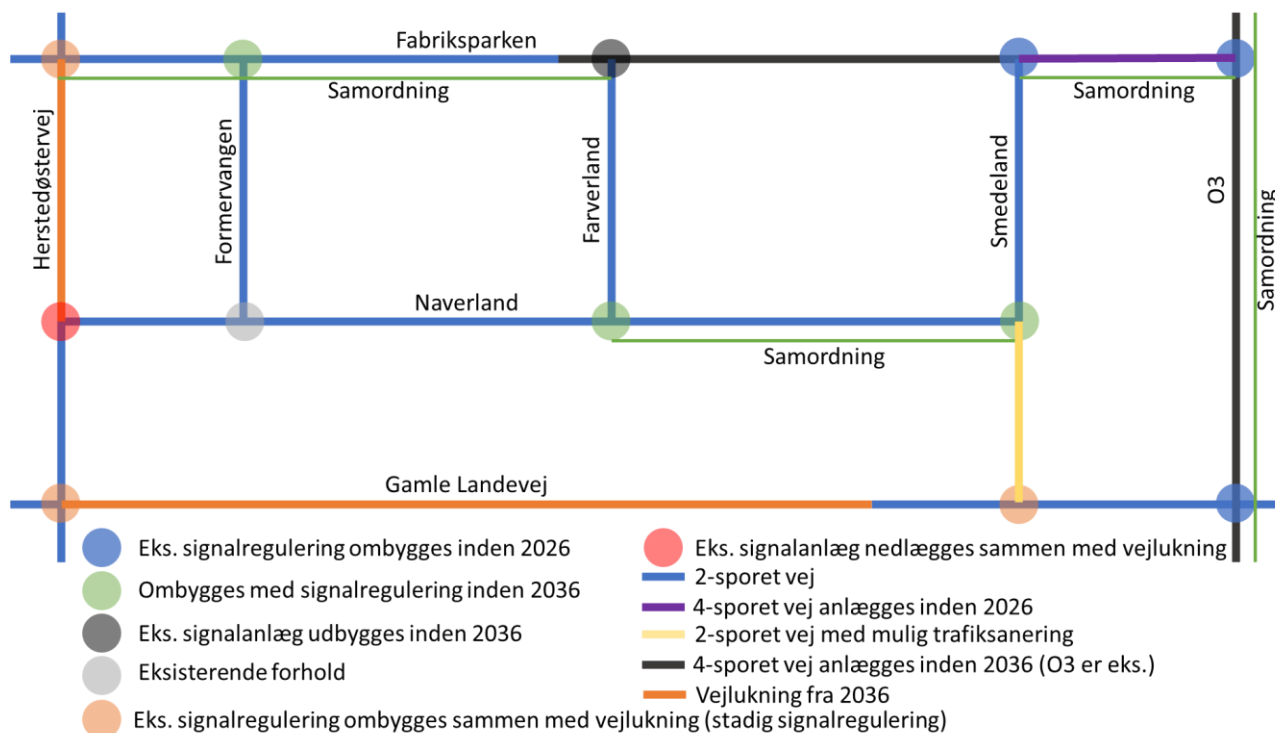
Beregningerne er gengivet i bilag G, hvor der foreligger udskrifter af beregningerne for de enkelte kryds.

### 5.3.5 Rejsetider – Vestskovvej – Glostrup Hospital

De foreslåede vejlukninger påvirker rutevalget for ambulancer, der skal gennem Hersted Industripark fra Vestskovvej til Glostrup Hospital. Den direkte rute er via Herstedøstervej → Gl. Landevej → O3 → Glostrup Hospital, hvor ruten med vejlukninger bliver via Fabriksparken → Formervangen → Naverland → Smedeland → Gl. Landevej → O3 → Glostrup Hospital. Jf. rejsetider på Google Maps øges rejsetiden fra cirka 6 min til 8 min. Dette er dog med normal kørsel. Ruten øges med cirka 300 meter og flere sving. Samlet set vurderes rejsetiden maksimalt at blive øget med op til 1 min. hvis der køres med udrykning. Det anbefales, at der foretages testkørsler, for at få en mere præcis vurdering.

### 5.3.6 Infrastrukturelle tiltag i fasen

På figur 10 er illustreret hvilke ændringer, der skal foretages i infrastrukturen frem mod 2036.



Figur 10. Markering af kryds og vejstrækninger, som skal om/udbygges frem mod 2036.

Det fremgår af figur 10 at det forventes, at stort set alle strækninger skal være ombygget frem mod 2036. Det eneste kryds internt i Hersted Industripark, der ikke skal ombygges af kapacitetsmæssige årsager, er krydset Formervangen/Naverland. Det kan dog overvejes, om krydset ikke skal omdannes til signalanlæg sammen med det øvrige kryds på Naverland, hvorved der kan etableres en samordning på strækningen. Beregninger for 2045 viser, at krydset skal ombygges til signalanlæg inden 2045.

## 5.4 2045 – MP 2045

### 5.4.1 Byudvikling

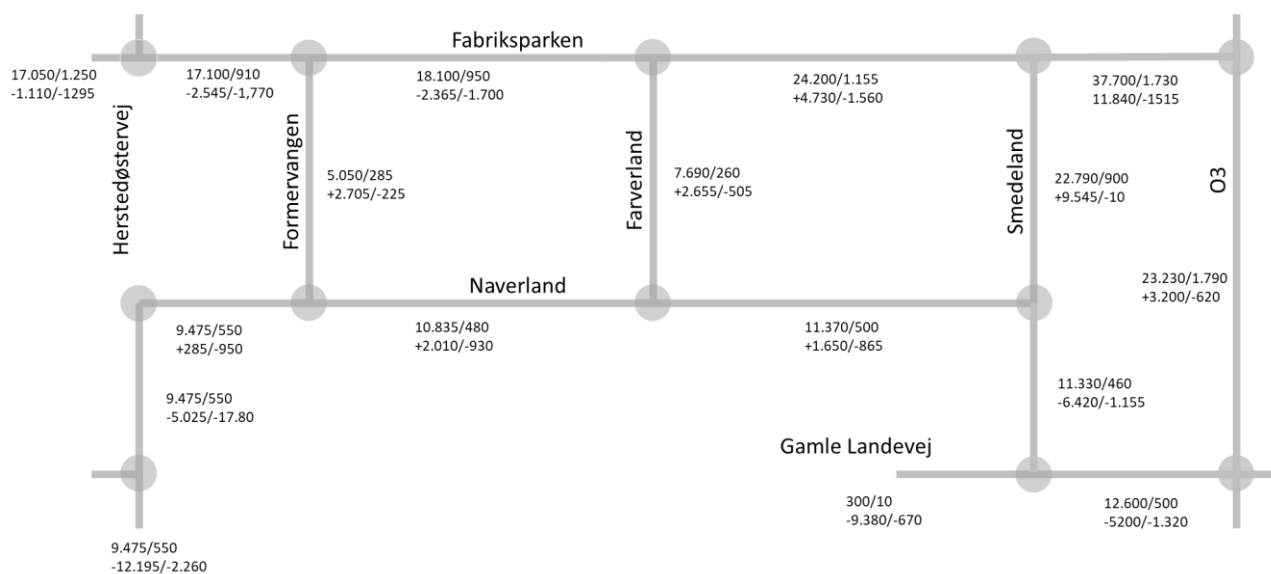
Masterplanens sidste område på cirka 320.000 m<sup>2</sup> nord for Fabriksparken aktiveres med udbygning med boliger (lejligheder og rækkehuse).

### 5.4.2 Opgørelse af ture

I 2045 med masterplanen fuldt udnyttet er der beregnet cirka 66.500 til/fra Hersted Industripark i alt. Der er i alt cirka 2.000 lastbilture.

### 5.4.3 Trafik

På figur 11 er gengivet overordnede trafiktal beregnet for masterplanen i 2045. Der er beregnet trafik på en situation med og uden vejlukninger ved Herstedøstervej og Gl. Landevej. I kapacitetsberegningerne er der regnet på situationen med lukkede veje, fordi belastningen af vejnettet bliver størst/værst i denne situation.



Figur 11. Beregnet trafik med masterplanen i 2045 med vejlukninger ved Herstedøstervej og Gl. Landevej samt forskellen til basis 2045, angivet som ÅDT biler/lastbiler. - = et fald i forhold til basis 2045, + = stigning i forhold til basis 2045.

Det fremgår af figur 11, at trafikken forventes at stige mest på Fabriksparken, hvor ÅDT forventes at blive cirka 38.000 køretøjer på strækningen frem mod O3. I forhold til basis 2045, som fremgår af figur 11, ses fald i trafikken i den sydligste del vejnettet i Hersted Industripark, hvilket skyldes lukningen af Herstedøstervej og Gl. Landevej. Naverland, Formervangen og Farverland aftager størstedelen af den omlagte trafik fra Herstedøstervej og Gl. Landevej, hvorfor der forekommer betydelige stigninger i trafikken. Der forekommer ligeledes stigninger på O3, som skyldes at trafikken kører frem til Fabriksparken for at komme til/fra Hersted Industripark. Generelt ses større fald i lastbiltrafikken, som konsekvens af omdannelse fra industri til bolig/kontor.

Detaljerede trafikberegninger fremgår af bilag H, hvor trafikken på strækninger og kryds fremgår samt for myldretiderne, herunder også med- og uden vejlukninger.

#### 5.4.4 Kapacitet

Krydset Fabriksparken/O3 bliver udfordret kapacitetsmæssigt og der forekommer reelt sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. I morgenspidstimen er det særligt venstresving fra Fabriksparken der ikke kan afvikle og der opstår kø langt tilbage af Fabriksparken. I eftermiddagsspidstimen er det både venstresvingende til/fra Fabriksparken der ikke kan afvikles. Disse 2 strømme er i direkte konflikt, hvorved det ikke er muligt at omfordele grøntid for at løse kapacitetsproblemet.

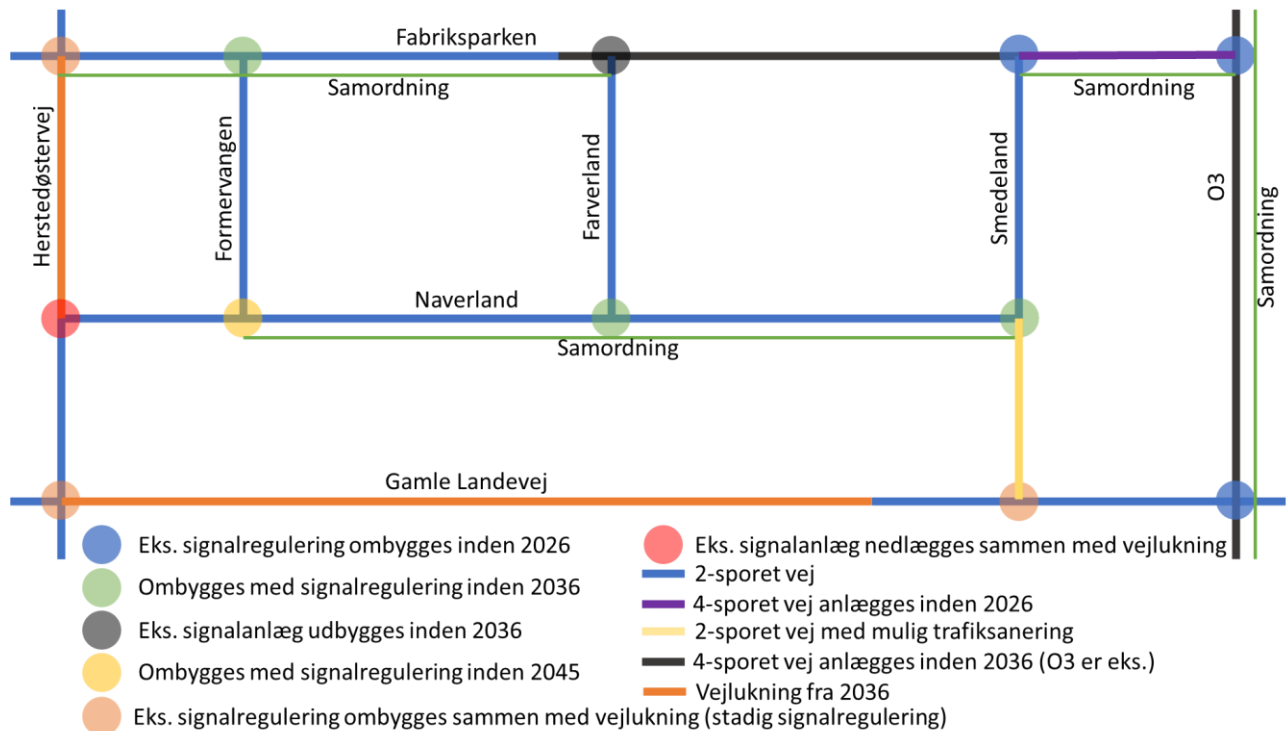
Krydset Gl. Landevej/O3 bliver ligeledes udfordret kapacitetsmæssigt og der forekommer reelt sammenbrud i myldretiderne morgen og eftermiddag. I morgenspidstimen er det særligt højresvingende fra Gl. Landevej og ligeudkørende på O3 der udfordres. Disse strømme er i direkte konflikt, hvorved løsningen ligger i geometriske udbygninger. I eftermiddagsspidstimen er der særligt de venstresvingende mod Gl. Landevej der udfordres.

Kapacitetsberegningerne på vejnettet internt i Hersted Industripark viser at belastningsgraden generelt stiger på Fabriksparken, som måske kan bevirke at svingbaner skal forlænges. Eneste kryds der jf. beregningerne der skal ombygges til signalanlæg er krydset Formervangen/Naverland. Behovet for evt. udbygninger og justeringer i signalanlæggene må bero på hvad monitoringen viser der er behov for.

Beregningerne er gengivet i bilag I, hvor der foreligger udskrifter af beregningerne for de enkelte kryds.

## 5.4.5 Infrastrukturelle tiltag i fasen

På figur 12 er illustreret hvilke ændringer der skal foretages i infrastrukturen frem mod 2045.



Figur 12. Markering af kryds og vejstrækninger, som skal om/udbygges frem mod 2045.

Det fremgår af figur 12 at eneste ændring i forhold til 2036 er etablering af signalregulering ved Formervangen/Naverland. I krydsene på Fabriksparken bliver der måske behov for forlængelse af svingbaner i forhold til at sikre at der ikke opstår kritiske kødannelser.