



# Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af:

Lokalplan 5.13 –

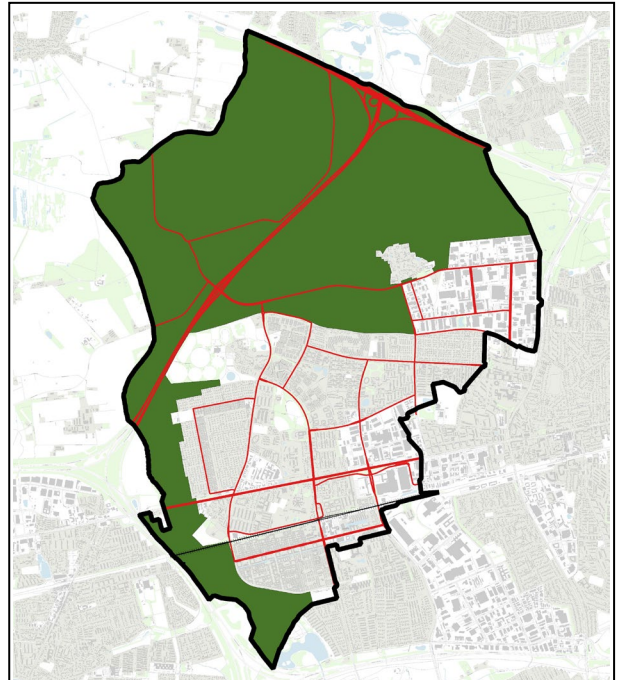
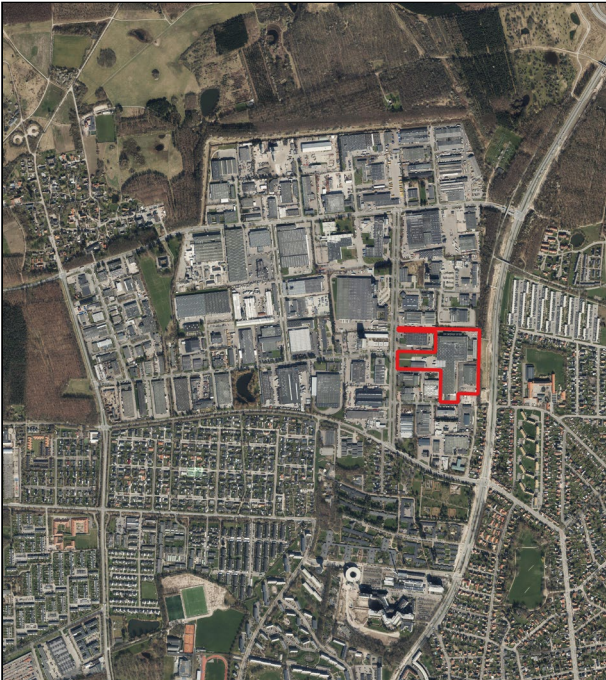
*Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B*

&

*Kommuneplantillæg 6 – Smedeland 22 og 8B*

19. januar 2026

Sagsnummer: 09.40.05-P16-6-23



## Indholdsfortegnelse

Indledning.....	4
Lovgrundlag.....	4
Kommuneplantillæg 6 – Smedeland 22 og 8B.....	5
Lokalplan 5.13 - <i>Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B</i> .....	6
Kommuneplantillæg 6's formål.....	7
Lokalplan 5.13's formål.....	8
Områdets anvendelse – delområde 1A og 1B.....	8
Områdets anvendelse – delområde 2 og 3 .....	8
Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen .....	9
Befolkning og menneskers sundhed .....	9
Trafikale forhold.....	9
Støj fra trafik .....	12
Byomdannelsesområde .....	16
Skyggegener .....	18
Indbliksgener.....	19
Vindpåvirkning .....	20
Klimatiske faktorer .....	22
Udledning af drivhusgasser.....	22
Klimatilpasning.....	23
Jordbund og vand .....	27
Jordforurening .....	27
Vand .....	28
Landskab.....	29
Arealanvendelse .....	29
Visuelle forhold.....	30
Kulturarv og arkitektonisk arv.....	31
Materielle goder .....	32
Kumulative virkninger .....	33
Opsamling omkring miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen.....	38
Høringssvar og bemærkninger .....	39
Bebyggelsens højde .....	39
Natur og biodiversitet .....	39
Trafikafvikling.....	40
Trafiksikkerhed.....	40



Ladcykelparkeringspladser.....	41
Samme drifts- og udviklingsmuligheder med hensyn til støj for de eksisterende virksomheder i området .....	42
Alternativer .....	44
0-Alternativet.....	44
Alternativer til lokalplanens indhold.....	45
Overvågning .....	46
Afværgeforanstaltninger .....	47
Manglende viden.....	49
Klima .....	49
Jordbund og vand .....	49
Litteraturliste.....	50



## Indledning

Albertslund Kommunalbestyrelse besluttede på mødet [tirsdag den 14. november 2023](#) at godkende igangsættelsen af lokalplan for projekterne på Smedeland 22 og 8b, hvormed udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8b* og Kommuneplantillæg 6 og tilhørende miljøvurdering kunne påbegyndes.

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [tirsdag den 9. september 2025](#) at sende forslag til Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8b* og Kommuneplantillæg 6 med tilhørende Miljørapport i offentlig høring. Forslaget var i 8 ugers høring fra fredag den 12. september 2025 til og med fredag den 7. november 2025.

## Lovgrundlag

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

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

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

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

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

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

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

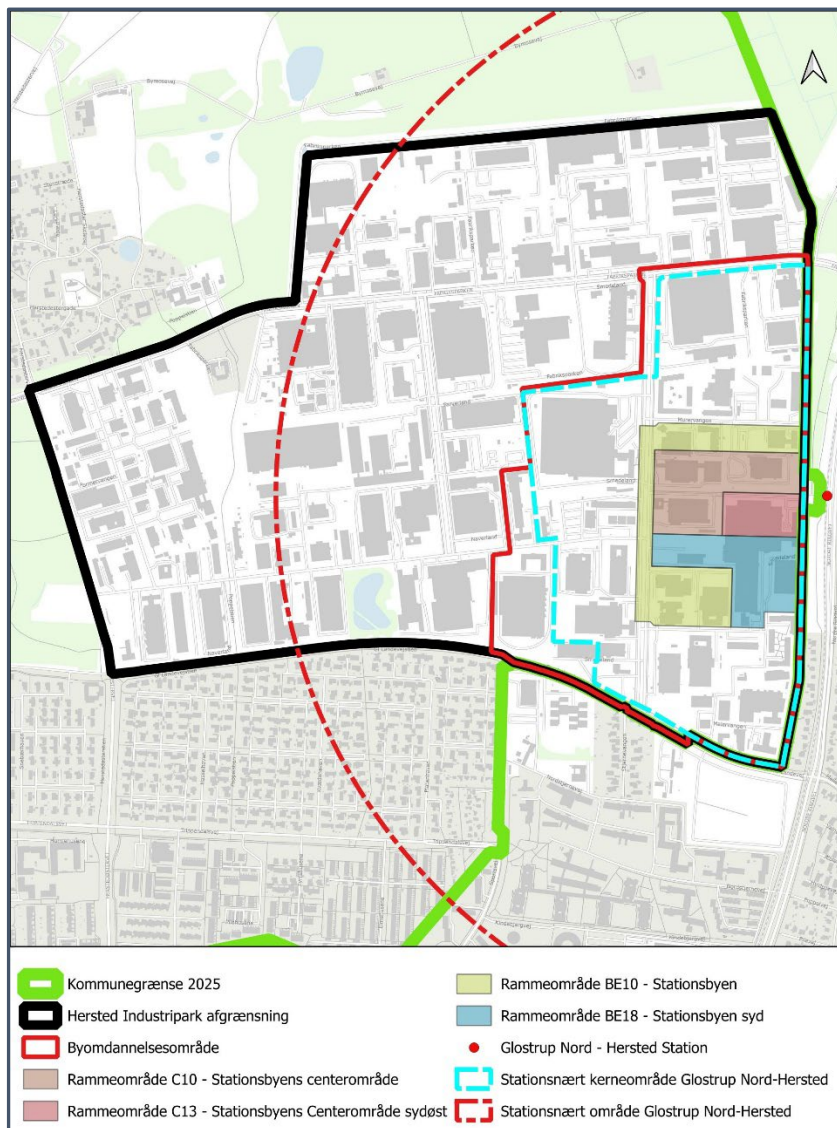
- 1) Hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet,
- 2) Hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- 3) Hvorfor den godkendte eller vedtagne plan eller det godkendte eller vedtagne program er valgt på baggrund af de rimelige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



## Kommuneplantillæg 6 – Smedeland 22 og 8B

Kommuneplantillæg 6 – *Smedeland 22 og 8B* er beliggende i den østlige del af Hersted. Området er på ca. 53.000 m<sup>2</sup> og omfatter matr.nr. 8co samt en del af matr.nr. 7bb, alle Herstedøster By, Herstedøster – se Figur 1.

Kommuneplantillægget opdeler de nuværende kommuneplanrammer C10 - *Stationsbyens Centerområde* og BE10 - *Stationsbyen*, så der kommer to nye kommuneplanrammer C13 – *Stationsbyens Centerområde Sydøst* og BE18 – *Stationsbyen syd*.



Figur 1: *Kommuneplanramme BE10 – Stationsbyen, BE18 – Stationsbyen syd, C10 – Stationsbyens Centerområde og C13 – Stationsbyens Centerområde sydøst*





## Kommuneplantillæg 6's formål

Albertslund Kommune ønsker med Kommuneplantillæg 6 til [Kommuneplan 2022 – 2034](#) at ændre de to berørte kommuneplanrammer, så bygningshøjden kan øges fra 24 m til 27 m for byggeri i 6 etager i lokalplanen, hvis de særlige forudsætninger er opfyldt. Dog begrænset til 26,2 m i lokalplanforslaget.

Bemærkningerne under ”Bebyggelsens omfang og udformning” i Rammeområde C10 – Stationsbyens centerområde og rammeområde BE10 – Stationsbyen skal således justeres i henhold til nedenstående, i de to nye kommuneplanrammer C13 – Stationsbyens Centerområde Sydøst og BE18 – Stationsbyen syd kommuneplanrammer:

*”Bebyggelse opføres i maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket.*

*Undtagelsesvis kan bygningshøjden maksimalt være 27 meter, såfremt tagformen kan begrundes ud fra en konkret arkitektonisk vurdering.*

*Punktvis kan der etableres bebyggelse i op til 12 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks, såfremt det kan begrundes ud fra en konkret arkitektonisk vurdering og hvor bebyggelsen skal gives et særligt arkitektonisk udtryk”.*

Forslag til lokalplanen muliggør desuden konceptboliger, hvor mindst 5 % af etagearealet anvendes til fællesfaciliteter, boligerne er minimum 50 m<sup>2</sup>, og gennemsnitsstørrelsen er mindst 60 m<sup>2</sup>. Derfor ændrer tillæg 6 til [Kommuneplan 2022 – 2034](#) retningslinje 6.3, så den gælder for standardboliger og muliggør, at konkrete bestemmelser for særlige boligkoncepter kan fastlægges i lokalplanen.

Retningslinje 6.3 ændres specifikt for planområdet til:

*I større byudviklingsområder skal lokalplanlægningen indeholde bestemmelser, som sikrer en variation i boligstørrelser. Der må således maksimalt være 10 % mindre boliger af det samlede antal boliger i enten et rammelokalplanområde eller i et konkret lokalplanområde, definerede som boliger på 45 – 54 kvadratmeter, og ingen boliger må være under 45 kvadratmeter. Undtaget herfra er:*

- *Gæsteboliger, der må være ned til 20 kvadratmeter,*
- *Konceptboliger, hvor der i forbindelse med lokalplanarbejdet skal foretages en konkret vurdering af, hvorvidt boligerne kan betragtes som et koncept, der adskiller sig fra de gængse former for boliger med fokus på fællesskab og større andel af fællesfaciliteter.*



### Lokalplan 5.13's formål

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

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

### Områdets anvendelse – delområde 1A og 1B

Delområde 1A og 1B udlægges til blandede byfunktioner i form af bolig- og erhvervsformål.

Det er også et formål med lokalplanen at fastlægge omfanget og placeringen af bebyggelsen, så den opføres som karrébebyggelser rundt om gårdrum og med grønne kantzoner langs bebyggelserne.

I bebyggelsen skal der etableres en gennemgående byrumsforbindelse på tværs af området og gennem et fælles torv i midten af bebyggelsen.

Lokalplanen har ligeledes til formål at sikre bebyggelsens arkitektoniske træk. Det meste af bebyggelsen skal udformes med en tredeling i bund, midte og top.

Endelig har lokalplanen til formål at sikre vej- og stiadgang ind og ud af området.

### Områdets anvendelse – delområde 2 og 3

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

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

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

Delområde 3 – den nord-sydgående vej Smedeland – skal omdannes til en 'boulevard' med mindre vejareal og mere grønt. Den vestlige side vil fortsat være offentlig vej. Den østlige side nedlægges som vej og omdannes til et fællesanlæg, der skal anlægges og vedligeholdes af en grundejerforening med medlemspligt for de grundejere, som udnytter muligheden for byomdannelse. Fællesanlægget skal indrettes med beplantning, brandvej/teknisk servicevej og støjskærmede opholdsarealer. Principperne fremgår af lokalplanens bestemmelser med tilhørende bilag. Grundejerforeningen skal udarbejde et mere detaljeret projekt. Proces for delvis nedlæggelse af vejarealet vil blive gennemført efter vejlovgivningen.

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



Krav om medlemspligt af grundejerforeninger følger af planlovens § 15, stk. 2, nr. 20 ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)), og kravet skal stilles i forbindelse med lokalplanlægningen. Der kan ikke stilles krav om medlemspligt efter vedtagelse af lokalplanen. Bestemmelser vedrører grundejerforeninger er § 14 i planforslaget, og bestemmelse vedrører betingelser for ibrugtagning er § 15 i planforslaget.

## Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen

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

### Befolkning og menneskers sundhed

#### Trafikale forhold

Den trafikale afvikling, trafiksikkerhed, parkering, støj fra trafik og eksterne virksomheder, støv, lugt og anden luftforurening, blandede byfunktioner, intern og ekstern støj fra parkering i konstruktion, skyggeforhold, indbliksgener og vindforhold på Smedeland 22 og 8b er blevet belyst i miljøvurderingen til lokalplanen.

#### *Trafikafvikling*

##### Delområde 1A og 1B

Planforslaget giver mulighed for ca. 1.250 boliger.

For planområdet er beregnet en forventet, fremtidig trafikgenerering på 3.852 ture pr. hverdagsdøgn (HDT), heraf 3.105 for Smedeland 22 og 747 for Smedeland 8B.

Det er vurderet, at afviklingen af trafikken ved adgangsveje fra de enkelte delområder til Vej A og Vej B ikke vil være problematisk. Dette er vurderet med baggrund i, at trafikmængderne her er begrænsede, ligesom der planlægges med mulighed for dobbeltrettet trafik ad ramper med videre. til de forskellige parkeringsanlæg. Dette skal følges op med, at oversigtsforhold tilvejebringes og udformning af infrastruktur i øvrigt udformes efter gældende Vejregler.

Ved de forventede trafikmængder er det vigtigt at sikre kapacitetsstærke krydsløsninger, hvor Vej A, Vej B og Vej C kobles på Smedeland.

Det kan dog forventes, at der vil være en større andel af beboerne i delområde vil benytte letbanen, hvor letbanestation Glostrup Nord - Hersted ligger umiddelbart nord/øst for delområde 1A og 1B, og derfor kan den fastsatte turrate i [Den trafikale analyse – Hersted Industripark](#) være for høj i forhold til dette område. Med andre ord er der måske færre ture pr. døgn end beregningen har vist.

##### Delområde 2 og 3

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

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

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



### Trafikafvikling indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanens redegørelse beskriver hvorledes, at trafikafviklingen afviklingen er tiltænkt, og det fremgår af lokalplanens bestemmelser om veje og stier (§ 8) og tilhørende kortbilag 5, hvor vejadgange samt til- og frakørsler til parkering skal foregå, og således er trafikafvikling indarbejdet i lokalplanen.

### Trafiksikkerhed

#### Delområde 1A og 1B

Delområde 1A og 1B i forslag til lokalplan muliggør etablering af boliger og liberalt erhverv samt publikumsorienterede serviceerhverv, hvilket vil generere mere trafik af gående og cyklende til området, end der er i dag. Flere bløde trafikanter i et område skærper behovet for trafiksikkerheden, og især fordi der stadig er transporttunge virksomheder i nærområdet.

Vejadgang til bebyggelsen for biler foregår via den kommende Hersted Stationsvej, Smedeland og stikvejen til Smedeland (den fremtidige Valsevangen).

Områdets interne veje og byrumsforbindelser indrettes som byrum med begrænset trafik og prioritering af bløde trafikanter. Trafikken i området vil primært være til renovation og afsætning. Vejene ind i området er udformet så der er i periferien af delområde 1A og 1B og leder bilister hen til parkeringskældre placeret nærmest de ydre veje.

#### Delområde 2 og 3

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

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

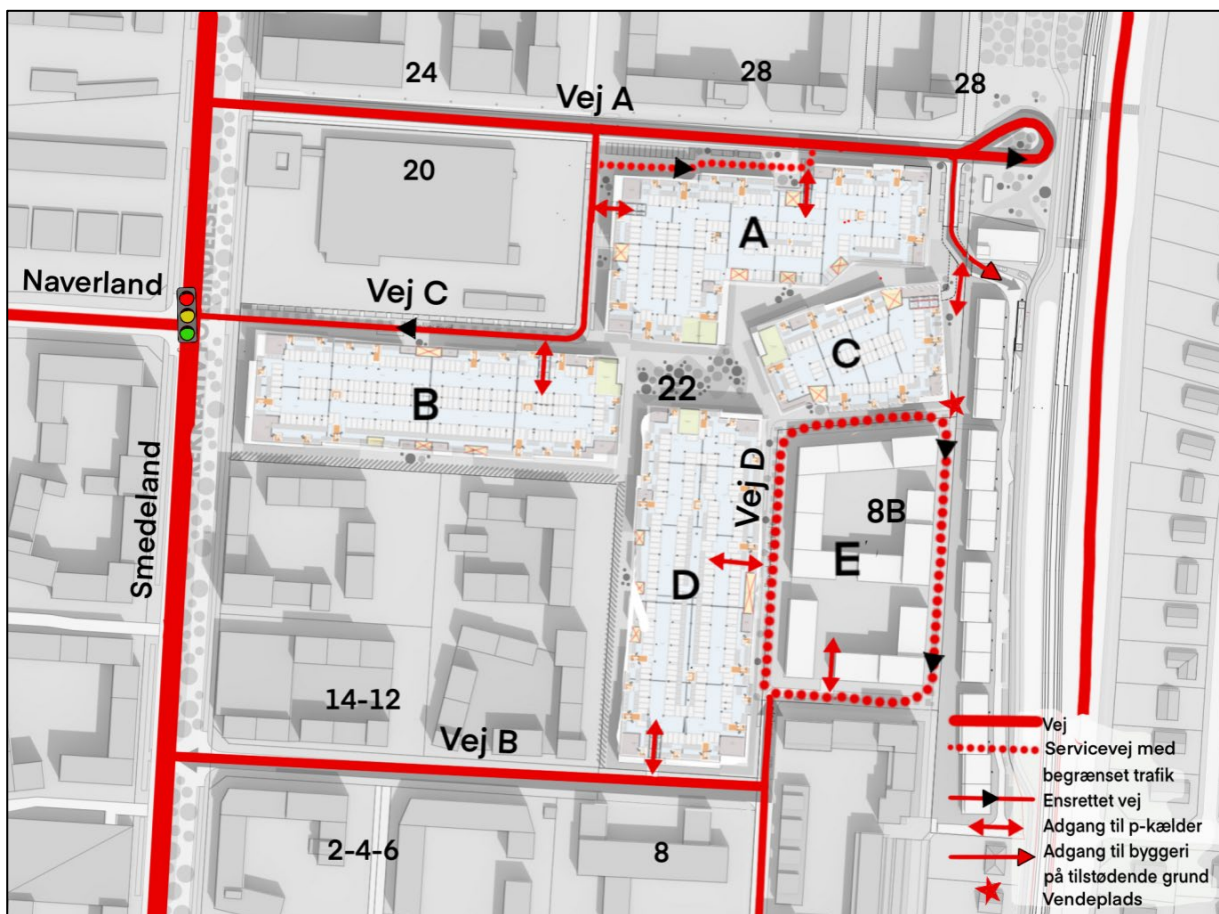
Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at en realisering af visionerne i Masterplan Hersted 2045 vil kunne medføre væsentlige indvirkninger på trafiksikkerheden i perioden frem mod den færdige omdannelse i 2045. Hensynet til trafiksikkerheden bør således overvejes i forbindelse med konkrete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

### Trafiksikkerhed indarbejdet i lokalplanen

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

Trafiksikkerheden er derved indarbejdet i lokalplanen.





Figur 3: Løsning for vejbetjening af planområdet

### Parkering

Delområde 1A og 1B

Bilparkering

Ifølge retningslinje 7 i Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er parkeringsnormen for biler minimum 1,5 pr. bolig ved etagebebyggelse. I det stationsnære kerneområde kan parkeringsnormen for biler reduceres med 50 %. I det lokalplanens delområde 1A og 1B ligger i umiddelbar nærhed og således under 600 meter fra den kommende letbanestation, er det inden for det stationsnære kerneområde, hvor parkeringsnormen kan reduceres til minimum 0,75 parkeringsplads pr. bolig. For kontor og liberale erhverv kan parkeringsnormen ligeledes reduceres fra 1 pr. 50 m<sup>2</sup> til 1 pr. 100 m<sup>2</sup> og for detailhandel kan der reduceres fra 1 pr. 25 m<sup>2</sup> butiksareal til 1 pr. 50 m<sup>2</sup> butiksareal. Der planlægges for 714 parkeringspladser til Smedeland 22 og 133 pladser i forbindelse med Smedeland 8B, men det endelige minimums antal parkeringspladser afhænger af antallet af boliger, der vil blive opført. Desuden skal der være 8 pladser til handicapkassevogne på terræn og 18 almindelige handicappladser.

Albertslund Kommune har en ambition om at gå forrest i den grønne omstilling, hvilket understøttes med etablering af ladestandere til el-biler i planforslagets område. Hertil arbejdes der på etablering af en delebilsordning for bebyggelsen Smedeland 8B, hvilket vil fremme den bæredygtige mobilitet. For hver delebilsparkeringsplads der anlægges, kan parkeringsnormen reduceres med 4 parkeringspladser. Der kan dog maksimalt etableres 1 delebilsparkeringsplads for hver 25. bolig jf. retningslinje 7.10 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), og således kan der maksimalt etableres 15 delebilsparkeringspladser.



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

#### Cykelparkering

Retningslinje 7.17 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) angiver, at parkeringsnormen for cykler ved etagebebyggelse er 2 cykelparkeringspladser pr. bolig, samt for kontor og liberalt erhverv og kundeorienteret serviceerhverv er 2 cykelparkeringspladser pr. 100 m<sup>2</sup>. Parkeringsnormen for detailhandel/butikker er 4 cykelparkeringspladser pr. 100 m<sup>2</sup>.

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

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

#### Delområde 2 og 3

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

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

Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at muligheden for at reducere parkeringsnormen i det stationsnære kerneområde ved etablering af delebilordninger, og dermed et mindsket krav til antallet af parkeringspladser kan medføre væsentlige ændringer på parkeringsforhold i byomdannelsesområdet. Såfremt fremtidige beboere af området ikke benytter sig af delebilsordninger eller kollektiv trafik, kan der fremkomme situationer, hvor en mangel på almindelige parkeringspladser tvinger beboere til at parkere ulovligt og u hensigtsmæssigt for trafiksikkerheden i området. De nye retningslinjer for parkering i konstruktion giver dog Albertslund Kommune mulighed for at stille krav om etablering af parkering i konstruktion i forbindelse med konkrete projekter for etablering af boligbebyggelse.

#### Parkering indarbejdet i lokalplanen

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

## Støj fra trafik

### Støj fra veje

#### Delområde 1A og 1B

Den vejledende grænseværdi for støj fra veje i forbindelse med planlægning for boliger er på  $L_{den}$  58 dB jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). Resultatet af de udførte beregninger af vejstøj i planområdet 1,5 m over terræn og på potentielle tagterrasser fremgår af Figur 4. Det ses, at den vejledende grænseværdi for boliger på  $L_{den}$  58 dB overholdes i det meste af planområdet, hvor bebyggelse afskærmer for støjen, men der er overskridelser på de fleste facader ud mod vejene.

Beregningerne viser, at på hovedparten af bebyggelsen er støj fra veje under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). De mest støjbelastede facader er belastet med 64



dB, hvilket er et niveau, hvor der findes tekniske løsninger til at dæmpe støjen i facaden således, at de indendørs støjgrænser overholdes i boliger jf. reglerne om huludfyldning.

Delområde 1A og 1B ligger ved vedtagelsen af kommuneplantillæg 6 i rammeområderne BE18 – *Stationsbyen Syd* og C13 – *Stationsbyens centerområde sydøst* i [Kommuneplan 2022 - 2034](#), der udlægger området til blandet bolig- og erhvervsområde og derved blandede byfunktioner, hvormed planlovens § 15, stk. 2, nr. 29 – den såkaldte "huludfyldningsregel" – kan anvendes jf. Planklagenævnets [afgørelse af 23. september 2020, sagsnummer: 20/03225](#).

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

*"Lokalplanens boliger skal derfor orienteres, således at der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod den støjbelastede facade.*

*Samtidig skal nedenstående støjgrænser overholdes ( $L_{den}$  (day-evening-night) dB(A)):*

- *Støjniveau på udendørs opholds- og friarealer i forbindelse med boliger:  $L_{den}$  58 dB*
- *Indendørs støjniveau i boligens opholdsrum med delvist åbne vinduer (0,35 m<sup>2</sup>):  $L_{den}$  46 dB*
- *Indendørs støjniveau i boligens opholdsrum med lukkede vinduer:  $L_{den}$  33 dB*
- *Indendørs støjniveau i lokaler til administration, liberale erhverv og lignende med lukkede vinduer:  $L_{den}$  38 dB"*

Retningslinje 8.1 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) definerer følgende om opholdsarealer i boliger og erhverv:

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

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

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

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





Figur 4: Støjbreddeskort – Vejstøj,  $L_{den}$  i en højde på 1,5 m over terrænet og potentielle tagterrasser

#### Delområde 2 og 3

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

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

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

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



### Støj fra veje indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.13's redegørelse og bestemmelser under § 14 om miljøforhold samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at disse "huludfyldningsregler" er fastsat og en forudsætning for ibrugtagning af bebyggelsen, og derved tager lokalplanen højde for støj fra veje, og miljøvurderingen har godtgjort, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje kan overholdes.

### Støj fra parkering i konstruktion

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

### Delområde 1A og 1B

#### Støj fra parkering i konstruktion til beboere

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

I løbet af dagtimerne er der ingen udfordringer med støj fra nedkørslen/opkørslen, men i tidsrummet mellem kl. 22:00 – 07:00 kan der være udfordringer, hvis mange af beboerne ankommer samtidig i deres køretøjer for at parkere i parkeringskælderens.

Da kravet i natperioden er gældende for den værste halve time, er det antaget, at der ikke er biler konstant i en halv time i P-kældere i natperioden, og derfor vurderes det, at den resulterende støjbelastning,  $L_r$ , vil være lavere end 20 dB(A), hvilket er under den vejledende grænseværdi for bygningstransmitteret støj fra virksomheder på  $L_r = 25$  dB(A) for natperioden. Det vurderes ikke, at der skal gives impulstillæg for dørsæk, da disse vil være væsentligt dæmpet i den overliggende bolig, men skulle det alligevel være tilfældet, vil støjniveauet stadig overholde den vejledende grænseværdi.

### Delområde 2 og 3

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

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

### Støj fra parkering i konstruktion indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.13's redegørelse og bestemmelser under § 14 om miljøforhold samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at der er krav om, at de vejledende grænseværdier for ekstern støj

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



fra virksomheder, dvs. i dette tilfælde parkering i konstruktion, og støj fra veje skal være overholdt, og er således indarbejdet i lokalplanen.

## Byomdannelsesområde

### *Ekstern støj fra virksomheder*

Lokalplanen ligger i et område, der er ved at blive omdannet fra industri- og erhvervsområde til et byområde. Den østlige del af Hersted Industripark er i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) udpeget til et byomdannelsesområde jf. planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 5 ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)) og et område til blandede byfunktioner, dvs. et område blandet bolig og erhverv.

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

### Ekstern støj fra virksomheder indarbejdet i lokalplanen

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

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

### Ekstern støj fra virksomheder i byomdannelsesområder indarbejdet i lokalplanen

Lokalplanen har i § 13 bestemmelser om miljøforhold, hvor "huludfyldningsregler" er fastsat. Lokalplanen tager derved højde for, at lokalplanområdet er beliggende i et område, hvor der kan være ekstern støj fra virksomheder, og miljøvurderingen har godtgjort, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder kan overholdes.





Figur 5: Potentielle private opholdsarealer i planområdet. Lyserøde markeringer viser private opholdsarealer, hvor der kan være behov for afskærmning for at kunne overholde støjgrænserne for ekstern støj fra virksomheder om natten.

#### Lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder

I henhold til planlovens § 15 b ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)) må en lokalplan kun udlægge arealer, der er belastet af lugt, støv eller anden luftforurening fra produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder og husdyrbrug til boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål med videre, hvis lokalplanen med bestemmelser om bebyggelsens højde og placering kan sikre den fremtidige anvendelse mod en sådan forurening.

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

#### Lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder indarbejdet i lokalplanen

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

##### § 14.7

Før byggetilladelse kan gives, skal det sandsynliggøres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende vejledende grænseværdier for lugt, støv eller anden luftforurening kan overholdes.

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



## Skyggegener

### Delområde 1A og 1B

Skyggegener fra og i bebyggelserne

Lokalplanen giver mulighed for i delområde 1A og 1B at etablere bebyggelse i form af 8 karréer, i varierende etageantal fra 3-6 etager, punktvist i 7 etager og et enkelt tårn i delområde 1B i op til 12 etager. Delområde 1A og 1B ligger ved vedtagelsen af kommuneplintillæg 6 i rammeområderne BE18 – *Stationsbyen Syd* og C13 – *Stationsbyens centerområde sydøst* i [Kommuneplan 2022 - 2034](#), og det fremgår af disse samt "[Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#)", at bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket etage for at reducere skyggegener på terræn og hos naboer. I forslag til lokalplan er følgende tabeller omkring bebyggelsernes højde:



Figur 6: Bygningshøjder og etageantal (kortbilag 4 fra lokalplanen)



Skyggediagrammerne for området viser, at realisering af muligheder for etablering af bebyggelse i forslag til lokalplanen vil om aften ved jævndøgn om foråret omkring kl. 18:00 medføre skyggegener for nabobebyggelsen inden for lokalplanområdet og nabobebyggelsen Nordre Ringvej 129 i Glostrup. Solen går dog ned omkring klokken 18:30 den 21. marts, og således vil denne gene være ubetydelig.

Ved sommersolhverv om aftenen omkring kl. 20:00 vil lokalplanens muligheder for bebyggelse medføre mindre skyggegener for nabobebyggelsen inden for lokalplanområdet og nabobebyggelsen mod øst, Nordre Ringvej 129, i Glostrup. Solen går ned omkring klokken 22:00 ved sommersolhverv, og genen vil således både i omfang og varighed være ubetydelig.

Ved jævndøgn om efteråret omkring kl. 18:00 vil der lig forårsjævndøgnet være mindre skyggegener nabobebyggelsen inden for lokalplanområdet og nabobebyggelsen mod øst, Nordre Ringvej 129, i Glostrup, som følge af de muligheder for bebyggelse, som lokalplanforslaget giver mulighed for. Om efteråret ved jævndøgn går solen ned omkring kl. 19:15, og genen er derfor ubetydelig i både omfang og varighed.

Ved vintersolhverv er der ingen gener for naboerne øst for lokalplanområdet i Glostrup Kommune.

### *Delområde 2 og 3*

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

## Indbliksgener

### *Delområde 1*

Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B* giver mulighed for i delområde 1A og 1B at etablere bebyggelse i form af karréstrukturer, hvor bebyggelsen i delområde 1B, der er den østlige karré umiddelbart beliggende ved kommunegrænsen til Glostrup Kommune, kan opføres i 4 – 6 etager i karréstrukturen og med hjørnebebyggelser i op til 12 etager og 40 meters højde.

Der er udarbejdet en rapport "[Smedeland 22 & 8B – Fagnotat – visualiseringer & indbliksgener](#)" (bilag til miljørapporten), som belyser de potentielle gener fra indblik i forhold til beboerne i Glostrup Kommune.

Det fremgår bl.a. af rapporten at:

*"Ved planområdets afgrænsning mod øst (mod Glostrup Kommune), placeres den planlagte bebyggelse for Smedeland 22 og 8b parallelt med den fremtidige bebyggelse ved Nordre Ringvej 129 (afstand imellem de to bebyggelser ca. 13-21 m). Bebyggelsen ved Nordre Ringvej 129 kan opføres i op til 3,5 etager med primære opholdsarealer orienteret mod vest og den fremtidige bebyggelse ved Smedeland 22 og 8B."*

Der er indarbejdet bestemmelser i lokalplanen, som tilstræber, at der ikke etableres altaner på facader mod øst og vest, hvor det kan medføre indbliksgener for omkringliggende bebyggelser. Indblik fra selve bebyggelsen vil dog ikke kunne undgås, men med de anførte afstande vurderes disse ikke at være ud over det forventelige i forbindelse med bymæssig bebyggelse.

Ved tårnbebyggelsen i 12 etager er der øget risiko for indbliksgener. Der er i forbindelse med miljøvurderingen af lokalplan for Smedeland 28 udført dronemotos, som belyser indblikforholdene i en højde svarende til 12. etage. Afstanden til boligerne er i dette tilfælde 140 meter, mod knap 100 meter ved Smedeland 22 og 8B, men forholdene vurderes dog at være sammenlignelige. Fra den muliggjorte bebyggelse vil der være kig til den eksisterende



villabebyggelse og de foranliggende haver. Begrundet i afstanden vil der kun i yderst begrænset omfang være kig ind i selve bebyggelserne. Haverne vil forventeligt hovedsageligt være i brug i sommermånederne, hvor afskærmende beplantning mod Nordre Ringvej begrænser indblikket.

Det bemærkes, at beboerne i de omkringliggende boligbebyggelser i efteråret 2021 blev hørt i forbindelse med udsendelse af Kommuneplanteilæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark*, hvori der var mulighed for bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde i rammeområde C10. Dette var dog ikke en ændring i forhold til antal etager og bygningshøjder, som [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) samt [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#) har givet mulighed for. Beboerne på den anden side af Nordre Ringvej har således i over 15 år haft udsigt til, at der på sigt kan komme bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde i rammeområde C10. Det kan således forventes, at der i stedet vil blive vedtaget en ny lokalplan med tilsvarende bebyggelsesmuligheder, såfremt lokalplanforslaget for Smedeland 22 og 8B ikke vedtages.

Inden for planområdet er der risiko for indbliksgener, dels i forbindelse med tæt boligbebyggelse og dels i forbindelse med stueplansboliger mod offentlige arealer.

Det fremgår af lokalplanforslaget, at bebyggelse skal etableres med hævede stueetager, ligesom der skal etableres kantzone mellem bebyggelse og udendørs offentlige/semioffentlige arealer, se Figur 9.24. Dermed begrænses muligheden for indblik fra forbipasserende. Muligheden for visuel kontakt på tværs af gaden fra lejlighed til lejlighed vil fortsat være til stede, men vurderes på baggrund af afstanden mellem boligerne ikke at være ud over, hvad må forventes i forbindelse med tæt bymæssig beboelse.

#### *Delområde 2 og 3*

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

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

### Vindpåvirkning

Den mest fremherskende vind i planområdet kommer fra vest og sydvest. Vest for planområdet er bebyggelsen karakteriseret ved lave erhvervsjendomme og et højhus på ca. 42 m på Naverland 2. Mod nord, hvorfra de mindre hyppige vinde kommer, ligger et ca. 300 m bred zone med industriel bebyggelse og herefter et område med skov og åbent land. Mod øst er der et bælte med træer og herefter kommer letbanen, Nordre Ringvej og på den anden side af Nordre Ringvej ligger der parcel- og rækkehuse i Glostrup Kommune. Syd for Smedeland 8B er den første etageejendom som led i byomdannelsen af Hersted Industripark etableret med blandede boliger og erhverv i 5-8 etager. De øvrige bebyggelser mod syd er erhvervsbebyggelser af forskellig højde.

#### *Delområde 1A og 1B*

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

Overordnet set viser vindanalyserne, at vindforholdene i og omkring planområdet vil være acceptable, og på de få steder i åbninger og passager til bebyggelsen, hvor der forekommer vind oftere end komfortkriteriet for "udendørs restaurant", forventes det ikke relevant at etablere arealer til længerevarende udendørs ophold. Skulle der alligevel



være ønske herom, forventes en afskærmning at kunne skabe den nødvendige læ til den ønskede anvendelse. I [bilag 7 - Vindkomfortanalyse](#) til miljørapporten er angivet en række eksempler på vindafskærmende foranstaltninger, der kan tages i anvendelse i områder, hvor vindkomforten ønskes forbedret.

<b>Tabel 1: Komfortkriterier (vind 5 m/s, 1,5 m over terræn)</b>				
<b>Aktivitet</b>	<b>Areal</b>	<b>Acceptabelt</b>	<b>Ubehageligt</b>	<b>Meget ubehageligt</b>
<b>Hurtig gang</b>	Fortov, stier	43 %	50 %	53 %
<b>Slentre</b>	Parker, butiksgader	23 %	34 %	53 %
<b>Stå eller sidde i kort tid</b>	Parker, pladser	6 %	15 %	53 %
<b>Stå eller sidde i længere tid</b>	Udendørs restauranter	0,1 %	3 %	53 %
<p><i>Komfortkriterierne for forskellige person aktiviteter med hensyn til vind med hastigheder højere end 5 m/s i henhold til SBI anvisning 128: Det fremgår, at komfortkriteriet for udendørs restaurant er opfyldt, hvis vinden ikke er højere end 5 m/s i mere end 0,1 % af tiden svarende til ca. 9 timer om året. Et område er acceptabelt til brug for parker og pladser, hvis vinden ikke er højere end 5 m/s i mere end 6 % af tiden svarende til ca. 22 dage pr. år.</i></p> <p><i>Kilde: Vindkomfortanalyse, bilag til miljøvurdering af lokalplan, Smedeland 8b og 22. Niras 14. november 2024. SBI (1981): Vindmiljø omkring bygninger. SBI-anvisning 128. Statens Byggeforskningsinstitut 1981.</i></p>				

Der forventes etableret afskærmning på tagterrasserne i 1,8 m højde mod vest og 1,5 m i øvrige retninger. Derved kan komfortkriteriet for "udendørs restaurant" overholdes på alle tagterrasser, bortset fra to mindre områder på to potentielle tagterrasser. Der vurderes dog fortsat at være "gode læforhold" på disse tagterrasser, da middelvinden kun er over 5 m/s i højst 36 timer om året. Ved yderligere vindafskærmende tiltag som læhegn, beplantning eller delvis overdækning af terrassen forventes komfortkriteriet for "udendørs restaurant" også at kunne opfyldes på disse arealer.

Det vurderes som udgangspunkt ikke nødvendigt med afskærmning andre steder, da komfortkriteriet for "udendørs restaurant" er opfyldt alle steder i planområdet, bortset fra i enkelte passager og åbninger, hvor komfortkriteriet for parker og pladser dog er opfyldt. På arealer, der planlægges anvendt til "udendørs restaurant" eller andre former for længerevarende siddende aktiviteter, kan vindkomforten forbedres med afskærmning i form af f.eks. vegetation, hegn, vindskærme, baldakiner og lignende.

### Delområde 2 og 3

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

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

### Vindpåvirkninger og lokalplanen

Det fremgår af lokalplanens redegørelse under emnet "Vindmiljø og beplantning", at der i forbindelse med detailplanlægningen af byggeriet vil blive taget højde for de negative påvirkninger på vindmiljøet, som bebyggelsen kan give.



## Klimatiske faktorer

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

## Udledning af drivhusgasser

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

En anden form for certificering er anvendelsen af livscyklusvurdering ([LCA – Life Cycle Assessment](#)) af bebyggelsen, der er en metode, som kan give et billede af et byggeris potentielle miljøpåvirkninger og ressourceforbrug. Dette beregnes over hele bygningens livscyklus, og inkluderer derfor fremskaffelse af råvarer, produktion af byggematerialer, energi- og ressourceforbrug ved drift og vedligehold, samt bortskaffelse og eventuelt genanvendelse af bygningsdele og byggematerialer. Siden 1. januar 2023 er livscyklusvurdering i [Bygningsreglementet](#) blevet et obligatorisk element, og blev opdateret den 1. juli 2025. Klimapåvirkningen opgøres som kg CO<sub>2</sub>-ækvivalenter pr. m<sup>2</sup> pr. år over en 50-årig betragtningsperiode.

### Delområde 1A og 1B

Bygherre har overfor Albertslund Kommune givet udtryk for, at de stræber efter at få lokalplanens bebyggelse i delområde 1A DGNB-certificeret.

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

Lokalplanområdet ligger i et eksisterende byområde, og den nye bebyggelse i delområde 1A og 1B kan dermed koble sig på den eksisterende infrastruktur. Det fremgår af Masterplan Hersted 2045, at der skal anlægges en bygade fra Smedeland til den kommende stationsforplads for letbanestationen Glostrup Nord, og denne gade er en forudsætning for trafikafviklingen både i forhold til kollektive busser til og fra stationen og for de kommende borgere i delområde 1A og 1B i lokalplanområdet. Det er således ikke sig selv, at lokalplanens medfører anlæggelsen af denne bygade, og bygaden kan således ikke tillægges planforslagets udledning af drivhusgasser.

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

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



### Delområde 2 og 3

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

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

Der er ikke udført beregninger på, hvorledes kørsel med køretøjer på disse delområder vil udlede drivhusgasser. Det kan dog antages, at udledningen vil falde over de kommende år med hensyn til udledning af drivhusgasser fra kørsel med køretøjer, eftersom der bliver færre og færre ICE-køretøjer og en stigende andel af PHEV-køretøjer samt BEV-køretøjer og HFCV- køretøjer<sup>2</sup>.

### Klimatilpasning

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

### Regnvandshåndtering

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

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

### Delområde 1A og 1B

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

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

Ved hverdagsregn på op til en 5 års regnvejrhændelse i lokalplanområdet vil regnvand blive ledt til rørført system i jord, og videre til regnvandskloakken. Det nødvendige forsinkelsesvolumen for en hverdagsregn er udregnet til ca. 459

2

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

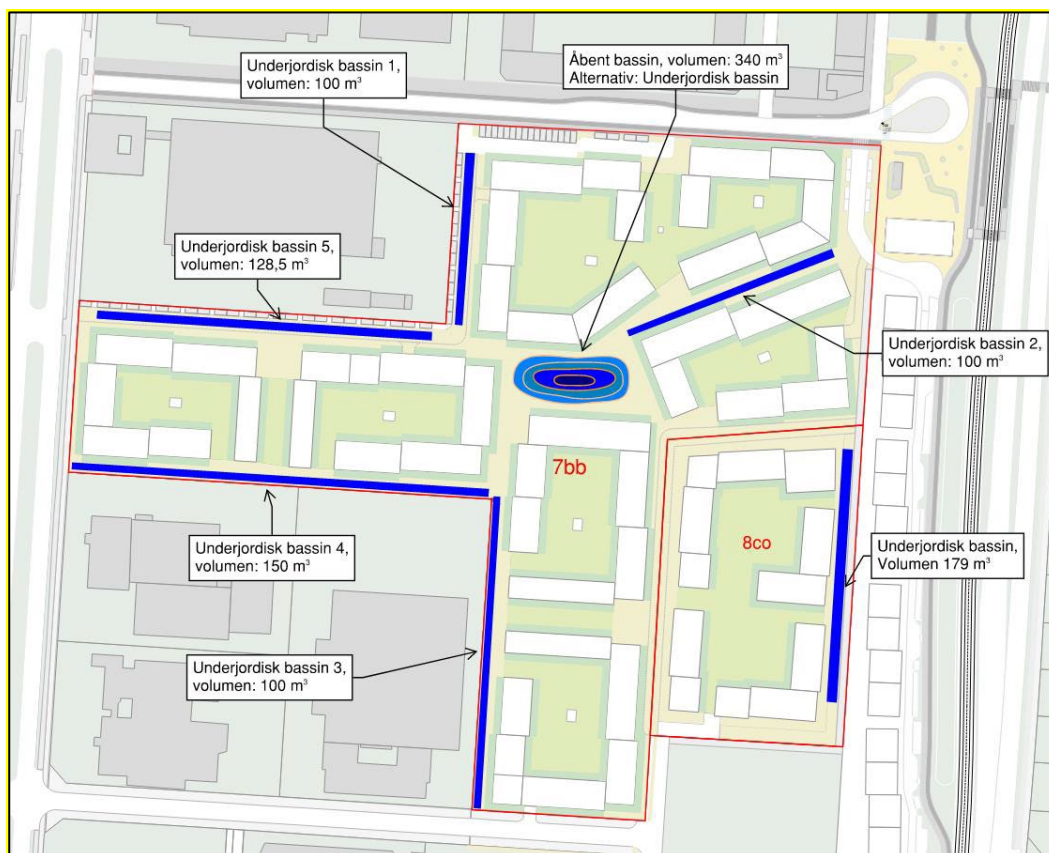
PHEV - *Plugin Hybrid Electric Vehicle*, dvs. plugin køretøjer med både et batteri og en forbrændingsmotor.

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

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



m<sup>3</sup> for delområde 1A. Det nødvendige forsinkelsesvolumen for en hverdagsregn er udregnet til ca. 85 m<sup>3</sup> for delområde 1B.



Figur 7: Forslag til placering af åbent bassin og underjordiske bassiner for de to matrikler. Røde linjer er matrikler.

#### Delområde 2 og 3

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

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

I [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#), der blev udarbejdet af COWI A/S i juli 2021, fremgår det blandt andet om delområde 3, at de store brede nord-sydgående veje Smedeland og Farveland omdannes, så der kan etableres grønne arealer i den ene halvdel af det nuværende vejareal. Disse grønne områder kan ligeledes fungere som klimatilpasningsområder/områder der ikke er væsentligt befæstet, hvor der i forbindelse med skybrud eller flerdagsregnvejr kan afledes regnvand hertil, og således sikre hele de nye boligområder mod oversvømmelser.



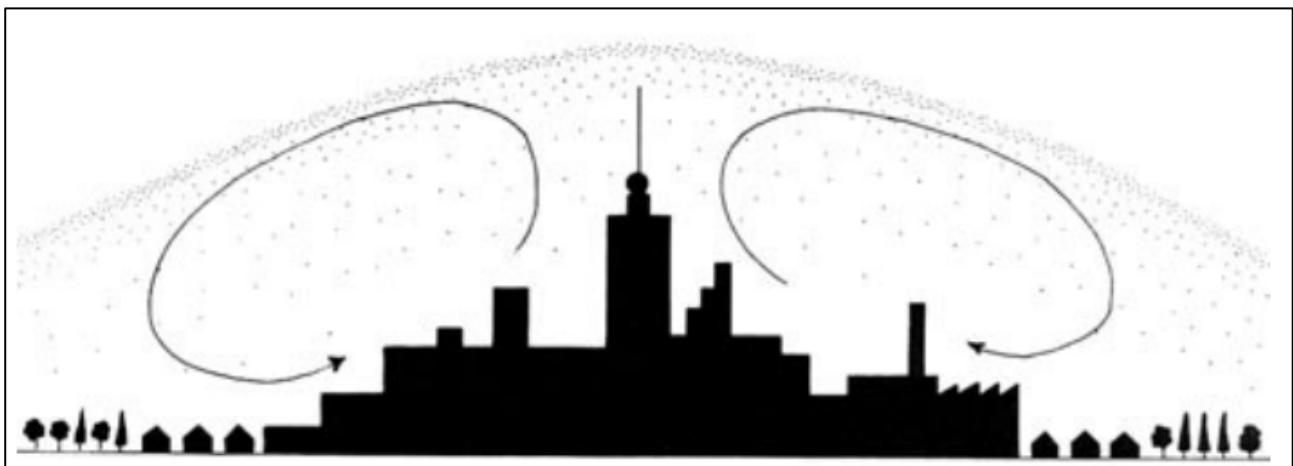
### Regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.13's redegørelse og bestemmelser under § 12 om regnvandshåndtering, klimatilpasning og skybrudssikring samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at regnvandshåndtering er indarbejdet i lokalplanen.

### Hedebølger

De varme somre i Danmark kan nogle somre gå hen at blive til langvarige hedebølger som følge af klimaforandringerne, og de grønne områder i byerne kan være med til at holde sommertemperaturen nede ([Københavns Universitet 2004](#); [Københavns Universitet 2009a](#)). En sammenhæng mellem byens grønne områder til de omkringliggende naturområder med skov kan virke som en luftdyse og bringe frisk luft ind i byen ([Københavns Universitet 2004](#)).

Træer i parker, langs veje og i gårdrum kan være med til at give et mere behageligt klima på de varme sommerdage, da træerne både giver skygge og ved at sænke temperaturen som følge af transpirationen, der forårsager fordampning ([Abilstrup 2016](#); [Johnston & Newton 2004](#)). Det er dog vigtigt, at træerne er sunde med et godt rodnet, og derfor er det vigtigt med gode forhold til træernes rodnet samt at vælge den beplantning i parker, langs veje og i gårdrum, der vil klare sig bedst under de ændrede klimatiske forhold ([Abilstrup 2016](#); [Københavns Universitet 2009c](#)).



Figur 8: Byer fungerer som "varmeøer" i landskabet. Luften over grønne områder er ofte køligere og hjælper med at udskifte den varme luft fra de hårde overflader i byen og mindsker derved varmeøeffekten ([Johnson & Newton 2004](#)).

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

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

### Delområde 1A og 1B

Delområde 1A og 1B i Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B* indtænker de grønne elementer i planlægningen, hvilket fremgår af redegørelsen og tilhørende bestemmelser og tanker om omkring gårdrummene i bebyggelsen i delområderne 1A og 1B jf. illustrationsplanen (se Figur 9). Det ses af denne situationsplan, at der er tanker om at plante træer. I lokalplanens redegørelsen under emnet "*Klimatilpasning og skybrudssikring*" opfordres der til, at plante træerne i rodvenlige bærelagssystemer eller bærelagsopbygninger (gartnermakadam), som skaber et porevolumen, der sikrer træerødderne ilt og vand, kan træerne få den alder og størrelse, der skal til for at være en effektiv og forskønnende løsning i klimatilpasning af et byområde. Endvidere kan grønne tage ligesom træerne være med til at minimere varmeøeffekten i byerne, fordi følgerne af solens varmeindstråling begrænses. Dermed kan det blive mere behageligt at opholde sig i boligerne og i byen.



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



Figur 9: Illustrationsplan (kortbilag 11 fra lokalplanen)

#### Delområde 2 og 3

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

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

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

#### Hedebølgehåndtering og lokalplanen

Det fremgår af lokalplan 5.13's redegørelse og bestemmelser under § 10 om ubebyggede arealer herunder beplantning, § 12 om klimatilpasning og skybrudssikring samt § 17 om forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse, at der er mulighed for at kunne søge skygge.



## Jordbund og vand

### Jordforurening

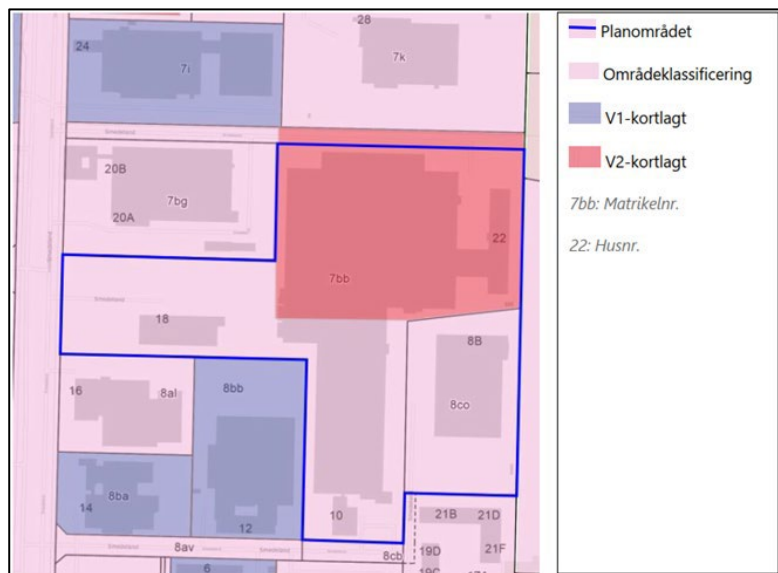
#### Delområde 1A og 1B

Ca. 800 m vest, nord- og sydvest fra Smedeland er der registreret en [generationsforurening](#) (dvs. en meget stor og kompleks forurening) ved Naverland 26A-B. Forureningen består af klorerede opløsningsmidler, som har spredt sig dybt ned i det primære grundvandsmagasin samt spredt sig horisontalt flere hundrede meter væk fra Naverland 26.

Region Hovedstaden har fået udført beregninger, som viser, at forureningsfanen i grundvandet sandsynligvis befinder sig ca. 500 meter fra Smedeland 22 og 8B. Under aktuelle strømningsforhold i grundvandet vurderes det ikke sandsynligt, at forureningen fra Naverland 26 vil udgøre et problem i forhold til byudviklingen på Smedeland 22 og 8B. Hvis strømningsforhold (herunder Regionens afværgepumpning) ændres, kan det ikke udelukkes, at generationsforureningen kan have en påvirkning på planområdet (Nordconsult Jord Miljø 2022).

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til lokalplan og tilhørende miljørapport er der blevet udført orienterende forureningsundersøgelse af lokalplanens delområde 1A og 1B. Den nordøstlige del af ejendommen på Smedeland 22 (matrikel 7bb) er kortlagt som forurenede på vidensniveau 2 (V2<sup>3</sup>) efter jordforureningsloven som følge af forureningsundersøgelser, der har påvist forurening i jord, grundvand og poreluft med klorerede opløsningsmidler og kulbrinter. Region Hovedstaden har vurderet, at de potentielle forureningskilder på Smedeland 22 ikke havde forårsaget forurening på den resterende del af ejendommen, men ligger inden for områdeklassificeringen og må forventes at være lettere forurenede byjord.

Ejendommen på Smedeland 8B (matrikel 8co) er ikke forureningskortlagt efter jordforureningsloven. Region Hovedstaden har vurderet, at de industrielle aktiviteter, der har foregået på Smedeland 8B, med al sandsynlighed ikke har forårsaget, at jorden på ejendommen er blevet forurenede. Jorden på Smedeland 8B må derfor forventes at være lettere forurenede byjord, som følge af områdeklassificeringen.



Figur 10: Forureningskortlægninger i og omkring planområdet i henhold til jordforureningsloven ([Bilag 9 til miljørapporten](#)).

<sup>3</sup> En V2-kortlægning betyder, at der er konkret viden om en forurening. Ejendomme bliver i udgangspunktet V2-kortlagt, hvis der er dokumentation for f.eks. i form af jord- og grundvands- eller poreluftprøver, at der på ejendommen er en jordforurening, som kan udgøre en risiko for mennesker og miljø. Der kan således godt være konstateret forurening på en given ejendom, som ikke kortlægges, hvis forureningen ikke udgør en risiko.



### Delområde 2 og 3

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

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

### Jordforurening og lokalplanen

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

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

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

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

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

## Vand

Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B* giver blandt andet mulighed for at anvende Smedeland 22 og 8B til boliger, kontor- og serviceerhverv samt offentlige formål i form af en daginstitution og parkering.

Det eksisterende plangrundlag [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964 giver mulighed fortsat at anvende delområde 1A og 1B til erhverv og industri.

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

I henhold til retningslinje 26.1 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) tillades det ikke, at der er nedsivning af regnvand i industriområder, samt i tidligere industriområder, der ligger inden for BNBO, i indvindingsoplande, i OSD-områder eller i NFI-områder. Det skyldes, at der allerede er mange V1<sup>4</sup> og V2 kortlagte matrikler blandt andet i Hersted Industripark, og det kan ikke udelukkes, at der er yderligere jordforureninger, der ikke kendes på nuværende tidspunkt, og som kan medføre forurening af grundvandet.

---

<sup>4</sup> En V1-kortlægning betyder, at der er viden om en branche eller aktivitet, som kan have forårsaget jordforurening, f.eks. hvis der har været benzinstation, autoværksted, trykkeri, nedgravede tanke over 6.000 l, der potentielt kan have medført forurening.



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

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

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

### *Delområde 2 og 3*

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

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

### Vand og lokalplanen

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

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

## Landskab

### Arealanvendelse

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

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

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



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

#### *Delområde 1A og 1B*

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

Samtidig kan denne omdannelse måske være med til fjerne en eventuel jordforurening i området, og den kommende arealanvendelse i delområde 1A og 1B vil endvidere medføre en mindre sandsynlighed for kommende forureninger af området, da arealanvendelse i henhold til Lokalplan 5.13 ikke giver mulighed for produktions- og lagervirksomheder.

#### *Delområde 2 og 3*

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

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

### Visuelle forhold

Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B* giver mulighed for i delområde 1A og 1B at etablere bebyggelse i form af karréstrukturer i 3-6 etager med punktvisse hjørnebebyggelser i op til 7 etager samt et tårn i op til 12 etager og 40 meters højde i det nordøstlige hjørne af delområde 1B.

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

#### *Delområde 1A og 1B*

En realisering af muligheder for bebyggelse i delområde 1A og 1B i lokalplan 5.13 – *Bolig og erhverv på Smedeland 22 og 8B* vil være en markant ændring af landskabets visuelle forhold. Det skal dog bemærkes, at det har været muligt i både [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) samt [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#) at opføre bebyggelse i dette omfang og højde på Smedeland 22 og 8B.

Det vil have en påvirkning af landskabets visuelle udtryk for borgerne i det kommende byggeri på Nordre Ringvej 129, Glostrup samt på den anden side af den kommende Hersted Stationsvej i det kommende byggeri på Smedeland 28, samt for beboere på Rødkælkevej og især Blåmejsvej, eftersom i dag primært er erhvervs- og industribygninger i op til tre etager med undtagelse af et par enkelte bebyggelser f.eks. Karat Kaffe siloen og Doll-bygningen. Det ser dog umiddelbart ud til, at borgerne på den anden side af Nordre Ringvej (Ring 3) ikke tillægger dette landskabs visuelle forhold særlig stor herlighedsværdi, da de fleste parcelhuse på Blåmejsvej har etableret høje og tætbeplantede hegn, og ud for rækkehusene på Rødkælkevej er der en høj støjvold, som tager meget af den umiddelbare udsigt herfra.

I forhold til den visuelle påvirkning af landskabet set inde fra Hersted vil det stationsnære kerneområde blive omdannet med etagebebyggelser i op til 6 og 7 etager og tårnbebyggelser i op til 12 etager, og en realisering af delområde 1A og 1B i lokalplanforslaget vil give området en bymæssig karakter og vil fungere som pejlemærke til



letbanestationen. Det vurderes derfor som helhed, at det udlagte areal til bebyggelse i delområde 1A og 1B i planforslaget med tiden vil passe ind i det umiddelbare omkringliggende miljø og kan derfor være med til at understrege det nye urbane landskab.

### *Delområde 2 og 3*

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

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

### Kulturarv og arkitektonisk arv

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

Der er fire bærende kvaliteter og fortællinger ved Hersted Industripark:

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

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

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

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

### *Delområde 1A og 1B*

Bebyggelsen, som Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B* giver mulighed for i delområde 1A og 1B, vil være markant anderledes end den eksisterende bebyggelse på 2 – 3 etager i området i dag med undtagelse af et på enkelte bebyggelser, men vil dog med byomdannelsen af det stationsnære kerneområde i Hersted Industripark på sigt passe ind med det omkringliggende arkitektoniske udtryk jf. Masterplan Hersted 2045 og [Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#). Dette arkitektoniske udtryk vil dog være væsentligt anderledes end det oprindelige arkitektoniske udtryk i Hersted Industripark.

Lokalplanen forsøger at indarbejde nogle af de bærende kvaliteter med grønne struktur, men omdannelsen af Hersted Industripark vil udfordre de kulturhistoriske værdier i området.



### *Delområde 2 og 3*

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

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

### *Kulturarv og arkitektonisk arv i forhold til lokalplanen*

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

Kulturarv og arkitektonisk arv er således indarbejdet i lokalplanen.

### **Materielle goder**

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

Hersted ligger op til Vestskoven, og fra Smedeland 22 er der under 1 km i fugleflugtslinje til dette naturområde, og til Naturcenter Herstedhøje er der ca. 2,5 km på cykel, hvilket tager omkring 8 minutter at tilbagelægge.

Smedeland 22 er tiltænkt at være en del af det nye bydelscenter, som kommuneplanrammerne giver mulighed for, og en realisering af lokalplanen vil muligvis give byomdannelsesområdet en café ved det lokale torv. Lokalplanforslaget er således en vigtig strategisk brik i at gøre den østlige del af Hersted attraktiv at bosættes sig i, og oplevelsen af letbanestationen som del af et urbant byområde.

En realisering af delområde 1A og 1B i lokalplanforslaget vil desuden betyde et større kundegrundlag til den kommende detailhandel nord for lokalplanområdet, kulturtilbud samt den kollektive trafik – primært letbanen.

Det er dog en udfordring, at der ikke i øjeblikket hverken er daginstitution eller skole i nærområdet, og således vil de første borgere i området opleve en mangel på offentlig service, hvilket der dog kan komme med den pågældende lokalplan, hvor en daginstitution er muliggjort.

### *Materielle goder og lokalplanen*

Lokalplan 5.13 giver mulighed for blandt andet at etablere publikumsorienteret serviceerhverv og en daginstitution, hvilket fremgår af redegørelsen og § 3 vedrørende anvendelse af området, og er således med til at skaffe materielle goder til området. Desuden ligger lokalplanens delområde 1A og 1B i umiddelbar nærhed til den kommende letbanestation Glostrup Nord, og der er og vil komme et godt stisystem i og omkring lokalplanområdet.

Materielle goder er således indtænkt i lokalplanen



## Kumulative virkninger

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

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

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

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

### Vedtagne planer og programmer

Albertslund Kommune har vedtaget [Kommuneplan 2022 – 2034](#), der udpeger den østlige del af Hersted Industripark til et byomdannelsesområde.

Albertslund Kommune har vedtaget følgende lokalplaner i byomdannelsesområdet:

- [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#),
- [Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 38](#)
- [Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28](#)
- [Lokalplan 5.8 – Boliger og erhverv på Smedeland 6](#)
- [Lokalplan 5.9 – Boliger og erhverv på Smedeland 30](#)
- [Rammelokalplan 5.10 – Sydvangen øst](#)
- [Lokalplan 5.11 – Boliger og erhverv på Malervangen 1](#)
- [Lokalplan 5.12 – Stationsforplads i Hersted](#)

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

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

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



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

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

### *Forslag til planer og programmer*

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

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

### *Igangsatte forslag til planer*

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

- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 2 - 4](#)
- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 8](#)
- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 24](#)
- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 7](#)
- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Naverland 2](#)

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

### *Igangsatte projekter*

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

- Smedeland 28
- Nordre Ringvej 129, Glostrup

Region Hovedstaden er i gang med at udvide Glostrup Hospital (Rigshospitalet), hvor der kommer nye bygninger til Dansk Hovedpinecenter (2017) og et nyt parkeringshus (2014), og et nyt neurorehabiliteringsbygning på ca. 25.000 m<sup>2</sup>, Bodil Eskesen Centret samt Familiehuset, der åbnede i juni 2023.

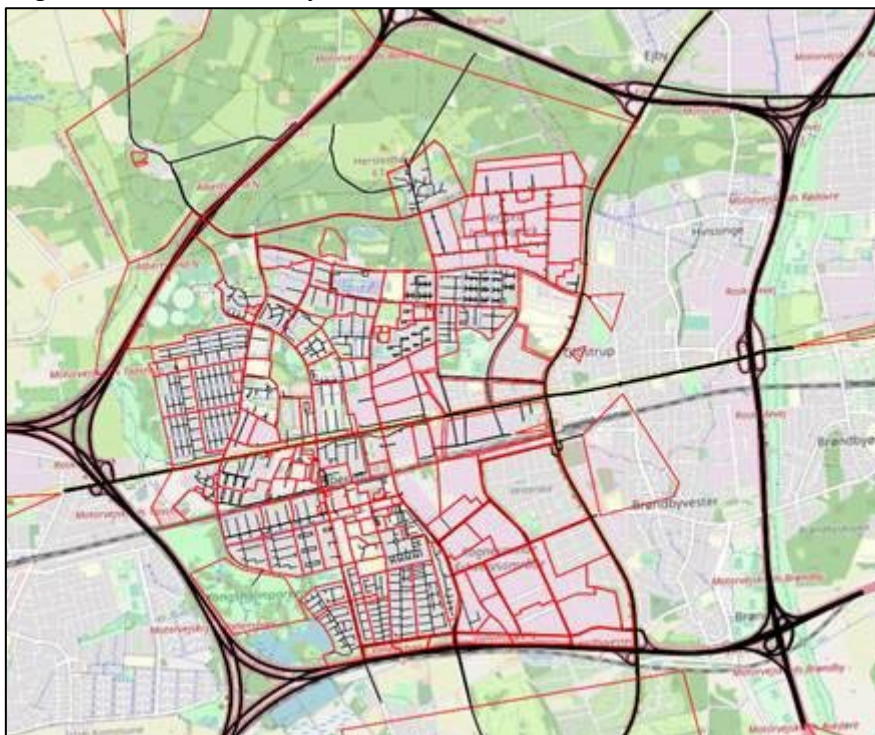
### *Albertslund Kommunes trafikmodel*

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

Denne specifikke trafikmodel for Hersted er en del af en samlet digital trafikmodel for Albertslund Kommune, hvor dele af Vallensbæk Kommune og det omgivende motorvejsnet indgår heri. Brøndby Kommune har i foråret 2022 givet tilsagn



om, at de også gerne vil kobles op på denne trafikmodel. Desværre har Glostrup Kommune hidtil ikke ønsket at være en del af denne samlet trafikmodel for kommunerne inden for motorvejsnettet af Motorring 3, Motorring 4, Holbækmotorvejen og Frederikssundmotorvejen:



*Figur 11: Portzoner der indgår i Albertslund Kommunes digitale trafikmodel.*

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

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

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

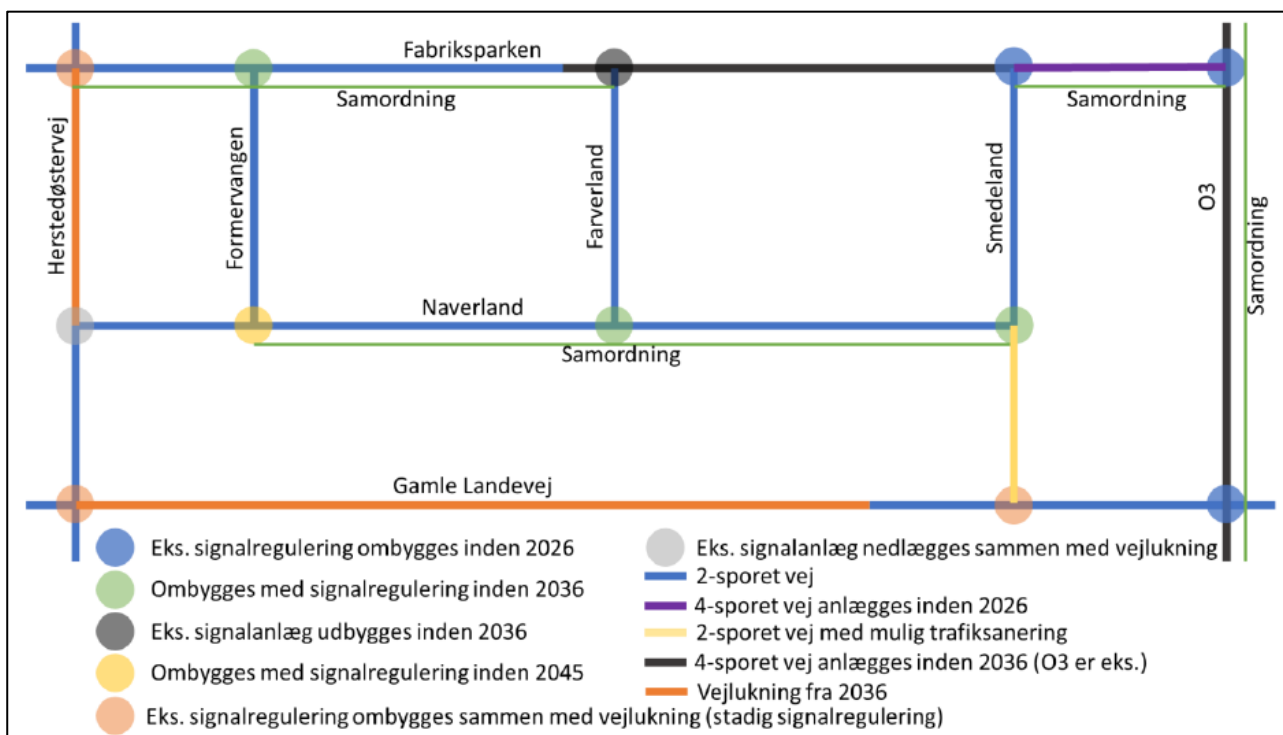
Den trafikale analyse for Hersted Industripark redegør for den potentielle trafikudvikling, som følge af forslag til Kommuneplantillæg 15 og masterplanens efterfølgende faser.

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

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



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



Figur 12: Forslag til udbygninger i vejnet og kryds frem mod 2045 (RawMobilty 2021: Hersted Industripark, Trafikal analyse).

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

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

Det er indgået [en politisk aftale](#) mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, hvoraf det blandt andet fremgår:

**”Intentionerne bag aftalen**

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

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



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

#### **Punkt 2.1**

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

#### **Punkt 5.2**

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

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

#### **Punkt 5.6**

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

#### **Punkt 5.7**

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

#### **Punkt 5.8**

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

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

”Generelt ses et fald i trafikbelastningerne mellem 2019\_Basis og 2026\_0-alt. Dette skyldes letbanens ”fortrængning” af biltrafikken i korridoren, og er baseret på Hovedstadens Letbanes modelberegninger. Disse trafikmodelberegninger er over 10



*år gamle, og er derfor behæftet med en vis usikkerhed. Trenden er dog klar, at der forventes en ret markant reduktion af biltrafikken som følge af letbanen”.*

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

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

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

#### *Kumulative effekter – sammenfatning*

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

### Opsamling omkring miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen

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

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



## Høringssvar og bemærkninger

Forslag til Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B*, Forslag til Kommuneplantillæg 6 – *Smedeland 22 og 8B* med tilhørende miljørapport var i høring fra 12. oktober til 7. november 2025 til, dvs. 8 ugers høring. Albertslund Kommune modtog høringssvar og bemærkninger fra i alt 5, som fordeler sig på 1 borger i Glostrup Kommune, 1 interesseorganisation (Naturgruppen i Albertslund), 1 grundejerforening (ejerlauget Hersted Industripark), 1 erhvervsvirksomheder (HOFOR) og bygherre for Smedeland 22 selv.

Emnerne i høringssvar og bemærkninger er:

- Bebyggelsens højde
- Natur og biodiversitet
- Trafikafvikling
- Trafiksikkerhed
- Ladcykelparkeringspladser
- Samme drifts- og udviklingsmuligheder med hensyn til støj for de eksisterende virksomheder i området
- Sikring af ledninger i lokalplanområdet (ikke en del af miljøvurderingen)
- Økonomisk kompensation som følge af planforslagets muligheder (ikke en del af miljøvurderingen)
- Grundejerforeninger i Hersted Industripark (ikke en del af miljøvurderingen)
- Den kommende grundejerforenings forpligtelser (ikke en del af miljøvurderingen)
- Ophævelse af Byplanvedtægt nr. 5 (ikke en del af miljøvurderingen)
- Byggemodningsaftale mellem grundejer og HOFOR (ikke en del af miljøvurderingen)

Det fremgår af ovenstående, at nogle af høringssvar og bemærkninger har miljømæssigt indhold og er beskrevet i miljøvurderingsrapporten (SMV) til Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B* og *Kommuneplantillæg 6 – Smedeland 22 og 8B*.

Bemærkningerne både med relation til Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B* og *Kommuneplantillæg 6 – Smedeland 22 og 8B* og tilhørende miljøvurderingsrapport har Albertslund Kommune kommenterede i høringssvar til Lokalplan 5.13 og *Kommuneplantillæg 6*, hvor der er foreslået et par mindre tekniske ændringer til Lokalplan 5.13. Nedenstående er en sammenfatning af bemærkningerne med miljømæssigt indhold:

### Bebyggelsens højde

Der er i et høringssvar kommet bemærkning om, hvorvidt bebyggelsen kun tillader bebyggelse i 6 etager.

#### *Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen*

Planmyndigheden bemærker, at lokalplanen fastholder et generelt etageantal på op til 6 etager, og enkelte steder er det begrænset til højst 3 eller 4 etager. På fire udvalgte steder kan der opføres byggeri i syv etager. På det nordøstlige hjørne at ejendommen Smedeland 8B kan der tillades et tårnbyggeri på op til 12 etager.

Bygningshøjder og etageantal er i overensstemmelse med kommuneplan samt den overordnede vision for Hersted, som beskrevet i Masterplanen og i Principperne for udviklingen af Hersted.

### Natur og biodiversitet

Der er i et høringssvar bemærkning om, at grundejerforeningen ikke har interesse i arter, der spredt sig hurtigt, og opfodrer til, at det tilføjes, at beplantning sker med de træsorter, der allerede bruges i området.



### *Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen*

Forvaltningen arbejder altid for at fremme grønne områder og biodiversiteten i de områder, som vi planlægger for jf. retningslinje 9.1 og 9.5 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#).

Albertslund Kommune har udarbejdet et [plantekatalog](#) med hjemmehørende arter, som passer til det danske klima, der er således ikke tale om invasive arter.

Hersted har i dag mange Platantræer, der benyttes som allétræer. Platantræer har dog ikke en biologisk værdi i Danmark og er ikke en hjemmehørende art.

På den baggrund vurderer forvaltningen ikke, at disse vejtræer bør få en særlig status i lokalplanområdet.

### Trafikafvikling

Det fremgår af et høringssvar, at der i øjeblikket er lukket for gennemgående trafik på Smedeland, hvilket gør det besværligt for mange at komme rundt i området. Alle begrænsninger og lukninger af adgang og veje giver unødvendige påvirkning af virksomheder og påfører disse unødvendige ekstra gener og omkostninger.

### *Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen*

Den midlertidige lukning for gennemkørende trafik på Smedeland afsluttet, når byggeriet af den nye stationsvej og stationsforplads er afsluttet, hvilket sker inden byggeri i dette lokalplanområde forventes igangsat.

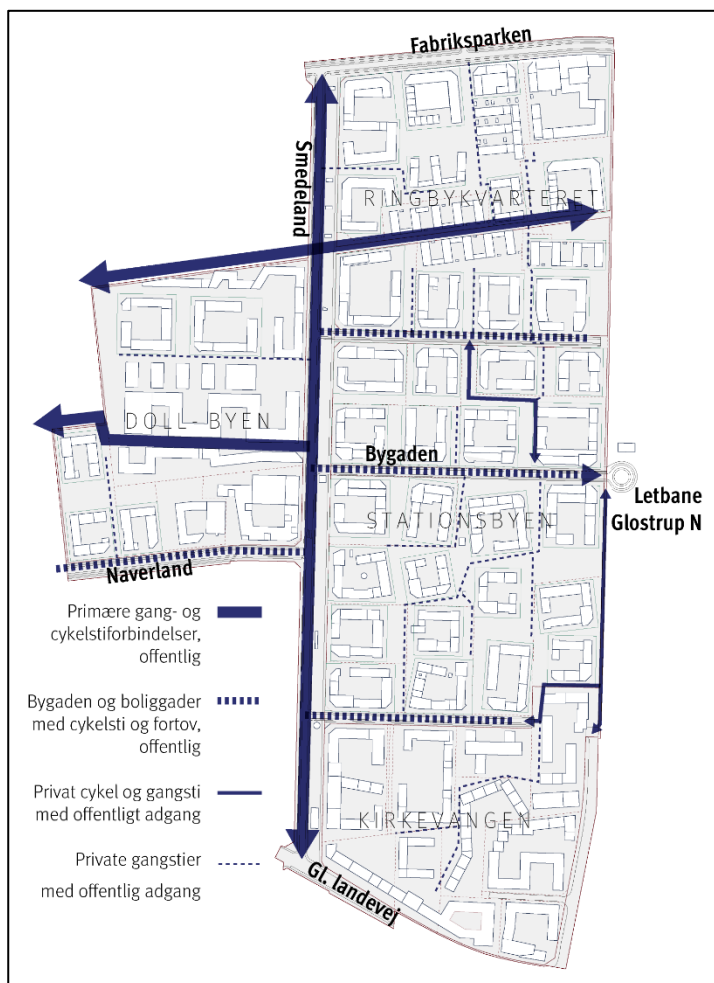
Forvaltningen mener, at de trafikale udfordringer er tilstrækkeligt belyst i forbindelse med miljørapporten.

### Trafiksikkerhed

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

### *Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen*





Figur 13: Stisystemet i Hersted Industriparks byomdannelsesområde.

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

På sigt vil den kommende bebyggelse på Smedeland 22 og 8B have adgang til fortovej og gang- og cykelstier til bløde trafikanter og den indre del af lokalplanområdet etableres med veje forbeholdt og indrettet, så de skal tilgodesee gående og cyklende. Der bør være fokus på de lette trafikanter adgang mellem boliger og ud i trafikken, hvor f.eks. krydsning af overkørslen til parkeringskælderen skal sikres for så vidt angår vigepligt, oversigt med videre. Endvidere bør de interne trafikforhold i f.eks. parkeringskælderen ligeledes sikres i forhold til de lette trafikanter, da der kan opstå konflikter. Der vil desuden komme øget trafik af personbiler i spidstimerne om morgenen og eftermiddagen i krydsene til Smedeland og den kommende Hersted Stationsvej, hvilket vurderes muligt at afvikle med samme sikkerhedsniveau som for nuværende.

Det er forvaltningens vurdering, at både [Masterplan Hersted 2045](#) og "[Principper for kvalitet – i byudvikling af Hersted Industripark fase 1, etape 1](#)" har visioner og principper for en sikker adskillelse af trafikanterne i området, og Lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B* har taget højde for trafiksikkerheden, og således er der ikke anbefalet ændringer i forhold til trafiksikkerhed i planforslaget.

### Ladcykelparkeringspladser

Det fremgår af et høringsvar, at der bør indtænkes ladcykelparkeringspladser i lokalplanen. Bygherre for Smedeland 22 har i forvejen indtænkt, at der skal etableres ladcykelparkeringspladser.

#### Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen

Forvaltningen er enige i, at det også bør fremgå som et krav, så det understøtter et forventet kommende behov fra beboerne. Parkeringsnormen for ladcykler er også i overensstemmelse med kommunens visioner for en grøn by samt brug af cykler.



## Samme drifts- og udviklingsmuligheder med hensyn til støj for de eksisterende virksomheder i området

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

### *Miljøvurderingsmyndighedens kommentarer til bemærkningen*

Der er med lokalplanforslaget udnyttet den mulighed, der er efter planlovens § 15 a, stk. 2 ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)) til at udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, når kommunalbestyrelsen har sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke overstiger 8 år regnet fra lokalplanens vedtagelse. Med bestemmelsen knytter sig også særlige krav til lokalplanens redegørelse efter Planlovens § 16, stk. 7. Baggrunden herfor, at bestemmelsen har fastsat til 8 år, er, at det netop svarer til retsbeskyttelsesperioden efter miljøbeskyttelsesloven for virksomheder, som har miljøgodkendelse.

Det ligger dermed som en forudsætning i lokalplanforslaget, at støjen vil blive reduceret over en 8-årig periode. Af samme grund skal den konkrete planlægning også gennemføres i en dialog mellem grundejer af Smedeland 22 og 8B og de berørte virksomheder i det omfang, det er muligt, hvor kommunen fungerer som myndighed.

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

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

*”En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 16, 26 og 29, kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener”.*

En lokalplan kan således indeholde bestemmelser om afskærmningsforanstaltninger i form af anlæg af beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende som betingelse for ibrugtagen af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af et ubebygget areal, jf. § 15, stk. 2, nr. 16.

En lokalplan kan desuden indeholde bestemmelser om isolering af eksisterende boligbebyggelse mod støj, jf. § 15, stk. 2, nr. 26.

En lokalplan kan endvidere indeholde bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 2, jf. § 15, stk. 2, nr. 29.

Som følge af den brede formulering af § 15, stk. 2, nr. 16, har det hidtil været antaget i praksis, at der ikke kan stilles krav om, at støjhensynet skal varetages på en bestemt måde. Bestemmelser, der på anden vis sikrer tilstrækkeligt lavt støjniveau, og således f.eks. giver muligheder for anvendelse af teknik, der ikke er kendt ved lokalplanens vedtagelse, og som ikke er en afskærmning eller isolering af eksisterende eller ny boligbebyggelse, er derfor ikke i strid med planloven. Det er således i praksis anset for tilstrækkeligt, at lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at udnyttelsen af lokalplanområdet kun kan ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, hvilket fremgår af lokalplan 5.8's bestemmelser.

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

Endvidere er der mulighed for at udnytte den såkaldte ”huludfyldningsregel”, jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 29:



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

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

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

### **Regulering af støj fra virksomheder i byområder**

*Planloven giver mulighed for, at der i en lokalplan kan optages bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 29 – den såkaldte ”huludfyldningsregel”.*

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

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

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

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

*Værdierne gælder for støjbelastningen L<sub>r</sub> fra hver enkelt virksomhed, bestemt over et referencetidsrum på 8 timer om dagen (dog kun 7 timer lørdage kl. 07 – 14 og 4 timer lørdage kl. 14 - 18), en time om aftenen og ½ time om natten. Der forudsættes en efterklangstid på 0,5 sekunder, samt at alle oplukkelige vinduer er åbnet 0,35 m<sup>2</sup>*



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

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

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

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

## Alternativer

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

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

### 0-Alternativet

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

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

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

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

#### *0-Alternativet for de konkrete planforslag*

Lokalplanområdet er i dag omfattet af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#). Lokalplanområdet er mere eller mindre fuldt udbygget efter den gældende lokalplans bestemmelser til erhvervsmæssige formål samt tilhørende adgangs- og parkeringsarealer.

I Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) ligger planforslagets område i rammeområde C10 – Stationsbyens centerområde og BE10 – Stationsbyen. Med Kommuneplantillægget opdeles de nuværende kommuneplanrammer



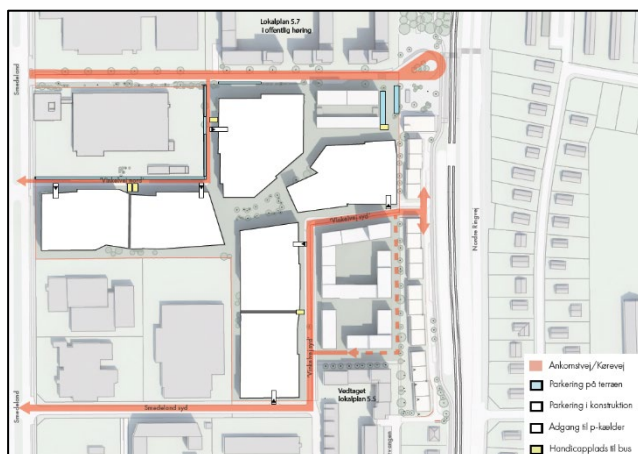
C10 - Stationsbyens Centerområde og BE10 – Stationsbyen, så der kommer 2 nye kommuneplanrammer C13 – Stationsbyens Centerområde Sydøst og BE18 – Stationsbyen syd.

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

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

### Alternativer til lokalplanens indhold

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

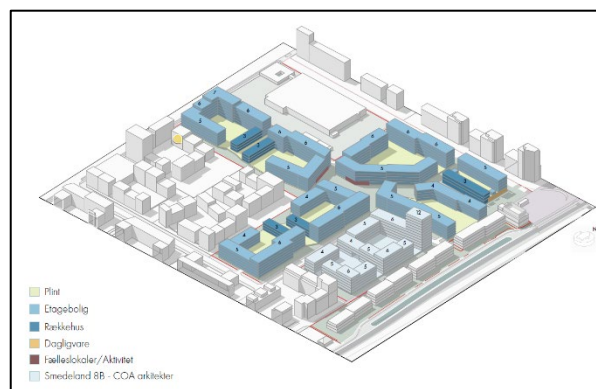


Figur 15: Skitseforslag af 7. december 2023.

bydannelse af den østlige del af Hersted Industripark, som er vedtaget af kommunalbestyrelsen i Albertslund Kommune i henholdsvis maj 2020 og juni 2022.

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

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



Figur 14: Skitseforslag af 8. august 2023

Planforslagene udgør et af de første skridt i realiseringen af Masterplan Hersted 2045 og [Kommuneplan 2022 – 2034](#) muligheder for



adgangsveje, parkering, brandveje, bygningshøjder med videre Denne løbende justering fremgår af figurerne i dette afsnit.

## Overvågning

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

Miljøvurderingen af forslag til lokalplan 5.13 – *Boliger og erhverv på Smedeland 22 og 8B* og Kommuneplantillæg 6 – *Smedeland 22 og 8B* viser, at der ikke er miljøpåvirkninger, som er så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning. Der fastlægges derfor ikke et overvågningsprogram, som følge af planlægning for blandede byfunktioner.

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

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

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

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

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

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

Albertslund Kommune har følgende forpligtelser som miljømyndighed:

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



## Afværgeforanstaltninger

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

Der er i lokalplanen indarbejdet følgende afværgeforanstaltninger for delområde 1:

- Lokalplanens redegørelse oplyser, at området er udlagt i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) som et byomdannelsesområde jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2.
- Lokalplanens redegørelse oplyser, at bygherre kan indgå aftale med de omkringliggende virksomheder, der medfører ekstern støj fra virksomheder over de vejledningen grænseværdier herfor jf. byomdannelsesreglerne. Bygherre har ikke på det tidspunkt, hvor miljørapporten er blevet udarbejdet, indgået aftaler med de pågældende virksomheder.
- Lokalplanens redegørelse og bestemmelser oplyser, at "huludfyldningsreglen" i forhold til ekstern støj fra virksomheder er bragt i anvendelse.
- Lokalplanens redegørelse og bestemmelser oplyser, at "huludfyldningsreglen" i forhold til støj fra trafik er bragt i anvendelse.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at der kan etableres støjskærme på terræn mod matrikel nr. 8bb, Herstedøster By, Herstedøster, langs skel i op til 11 m højde og mod nord op til 5 m højde.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at der kan etableres støjafskærmning på terræn mod matrikel nr. 7bg Herstedøster By, Herstedøster (New Era Publications), langs skel i op til 5 m højde.
- Lokalplanen giver mulighed for at etablere støjafskærmning på terræn i forbindelse med private opholdsarealer på terræn samt støjafskærmning i forbindelse med altaner og tagterrasser.
- Lokalplanen giver mulighed for at etablere støjafskærmning i gårdrumsåbninger, hvis det er nødvendigt af hensyn til overholdelse af krav til støj på opholdsarealer eller på facader med videre.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at det ikke er tilladt at lave aktiv nedsivning af overfladevand i lokalplanområdet for at beskytte grundvandet.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at bygninger skal beskyttes ved, at:
  1. Vand skal afledes til områder, hvor det ikke forvolder skade.
  2. Der skal kunne stå 10 cm vand på terræn op ad bygningen uden at volde skade, eller der skal skabes en tilsvarende beskyttelse ved regulering af terrænet omkring bygningerne. Denne terrænregulering må ikke stille op- og nedstrøms naboer dårligere end før byomdannelsen.
  3. Der skal være terrænmæssigt fald væk fra bygningerne.



- I lokalplanens redegørelse fremgår det, at der som minimum skal etableres forsinkelse af 920 m<sup>3</sup> regnvand for delområde 1A og 180 m<sup>3</sup> for delområde 1B, og at løsningen kan bestå af en kombination af forskellige tiltag, herunder åbne regnvandsbassiner med en rekreativ funktion og som nedgravede løsninger under veje og stier.
- Lokalplanen har bestemmelser om, at hvis der anvendes byggematerialer, der kan afgive forurenende stoffer til regnvandet, skal der i ansøgningen om tilslutningstilladelse, beskrives hvilke renseløsninger, der bliver anvendt til rensning af det forurenede overfladevand. Det skal sikres, at det afledte regnvand fra bygningskonstruktioner f.eks. facader, tage, tagrender og nedløbsrør til regnvandssystemet ikke indeholder f.eks. bly, zink, kobber eller andre miljøfarlige stoffer.
- Lokalplanens redegørelse oplyser, at inden for det V2-kortlagte område må det forventes, at jorden er forurenet med olie og klorerede opløsningsmidler. På den resterende del af projektområdet forventes jorden som udgangspunkt udelukkende at være påvirket af almindelig bymæssig forurening, som følge af områdeklassificeringen. Opgravet jord fra henholdsvis V2-kortlagt område og områdeklassificeret område skal holdes adskilt.  
Opgravet jord skal som udgangspunkt sendes til kemisk analyse hos et akkrediteret analysefirma, hvor jorden som minimum skal analyseres for jordpakken (dvs. oliestoffer, tjærestoffer og tungmetaller) samt klorerede opløsningsmidler og nedbrydningsprodukter. Prøvetagningsfrekvens afhænger af jordmodtageren. Bortskaffelse af opgravet jord skal ske ved at anmelde jorden til kommunen i henhold til jordflytningsbekendtgørelsen.
- Lokalplanen redegørelse oplyser, at den øverste halve meter jord på ubefæstede arealer skal dokumenteres ren. Dette kan i praksis udføres ved udtagning af overfladeprøver eller udlægning af en halv meter dokumenterede rene tilkørte materialer over et miljø- og signalnet jf. nærværende miljørapport.
- Lokalplanen fastslår, at der kan etableres afværgeforanstaltninger de steder, hvor der er et ugunstigt vindmiljø f.eks. ved at etablere delvist indeliggende altaner, lægiverne i gårdrum, beplantning på altaner og som afskærmning ved tagterrasser.
- Lokalplanen fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder og lugt, støv eller anden luftforurening er overholdt.
- Lokalplanen fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelse, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje er overholdt.
- Lokalplanen fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelser, at støjskærme er etablerede.

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

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



afværgeforanstaltninger, såfremt disse planer og konkrete projekter er miljøvurderingspligtigt jf. miljøvurderingsloven.

## Manglende viden

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

### Klima

I forbindelse med vurderingen af den nuværende CO<sub>2</sub>-udledning og energiforbrug tilknyttet Smedeland 22 og 8B, er der ikke foretaget en konkret beregning heraf.

### Jordbund og vand

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



## Litteraturliste

Se Albertslund Kommunes hjemmeside med litteratur:

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

Se Albertslund Kommunes hjemmeside med miljøvurderinger:

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

