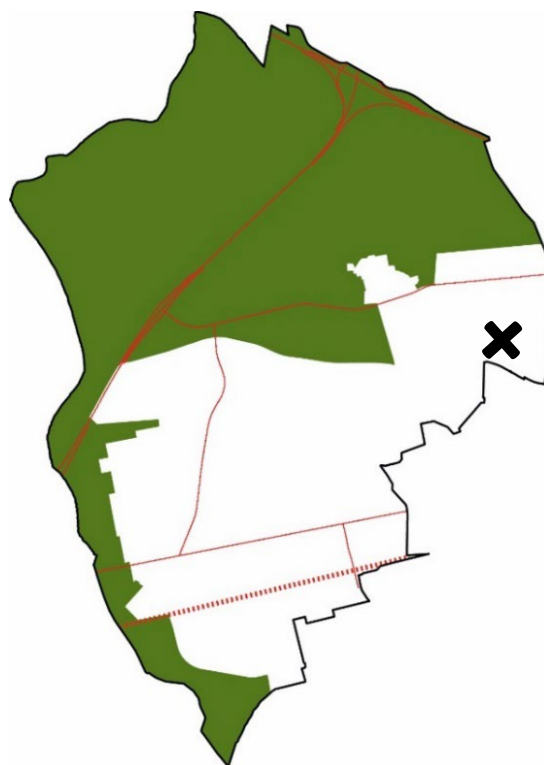
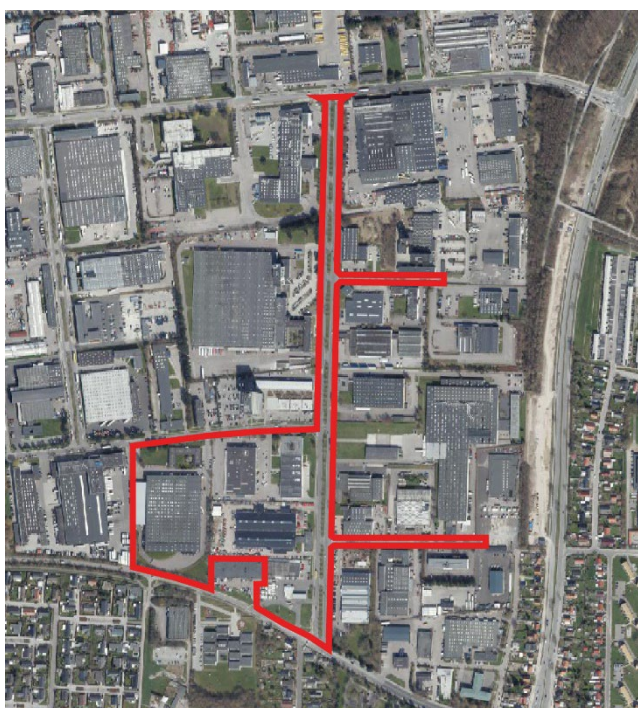


Miljørapport

Albertslund Kommune

Miljøvurdering af
Rammelokalplan 5.10 – Sydvangen Øst

Kommuneplantillæg 3 - Sydvangen Øst til Kommuneplan 2022 - 2034



Udarbejdet af: MOJE
Kontrolleret af: SUWE
Godkendt af: MOBO
Dato: 16.11.2023
Version: 04
Projekt nr.: 1021205

Artelia A/S
Buddingevej 272
DK-2860 Søborg
+45 4457 6000
CVR: 64 04 56 28
www.arteliagroup.dk

1	Ikke-teknisk resumé	7
1.1	Indledning	7
1.2	Forslag til rammelokalplan 5.10 og kommuneplantillæg 3	8
1.3	Vurdering af miljøforhold	9
1.4	0-alternativet	14
1.5	Kumulative effekter	14
1.6	Afværgende foranstaltninger.....	15
1.7	Overvågning	15
2	Indledning.....	16
2.1	Metode	16
2.2	Projektbeskrivelse.....	17
3	Planforhold	22
3.1	Eksisterende planforhold	22
3.2	Fremtidige planforhold	24
3.3	Forhold til anden planlægning	29
4	Miljørapportens indhold	37
4.1	Grundlag for vurderingen	39
4.2	Afgrænsning af miljørapporten.....	41
4.3	Høring af berørte myndigheder	45
4.4	Alternativer	46
4.5	Kumulative påvirkninger	47
4.6	Metode	48
5	Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	49
5.1	Miljøstatus og mål.....	49
5.2	0-alternativet	51
5.3	Vurdering af mulige påvirkninger	51
5.4	Kumulative effekter	52
5.5	Afværge- og overvågningsforanstaltninger	53
6	Befolkning og menneskers sundhed - trafik.....	53
6.1	Miljøstatus og mål.....	53
6.2	0-alternativet	54
6.3	Vurdering af mulige påvirkninger	54
6.4	Kumulative effekter	64
6.5	Afværgende foranstaltninger.....	64
6.6	Overvågning	65
7	Befolkning og menneskers sundhed - støj	66
7.1	Miljøstatus og mål.....	66

7.2	0-alternativet	71
7.3	Vurdering af mulige påvirkninger - støj	71
7.4	Kumulative effekter - støj	96
7.5	Afværgeforanstaltninger – støj.....	97
7.6	Overvågning - støj	97
8	Befolkning og menneskers sundhed – støv, lugt, luft	97
8.1	Miljøstatus og mål.....	98
8.2	0-alternativet	99
8.3	Vurdering af mulige påvirkninger	99
8.4	Kumulative effekter – lugt og luft.....	102
8.5	Afværgende foranstaltninger.....	102
8.6	Overvågning	102
9	Jord og vand	103
9.1	Miljøstatus og mål.....	103
9.2	0-alternativet	107
9.3	Vurdering af mulige påvirkninger – jord og grundvand.....	107
9.4	Kumulative effekter	113
9.5	Afværgende foranstaltninger.....	113
9.6	Overvågning	114
10	Klimatiske faktorer.....	115
10.1	Miljøstatus og mål.....	115
10.2	0-alternativet	115
10.3	Vurdering af mulige påvirkninger - klima	116
10.4	Kumulative effekter	118
10.5	Afværgende foranstaltninger.....	118
10.6	Overvågning	118
11	Materielle goder	118
11.1	Miljøstatus og mål.....	119
11.2	0-alternativet	120
11.3	Vurdering af mulige påvirkninger – materielle goder.....	120
11.4	Kumulative effekter	120
11.5	Afværgende foranstaltninger / overvågning	121
12	Landskab og visuelle forhold, samt jordareal som ressource.....	121
12.1	Miljøstatus og mål.....	121
12.2	0-alternativ.....	122
12.3	Vurdering af mulige påvirkninger - landskab.....	122
12.4	Vurdering af jordareal som ressource.	122
12.5	Kvalitative vurderinger – indblik, skygge og vind.	122
12.6	Kumulative effekter – indblik, skygger og vind.....	125
12.7	Afværgende foranstaltninger.....	126
12.8	Overvågning	126

13	Kulturarv	127
13.1	Miljøstatus og mål.....	127
13.2	0-alternativet	128
13.3	Vurdering af mulige påvirkninger - kulturarv	128
13.4	Kumulative effekter	128
13.5	Afværgende foranstaltninger.....	128
13.6	Overvågning	128
14	Manglende viden	129
15	Opsamling på afværgeforanstaltninger.	130
16	Bilag	132
17	Referencer	133

1 Ikke-teknisk resumé

1.1 Indledning

Albertslund Kommune har udarbejdet forslag til rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen* og forslag til Kommuneplantillæg 3 – *Sydvangen*. Forslaget til rammelokalplan fastlægger overordnede rammer for at omdanne et erhvervsområde til et blandet byområde med både boliger og erhverv. Det område, som i forslag til rammelokalplan kan omdannes, dækker et område på cirka 75.600 m². Det afgrænses af vejene Smedeland mod øst, Naverland mod nord og Gl. Landevej mod syd. Området ligger i den østlige del af Albertslund Kommune tæt på grænsen til Glostrup Kommune.

Når en kommune laver en ny lokalplan eller et kommuneplantillæg, skal kommunen vurdere om planen kan påvirke miljøet væsentligt. Det sker ved at foretage en såkaldt miljøvurdering. Indholdet i miljøvurderingen samles i en miljørapport (dette dokument). I nærværende miljørapport vurderes både forslag til Kommuneplantillæg 3 – *Sydvangen* og forslag til rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen*.

Det lovmæssige grundlag for miljøvurderinger er i [Miljøvurderingsloven](#).

Miljørapporten udarbejdes sideløbende med forslag til kommuneplantillæg og/eller lokalplan. Arbejdet med miljørapporten skal give vigtige input til lokalplanens indhold, for eksempel om, hvordan miljøpåvirkninger kan undgås.

Når lokalplanen vedtages endeligt i kommunalbestyrelsen, skal kommunen redegøre for, hvordan miljøhensynene fra miljørapporten er indarbejdet i lokalplanen, den såkaldte sammenfattende redegørelse.

Miljøvurderingen skal redegøre for planens sandsynlige indvirkning på

- Biologisk mangfoldighed, fauna og flora.
- Befolkningen og menneskers sundhed.
- Jordbund, vand og luft
- Klima
- Materielle goder
- Kulturarv og landskab

Vurderingen skal redegøre for, om miljøpåvirkningerne er væsentlige.

Du kan læse mere om miljøvurderingsprocessen på Albertslund Kommunes hjemmeside: <https://albertslund.dk/by-og-bolig/byudvikling/miljoevurderinger/miljoevurdering-af-planer-smv>

I de følgende afsnit kan du læse et ikke-teknisk resumé af miljørapportens vurderinger og konklusioner.

1.2 Forslag til rammelokalplan 5.10 og kommuneplantillæg 3

Forslaget til kommuneplantillæg fastlægger de overordnede retningslinjer for området, mens forslaget til rammelokalplan fastsætter overordnede bestemmelser for områdets konkrete anvendelse og bebyggelsesomfang, der vil blive udmøntet i de kommende byggeretsgivende lokalplaner. Forslag til rammelokalplan fastlægger dog ikke konkrete bestemmelser om udformningen af veje og bygninger. Der er således ikke bestemmelser om f.eks. arkitektur, men kun de overordnede træk, herunder hvor mange kvadratmeter, der i alt må bygges og hvor mange etager, der kan bygges i.

Inden der kan bygges i området, skal der derfor vedtages en eller flere mere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, der fastlægger, hvor meget og hvordan, der kan bygges. Det er først herefter, at ejeren kan opnå byggetilladelse.

Forslag til kommuneplantillæg og rammelokalplan er således første trin i en lokalplanproces med flere led.

Forslag til kommuneplantillæg giver mulighed for at forhøje bebyggelsesprocent og etageantal i det stationsnære område. Her kan der i dag bygges i op til 5 etager med en tæthed på 70 %. Forslag til kommuneplantillæg 3 giver mulighed for at bygge i op til 6 etager med en bebyggelsesprocent på 125 % i den nordlige del af området (matr.nr 7g og den nordlige del af matr.nr. 8g, se Figur 3-3).

Rammelokalplanens formål er at muliggøre, at området kan udvikles som et blandet byområde med både boliger og erhverv. Der kan også være offentlige formål i form af en daginstitution. Forslag til rammelokalplan har også til formål at fastlægge, hvor meget der kan bygges fordelt indenfor rammelokalplanens område (bebyggelsesprocenten). Endelig er det en del af formålet at sikre et fælles grønt strøg gennem området, som binder området sammen.

Forslag til rammelokalplan udlægger fire delområder (se Figur 2-1). Delområde 1 udgør arealer, der senere kan bebygges, og delområde 2 udgør et grønt strøg. Delområde 3 er selve vejforløbet Smedeland og må kun anvendes til offentlig vej og rekreative formål. Delområde 4 er stikveje til Smedeland.

Forslag til rammelokalplan 5.10. fastlægger, at der ikke må bygges indenfor delområde 2. Det er dog muligt at anlægge for eksempel regnvandsbassiner og lignende anlæg.

Når området er fuldt udbygget, forventes det, at der vil være cirka 1.000 boliger i området i form af boligblokke i forskellige højder.

Forslag til rammelokalplan fastsætter rammer for kommende byggeri i området:

- Bebyggelsen må være to-tre etager høj i det sydvestlige hjørne tættest mod parcelhuskvarteret.
- Mod nord og øst i retning af den kommende letbanestation (Glostrup Nord) må der bygges i op til seks etager. Derudover vil der i dette hjørne være mulighed for, at der enkelte steder kan bygges i op til ni etager.
- Bygningerne bliver således udformet, så de er lavest i det sydvestlige hjørne og højest i det nordøstlige hjørne. Det giver de bedst mulige dagslysforhold for gårdrum og boliger i forhold til verdenshjørnerne.

Rammerne kan ses på kort på Figur 3-3 .

Forslag til rammelokalplan er udarbejdet på grundlag af Albertslund Kommunes overordnede planlægning. Det omfatter både den gældende [Kommuneplan 2022-2034](#) og [Masterplan Hersted 2045](#).

1.3 Vurdering af miljøforhold

En miljøvurdering skal som udgangspunkt være lige så detaljeret, som den plan, der skal vurderes. Det betyder i dette tilfælde, at vurderingen af en række emner kun kan foretages på et ret overordnet niveau, da forslag til rammelokalplan netop ikke er særligt detaljeret.

Det betyder dog ikke, at emnerne slet ikke vurderes, før området bebygges. Når der senere skal laves en detaljeret byggeretsgivende lokalplan, skal emnerne vurderes igen – og denne gang mere detaljeret. Denne miljørapport er således første del af en proces med flere trin.

1.3.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Områdets natur bærer tydeligt præg af at have været industriområde i over 50 år. Der er således ikke naturområder indenfor rammelokalplanens område.

EU's habitatdirektiv udpeger en række naturområder og arter (både dyr og planter), som er strengt beskyttet. Områderne indgår i Natura 2000, som er et europæisk netværk bestående af naturområder med høj værdi. Områderne er strengt beskyttet mod ødelæggelse og forringelse. Natura 2000 omfatter en række danske områder. De nærmeste Natura 2000-områder er mindst 7 km fra lokalplanområdet. I miljørapporten er det vurderet, at områderne ikke bliver påvirket af forslag til rammelokalplan eller kommuneplantillæg.

De strengest beskyttede dyr og planter er nævnt på habitatdirektivets bilag IV. Der vurderes ikke at være egnede levesteder for disse arter i området. Den eneste af arterne, der er registreret i området, er dværgflagermus, Danmarks almindeligst flagermusart. Der blev registreret enkelte forbiflyvende individer, men der er med stor sikkerhed ikke ynglende flagermus i området.

Forslag til rammelokalplan 5.10 fastlægger et grønt strøg med naturlig udformet regnvandsbassin og varieret beplantning. Det vurderes at være en forbedring af naturforholdene i området i forhold til i dag. Blandt andet vil der komme flere og mere varierede levesteder. Det kan tjene som område for fødesøgning for flagermus og muligvis som ynglelokalitet for padder.

Den samlede betydning af forslagene til rammelokalplan og kommuneplantillæg for områdets biodiversitet, fauna og flora vurderes at være positiv.

1.3.2 Befolkning og menneskers sundhed.

1.3.2.1 Trafik

Når området omdannes, vil trafikken i området også ændres. Når erhvervsejendomme omdannes til boligområder, vil lastbilerne over tid forsvinde og blive erstattet af personbiler og flere cyklister og gående.

Vejadgangen til planområdet vil være fra Naverland, Gamle Landevej og Smedeland. Der skal ikke køre biler igennem området og det gennemgående grønne strøg fra sydvest til nordøst skal kun kunne bruges af bløde trafikanter, især gående. Strøget indrettes, så det ikke bliver en genvej at cykle på tværs af området.

Der etableres bilparkering i området – hovedparten heraf i parkeringshuse. Der skal etableres cykelparkering så tæt på indgangspartier som muligt. Der anlægges handicap-parkering i området tæt på boligerne.

Når planområdets delområde 1 og 2 er færdigudbygget, vil der bo langt flere mennesker, end der arbejder i området i dag. Det vil medføre en stigning i antallet af personbiler i området. Omvendt vil antallet af lastbiler falde. Udviklingen i trafikbelastning skal også ses i sammenhæng med, at Albertslund Kommune agter at ombygge vejene i området, så de passer bedre til fremtidens trafiksammensætning.

Samlet vurderes den ændrede trafiksammensætning med færre lastbiler og tilsvarende flere personbiler og cykler, at være en mindre påvirkning, der kan fremstå negativt i forhold til mere blandede trafikformer og positivt i forhold til reduktionen i tung trafik. Indtil området er fuldt omdannet kan der være mindre til moderate udfordringer i forhold

til trafiksikkerheden. Hvordan Albertslund Kommune vælger at håndtere disse udfordringer afhænger af i hvilken takt, at hele området ombygges.

1.3.2.2 Støj

I planområdet vil der være støj fra både trafik og virksomheder i nabolaget. Som en del af miljøvurderingen er der regnet på, hvordan støj vil påvirke området.

Planområdet vil være påvirket af trafikstøj, der overstiger grænseværdien på 58 dB. Det vurderes at være en moderat til væsentlig negativ miljøpåvirkning. Det betyder, at der skal etableres tiltag, der kan afskærme boliger og opholdsarealer området mod støj. Da forslag til rammelokalplan ikke fastlægger, hvor bygningerne skal ligge, kan det ikke på nuværende tidspunkt besluttes, hvordan støjdæmpningen på de enkelte bygninger skal være. Det betyder, at det i den videre planlægning skal besluttes, hvordan vejstøjen afskærms fra de steder, hvor folk bor og opholder sig. Det kan for eksempel være via bygningernes placering og udformning. Der kan også være behov for at supplere med for eksempel støjskærme eller anden type støjhindring.

Planområdet er også påvirket negativt af støj fra virksomheder - især transportvirksomheder i nærområdet. Beregninger har vist, at det især er fra vest og nord denne støjpåvirkning kommer. Påvirkningen vurderes at være moderat. Da hele Hersted Industripark er under omdannelse, vil en del af støjkilderne formentlig forsvinde indenfor en år-række. Men inden der bygges i området, skal der under alle omstændigheder tages stilling til, hvordan generne mindskes fra virksomhedsstøj.

Lugt og luft.

Vurderingen af påvirkning af lugt- og luftforhold i planområdet er baseret på hvilke virksomheder, der befinder sig i nærheden. Det handler blandt andet om, hvorvidt de har udledning af lugt- og/eller luftforurenende stoffer.

I alt fem virksomheder i nærheden vurderes at kunne påvirke luftkvaliteten i området, men ingen af dem væsentligt. Som for støj gælder også for luftforureningen, at kilderne gradvist vil forsvinde i det omfang virksomhederne måtte blive udfaset som led i områdets omdannelse. Det er dog virksomhederne selv, der beslutter, om de ønsker at lukke/flytte.

Inden der bygges i området, skal der under alle omstændigheder tages stilling til, hvordan en god luftkvalitet sikres i området.

1.3.3 Jord, grundvand og overfladevand

Planområdet ligger øst for en massiv jordforurening på Naverland 26 – en af de såkaldte generationsforureninger. Det er forurening med en bestemt type kemisk stof; såkaldte

klorerede opløsningsmidler. Beregninger fra 2018 viser dog, at forureningen ikke er spredt til rammelokalplanområdet. I forbindelse med de byggeretsgivende lokalplaner, der skal laves for at kunne bebygge området, skal det sikres, at forureningen ikke påvirker området – og at det anlægsarbejde, der skal laves i området, ikke får forureningen til at sprede sig yderligere.

Inden for området er der tidligere registreret enkelte mindre arealer med jordforurening. Der er i forbindelse med forberedelsen af forslag til rammelokalplan udført undersøgelse af forurening i jorden på alle ejendomme i området.

Der er ikke fundet tegn på betydende forureninger. Nogle af prøverne har vist indhold af forurenende stoffer, men i små mængder under de gældende grænseværdier for jord og grundvand.

Den gældende lovgivning sikrer, at potentielt sundhedsskadelige forurenede områder oprenses, før der kan bygges. Forslag til rammelokalplan fastlægger, at regnvand ikke må nedsives. Det er med til at mindske risikoen for, at jordforurening spredes sig.

Det vurderes, at den samlede planproces vil medføre en forbedring af miljøforholdene og mindske risikoen for at forureninger kan spredes til grundvandet. På den baggrund vurderes den samlede påvirkning af jord- og grundvand at være neutral til positiv.

Forslag til rammelokalplan 5.10 vurderes ikke at udlede næringsstoffer eller miljøfarlige stoffer, der kan medføre forringelser i vandmiljøet i St. Vejle Å eller længere nedstrøms i Køge Bugt.

1.3.4 Klima

I dette afsnit vurderes forslag til rammelokalplanens betydning for både udledning af drivhusgasser (herunder CO₂), lokale temperaturer og klimatilpasning.

Da forslag til rammelokalplan ikke fastlægger detaljer om et kommende byggeri, er der ikke grundlag for at vurdere klimabelastningen af for eksempel byggematerialer.

Området planlægges, så udviklingen ikke medfører øget oversvømmelsesrisiko, hverken indenfor området eller på naboarealer. Derfor vil effekterne af skybrud på omgivelserne være uændrede i forhold til i dag. Planforslaget vil således ingen eller ubetydelig effekt have på oversvømmelsesrisikoen.

Det forventes, at byggeri i området certificeres i forhold til bæredygtighed i den såkaldte DGNB-guld-kategori. Det betyder, at der ved byggeri skal tages særligt hensyn til klimabelastningen, dvs. hvordan miljøet og menneskers liv påvirkes. Derfor vurderes det, at

den samlede betydning for udledningen af klimagasser i driftssituationen vil være neutral til positiv.

Når områder i for eksempel byer bebygges med faste overflader (bygninger, veje og parkeringspladser) stiger lufttemperaturen betydeligt, da sollyset opvarmer faste overflader langt voldsommere end for eksempel træer og grønne arealer. Forslag til rammelokalplanens bestemmelser om etablering af grønne områder ("det grønne strøg") vil medvirke til, at den lokale lufttemperatur i forbindelse med hedeølger og solskin ikke vil øges væsentligt i forhold til det nuværende niveau.

Derfor vurderes det, at den samlede betydning for lokale klimaforhold vil være uvæsentlig.

1.3.5 Materielle goder

Dette afsnit rummer vurdering af de kommende beboeres tilgang til materielle goder. Det kan være opholdsarealer, men også for eksempel indkøb og offentlige funktioner, herunder offentlig transport.

Forslag til rammelokalplan udlægger delområde 2 til et rekreativt, grønt strøg på tværs af området. Udstrækningen af fælles og private opholdsarealer vil i kommende byggeplansgivende lokalplaner blive fastlagt i detaljer. Da omfang og kvalitet af de samlede opholdsarealer således endnu ikke er fastlagt, kan den endelige kvalitet ikke vurderes på dette tidspunkt i processen.

Planområdet indgår i den samlede omdannelse af Hersted Industripark til en ny blandet bydel. Det betyder, at bydelen over tid vil kunne tilbyde egne tilbud i forhold til for eksempel offentlige funktioner og lignende. Adgangen til tilbuddene for de første, der flytter ind i planområdet, kan i en overgangsfase være lidt lavere end ønsket. Det vurderes dog at være af mindre betydning, da der både er dagligvarehandel og offentlige tilbud indenfor rimelig tid og afstand.

Den kommende letbanestation Glostrup Nord ligger i gåafstand til planområdet. Når letbanen åbner i 2025, vil lokalområdets adgang til offentlig transport blive markant forbedret.

1.3.6 Landskab

Forslag til rammelokalplanen fastlægger grænser for, hvor meget terrænet indenfor det grønne strøg i delområde 2 må reguleres. Terrænet kan reguleres med +/- en halv

meter. I forbindelse med etablering af det naturligt udformede regnvandsbassin, skybrudssikring, grønne områder med videre, må terrænet reguleres yderligere. Det vurderes, at terrænændringer i denne størrelsesorden ingen til ubetydelig påvirkning har på den landskabelige oplevelse i området.

Derudover medfører forslag til rammelokalplan 5.10 ikke, at der inddrages nyt landbrugs- eller naturareal til byudvikling.

1.3.7 Kulturarv

Hersted Industripark er i den gældende Kommuneplan 2022 – 2034 udpeget som værdifuldt kulturmiljø. Det betyder, at den eksisterende vejstruktur og beplantningsstrukturen med allétræer skal fastholdes og eventuelle bevaringsværdige bygninger i området bevares. Der er ikke bevaringsværdige bygninger i planområdet.

Det lokale kulturhistoriske museum har vurderet, at der næppe findes fortidsminder i jorden.

Det vurderes, at planforslagene ikke påvirker kulturarvsinteresser i området negativt.

1.4 0-alternativet.

I en miljøvurdering skal det også vurderes, om der er andre alternativer til planen. I dette tilfælde vurderes i forhold til, hvis planen ikke vedtages. Det kaldes 0-alternativer ("nul-alternativ").

Det er i miljørapporten også for de enkelte emner vurderet, hvad miljøpåvirkningen vil være af, at planforslagene ikke vedtages. I dette tilfælde (det såkaldte nul-alternativ) vil der ikke blive skabt grundlag for at gå videre med omdannelse af rammelokalplanområdet. Da omdannelsen af området på overordnet plan er fastlagt i Kommuneplanen vil forskellen i praksis være et spørgsmål om tid, da det må forventes, at der på et senere tidspunkt vil være ønske om at bebygge området. Det vil kræve, at der på det tidspunkt vedtages en lokalplan, der kan føre planerne ud i livet.

En udsættelse af bebyggelsen vil generelt medføre ingen eller ubetydelig påvirkning af miljøet. Det vil dog også betyde, at planforslagenes positive effekter på miljøet (for eksempel bynatur og jordforurening) først indtræder senere.

1.5 Kumulative effekter

Kumulative påvirkninger er summen af påvirkninger af miljøet, der sker som følge af flere tiltag. Det kan i dette tilfælde for eksempel være udvikling af flere ejendomme indenfor Hersted-området. Det skyldes, at der udover forslag til rammelokalplan 5.10 er

en række andre planer for omdannelse af området til blandede byfunktioner i Hersted Industripark.

I miljørapporten er det for trafik og støj vurderet, at der kan opstå mindre væsentlige kumulative effekter. Det afhænger dog af de konkrete tidsplaner og byggeprocesser på de forskellige ejendomme. Disse er ikke kendt endnu og summen af påvirkninger kan derfor ikke vurderes konkret.

1.6 Afværgende foranstaltninger

Det er for hvert af de vurderede emner også vurderet, hvad der kan gøres for at afværge eller mindske en mulig miljøpåvirkning. Handlinger, der skal modvirke miljøpåvirkninger, kaldes afværgeforanstaltninger. Afværgeforanstaltninger skal etableres, hvis der er tale om væsentlige negative miljøpåvirkninger. Det eneste emne, hvor det på det givne grundlag vurderes, at der er væsentlige negative påvirkninger, er for støj.

Det er fælles for alle emner, at planforslagene ikke fastlægger detaljer om et kommende byggeprojekt. Derfor kan de konkrete påvirkninger i mange tilfælde ikke beskrives. Det er af den årsag heller ikke muligt - heller ikke i forhold til støj - at fastlægge præcis, hvordan de i givet fald skal afværges. Dette skal gøres efterfølgende, når de konkrete planer for byggeri lægges.

1.7 Overvågning

De væsentlige negative påvirkninger skal overvåges, hvis miljøvurderingen finder sådanne påvirkninger. I dette tilfælde er det kun for støj, at der kan være væsentlig negativ miljøpåvirkning. Da de konkrete byggeplaner først på et senere tidspunkt fastlægges i de detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, er det først her, at de relevante overvågningsaktiviteter kan fastlægges.

Der sættes derfor ikke overvågning i gang i forbindelse med planforslagene.

2 Indledning

Albertslunds Kommunalbestyrelse har tirsdag den [14. marts 2023](#) igangsat udarbejdelsen af følgende planer:

- Forslag til Rammelokalplan 5.10 – Sydvangen
- Forslag til Kommuneplantillæg 3 – Sydvangen øst til [Kommuneplan 2022 - 2034](#).

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 ([Lovbekendtgørelse nr. 4 af 03/01/2023](#)) 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.

Det er Albertslund Kommunes vurdering, at planforslagene er omfattet af obligatorisk miljøvurderingspligt jævnfør miljøvurderingslovens § 8, stk. 1 og er omfattet af bilag 2, punkt 10, b:

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

Denne miljørapport indeholder Albertslund Kommunes miljøvurdering af forslag til henholdsvis rammelokalplan 5.10 og kommuneplantillæg 3 til kommuneplan 2022-2034. Vurderingerne af de to planforslag foretages sideløbende gennem dokumentet.

2.1 Metode

I henhold til Miljøvurderingslovens § 12, stk. 2 ([Lovbekendtgørelse nr. 4 af 03/01/2023](#)) skal en miljørapport indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til plandokumentets indhold, detaljeringsniveau og placering i den samlede planproces. Miljørapporten skal således afspejle plandokumentets indhold og beskriver den maksimale påvirkning, planforslaget vurderes at kunne medføre for planområdet og for omgivelserne. Visse af emnerne i miljøvurderingen vurderes på grundlag af illustrationsplanen i rammelokalplanforslagets kortbilag 6. Det sker for at kunne eftervise, at forslag til rammelokalplan reelt vil kunne omsættes i konkret bebyggelse, der overholder gældende grænseværdier. Se nærmere herom i afsnit 4.2.

Da forslag til rammelokalplan har karakter af en relativt overordnet rammelokalplan vil det indgå som del af en samlet planproces, der udover dette rammelokalplanforslag også vil omfatte en eller flere efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner. Udarbejdelsen af det samlede plangrundlag for omdannelse af området er således tids- og

procesmæssigt delt i flere faser. Således fastlægges hverken bebyggelsens placering eller udformning, den endelige vejstruktur eller placering af parkering/parkeringshuse endeligt. Forslag til rammelokalplanen er udformet med få bestemmelser og med et overordnet detaljeringsniveau. Det grønne strøgs indretning er heller ikke fastlagt i forhold til en endelig landskabsplan, hvorfor dette kun beskrives overordnet i forslag til rammelokalplan.

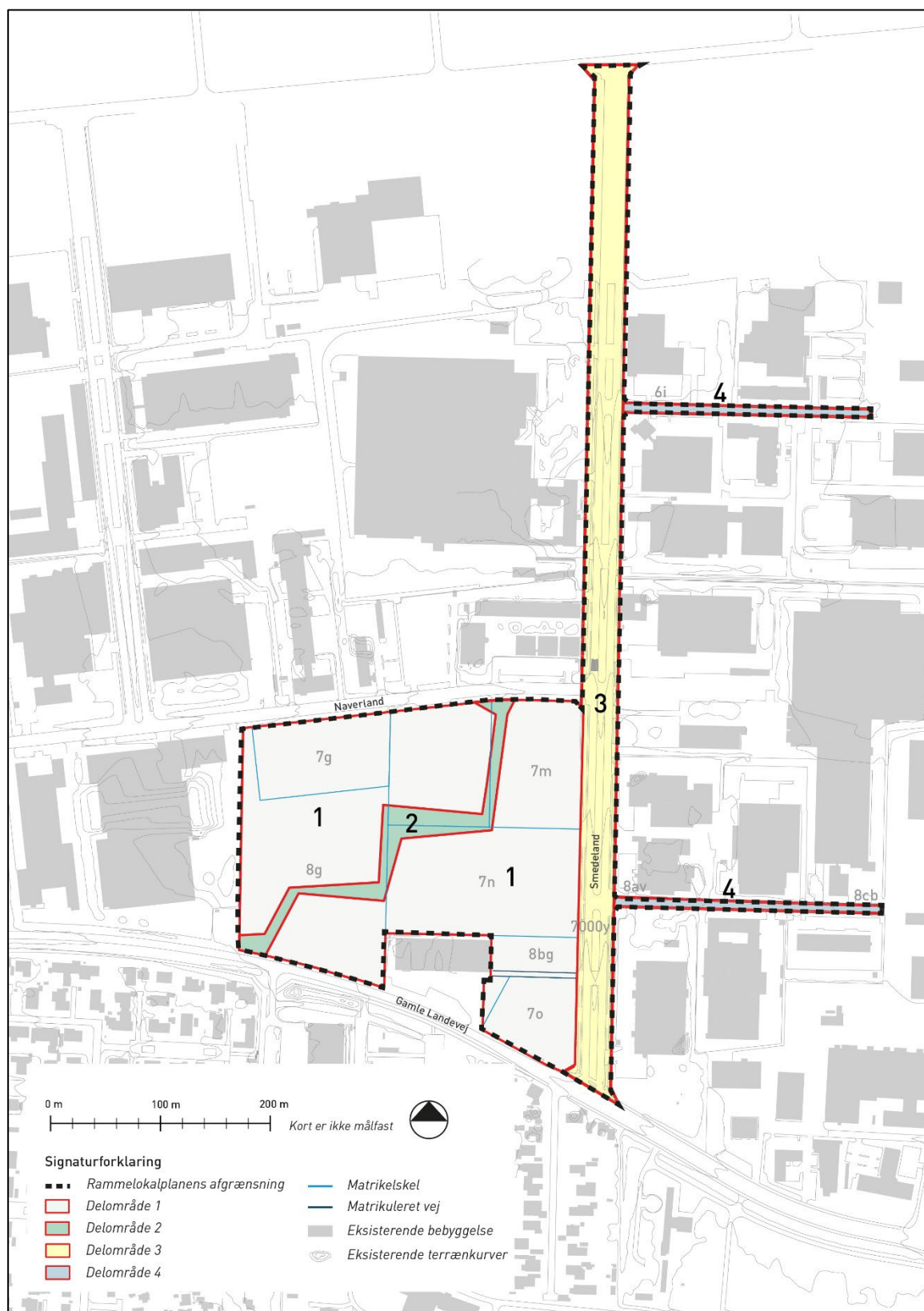
Når forslag til rammelokalplan på et tidspunkt udmøntes i byggeretsgivende lokalplanlægning og konkrete projekter, er der krav om, at disse skal miljøvurderes. De relevante miljøparametre, som grundet det overordnede planniveau ikke kan vurderes på nuværende tidspunkt, vil således skulle gennemgå en konkret vurdering på et senere tidspunkt i planprocessen.

Denne miljørapport er bygget op af en række indledende kapitler med beskrivelse af planforslag, proces og metode, grundlag, afgrænsning og alternativer, plangrundlag, lovgivning, samt efterfølgende fagkapitler med miljøvurdering af de fagområder, hvor det er vurderet, om planforslagene kan medføre væsentlige påvirkninger. Til sidst i rapporten er der samlet op på afværgetiltag og overvågningsaktiviteter.

Kapitel 1 er et ikke-teknisk resumé med en opsummering af de vigtigste pointer fra rapporten.

2.2 Projektbeskrivelse

Delområde 1 og 2 i forslag til rammelokalplan udgør et område på cirka 75.600 m² afgrænset af vejene Smedeland mod øst, Naverland mod nord og Gamle Landevej mod syd. Området ligger i den nordøstlige del af Albertslund Kommune tæt på grænsen til Glostrup Kommune.



Figur 2-1 Rammelokalplanområdets afgrænsning er vist med sort stiplede streg og delområderne 1-4 er afgrænset med rød streg.

2.2.1 Området i dag

Rammelokalplanområdet er en del af Hersted Industripark, som er et gammelt industri- og erhvervsområde, der er udbygget for over 50 år siden. Matriklerne, der befinder sig mellem vejene Gamle Landevej, Smedeland og Naverland, udgør tilsammen cirka 75.600 m², og huser i dag forskelligt erhverv, blandt andet Enemærke & Petersens produktionslokaler, en tankstation, en værktøjsforhandler med flere. Derudover er der flere store lagerbygninger.

Smedeland, Naverland og Gamle Landevej er alle grønne vejrum i dag og er med til at give en grøn karakter til et ellers intensivt udnyttet industriområde. Terrænet falder over hele området let mod sydvest. Langs vejene Smedeland og Naverland findes enkelte større, solitære træer (primært fyr og søjleeg). Mod Gamle Landevej og internt i området er levende hegn og træer hovedsageligt af yngre dato og en blanding af almindeligt forekommende arter, der for en dels vedkommende formentlig er indvandret selv. De ikke befæstede udearealer henligger som klippede græsflader.

Bygningsstrukturen er som resten af Hersted Industripark præget af 1960'er-modernisme i store bygningsvolumener placeret centralt på matriklen og vinkelret på skel. De fleste bygninger har horisontale vinduesbånd, og er hovedsageligt bygget i tegl med tilføjelser af træ. Enkelte bygninger er opført i beton.

Adgang til området sker i dag fra enten Smedeland, Naverland eller Gamle Landevej direkte ind på den pågældende matrikel. Al parkering håndteres på egen matrikel.

2.2.2 Når planforslagene er udmøntet.

I dette afsnit beskrives, hvordan planområdet forventes at se ud, når omdannelsen er gennemført. Udgangspunktet er den startredegyrelse, der ligger til grund for planforslagene. Startredegyrelsen er dateret den 17. januar 2023, og er godkendt af kommunalbestyrelsen [den 14. marts 2023](#). Illustrationsplanen herfra indgår som kortbilag 6 i forslag til rammelokalplan 5.10 – se Figur 2-2. Illustrationsplanen beskriver et sandsynligt scenarie, men er ikke bindende for indholdet i de kommende byggeretsgivende lokalplaner. Det er forslag til Kommuneplantillæg 3 til Kommuneplan 2022 – 2034 og forslag til rammelokalplan 5.10, der udgør det primære grundlag for de kommende byggeretsgivende lokalplaner. Forslag til rammelokalplan fastlægger ikke bebyggelsesregulerende bestemmelser, der kan danne grundlag for en byggetilladelse.



Figur 2-2 Illustrationsplan for lokalplanområdet. Kortbilag 6 til rammelokalplan 5.10.

Med forslag til rammelokalplan begynder omdannelsen af et klassisk industriområde til

et blandet bolig-og erhvervsområde med fokus på fællesskaber, grøn/blå forbindelser med høj grad af biodiversitet og stor attraktionsværdi. Planområdet organiseres omkring det grønne strøg, der løber diagonalt igennem området fra sydvest til nordøst. I sydvest forbindes den med det eksisterende boligområde og resten af Albertslund gennem 'Parkporten'. I nordøst er det muligt at bevæge sig fra 'Byporten' videre op til Bygaden og letbanestationen 'Glostrup Nord'. Det grønne strøg fungerer også som en blød forbindelse for gående og cyklister, hvor cyklisterne skal bevæge sig gennem området med lav hastighed, da dette grønne strøg ikke er tiltænkt at være en smutvej igennem området.

Bebyggelsen tænkes at skal bestå af en række karréer, der forskyder sig i forhold til hinanden. Dette hjælper til at skabe et bedre mikroklima i byrummene, bryder skalaen ned og bidrager til en rumlig oplevelse med forskydninger, knæk og spring, når man bevæger sig igennem området i øjenhøjde.

Den overordnede skala af bebyggelsen går fra tre etager i det sydvestlige hjørne tættest mod parcelhuskvarteret og op til seks etager tættest mod Naverland. Derudover vil der være mulighed for op til ni etager i det nordøstlige hjørne med et særligt arkitektonisk udtryk. Alle karréer i bebyggelsen er udformet, så de er lavest i det sydvestlige hjørne og højest i det nordøstlige hjørne. Det muliggør de bedst mulige dagslysforhold for gårdrum og boliger i forhold til verdenshjørnerne.

Parkering etableres i periferien for at mindske gennemkørende trafik, og gaderummene planlægges som bolig-gader med sænket hastighed, så de bidrager til den nære boligkvalitet. Da bilerne håndteres i udkanten af bydelen, vil der ikke være gennemkørende trafik på tværs af bydelsparken, så området vil opleves bilfrit. Området er organiseret, så der ikke skabes utrygge bagsider, men derimod tydeligt aflæselige uderum med visuel kontakt fra boligerne. Der etableres attraktive, varierende og fællesskabsdannede uderum og kantzoner, som vil bidrage med liv og aktivitet og skabe tryghed i området.

Disponering af bygninger og parkeringshuse vil blive udviklet og kvalificeret i forbindelse med efterfølgende byggeretsgivende lokalplan(er).

3 Planforhold

3.1 Eksisterende planforhold

3.1.1 Kommuneplanlægning

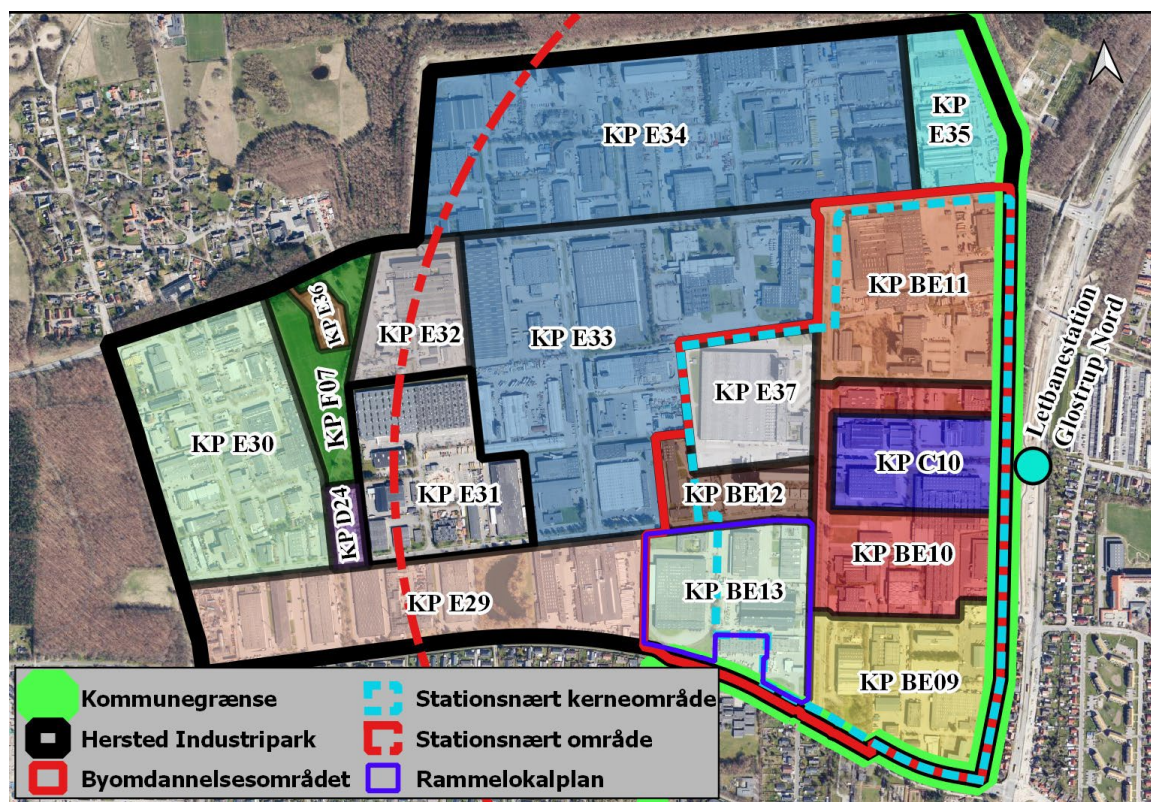
[Albertslund Kommuneplan 2022–2034](#) fastsætter de overordnede mål og retningslinjer for udviklingen i kommunen og danner således grundlag for arealanvendelsen og den fysiske planlægning i kommunen (Albertslund Kommune, 2022 - 1).

Omdannelse af Hersted Industripark til blandet bolig- og erhvervsområde indgår i kommuneplanen, og boligudvikling i området er højt prioriteret i den rækkefølgeplan, der indgår i kommuneplanen.

Rammelokalplanområdet (BE13) er underlagt følgende rammer:

Generelle bestemmelser	Specifik anvendelse
Fremtidig zonestatus: Byzone	Tæt-lav boligbebyggelse
Maks. bebyggelsesprocent: 125 %	Etageboligbebyggelse
Beregningsmetode: Den enkelte ejendom	Kontor- og serviceerhverv
Maks. bygningshøjde: 33.00 m	Byomdannelsesområde
Maks. antal etager: 9.00	Publikumsorienterede
Min. tilladte miljøklasse: 1	serviceerhverv
Max. tilladte miljøklasse: 3	Daginstitutioner
Anvendelse generel: Blandet bolig og erhverv	

Bebyggelsesprocenten i det stationsnære kerneområde (den østlige del af området) er maksimalt 125 og op til 6 etager med en bygningshøjde på højst 24 meter. Bebyggelsesprocenten i det stationsnære område (den vestlige del af området) er maksimalt 70 og op til 5 etager. Ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der i det stationsnære kerneområde punktvis etableres bebyggelse i op til 9 etager til markering af særligt identitetsskabende steder. Bebyggelser i op til 9 etager skal gives en særligt arkitektonisk udtryk.



Figur 3-1. Beliggenheden af rammeområde BE13 i Kommuneplan 2022 - 2034.

Rammelokalplanforslag 5.10 understøtter en udmøntning af bestemmelserne i ramme BE13. Kommuneplantillæg 3 overfører rammelokalplanens areal (se Figur 3-1) til en ny ramme (BE17), hvor der i forhold til ramme BE13 sker en reduktion i den maksimale bebyggelsesprocent fra 125 til 115 og beregningsmetoden herfor ændres fra "enkelt ejendom" til "området under et".

Rammelokalplanområdet er i kommuneplanen udpeget til blandet bolig og erhverv og som byomdannelsesområde jævnfør planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 2 og i henhold til [Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "Ekstern støj i byomdannelsesområder"](#) (Miljøstyrelsen, 2003).

Et byomdannelsesområde er defineret som et område, hvor anvendelsen til miljøbelastende erhvervsformål, og lignende aktiviteter i den langt overvejende del af området er ophørt eller under afvikling jævnfør § 11 d. Et byomdannelsesområde er således et område, der hidtil overvejende har været anvendt til industri, og andre erhvervstyper, der skulle ligge i en vis afstand af miljøfølsom anvendelse som boliger.

Udpegningen til byomdannelsesområde sker for at understøtte den udvikling, der er i gang, hvor flere ejendomme lokalplanlægges til blandede bolig- og erhvervsområder efter ønske fra ejer, som det er tilfældet med forslag til rammelokalplan 5.10.

I lokalplanlægning indenfor byomdannelsesområdet kan arealer, der er belastet med erhvervsstøj, udlægges til støjfølsom anvendelse, når det kan sikres, at støjbelastningen ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter, at den endeligt vedtagne lokalplan er offentliggjort. Hermed er der mulighed for at sætte gang i en gradvis omdannelse af området fra erhvervsområde til blandt bolig og erhverv. Boligerne kan i en begrænset periode udsættes for en højere støjbelastning fra erhverv, end de vejledende støjgrænser fastsætter.

Virksomhederne i området skal overholde [Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984](#): "Ekstern støj fra virksomheder" for blandet bolig- og erhvervsområde, dvs. dag/aften/nat er den maksimale støjbelastning 55/45/40 dB(A) (Miljøstyrelsen, 1984). Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "[Ekstern støj i byomdannelsesområder](#)" anbefaler, at der kan gives lempelser med op til 5 dB, således at de vejledende støjgrænser i overgangsperioden for et blandet bolig- og erhvervsområde kan være 60 dB i dagperioden, 50 dB i aftenperioden og i weekends og 45 dB i natperioden.

De relevante kommuneplanretningslinjer vurderes under de enkelte fagkapitler fra kapitel 5 og fremad.

3.1.2 Lokalplanlægning

Lokalplaner beskriver med udgangspunkt i kommuneplanrammerne en mere detaljeret plan for brugen af områderne med bindende bestemmelser for et bestemt område i kommunen.

Lokalplaner styrer den fremtidige udvikling i et område og giver borgerne og kommunalbestyrelsen mulighed for at vurdere konkrete tiltag i sammenhæng med planlægningen som helhed.

Hele rammelokalplanområdet er omfattet af [Byplanvedtægt nr. 5 for Hersted Industripark](#) fra 1964 (Albertslund Kommune, 1964), der udlægger området til industri- og værkstedsformål. Med vedtagelse af en ny lokalplan bortfalder gyldigheden af Byplanvedtægt nr. 5 indenfor området. Med kommunalbestyrelsens vedtagelse af [Masterplan Hersted 2045](#) (Albertslund Kommune, 2019 - 2) i 2019 og den efterfølgende implementering heraf i [Kommuneplan 2022-2034](#) er der taget stilling til, at Albertslund Kommune som planmyndighed ønsker en ny langsigtet udvikling i området, hvor Hersted Industripark ønskes omdannet til et nyt mangfoldigt byområde.

3.2 Fremtidige planforhold

En rammelokalplan – som dette planforslag – fastlægger bestemmelser for et område på et overordnet niveau. Således er den nøjagtige placering og udformning af veje og

bygninger ikke endeligt fastlagt. Til gengæld er de gennemgående og identitetsskabende blå og grønne strøg fastlagt, og udgør den ramme, som senere byggeplaner skal indpasses i. Der kan ikke udstedes byggetilladelser på baggrund af en rammelokalplan – det forudsætter vedtagelse af efterfølgende mere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner i området.

I en byggeretsgivende lokalplan fastlægges således konkrete bestemmelser for, hvordan arealer, nye bygninger, veje, stier osv. skal placeres og udformes inden for det område, som lokalplanen dækker. Denne type lokalplaner er grundlaget for konkrete byggetilladelser på de omfattede ejendomme.

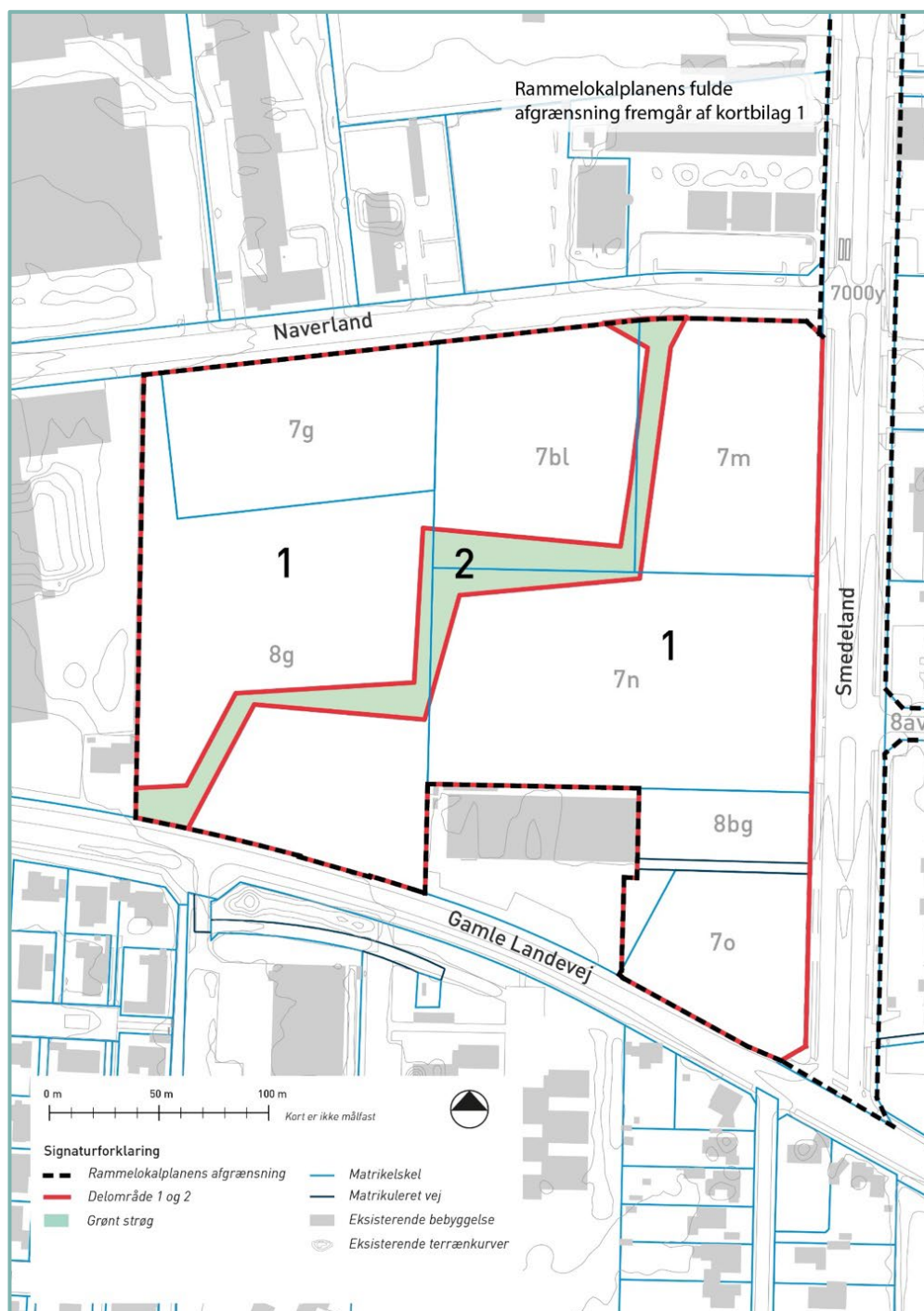
3.2.1 Forslag til rammelokalplan 5.10

Formålet med forslag til rammelokalplan er at muliggøre, at området kan udvikles som et blandet byområde med blandede bolig- og erhvervsformål samt offentlige formål i form af en daginstitution. Forslag til rammelokalplanen har herudover til formål at fastlægge bebyggelsesprocenten fordelt indenfor rammelokalplanens område. Samtidig er det formålet at sikre et fælles grønt strøg gennem området, som binder området sammen, og som giver mulighed for fællesskaber og aktiviteter.

Forslag til rammelokalplan fastlægger således alene bestemmelser for de overordnede træk og skal følges op af byggeretsgivende lokalplaner for de kommende bebyggelser, som ønskes opført i takt med udviklingen af området. Forslag til rammelokalplan giver således alene mulighed for at opføre tekniske anlæg, forsyning og beplantning.

Rammelokalplanområdet omfatter et areal på ca. 75.600 m² samt den offentlige vej Smedeland og to private fællesveje. Området omfatter matrikel nr. 6i, 7g, 7bl, 7m, 7n, 7o, 8av, 8cb, 8g, 8bg og vejlitra 7000y Herstedøster By, Herstedøster. Området er beliggende i byzone og fastholdes i byzone.

Forslag til rammelokalplan udlægger fire delområder, hvor delområde 1 udgør arealer, der senere kan bebygges, og delområde 2 udgør et grønt strøg, se Figur 2-1. Der må ikke opføres bebyggelse indenfor delområde 2. Undtaget heraf er tekniske anlæg til drift af de grønne områder, regnvandsbassiner og anlæg til forsinkelse af regnvand samt mindre overdækninger og lignende.

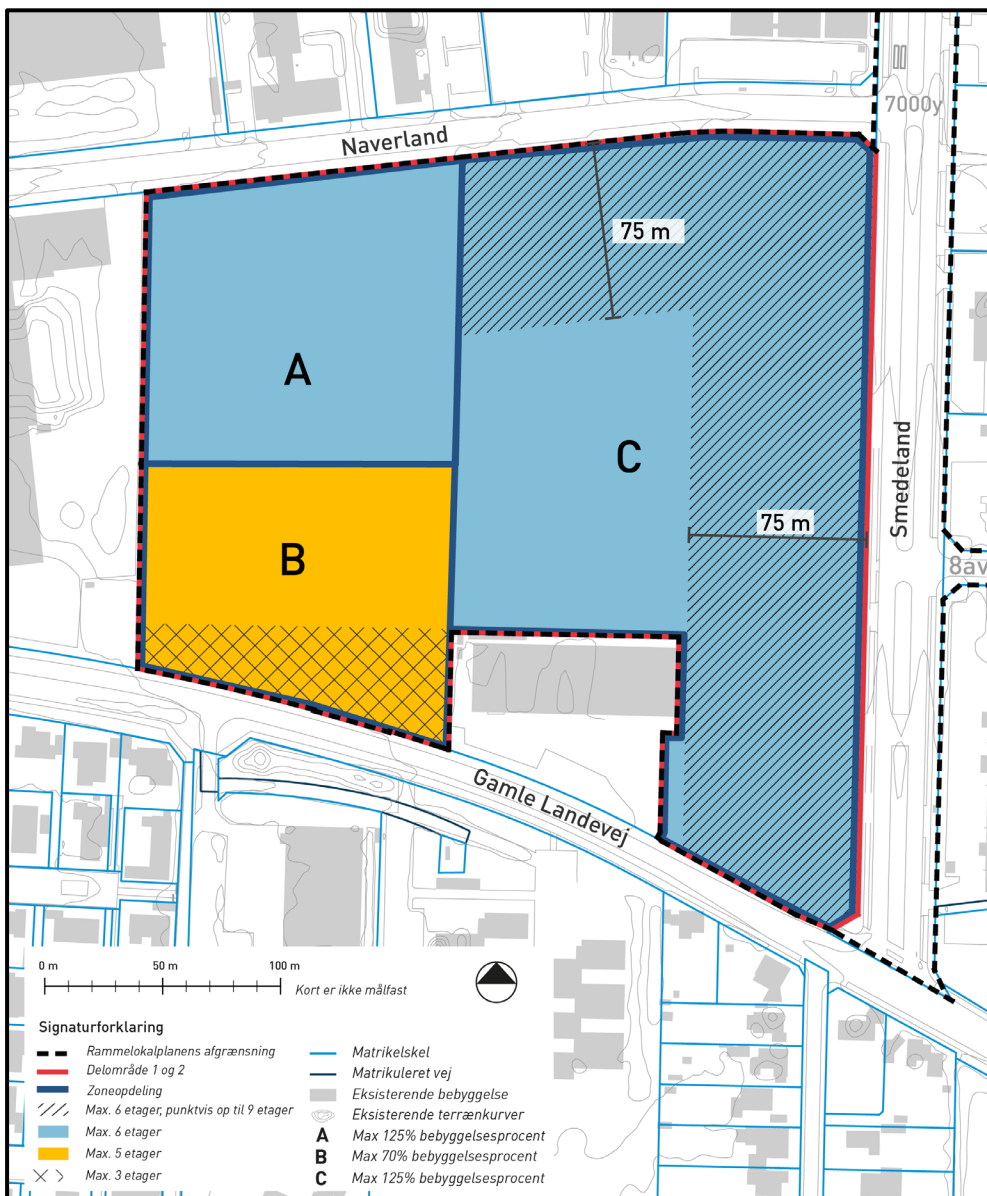


Figur 3-2 Rammelokalplanforslagets delområde 1 og 2

Planforslagets delområde 3 og 4 er i dag et vejanlæg, og delområde 3 og 4 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening for hele byomdannelsesområdet Hersted. Delområde 4 skal fortsat være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg f.eks. kan anvendes til klimatilpasningsløsninger og den anden halvdel fortsat skal være et vejanlæg.

Planforslaget har ej heller nogen byggeretsgivende bestemmelser for delområde 3 og 4, og således kan der ikke med nærværende planforslag opføres bebyggelse og/eller tekniske anlæg i disse delområder.

Bebyggelsen i de byggeretsgivende lokalplaner skal i princippet fordeles i zonerne a, b og c som vist på kortbilag 3 i planforslaget, og zonerne kan bebygges i hver zone op til de angivne bebyggelsesprocenter.

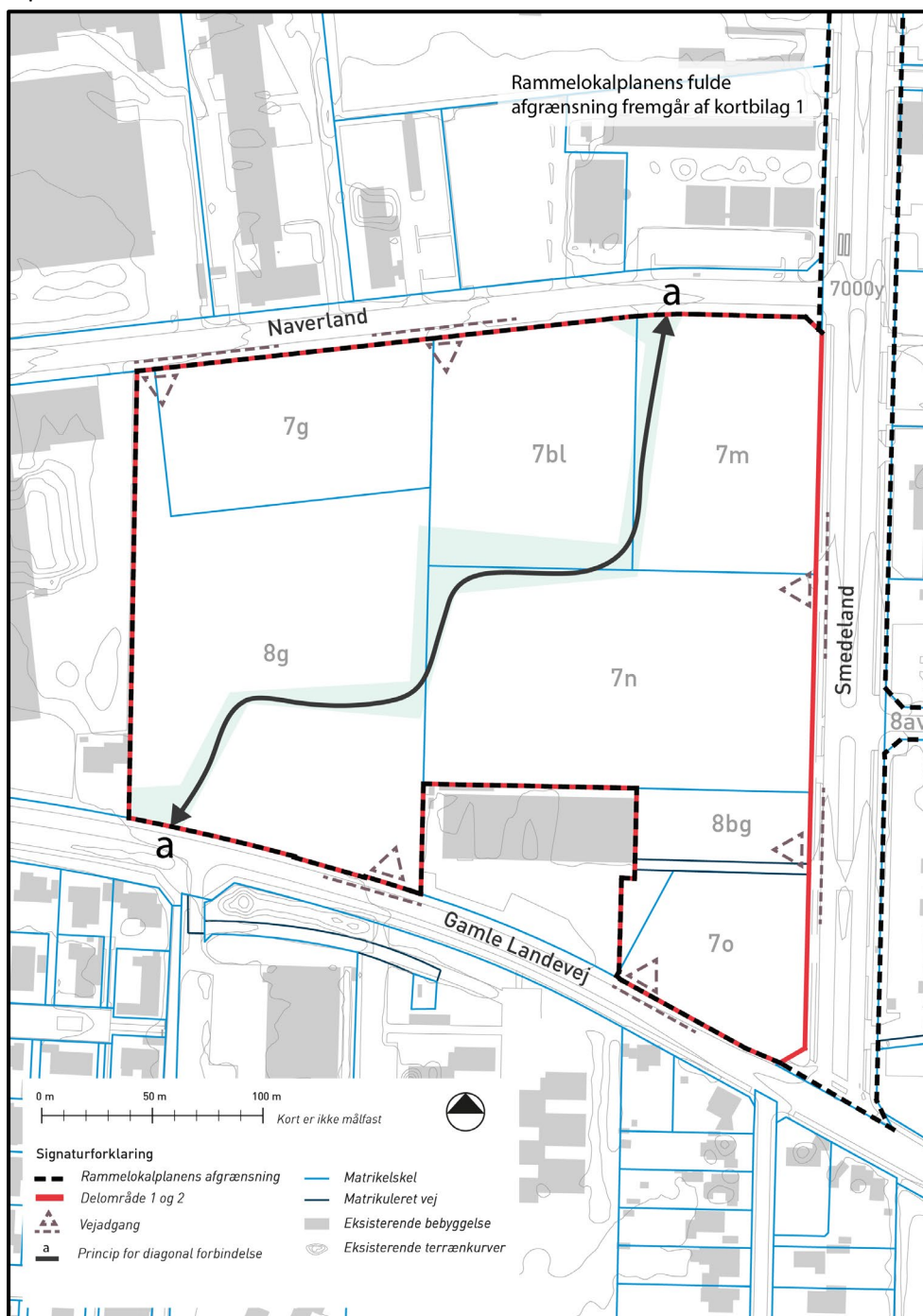


Figur 3-3 Rammer for fremtidig bebyggelse efter udarbejdelse af byggeretsgivende lokalplan(er)

Den højeste bebyggelse skal koncentreres langs Smedeland og Naverland, hvor der kan bygges op til 6 etager med punktvis bebyggelse i op til 9 etager. Mod

rammelokalplanområdets sydvestlige hjørne ved Gamle Landevej, må bebyggelsen højst opføres i 3 etager.

Planforslaget fastlægger tillige vejadgangen, der skal ske fra Naverland, Gamle Landevej og Smedeland, samt et grønt strøg, der udgør en rekreativ forbindelse fra sydvest til nordøst, se Figur 3-4. I de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner skal vejadgangen til planområdet sikres.



Figur 3-4 Placering af forventede vejtilslutninger til byomdannelsesområdet i rammelokalplan 5.10.

I dette forslag til rammelokalplan fastlægges således alene helt overordnede vejadgange og det diagonale grønne strøg. I de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner fastlægges placeringen og udformningen af veje, stier samt parkeringsarealer. Med denne bestemmelse i forslag til rammelokalplan sikres det, at vejadgangen til området fordeles fra alle omgivende veje, og at der sikres et bilfrit diagonalt grønt strøg gennem området, som kan kobles både til Gamle Landevej og den fremtidige grønne forbindelse på Smedeland, som angivet i Masterplan 2045 for Hersted.

Det grønne strøg i delområde 2 skal indrettes og anlægges som et landskabeligt grønt træk gennem byområdet med gangforbindelser, faciliteter til leg/aktivitet eller rekreation. Hele det grønne strøg kan indrettes med bede, lavninger eller render til forsinkelse af regnvand og indrettes med fire områder med forskellig landskabskarakter. Mindst 70 % af beplantningen i det grønne strøg skal være hjemmehørende arter.

Forslag til rammelokalplan 5.10 giver desuden mulighed for at fastlægge terrænregulering, håndtering af regnvand, belysning og tekniske anlæg, samt om etablering af grundejerforening.

3.2.2 Kommuneplantillæg 3 til Kommuneplan 2022-2034

I forbindelse med udarbejdelse af forslag til rammelokalplan 5.10, udarbejdes forslag til kommuneplantillæg 3.

Albertslund Kommune ønsker med forslag til Kommuneplantillæg 3 – Sydvangen øst at udtage et område af rammeområde BE13 – *Sydvangen* i Kommuneplan 2022 – 2034 og overføre dette til et nyt rammeområde BE17 – *Sydvangen øst* med en bebyggelsesprocent for området som helhed på 115. Afgrænsningen af ramme BE17 er sammenfaldende med afgrænsningen af delområderne 1 og 2 i rammelokalplan 5.10.

Tillægget præciserer desuden, at retningslinjerne for boligområder ligeledes gælder for områder til blandet bolig og erhverv samt give mulighed for, at hele rammeområdet kan få fælles løsninger for parkering, opholdsarealer og klimatilpasning.

3.3 Forhold til anden planlægning

På nationalt niveau forholder bestemmelserne i planforslagene sig til de arealbestemmelser, der er fastsat i planloven og anden relevant areallovgivning, herunder landsplandirektiver.

På det kommunale niveau omfatter de relevante planforhold både kommuneplanrammer og -retningslinjer, lokalplaner og lokalplanforslag inden for rammelokalplanområdet

i Albertslund Kommune. Eventuelle øvrige planforhold inden for de enkelte miljøfaktorer er behandlet i de relevante fagkapitler.

3.3.1 Nye lokalplaner i Hersted-området

En række andre byomdannelsesprojekter i Hersted Industripark er aktuelt under udførelse eller planlægning. Disse projekter udføres under samme overordnede ramme og mål som forslag til rammelokalplan 5.10, med udgangspunkt i [Masterplan Hersted 2045 og Principperne for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#). Aktuelle lokalplaner omfatter:

- Lokalplan 5.5 – *Boliger og erhverv ved Smedeland 8A*
- Lokalplan 5.6 – *Boliger og erhverv på Smedeland 38*
- Forslag til Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28*
- Forslag til Lokalplan 5.8 – *Bolig og erhverv på Smedeland 6*
- Startredegørelsen til forslag til Lokalplan 5.1X – *Boliger og erhverv på Fabriksparken 3*
- Startredegørelse til forslag til Lokalplan 5.1X – *Boliger og erhverv på Smedeland 30*
- Startredegørelse til forslag til Lokalplan 5.1X – *Boliger og Erhverv på Smedeland 2-4*

3.3.2 Fingerplan 2019 – landsplandirektiv.

[Fingerplan 2019](#) (Erhvervsstyrelsen, 2019), er gældende for kommunerne i Region Hovedstaden (Bornholms Kommune er dog undtaget) samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevns kommuner. Albertslund Kommune er således også omfattet af bestemmelserne i Fingerplanen.

Hovedstadsområdets planlægning er defineret i fingerplanen, hvor også afgrænsningen af storbyområder og grønne kiler fastsættes. Jævnfør § 12 i Fingerplanen skal Albertslund Kommune i kommuneplanlægningen sikre, at der ved omdannelse af by- og erhvervsområder langs Ring 3 fastlægges grønne bykiler, som primært forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål.

Dette skal bidrage til større sammenhæng mellem grønne og blå forbindelser. Rammelokalplan 5.10 er beliggende indenfor det ydre storbyområde (byfingrene).

Det fremgår af § 11 i [Fingerplan 2019](#), at kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at byomdannelse placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur samt til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Endvidere skal stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

Albertslund Kommune ønsker med forslag til Kommuneplantillæg 3 – Sydvangen øst at tilføje en ny kommuneplanramme BE17 – Sydvangen øst til Kommuneplan 2022 – 2034. Dette nye rammeområde har hidtil været en del af rammeområde BE13 –

Sydvangen, og således vil den fysiske afgrænsning af rammeområde BE13 – Sydvangen blive ændret som følge af kommuneplantillæg.

Det nye rammeområde BE17 – Sydvangen øst vil have en bebyggelsesprocent for området som helhed, således det bliver muligt at fordele bebyggelsesprocenten i området og derved give mulighed for en højere bebyggelsesprocent i den nordøstlige del af rammeområde, der falder henholdsvis mod vest og syd. De højere bebyggelsesprocenter vil således være nærmest den kommende letbanestation Glostrup Nord og ligge inden for det stationsnære kerneområde, mens de lavere bebyggelsesprocenter vil ligge i det stationsnære område. Dette er i overensstemmelse med visionerne i [Masterplan Hersted 2045](#) og Kommunalbestyrelsens beslutning tirsdag den 14. marts 2023 om "[Igangsætning af tillæg til Kommuneplan 2022 - 2034 samt rammelokalplan Sydvangen](#)" samt [Fingerplan 2019](#).

Forslag til Rammelokalplan 5.10 – Sydvangen fastsætter blandt andet de specifikke bebyggelsesprocenter og mulige antal etager af bebyggelserne inden for planområdets forskellige delområder, som de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner skal overholde. Disse specifikke bestemmelser er i overensstemmelse med forslag til Kommuneplantillæg 3 – Sydvangen øst og Kommuneplan 2022 – 2034 samt [Masterplan Hersted 2045](#) herunder [Principperne for byudviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#).

En vedtagelse og realisering af planforslagene vurderes derfor at bidrage positivt til en udmøntning af bestemmelserne i § 11 i Fingerplan 2019.

3.3.3 Planstrategi 2020 - Mere Albertslund – Verdensmål for en by i balance

["Mere Albertslund"](#) er en Lokal Agenda 21-strategi og kommuneplanstrategi, hvor seks af FN's verdensmål udgør værdigrundlaget for byudviklingen i Albertslund. De udvalgte verdensmål fremgår af figuren nedenfor.



For at verdensmålene kan tilføre værdi til Albertslund, skal de omskrives til en lokal kontekst. Dette gøres ved at sætte verdensmålene i relation til byudvikling i Albertslund med tre pejlemærker:

- Aktiv by med rig natur.
- Mangfoldig by med høj livskvalitet.
- Klima by med bæredygtig innovation.

Pejlemærkerne er udsprunget af de seks verdensmål i kombination med Albertslund-visionen om en by for børnene, det grønne og fællesskabet. Verdensmålene er således en del af planlægningen i Albertslund Kommune, både når det gælder hverdagsliv, boliger, natur i byen eller forbindelser. Planstrategien og udviklingsmulighederne er beskrevet i "[Mere Albertslund](#)".

Planområdet udvikles med henblik på at opnå DGNB-certificering på guld-niveau for både bygninger og for byområdet som helhed. Udover certificeringen udvikles området med særlig fokus på sundhed, CO₂-aftryk og biodiversitet:

- **Indeklima:** Der sigtes efter, at byggeriet bliver Svanemærket. Svanemærket handler om, hvordan indeklimaet påvirker menneskers sundhed og miljøet. For at opnå en Svanemærkning skal bygherre fx. vælge byggematerialer uden skadelig kemi og minimere miljøbelastningen.
- **Klima:** Der stilles skærpede krav til byggeriets CO₂-aftryk med overholdelse af den frivillige CO₂-klasse, herunder at sigte efter en maksimal udledning på 8,0 kg CO₂/m²/år vurderet over en betragtningsperiode på 50 år.
- **Natur- og miljø:** Der forventes udarbejdet en specifik biodiversitetsstrategi for rammelokalplanområdet, som bidrager positivt til biodiversiteten i området.

Med de sammenfaldende fokusområder vurderes planforslagene at understøtte intentioner og mål i Albertslund Kommunes planstrategi 2020.

3.3.4 Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1

Albertslund Kommune udarbejdede i 2022 dokumentet [Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape](#). Kun delområde 3 og 4 i rammelokalplan 5.10. er omfattet heraf. Delområde 1 og 2 er ikke omfattet.

Dokumentet opstiller mål og planprincipper for

- Funktioner og anvendelse
- Bebyggelse og arkitektur
- Kantzoner
- Byrum, gårdrum og natur
- Infrastruktur, forbindelser og mobilitet
- Parkering og deleservicer

Ingen af planforslagene rummer tiltag, der strider mod principperne i dokumentet.

3.3.5 Masterplan Hersted 2045

Albertslund Kommune vedtog i 2019 [Masterplan Hersted 2045](#) (Albertslund Kommune, 2019 - 2). Formålet med Masterplan Hersted 2045 er at sætte rammen for en helt ny fremtid for Hersted Industripark, hvor området omkring den kommende letbanestation, Glostrup Nord, skal udvikles som et centralt omdrejningspunkt. Masterplan Hersted 2045 bygger i vid udstrækning på [FN's verdensmål](#) for en bæredygtig udvikling.

Ifølge [Masterplan Hersted 2045](#) skal området være en bæredygtig bydel både socialt, økonomisk og miljømæssigt, hvor grundlaget for udviklingen er baseret på de seks udvalgte verdensmål. Hovedgrebet i Masterplan Hersted 2045 handler om at forstærke, fortætte, forbinde og forny på tværs af området. De fysiske strukturer skal således understøtte, at Hersted Industripark bliver forbilledet for en ny inkluderende og bæredygtig livsstil, hvor der kan tiltrækkes nye familier, virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Planen er baseret på fire hovedgreb:

- Infrastruktur
- byrum og natur
- bebyggelse
- anvendelse

Den forventede sti- og trafikstruktur i forslag til rammelokalplan er i tråd med grebet Infrastruktur i Masterplan Hersted 2045 vedrørende separeret trafik, som sikrer de lette trafikanters færden i området. Der skal ifølge grebet Byrum og natur i startredegrørelsen for Sydvangen være fokus på blandt andet bynatur, leg og aktiviteter samt begrønning af

boligområderne. Udviklingen af det grønne strøg er således i tråd med grebet vedrørende Byrum og natur.

De overordnede rammer for bebyggelsen i forslag til rammelokalplan 5.10 vil ligeledes understøtte planerne i grebet Bebyggelse i startredefølgen for Sydvangen, da der planlægges for etablering af tæt bebygget urbant miljø med varierende bygningshøjder i det stationsnære kerneområde.

3.3.6 [Spildevandsplan 2016-2025](#)

Albertslund Kommune har et fuldt separeret afløbssystem med særskilte rørsystemer for henholdsvis kloak- og regnvand. Planområdet planlægges i fuld overensstemmelse med spildevandsplanen, med fokus på blandt andet forsinkelse af regnvand i både blå og grønne strukturer indenfor områdets afgrænsning.

3.3.7 **Albertslund Kommunes Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse 2017 -2024**

Albertslund Kommune vedtog i 2019 en [indsatsplan for grundvandsbeskyttelse](#) (Albertslund Kommune, 2019 - 1).

Ifølge indsatsplanen er planområdet udpeget som nitratfølsomt indvindingsområde (NFI) og indsatsområde (IO) samt med nogen nitratsårbarhed. Projektets indvirkning på grundvandsdannelsen og risikoen for grundvandsforurening, med særligt fokus på udpegningsen af NFI og IO vil blive vurderet i kapitel 9.

3.3.8 **Klimaplan 2050**

Albertslund Kommune vedtog i 2021 [Klimaplan 2050](#), som indeholder mål og handlingsplaner der gør, at Albertslund Kommune kan leve op til Parisaftalen om at være CO₂-neutral og klimatilpasset i 2050 (Albertslund Kommune, 2021 - 1). Planen er udarbejdet under DK2020-paraplyen og godkendt af såvel Concito som C40.

Planen fastlægger følgende overordnede klimamål for Albertslund Kommune:

- Varmeforsyning vil være CO₂ -neutral i 2025
- Elforsyning vil være CO₂ -neutral i 2030
- Kommunale ejendomme og maskinpark vil være CO₂ -neutral i 2030
- Albertslund vil være affaldsfri i 2050
- Transportsektoren vil være CO₂ -neutral i 2050
- Kommunen vil være fuldt skybrudssikret i 2050

Et tværgående tema i planen er ”*Bæredygtig Byudvikling*”. Forslag til rammelokalplan 5.10 understøtter blandt andet gennem bydelens DNGB-certificering Albertslund Kommunes ambitiøse mål på klimaområdet. Det sker gennem planforslagets fokus på at understøtte grøn mobilitet, udbredt genbrug og genanvendelse, samt

ressourceøkonomiske byggemetoder. Derudover vil planområdet grønne, lokale løsninger i forhold til regnvandshåndtering i det daglige fremstå som rekreative grønne eller blå-grønne områder med stor variation i mikroklima og artssammensætning. Det er i fuld overensstemmelse med klimaplanens intentioner om multifunktionel skybrudssikring og vil bidrage til at øge biodiversiteten i området markant i forhold til i dag.

Forbindelsen igennem rammelokalplanområdet vil gøre det nemt for gående at bevæge sig fra de store boligområder mod sydvest og den kommende letbanestation Glostrup Nord mod nordøst. Forbindelsen forventes udformet, så det ikke vil være attraktivt at anvende den som genvej for cyklister på tværs af området. Dette er i tråd med Klimaplanens mål om at øge den fossilfrie andel af den daglige transport inden for kommunens grænser.

3.3.9 Skybrudsplan

Albertslund Kommune vedtog i 2021 en [skybrudsplan](#) (Albertslund Kommune, 2021 - 2). Rammelokalplanområdet ligger jævnfør Skybrudsplanen i et område med en beregnet relativt høj oversvømmelsesrisiko - kommunens næsthøjeste - om 100 år. Kommunen vurderer dog overordnet oversvømmelsesrisikoen til at være relativt lille med de nuværende klimaforudsætninger. Men risikoen forventes at stige i takt med de kommende års klimaændringer.

Af Albertslund Kommunes spildevandsplanlægning fremgår, at der ved byudvikling ikke må ske forringelser under skybrud (op til en klimatilpasset 100-års hændelse) i form af øget oversvømmelsesrisiko for tilstødende områder. Det betyder blandt andet, at der skal kunne opmagasineres de samme vandmængder før og efter byudviklingen samt at strømningsveje ind og ud af området ikke må ændres.

Det grønne strøg med et naturligt udformet regnvandsbassin samt regnvandsløsninger lokalt i rammelokalplanens delområde 1 og 2, dimensioneres til at kunne overholde dette, og området er således godt rustet til at håndtere fremtidige skybrud i overensstemmelse med Skybrudsplanens anbefalinger.

Det er hensigten, at hverdagsregn skal håndteres udelukkende ved gravitation og ved simple overløbsforanstaltninger og afløbsregulatorer.

De forskellige elementer til håndtering af regnvand omfatter følgende:

- Naturligt udformet centralt regnvandsbassin op til permanent vandspejlsniveau.
- Restkapacitet i bassinet fra permanent vandspejlskote til max-kote.
- Eventuelle beholdere til opsamling af regnvand til vanding.
- Forsinkelsesbassiner og lokale lavninger, herunder for eksempel boldbaner og parkeringsarealer.

3.3.10 [Affaldsplan 2021 – 2026](#)

Det bærende element i Affaldsplanen er visionen om det cirkulære Albertslund. Visionen understøttes af fire temaer



Der fastlægges ikke i forslag til rammelokalplan 5.10 detaljerede løsninger for, hvordan affaldshåndtering fysisk skal indrettes på enkeltmatriklerne, men den overordnede infrastruktur indrettes med henblik på at kunne sikre ressourcehåndtering, der fuldt understøtter kravene i affaldsregulativet og målene i den gældende affaldsplan.

3.3.11 **Varmeplan 2022**

Albertslund Kommune har i 2023 vedtaget en ny [varmeplan](#). Planen tager udgangspunkt i Klimaplan 2050, og med intentioner om at fjernvarmeforsyning skal være CO₂-neutral i 2025, og al elforsyning skal være CO₂-neutral i 2030. Det fremgår af planen, at cirka 96 % af opvarmningen i Albertslund sker med fjernvarme. Forslag til rammelokalplan 5.10 ligger i et eksisterende fjernvarmeområde, og opvarmningen af de kommende bebyggelser i området vil ske ved fjernvarme.

4 Miljørapportens indhold

Denne miljøvurdering sammenligner situationen for den gældende planlægning med en mulig fremtidig situation, hvor de aktuelle planforslag vedtages og dermed bliver gældende.

Miljøvurderingen tager afsæt i den gældende miljøvurderingslov ([Lbk. nr. 4 af 03/01/2023](#)), som fastsætter kravene til proces og indhold. Miljøvurderingen skal jævnfør Miljøvurderingslovens bilag 4 omfatte den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder

- den biologiske mangfoldighed
- fauna
- flora
- befolkningen
- menneskers sundhed
- jordbund
- vand
- luft
- klima
- materielle goder
- landskab
- kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv

- og de relevante indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

Miljøvurderingen vil blive gennemført efter seks lovfastede trin:



Miljøvurderingen skal rumme en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang, planforslagene stemmer overens med de gældende miljømålsætninger, som er fastlagt i lovgivning og anden planlægning. Nok så vigtigt, skal den også rumme en vurdering af, om der sker væsentlige indvirkninger på enkelte miljøfaktorer.

Grundlaget for vurderinger af miljøpåvirkninger er som udgangspunkt aktuel viden på tidspunktet for udarbejdelse af planforslagene, dvs. foreliggende datasamlinger, planer og rapporter med videre. Hvor der i forbindelse med udarbejdelse af miljørapporten er indhentet supplerende oplysninger, er dette angivet.

4.1 Grundlag for vurderingen

Planforslagene udgør grundlaget for efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner indenfor rammelokalplanens område og fastlægger dermed en del af rammerne for etablering af boligbyggeri på de omfattede matrikler. Albertslund Kommune vurderer, at planforslaget er omfattet af [Miljøvurderingslovens](#) § 8, stk. 1, nr. 1 ([LBK nr. 4 af 03/01/2023](#)).

Der udarbejdes derfor en miljøvurdering af forslaget til rammelokalplan og forslag til kommuneplantillæg i overensstemmelse med Miljøvurderingslovens afsnit II. Heri indgår beskrivelser af relevant miljøstatus og -mål, vurdering af planforslagenes påvirkning af miljøet, kumulative effekter, afværgeforanstaltninger og mulige overvågningstiltag for de relevante emneområder.

Det er i Miljøvurderingslovens § 12, stk. 2 fastlagt, hvilke oplysninger, der skal indgå i en miljørapport:

”Miljørapporten skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder og til, hvor detaljeret planen eller programmet er, hvad planen eller programmet indeholder, på hvilket trin i et beslutnings-forløb planen eller programmet befinder sig, og hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb.”

Miljørapportens detaljeringsniveau skal således afspejle planforslagenes niveau. Det betyder også, at der vil være miljøfaktorer, som det ikke giver mening at detailvurdere på nuværende tidspunkt, men som i stedet skal vurderes i forbindelse med udarbejdelse af en efterfølgende byggeretsgivende lokalplan. Det gælder blandt andet påvirkning fra anlægsarbejder, som først vil kunne vurderes konkret på et senere tidspunkt i processen.

Miljørapporten og forslag til rammelokalplan 5.10 baserer sig blandt andet på en række tekniske baggrundsnotater. Der vil derfor visse steder indgå oplysninger og beregninger, der tager udgangspunkt i scenarier eller forudsætninger, der er mere detaljerede end de bestemmelser, der indgår i forslag til rammelokalplan. Dette er gjort for at sikre et tilstrækkeligt konkret datagrundlag med henblik på at eftervise, at startredegerelsen kan realiseres med tilfredsstillende margen og samtidig vurdere omfanget af både direkte og til en vis grad indirekte miljøpåvirkninger af rammelokalplanforslaget. Det skal dog understreges, at de tekniske notaters detaljeringsniveau ikke er bindende for de efterfølgende byggeretsgivende lokalplanforslag med tilhørende skitser og beregningsforudsætninger.

Miljørapportens vurderinger af miljøpåvirkninger baseret på følgende data og analyser:

- Trafik. Til vurdering af trafikforhold er der gennemført beregninger med udgangspunkt i notatet [”Hersted Industripark – trafikale analyse” \(RAW Mobility,](#)

[2020](#)”. Nuværende status i forhold til trafikalt opgøres som de beregnede tal i området i 2019.

- Støj. For at undersøge støjbelastningen fra veje, er der foretaget en beregning af vejstøjen. Beregningerne er foretaget i henhold til [Miljøstyrelsens vejledning 4/2007 "Støj fra veje"](#). Beregningen er udført efter metoden "Nord2000" med 3D beregningssoftwaren SoundPLAN® med udgangspunkt i de ovennævnte trafikberegninger. Undersøgelse af støj fra virksomheder er foretaget på baggrund af eksisterende undersøgelser foretaget for andre omkringliggende områder, der er under udvikling / omdannelse og ud fra nærmere oplysninger fra virksomhederne om deres drift. For virksomheder, der ikke foreligger undersøgelser for, og det ikke har været muligt at indhente oplysninger om driften, er der foretaget en undersøgelse på baggrund af aktiviteterne på virksomheden i forhold til de eksisterende grænseværdier.
- Lugt og luft. Indledningsvis er der foretaget en kortlægning af alle registrerede virksomheder på adresserne i nærheden af rammelokalplanområdet. Ud fra branchekoden er der udvalgt virksomheder, som indgår i en indledende screening af lugt- og eller luftkvalitetsbelastning. Den indledende screening er udført ved gennemgang af [Digital MiljøAdministration](#), orthofoto, virksomhedens hjemmeside, samt i enkelte tilfælde direkte kontakt til virksomheden.
- Klima. Vurderingen af rammelokalplanens klimabelastning er baseret på oplysninger om forventede byggeaktiviteter i den vedtagne startredegerelse. Der er derudover foretaget konkrete beregninger af afstrømning og behov for bassin-volumen.
- Biodiversitet, fauna og flora. Til vurdering af natur, dyreliv og bilag IV-arter er der indsamlet tilgængelig viden om områdets naturområder, flora og fauna fra [arter.dk](#) og [Naturdata](#) (via Danmarks Miljøportal). Desuden er der foretaget besigtigelse af områdets potentielle naturværdier, suppleret af to flagermusundersøgelser i henholdsvis juni og september 2023.
- Jord og grundvand. Vurdering af påvirkningen på jord og grundvand er baseret på data om jordforurening og grundvandsforhold fra [Danmark Miljøportal](#). Der er desuden gennemført kombinerede geo- og miljøtekniske undersøgelser på ejendommene.
- Materielle goder. Data hentet fra offentligt tilgængelige kilder (blandt andre Google Maps, [Albertslund Kommunes kortservice](#) og [Danmarks Miljøportal](#)).
- Landskab. Data til brug for vurdering hentet fra Albertslund Kommunes [kommuneplan 2022-2034](#) og Danmarks Miljøportal.
- Kulturarv. Data til brug for vurdering hentet fra Albertslund Kommunes [kommuneplan 2022-2034](#), [Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune](#) og Danmarks Miljøportal.

4.2 Afgrænsning af miljørapporten

Afgrænsningen af de sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger ved realisering af planforslagene er gennemført af Albertslund Kommune i henhold til de miljøfaktorer loven fastlægger. Afgrænsningen omfatter miljøvurdering af såvel rammelokalplan 5.10 som forslag til Kommuneplantillæg 3.

På den baggrund er de miljøtemaer, hvor der kan være sandsynlighed for en væsentlig miljøpåvirkning identificeret. Planforslagene fastlægger ikke detaljerede rammer for etablering af byggeri og infrastruktur, herunder bygningsplacering og -udformning, konkret vejføring og -udformning og lignende. Se afsnit 3.2.1 Som nævnt [ovenfor](#), skal miljøvurderingens niveau svare til planforslagets detaljeringsgrad. Desuden skal der i vurderingen tages hensyn til, om bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb.

Det er disse temaer, denne rapport går i dybden med.

Med udgangspunkt i en gennemgang af de sandsynlige miljømæssige indvirkninger som følge af planforslagene og på baggrund af høring af berørte myndigheder (afsnit 4.3) har Albertslund Kommune udarbejdet et afgrænsningsnotat jævnfør [Miljøvurderingslovens](#) § 11. Heri har kommunen vurderet, at miljørapporten skal omfatte følgende:

- Befolkningen og menneskers sundhed
 - Trafik. Der udarbejdes vurdering af forventede trafikale konsekvenser. Miljøvurderingen skal redegøre for
 - de sandsynlige påvirkninger i forhold til trafikafviklingen af rammelokalplanområdet og det nærliggende vejnet, det vil blandt andet sige trafikafviklingen på Gamle Landevej, Naverland og Smedeland og i forhold til overkørslerne fra rammelokalplanområdet.
 - de sandsynlige påvirkninger af parkeringsnormen, herunder mulighed for etablering af delebilsordning set blandt andet i forhold til nærheden til den kommende letbanestation Glostrup Nord.
 - de sandsynlige påvirkninger af en fælles parkeringsløsning for det nye rammeområde, herunder at parkeringen samles i to parkeringshuse og trafikafviklingen herfra, som forslag til Kommuneplantillæg 3 – *Sydvangen* giver mulighed for.
 - de sandsynlige påvirkninger i forhold til trafiksikkerheden for eksempel ved overkørsler til området, overkørsler ved parkering i konstruktion og opkoblingen af rammelokalplanens tværgående cykel- og gangsti på den eksisterende trafikale infrastruktur.

Forslag til rammelokalplan 5.10. fastlægger alene vejadgang til området, samt en principiel placering af sti/brandvej gennem det grønne

strøg sydvest – nordøst. Fordeling og intensitet af trafikken udgør en vigtig del af grundlaget for at kunne vurdere, om grænseværdierne i forhold til vejstøj vil kunne overholdes i området. For at vise, at området på baggrund af planforslagene vil kunne udvikles og bebygges og samtidig overholde gældende lovgivning og vejledninger i forhold til vejstøj, foretages beregningerne af den fremtidige trafikbelastning og -fordeling med udgangspunkt i illustrationsplanen på rammelokalplanens kortbilag 6.

Påvirkningen af det overordnede vejnet vil ikke indgå i miljørapporten til planforslagene, herunder påvirkningen af Nordre Ringvej (Ring 3) og Glostrup Kommune, da trafikafviklingen heraf blev belyst og vurderet i [miljørapporten til Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark til Kommuneplan 2018 – 2030](#) samt i [Den trafikale analyse – Hersted Industripark](#).

Støj. Miljøvurderingen skal redegøre for de sandsynlige påvirkninger i forhold til støj fra veje. Der udarbejdes derfor vurdering af den forventede påvirkning fra vejstøj fra Gamle Landevej, Smedeland Boulevard og Naverland. Da det ønskes at kunne eftervise, at et byggeprojekt udført på baggrund af rammelokalplanens bestemmelser vil kunne etableres i overensstemmelse med gældende lovgivning og grænseværdier for støj, anvendes illustrationsplanen på rammelokalplanens kortbilag 6 som grundlag for vurderingerne. Det må forventes, at der i forbindelse med efterfølgende byggeretsgivende lokalplanlægning på ny skal foretages vurdering af støjforholdene, hvis forudsætningerne ændres.

Udlæg af bolig og erhvervsanvendelse. Rammelokalplanen giver mulighed for blandet bolig- og erhvervsanvendelse. Mulige påvirkninger som følge af omdannelse til mulig erhvervsanvendelse op til miljøklasse 3 vurderes i relevant omfang. Disse vurderinger integreres i afsnit om støj.

Støv, lugt og luft. Der udarbejdes vurdering af forventet lugt- og luftpåvirkning. Da det ønskes at kunne eftervise, at et byggeprojekt udført på baggrund af rammelokalplanens bestemmelser vil kunne etableres i overensstemmelse med gældende relevant lovgivning og grænseværdier, anvendes illustrationsplanen på rammelokalplanens kortbilag 6 som grundlag for vurderingerne. Det må forventes, at der i forbindelse med efterfølgende byggeretsgivende lokalplanlægning på ny skal foretages vurdering af lugt- og luftpåvirkningen.

Skyggegener. Det skal undersøges på et overordnet plan, hvilke sandsynlige skyggepåvirkninger naboerne til planområdet og de kommende beboere i planområdet kan opleve som følge af de maksimale antal etager bebyggelserne må have i henhold til forslag til Rammelokalplan 5.10 – Sydvangen. Der skal således udarbejdes skyggediagrammer for forår- og efterårsjævn døgn samt sommer- og vintersolhverv.

Indbliksgener. Naboerne til planområdet skal have mulighed for at få et indtryk af, hvorledes de sandsynlige indbliksgener som følge af forslag til Rammelokalplan 5.10 – Sydvangen muligheder for bebyggelsens antal etager, vil påvirke dem. De sandsynlige påvirkninger af naboerne til planområdet fra indbliksgener vil på et overordnet niveau blive beskrevet i miljørapporten.

Vindforhold. De sandsynlige påvirkninger af vindkomforten omkring rammelokalplanområdet som følge af disponeringen og antal etager af bebyggelsen i forslag til Rammelokalplan 5.10 – Sydvangen vil på et overordnet niveau blive beskrevet i miljørapporten.

Når det i denne rapport er valgt at anvende illustrationsplanen på rammelokalplanens kortbilag 6 som grundlag for mere detaljerede vurderinger af eksempelvis støj (se ovenfor, samt afsnit 7.3), skyldes det, at det for støj ønskes dokumenteret, at et byggeprojekt baseret på rammelokalplanen reelt kan opfylde gældende, konkrete grænseværdier. For skygge, indblik og vindforhold findes der ikke på samme måde lovfastsatte grænseværdier, hvorfor vurderinger af disse emner i vid udstrækning vil handle om den oplevede påvirkning i nærområdet. Netop derfor vurderes det, at anvendelse af en mulig fremtidig bebyggelsesplan, som den der er angivet på rammelokalplanens kortbilag 6, vil kunne give anledning til misforståelser og uklarhed om rammelokalplanens rækkevidde. Konkrete visualiseringer og beregninger af skygge-, indblik- og vindforhold knyttet til et konkret byggeprojekt vil først kunne udarbejdes i forbindelse med den efterfølgende byggeretsgivende lokalplanlægning.

- Klima

Det er intentionen, at hele rammelokalplanområdet certificeres på DGNB-guld-niveau. [DGNB](#) er en certificeringsordning for bygninger og byområder. Der fastlægges dog i rammelokalplanen ingen bestemmelser om bygningers materialer, udformning eller lignende, hvorfor der ikke kan foretages vurdering af de klimamæssige konsekvenser af konkrete byggeprojekter. Derfor henvises konkrete vurderinger heraf til den efterfølgende byggeretsgivende lokalplanlægning.

Med udgangspunkt i rammelokalplanens bestemmelser for det grønne strøg i delområde 2 vurderes den sandsynlige påvirkning af og fra rammelokalplanområdet i forhold til klimaforandringer. Desuden vurderes de sandsynlige påvirkninger i forhold til drivhusgasser for det byområde, som forslag til Rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen* omfatter.

- Biodiversitet, fauna og flora.

Miljørapporten omfatter vurdering i forhold til henholdsvis arter omfattet af [Habitatdirektivets](#) bilag IV og forekomsten af og udviklingen i bynatur. Desuden vurderes, om projektet i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter, kan påvirke Natura 2000-området "*Vestmager og havet syd for*" væsentligt jævnfør Habitatbekendtgørelsens § 6.

- Jordbund og vand.

Planforslagets sandsynlige påvirkning af jordforurening og grundvand vil blive undersøgt og belyst i miljørapporten. Det vurderes ligeledes, hvorvidt projektet i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter, kan påvirke de målsatte vandløb og kystvande i Vandområdeplanerne 2021 – 2027.

- Landskab.

Der udarbejdes ikke visualiseringer, eftersom forslag til Rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen* ikke er byggeretsgivende projektlokalplan og således ikke har specifikke bestemmelser om bebyggelsens placering eller ydre fremtræden. De landskabelige vurderinger i denne miljørapport er således af overordnet karakter. Derudover vurderes i dette afsnit også forhold vedrørende jordareal som ressource.

- Kulturarv.

Den sandsynlige påvirkning af kulturarven, herunder evt. bevaringsværdige beplantning, vil blive belyst i miljørapporten. Kroppedal Museum vurderede i forbindelse med [miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#), at der - da området er fuldt udbygget - ikke er risiko for at støde på væsentlige, jordfaste fortidsminder ved et kommende gravearbejde, idet eventuelle fortidsminder formentlig blev ødelagt ved opførelsen af det eksisterende byggeri. Den sandsynlige påvirkning af arkæologisk arv vil derfor ikke blive undersøgt og belyst i miljørapporten

- Materielle goder.

Den potentielle påvirkning af både de naturskabte og menneskeskabte goder vil blive behandlet og belyst i miljørapporten.

Dette omfatter blandt andet adgang til offentlig service, grønne områder og indkøbsmuligheder. Forslag til kommuneplantillæg nr. 3 fastlægger i § 8.2., at fælles opholdsarealer til en bebyggelse skal etableres inden for afgrænsningen af en specifik rammelokalplan eller lokalplan for det pågældende område og være tilgængelige for alle beboere. Krav til private opholdsarealer stilles i byggeretsgivende lokalplaner. Forslag til rammelokalplan 5.10 fastlægger hverken placeringen af bygninger eller private opholdsarealer. Dog fastlægges, at det grønne strøg i delområde 2, kan indgå i beregningen af fælles opholdsareal i forbindelse med de kommende byggeretsgivende lokalplaner, forudsat at den støjmæssige belastning kan overholde retningslinje 8 i [Kommuneplanen 2022 – 2034](#) samt vejledende grænseværdier for trafik-støj som er angivet i Miljøstyrelsens vejledning 4/2007 "Støj fra veje" (Miljøstyrelsen, 2007).

Udgangspunktet for miljøvurderingen følger det afgrænsede planområde, men miljøvurderingen vil også omfatte miljøpåvirkning uden for planforslagenes område i det omfang, det er relevant.

4.3 Høring af berørte myndigheder

Albertslund Kommunes forslag til afgrænsning af rapporten har i perioden 16.-30. juni 2023 været i høring hos følgende myndigheder, jævnfør Miljøvurderingslovens § 32, stk. 3, nr. 2:

- Glostrup Kommune plan@glostrup.dk glostrup.kommune@glostrup.dk
- Vallensbæk Kommune kommune@vallensbaek.dk
- Brøndby Kommune brondby@brondby.dk
- Ballerup Kommune mtadm@balk.dk
- HOFOR lokalplan@hofor.dk
- Slots- og Kulturstyrelsen post@slks.dk
- Kroppedal Museum kulturarv@kroppedal.dk
- Danmarks Naturfredningsforening dn@dn.dk

- Danmarks Naturfredningsforening, Albertslund albertslund@dn.dk
- Albertslund Forsyning forsyning@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Byggesagsafdeling byggesag@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Vej & Park vejogpark@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Affald & Genbrug affaldoggenbrug@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Miljø & Virksomheder miljo@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Trafik & Natur

Albertslund Kommune modtog høringsvar fra Glostrup Kommune. Som følge heraf og af efterfølgende dialog er afgrænsningen af forslag til Kommuneplantillæg 3 – Sydvangen øst blevet ændret, så matrikel 8ck ikke indgår i afgrænsningen af det nye rammeområde. Endvidere er bebyggelsesprocenten blevet ændret fra 125 for området som helhed til 115 for området som helhed. Samtidig er delområdernes individuelle byggeprocenter præciseret i forslag til Rammelokalplan 5.10.

4.4 Alternativer

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

Hovedforslaget, der indgår i miljøvurderingen, er det scenarie, hvor de overordnede dispositioner og anlæg i planforslagene vedtages og realiseres. Der vil i miljørapporten blive redegjort for de alternativer, der er gjort i forhold til bebyggelsernes omfang og placering samt trafik og parkering. Som minimum skal 0-alternativet beskrives.

0-alternativ

0-alternativet indeholder 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.

Tidshorisonten af denne sandsynlige udvikling er minimum 12 år for 0-alternativet i forbindelse med miljøvurdering af forslag til kommuneplantillæg og lokalplaner.

0-alternativ for Sydvangen

Albertslund Kommune har i gældende Kommuneplan 2022 – 2034 planlagt at ændre anvendelsen af planområdet til et blandet bolig- og erhvervsområde. Forslag til Kommuneplantillæg 3 – Sydvangen fastholder denne ændrede anvendelse af området.

Efter planlovens § 12 skal kommunalbestyrelsen virke for kommuneplanens virkeliggørelse. Den sandsynlige udvikling vurderes derfor at være en ny lokalplanlægning af området i overensstemmelse med kommuneplanens ramme for området samt relevante retningslinjer.

Såfremt planforslagene ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende fysiske forhold og det nuværende plangrundlag være gældende i området, indtil der igen foreligger en ny lokalplanlægning for området. Tidshorizonten af den sandsynlige udvikling vurderes at være 12 år i overensstemmelse med kommuneplanens planperiode og rækkefølgebestemmelser.

For hvert emne i miljørapporten gives en beskrivelse af den nuværende miljøstatus. Denne miljøstatus udgør en aktuel beskrivelse af miljøtilstanden ved 0-alternativet og udgør dermed en referenceramme for beskrivelsen af de potentielle konsekvenser af planforslagenes gennemførelse.

4.5 Kumulative påvirkninger

De kumulative virkninger, er ændringer til miljøet, der er forårsaget af aktiviteter og/eller projekter i kombination med andre aktiviteter og/eller projekter (EU 2017). Det kan være andre planer eller programmer samt projekter, som sammen med den ønskede planlægning kan forventes at kunne medføre en øget samlet påvirkning af miljøet. Kumulative virkninger opstår, når planer og programmer samt projekter skaber en større samlet påvirkning end hver for sig. Det er derfor vigtigt at forholde sig til de kumulative virkninger, da den samlede virkning af flere planer og programmer samt projekters påvirkninger kan være væsentlig, selvom påvirkningen fra den enkelte plan, program eller projekt isoleret set ikke er det.

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

I vurderingen af kumulative virkninger ses der således ud over de konkrete planmæssige ændringer, nærværende planforslag giver i forhold til det nuværende gældende plangrundlag for at vurdere den samlede påvirkning af planforslaget sammen med allerede

vedtagne eller kommende planer og projekter både indenfor og udenfor Albertslund Kommune.

Planlagte eller igangværende projekter i byomdannelsen af Hersted Industripark:

Det kan ikke udelukkes, at den udvikling, som rammelokalplanen muliggør, ikke vil medføre kumulative effekter med andre planlagte eller igangværende projekter i byomdannelsen af Hersted Industripark f.eks.:

- [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#)
- [Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 38](#)
- [Lokalplan 5.8 – Boliger og erhverv på Smedeland 6](#)
- [Forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28](#)
- [Startredegørelsen af forslag til Lokalplan 5.X – Boliger og erhverv på Fabriksparken 3,](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 30,](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.1X – Boliger og Erhverv på Smedeland 2-4](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.1X – Stationsforpladsen](#)

Med henblik på håndtering af evt. kumulative effekter på de trafikale forhold fra udviklingen i Hersted Industripark, er der indgået en [politisk aftale](#) mellem Glostrup og Albertslund Kommuner. Vurderingen af den trafikale belastning i forhold til Nordre Ringvej og Glostrup Kommune fremgår af [miljørapporten til Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelsen af Hersted Industripark til Kommuneplan 2018 – 2030](#) samt i [Den trafikale analyse – Hersted Industripark](#).

Kumulative effekter vurderes nærmere i miljørapporten i forhold til de igangværende projekter i og omkring området.

4.6 Metode

Påvirkningsgraden for de udpegede miljøfaktorer vurderes med udgangspunkt i, hvorvidt påvirkningen anses for at være væsentlig eller ikke væsentlig.

Vurderingen kan ske på baggrund af kvalitative eller kvantitative aspekter, ligesom varigheden af en påvirkning og størrelsen af det påvirkede område også indgår i vurderingen for hver miljøfaktor.

Hver miljøfaktor vurderes ud fra nedenstående skala:

Tabel 4-1: Metode for vurderinger i miljørapporten.		
Terminologi	Påvirkningsgrad	Typiske effekter på miljøet
<i>Væsentlig påvirkning</i>	<i>Væsentlig negativ påvirkning</i>	Virkningen anses for så alvorlig, at man bør overveje at ændre planen eller sikre, at der gennemføres

		afværgende foranstaltninger for at mindske virkningen.
Ikke væsentlig påvirkning	Moderat negativ påvirkning	Virkningen vil være mærkbar i en grad, hvor afværgende eller kompenserende foranstaltninger bør overvejes.
	Mindre negativ påvirkning	Virkningen vil kunne erkendes, men i en grad, hvor det ikke vurderes, at afværgende eller kompenserende foranstaltninger er nødvendige.
	Ubetydelig negativ påvirkning og/eller ingen påvirkning	Der forventes ikke at være nogen virkning på miljøet. Eller eventuelt, at virkningene må anses som så små, at der ikke skal tages højde for disse ved implementering af planen.
Positiv påvirkning	Positiv virkning	Forslaget afstedkommer en sådan virkning for den pågældende miljøfaktor, at der er tale om forbedrede forhold for dennes tilstand.

5 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

I dette afsnit vurderes det, om vedtagelse af planforslagene kan påvirke biologisk mangfoldighed, flora og fauna. Herunder vurderes det, hvorvidt områder, der er beskyttet efter gældende lovgivning ([naturbeskyttelseslovens](#) § 3, samt yngle- eller rasteområder for arter på habitatdirektivets [bilag IV](#)) eller kommuneplanlægning påvirkes.

5.1 Miljøstatus og mål

Rammelokalplanområdet bærer i forhold til naturindholdet tydeligt præg af at have været intensivt udnyttet industriområde i over 50 år. Således blev der i forbindelse med en fælles besigtigelse af området mellem bygherre, Albertslund Kommune, Gehl Architects og Artelia ikke registreret naturarealer indenfor rammelokalplanområdet. Områdets ubebyggede og ubefæstede områder henligger som klippede græsplæner med ringe biodiversitet.

Det blev vurderet, at de eksisterende træer (fritstående, hegn og klynger) primært er af yngre dato og ikke rummer biologisk værdi, som ikke ret hurtigt ville kunne opnås ved etablering af nye naturarealer indenfor området. En bevaring af træer i området skal således ikke begrundes i naturforhold.

5.1.1 Kommuneplanretningslinjer

Rammelokalplanområdet er ikke omfattet af retningslinjer eller udpegninger for naturbeskyttelsesinteresser, herunder fredsskovsarealer, lavbundsarealer eller økologiske forbindelser, jævnfør [planlovens § 11, stk. 1, nr. 14](#) (Lovbekendtgørelse nr. 1157 af 01/07/2020). Dog er området omfattet af retningslinje 9.5 i [Kommuneplan 2022-2034](#), hvoraf det fremgår, at det ved byudvikling skal sikres, at det samlede areal for bynatur i Albertslund Kommune fastholdes på niveau med 2022 eller forøges frem mod 2034.

5.1.2 Natura 2000-områder

De nærmeste Natura 2000-områder er

Nr. 140: [Vasby Mose og Sengeløse Mose](#) (habitatområde H124) cirka 7 km mod vest. Dette Natura 2000-område er specielt udpeget for at beskytte forekomster af rigkær og tidvis våd eng.

Nr. 143: [Vestamager og havet syd for](#) (habitatområde H127, Fuglebeskyttelsesområder nr. 111) cirka 8,6 km mod sydøst. Dette Natura 2000-område er specielt udpeget for at beskytte marine naturtyper i kystområder, samt kystnære landsandbanke, lagune og bugt, samt kystnaturtyperne strandeng og grå/grøn klit. Derudover omfatter udpegningsgrundlaget en lang række fuglearter og deres levesteder.

5.1.3 Bilag IV-arter

Der er et generelt forbud mod fældning af hule træer og træer med spættehuller i perioden 1. november til 31. august. Det fremgår af § 6, stk. 4 i [artfredningsbekendtgørelsen](#), jævnfør BEK nr. 14466 af 6. juni 2018.

Der er i øvrigt forbud mod drab på og indfangning af flagermus, mod forsætlig forstyrrelse af arterne med skadelig virkning for deres bestande og mod ødelæggelse af deres raste- og ynglesteder for eksempel i hule træer. Det fremgår af § 6 a, stk. 1 og § 7, stk. 1 i [Jagt- og Vildt-forvaltningsloven](#), jævnfør LBK nr. 639 af 26/05/2023.

En gennemgang af registreringer i [Danmarks Miljøportal](#) og [arter.dk](#) har ikke resulteret i registreringer af bilag IV-arter eller rødlistede arter indenfor rammelokalplanområdet. De nærmeste registreringer på arter.dk af padder på bilag IV er cirka 1½ km mod vest. Der er ikke registreret arter på Habitatdirektivets bilag IV indenfor området. I forbindelse med besigtigelse den 23. maj blev området, inklusiv fritstående træer, gennemgået for egnede/potentielle yngle- eller rasteområder for relevante bilag IV-arter (padder og flagermus). Se bilag 3.

Der findes ingen søer / mindre vandhuller/våde biotoper i området, som gør området egnet som yngle- eller rastested for padder.

Der blev ikke fundet potentielle flagermustræer i forbindelse med besigtigelse af området. Hovedparten af træerne i området var yngre og tyndstammede. Indenfor området var der cirka 10 større træer (fyr og søjleeg) med en noget tykkere stammediameter. Alle træer var uden tegn på skader, sprækker eller andre hulheder, som flagermus kan udnytte til yngle- eller rasteplads.

Flagermus holder ligeledes til i sprækker, loftsrum og lignende i tilknytning til bygninger. Der er derfor i henholdsvis for- og eftersommeren 2023 foretaget flagermuslytning i relation til bygningsfacaderne for at registrere mulig aktivitet fra ud- og indflyvning. Lytningen er udført i overensstemmelse med [Teknisk anvisning for overvågning af flagermus *Chiroptera* sp.](#) under det nationale overvågningsprogram NOVANA (Søgaard, et al., 2018)

Ved lytningen i september blev der i løbet af 2½ time foretaget under 10 registreringer af forbiflyvende – formentlig fouragerende – individer af dværgflagermus (*Pipistrellus pygmaeus*) i nærheden af træer to steder i området.

5.1.4 Naturbeskyttelsesloven

Der er indenfor rammelokalplanområdet ingen arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens bestemmelser. Der er heller ikke arealer, der i deres nuværende udformning vurderes at have potentiale til på sigt at kunne blive naturområder omfattet af [naturbeskyttelseslovens](#) § 3. Cirka 200 meter vest for rammelokalplanområdet ligger nærmeste § 3 areal, som er en beskyttet sø på cirka 6.500 m².

5.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. Såfremt planforslagene ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende fysiske forhold og det nuværende plangrundlag være gældende i området, indtil der igen foreligger en ny lokalplanlægning for området. 0-alternativet vurderes således om udgangspunkt at svare til den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres.

5.3 Vurdering af mulige påvirkninger

Rammelokalplanområdet er jævnfør ovenstående præget af lav biodiversitet og rummer ikke naturmæssige beskyttelsesinteresser eller er leve- eller rastested for sjældne eller beskyttede arter.

Med det udgangspunkt vurderes det, at rammelokalplansforslagets tiltag til en styrkelse af de grønne værdier med et grønt strøg med permanente og temporære vandområder kan være grundlag for en forbedring af naturforholdene i området i driftssituationen,

dvs. når planen er udmøntet i praksis. Planen vil således i driftssituationen medføre en positiv påvirkning af bynaturen jævnfør kommuneplanens retningslinje 9.5

Det vurderes, at planforslaget ikke vil kunne påvirke Natura2000-områder væsentligt. Afstanden til områderne fra rammelokalplan 5.10 (se afsnit 5.1.2) kan ikke alene begrunde, at områderne ikke påvirkes, men der er potentielle effekter (for eksempel støj), som svækkes så meget over afstand, at afstanden her er den afgørende faktor.

Det vurderes, at de tiltag, som planforslaget muliggør, ikke medfører øgede emissioner til luft eller udledning af forurenende stoffer til overfladevand, som vil kunne påvirke områderne eller de arter og naturtyper, der er områdernes udpegningsgrundlag.

De enkeltstående registreringer af dværgflagermus i området vurderes med stor sikkerhed at være individer fra bestande uden for rammelokalplanområdet. Dette begrundes i registreringernes karakter; kombinationen af spredte registreringer af fourageringsadfærd og totalt fravær af aktivitet ved potentielle levesteder.

Dværgflagermusen er en af de mest almindeligt forekommende flagermusearter og jager for det meste i mellemhøjde (2-15 m), men også højere, for eksempel i trækronerne. Jagten foregår for det meste i nærheden af trævegetation, men sjældent inde i denne.

Dværgflagermusen er en af de arter, der i nogen grad følger ledelinjer i landskabet. Den følger ofte træækker, alléer og lignende steder, hvor den også jager (Møller, et al., 2013). På den baggrund vurderes det, at det grønne strøg i rammelokalplanens delområde 2 med sin varierede karakter af lav og lidt højere beplantning i et sammenhængende strøg utvivlsomt vil være en forbedring af fourageringsmulighederne for dværgflagermus i forhold til de få, spredte forekomster af træer i dag.

Det vurderes, at forslag til rammelokalplan ikke vil påvirke dyre- eller plantearter på habitatdirektivets bilag IV væsentligt. Det vurderes ligeledes, at vedtagelse af rammelokalplanen ikke kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for dyrearter på direktivets bilag IVa, da de udførte registreringer har dokumenteret, at der ikke er egnede yngle- eller rasteområder i området.

Planforslagenes samlede betydning for områdets biodiversitet, fauna og flora vurderes således på sigt at være positiv.

5.4 Kumulative effekter

Den samlede omdannelse af Hersted Industripark fra klassisk industri- og erhvervsområde til en aktiv by med rig natur (Albertslund Kommune, 2019 - 2), vil alt i alt medføre langt bedre forudsætninger for en varieret bynatur.

Afhængig af, hvordan naboområderne fremstår i praksis efter en fremtidig omdannelse, vil det grønne strøg i planforslagets delområde 2 indgå i et samlet naturnetværk, der vil gavne spredning af lokale bestande af for eksempel blomster og insekter til gavn for bestandenes robusthed.

Da forslag til rammelokalplan således ikke vurderes at påvirke hverken Natura 2000-områder eller bilag IV-arter negativt, vil planforslaget heller ikke i samspil med andre planer og projekter i området kunne dette. Dette er særligt begrundet i, at forslag til rammelokalplan ikke muliggør tiltag, der vurderes at påvirke beskyttede områder eller arter uden for rammelokalplanområdet.

Den samlede omdannelse af Hersted Industripark forventes således at have positiv betydning for dyre- og planteliv, primært gennem tilvejebringelse af nye potentielle levesteder.

5.5 Afværge- og overvågningsforanstaltninger

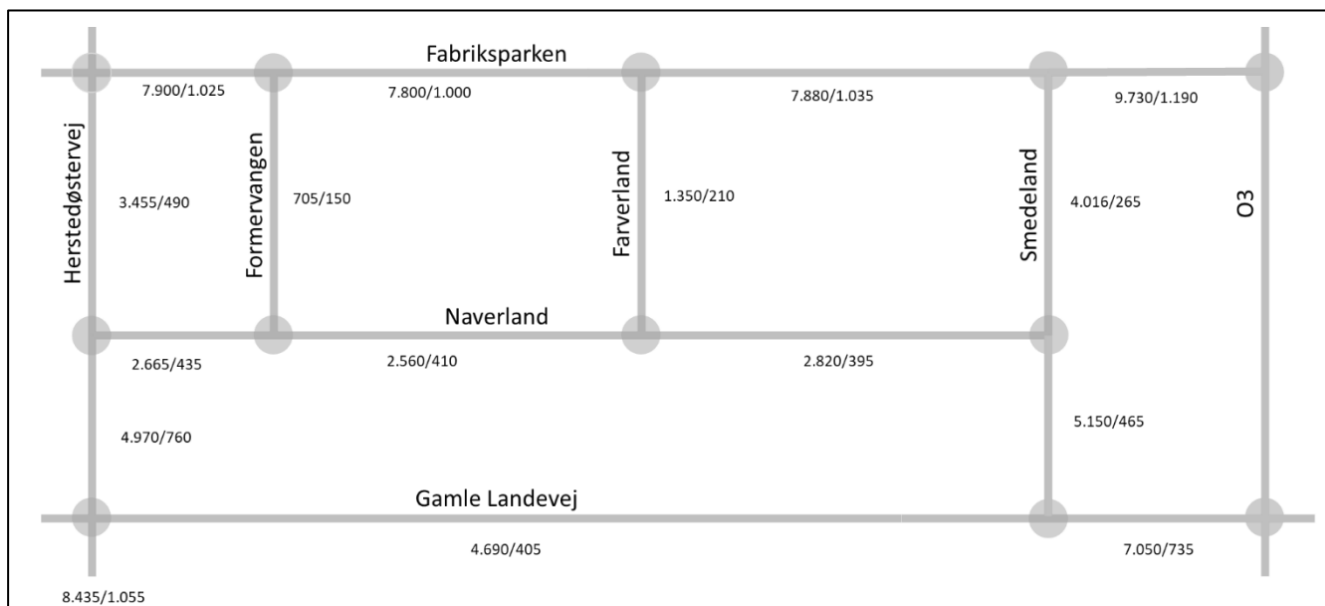
Da planforslagenes samlede betydning for områdets biodiversitet, fauna og flora vurderes at være positiv, iværksættes hverken afværgeforanstaltninger (ud over de i rammelokalplanen indarbejdede tiltag) eller overvågningstiltag.

6 Befolkning og menneskers sundhed - trafik

6.1 Miljøstatus og mål

I dette afsnit beskrives de nuværende trafikmønstre, samt forhold vedrørende parkering og trafiksikkerhed i planområdet og områdets nærmeste omgivelser. Beskrivelse af trafikken tager udgangspunkt i notatet "[Hersted Industripark – trafikale analyse](#)" (RAW Mobility, 2020).

Nuværende status i forhold til trafiktal opgøres som de beregnede tal i området i 2019. I 2019 er der beregnet cirka 20.500 bilture og 2.500 lastbilture dagligt til/fra Hersted Industripark.



Figur 6-1. Beregnet trafik 2019, angivet som årstdøgntrafik (ÅDT) for biler / lastbiler.

Det fremgår af Figur 6-1 at trafikken er relativt jævnt fordelt på de fire adgangsveje til industriområdet. De større gennemgående veje har en årstdøgntrafik på 7-11.000, mens de mindre fordelingsveje har en årstdøgntrafik på 800-3000.

For parkering gælder jævnfør retningslinje 7 i [Kommuneplan 2022-2034](#) (Albertslund Kommune, 2022 - 1) en parkeringsnorm for etageboliger på 1½ parkeringspladser pr. bolig. Derudover gælder, at parkeringsnormen for biler i det stationsnære kerneområde (0 - 600 m fra stationen) så vidt muligt reduceres med 50 %. I det stationsnære område (600 - 1.200 m fra stationen) skal parkeringsnormen for biler så vidt muligt reduceres med 33 %.

6.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. Såfremt planforslagene ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende fysiske forhold og det nuværende plangrundlag være gældende i området, indtil der igen foreligger en ny lokalplanlægning for området. 0-alternativet vurderes således om udgangspunkt at svare til den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres.

6.3 Vurdering af mulige påvirkninger

6.3.1 Trafikredegørelse - datagrundlag og beregninger.

Trafikmønstre i området vil blive ændret som følge af planforslagene herunder vejadgangen til rammelokalplanområdet. Der forventes væsentligt flere fodgængere, cykler og personbiler i området, ligesom der på sigt forventes betydeligt færre lastbiler til og fra området.

Det gælder for den samlede vurdering af trafikforholdene, at det til dels vil basere sig på oplysninger og beregninger, som tager udgangspunkt i mere detaljerede scenarier end de bestemmelser, der er indeholdt i rammelokalplanen. Dette scenarie er den overordnede illustrationsplan på kortbilag 6 til forslag til rammelokalplan 5.10, der er udarbejdet på baggrund af [startredegørelsen](#). Dette valg er truffet for at sikre et tilstrækkeligt konkret datagrundlag for primært vurderingen af trafikstøj i afsnit 7.

Det skal understreges, at de efterfølgende byggeretsgivende lokalplanforslag med tilhørende skitser og beregningsforudsætninger ikke bindes af, at der her er foretaget beregning på baggrund af kortbilag 6 i forslag til rammelokalplan. I forbindelse med udarbejdelsen af efterfølgende lokalplanforslag, skal der – i det omfang grundlaget er ændret – udarbejdes tilsvarende trafikredegørelse.

Påvirkningen af det overordnede vejnet, herunder påvirkningen af Nordre Ringvej (Ring 3) og veje i nabokommuner, vil ikke indgå i vurderingen, da forholdene blev belyst og vurderet i [miljørapporten til Masterplan Hersted 2045](#) (Albertslund Kommune, 2021 - 3). Udgangspunktet for vurdering af trafik, parkeringsforhold med videre er [Albertslund Kommunes kommuneplan 2022-2034](#), samt "[Masterplan for Hersted 2045](#)" og "[Principper for udviklingen af Hersted Industripark](#)" (Albertslund Kommune, 2022 - 2).

Som grundlag for udarbejdelse af forslaget til rammelokalplan er der udarbejdet en [startredegørelse](#), der beskriver de overordnede principper og nøgletal. Der er foretaget mindre tilpasninger af områdets udformning i forhold til startredegørelsen, der omfatter:

- Tilkørselsvej til rammelokalplanområdet fra Smedeland er flyttet for at tilgodese eksisterende matrikuleret vej.
- En daginstitution placeret på matrikel 7g er udgået og erstattet af større fælles opholdsareal. Det er dog fortsat muligt at etablere daginstitution i rammelokalplanområdet.
- Rækkehuse mod Gamle Landevej (cirka 10) er erstattet af toetages etagebyggeri for at undgå ind- og udkørsler til private boliger direkte fra Gamle Landevej.



Figur 6-2 Illustrationsplan for det fremtidige rammelokalplanområde, kortbilag 6 til lokalplan 5.10. Fastlægger en mulig, men ikke bindende bebyggelsesplan.

6.3.2 Beregning af biltrafik

Den trafik, der genereres af den planlagte byomdannelse i rammelokalplanområdet, kan beregnes på baggrund af antallet af boliger og beregnede turrater fra notatet "[Hersted Industripark – trafikale analyse](#)" udarbejdet af Raw Mobility juni 2020:

	Turrater					
	Pr. Lejlighed	Pr. Rækkehus	Kontor	Erhverv	Detail	Special Detail
< 600 m	3,02	3,40	8,00	4,1	85,00	35,52
600 - 1000 m	3,10	3,57	8,40	4,1	85,00	35,52
1000 - 1200 m	3,12	3,61	8,40	4,1	85,00	35,52
> 1200 m	3,55	4,47	8,40	4,1	85,00	35,52

På baggrund heraf kan det samlede antal beregnede ture pr. døgn beregnes:

Område	Boligtype	Antal boliger	Turrate	Ture
Stationsnære kerneområde	Lejligheder	656	3,02	1.980
	Rækkehuse	10	3,40	35
Stationsnære område	Lejligheder	324	3,10	1.000
	Rækkehuse	20	3,57	70
I alt				3.090

Området generer således i størrelsesorden 3.100 ture i døgnnet. Denne trafik indgår i den samlede trafik i Hersted, der tidligere er beregnet i "[Hersted Industripark – trafikale analyse](#)". Heri angives følgende trafikbelastning på vejnettet omkring rammelokalplanområdet:

	Personbiler	Lastbiler	I alt
Naverland	11.495	590	12.085
Smedeland nord	23.100	1.030	24.130
Smedeland syd	11.520	500	12.020
Gamle Landevej vest	300	10	310
Gamle Landevej øst	12.785	540	13.325

Ovenstående trafiktal er beregnet på baggrund af kommuneplanens fastsatte bebyggelsesgrad for rammeområde BE17 - *Sydvangen øst*. Med bestemmelserne i forslag til rammelokalplan 5.10 og forslag til kommuneplantillæg 3 skal fremtidig bebyggelse overholde en maksimal bebyggelsesprocent på 115 i rammelokalplanområdet som helhed. I zonerne a, b og c på rammelokalplanens kortbilag 3 gælder følgende maksimale bebyggelsesprocenter:

- a. Max. 125 %
- b. Max. 70 %
- c. Max. 125 %

Tilpasningen af bebyggelsesprocenten i planforslagene betyder, at der vil kunne opføres cirka 9.000 m² etagemeter mere end forudsat i den hidtidige planlægning. Med gennemsnitsstørrelse på en bolig på cirka 85 m² svarer dette til en forøgelse af det samlede antal boliger med cirka 100 boliger. Disse boliger forventes etableret som lejligheder, hvor turraten er fastsat til 3,02 pr. bolig. Dermed genererer rammelokalplanområdet cirka 300 ture mere end angivet i trafikanalysen. Denne trafik vil fordele sig nogenlunde jævnt på vejnettet i og uden for planområdet, ligesom ind- og udkørsel vil ske fordelt på planområdets tre sider. Der fås således i alt en samlet trafik på vejnettet, som angivet i følgende tabel:

	Personbiler Tillæg fra øget B-%	Personbiler	Lastbiler	I alt
Naverland	150	11.495	590	12.235
Smedeland nord	100	23.100	1.030	24.230
Smedeland syd	100	11.520	500	12.120
Gamle Landevej vest	50	300	10	360
Gamle Landevej øst	50	12.785	540	13.375

Disse trafiktal anvendes som udgangspunkt til beskrivelse af den samlede trafikmængde på vejnettet omkring planområdet, herunder i forbindelse med beregning af trafikstøj.

6.3.3 Trafikbetjening

Området for rammelokalplanen ses som et sammenhængende byudviklingsområde, selvom det i dag består af flere matrikler og forventes udviklet kontinuert på baggrund af forslag til Rammelokalplan 5.10. Trafikalt vil en fælles udvikling sikre, at arealer til adgangsveje og parkering vil kunne reduceres, ligesom fælles parkeringsanlæg vil kunne etableres i randen af området, hvorved intern bilkørsel reduceres mest muligt. Ligeledes vil adgangsveje kunne etableres mere hensigtsmæssigt i forhold til trafikken på de overordnede veje.

Hvis det ikke i praksis viser sig muligt at gennemføre en fælles udvikling af rammelokalplanområdet, vil kravene til adgangsveje, parkering med videre skulle løses særskilt for hver enkelt matrikel.

Der forventes etableret seks tilslutninger til det omkringliggende vejnet, der sikrer, at alle matrikler og delområder får den nødvendige vejadgang, og som samtidig understøtter en trafikbetjening, der minimerer behovet for intern trafik i rammelokalplanområdet herunder gennemkørende trafik. Adgangsvejene fordeles med to adgange fra henholdsvis Naverland, Smedeland og Gamle Landevej. I forslag til Rammelokalplan 5.10 fastlægges ikke placering af veje og stier internt i området, men kun det fælles grønne strøg SV

– NØ, samt den omtrentlige placering af de seks tilslutninger til vejnettet (se Figur 3-4). Udover de seks adgangsveje foreslås to brandveje med adgang fra henholdsvis Naverland og Gamle Landevej.

Parkeringshusene i rammelokalplanområdet forventes placeret, så adgang sker fra de interne veje. Indkørslerne til parkeringshusene ønskes dog placeret tæt på de overordnede veje, men i en sådan afstand, at der ved ind- og udkørsel ikke opstår afviklingsproblemer, der påvirker trafikken på henholdsvis Naverland og Smedeland.

Adgangsvejenes og parkeringshusenes nøjagtige placering fastlægges i forbindelse med de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner. Som det fremgår af Figur 3-4, fordeles adgangsvejene jævnt langs de omkringliggende veje med passende afstand imellem og i passende afstand til krydsene på Smedeland ved henholdsvis Naverland og Gamle Landevej. Dette for at sikre en god trafikafvikling og en høj grad af trafiksikkerhed.

Vejnettet indenfor rammelokalplanområdet forventes etableret med så få veje som muligt for at undgå gennemkørsel og unødigt intern færdsel, samtidig med at der sikres adgang til boligerne med hensyn til service, varelevering, brandredning og afhentning af renovation. Alle ejendomme skal kunne betjenes af lastbiler i forbindelse med flytning, varelevering og afhentning af renovation, uden at disse køretøjer vil skulle bakke eller vende.

Der planlægges ikke for erhverv i større omfang, men planforslagene giver i mindre omfang mulighed for liberale erhverv, serviceerhverv og lignende i rammelokalplanens delområde 1. Varelevering forventes derfor ikke at ske i væsentligt omfang, men anses at omfatte almindelige pakkeleverancer, som det må forventes i et boligområde.

Alle veje i rammelokalplanområdet kan være dobbeltrettede, men der kan arbejdes med at gøre de interne forbindelser ensrettede, hvor det er muligt. Således forventes det at veje til og fra parkeringsmuligheder etableres dobbeltrettede, mens veje, der alene fungerer som serviceveje mv. etableres enkelrettede. Trafikken vil fordele sig på de forskellige adgangsveje afhængigt af, hvor trafikanterne skal til og fra. De fleste trafikanter med ærinde i rammelokalplanområdet vil søge at parkere indenfor området, og trafikfordelingen vil derfor hænge tæt sammen med, hvor parkeringen placeres.

6.3.4 Parkering.

Retningslinje 7.1 i Albertslund Kommunes [kommuneplan 2022-2034](#) angiver, at parkeringsnormen for biler ved etagebebyggelse er 1,5 pr. bolig og for kontor og liberalt erhverv samt kundeorienteret serviceerhverv 1,0 pr. 50 m².

Rammelokalplanens område er delvist beliggende i henholdsvis det stationsnære kerneområde og det stationsnære område i forhold til den kommende letbanestation Glostrup Nord. I det stationsnære kerneområde (0 – 600 m fra stationen) kan parkeringsnormen for biler reduceres med 50 %. Hvis der bliver etableret en delebilsordning, kan parkeringsnormen reduceres yderligere. I det stationsnære område (600 – 1.200 m fra stationen) kan parkeringsnormen for biler reduceres med 33 %, jævnfør [Kommuneplan 2022 – 2034](#). Parkeringsnorm for handicapparkeringspladser skal beregnes ud fra den ikke reducerede parkeringsnorm.

I det stationsnære kerneområde kan parkeringsnormen reduceres i bebyggelser med minimum 75 boliger med fællesparkering, hvis der etableres en delebilsordning. Parkeringsnormen kan reduceres med op til 4 parkeringspladser for hver anlagt delebilsparkeringsplads. Den reducerede parkeringsnorm ved delebilsordning kan maksimalt anvendes på 1 delebilparkeringsplads for hver 25. bolig. Ved etablering af delebilsordning skal der samlet anlægges minimum 0,59 parkeringspladser pr. bolig.

Hovedparten af grundejerne indenfor Rammeområde BE13 – Sydvangen i Kommuneplan 2022 – 2034 er gået sammen for at skabe et fælles projekt for byomdannelsen af en del af rammeområdet, Rammelokalplan 5.10 - Sydvangen øst.

I den hidtidige kommuneplan har det været et krav, at parkering skulle ske på egen grund, altså på samme matrikel, som de boliger en given parkeringsplads hører til. Det fælles projekt giver blandt andet mulighed for at etablere et større grønt parkområde og skabe en bymæssig og skalamæssig relevant kobling mellem det eksisterende Albertslund, Herstedøster Villaby og det nye Hersted med letbanestationen. Derfor ønsker Albertslund Kommune at planlægge for fælles løsninger for parkering, opholdsarealer, regnvands- og skybrudshåndtering, samt klimatilpasning for den del af rammeområdet, som projektet omfatter.

For at muliggøre denne fælles tilgang til løsning af parkeringsudfordringen, rummer kommuneplantillæg 3 derfor forslag til en justeret formulering af kommuneplanens retningslinje 7.6:

” Ved byomdannelse, byfortætning og nyudstykning skal parkering ske inden for afgrænsningen af en specifik rammelokalplan eller lokalplan for det pågældende område.”

Ændringen af retningslinjen for parkering medfører ikke en ændring i det samlede antal parkeringspladser eller af parkeringsbehovet. Den ændrede formulering giver dog mulighed for at opfylde behovet for parkering på en mere smidig måde, hvor man vil kunne for at planlægge større fælles parkeringsanlæg, der vil kunne bane vejen for større, sammenhængende opholdsarealer uden parkerede biler.

Den ændrede retningslinje 7.6. i kommuneplanen kan medføre, at gangafstanden mellem bolig og parkeringsplads kan blive lidt større end hvis parkeringen er på egen matrikel. Det vurderes at være en mindre negativ påvirkning. Dertil kommer, at retningslinjeændringen som beskrevet ovenfor giver mulighed for at kunne tilrettelægge fordelingen af arealer i et byomdannelsesområde mere smidigt. Dette vurderes at have positiv påvirkning på miljøet i lokalområdet, da det kan medføre bedre og mere fredelige byrum.

Alt i alt vurderes påvirkningen af miljøet som følge af ændringen af retningslinje 7.6. ikke at være væsentlig.

Rammelokalplanen regulerer ikke parkering. Dette sker i forbindelse med de byggeretsgivende lokalplaner for området, hvor der skal etableres fælles parkeringsløsninger på tværs af skel, for eksempel som parkeringshuse og/eller fælles parkeringsanlæg placeret i periferien af rammelokalplanens område for at minimere kørsel igennem området.

Parkering skal ud over den ændrede retningslinje 7.6. nævnt ovenfor overholde retningslinjer for parkering i Kommuneplan 2022-2034.

Parkering forventes jfr. retningslinje 7.12 fordelt med mindst 50 procent i parkeringshuse og resten på terræn. Parkeringshuse forventes placeret i periferien mod henholdsvis vest, nord og øst for at minimere kørsel igennem området. Den nærmere placering vil blive fastlagt i forbindelse med efterfølgende byggeretsgivende lokalplanlægning. Cykelparkering følger kommuneplanens krav og vil blive placeret så tæt på indgange til boliger som muligt.

Der forventes i den videre planlægning fastlagt et stort parkeringshus i det nordvestlige hjørne af planområdet ved Naverland, samt to mindre parkeringshuse henholdsvis i nord ved Naverland og øst ved Smedeland. Som grundlag for beregning af trafikbelastningen nedenfor anvendes kapaciteter på henholdsvis 375, 80 og 230 pladser i de tre parkeringshuse. Disse pladser tænkes anvendt til handicapparkering og korttidsparkering som af- og påsætning, hjemmehjælp med videre

Det vurderes, at de ovennævnte rammer for parkering er tilstrækkelige og passende, så rammelokalplanen kan udmøntes i byggeretsgivende lokalplaner og efterfølgende byggeri uden at medføre negative konsekvenser i forhold til udbuddet af parkering.

6.3.5 Trafikbelastning

Rammelokalplanen fastlægger, at adgangen til området skal ske fra Naverland, Smedeland og fra Gamle Landevej. Fra disse vejadgange skal der i forbindelse med de byggeretsgivende lokalplaner fastlægges præcist, hvordan vejene i området forløber og anvendes placering af parkeringshuse/parkeringspladser. Rammelokalplanen fastlægger

således ikke vej- og trafikforhold på et niveau, der kan gøres til genstand for konkrete beregninger af trafikbelastningen.

Af den samlede beregnede trafik på cirka 3.100 ture i døgnet (se afsnit 6.3.2), vurderes 85 % at køre til og fra parkeringspladser, mens de resterende 15 % er ærindeture som afsætning, varelevering, afhentning af renovation mv. Det betyder, at cirka 475 af turene har ærinde inde i området, mens 2.625 ture sker i forbindelse med parkering.

Der tages beregningsmæssigt udgangspunkt i, at 75 % af parkeringen – svarende til cirka 1.975 ture – sker i parkeringshusene direkte ved det overordnede vejnet. Disse ture belastar således ikke de interne veje, og det er dermed kun cirka 1.125 ture, der kører inde i området hvert døgn.

Af de cirka 1.975 ture vil godt halvdelen parkere i det store parkeringshus, der i illustrationsplanen (se fordeling af mulige parkeringshuse på Figur 6-2) forudsættes etableret i det nordvestlige hjørne ved Naverland. Denne adgangsvej vil derfor blive den mest belastede i hele udviklingsområdet med knap 1.100 ture i døgnet.

De i alt cirka 1.975 ture i døgnet er ikke en stor trafikmængde, og det svarer til cirka 295 i en spidstime, hvis det antages, at spidstimen udgør 15 % af døgnetrafikken. På den mest belastede adgangsvej er der tale om 160 ture i en spidstime. I forbindelse med det lille parkeringshus ved Naverland vil spidstimetrafikken være på 35 ture, og i forbindelse med parkeringshuset ved Smedeland vil spidstimetrafikken være cirka 100 ture.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at projektet i det anvendte scenarie vil medføre en mindre stigning i trafiktallet. Albertslund Kommune forventer at igangsætte fysisk ombygning af vejnettet i området, så det på sigt tilpasses de nye funktioner i Hersted. Denne omlægning af vejnettet og den ændrede trafiksammensætning skal dog indgå i den samlede vurdering.

Efterhånden som området omdannes fra industri til et område med primært boliger vil antallet af cyklister i området forventeligt stige betydeligt. Der vurderes at være plads på vejene i den aktuelle situation til den øgede cykeltrafik.

Samlet vurderes den ændrede trafiksammensætning med færre lastbiler og tilsvarende flere personbiler og cykler, at være en mindre påvirkning, der kan fremstå negativt i forhold til mere blandede trafikformer og positivt i forhold til reduktionen i tung trafik.

6.3.6 Trafiksikkerhed.

Som følge af den forventede øgning i antallet af personbiler i og omkring området skal trafiksikkerheden belyses. Det skal ligeledes vurderes, hvordan fodgængere og cyklister

såvel som motorkøretøjer kommer til/fra planområdet på den mest hensigtsmæssige måde, herunder tilslutningen til det overordnede vejnet.

Endelig skal de trafiksikkerhedsmæssige aspekter knyttet til det faktum, at Hersted Industripark fortsat i en periode vil huse erhvervs- og industrivirksomheder i drift vurderes. Dette skal have særlig fokus på, at vejnettet skal betjene både bløde trafikanter og tung trafik.

Miljøvurderingen skal redegøre for de sandsynlige påvirkninger i forhold til trafiksikkerheden f.eks. ved overkørsler til området, overkørsler ved parkering i konstruktion og opkoblingen af rammelokalplanens tværgående cykel- og gangsti på den eksisterende trafikale infrastruktur.

Påvirkningen af det overordnede vejnet vil ikke indgå i miljørapporten til planforslagene, herunder påvirkningen af Nordre Ringvej (Ring 3) og Glostrup Kommune, da forholdene blev belyst og vurderet i [miljørapporten til Masterplan Hersted 2045](#).

I forslag til Rammelokalplan 5.10 fastlægges rammerne for trafikafviklingen ikke i detaljer. Derfor er det ikke muligt at foretage konkrete vurderinger af trafiksikkerheden i relation til et kommende projekt. En omdannelse af rammelokalplanområdet til blandet bolig- og erhvervsområde vil dog medføre en langt mere blandet trafik end i dag, med en betydeligt større andel af bløde trafikanter. Rammelokalplanen fastlægger flere adgangsvveje til området for at fordele trafikken på de omkringliggende veje og undgå gennemkørende trafik igennem rammelokalplanens område. Biler håndteres således primært i udkanten af rammelokalplanområdet og der er ingen gennemkørende trafik på tværs af området. Derfor vil de centrale dele af planområdet blive stort set bilfri.

Det skaber grundlaget for, at den samlede trafik indenfor rammelokalplanområdet kan afvikles sikkert.

Diagonalstrøget med en åben og grøn forbindelse, der strækker sig fra sydvest til nordøst vil fungere som en blød forbindelse for gående og cyklister, primært internt i området. Forbindelsen ventes ikke udformet, så den vil være attraktiv at bruge som smutvej på cykel gennem området. Der er egentlige trafikcykelstier langs Smedeland og Gl. Landevej, der tjener til at afvikle cykelpendling og lignende trafik, hvorfor det grønne strøg forventes udformet, så det ikke vil være egnet som cykelgenvej gennem området mellem Smedeland og Gl. Landevej.

6.4 Kumulative effekter

Der vil som led i den samlede omdannelse af Hersted Industripark formentlig være en række sideløbende udviklingsprojekter på forskellige ejendomme i nærområdet, som kan afstedkomme kumulerede effekter på trafikken.

I Albertslund Kommune er der planlagte eller igangværende byomdannelsesprojekter (bolig og erhverv) i nærheden på følgende adresser

- Smedeland 2-4
- Smedeland 6
- Smedeland 8A
- Smedeland 20
- Smedeland 28
- Smedeland 30
- Smedeland 38
- Fabriksparken 3

Det gælder for samtlige områder, at de trafikalt betjenes af Smedeland, som med to spor i såvel nordlig som sydlig retning dog vurderes at have tilstrækkelig kapacitet til at kunne håndtere en betydelig trafikforøgelse.

Derudover er der i Glostrup Kommune indenfor cirka 1 km fra planområdet flere boligprojekter på vej. Det vurderes, at projekterne i Glostrup Kommune ikke påvirker vejene omkring planområdet. Jævnfør ovenfor er betydningen i forhold til det overordnede vejnet miljøvurderet tidligere og indgår derfor ikke i denne vurdering.

I det samlede område vil der således forventeligt ske en gradvis omdannelse inden for en periode på 5-7 år, der understøtter trafiksikkerheden. I overgangsfasen kan der forventes betydelige vejarbejder i området, samtidig med at bløde trafikanter fra nyetablerede boligområder skal deles om pladsen med lastbiltrafik fra de virksomheder, der fortsat er i drift.

Under omdannelsen af Hersted Industripark, vil der således være behov for vedvarende myndighedsmæssig fokus på at sikre såvel trafikafvikling som et højt niveau af trafiksikkerhed.

6.5 Afværgende foranstaltninger

Det vurderes, at planforslagene om grundlæggende ombygning af infrastrukturen i hele området jævnfør [Masterplan 2045](#) vil afværge mulige negative påvirkninger og på sigt skabe et område, hvor trafikformer og -mængder harmonerer med den fysiske udformning af veje, stier og byrum. Hvor stiforløb i området tilsluttes vejene omkring planområdet, skal det i forbindelse med detailudformning og udarbejdelse af byggeretsgivende

lokalplaner sikres, at tilslutningen udformes sikkert ved anvendelse af opmærksomhedsskabende tiltag, eksempelvis hævede flader eller lignende. Det skal i den videre planlægning sikres, at stiforløb fra rammelokalplanområdet fungerer i sammenhæng med det øvrige sti- og trafiknet i Albertslund Kommune, hvor cykler og biler i vid udstrækning færdes ad fysisk adskilte forløb.

Inden for rammelokalplanområdet vil der være behov for at iværksætte relevante midlertidige løsninger, der kan sikre såvel fremkommelighed som trafiksikkerhed.

Da planen ikke fastlægger placering af byggefeltet og veje, og da udbygningstakten ikke er kendt, er det ikke muligt på nuværende tidspunkt at fastlægge konkrete og relevante afværgeforanstaltninger i forhold til trafiksikkerhed i anlægssituationen.

6.6 Overvågning

Der iværksættes ikke konkrete overvågningstiltag, da der jævnfør afsnit 6.5 ikke iværksættes afværgeforanstaltninger i relation til planforslagernes vedtagelse.

7 Befolkning og menneskers sundhed - støj

I dette afsnit vurderes støj fra veje og ekstern støj fra virksomheder.

7.1 Miljøstatus og mål

Støjgrænserne beskrives ud fra områdets faktiske anvendelse, samt områdets status som hhv. byomdannelsesområde og område med blandede byfunktioner i kommuneplanen.

Desuden fremgår det af planlovens § 15, stk. 1, at en lokalplan kun må udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener. Begrebet "støjfølsom anvendelse" omfatter blandt andet boliger og tilhørende opholdsarealer.

Vejstøj og virksomhedsstøj behandles særskilt med forskellige lovbestemmelser, støjindikatorer og grænseværdier. I det følgende gennemgås grænseværdier og den efterfølgende støjundersøgelse af vejstøj og virksomhedsstøj derfor særskilt.

Rammelokalplanområdet er i den gældende [Kommuneplan 2022-2034](#) i retningslinje 16 udlagt som byomdannelsesområde jævnfør [planlovens](#) § 11 a, stk. 1, nr. 2 (se afsnit 3.1.1 om Kommuneplan 2022 - 2034).

Anvendelsesmæssigt er området jævnfør [planlovens](#) § 11 b, stk. 1, nr. 2 derudover udlagt til "*Blandet bolig og erhverv*" i kommuneplanen (rammeområde BE17 Sydvangen øst). Det fremgår heraf, at der kan etableres virksomheder i miljøklasse 1 - 3 i området. Begrebet miljøklasser stammer fra [Håndbog om Miljø og Planlægning](#) (Miljøministeriet, 2004).

Tabel 7-1. Virksomhedstyper og anbefalede afstandsklasser - miljøklasse 1-3 (Miljøministeriet, 2004)

Afstandsklasser		
Der opereres med 7 klasser og disse klassers anbefalede afstand til boligområder:		
Klasse 1	0 meter	forretninger, liberale erhverv, kontorer og småværksteder med butik.
Klasse 2	20 meter	bogbinderier, elektronikværksteder og. f.eks. laboratorier.
Klasse 3	50 meter	håndværksprægede virksomheder og visse servicevirksomheder.

Miljøklasserne er koblet til et vejledende afstandskrav jævnfør Tabel 7-1 . Der er opstillet i alt 7 miljøklasser, som kan benyttes til indplacering af virksomhedstyper. Miljøklasserne skal ses som en hjælp i planlægningen, da de beskriver en skønsmæssig mindste afstand til forureningsfølsom anvendelse (eksempelvis boliger) fra en virksomhed. Udgangspunktet er, at afstanden skal give en rimelig sikkerhed for, at boligerne ikke udsættes for miljøgener, og at virksomheden ikke efterfølgende mødes med skærpede miljøkrav.

Det er i kommuneplanens generelle anvendelsesbestemmelser fastlagt, at virksomheder i området skal overholde de vejledende støjkrafter for blandet bolig- og erhvervsområde. Dag/aften/nat er den maksimale støjbelastning således 55/45/40 dB(A) (Miljøstyrelsen, 1984).

Såfremt miljøklasserne ukritisk anvendes som grundlag for planlægningen af rammelokalplanområdet, kan der lokaliseres nye virksomheder i for eksempel klasse 3 med op til 50 meter afstandskrav til støjfølsom anvendelse som boliger. Dette kan bremse byomdannelsen og forsinke eller hindre omdannelsen fra industri- til kontorerhverv, som er en af hjørnestenene i den ønskede overordnede udvikling i området (Albertslund Kommune, 2019 - 2).

For at sikre, at lokalisering af visse erhvervstyper ikke hindrer den ønskede omdannelse, er rammerne for erhvervsanvendelse i det blandede bolig- og erhvervsområde (delområde 1) i rammelokalplanforslaget konkretiseret til "*kontor- og serviceerhverv, publikumsorienterede serviceerhverv og offentlige formål*".

Disse overordnede anvendelseskategorier er i [Vejledning i anvendelseskategorier](#) (Erhvervsstyrelsen, 2019) defineret på følgende måde:

Kontor- og serviceerhverv: Kontorarbejde, rådgivningsvirksomheder, administration og øvrige liberale erhverv.

Publikumsorienterede serviceerhverv: Serviceerhverv som ikke er detailhandel, men som ofte placeres sammen med detailhandel og på lignende vis henvender sig til et bredt publikum, typisk via en facade på gadeniveau.

Offentlige formål: Uspecificerede offentlige formål, der i efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner – hvis det skønnes relevant - vil kunne detaljeres yderligere.

Forslag til rammelokalplanens anvendelsesbestemmelser sikrer således, at der ikke kan etableres nye virksomheder i området, der forudsætter afstand til miljøfølsomme anvendelser for eksempel bolig.

Støjregler i byomdannelsesområder.

Lokalplaner, der tilvejebringes for arealer i et område, som i kommuneplanen er fastlagt som et byomdannelsesområde, kan udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, når kommunen har sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år, efter at den endeligt vedtagne lokalplan er offentliggjort, jævnfør planlovens § 15 a, stk. 2. Der bliver således en overgangsperiode, hvor ny støjfølsom anvendelse må tolerere et forhøjet støjniveau i forhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, mens virksomhederne nedbringer støjen eller måske flytter til en anden adresse. Miljøstyrelsen anbefaler, at de vejledende grænseværdier kan lempes med op til 5 dB i en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år. I de første faser af byomdannelse kan der dog være behov for at støjgrænserne lempes med mere end 5 dB, hvilket skal fastsættes ud fra en konkret vurdering.

Retningslinjerne for byomdannelse er beskrevet i detaljer i [Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003 "Ekstern støj i byomdannelsesområder"](#) (Miljøstyrelsen, 2003).

Hvis der udarbejdes en lokalplan for et byomdannelsesområde baseret på lempede grænseværdier i en midlertidig periode, skal redegørelsen i lokalplanen fastlægge, hvordan det sikres, at støjbelastningen bringes til ophør inden for cirka 8 år, jævnfør [planlovens](#) § 16, stk. 7. Det er derfor væsentligt, at der indgås dialog med relevante virksomheder i forhold til fastsættelse af støjvilkår, drift for den enkelte virksomhed og mulighederne for støjreducerende tiltag. I forbindelse med den byggeretsgivende lokalplan, skal der foreligge en aftale med virksomheden i forhold til støjreducering eller ændret drift, så det sikres at grænseværdierne overholdes ved fremtidige boliger. Med "støjbelastede arealer" menes arealer, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for den pågældende anvendelse ikke kan overholdes uden etablering af afskærmningsforanstaltninger.

Planklagenævnet har tidligere udtalt (sag [PKN 19/08877](#)), at planlovens § 15 a, stk. 2 knyttet til byomdannelsesområder alene gælder områder, der er belastet af støj fra miljøbelastende erhvervsformål, havneformål eller lignende aktiviteter, og at planlovens almindelige regler fortsat gælder for trafikstøj i byomdannelsesområder.

Støjregler i områder udlagt til blandede byfunktioner - den såkaldte huludfyldningsregel. Planlovens § 15 stk. 1 og § 15, stk. 2, nr. 26 muliggør, at der i en lokalplan kan optages bestemmelser om isolering mod støj i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner, når der i lokalplanen fastsættes bestemmelser om støjisolering af de nye boliger. Planklagenævnet har i sag [PKN 20/03225](#) fastslået, at bestemmelsen i planlovens § 15, stk. 2, nr. 26 ikke forudsætter, at det udlagte planområde i praksis fungerer som blandet byområde. Det er tilstrækkeligt, at området senest samtidig med lokalplanen udlægges i kommuneplanen til område for blandede byfunktioner. I henhold til rammeområde BE13 - *Sydvangen* i Albertslund Kommunes kommuneplan kan der således i lokalplanlægningen fastlægges bestemmelser om støjisolering af nye boliger. Forslag til kommuneplantillæg 3 – *Sydvangen øst* fastholder anvendelsen af området til blandede byfunktioner i det nye rammeområde BE17 – *Sydvangen øst*.

De vejledende støjgrænser for henholdsvis vejstøj og virksomhedsstøj er gengivet herunder.

7.1.1 Vejstøj

Hersted Industripark anvendes i dag som erhvervsområde og rummer i dag en del transporttunge virksomheder. Øst for området løber desuden Nordre Ringvej (Ring 3) og nord for området løber Frederikssundmotorvejen og vest herfor Motorring 4. Lokalt støder rammelokalplanområdet op til henholdsvis vejene Naverland, Smedeland og Gl. Landevej.

Der er i [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007 "Støj fra veje"](#) (Miljøstyrelsen, 2007) fastsat en vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj for eksempelvis boligområder på 58 dB.

De vejledende grænseværdier for vejstøj er angivet i vejstøjvejledningen og skal være overholdt overalt i området – både ved facaderne og på udendørs opholdsarealer. For vejstøj benyttes parameteren L_{den} , der er en årsmiddelværdi baseret på et vægtet gennemsnit over et døgn beregnet for et helt år. De vejledende grænseværdier for vejstøj er angivet i tabellen herunder og er gældende på facader og på de udendørs opholdsarealer.

Område	Grænseværdi
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o.l.	$L_{den} \leq 53$ dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker	$L_{den} \leq 58$ dB
Hoteller, kontorer mv.	$L_{den} \leq 63$ dB

Jævnfør denne vejledning kan det i forbindelse med henholdsvis byudvikling og såkaldt "huludfyldning" accepteres at støjbelastningen overstiger 58 dB på boligernes facader såfremt, der sikres tilstrækkelige udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boligerne, hvor grænseværdien er overholdt. Samtidig skal boligernes facader udføres, så det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer (0,35 m² åbent) ikke overstiger $L_{den} = 46$ dB. I henhold til [Bygningsreglementet](#) (BR18) og [DS490:2018](#) (standard for lydklassifikation af boliger) må det indendørs støjniveau med lukkede vinduer ikke overstige $L_{den} = 33$ dB.

I forhold til konkrete beregninger og vurderinger af støjforhold på opholdsarealer anvendes definitionen af opholdsarealer i blandede bolig- og erhvervsområdet fra retningslinje 8.1 i Albertslund Kommunes [Kommuneplan 2022-2034](#):

"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".

7.1.2 Støj fra virksomheder

Støjgrænserne i forslag til lokalplan fastlægges ud fra områdets anvendelse. I henhold til Kommuneplan 2022 - 2034 er rammelokalplanområdet placeret i et område udlagt til blandet bolig og erhverv, hvormed grænseværdierne for området fastsættes til 55 dB om dag, 45 dB om aften og 40 dB om natten jævnfør nedenstående tabel, områdetype 3 ([Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"](#)). Støjgrænserne er angivet som støjbelastning, hvilket betyder, at støjbelastningen er beregnet ud fra støjens middelværdi over et længere tidsrum (om dagen 8 timer, om aftenen 1 time og om natten ½ time)

Områdetype	Mandag-fredag kl. 07-19	Mandag-fredag kl. 19-22	Alle dage

	Lørdag kl. 07-14	Lørdag kl. 14-22 Søn- og Helligdg. kl. 07-22	Kl. 22-07
1. Erhvervs- og industriområder	70	70	70
2. Erhvervs- og industriområder med forbud mod generende virksomheder	60	60	60
3. Områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområder (bykerne)	55	45	40
4. Etageboligområder	50	45	40
5. Boligområder for åben og lav boligbebyggelse	45	40	35
6. Sommerhusområder og offentligt tilgængelige rekreative områder	40	35	35

Foruden ovenstående grænseværdier er der i natperioden en grænseværdi for støjens maksimalniveau, L_{pAmax} . Grænseværdien for støjens maksimalniveau fastsættes normalt til et niveau på 15 dB over grænseværdien for støjbelastningen, hvormed grænseværdien for maksimalniveauet i natperioden bliver $L_{pAmax} = 55$ dB.

Normalt pålægges der ikke en eksisterende virksomhed restriktioner på støjvilkårene. I det omfang at eksisterende virksomheder vil give anledning til overskridelse af grænseværdierne i rammelokalplanområdet, skal det sikres, at boligerne beskyttes mod denne støj. Dette kan enten ske ved brug af enten byomdannelsesreglen, hvor støjen fra virksomhederne skal nedbringes i en overgangsperiode på 8 år fra planforslagets vedtagelse, eller huludfyldningsreglen, hvor boligerne støjisolerer jævnt overfor.

7.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. Såfremt planforslagene ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende fysiske forhold og det nuværende plangrundlag være gældende i området, indtil der igen foreligger en ny lokalplanlægning for området. 0-alternativet vurderes således om udgangspunkt at svare til den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres.

7.3 Vurdering af mulige påvirkninger - støj

Herunder følger vurdering af henholdsvis vejstøj og industristøj i relation til forslag til rammelokalplan. Da der er tale om to forskellige støjtyper med forskellige indikatorer og dertilhørende grænseværdier, vil vurderingen af de to støjtyper blive foretaget særskilt.

Vurderingen af vejstøj foretages ud fra en beregning af trafikstøjen fra de nærmeste veje baseret på de beregnede trafiktal i afsnit 6.3, eftersom støj fra det omkringliggende overordnede vejnet Nordre Ringvej (Ring 3), Motorring 4 og Frederikssundsmotorvejen ikke påvirker planområder med støj. Vurderingen af industristøj foretages på baggrund af en screening af de omkringliggende virksomheder, tidligere støjundersøgelser og oplysninger om virksomhedernes drift, hvor det har været muligt at få oplyst dette.

7.3.1 Vejstøj

Vejstøjen i området stammer fra de omkringliggende veje: Smedeland, Naverland og Gl. Landevej. For at undersøge støjbelastningen fra veje, er der foretaget en beregning af vejstøjen. Beregningerne er foretaget i henhold til [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007 "Støj fra veje"](#). Beregningen er udført efter metoden "Nord2000" med 3D beregningssoftwaren SoundPLAN®.

Beregningsmodellen er opbygget ud fra 3D kortmateriale indeholdende informationer om terrænhøjder og mulig placering og højde af eksisterende bygninger fra startredegørelsen. Der tages således udgangspunkt i forudsætninger, der er mere detaljerede end bestemmelserne i forslag til rammelokalplan. Dette er gjort for at sikre et tilstrækkeligt konkret datagrundlag med henblik på at eftervise, at intentionerne i startredegørelsen kan realiseres med tilfredsstillende margen og samtidig vurdere omfanget af planforslagenes miljøpåvirkning. Disse forudsætninger viser således én mulig måde at disponere området, men er ikke bindende for konkrete dispositioner i efterfølgende byggeretsgivende lokalplanforslag med tilhørende skitser og beregningsforudsætninger.

I forbindelse med planforslagene er der foretaget en vurdering af trafikken på de omkringliggende veje, hvilket er udgangspunktet for de udførte beregninger (se afsnit 6). For Nordre Ringvej er der anvendt trafiktal som beskrevet i notatet "[Hersted industri-park – Trafikanalyse](#)", udarbejdet af Raw Mobility juni 2020. I beregningerne er der forudsat de skilte hastigheder og med følgende trafikale forudsætninger.

Vejnavn	ÅDT	Hastighed	Fordeling/vejtype
Naverland	12.235 køretøjer	50 km/t	Lokalvej i by
Smedeland s.f. Naverland	12.120 køretøjer	50 km/t	Lokalvej i by
Smedeland n.f. Naverland	24.230 køretøjer	50 km/t	Lokalvej i by
Gamle Landevej ø.f. Smedeland	13.375 køretøjer	50 km/t	Lokalvej i by
Gamle Landevej v.f. Smedeland	360 køretøjer	50 km/t	Lokalvej i by
Nordre Ringvej	24.020 køretøjer	60 km/t	Trafikvej i by

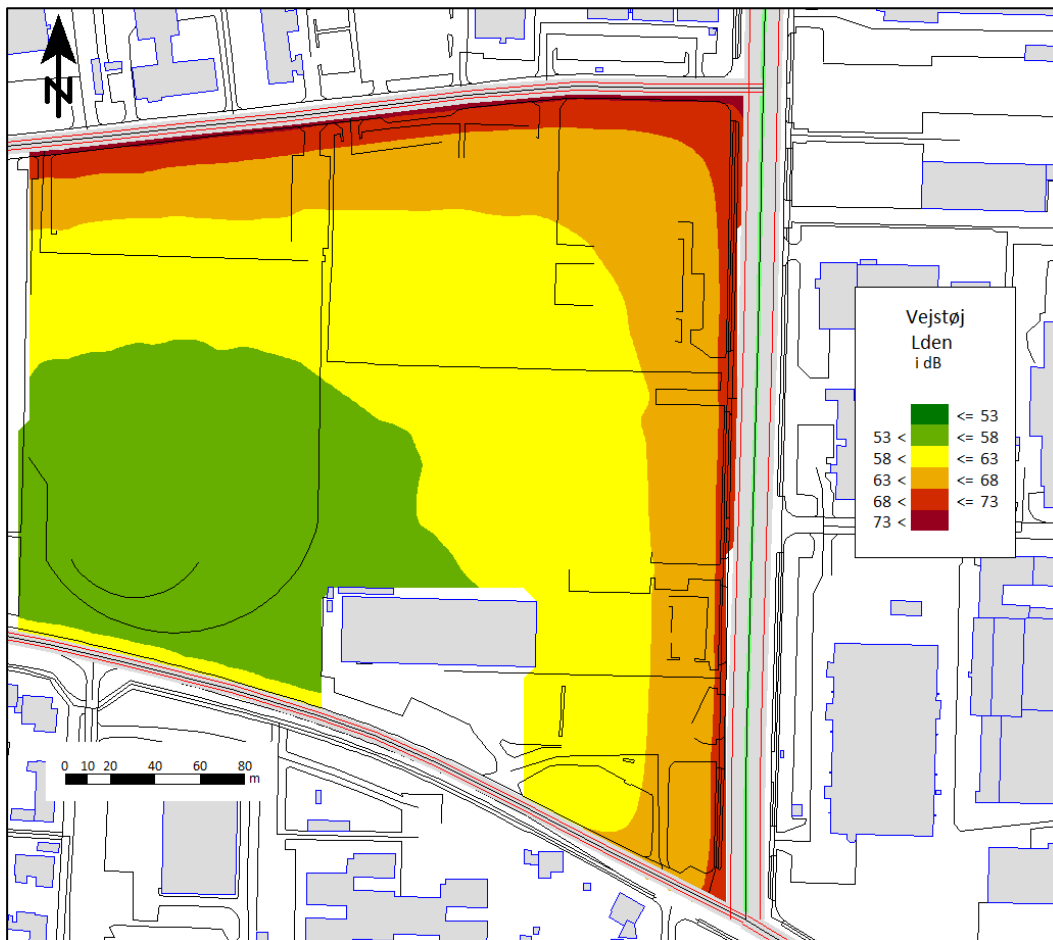
Datagrundlag og beregninger.

Beregningerne er foretaget som gridberegninger i højderne 1,5, 5 og 10 meter over terræn, svarende til henholdsvis

- udendørs opholdsarealer og facader af boliger i stueetagen

- facader i 1. sals højde
- facader i 3. sal højde.

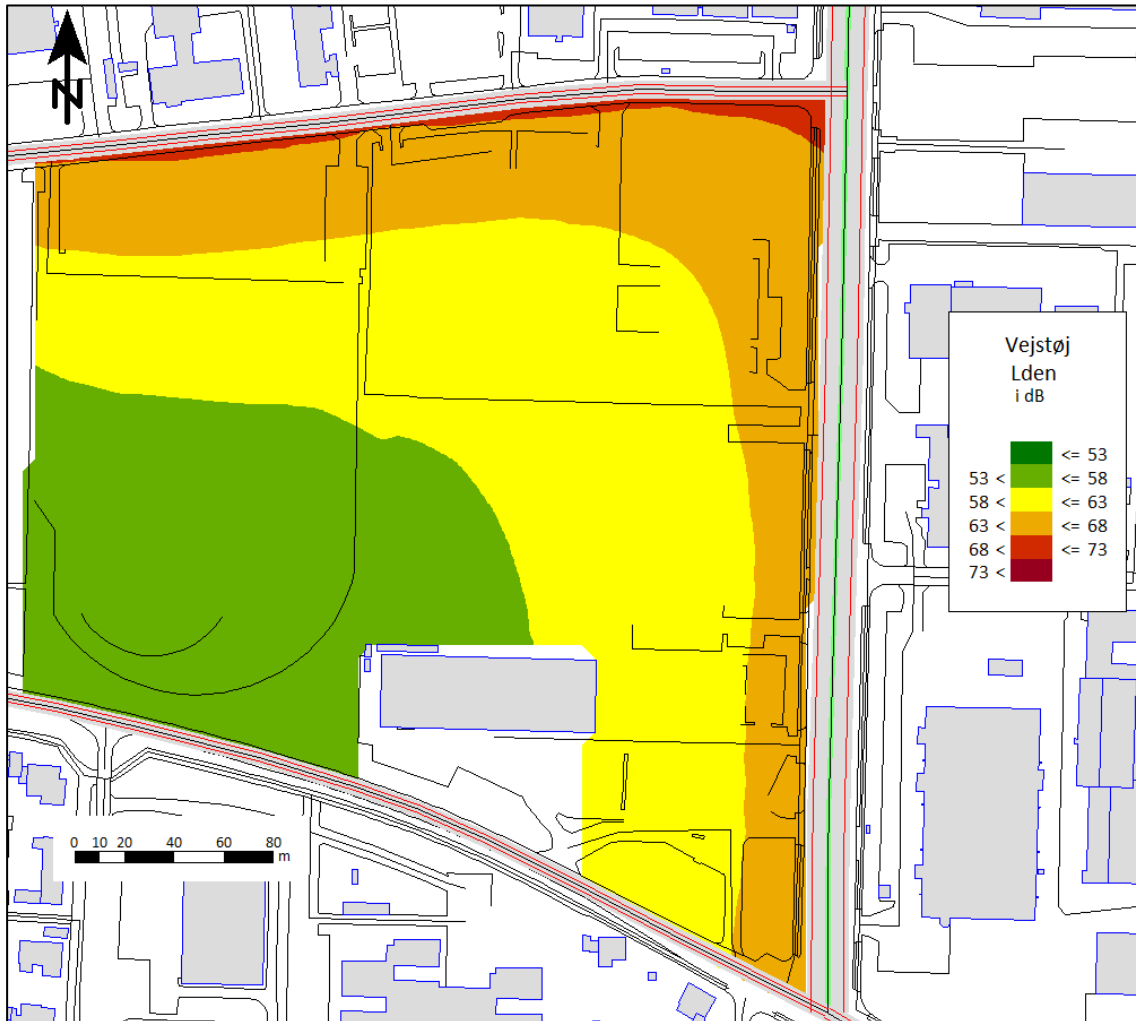
Beregningerne er indledningsvis udført med alle eksisterende bygninger i omgivelserne, men uden fremtidige bygninger i rammelokalplanområdet. Formålet med disse beregninger er at give et overblik over den grundlæggende belastning med vejstøj af planområdet og på den baggrund fastlægge minimumsafstande for bebyggelse af rammelokalplanområdet i forhold til omkringliggende veje.



Figur 7-1. Resultat af beregning af vejstøj 1,5 m over terræn (stueetage uden bygninger i rammelokalplanområdet).



Figur 7-2. Resultat af beregning af vejstøj 5 m over terræn (1. sal uden bygninger i rammelokalplanområdet).



Figur 7-3 Resultat af beregning af vejstøj 10 m over terræn (3. sal uden bygninger i rammelokalplanområdet).

Af beregningerne uden bygninger på grunden fremgår det, at store dele af rammelokalplanområdet ud mod Smedeland og Naverland vil være udsat for støjniveauer over grænseværdien på 58 dB (se afsnit 7.1.1.)

For at overholde grænseværdien på 58 dB på de udendørs opholdsarealer, når området bebygges, vil det være nødvendigt, at bygningerne udformes således, at de har en afskærmende effekt i forhold til vejene.

Med henblik på at illustrere muligheden for at sikre dette i praksis, er der foretaget en beregning af vejstøjen i området på baggrund af bygningsudformningen angivet i illustrationsplanen for området. Det skal bemærkes, at bygningsudformningen ikke er bindende, og kan ændre sig. Beregningerne er foretaget for de udendørs opholdsarealer i højden 1,5 m over terræn og desuden på facaderne af bygningerne.

Resultatet af beregningen af vejstøj på den udendørs opholdsarealer fremgår af figuren herunder:



Figur 7-4 Resultat af beregning af vejstøj 1,5 m over terrænet. Beregning inkl. bygninger fra kortbilag 6 til rammelokalplan 5.10.

Af ovenstående figur ses, at det med afskærmningen fra bygningerne alene vil være muligt at overholde grænseværdien på 58 dB i gårdområderne og i områderne mellem bygningerne.

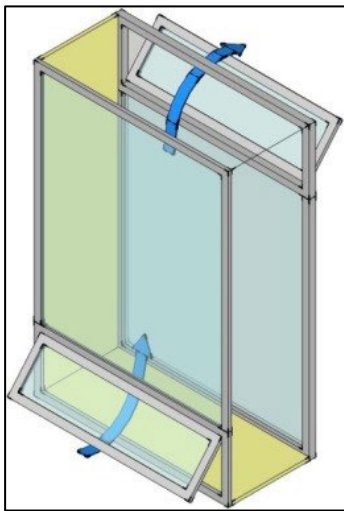
7.3.1.1 Vurdering af mulige påvirkninger - trafikstøj.

Generelt vil der være overskridelser af grænseværdien for vejstøj på 58 dB i dele af området.

Denne påvirkning vurderes i det foreliggende scenarie at være moderat til væsentlig.

Jævnfør [Miljøstyrelsens støjvejledning nr. 4 fra 2007](#) kan det i forbindelse med byfornyelse og såkaldt "Huludfyldning" accepteres, at støjbelastningen overstiger 58 dB på boligernes facader såfremt, der sikres tilstrækkelige udendørs opholdsarealer i tilknytning til boligen, hvor grænseværdien er overholdt. Samtidig skal boligernes facader udføres, så det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer (0,35 m² åbent) ikke overstiger $L_{den} = 46$ dB.

For at overholde kravet, vil det være nødvendigt med vinduer med særligt lydisolerende egenskaber i åbentstående tilstand. De mulige løsninger afhænger i høj grad af facadestøjniveauet. Ved de højest facadestøjniveauer må det påregnes, at der vil være behov for vinduer udført efter "russerprincippet". Et russervindue er kort fortalt et dobbeltvindue, hvor to vinduer er bygget sammen til ét. I det yderste vindue er der en oplukkelig ramme forneden, og i det inderste en oplukkelig ramme foroven. Kravet til et russervindue er blandt andet, at der skal være et åbningsareal på mindst 0,35 m² både inde og ude.



Figur 7-5: Princip for luftgennemstrømning gennem russervindue. Kilde: SBI anvisning 244.

Ved overskridelse af grænseværdien på facaden skal det desuden sikres, at bygningsreglementets krav til det indendørs støjniveau med lukkede vinduer på $L_{den} = 33$ dB overholdes.

For at kunne overholde grænseværdien på de udendørs opholdsarealer, skal det med bygningernes placering og udformning i den efterfølgende byggeretsgivende lokalplanlægning sikres, at vejstøjen afskærmes fra de udendørs opholdsarealer. Beregningerne har vist, at det med bygningskroppe er muligt at opnå en effektiv afskærmning af støjen på de udendørs opholdsarealer. Afhængigt af den endelige bygningsudformning, kan der være behov for supplerende afskærmende tiltag. Disse kan udføres med deciderede støjskærme, men vil også kunne løses med sekundære bygninger for eksempel cykelskure og lignende.

7.3.2 Støj fra virksomheder

Rammelokalplanområdet placeres i et eksisterende industri- og erhvervsområde, hvor virksomhederne løbende forventes afviklet, men hvor der også samtidig vil være virksomheder, som ikke forventes afviklet i perioden, hvor rammelokalplanområdet udvikles, og hvor der derfor skal tages hensyn til støjen fra virksomhederne.

7.3.2.1 Datagrundlag og beregninger.

Der er foretaget en nærmere undersøgelse af virksomhederne i området med henblik på at afklare, hvilke virksomheder, der kan give anledning til støj i rammelokalplanområdet og i givet fald den forventede støjpåvirkning. Undersøgelsen er foretaget på baggrund af eksisterende undersøgelser foretaget for andre omkringliggende områder, der er under udvikling / omdannelse og ud fra nærmere oplysninger fra virksomhederne om deres drift.

For virksomheder, der ikke foreligger undersøgelser for, og det ikke har været muligt at indhente oplysninger om driften, er der foretaget en undersøgelse på baggrund af aktiviteterne på virksomheden i forhold til de eksisterende grænseværdier. Disse undersøgelser er som udgangspunkt foretaget for aktiviteterne i natperioden, da referencetidsrummet her er kortest samtidig med, at grænseværdien er mest restriktiv. Med denne tilgang forudsættes det, at virksomheden anvender deres fulde støjgrænser, hvilket ikke er sikkert i praksis. Men det sikrer virksomheden mod at blive dårligere stillet, såfremt den ikke udnytter det fulde råderum op til de gældende støjgrænser.

I natperioden skal der tages højde for grænseværdien for støjbelastningen ved boliger og desuden til grænseværdien for støjens maksimalniveau. I vurderingen er der derfor medtaget både støjbelastningen fra de forventede aktiviteter og maksimalniveauet af de impulsagtige lyde, der kan forekomme.

7.3.2.2 Virksomheder i området.

I Hersted er der flere ejendomme, der er under omdannelse. Det må derfor forventes, at flere af virksomhederne vil blive afviklet, og der kan derfor være virksomheder, som ikke længere vil eksistere ved udvikling af rammelokalplanområdet. I vurderingen af støj fra industri i området vil der blive kigget på støjen fra alle de nærmeste omkringliggende virksomheder.

Der er foretaget en vurdering af de nærmeste virksomheder og deres mulige støjbelastning af rammelokalplanområdet. En liste over virksomhederne og deres adresser kan ses i tabellen herunder. Der er som led i udarbejdelsen af denne miljørapport foretaget konkrete vurderinger af støjen fra hver af virksomhederne.

Adresse	Virksomhed	Type
Naverland 2	Blandet	Kontorbygning
Naverland 4	Blandet	Kontorbygning
Naverland 6	Shark Gaming Systems A/S	Kontorbygning
Naverland 7, 9	UPS Danmarks APS	Fragt/logistik

Naverland 8	Sparta Cph ApS	Fragt/logistik
Smedeland 1C	ZN Autocenter	Autoværksted
Smedeland 2-4	Løwener	Maskinværksted
Smedeland 7	Blandet	Kontor, lager/depot, butikker /showroom
Smedeland 9	Blandet	Fragt
Smedeland 14	B.S. Specialslinger A/S	Produktionsvirksomhed
Smedeland 16	-	Fraflyttet
Smedeland 20	New Era Publications	Forlag
Smedeland 22	Skalog	Fragt/logistik
Smedeland 24	Transport 24	Lagerhotel
Smedeland 26B	Saniona	Forskning/laboratorie



Figur 7-6 Oversigt over virksomhedernes placering i området. Rammelokalplanområdet er markeret med blåt.

7.3.2.2.1 Naverland 2, 4 og 6

Naverland 2, 4 og 6 er kontorbygninger beliggende umiddelbart nord for rammelokalplanområdet. Det vurderes, at kontoraktiviteterne ikke bidrager med væsentlig virksomhedsstøj til rammelokalplanområdet.

7.3.2.2 Naverland 7, 9 (UPS Danmark ApS)

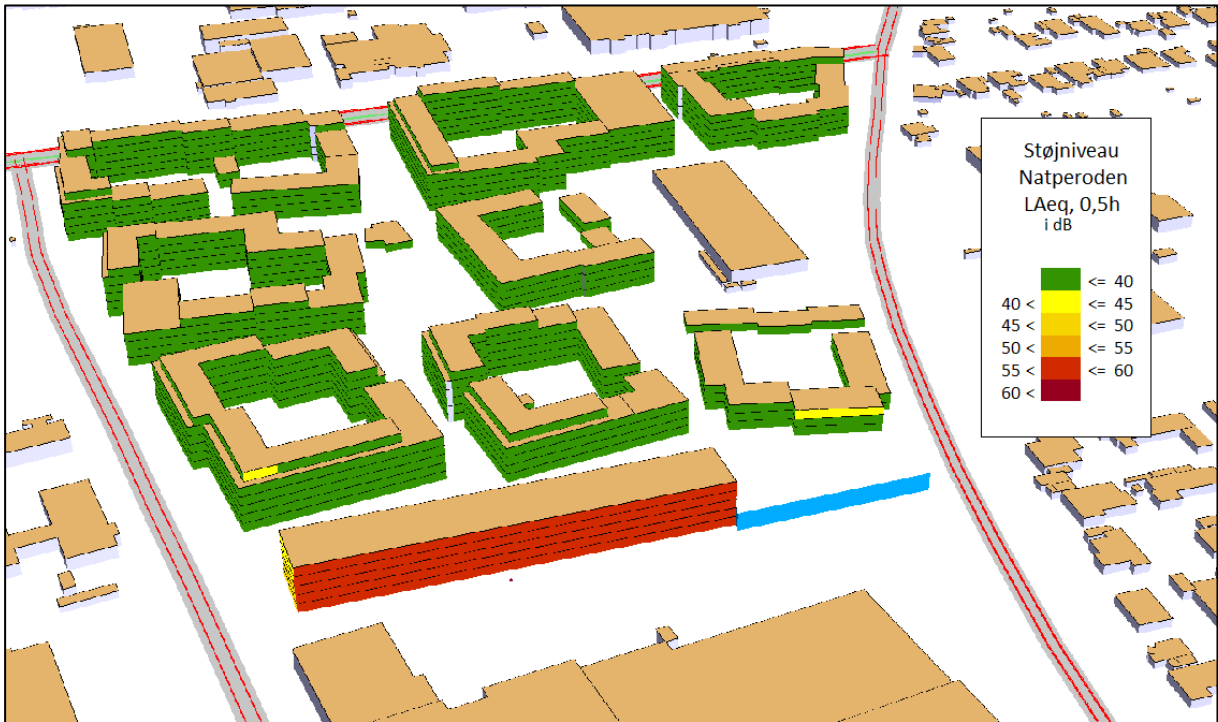
Virksomheden er et fragtfirma beliggende umiddelbart vest for rammelokalplanområdet. Virksomheden er i drift døgnet rundt, og således også i natperioden, hvor referen-ceperioden for støjbelastningen er kortest og støjgrænsen ved boliger mest restriktiv. Det har ikke været muligt at få oplysninger om eksisterende støj kortlægninger af virksomheden og driften af denne, hvorfor støjbelastningen er vurderet ud fra de normalt mest støjende aktiviteter på denne type virksomhed og de eksisterende støjgrænser i skel.

De mest støjende aktiviteter vurderes at være håndtering af varer i lastbilerne og kørsel med lastbiler, hvilket ligger til grund for vurderingen af støj. Ud fra disse støj kilder er der foretaget en vurdering af støjen til rammelokalplanområdet. Til vurderingen er forudsat følgende kildestyrker. Det er forudsat, at varehåndtering foregår ved lastbilsluser, så der ikke er varehåndtering på rampe/terræn.

Støj kilder	Kildestyrke
Kørsel med lastbil	$L_{wA} = 101$ dB
Varehåndtering i vogn	$L_{wA} = 90$ dB
Varehåndtering i vogn, maksimalniveau	$L_{wAmax} = 106$ dB

Vurderingen er foretaget ud fra den eksisterende støjgrænse i skel til udviklingsområdet på 60 dB. Støj kilderne er indlagt i beregningsmodellen og er justeret, således at støjbelastningen i skel er netop 60 dB. Derefter er bygningerne fra illustrationsplanen indlagt i modellen, og støjen fra virksomheden er beregnet på facaderne af de fremtidige bygninger og på de udendørs opholdsarealer. Sammen med bygningerne er der syd for parkeringshuset mod vest regnet ud fra et scenarie med en 6 m høj støjskærm i forlængelse af parkeringshuset.

Resultaterne af beregningerne fremgår af figuren herunder. Der er foretaget beregninger af støjbelastningen i natperioden og af støjens maksimalniveau. For støjbelastningen sammenholdes beregningsresultaterne med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj ved blandet bolig og erhverv på 40 dB i natperioden. For støjens maksimalniveau sammenlignes resultaterne med grænseværdien på $L_{pAmax} = 55$ dB. Grænseværdien for støjens maksimalniveau er kun gældende i natperioden.



Figur 7-7 Resultat af beregning af støjniveau fra UPS på bygningernes facader i natperioden, set fra vest. Supplerende støjskærm er markeret med blå farve.



Figur 7-8. Resultat af beregning af støjniveau fra UPS på de udendørs opholdsarealer i natperioden. Beregningshøjde: 1,5 m over terræn.



Figur 7-9 Resultat af beregning af maksimalniveau fra UPS på bygningernes facader, set fra vest. Supplerende støjskærm er markeret med blå farve.



Figur 7-10 Resultat af beregning af maksimalniveau fra UPS på de udendørs opholdsarealer. Beregningshøjde: 1,5 m over terræn.

Som det fremgår af beregningsresultaterne, vil grænseværdierne være overskredet på enkelte af bygningernes facader og på mindre dele af området på terræn i området tættest på UPS. Parkeringshuset vil dog have en betydelig skærmende effekt, der gør, at grænseværdierne kan forventes overholdt i størstedelen af området. Områder, hvor der er overskridelse af grænseværdien på terræn, kan ikke medregnes i opgørelsen af fælles udendørs opholdsarealer.

Når virksomhedsstøj medfører overskridelse af grænseværdierne på boligerne facader, kan huludfyldningsreglen anvendes efter byomdannelsesreglerne, hvormed der kan stilles krav til det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer.

7.3.2.2.3 Naverland 8 - Sparta Cph ApS

Virksomheden er et fragtfirma beliggende umiddelbart nordvest for rammelokalplanområdet. Virksomheden er i drift døgnet rundt, og således også i natperioden, hvor referencerperioden for støjbelastningen er kortest og støjgrænsen ved boliger mest restriktiv.

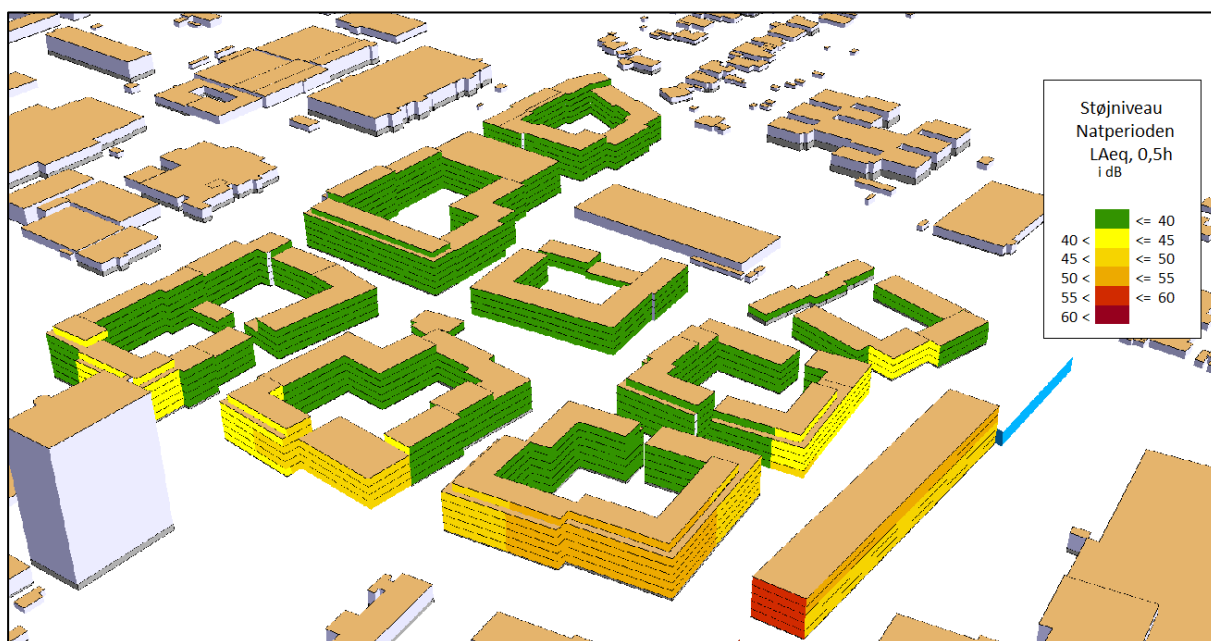
Det har ikke være muligt at få oplysninger om eksisterende støjkortlægninger af virksomheden og driften af denne. Støjbelastningen fra virksomheden er derfor på samme måde som UPS vurderet ud fra de normalt mest støjende aktiviteter på denne type virksomheder og de eksisterende støjgrænser i skel.

Til vurderingen er forudsat følgende kildestyrker:

Støjkilder	Kildestyrke
Kørsel med lastbil	$L_{WA} = 101$ dB
Varehåndtering i vogn	$L_{WA} = 91$ dB
Varehåndtering på rampe, maksimalniveau	$L_{WAm\text{ax}} = 112$ dB

Vurderingen er foretaget ud fra den eksisterende støjgrænse i skel til udviklingsområdet på 60 dB. Støjkilderne er indlagt i beregningsmodellen og er justeret, så støjbelastningen i skel er netop 60 dB. Derefter er bygningerne fra illustrationsplanen indlagt i modellen, og støjen fra virksomheden er beregnet på facaderne af de fremtidige bygninger og på de udendørs opholdsarealer.

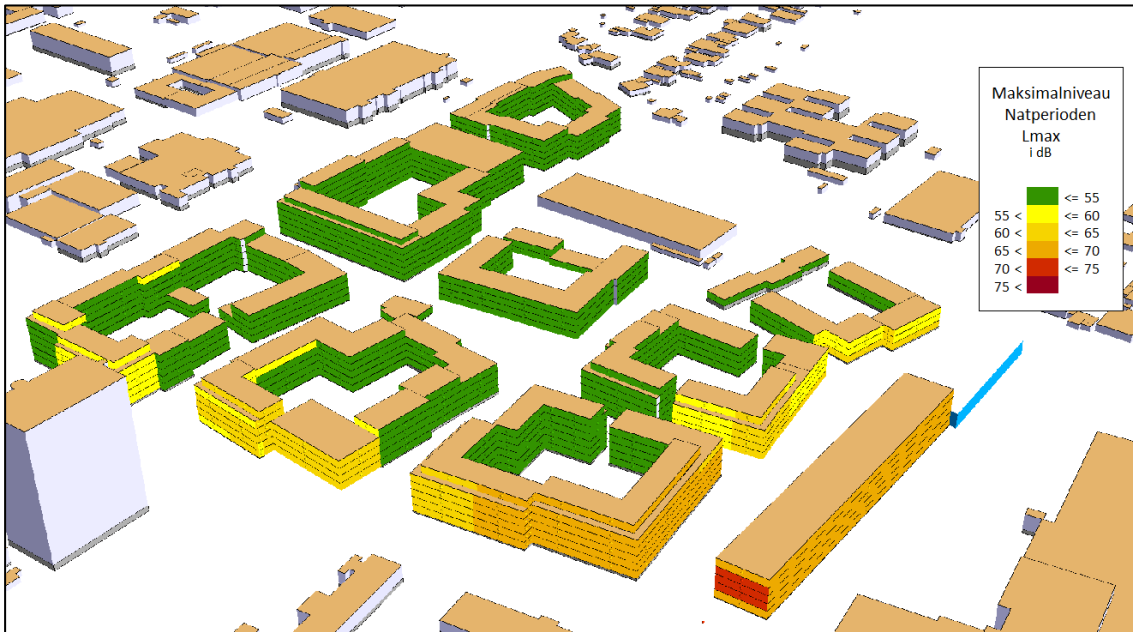
Resultaterne af beregningerne fremgår af figurerne herunder. Der er foretaget beregninger af støjbelastningen i natperioden og af støjens maksimalniveau. For støjbelastningen sammenholdes beregningsresultaterne med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj ved blandet bolig og erhverv på 40 dB i natperioden. For støjens maksimalniveau sammenlignes resultaterne med grænseværdien på $L_{pA\text{max}} = 55$ dB. Grænseværdien for støjens maksimalniveau er kun gældende i natperioden.



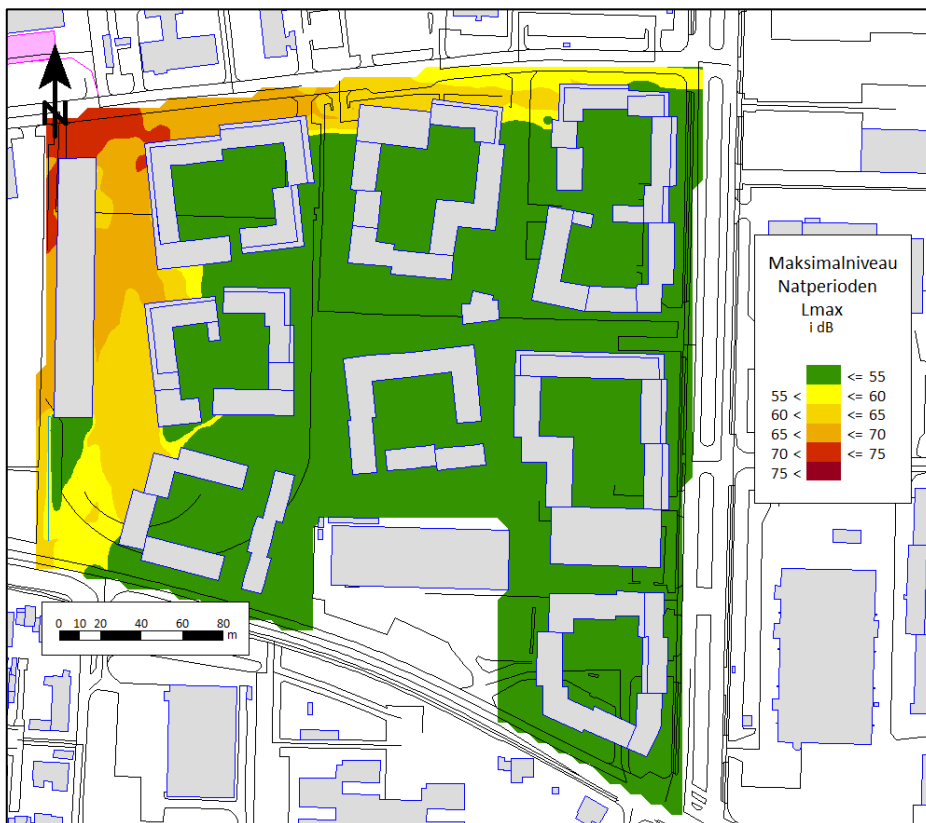
Figur 7-11: Resultat af beregning af støjniveau fra Sparta CPH ApS på bygningernes facader i natperioden, set fra nordvest.



Figur 7-12: Resultat af beregning af støjniveau fra Sparta Cph ApS på de udendørs opholdsarealer i natperioden. Beregningshøjde: 1,5 m over terræn.



Figur 7-13 Resultat af beregning af maksimalniveau fra Sparta Cph ApS på bygningernes facader, set fra nordvest.



Figur 7-14 Resultat af beregning af maksimalniveau fra Sparta Cph ApS på de udendørs opholdsarealer. Beregningshøjde: 1,5 m over terræn.

Som det fremgår af beregningsresultaterne, vil grænseværdierne være overskredet på de nordvendte facader af boligerne tættest på virksomheden. Overskridelserne vurderes at skyldes, at støjen kan udbrede sig uafskærmet fra virksomheden til facaderne i

rammelokalplanområdet. På de nordligste facader er der tale om store overskridelser af grænseværdien for natperioden. Foruden facaderne vil der være større områder af de udendørs opholdsarealer, hvor grænseværdierne er overskredet.

7.3.2.2.4 Smedeland 1C - ZN Autocenter

Virksomheden er et autoværksted beliggende umiddelbart op til rammelokalplanområdet. Autoværkstedet har porte mod syd, hvormed den største støjdbredelse vil være mod syd. Virksomheden er omfattet af [autoværkstedsbekendtgørelsen](#) (LBK nr. 908 af 30/08/2019), hvoraf det fremgår, at autoværksteder skal begrænse støjgenerne. Inden for en afstand af 20 meter fra forureningsfølsomt område, skal enhver støjende aktivitet i tidsrummet 7 - 22 således foregå indendørs for lukkede porte, døre og vinduer. I tidsrummet 22 - 7 er enhver støjende aktivitet forbudt.

Virksomheden vil således ikke kunne have støjende aktiviteter i natperioden, hvor grænseværdierne er mest restriktive. Jævnfør virksomhedens hjemmeside er virksomheden åben i tidsrummet 8 - 17 og er dermed åben i dagperioden, hvor grænseværdien for støjen 55 dB.

Ud fra de eksisterende støjvilkår kan det derfor ikke udelukkes, at der i dagperioden vil forekomme mindre overskridelser af grænseværdien i området tættest på virksomheden.

7.3.2.2.5 Smedeland 2-4 - Løvener

Virksomheden er en kontor- og værkstedsbygning beliggende cirka 40 m øst for rammelokalplanområdet. Virksomheden oplyser, at den ikke er i drift i natperioden og oftest lukker værkstederne kl. 15:30, hvormed der heller ikke er drift i aftenperioden. Aktiviteterne foregår som udgangspunkt indendørs, hvorfor virksomheden ikke vurderes at bidrage med væsentlig virksomhedsstøj til rammelokalplanområdet.

7.3.2.2.6 Smedeland 7

Smedeland 7 er beliggende umiddelbart nord for rammelokalplanområdet og består af kontorer, en smule lager/depot og af pavilloner, der anvendes til butikker/showroom. Mod rammelokalplanområdet ligger pavillonerne, der anvendes til butikker/showroom, mens kontorhotel og depot/lager er beliggende længere mod nord. Depot/lager tilgås fra rampe mod nord og er således afskærmet af egen bygning i forhold til rammelokalplanområdet. På baggrund af dette vurderes det, at der ikke vil være noget væsentlig støj fra ejendommen til rammelokalplanområdet.

7.3.2.2.7 Smedeland 9

Ejendommen huser flere virksomheder, herunder også fragtfirmaer, med porte mod syd. Ejendommen er beliggende cirka 100 m nord for rammelokalplanområdet. Det har

ikke være muligt at få oplysninger om eksisterende støjkortlægninger af virksomheden eller oplysninger om driften. Støjbelastningen fra virksomheden er derfor på samme måde som UPS vurderet ud fra de normalt mest støjende aktiviteter på denne type virksomhed og de gældende støjgrænser i skel. Det forudsættes, at virksomheden er i drift døgnet rundt, således også i natperioden, hvor referenceperioden for støjbelastningen er kortest og støjgrænsen ved boliger mest restriktiv.

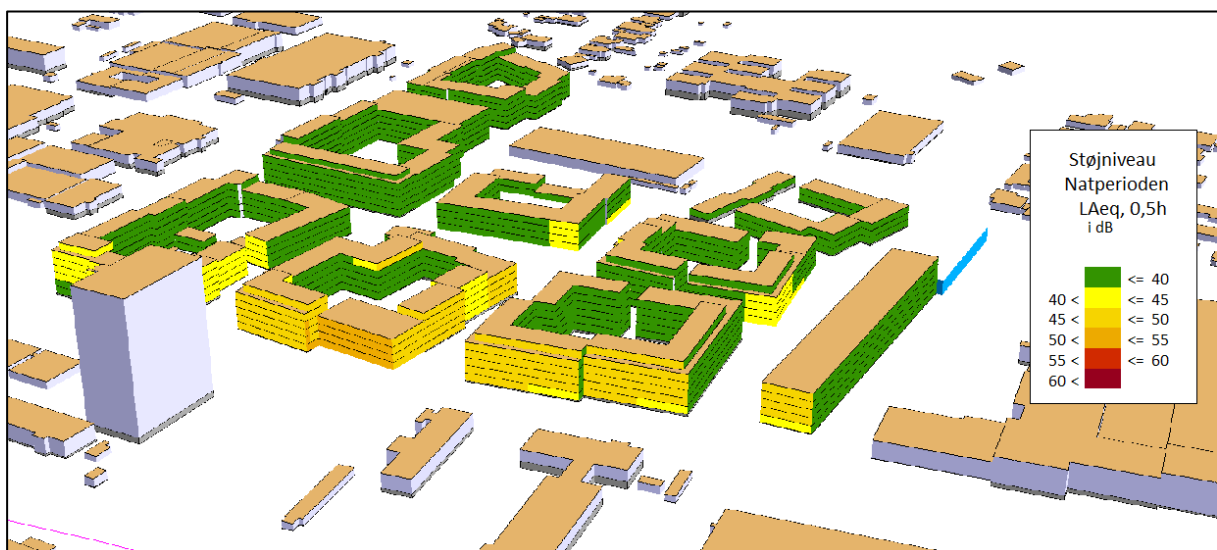
Til vurderingen er forudsat følgende kildestyrker:

Støjkilder	Kildestyrke
Kørsel med lastbil	$L_{wA} = 101$ dB
Varehåndtering i vogn	$L_{wA} = 92$ dB
Varehåndtering i vogn, maksimalniveau	$L_{wAmax} = 106$ dB

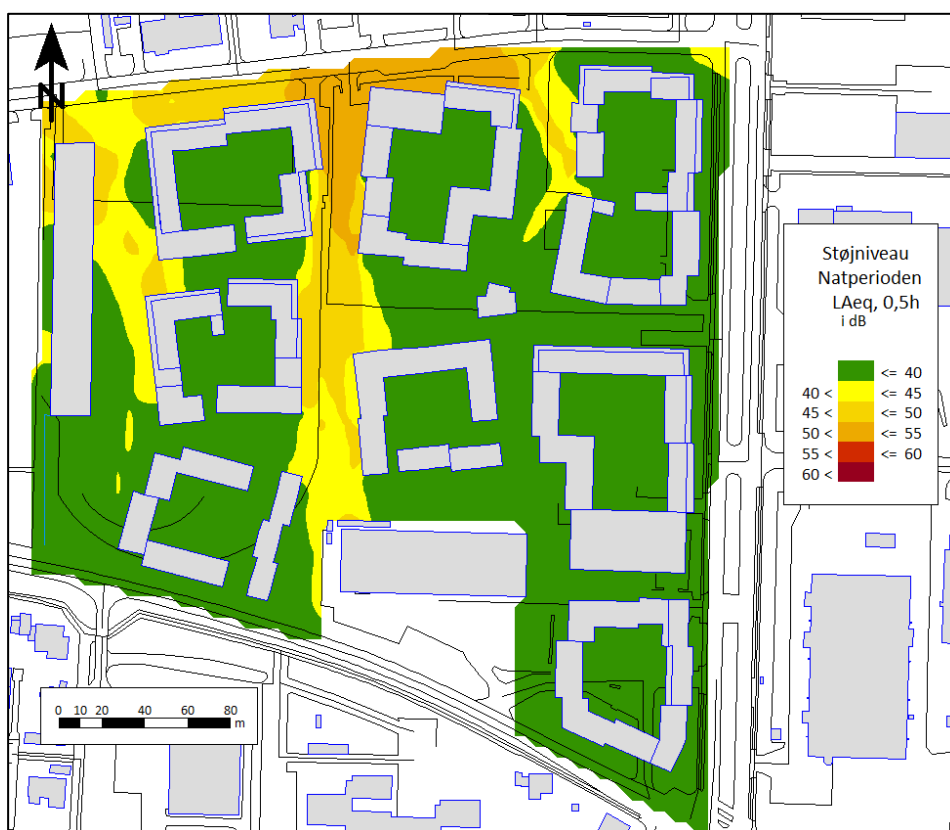
Vurderingen er foretaget ud fra den eksisterende støjgrænse i skel til nærmeste nabo på 60 dB. Støjkilderne er indlagt i beregningsmodellen og er justeret således, at støjbelastningen i skel er netop 60 dB. Derefter er bygningerne fra illustrationsplanen indlagt i modellen, og støjen fra virksomheden er beregnet på facaderne af de fremtidige bygninger og på de udendørs opholdsarealer.

Resultaterne af beregningerne fremgår af figurerne herunder. Der er foretaget beregninger af støjbelastningen og af støjens maksimalniveau. For støjbelastningen sammenholdes beregningsresultaterne med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj ved blandet bolig og erhverv på 40 dB i natperioden.

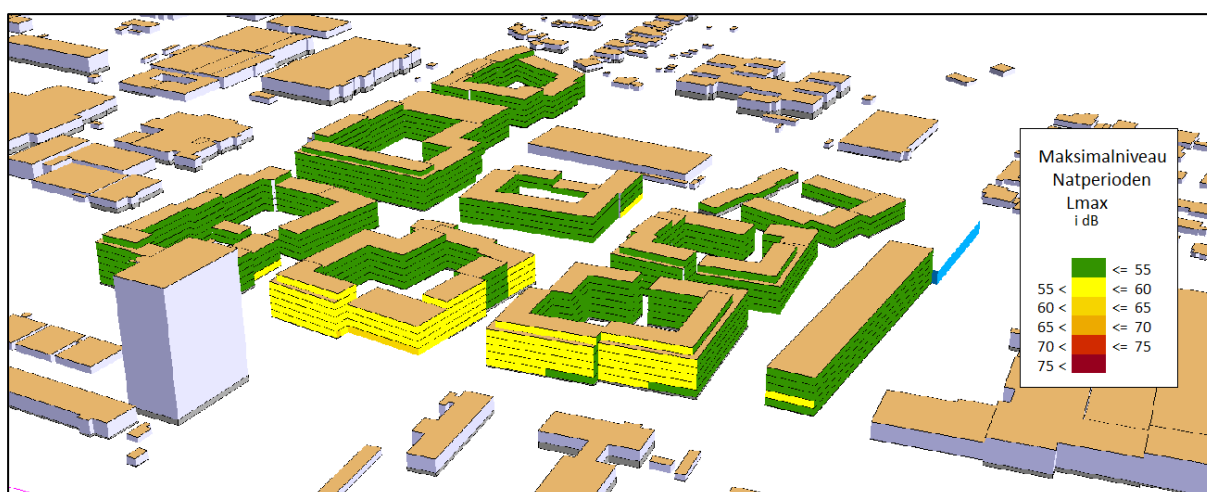
For støjens maksimalniveau sammenlignes resultaterne med grænseværdien på $L_{pAmax} = 55$ dB. Grænseværdien for støjens maksimalniveau er kun gældende i natperioden.



Figur 7-15: Resultat af beregning af støjniveau fra Smedeland 9 på bygningernes facader i natperioden, set fra nord.



Figur 7-16. Resultat af beregning af støjniveau fra Smedeland 9 på de udendørs opholdsarealer i natperioden. Beregningshøjde: 1,5 m over terræn.



Figur 7-17 Resultat af beregning af maksimalniveau fra Smedeland 9 på bygningernes facader, set fra nord.



Figur 7-18 Resultat af beregning af maksimalniveau fra Smedeland 9 på de udendørs opholdsarealer. Beregningshøjde: 1,5 m over terræn.

Som det fremgår af beregningsresultaterne, vil støjen fra virksomheden medføre overskridelse af grænseværdien på facaderne af de nordligste bygninger. Her vil der desuden være overskridelser af grænseværdierne for støjens maksimalniveau i natperioden. Af beregningerne af støj 1,5 m over terræn kan det desuden ses, at der vil være overskridelser på en del af de udendørs opholdsarealer mellem bygningerne. Overskridelserne skyldes her, at støjen i høj grad kan udbrede sig uafskærmet.

7.3.2.2.8 Smedeland 10 - Skanlog

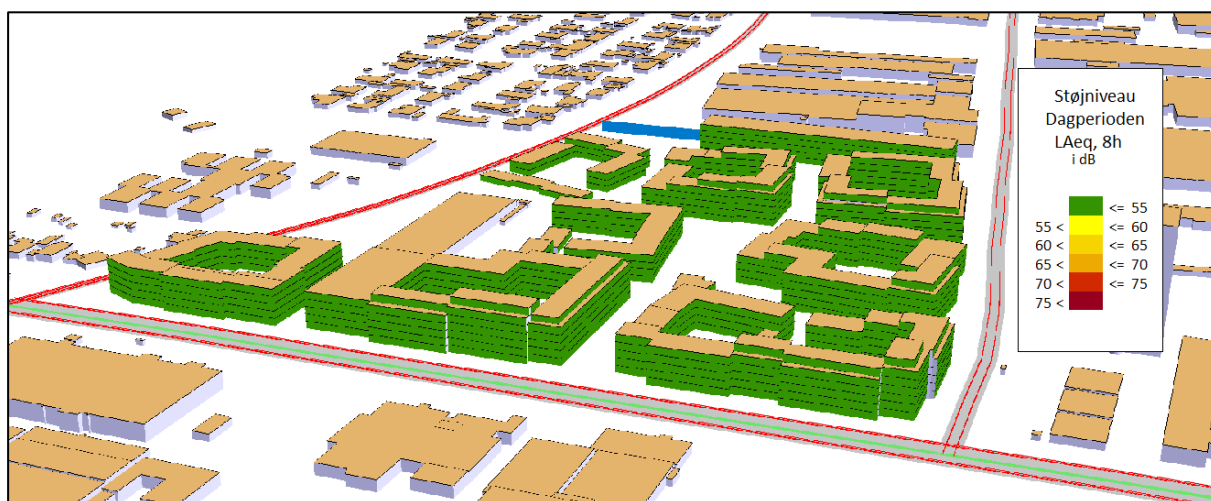
Virksomheden er et fragtfirma beliggende cirka 170 m øst for rammelokalplanområdet, men med udkørsel mod Smedeland. I forbindelse med støjundersøgelsen, er der taget kontakt til virksomheden, der er kommet med oplysninger om driften. Aktiviteterne på virksomheden foregår udelukkende i dagperioden på hverdage, hvor der er aktiviteter med kørsel med lastbiler og varevogne, kørsel med personbiler og af- og pålæsning af trailere.

Den oplyste drift af virksomheden er gengivet i tabellen herunder:

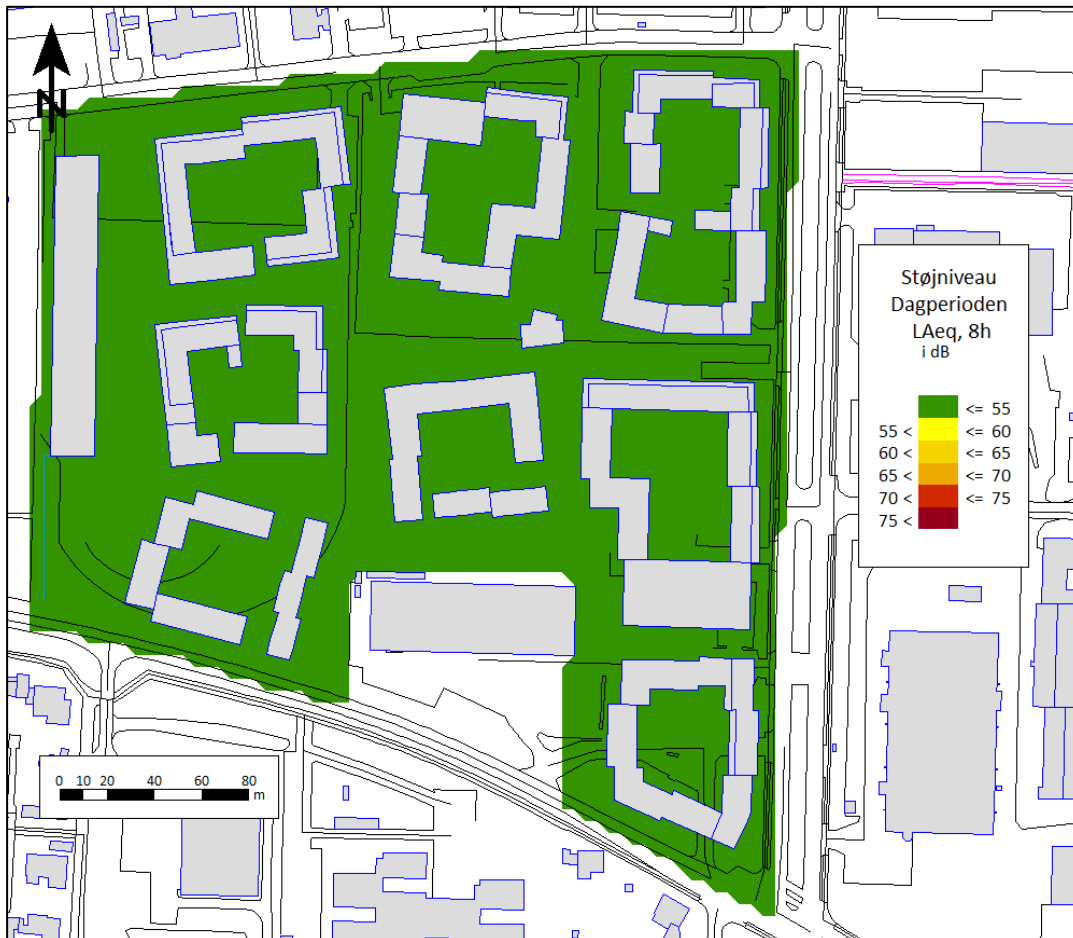
Støjkilde	Drift - dagperioden	Kildestyrke
-----------	---------------------	-------------

S1 Af- og pålæsning af lastbiler ved sydrampe	3 læsninger af 30 min på 8 timer	$L_{WA} = 91 \text{ dB}$
S2 Lastbil kørsel til sydrampe	3 stk. på 8 timer	$L_{WA} = 101 \text{ dB}$
S3 Af- og pålæsning af lastbiler ved vestrampe	20 læsninger af 30 min på 8 timer	$L_{WA} = 91 \text{ dB}$
S4 Lastbil kørsel til vestrampe	20 stk. på 8 timer	$L_{WA} = 101 \text{ dB}$
S5 Personbiler kører - vestport	16 stk på 8 timer	$L_{WA} = 90 \text{ dB}$
S6 Personbil, parkeringsoperation vest	16 parkeringsoperationer af 30 sekunder på 8 timer	$L_{WA} = 85 \text{ dB}$
S7 Personbil, parkeringsoperation syd	30 parkeringsoperationer af 30 sekunder på 8 timer	$L_{WA} = 85 \text{ dB}$

Resultaterne af beregningerne fremgår af figurerne herunder:



Figur 7-19 Resultat af beregning af støj fra Skanlog på bygningernes facader i dagperioden, set fra øst.



Figur 7-20. Resultat af beregning af støjniveau fra Skanlog på de udendørs opholdsarealer i dagperioden. Beregningshøjde: 1,5 m over terræn.

Af beregningsresultaterne af støj fra Skanlog kan det ses, at grænseværdierne vil være overholdt overalt i rammelokalplanområdet.

7.3.2.2.9 Smedeland 14 - B.S. Specialslanger A/S

Virksomheden er en produktionsvirksomhed med tilhørende kontorfaciliteter, beliggende cirka 40 m øst for rammelokalplanområdet. Ejendommen er indrettet med kontorbygningen længst mod vest og med rampe til lastbil på den østlige side af grunden. Virksomhedens bygning afskærmer dermed støjen herfra på rammelokalplanområdet. Idet forventede støjende aktiviteter vil foregå afskærmet fra rammelokalplanområdet, vurderes det, at der ikke vil være væsentlig støjpåvirkning fra virksomheden.

7.3.2.2.10 Smedeland 20 - New Era Publications

Virksomheden er et forlag beliggende umiddelbart nordøst for rammelokalplanområdet. De mest betydende støjkluder på virksomheden er parkeringsoperationer med personbiler, buskørsel og en vareleverance med lastbil i dagtimerne. Den mest støjende kilde er

et papirudsug på nordsiden af virksomheden og buskørsel i natperioden. For papirudsugning er der forudsat en kildestyrke på $L_{WA} = 80,5$ dB, således en eksisterende grænseværdi på 60 dB overholdes i skel. For busser er forudsat 2 busser per halve time i natperioden. Beregninger for Smedeland 28 viste, at der i natperioden var en mindre overskridelse af grænseværdien i skel, men at støjgrænserne er overholdt på øvrige tider af døgnnet og længere inde på grunden.

Idet afstanden til rammelokalplanområdet er betydeligt større, og støjen fra papirudsugget er afskærmet af virksomhedens bygning, vurderes det, at støjen fra virksomheden ikke vil give anledning til overskridelse af grænseværdierne i rammelokalplanområdet.

7.3.2.2.11 Smedeland 24 - Transport 24

Virksomheden er en transport- og fragtvirksomhed og fungerer desuden som lagerhotel. Støjen fra adressen er tidligere belyst af Gade & Mortensen Akustik A/S i forbindelse med udvikling af Smedeland 38 og AFRY i forbindelse med udvikling af Smedeland 28. Siden disse undersøgelser er der dog umiddelbart kommet en ny virksomhed på adressen, hvorfor det er uvist, om de tidligere vurderinger fortsat er gældende. De tidligere vurderinger viste, at der forekom to leverancer i dagtimerne, og at støjen herfra var uden betydning.

Såfremt der er ændringer i driften og varehåndteringer i natperioden, vurderes det, at støjen fra virksomheden vil give anledning til overskridelser af grænseværdien for støjens maksimalniveau i rammelokalplanområdet. Der er foretaget beregninger af støjens maksimalniveau ved håndtering af varer på rampen på den sydlige side af bygningen, cirka 140 m fra rammelokalplanområdet. Resultatet af beregningen kan ses på figuren herunder.



Figur 7-21. Resultat af beregning af maksimalniveau fra Transport 24 på bygningernes facader, set fra nordvest.



Figur 7-22: Resultat af beregning af maksimalniveau fra Transport 24 på de udendørs opholdsarealer. Beregningshøjde: 1,5 m over terræn.

Som det fremgår af vurderingen, vil håndtering af varer på de sydvendte ramper i natperioden give anledning til overskridelse af grænseværdien for støjens maksimalniveau på de nordøstligste facader.

7.3.2.2.12 Smedeland 26B - Saniona

Virksomheden er en forsknings-/laboratorievirksomhed, og er beliggende cirka 200 m nordøst for udviklingsområdet.

Støjen fra virksomheden er undersøgt i forbindelse med udvikling af ejendommen Smedeland 28. Jævnfør denne undersøgelse stammer støjen fra virksomheden primært fra ventilationsanlæg på taget af bygningen. I notatet vurderes det, at støjen fra ventilationsanlæggene ikke bør give anledning til overskridelser af grænseværdien ved Smedeland 28.

Idet afstanden til rammelokalplanområdet er cirka 200 m længere, vurderes det, at støjen fra virksomheden ikke vil give anledning til overskridelse af grænseværdierne i rammelokalplanområdet.

7.3.2.2.13 Parkeringshuse

Foruden støjen fra de eksisterende virksomheder, vil der i rammelokalplanområdet blive etableret parkeringshuse, som ligeledes kan give anledning til støj. For parkeringshusene skal det sikres, at støjen fra kørsel ved parkeringshusene og parkeringsoperationer ikke giver anledning til overskridelse af grænseværdierne på de nærmeste facader og uden-dørs opholdsarealer.

For at overholde grænseværdierne, er det vigtigt, at der er fokus på placering og indretning af parkeringshusene, ligesom der skal være fokus på eventuel lydtransmission fra parkeringshusenes facader.

7.3.2.2.14 Opsamling om støj fra virksomheder i området

Af vurderingerne af støj fra de omkringliggende virksomheder kan følgende udledes:

- Vurderingerne har vist, at en stor del af virksomhederne ikke vil give anledning til væsentlig støj i rammelokalplanområdet.
- For en del virksomheder har det ikke være muligt, at få detaljerede oplysninger om virksomhedernes drift. Vurderingen er her foretaget på baggrund af de eksisterende støjgrænser i skel og er foretaget for natperioden, hvor referencetidsrummet er kortest og støjgrænsen mest restriktiv. Med denne tilgang forudsættes det, at virksomheden anvender deres fulde støjgrænser, og der beregnes således ud fra et *worst case* perspektiv.

Disse undersøgelser har vist, at der er flere virksomheder i området, som kan give anledning til overskridelse af grænseværdierne, både for støjbelastningen og støjens maksimalniveau i natperioden.

Især for transportvirksomheder tæt på udviklingsområdet, kan aktiviteter i natperioden give anledning til store overskridelser både på facader og udendørs opholdsarealer.

- Beregningerne har vist, at det med parkeringshuset og en støjskærm eller tilsvarende mod vest, er muligt at opnå en effektiv dæmpning af støjen fra UPS. Ved at forlænge parkeringshuset og tilføje en vinkel mod nord vil det være muligt at opnå endnu større afskærmning af rammelokalplanområdet.
- Da en stor del af Hersted er under omdannelse til et blandet bolig- og erhvervsområde, må det forventes, at en del virksomheder vil blive afviklet i takt med udvikling af området. Det bør forud for udarbejdelse af byggeretsgivende lokalplaner afklares, hvor mange af de eksisterende virksomheder, der kan ses bort fra, eller om eksisterende virksomheder kan blive pålagt restriktioner for eksempel i forhold til drift i natteperioden.

- Det er vigtigt, at der fastsættes entydige rammer for, hvordan overskridelse af grænseværdierne for virksomhedsstøj håndteres i rammelokalplanområdet, herunder om det er byomdannelsesreglerne eller huludfyldningsreglerne, der finder anvendelse.

I forbindelse med den byggeretsgivende lokalplan, skal der foreligge en privatretslig aftale mellem grundejer og en given virksomhed om støjreducering eller ændret drift, så det sikres at grænseværdierne overholdes ved fremtidige boliger. En sådan aftale forudsættes for at kunne tage byomdannelsesreglerne i anvendelse.

Ved brug af huludfyldningsreglerne må det forventes, at der vil blive stillet krav til det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer jævnfør [Tillæg til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder", fra juli 2007.](#)

Grænseværdierne for indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer er gengivet i tabellen herunder.

Område-type	Mandag-fredag kl. 07-19 Lørdag kl. 07-14	Mandag-fredag 19-22 Lørdag 14-22 Søn- og Helligdg. 07-22	Alle dage 22-07
Områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområder (bykerne)	43 dB	33 dB	28 dB

For at overholde grænseværdierne skal der ved boliger med overskridelse af grænseværdierne i en byggeretsgivende lokalplan stilles krav om støjisolering for eksempel vinduer med særlig lydisolerende egenskaber i åbentstående tilstand. Den endelige løsning vil afhænge af støjniveauet på facade og volumen af det bagvedliggende rum og skal fastsættes i forbindelse med en detaljeret projektering.

Foruden det indendørs støjniveau skal det sikres, at der er tilstrækkeligt med udendørs opholdsarealer, hvor grænseværdierne er overholdt. Her må det påregnes, at det vil være nødvendigt, at bygningerne udføres, så de afskærmer støjen fra de udendørs opholdsarealer. Derudover kan der være behov for supplerende afskærmende tiltag enten ved åbningerne mellem bygningerne eller lokalt ved opholdsarealerne.

7.3.2.3 Vurdering af mulige påvirkninger - erhvervsstøj

På baggrund af beregningerne af erhvervsbetinget støjpåvirkning af rammelokalplanområdet, vurderes påvirkningen af området at udgøre en moderat negativ påvirkning. Dette

begrundes i, at der er tale om reversible påvirkninger, der for hovedpartens vedkommende må forventes at aftage i de kommende år, efterhånden som Hersted Industripark omdannes til et nyt blandet byområde med deraf følgende betydeligt fald i virksomhedsstøj.

Afværgeforanstaltninger eller projektilpasninger bør indarbejdes i de kommende byggeretsgivende lokalplaner med henblik på at sikre, at relevante vejledende grænseværdier for henholdsvis vej- og virksomhedsstøj kan overholdes (se afsnit 7.5). Dette forudsætter fornyede analyser svarende til de ovenfor beskrevne men med udgangspunkt i konkrete byggeprojekter. Det antages, at kommunen i den videre planlægning i relevant omfang benytter relevante planlægningsmæssige værktøjer i lovgivningen – herunder bestemmelserne i planloven knyttet til områdets status som byomdannelsesområde samt den såkaldte huludfyldningsregel.

7.4 Kumulative effekter - støj

7.4.1 Trafikstøj

De betydeligste gener fra vejstøj på rammelokalplanområdet vil jfr. ovenstående være de tre omgivende veje Gamle Landevej, Smedeland Boulevard og Naverland. Trafikstøjen er beregnet på baggrund af beregnede trafiktal, der genereres af den planlagte byomdannelse i rammelokalplanområdet og beregnede turrater fra notatet "[Hersted Industripark – trafikale analyse](#)". Der er således tale om en beregning, hvor alle betydende kilder til trafikstøj fra omgivelserne indgår. Rammelokalplanen fastlægger, at adgangen til området skal ske fra Naverland, Smedeland og fra Gamle Landevej. Fra disse vejadgange skal der i forbindelse med de byggeretsgivende lokalplaner fastlægges præcist, hvordan vejene i området forløber og anvises placering af parkeringshuse/parkeringspladser. Hensigten med flere adgangsveje til området er at fordele trafikken på de omkringliggende veje og undgå gennemkørende trafik igennem rammelokalplanens område.

Derfor vurderes kilderne til vejstøj fra selve området at være begrænsede.

Der vurderes ikke at være andre kilder end de tre omgivende veje, der vil kunne belaste rammelokalplanområdet med vejstøj af betydning. Den kumulerede påvirkning fra trafikstøj vurderes på baggrund af de foretagne beregninger at være dækket.

7.4.2 Virksomhedsstøj

Da der i rammelokalplanområdet er støj fra flere virksomheder, kan det kumulative støjbidrag i rammelokalplanområdet være højere end de støjbidrag, der er beregnet for hver enkelt af de omkringliggende virksomheder. Støj fra parkeringshuse og fra biltrafik til og fra disse regnes i denne sammenhæng som virksomhedsstøj. Da støjklenderne er spredt i forskellige verdenshjørner omkring rammelokalplanområdet og dermed

påvirker forskellige steder indenfor området, vil de kumulative effekter formentlig være begrænsede, blandt andet da støjen sim vist ovenfor aftager relativt hurtigt med afstanden fra kilden. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier gælder og reguleres dog for den enkelte virksomhed og ikke kumulativt for flere virksomheder.

7.5 Afværgeforanstaltninger – støj

Med det begrænsede detaljeringsniveau i rammelokalplanen, kan der ikke fastlægges konkrete afværgeforanstaltninger, der kan sikre tilstrækkeligt lave støjniveauer omkring boliger og opholdsarealer. I forbindelse med udarbejdelse af efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner vil det dog være relevant at inddrage flere værktøjer til støjdæmpning, herunder placering af parkeringshuse og bygningskroppe, støjafskærmning og støjisolering af boliger. I en situation, hvor der endnu ikke er opført bebyggelse, der kan dæmpe for støjen så grænseværdierne for støj overholdes, skal der gennemføres andre tiltag for at sikre, at støjen reduceres tilstrækkeligt til, at de fælles opholdsarealer vil kunne tages i brug.

7.6 Overvågning - støj

Der iværksættes ikke overvågningsaktiviteter i forbindelse med vedtagelse af planforslagene i forhold til støj fra trafik og ekstern støj fra virksomheder, herunder parkeringshuse.

8 Befolkning og menneskers sundhed – støv, lugt, luft

Vurderingen af påvirkning af støv-, lugt- og luftforhold i rammelokalplanområdet er baseret på hvilke virksomheder, der befinder sig i nærområdet af boligbyggeriet (cirka 300 meter), og hvorvidt de har udledning af lugt- og/eller luftforurenende stoffer.

Emission af støv vurderes at være mest relevant i forhold til bygge- og anlægsarbejder. Der vurderes ikke i driftssituationen at være påvirkning af rammelokalplanområdet fra omgivelserne med støv, som ikke er dækket af nedenstående om lugt og luft. Støvgener i anlægsfasen forudsættes vurderet i forbindelse med ansøgning om §25-tilladelse til det konkrete projekt, hvor bygningsplacering og -udformning er fastlagt.

Indledningsvis er der foretaget en kortlægning af alle registrerede virksomheder på adresserne i nærheden af rammelokalplanområdet. Ud fra branchekoden er der udvalgt virksomheder, som indgår i en indledende screening af lugt- og/eller luftkvalitetsbelastning.

Den indledende screening er udført ved gennemgang af [Digital MiljøAdministration](#), orthofoto, virksomhedens hjemmeside, samt i enkelte tilfælde telefonisk kontakt.

Virksomheder, som muligvis kan påvirke boligbyggeriet omkring rammelokalplanområdet med lugt- og/eller luftforurening, er undersøgt nærmere.

Rammelokalplanområdet er i et eksisterende industri- og erhvervsområde, der i Kommuneplan 2022-2034 er udlagt som byomdannelsesområde. Såfremt den gældende kommuneplan udmøntes i lokalplaner, kan det forventes, at en del af virksomhederne i Hersted Industri Park vil blive afviklet over tid. Der vil dog formentlig være virksomheder, som ikke afvikles inden rammelokalplanområdet tages i brug til den nye anvendelse, og hvor der derfor skal tages hensyn til emissioner fra virksomhederne. Kriterierne for udvælgelsen er defineret ud fra virksomhedernes branchekode. Branchekoder som er vurderet til ikke at have væsentlige emissioner er:

- Virksomheder som beskæftiger sig med lager samt detail- og engroshandel.
- Holdingselskaber.
- Udlejning, samt køb/salg af ejendomme og biler.
- Virksomheder der beskæftiger sig med IT (databehandling og programmering).
- Virksomheder der beskæftiger sig med rådgivning og formidling.

8.1 Miljøstatus og mål

Grænseværdierne for virksomheders bidrag til lugt- og luftforurening er fastsat i [Miljøstyrelsens luftforureningsvejledning](#) (Miljøstyrelsen, 2001) med tilhørende tillæg. Grænseværdierne for luftforurening defineres ved B-værdier (bidragsværdier) og gælder uden for virksomhedens skel og i alle højder, hvor der opholder sig mennesker, uanset om anvendelsen er boliger, erhverv med kontorer eller lignende. B-værdien er specifik for det pågældende stof og findes i [B-værdivejledningen](#) (Miljøstyrelsen, 2016).

Grænseværdier for lugt angives i LE/m^3 (lugtenheder/ m^3). De vejledende grænseværdier for lugt er:

- Boligområder: $5 \text{ LE}/\text{m}^3$
- Blandet bolig og industri, centerområder mv.: $5 \text{ LE}/\text{m}^3$
- Industriområder: $10 \text{ LE}/\text{m}^3$

Hvis et område ændrer status fra industriområde til boligområde, vil der være øgede krav i relation til lugt, da der her er strengere krav for områder udlagt til boliger og institutioner end for industri. Der vil her hos virksomhederne være behov for ændring af for eksempel afksthøjde eller etablering af luftrensning. Sådanne udgifter kan normalt ikke pålægges virksomhederne, og skal eventuelt afholdes af bygherre.

Grænseværdien for den samlede luftforurening i et område (luftkvaliteten) er fastlagt i [EU's luft-kvalitetsdirektiv](#) (EU, 2008). Det kan antages, at enkeltvirksomheder, der overholder kravene til B-værdierne, også normalt overholder EU's luftkvalitetskrav. Der er i det følgende foretaget en vurdering af forureningsbidraget fra virksomheder og

aktiviteter i området. På baggrund heraf er der til sidst foretaget en samlet vurdering. Til brug for vurdering af den eventuelle luftpåvirkning fra virksomhederne tages der udgangspunkt i, at alle de undersøgte virksomheder er reguleret af miljømyndigheden og overholder gældende lovkraft.

8.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. Såfremt planforslagene ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende fysiske forhold og det nuværende plangrundlag være gældende i området, indtil der igen foreligger en ny lokalplanlægning for området. 0-alternativet vurderes således om udgangspunkt at svare til den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres.

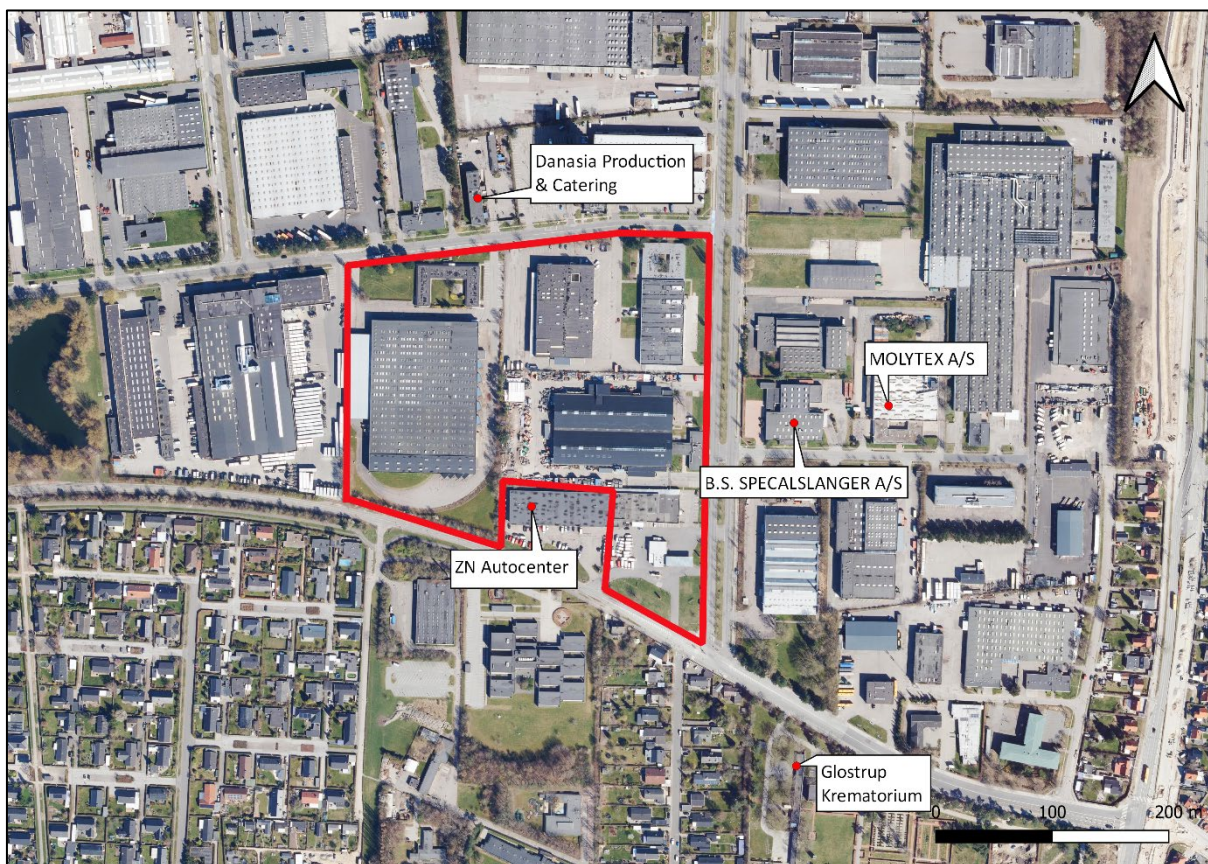
8.3 Vurdering af mulige påvirkninger

Det er vurderet i miljøvurdering af [Masterplan Hersted 2045](#) (Albertslund Kommune, 2021 - 3), at påvirkning fra luftforurening, der stammer fra trafik, ikke vil påvirke de fremtidige beboere og brugere af området væsentligt. Trafikkens betydning for luftkvaliteten vil derfor ikke indgå i denne miljørapport.

Der er i det følgende foretaget en vurdering af forureningsbidraget fra virksomheder og aktiviteter i området. Af 19 virksomheder i nærområdet, der har gennemgået en indledende screening, er det vurderet, at fem vil kunne give anledning til potentiel påvirkning af luftkvaliteten (se Figur 8-1). Virksomhedernes aktiviteter og placering i forhold til rammelokalplanområdet er i lugt- og luftforurening de primære faktorer om virksomhederne kræver yderligere undersøgelser.

På baggrund af en gennemført screening vurderes, at følgende fem virksomheder kan have betydning for luftkvaliteten i rammelokalplanområdet, og derfor bør undersøges nærmere:

- Glostrup Krematorium - Gamle Landevej 1
- ZN Autocenter - Smedeland 1C
- Danasia Production & Catering - Naverland 4
- MOLYTEX A/S - Smedeland 12
- B.S. SPECIALSLANGER A/S - Smedeland 14



Figur 8-1 viser placeringen af virksomheder udvalgt til nærmere undersøgelse.

Til brug for vurdering af den eventuelle luftpåvirkning fra virksomhederne tages der udgangspunkt i, at alle de undersøgte virksomheder er reguleret af miljømyndigheden og overholder gældende lovkrav.

I det følgende foretages kvalitative vurderinger af de fem virksomheders mulige betydning for luftkvaliteten indenfor rammelokalplanens område. Vurderingerne er foretaget på baggrund af tilgængelige oplysninger om virksomhedens art, beliggenhed og drift. Der er ikke foretaget kvantitative OML-beregninger¹ i forhold til konkrete bygninger i rammelokalplanområdet, da planforslaget ikke fastlægger konkret placering og udformning af bygninger. Detaljerede beregninger af denne type kan først tilvejebringes i forbindelse med udarbejdelse af byggeretsgivende lokalplaner.

8.3.1 Gamle Landevej 1, Glostrup Krematorium

Krematoriet har i dets virke et forbrændingsanlæg, som bliver reguleret af virksomhedens miljøgodkendelse. Miljøgodkendelsen sætter grænseværdier for forbrændingsanlæggets emissioner. På denne baggrund vurderes det, at virksomheden kan i mindre

¹ OML = den Operationelle Meteorologiske Luftkvalitetsmodel

grad påvirke luftkvaliteten i rammelokalplanområdet med CO, NO_x og støv. Dette begrundes i de gældende grænseværdier for udledning og afstanden til rammelokalplanområdet. Emissionsmålinger fra virksomheden viser, at grænseværdierne overholdes.

8.3.2 Smedeland 1C, ZN Autocenter.

Virksomheden beskæftiger sig med reparation og service af biler og lastbiler. Autoværksteder kan have maskinel slibning og andre støvfrembringende aktiviteter, samt emissioner af udstødningsgas, rensmiddeldampe og svejserøg mm. Virksomheden har mundtligt oplyst, at de ikke udfører autolakering på matriklen. På baggrund af virksomhedens tætte placering i forhold til projektområdet vurderes det, at virksomhedens drift vil kunne påvirke luftkvaliteten i dele af projektområdet. Det er vurderingen, at virksomhedens nuværende aktiviteter kan i mindre til moderat grad påvirke luftkvaliteten i projektområdet med VOC, støv, svejserøg med mere.

8.3.3 Naverland 4, Danasia Production & Catering.

Virksomheden har beskæftiget sig med madlavning og catering. På virksomhedens hjemmeside (www.danasis.dk) oplyses aktuelt (nov. 2023), at virksomheden er lukket. Baseret på virksomhedens tidligere aktiviteter og virksomhedens tætte placering i forhold til rammelokalplanområdet vurderes det, at virksomhedens drift kan påvirke luftkvaliteten i dele af området i forhold til lugt. Påvirkningen vurderes til at være i mindre grad, idet lugten fra cateringvirksomhed ikke er sundhedsskadelig og kan sidestilles med café- eller restaurationsdrift, som skønnes at være del af normalt byliv.

8.3.4 Smedeland 12, Molytex A/S.

Virksomheden beskæftiger sig med produktion af plastikprodukter til lokomotiver, jernbaner og sporveje. Maskinværksteder er ofte forbundet med emissioner af støv, olieaerosoler og svejserøg.

På denne baggrund vurderes det, at virksomheden kan i mindre grad påvirke luftkvaliteten med støv og svejserøg grundet renskravene i maskinværkstedsbekendtgørelsen og afstanden til rammelokalplanområdet (cirka 150 meter). Tidligere OML-beregninger af virksomhedens emissioner viser, at immissionskoncentrationsbidraget er størst i en receptorhøjde på 1,5 m ved virksomhedens eget skel og falder markant over afstand.

8.3.5 Smedeland 14, B.S. SPECIALSLANGER A/S

Virksomheden beskæftiger sig med handel og produktion af slanger og koblinger til den tekniske industri. Virksomheden er registreret som maskinværksted, der foretager

forarbejdning af jern, stål eller metaller med et hertil indrettet produktionsareal på mellem 100 og 1.000 m³.

Af luftfoto fremgår to afkast (udsugningsanlæg) på virksomhedens tag. Maskinværksteder er ofte forbundet med emissioner af støv, olieaerosoler og svejserøg. På baggrund af virksomhedens tætte placering i forhold til rammelokalplanområdet (50 meter) vurderes det, at virksomhedens drift kan i mindre til moderat grad påvirke luftkvaliteten i rammelokalplanområdet med støv og svejserøg grundet renskravene i [maskinværkstedskendtgørelsen](#) jfr. BEK nr 1477 af 12/12/2017 og afstanden til rammelokalplanområdet.

8.4 Kumulative effekter – lugt og luft

8.4.1

Overordnet vurderes det, at reduktionen i henholdsvis lastbiler og antallet af virksomheder i og omkring rammelokalplanområdet vil medføre, at den generelle påvirkning af lugt- og luftforholdene reduceres og luftforureningsniveauet derved påvirkes positivt.

Det kan ikke udelukkes, at påvirkninger af luftkvaliteten fra enkeltvirksomheder i nærområdet visse steder og under for eksempel bestemte vejræssige betingelser til sammen kan medføre påvirkninger, der er større end enkeltpåvirkningerne. Der er ikke grundlag for at kvantificere denne kumulerede påvirkning, men da påvirkningerne fra enkeltkilder jævnfør ovenstående ikke vurderes at være væsentlige, forventes de kumulerede påvirkninger fra virksomheder beliggende i forskellige kompasretninger fra rammelokalplanområdet hellere ikke at være det.

8.5 Afværgende foranstaltninger

Det forudsættes, at de undersøgte virksomheders aktiviteter og fysiske indretning (herunder filtre og afksthøjde) stemmer overens og overholder gældende lovgivning. Det forudsættes ligeledes, at de kommende anlægsaktiviteter, herunder lastbiler og entreprenørmaskiner overholder gældende emissionskrav.

På den baggrund vurderes det ikke, at forslag til rammelokalplan giver anledning til afværgeforanstaltninger. Det bør dog i forbindelse med de byggeretsgivende lokalplaner vurderes, om der i forhold til konkret placerede boligenheder, er behov for afværgeforanstaltninger f.eks. i forhold til lugtgener fra cateringvirksomheder.

8.6 Overvågning

Der iværksættes ikke overvågningsaktiviteter knyttet til lugt- eller luftforurening.

9 Jord og vand

I dette afsnit vurderes det, om planforslagene kan medføre væsentlig påvirkning af grund- og overfladevand eller områder med registreret jordforurening.

9.1 Miljøstatus og mål

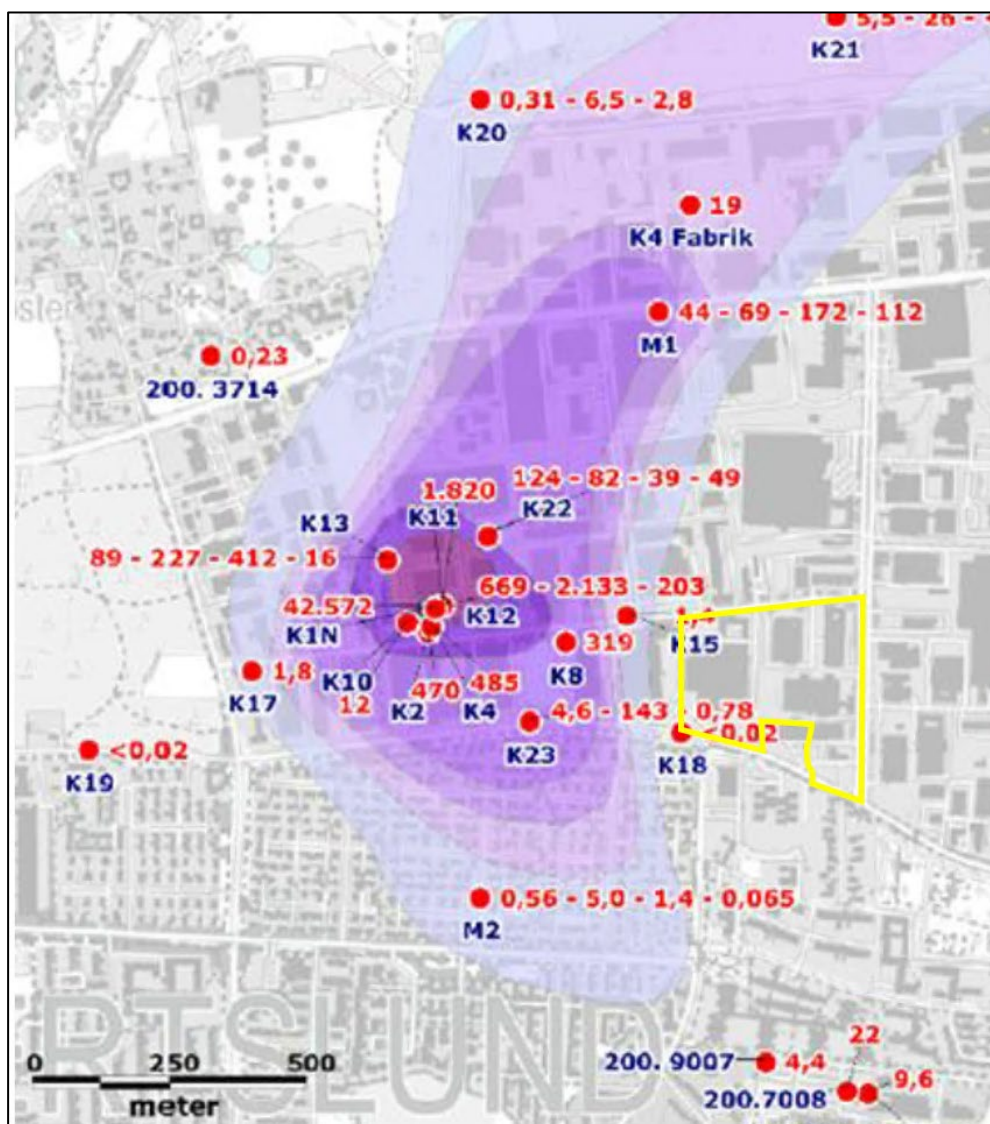
9.1.1 Jordforurening

I Hersted Industripark ligger en af Danmarks 10 generationsforureninger på Naverland 26. Ejendommen var tidligere central for distribution af klorerede opløsningsmidler til sjællandske renserier. Fra 1965 - 1983 kom opløsningsmidler på togvogne direkte fra Tyskland til Naverland 26. Her blev stofferne hældt i en nedgravet tank eller opbevaret i tromler, indtil de blev kørt videre til tøjrenserierne.

Miljøovervågningsprogrammer har vist, at forureningen med klorerede opløsningsmidler truer vandindvindingen til områdets vandforsyninger. Siden 2008 har Region Hovedstaden pumpet forurenede grundvand op for at begrænse spredning af forureningen.

Forureningsfanen fra Naverland 26 har spredt sig i alle retninger fra kildegrunden, men største spredning ses i nordøstlig retning. På Figur 9-1 ses kort over fra 2018 over den beregnede udstrækning af forureningsfanen med angivelse af rammelokalplanområdets placering. Fanen er cirka 2 km lang og ligger mod vest ganske tæt på rammelokalplanområdet.

Beregningens alder taget i betragtning, vil der i forbindelse med udarbejdelse og miljøvurdering af den byggeretsgivende lokalplan for den vestlige del af rammelokalplanområdet foretages mere konkrete beregninger og vurderinger i forhold til konkret placering af bygninger og infrastruktur på ejendommen.



Figur 9-1 Kort over forureningsfanen fra Naverland 26 med angivelse af placering af rammelokalplanområdet (gul markering). Region Hovedstaden 2018.

Danske regioner forventer at oprense grundvandsforureningen fra Naverland 26 i perioden 2024 - 2030 (Danske Regioner, 2022).

Området er derudover områdeklassificeret, og der er registreret områder med jordforurening på vidensniveau 1 og 2 som følge af de sidste 60 års industri- og erhvervsaktiviteter i Hersted Industripark (se Figur 9-2). Kortlægningen repræsenterer den nuværende arealanvendelse, og det videre arbejde på ejendommene vil kræve en dialog med myndighederne vedrørende risiko for forurening.

En V1-kortlægning betyder, at der er viden om en branche eller aktivitet, som kan have forårsaget jordforurening, for eksempel hvis der har været benzinstation, autoværksted,

trykkeri, nedgravede tanke over 6.000 l, der potentielt kan have medført forurening. En V2-kortlægning betyder, at der er konkret viden om en forurening. Ejendomme bliver i udgangspunktet V2- kortlagt, hvis der er dokumentation i form af jord- og grundvands- eller poreluftprøver for, at der på ejendommen er en jordforurening, som kan udgøre en risiko for mennesker og miljø.



Figur 9-2 V1- og V2-kortlagte områder inden for rammelokalplanområdet (rød stiplede linje). Data og baggrundskort fra Danmarks Miljøportal.

Der kan således godt være konstateret forurening på en given ejendom, som ikke kortlægges, hvis forureningen ikke udgør en risiko. Forureningsrisiko kan overordnet beskrives som følgende:

- Jordforurening omkring potentielle forureningskilder og diffus terrænnær forurening kan udgøre en risiko, hvis der er kontakt med den forurenede jord.
- Jord- og grundvandsforurening kan udgøre en risiko for grundvand og nærliggende overfladevand, hvis der sker nedsivning og derved mobilisering i områder med forurening.

- Jord- og grundvandsforurening med flygtige stoffer såsom kortkædede kulbrinter, herunder BTEX'er², klorerede opløsningsmidler osv. kan udgøre en risiko for indeluften i de fremtidige boliger.
- Jord- og grundvandsforurening med flygtige stoffer såsom kortkædede kulbrinter, herunder BTEX'er, klorerede opløsningsmidler osv. kan udgøre en risiko for udeluften på friarealerne benyttet til følsom anvendelse.

9.1.2 Grundvand

Rammelokalplanområdet er på nær det sydøstligste hjørne beliggende i et nitratfølsomt indvindingsområde (NFI) til Glostrup Hjelpevandværk. Området er derudover område med drikkevandsinteresser (OD) og indsatsområde for grundvandsbeskyttelse (IO) (Miljøstyrelsen, 2023). Af den årsag, samt som følge af de jordforureningsmæssige forhold i området, er det ikke tilladt aktivt at nedsive regnvand inden for rammelokalplanområdet.

Den nærmeste aktive vandforsyningsboring (DGU nr. 200.11110) ligger cirka 1 km meter mod syd i Glostrup Kommune. Boringen hører under Glostrup Forsyning A/S. Derudover ligger Region Hovedstadens afværgeboringer knyttet til generationsforureningen på Naverland 26 cirka 420 meter mod vest.

9.1.3 Overfladevand

Overfladevand fra rammelokalplanområdet ledes til regnvandsbassiner, som har overløb til vandløbet St. Vejleå, og herfra strømmer vandet ned mod forlandet til Køge Bugt og selve Køge Bugt.

Gældende miljømål og tilstandsvurderinger for vandområder nedstrøms rammelokalplanområdet fremgår af Tabel 9-1.

Tabel 9-1 mål og tilstand i recipienter nedstrøms rammelokalplanområdet jfr. Vandplan 2021-2027 (Miljøministeriet, 2023)

Vandområde	Kode	Miljømål (tilstand)		Tilstandsvurdering		Supplerende bemærkning
		Økologisk	Kemisk	Økologisk	Kemisk	
Store Vejle Å, opstrøms Tueholm Sø	o5086	God	God	Dårlig	Ukendt	Ingen af de målte kvalitetselementer opfylder god tilstand. Der mangler data for kemisk tilstand.
Store Vejle Å, mellem Vallensbæk Sø og motorvejen	o9290	God	God	Ukendt	Ukendt	Manglende data

² BTEX er forkortelsen for benzen, toluen, ethylbenzen og (o,m,p-)xylen. Disse forbindelser er alle bestanddele af benzin.

Vandområde	Kode	Miljømål (tilstand)		Tilstandsvurdering		Supplerende bemærkning
		Økologisk	Kemisk	Økologisk	Kemisk	
Store Vejle Å nedstrøms motorvejen	o8460	God	God	Dårlig	Ikke-god	Økologisk tilstand ikke opfyldt for kvalitetselementerne bunddyr, fisk og vandplanter. Derudover er grænseværdierne for visse nationalt specifikke stoffer, herunder barium og zink overskredet.
Køge Bugt	201	God	God	Moderat	Ikke-god	Økologisk tilstand ikke opfyldt for kvalitetselementerne bunddyr, fytoplankton og rodfæstede planter. Kemisk tilstand ikke-god for tungmetallerne bly, kviksølv og cadmium

9.2 0-alternativet

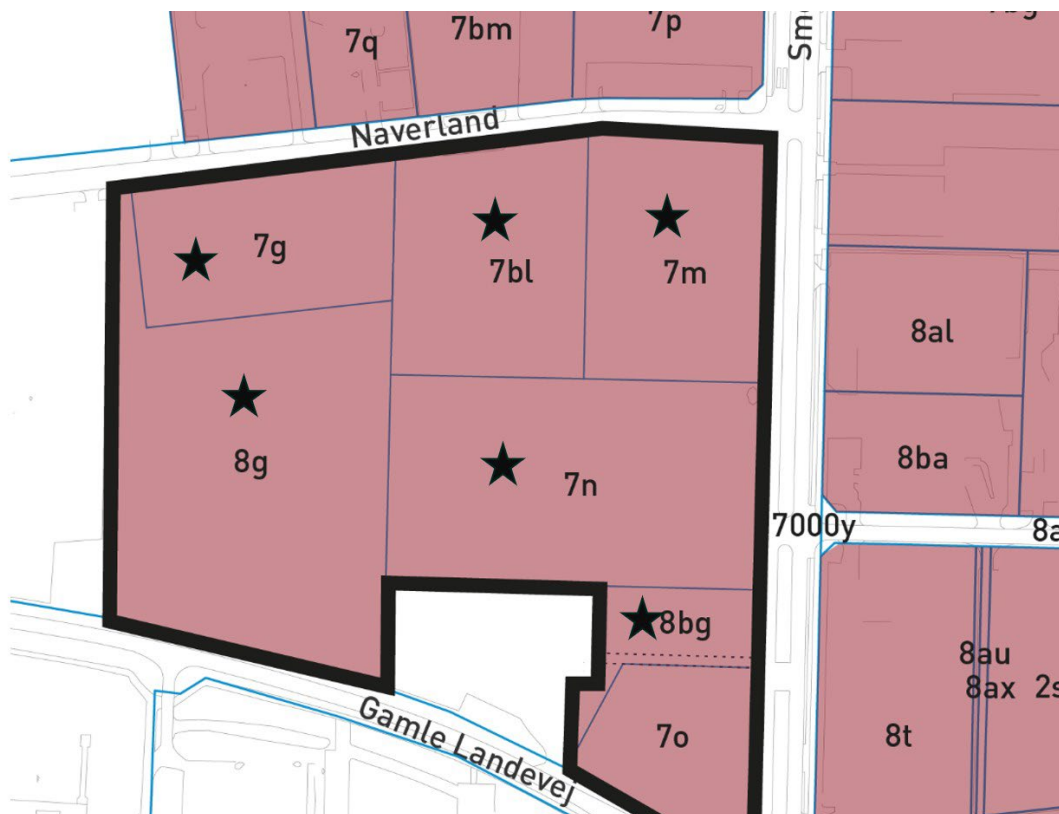
0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. Såfremt planforslagene ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende fysiske forhold og det nuværende plangrundlag være gældende i området, indtil der igen foreligger en ny lokalplanlægning for området. 0-alternativet vurderes således om udgangspunkt at svare til den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres.

9.3 Vurdering af mulige påvirkninger – jord og grundvand.

Som grundlag for miljøvurderingen er der indhentet oplysninger om forureningssituationen på ejendommene på Figur 9-3.

Der er gennemført kombinerede geo- og miljøtekniske undersøgelser på disse ejendomme. Undersøgelserne har haft til formål at lokalisere, om de potentielle kilder har medført forurening, samt om stoffer og koncentrationer kan udgøre en risiko i forbindelse med en ændret arealanvendelse. Se bilag 7 for yderligere detaljering af prøvetagning og resultater på enkeltejendomme.

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



Figur 9-3 Ejendomme, hvor der er gennemført kombinerede geo- og miljøtekniske undersøgelser.

Risikovurdering i relation til indeklimaet på ejendomme, der skal kunne anvendes til boliger, tager udgangspunkt i, at afdampningen ikke må overstige afdampningskriteriet. Afdampningskriteriet er ikke en indeklimagrænse, men alene en grænse for det bidrag til indeluften, som den underliggende forurening må give anledning til. Det fremgår af Miljøstyrelsens [vejledning til oprydning på forurenede lokaliteter](#), at den underliggende forurening anses for uproblematisk, hvis den beregnede poreluftkoncentration er mindre end 100 gange afdampningskriteriet (Miljøstyrelsen, 1998).

9.3.1 Matr.nr. 7m - Naverland 1a

På baggrund af de udførte undersøgelser vurderes det, at terrænnære jordlag under asfalt stedvist kan være forurenede med tunge kulbrinter og PAH'er. På trods af, at der ikke er konstateret forurening ved de undersøgte tanke, så kan det ikke udelukkes at der fortsat er mindre restforureninger. Disse restforureninger vil blive håndteret i forbindelse med optagning af tankene.

Det fremgår af de udførte undersøgelser, at der primært er konstateret jordforurening i fyldjorden med tungmetaller, og det vurderes, at forureningen kan stamme fra diffus fyldjordsforurening. Indholdet svarer til det forventede i byområdet.

I tre grundvandsprøver er der påvist indhold af primært PFOA, der overskrider grundvandskvalitetskriterierne med op til en faktor 10 og i en enkelt er der konstateret totalindhold af kulbrinter lige over grundvandskriteriet.

I 16 af 28 poreluftprøver blev der fundet forhøjede niveauer af hhv. kulbrinter og benzen. I fem prøver blev der fundet forhøjet niveau af C9- og C10-aromater (bestanddel af fyringsolie). For alle de ovenstående gælder, at det højeste indhold er påvist i området for tidligere spild med fyringsolie. Derudover konstateredes generelt et højere niveau af kulbrinter og benzen i området under den sydlige del af bygningen, hvor der tidligere har været trykkeri og benzinoplag.

Der er ikke konstateret indhold, som overskrider afdampningskriterierne med mere end 100 gange. Ifølge [Miljøstyrelsen](#) vil indhold i poreluften, der er under en faktor 100 over afdampningskriterierne normalt ikke udgøre en risiko for indeklimaet ved en almindelig armeret betongulvsopbygning (Miljøstyrelsen, 1998). Da indholdet i enkelte prøver er tæt på en faktor 100 over afdampningskriterierne, og da der er viden om jordforurening med olieprodukter under en del af bygningen omkring det tidligere fyrrum, kan det på det foreliggende grundlag ikke afvises, at der i området kan være indhold, som kan være problematiske i forhold til indeklimaet.

9.3.2 Matr.nr. 7bl - Naverland 1C

Der er primært konstateret ren jord (Kategori 1). Der er i en enkelt jordprøve konstateret indhold af kulbrinter, svarende til lettere forurenede jord (Kategori 2). Der er derudover i en enkelt jordprøve konstateret indhold af tungmetaller (nikkel) i fyldjorden og i en anden jordprøve indhold af kulbrinter, svarende til forurenede jord (Uden for kategori). Ud fra de udførte undersøgelser vurderes der kun i mindre omfang at være generel diffus forurening i fyldjorden på ejendommen.

9.3.3 Matr.nr. 7g og 8g - Naverland 3

På baggrund af de udførte undersøgelser vurderes det, at terrænnære jordlag under asfalt stedvist kan være forurenede med tunge kulbrinter og PAH'er (tjærestoffer). På trods af, at der ikke er konstateret forurening ved de undersøgte tanker, så kan det ikke udelukkes, at der fortsat er mindre restforureninger. Disse restforureninger vil blive håndteret i forbindelse med optagning af tankene.

Der er ud af 54 poreluftprøver påvist forhøjede niveauer af kulbrinter i 47 prøver, af benzen i 38 prøver og af C9- og C10-aromater i 22 prøver.

Der er dog kun i to punkter konstateret indhold af benzen eller kulbrinter, der overskrider afdampningskriterierne med mere end en faktor 100. Ifølge [Miljøstyrelsen](#) vil indhold i poreluften, der er under en faktor 100 over afdampningskriterierne normalt ikke udgøre en risiko for indeklimaet ved en almindelig armeret betongulvsopbygning

(Miljøstyrelsen, 1998). Efter nedrivning af bygningen bør forureningstilstanden i jorden under bygningen kontrolleres og eventuelle forureningshotspots.

Det vurderes, at de påviste forureningsindhold i poreluften kan stamme fra restforurening efterladt ved opgravning af de nedgravede tanke, mindre spild eller et øget baggrunds niveau, som kan være relateret til de erhvervsmæssige aktiviteter. De væsentligt forhøjede indhold af totalkulbrinter og benzen i enkelte punkter kan indikere, at der lokalt kan forekomme punktkildeforurening med kulbrinter under bygningen, som principielt kan udgøre en risiko for en fremtidig følsom arealanvendelse.

9.3.4 Matr.nr 8bg - Smedeland 1B

Grundvandsundersøgelsen viste, at der ikke er konstateret kulbrinter, BTEXN, klorerede opløsningsmidler, eller klorerede nedbrydningsprodukter.

Ud af 12 poreluftprøver viste otte prøver forhøjet niveau af kulbrinter, 10 prøver viste forhøjet niveau af benzen og to prøver viste forhøjet niveau af C9- og C10-aromater.

Kilden til de relativt begrænsede fund kan ikke fastlægges med sikkerhed. Indholdene vurderes dog ikke at indikere væsentlig punktkildeforurening.

Der er ikke konstateret indhold, som overskrider afdampningskriterierne med mere end 100 gange. Ifølge Miljøstyrelsen vil indhold i poreluften, der er under en faktor 100 over afdampningskriterierne, normalt ikke udgøre en risiko for indeklimaet ved en almindelig armeret betongulvsopbygning. Det anbefales, at forureningstilstanden af jorden under bygningen undersøges nærmere, efter at bygningen er nedrevet.

9.3.5 Matr.nr 7n - Smedeland 3

På baggrund af de udførte undersøgelser vurderes det, at terrænnære jordlag under asfalt stedvist kan være forurenede med tunge kulbrinter og PAH'er. På trods af, at der ikke er konstateret forurening ved de undersøgte tanke, så kan det ikke udelukkes, at der fortsat er mindre restforureninger. Disse restforureninger vil blive håndteret i forbindelse med optagning af tankene.

Ud fra de udførte undersøgelser vurderes der ikke at være væsentlige forureningshotspots eller generel diffus forurening i fyldjorden på matriklerne. Der må dog forventes, at der stedvist kan være et forhøjet indhold af tunge kulbrinter og PAH'er i jord under asfalterede arealer.

Ud af 28 poreluftprøver viste syv prøver forhøjet niveau af kulbrinter og 10 prøver lettere forhøjet niveau af benzen.

Det vurderes, at de påviste forureningsindhold i poreluften kan stamme fra mindre spild eller et øget baggrundsniveau, som kan være relateret til de erhvervsmæssige aktiviteter. De påviste niveauer af benzen vurderes at være på niveau med referenceniveauet og er generelt lave.

De let forhøjede indhold af totalkulbrinter og benzen i flere punkter vurderes ikke på det foreliggende grundlag at indikere tegn på væsentlig punktkildeforurening med flygtige komponenter under gulv i bygningen. Der er således ikke konstateret indhold, der overskrider afdampningskriterierne med mere end en faktor 7. Ifølge [Miljøstyrelsen](#) vil indhold i poreluften, der er under en faktor 100 over afdampningskriterierne, normalt ikke udgøre en risiko for indeklimaet ved en almindelig armeret betongulvsopbygning.

Det anbefales dog, at forureningstilstanden af jorden under bygningen kontrolleres efter at bygningen er nedrevet.

9.3.6 Samlet vurdering af jord- og grundvandsforhold.

Rammelokalplan 5.10 fastlægger, at der i det grønne strøg (delområde 2) skal etableres områder til tilbageholdelse af regnvand. Det fremgår dog også af lokalplanen (§ 10.6), at alle former for skal udføres med impermeabel bund. På den baggrund vurderes, at anlæggene til forsinkelse af regnvand ikke vil påvirke grundvand eller jordforureningsforholdene negativt.

Undersøgelsesresultaterne skal fremsendes til myndighederne, og det vurderes, at de konstaterede forureninger kan medføre, at ejendommene vil blive forureningskortlagt som V2 og dermed supplere de kortlagte arealer på Figur 9-2.

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

Hvis ejendommene forinden opstart af byggeriet bliver forureningskortlagte, så vil håndteringen være reguleret i vilkår i § 8 tilladelser efter [jordforureningsloven](#) (LBK nr. 282 af 27/03/2017). Hvis ejendommene ikke kortlægges, skal håndteringen være en del af projekteringen og beskrivelser i udbud. Ændringen i arealanvendelsen vil kræve, at der ved supplerende undersøgelser på de fem grunde, skabes et forbedret datagrundlag forud for dialog med myndigheder om tilladelse til boligbyggeri på ejendommene.

Det forudsættes, at den videre håndtering af forurenede jord i området vil følge gældende lovgivning jævnfør nedenfor. Alt i alt vil konsekvensen af vedtagelse af rammelokalplanen og efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner være, at de alvorligste af de

registrerede jordforureninger indenfor området vil blive oprenset, og dermed vil risikoen for efterfølgende mobilisering og spredning til jord og grundvand blive elimineret.

Forslag til Rammelokalplan fastlægger et forbud mod aktiv nedsivning. Derudover forventes det, at den intensive arealudnyttelse med deraf følgende øget befæstelsesgrad vil reducere den passive nedsivning af regnvand, hvilket vil reducere risikoen for mobilisering af jordforurening til grundvandsforekomster i området.

Den samlede påvirkning af de jord- og grundvandsmæssige forhold som følge af vedtagelse af rammelokalplanen vurderes således at være neutral til positiv.

9.3.7 Vurdering af påvirkning af overfladevand.

Rammelokalplanområdet er i dag præget af ret høj befæstelsesgrad. Det vil det også være fremover. Det fremgår af forslag til rammelokalplan 5.10, at regnvandshåndtering i rammelokalplanområdet ikke må give anledning til øget risiko opstrøms eller nedstrøms rammelokalplanområdet. Det kan således forventes, at der ikke afledes større mængder regnvand end i dag.

Det fremgår af rammelokalplanen, at *"Det skal sikres, at det afledte regnvand fra vejarrealer, parkeringspladser og bygningskonstruktioner f.eks. facader, tage, tagrender og nedløbsrør til regnvandssystemet ikke indeholder f.eks. bly, zink, kobber eller andre miljøfarlige stoffer"*. Når dertil lægges, at erhvervsudnyttelse af rammelokalplanområdet – og mulige forureningskilder knyttet hertil - udfases over tid, vurderes, at vedtagelse af rammelokalplanen ikke medfører udledning med forurenende stoffer, næringsstoffer eller lignende i koncentrationer, der kan bidrage til, at St. Vejle Å eller Køge Bugt ikke opfylder målene om god henholdsvis økologisk og kemisk tilstand.

9.3.8 Myndighedstilladelser

9.3.8.1 § 8 ansøgninger.

Forud for opstart af ændring af arealanvendelsen fra industri til bolig skal der for alle forureningskortlagte ejendomme eller kortlagte dele af ejendomme, indsendes en ansøgning om en tilladelse efter [Jordforureningslovens §8](#), jævnfør LBK nr. 282 af 27/03/2017. Ansøgningen skal - ud over oplysninger om forurening og risiko - indeholde oplysninger om det specifikke boligprojekt. Tilladelsen kan således først indhentes efter udarbejdelse af byggeretsgivende lokalplan. Tilladelsen vil være givet til et konkret projekt, og såfremt bygherre inden byggestart ønsker at ændre i projektet, skal myndighederne høres, om ændringen medfører, at der skal søges på ny.

9.3.8.2 Plan for jordhåndtering.

Jordhåndtering inden for forureningskortlagte og områdeklassificerede ejendomme er reguleret efter bestemmelserne i [Jordflytningsbekendtgørelsen](#) (BEK nr. 1452 af 07/12/2015). Det betyder, at jordens indhold af forurenende stoffer skal dokumenteres med én kemisk analyse pr. 30 ton for jord, der skal bortskaffes. Dokumentationen kan enten ske ved forklassificering, kartering på grunden eller kartering hos en godkendt jordmodtager.

Uanset valg af løsning skal der for projekter (eller delprojekter) udarbejdes en "Plan for Jordhåndtering" som fremsendes til myndighederne inden opstart. Denne plan vil først kunne udarbejdes, når et konkret projekt foreligger i forlængelse af en byggeretsgivende lokalplan.

9.3.8.3 Genanvendelse af jord.

Hvis jord ønskes genanvendt internt på ejendommen, skal det ske ved indhentning af en § 19 tilladelse efter Miljøbeskyttelsesloven. Genanvendelse vil kræve dokumentation af jorden med 1 analyse pr. 30 ton.

9.4 Kumulative effekter

Det vurderes, at der kan være kumulative forhold vedrørende en reduktion af det samlede omfang af jordforurening i Hersted Industripark, hvis de konstaterede kraftige forurenninger i projektområderne afværges. Således vurderes den kumulative effekt af flere sideløbende omdannelsesprojekter og jordforureningsoprensninger at medføre en reduktion i risikoen for spredning af forurening til jord, overfladevand og grundvand i hele Hersted Industripark.

9.5 Afværgende foranstaltninger

Der er på de fem undersøgte ejendomme konstateret forurenninger, der skal håndteres i forbindelse med ændring af arealanvendelsen fra erhverv til blandet erhverv og bolig. Håndtering vil omfatte tiltag til både at undgå uønsket kontakt med forurennet jord og indeklimasikring i boliger for at beskytte mod indtrængende forurening. Konkretisering af afværgeforanstaltningerne kan først ske efter supplerende undersøgelser, der først kan gennemføres, når byggefeltene er fastlagt i en byggeretsgivende lokalplan.

For at minimere risikoen for spredning af jordforurening gennem nedsivende regnvand fra rammelokalplanområdet skal alle former for forsinkelses anlæg (for eksempel regnvandsbassiner, render og grøfter) jfr. rammelokalplanens § 10.6 etableres med impermeabel (uigennemtrængelig) bund.

Det bør fremgå af de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner, at bygninger og andre faste installationer i området skal etableres, så bygninger og befæstede områder ikke giver anledning til, at det afledte vand fra for eksempel facader, tage, tagrender og nedløbsrør til regnvandssystemet ikke indeholder bly, zink, kobber eller andre miljøfarlige stoffer.

9.6 Overvågning

Der er på nuværende tidspunkt i den samlede planproces ikke grundlag for at igangsætte overvågningsaktiviteter. Som nævnt ovenfor vil den videre myndighedsbehandling dog forudsætte en række analyser, der vil bidrage til at udvide vidensniveauet.

10 Klimatiske faktorer

I dette afsnit vurderes henholdsvis forslag til rammelokalplanens betydning for emissionen af drivhusgasser (herunder CO₂), hvordan rammelokalplanen tilpasser sig til klimabetingede hændelser, herunder ekstremregn, samt evt. effekt på lufttemperaturen (varmeeffekten).

Da forslag til rammelokalplan ikke fastlægger rammer for placering og udformning af byggeri, er der ikke grundlag for detaljerede vurderinger af klimabelastningen af for eksempel konkrete materialevalg. Denne vurdering må foretages i forbindelse med efterfølgende udarbejdelse af byggeretsgivende lokalplaner.

10.1 Miljøstatus og mål

Rammelokalplanområdet er fuldt udbygget som erhvervsområde, separatkloakeret og derudover ikke specifikt tilpasset klimaændringer. Således medfører ekstremregn i den nuværende situation, at vandet samles i et sænket vejforløb ved en læsserampe på matr.nr. 8g.

Det fremgår af retningslinje 26.5 i Albertslund Kommunes [kommuneplan 2022 – 2034](#), at byudvikling eller byomdannelse ikke må give anledning til øget risiko for oversvømmelser opstrøms eller nedstrøms byudviklingsområdet. Det betyder blandt andet, at der skal kunne løbe den samme mængde skybrudsvand ind og ud af rammelokalplanområdet, som før byudviklingen, og at skybrudsvandet skal ledes ad de samme strømningsveje som tidligere.

Af Albertslund Kommunes [skybrudsplan](#) (se afsnit 3.3.9) fremgår det, at der er foretaget risikokortlægning i forhold til oversvømmelse. Risikoen defineres som sandsynlighed gange skadesomkostninger. Overordnet vurderes oversvømmelsesrisikoen at være relativt lille i Albertslund Kommune i nuværende klima – i dette billede er Hersted Industripark og rammelokalplanområdet et af områderne med den højeste risikoscore. Det fremgår ligeledes af skybrudsplanen, at det i forbindelse med byudvikling på private arealer er bygherres ansvar at indarbejde skybrudssikring i planen for det pågældende byudviklingsområde.

I forhold til bygningernes klimabelastning er området i dag kun underlagt de gældende bestemmelser for erhvervsbyggeri i bygningsreglementet.

10.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. Såfremt planforslagene ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende fysiske forhold og det nuværende plangrundlag være gældende i området, indtil der igen foreligger en ny

lokalplanlægning for området. 0-alternativet vurderes således om udgangspunkt at svare til den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres.

10.3 Vurdering af mulige påvirkninger - klima

10.3.1 Klimabelastning – emission af klimagasser

Forslag til Rammelokalplan fastlægger ikke konkrete rammer for byggeri. Derfor kan klimabetingede faktorer i forbindelse med byggeriet ikke vurderes konkret. Det forventes dog, at området udvikles med henblik på at opnå DGNB-certificering på guld-niveau for både bygninger og for byområdet som helhed i henhold til [startredegørelse](#) godkendt af kommunalbestyrelsen den 14. marts 2023. Udover certificeringen udvikles området med særlig fokus CO₂-aftryk, hvor der stilles skærpede krav til byggeriets CO₂-aftryk med overholdelse af den frivillige CO₂-klasse, herunder at sigte efter en maksimal udledning på 8,0 kg CO₂/m²/år vurderet over en betragtningsperiode på 50 år.

Med de opstillede intentioner for DGNB-certificering og reduceret CO₂-emission, og da omdannelsen af området forventes at medføre betydeligt lavere tung trafik, vurderes det, at den samlede betydning for udledningen af klimagasser i driftsfasen vil være neutral til positiv.

10.3.2 Håndtering af hverdags- og ekstremregn

Det er hensigten, at hverdagsregn i rammelokalplanområdet skal håndteres udelukkende ved gravitation og ved simple overløbsforanstaltninger og afløbsregulatorer. De forskellige elementer til håndtering af regnvand ønskes fyldt i nedenstående prioriterede rækkefølge:

1. Naturligt udformet regnvandsbassin op til permanent vandspejl
2. Naturligt udformet regnvandsbassin fra permanent vandspejl til øverste vandstandskote.
3. Eventuelle beholdere til opsamling af regnvand til vanding
4. Lokale lavninger/forsinkelsesbassiner
5. Skybrudsområder

Skybrud/ekstremregn ønskes også fremadrettet håndteret på terræn, da etablering af et så stort underjordisk bassinvolumen (> 2.000 m³) ikke vurderes at være bæredygtigt. Derudover kan vandet håndteres ved flersidig anvendelse af en række arealer. Det forventes, at det vil være muligt at benytte Parkeringsarealer og rekreative elementer til opmagasinering af 100-års hændelsen (skybrudsvand). Der forventes at der skal tilvejebringes volumener på i alt cirka 2.700 m³ til håndtering af skybrud og cirka 400 m³ til forsinkelse af hverdagsregnen.

Regnvandshåndteringen skal således sikre, at der ved byudvikling ikke sker forringelser under skybrud (op til en klimatilpasset 100-års hændelse) i form af øget oversvømmelsesrisiko for tilstødende områder.

Kommuneplantillæg 3 indfører formuleringsændringer af retningslinje 26.5 og 26.6 i Kommuneplan 2022-2034. Her præciseres, at de nævnte tiltag til håndtering af oversvømmelsesrisiko skal gennemføres ved ny planlægning for et givet område. Det vurderes, at denne præcisering vil medvirke til at sikre en mere effektiv styring af overfladevandet, da tiltagene i de to retningslinjer fremover skal gennemføres ved al ramme- eller lokalplanlægning og ikke kun som hidtil ved såkaldt byudvikling.

Ved udvikling af rammelokalplanområdet, kan der opstå en overgangssituation, hvor de fælles regnvandsanlæg i delområde 2 er helt eller delvist etableret, men én eller flere ejendomme i området endnu ikke har opført bebyggelse på baggrund af ny byggeretsgivende lokalplan. Det skal sikres, at afledningen af vand fra alle områdets ejendomme i denne overgangssituation fortsat sker lovligt og uden væsentlig påvirkning af miljøet.

Alle ejendommene i rammelokalplanens delområde 1 og 2 er i dag tilsluttet ledningsnettet for spildevand og vand fra henholdsvis Smedeland, Naverland og Gl. Landevej. Der er ingen forsyningsledninger, der går på tværs af området, med undtagelse af matrikel 7g og 8g, som er sammenkoblet og med én ejer. Dette betyder, at alle matrikler i delområde 1 og 2 – uafhængigt af hinanden – vil kunne fortsætte med at anvende de eksisterende, lovlige afledningssystemer indtil de i forhold til en given udbygningstakt bebygges på baggrund af en byggeretsgivende lokalplan og herefter tilsluttes fællesanlæggene i delområde 2. Der er således kun to muligheder for hver ejendom; de eksisterende lovlige afledningsforhold eller tilkobling til de nye anlæg i overensstemmelse med plangrundlag og lovgivning.

Det skal sikres, at der i den løbende omdannelse af området til hver en tid er tilvejebragt et volumen til forsinkelse af regnvand i delområde 2, der som minimum modsvarer afstrømningen fra de byomdannede arealer. I det tilfælde, hvor kapaciteten i de fælles regnvandsanlæg i en periode vil være større end behovet, vil det blot få den konsekvens, at opholdstiden i bassinet forlænges og/eller vandspejlet vil stå lavere end området er dimensioneret til. Dette vurderes ikke at påvirke miljøet negativt.

Konklusionen er, at der kan opføres ny bebyggelse i rammelokalplanområdet uden, at der i en overgangsfase vil være risiko for øget påvirkning på miljøet eller opstå situationer, hvor enkeltejendomme med eksisterende lovlig anvendelse pålægges at skulle tilkoble sig nye fællesanlæg.

Det forventes, at effekten af nedbør/skybrud på omgivelserne er uændrede og planforslagene således ingen eller ringe indvirkning vil have på oversvømmelsesrisikoen.

10.3.3 Effekt på lufttemperaturen (varmeøeffekten)

Asfaltbelægning og bebyggelse har en højere varmekapacitet (det vil sige, at det optager varmen bedre) end områder med træer eller vegetation. Det kan medvirke til øgede temperaturer i området, og byområder kan derfor danne en såkaldt urban varmeø; et byområde, der har en højere temperatur end temperaturen i de ubebyggede omgivelser.

Da rammelokalplanområdet allerede er intensivt bebygget, og da rammelokalplanen fastlægger, at der skal etableres grønne områder med varieret bevoksning, vurderes det ikke, at forslag til rammelokalplan vil medføre lokale temperaturstigninger, som beskrevet ovenfor.

10.4 Kumulative effekter

Såfremt flere områder i Hersted Industripark omdannes samtidigt, kan det tidsmæssige sammenfald af nedrivnings-, bygge- og anlægsaktiviteter medføre midlertidige kumulative effekter, der dog skønnes at være af mindre betydning. Se oversigt over aktuelle lokalplaner for byomdannelse i Hersted Industripark i afsnit 0

10.5 Afværgende foranstaltninger

Der etableres ikke egentlige afværgeforanstaltninger udover de integrerede klimarettede tiltag i det grønne strøg i rammelokalplanens delområde 2. Disse tiltag forventes at have en positiv effekt i forhold til både regnvandshåndtering og lokale temperaturforhold.

10.6 Overvågning

Der er ikke på baggrund af planforslagenes indhold grundlag for at fastsætte overvågningsaktiviteter.

11 Materielle goder

I dette afsnit foretages vurdering af kvaliteten af opholdsarealer på muligt niveau. Vurderingen vil dog jævnfør planforslagenes overordnede detaljeringsniveau også blive på et overordnet niveau.

Derudover vurderes forhold vedrørende adgang til offentlige funktioner (inklusiv offentlig transport), grønne områder, kulturelle tilbud og indkøbsmuligheder (dagligvarehandel).

Det kan ikke på baggrund af planforslagernes overordnede karakter vurderes, om det kan give anledning til materielle goder - i form af eksempelvis offentlige tilbud eller lignende - som befolkningen uden for rammelokalplanområdet vil kunne få gavn af.

11.1 Miljøstatus og mål

Adgang til forskellige typer tilbud.

Rammelokalplanområdet har hidtil været erhvervsområde og ligger derfor naturligt nok ikke udpræget centralt placeret i forhold til offentlige funktioner. Der er cirka 1,8 km til nærmeste folkeskole i Albertslund Kommune (Herstedøster Skole) og en smule længere til nærmeste daginstitution. Både bibliotek og Rådhus (borgerservice) ligger 4-5 km fra området og kan nås på cykel på cirka 15 minutter.

Den kommende letbanestation Glostrup Nord ligger i gåafstand til rammelokalplanområdet. Når letbanen åbner i 2025, vil lokalområdets tilgang til offentlig transport blive markant forbedret. Det forventes, at området kun i begrænset omfang kan være taget i brug i 2025, og letbanen betragtes derfor som værende i drift, når rammelokalplanområdet er omdannet og taget i brug.

Rammelokalplanområdet ligger relativt naturnært kun cirka 1 km fra Vestskoven. Dertil udlægges der i rammelokalplan 5.10 et grønt strøg. Dette vil i det omfang, det ikke er støjbelastet indgå i de fælles opholdsarealer, som muliggøres med kommuneplantillæg 3.

Nærmeste dagligvarebutik er på nuværende tidspunkt beliggende cirka 1.400 meter syd-vest for området, svarende til 5 minutter på cykel.

Nærmeste biograf er Glostrup Bio beliggende cirka 3 km syd for rammelokalplanområdet.

Det er intentionen i [Masterplan Hersted 2045](#), at det stationsnære kerneområde beliggende i umiddelbar tilknytning til rammelokalplanområdet skal have karakter af et bydelscenter med detailhandel, boliger, kontorerhverv, offentlig service og restauration. Dette fremgår tillige af Albertslund Kommunes [Kommuneplan 2022 - 2034](#), hvor mulighederne for detailhandel i Hersted Center er placeret langs den nye bygade fra Smedeland til den kommende letbanestation. Dette område ligger i gåafstand fra forslag til rammelokalplan 5.10's område.

11.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. Såfremt planforslagene ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende fysiske forhold og det nuværende plangrundlag være gældende i området, indtil der igen foreligger en ny lokalplanlægning for området. 0-alternativet vurderes således om udgangspunkt at svare til den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres.

11.3 Vurdering af mulige påvirkninger – materielle goder

Planforslagene udlægger områdets anvendelse til blandet bolig og erhverv, men fastlægger ikke yderligere detaljer omkring lokalisering af bygninger og fællesarealer. Dog omfatter rammelokalplanforslaget bestemmelser for etableringen af det grønne strøg i delområde 2, som vil udgøre en del af de fælles opholdsarealer. Bestemmelser om detaljeret omfang, placering og udformning af opholdsarealer, herunder private, defineres i forbindelse med udarbejdelse af byggeretsgivende lokalplaner. Her fastlægges også, hvordan opholdsarealerne sikres bedst muligt i forhold til ekstern støj fra trafik og erhverv.

På den baggrund kan der ikke foretages en retvisende og detaljeret vurdering af kvaliteten af konkrete opholdsarealer i rammelokalplanområdet. Muligheden for at etablere fælles opholdsarealer, der introduceres med kommuneplantillæg 3 vil øge muligheden for sammenhængende og uforstyrrede fælles opholdsarealer, der kan understøtte social sammenhæng og lokale fællesskaber.

Rammelokalplanen fastlægger anvendelsen til blandet bolig- og erhvervsområde, kontor- og serviceerhverv, publikumsorienterede serviceerhverv, offentlige formål, og nærrekreativt område. Der er således mulighed for, at der ved den videre udvikling af området vil komme nye offentlige institutioner og serviceerhverv, der kan levere lokale tilbud.

Det vurderes, at planforslagene ikke medfører negative konsekvenser for omgivelserne i relation til adgangen til offentlige funktioner.

11.4 Kumulative effekter

I forbindelse med den videre omdannelse af Hersted Industri Park og særligt udviklingen af det stationsnære kerneområde omkring den kommende letbanestation, må der forventes en udmøntning af ramme C10 i Kommuneplan 2022-2034, herunder etablering af op til 5.000 m² nyt detailhandelsareal.

De kumulative effekter på materielle goder vurderes at være positiv.

11.5 Afværgende foranstaltninger / overvågning

Der er ikke grundlag for at iværksætte afværgeforanstaltninger eller overvågning.

12 Landskab og visuelle forhold, samt jordareal som ressource.

Albertslund Kommunes afgrænsningsnotat af 16. oktober 2023 fastlægger, at der ikke skal udarbejdes visualiseringer med henblik på konkrete vurderinger af den visuelle oplevelse, eftersom forslag til Rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen* ikke er en byggeretsgivende projektlokalplan og ikke har specifikke bestemmelser om bebyggelsens placering eller ydre fremtræden.

Denne type vurderinger henvises til efterfølgende byggeretsgivende lokalplanlægning.

Miljørapporten vil heller ikke belyse planens påvirkninger af råstofområder, da der ikke er udlagt råstofområder inden for Albertslund Kommunes afgrænsning.

Naboerne til planområdet skal have mulighed for at få et indtryk af, hvorledes de sandsynlige indblik- og skyggegener som følge af forslag til Rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen* muligheder for bebyggelsens antal etager, vil påvirke dem. Bygningshøjder og etageantal ændres ikke med planforslagene. De sandsynlige påvirkninger af naboerne til planområdet fra indbliksgener vil på et overordnet niveau blive beskrevet i miljørapporten.

Denne miljørapport omfatter derudover en redegørelse for og vurdering af evt. påvirkninger i forhold til den ændrede arealanvendelse.

12.1 Miljøstatus og mål

Området har i dag ikke landskabelige værdier af betydning, ligesom området ikke indgår i kommuneplanens udpegninger af hverken sammenhængende landskaber, grønne strukturer eller geologiske værdifulde områder. Rammelokalplanområdet opleves som fladt landskab med relativt lave bygninger på. Kotemæssigt er hovedparten af området mellem kote 22 og 23, den sydvestlige del af området en smule lavere.

Området har i over 50 år været udlagt og anvendt til erhvervsaktiviteter, herunder industri og logistik.

Kommuneplantillæg 3 fastholder i ramme BE17 den hidtil gældende bygningshøjde i ramme BE 13. Den samlede bebyggelsesprocent reduceres fra 125 (den enkelte ejendom) til 115 (området som helhed).

12.2 0-alternativ

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. Såfremt planforslagene ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende fysiske forhold og det nuværende plangrundlag være gældende i området, indtil der igen foreligger en ny lokalplanlægning for området. 0-alternativet vurderes således om udgangspunkt at svare til den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres.

12.3 Vurdering af mulige påvirkninger - landskab

Rammelokalplanforslaget fastlægger omfanget af terrænændringer i delområde 2. Således må der indenfor det grønne strøg maksimalt foretages terrænregulering svarende til +/- 0,5 meter i forhold til omgivende eksisterende terræn. Der kan dog tillades yderligere terrænregulering i forbindelse med etablering af regnvandsbassin/sø, skybrudsveje og landskabsbearbejdning i form af aktivitetsbaner/bakker.

Det vurderes, at terrænændringer i denne størrelsesorden ingen til ubetydelig påvirkning har på den landskabelige oplevelse i rammelokalplanområdet.

12.4 Vurdering af jordareal som ressource.

Arealer er en knap ressource både i Danmark og i EU samt resten af verden både som følge af befolkningsvækst og uregelmæssig byspredning. Da planområdet er et byomdannelsesområde, hvor hidtidige erhvervsarealer omdannes til blandede byformål, inddrages der ikke natur- eller landbrugsarealer eller rekreative områder til byudvikling.

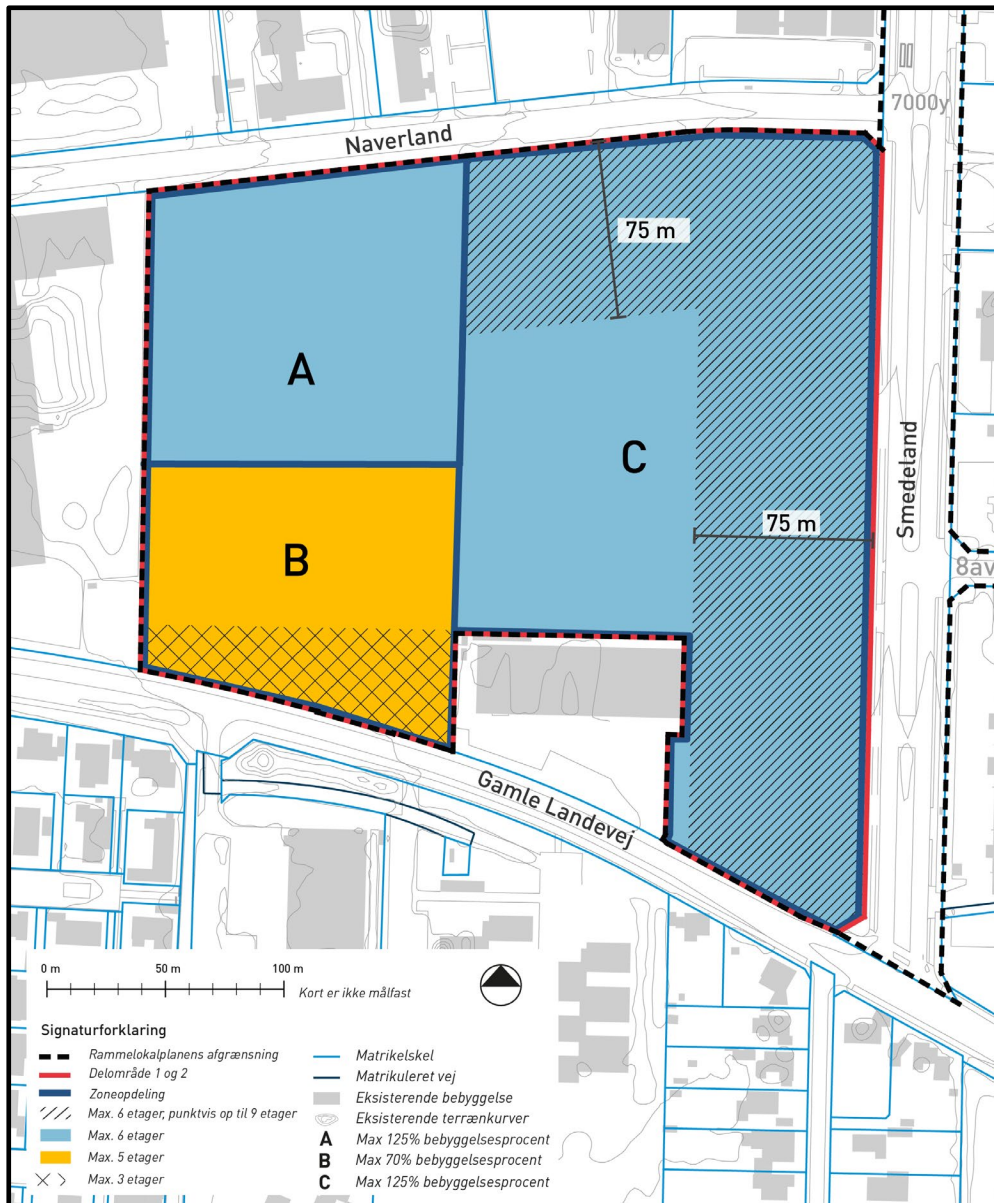
Det vurderes, at planforslagene ikke påvirker den tilgængelige jordressource negativt.

12.5 Kvalitative vurderinger – indblik, skygge og vind.

Da planforslaget ikke fastlægger placering eller udformning af bygninger, kan der ikke udarbejdes konkrete diagrammer og visualiseringer, der med sikkerhed viser den bebyggelse, der efter byggeretsgivende lokalplanlægning vil kunne etableres i området. Derfor er vurderingerne i dette afsnit af en overordnet, kvalitativ karakter. De viste bygningskroppe er således et eksempel på en mulig fremtidig bebyggelse og er ikke bindende for efterfølgende byggeretsgivende lokalplanlægning. I forbindelse med miljøvurdering af disse planforslag, skal der forventeligt udarbejdes konkrete diagrammer og visualiseringer på baggrund af et givet byggeprojekt.

12.5.1 Indbliksgener.

Når der bygges boliger i flere etager, opstår der forhold, hvor nogle boliger – og dermed udsigtpunkter – er hævet over terrænet. Derfor kan naboer opleve, at der fra nye bebyggelser vil være visuel kontakt til ens bolig og være på en måde, der ikke har forekommet tidligere. Planforslagene giver dog ikke mulighed for at bygge højere end der er hjemmel til i den allerede gældende kommuneplan 2022-2034. Se afsnit 3.1.1



Figur 12-1 Kortbilag 3 fra forslag til rammelokalplan 5.10

Forslag til Rammelokalplan 5.10 fastlægger, at den højeste bebyggelse er i det stationsnære kerneområde mod øst og nordøst (se Figur 12-1). Her vil være mulighed for at opføre byggeri i op til seks etager med punktvis indslag op til 9 etager. Dette område er primært orienteret mod Smedeland, der med sit relativt brede boulevardpræg sikrer en afstand til genboer, som er betydeligt større end det, der kan opleves i mange

byområder med tilsvarende bebyggelsestæthed. Desuden fastlægges det, at der mod de lave boligområder mod sydvest højst kun kan bygges i 3 etager.

På det grundlag vurderes det, at der allerede på rammelokalplanniveau er taget initiativer til at begrænse indbliksgener til et niveau, der ikke overstiger det, der med rimelighed må forventes i stationsnære områder i hovedstadsområdet bebygges med høje bebyggelsesprocenter, da § 11 i Fingerplan 2019 blandt andet fastlægger dette.

I forbindelse med den efterfølgende byggeretsgivende lokalplanlægning kan der udføres konkrete vurderinger baseret på endeligt fastlagte placeringer og udformninger af bygninger.

12.5.2 Skyggepåvirkning.

Som med indblik gælder også for skyggevirksomheder, at det er et vilkår, når der opføres etageboliger. De konkrete skyggepåvirkninger af omgivelserne kan først vurderes endeligt, når bygningernes placering og udformning fastlægges i en byggeretsgivende lokalplan. Derfor foretages i denne rapport kun kvalitative vurderinger. Fordelingen af bygningshøjder i forslag til Rammelokalplan 5.10 (se Figur 12-1) indikerer, at den væsentligste skyggevirksomhed uden for området vil være øst for rammelokalplanområdet sidst på dagen, hvor solen står lavt i vest, og de højeste bygninger langs Smedeland vil kaste skygge mod øst. Smedelands relativt store bredde vil dog betyde, at afstanden til naboer mod øst er medvirkende til at reducere skyggepåvirkningen. Den væsentligste skyggepåvirkning inde i rammelokalplanområdet forventes omvendt, når solen tidligt på dagen står lavt i øst og de højeste bygninger i områdets østlige del kaster skygge mod vest. Områderne med boligbebyggelse syd for rammelokalplanområdet vil kun i meget begrænset omfang blive påvirket af skyggepåvirkninger fra rammelokalplanområdet.

Samlet vurderes, at skyggepåvirkningen på de mest udtalte tidspunkter på året og døgnet vil være en mindre til moderat negativ påvirkning. De konkrete påvirkninger på en given lokalitet, kan dog først vurderes i forbindelse med udarbejdelse af en byggeretsgivende lokalplan.

12.5.3 Vindpåvirkning.

Det fremgår af [miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045 og Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#), at de dominerende vinde i området er vestlige, især når vindhastigheden kommer over 5 m/s.

I områder omgivet af bymæssig bebyggelse, er vindene normalt mindre kraftige end ved overgangen mellem by og land eller ud mod kysten. Det skyldes, at strukturer på

jordoverfladen, herunder træer og bygninger, øger friktionen, når vinden passerer hen over jordoverfladen. Det kan bremse eller afbøje vinden.

I nogle tilfælde kan det også medføre turbulens og uforudsigelige vindforhold. Turbulens er et kendt fænomen omkring eksempelvis højhuse. Når vind strømmer rundt om et enkeltstående højhus, vil der ske en hastighedsforøgelse langs siderne af bygningen. Denne hastighedsforøgelse er forårsaget af, at vindhastigheden øges, når den presses rundt om bygningens hjørner. Derudover opleves hvirveldannelser ved bygningens for- og bagside. Når to høje huse står tæt på hinanden, kan det give anledning til yderligere forstærkning af vind i gadens retning (tunneleffekt). På forsiden af bygningen kan der desuden dannes nedfaldsvinde til gene ved f.eks. indgangspartier.

Vejforløbene omkring rammelokalplanområdet er relativt lange og lige. Hvis ikke der er strukturer, der yder læ (f.eks. træer), vil vinden normalt opleves relativt kraftig i disse områder.

Udformning og placering af bygninger kan være med til at reducere vindpåvirkningen betydeligt. Således påvirkes vindens lokale bevægelser og hastighed af træer, husformer, facadeudformninger, bygningshøjder, bebyggelsesmønstre og afstande mellem bygninger.

Derfor skal der i forbindelse med den byggeretsgivende lokalplanlægning vurderes, hvordan forskellige uhensigtsmæssige vindeffekter - inde i rammelokalplanområdet og langs de omgivende veje - kan minimeres i forbindelse med fastlæggelse af den konkrete udformning og placering af bygningerne.

12.6 Kumulative effekter – indblik, skygger og vind

Det fremgår af [Albertslund Kommunes kommuneplan 2022-2034](#) og [Principper for udviklingen af Hersted Industripark 2022](#), at der forventes etableret byggeri i en betydelig højde (6-12 etager) i kvartererne omkring den nye letbanestation. Med så stort et volumen af høje bygninger relativt tæt på hinanden, vil der kunne opstå kumulerede effekter i forhold til indblik, skygger og vind, blandt andet hvor vinden forstærkes gennem tunnelvirkning ved nærtstående høje bygninger. Effekten heraf afhænger dog af helt konkrete faktorer, herunder placering og højde af bygninger, træer og hegn, samt facadeudformninger.

På samme måde vil et større volumen af høje bygninger i et givet byområde kunne medføre, at konkrete skygge- og indbliksgener fra flere projekter resulterer i kumulerede påvirkninger. Da rammelokalplanforslaget fastlægger, at der kun punktvist kan bygges i mere end 6 etager (op til 9 etager) vurderes det, at indbliksgener til et niveau, der ikke

overstiger det, der med rimelighed må forventes i stationsnære områder i hovedstadsområdet, jfr. § 11 i [Fingerplan 2019](#).

12.7 Afværgende foranstaltninger

Det vurderes ikke relevant at iværksætte afværgeforanstaltninger på baggrund af rammelokalplanforslaget. Det er dog vigtigt i de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner, at vurdere, hvorledes f.eks. altaner, beplantninger, facadeudformninger med videre kan afhjælpe de åbenlyse negative vindpåvirkninger af at have lange, lige strøg og høje bygninger.

Hvorvidt byggeprojekter i rammelokalplanområdet vil medføre egentlige indblik- og skyggegener vil afhænge af udformningen af den konkrete bebyggelse, herunder placering af vinduer og altaner, samt evt. beplantning af træer. Der skal derfor redegøres for skygge- og indbliksgener i forbindelse med byggeretsgivende lokalplanlægning i området.

12.8 Overvågning

Der iværksættes ikke overvågningstiltag.

13 Kulturarv

Hersted Industripark udgør et samlet afgrænset kulturmiljø, der fortæller en væsentlig historie om udviklingen fra landbrugssamfund til et moderne, industrialiseret velfærdssamfund. Områdets udseende - både skiltningen, beplantningen og bygningernes arkitektur, blev stramt reguleret fra begyndelsen. Vejnettet er dimensioneret til industrien med brede boulevarder, der ligger retvinklet på hinanden.

13.1 Miljøstatus og mål

Kroppedal Museum har i 2012 udgivet rapporten "[Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune](#)" (Frellsen, et al., 2012), der blandt andet fortæller historien om etableringen af Hersted Industripark og udpeger bevaringsværdier. Det omfatter markante, karaktergivende og typiske træk, der former industriparken inklusive udpegning af bygninger med særlige arkitektoniske og kulturhistoriske bevaringsværdier for eksempel Karat kaffetårnet. Ingen af de udpegede bygninger ligger indenfor rammelokalplan 5.10. 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.

I forbindelse med naturbesigtigelse af området (jævnfør afsnit 5.1) blev det konstateret, at der inden for planområdet ikke er bevaringsværdige bevoksningsstrukturer. Således er der tale om få enkeltstående træer (fyr, søjleeg) og enkelte grupper af yngre egetræer mod Naverland, der ikke vurderes at være bærende elementer i områdets grønne struktur.

I retningslinje 2.5 i Albertslund Kommunes [Kommuneplan 2022-2034](#) fastlægges følgende bevaringsbestemmelser for området:

- *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.*

Det fremgår af redegørelsen til kommuneplanens retningslinje 2 for kulturhistoriske bevaringsværdier, at Hersted Industriparks status som et samlet afgrænset kulturmiljø begrundes i områdets udseende - både skiltningen, beplantningen og bygningernes arkitektur, blev stramt reguleret fra begyndelsen. Vejnettet er dimensioneret til industrien med brede boulevarder, der ligger retvinklet på hinanden.

Det fremgår desuden af retningslinje 3.3 i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), at ved ny lokalplanlægning skal det vurderes, hvorvidt der kan være bevaringsværdige bygninger. Der er ikke bygninger i området, der forud for planlægningen er registreret af Albertslund Kommune som bevaringsværdige, ligesom det ikke vurderes, at der siden Kroppedal Museums udpegning i 2012 er opført bygninger, der bør bevares.

13.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. Såfremt planforslagene ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende fysiske forhold og det nuværende plangrundlag være gældende i området, indtil der igen foreligger en ny lokalplanlægning for området. 0-alternativet vurderes således om udgangspunkt at svare til den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres.

13.3 Vurdering af mulige påvirkninger - kulturarv

Planforslagene muliggør ikke tiltag, der vil kunne svække de ovennævnte kulturhistoriske bevaringsinteresser, d.v.s. den eksisterende vejstruktur og beplantningsstrukturen med allétræer langs de overordnede veje og stikveje. Det vurderes på den baggrund, at planforslagene ikke påvirker de udpegede kulturarvsinteresser eller grundlaget for udpegningen som værdifuldt kulturmiljø i området negativt.

13.4 Kumulative effekter

Da beskyttelsen af Hersted Industripark er knyttet til den overordnede vej- og karréstruktur, som de enkelte omdannelsesprojekter ikke berører, vurderes der ikke at være relevante kumulative effekter knyttet til bevarelse af kulturarven i området.

13.5 Afværgende foranstaltninger

Der er ikke grundlag for at iværksætte afværgende foranstaltninger. Hvis der mod forventning dukker jordfaste fortidsminder op i forbindelse med jordarbejde/byggeri på det angivne areal, skal arbejdet dog stoppes i det omfang det berører fortidsmindet, og Kroppedal Museum skal adviseres jævnfør [Museumsloven](#) (LBK nr. 358 af 08/04/2014, § 27).

13.6 Overvågning

Der vurderes ikke at være grundlag for at iværksætte overvågning.

14 Manglende viden

Da lokalplan 5.10. er en rammelokalplan, der ikke fastlægger detaljer vedrørende placering, udformning og fremtræden af infrastruktur og bygninger, er en række af vurderingerne i denne miljørapport foretaget på et overordnet niveau, der afspejler planforslagenes detaljeringsniveau. Mere detaljerede vurderinger vil således forudsætte, at planlægningen er mere detaljeret.

Derfor vil grundlaget for konkrete vurderinger af påvirkningerne fra for eksempel støj, vind og skygge først være til stede i forbindelse den byggeretsgivende lokalplanlægning – og vurderingerne vil således først kunne foretages på dette tidspunkt.

Det vurderes samlet, at vidensgrundlaget har været tilstrækkeligt til jfr. Miljøvurderingslovens § 12, stk. 2 at foretage vurderinger, der svarer til planforslagenes niveau.

15 Opsamling på afværgeforanstaltninger.

Der er ikke i forbindelse med miljøvurderingen identificeret nye afværgende foranstaltninger, der vurderes at være en forudsætning for planernes vedtagelse.

Der er identificeret en række forhold, der bør håndteres i forbindelse med den efterfølgende byggeretsgivende planlægning.

- **Trafik, veje og stier:**

Hvor stiforløb i området tilsluttes vejene omkring planområdet, skal det i forbindelse med detailudformning og udarbejdelse af byggeretsgivende lokalplaner sikres, at tilslutningen udformes sikkert ved anvendelse af opmærksomhedsskabende tiltag, eksempelvis hævede flader eller lignende. Det skal i den videre planlægning sikres, at stiforløb fra rammelokalplanområdet fungerer i sammenhæng med det øvrige sti- og trafiknet i Albertslund Kommune, hvor cykler og biler i vid udstrækning færdes ad fysisk adskilte forløb.

Inden for rammelokalplanområdet vil der være behov for at iværksætte relevante midlertidige løsninger, der kan sikre såvel fremkommelighed som trafiksikkerhed.

- **Støj:**

I forbindelse med udarbejdelse af efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner vil det dog være relevant at inddrage flere værktøjer til støjdemning, herunder placering af parkeringshuse og bygningskroppe, støjafskærmning og støjisolering af boliger. I en situation, hvor der endnu ikke er opført bebyggelse, der kan dæmpe for støjen så grænseværdierne for støj overholdes, skal der gennemføres andre tiltag for at sikre, at støjen reduceres tilstrækkeligt til, at de fælles opholdsarealer vil kunne tages i brug.

- **Lugt og luft:**

I forbindelse med de byggeretsgivende lokalplaner bør det vurderes, om der i forhold til konkret placerede boligheder, er behov for afværgeforanstaltninger f.eks. i forhold til lugtgener fra cateringvirksomheder.

- **Jordforurening:**

For at minimere risikoen for spredning af jordforurening gennem nedsivende regnvand fra rammelokalplanområdet skal alle former for forsinkelsesanlæg (for eksempel regnvandsbassiner, render og grøfter) jfr. rammelokalplanens § 10.6 etableres med impermeabel (uigennemtrængelig) bund.

- **Vand:**

Det bør fremgå af de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner, at bygninger og andre faste installationer i området skal etableres, så bygninger og befæstede områder ikke giver anledning til, at det afledte vand fra for eksempel facader, tage, tagrender og nedløbsrør til regnvandssystemet ikke indeholder bly, zink, kobber eller andre miljøfarlige stoffer.

- Klimatilpasning og afledning af vand:
Der etableres ikke egentlige afværgeforanstaltninger udover de integrerede klimarettede tiltag i det grønne strøg i rammelokalplanens delområde 2.

16 Bilag

Bilagene understøtter miljørapportens vurderinger og udgør en vigtig del af grundlaget herfor. De tekniske notater i bilag 4 – 8 er i varierende grad indarbejdet i selve rapporten. De tekniske notater er udarbejdet før planforslagernes endelige færdiggørelse og kan rumme terminologi og beskrivelser, der adskiller sig fra planforslagene og miljørapporten. Rapporternes tekniske og faglige indhold påvirkes ikke heraf.

Bilag 1: Afgrænsningsnotat

Bilag 2: Startredegørelse

Bilag 3: Besigtigelsesnotat. Natur.

Bilag 4: Teknisk notat – trafik.

Bilag 5: Teknisk notat – afledning af vand.

Bilag 6: Teknisk notat – støj.

Bilag 7: Teknisk notat – jordforurening.

Bilag 8: Teknisk notat – lugt og luft.

17 Referencer

Albertslund Kommune , 1964. *Byplanvedtægt nr. 5, Hersted Industripark*. [Online]

Available at: https://dokument.plandata.dk/20_1202947_1551358444337.pdf

Albertslund Kommune, 2019 - 1. *Albetslund Kommunes indsatsplan for grundvandsbeskyttelse 2017-2024*. [Online]

Available at: <https://grundvandsbeskyttelse.albertslund.dk/indsatser>

Albertslund Kommune, 2019 - 2. *Masterplan Hersted 2045*. [Online]

Available at: <https://albertslund.dk/media/4556395/masterplan-for-hersted-2045-endelig.pdf>

Albertslund Kommune, 2021 - 1. *Klimaplan 2050*. [Online]

Available at: <https://albertslund.dk/media/yirfkivp/klimaplan-2050.pdf>

Albertslund Kommune, 2021 - 2. *Skybrudsplan for Albertslund Kommune*. [Online]

Available at: <https://skybrudsplan.albertslund.dk/>

Albertslund Kommune, 2021 - 3. *MILJØVURDERING AF MASTERPLAN HERSTED 2045 & FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG 15*. [Online]

Available at: <https://dagsordner.albertslund.dk/vis/pdf/bilag/bdaebfed-18de-4d12-a69d-a8aaec0811e9/?redirectDirectlyToPdf=false>

Albertslund Kommune, 2022 - 1. *Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034*. [Online].

Albertslund Kommune, 2022 - 2. *Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1*. [Online]

Available at:

https://albertslund.dk/media/zyabnsjm/principper_for_udviklingen_af_hersted_industripark_2022.pdf

Amterne på Sjælland og Lolland-Falster, 2001. *Vejledning i håndtering af forurenede jord på Sjælland*. [Online]

Available at: <https://app-rsjdxp-cms-prod-001.azurewebsites.net/media/4n3mxojv/vejledning-i-haandtering-af-forurenede-jord-sjaellandsvejledningen.pdf>

Danmarks Miljøportal, 2023. *Data fra Danmarks Miljøportal*. [Online]

Available at: <https://arealinformation.miljoportal.dk>.

[Senest hentet eller vist den juli 2023].

Danske Regioner, 2022. *Status for generationsforureninger*. [Online]

Available at: <https://mst.dk/media/251679/2022-12-07-status-for-generationsforureninger-2022.pdf>

Erhvervsstyrelsen, 2019. *Fingerplan 2019*. [Online]

Available at: https://planinfo.dk/Media/637906179057405290/fingerplan_2019.pdf

Erhvervsstyrelsen, 2019. *Oversigt over anvendelseskategorier - Vejledning i anvendelseskategorier*. [Online]

Available at: planinfo.dk/Media/637909809076518411/oversigt_over_anvendelseskategorier_1.pdf

EU, 2008. *EU's luftkvalitetsdirektiv; EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa.* [Online]

Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0050>

Frellsen, C., Monfared, D. & Mortensen, M. T., 2012. *Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune.* [Online]

Available at: https://albertslund.dk/media/j35ar2xy/kroppedal-museum_2012_kulturarv-i-industrilandskaberne-i-albertslund-kommune.pdf

Miljøministeriet, 2004. *Håndbog om Miljø og Planlægning - bolig og erhverv i byerne. Revideret udgave*, s.l.: Miljøstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen.

Miljøministeriet, 2023. *Vandområdeplaner 2021-2027.* [Online]

Available at: <https://mim.dk/media/235166/vandomraadeplanerne-2021-2027-5-7-2023.pdf>

Miljøstyrelsen, 1984. *Ekstern støj fra virksomheder. Vejledning.* [Online]

Available at: <https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/1984/87-503-5287-4/pdf/87-503-5287-4.pdf>

Miljøstyrelsen, 1998. *Vejl. fra Miljøstyrelsen Nr. 6, 1998. Oprydning på forurenede lokaliteter - Hovedbind.* [Online]

Available at: www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/1998/87-7909-783-9/pdf/87-7909-783-9.pdf

Miljøstyrelsen, 2001. *Vejledning fra miljøstyrelsen Nr. 2, 2001. Luftvejledningen - Begrænsning af luftforurening fra virksomheder.* [Online]

Available at: www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2001/87-7944-625-6/pdf/87-7944-625-6.pdf

Miljøstyrelsen, 2003. *VEJLEDNING FRA MILJØSTYRELSEN NR. 3 2003 Ekstern støj i byomdannelsesområder.* [Online]

Available at: <https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2003/87-7972-771-9/pdf/87-7972-771-9.pdf>

Miljøstyrelsen, 2007. *Støj fra veje.* [Online]

Available at: <https://mst.dk/media/180448/vejestvejledning3.pdf>

Miljøstyrelsen, 2016. *Vejledning om B-værdier - vejledning nr. 20.* [Online]

Available at: www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2016/08/978-87-93529-02-1.pdf

Miljøstyrelsen, 2023. *Statslig grundvandskortlægning - MiljøGIS.* [Online]

Available at: <https://miljoegis.mim.dk/cbkort?&profile=grundvand>

[Senest hentet eller vist den august 2023].

Møller, J. D., Baagøe, H. J. & Degn, H. J., 2013. *Forvaltningsplan for flagermus. Beskyttelse og forvaltning af de 17 danske flagermus-arter og deres levesteder.* [Online]

Available at: <https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2013/flagermus.pdf>

RAW Mobility, 2020. *Hersted Industripark - Trafikal analyse.* [Online]

Available at: <https://dagsordner.albertslund.dk/vis/pdf/bilag/62167cef-b0e3-4090-972d-aa27b53ff696/?redirectDirectlyToPdf=false>

Søgaard, B., Elmeros, M. & Baagøe, H. J., 2018. *Tekniske anvisninger - Flagermus Chiroptera sp. - TA-A04 v.3.* [Online]

Miljørapport

Available at:

https://ecos.au.dk/fileadmin/ecos/Fagdatacentre/Biodiversitet/TAA04_flagermus_v3.pdf