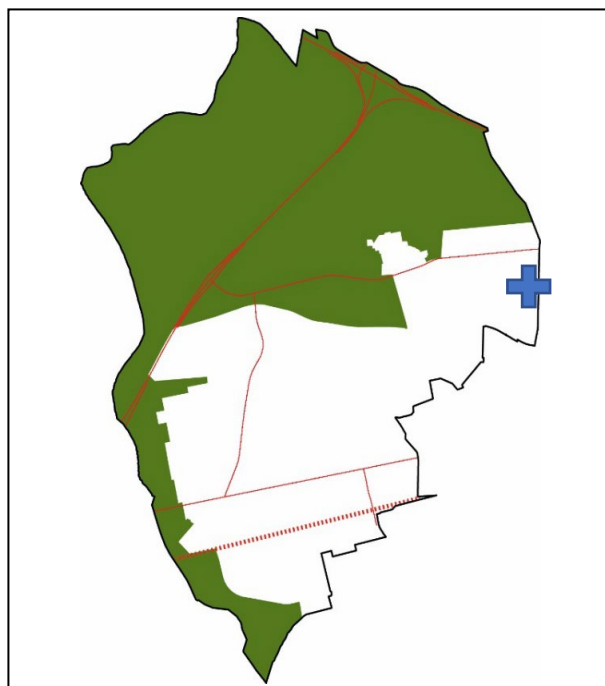
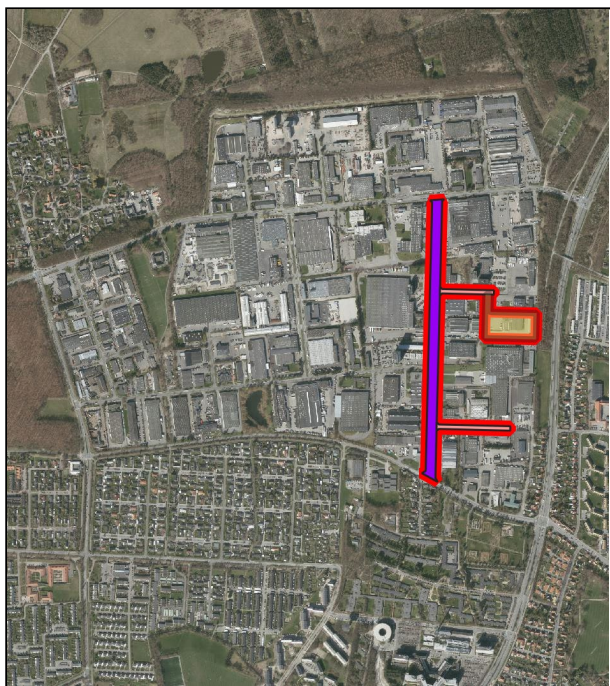


Miljørapport:

Miljøvurdering af forslag til Lokalplan 5.7 *Boliger og erhverv på Smedeland 28*

8. marts 2023

Sagsnummer: 09.40.05-P16-5-21



Indholdsfortegnelse

1.0 Ikke-teknisk resumé.....	8
1.1 Hvad er en miljøvurdering af planer?	8
1.2 Hvad er en lokalplan?	8
1.2.1 Bestemmelser i en lokalplan	9
1.2.2 Redegørelsen i en lokalplan	9
1.3 Forslag til lokalplan 5.7 – <i>Boliger og erhverv på Smedeland 28</i>	10
1.4 Afgrænsningsnotat for miljøvurderingens omfang	10
1.5 Vurdering af miljøpåvirkninger	10
1.5.1 Befolkningen og menneskers sundhed	10
1.5.2 Klimatiske faktorer	15
1.5.3 Jordbund og vand	16
1.5.4 Landskab	17
1.5.5 Kulturarv og arkitektonisk arv	18
1.5.6 Materielle goder	18
1.5.7 Kumulative effekter	19
1.6 Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger	20
1.6.1 FN's 17 verdensmål	20
1.6.2 Fingerplan 2019	20
1.6.3 Albertslund Planstrategi 2020 herunder Agenda 21	21
1.6.4 Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034	21
1.6.5 Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025	21
1.6.6 Albertslund Klimaplan 2050	21
1.6.7 Albertslund Klimastrategi 2017 – 2025	21
1.6.8 Albertslund Skybrudsplan 2021	22
1.6.9 Albertslund Affaldsplan 2021 – 2026	22
1.6.10 Masterplan Hersted 2045	22
1.6.11 Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1	23
1.7 Afværgeforanstaltninger	23
1.8 Overvågning	25
2.0 Indledning	26
3.0 Lovgrundlag	26
3.1 Mindre område på lokalt plan	27
3.2 Mindre ændringer til planen	27
3.3 Miljøvurderingspligt af forslag til Lokalplan 5.7 – <i>Boliger og erhverv på Smedeland 28</i>	28
4.0 Forslag til Lokalplan 5.7	29

4.1 Lokalplanområdets afgrænsning og beliggenhed	29
4.1.1 Delområde 1	30
4.1.2 Delområde 2 og 3	30
4.2 Eksisterende planforhold	30
4.2.1 Kommuneplan 2022 – 2034	30
4.2.2 Lokalplan 5.3 - Lagersalgsbutikker på Smedeland 28	37
4.3 Fremtidige forhold	38
4.3.1 Forslag til Lokalplan 5.7	38
4.4 Sandsynlige udvikling, hvis planforslaget ikke vedtages	42
4.4.1 0-Alternativet	43
4.4.2 Alternativer til planforslagets indhold	43
4.5 Andre planer og programmer	44
4.5.1 Fingerplan 2019	44
4.5.2 Masterplan Hersted 2045	45
5.0 Proces for miljøvurdering, afgrænsning af miljørapporten samt tilgang og metode	46
5.1 Proces for miljøvurdering af planer	46
5.2 Afgrænsningsnotat	48
5.2.1 Høring af berørte myndigheder	48
5.2.2 Afgrænsning af miljørapporten	50
5.3 Tilgang og metode i miljøvurderingen	53
6.0 Miljøstatus	55
6.1 Befolkningen og menneskers sundhed	55
6.1.1 Trafikafvikling	55
6.1.2 Trafiksikkerhed	56
6.1.2.1 Delområde 1	56
6.1.2.2 Delområde 2 og 3	56
6.1.3 Parkering	56
6.1.4 Støj fra trafik	56
6.1.5 Luftforurening fra trafik	58
6.1.6 Byomdannelsesområde – støj, støv, lugt og anden luftforurening	59
6.1.7 Skygge- og indbliksgener	64
6.1.8 Vindforhold	65
6.2 Klimatiske faktorer	69
6.2.1 Fremtidens klima i Danmark	69
6.2.2 Udledning af drivhusgasser	70
6.2.3 Klimatilpasning	71

6.3 Jordbund og vand.....	74
6.3.1 Jordforurening	74
6.3.2 Vand	78
6.4 Landskab.....	80
6.4.1 Arealanvendelse.....	80
6.4.2 Visuelle forhold	80
6.5 Kulturarv og arkæologisk samt arkitektonisk arv	81
6.5.1 Kulturarv og arkitektonisk arv.....	81
6.5.2 Arkæologiske arv.....	82
6.6 Materielle goder.....	82
6.6.1 Adgang til naturskab goder.....	82
6.6.2 Adgang til menneskeskabte goder	82
7.0 Miljøvurdering.....	84
7.1 Befolkningen og menneskers sundhed.....	84
7.1.1 Trafikafvikling.....	84
7.1.2 Trafiksikkerhed.....	89
7.1.3 Parkering.....	91
7.1.4 Støj fra trafik.....	94
7.1.5 Støj fra parkering i konstruktion	102
7.1.6 Vibrationer fra letbane	104
7.1.7 Luftforurening fra trafik.....	106
7.1.8 Byomdannelsesområde	107
7.1.9 Skyggegener.....	114
7.1.10 Indbliksgener.....	117
7.1.11 Vindpåvirkning	119
7.2 Klimatiske faktorer	129
7.2.1 Udledning af drivhusgasser.....	129
7.2.2 Klimatilpasning.....	133
7.3 Jordbund og vand.....	138
7.3.1.1 Jordbund.....	138
7.3.1.2 Delområde 1	139
7.3.1.4 Sammenfatning	142
7.3.1.5 Vurdering	143
7.3.2.1 Vand	143
7.3.2.2 Sammenfatning	144
7.3.2.3 Vurdering	144

7.4 Landskab	144
7.4.1 Arealanvendelse.....	144
7.4.2 Visuelle forhold	149
7.5 Kulturarv og arkitektonisk arv	153
7.5.1 Delområde 1	154
7.5.2 Delområde 2 og 3.....	156
7.5.3 Sammenfatning	156
7.5.4 Vurdering	156
7.6 Materielle goder.....	156
7.6.1 Adgang til naturskabte goder.....	156
7.6.2 Adgang til menneskeskabte goder	157
7.6.3 Sammenfatning	158
7.6.4 Vurdering	158
7.7 Kumulative virkninger.....	159
7.7.1 Planer og programmer samt projekter i området.....	159
7.7.2 Sammenfatning	161
7.7.3 Vurdering	161
8.0 Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger	162
8.1 FN's 17 verdensmål	162
8.1.1 FN's delmål 3.4 (sundhed og trivsel)	163
8.1.2 FN's delmål 3.6 (trafikulykker)	163
8.1.3 FN's delmål 3.9 (forurening)	163
8.1.4 FN's delmål 7.1 (ren energiforsyning)	163
8.1.5 FN's delmål 7.2 (vedvarende energi).....	163
8.1.3 FN's delmål 11.3 (byudvikling)	163
8.1.4 FN's delmål 12.5 (affald).....	164
8.1.5 FN's delmål 13.2 (klimaforandringer).....	164
8.1.6 FN's delmål 14.1 (havforurening).....	164
8.1.2 Planforslaget i forhold til FN's verdensmål.....	164
8.1.3 Vurdering	165
8.2 Fingerplan 2019	165
8.2.1 Fingerplan 2019's § 11 - Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre:	166
8.2.2 Planforslaget i forhold til Fingerplan 2019.....	166
8.2.3 Vurdering	166
8.3 Albertslund Planstrategi 2020 herunder Agenda 21	166
8.3.1 Tre pejlemærker.....	167

8.3.2 Planforslaget i forhold til Planstrategi 2020.....	167
8.3.3 Vurdering.....	167
8.4 Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034	167
8.4.1 Målsætninger for byudviklingen	168
8.4.2 Planforslaget i forhold til Kommuneplan 2022 – 2034	168
8.4.3 Vurdering.....	168
8.5 Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025.....	168
8.5.1 Målsætninger i spildevandsplanen.....	168
8.5.2 Planforslaget i forhold til Spildevandsplan 2016 – 2025.....	169
8.5.3 Vurdering.....	169
8.6 Albertslund Klimaplan 2050.....	169
8.6.1 Klimaplan 2050's hovedmålsætninger	169
8.6.2 Lokalplanforslaget i forhold til Klimaplan 2050.....	170
8.6.3 Vurdering.....	170
8.7 Albertslund Klimastrategi 2017 – 2025.....	170
8.7.1 Klimastrategi 2017 – 2025 klimamål	170
8.7.2 Lokalplanforslaget i forhold til Klimastrategi 2017 – 2025	171
8.7.3 Vurdering.....	171
8.8 Albertslund Skybrudsplan 2021	172
8.8.1 Klimatilpasning & skybrudssikring.....	172
8.8.2 Lokalplanforslaget i forhold til Skybrudsplanen.....	173
8.8.3 Vurdering.....	173
8.9 Albertslund Affaldsplan 2021 – 2026	173
8.9.1 Affaldsplan 2021 – 2026 målsætninger	173
8.9.2 Lokalplanforslaget i forhold til Affaldsplan 2021 - 2026	176
8.9.3 Vurdering.....	176
8.10 Masterplan Hersted 2045	176
8.10.1 Masterplan Hersted 2045 værdigrundlag.....	176
8.10.2 Masterplan Hersted 2045 fire greb	176
8.10.3 Lokalplanforslaget i forhold til Masterplan Hersted 2045	177
8.10.4 Vurdering	177
8.11 Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1.....	177
8.11.1 Princippernes konkrete mål for kvalitet i byudviklingen	177
8.11.2 Lokalplanforslaget i forhold til principper for byudvikling.....	178
8.11.3 Vurdering	179
9.0 Afværgeforanstaltninger.....	179

10.0 Overvågning	181
11.0 Litteraturliste.....	183
12.0 Bilagsoversigt	189

1.0 Ikke-teknisk resumé

En miljørapport skal i henhold til miljøvurderingslovens bilag 4, punkt j ([LBK nr. 4 af 03/01/2023](#)) indeholde et ”ikke-tekniske” resumé, der skal skrives i et almindeligt sprog og så vidt muligt være uden tekniske begreber og beskrive planforslagets forventede indhold, den gennemførte afgrænsning og de væsentlige miljømæssige konsekvenser samt overvågningsforanstaltninger.

En god tommelfingerregel i forhold til læsbarheden af en miljørapport er:

- Det ikke-tekniske resumé skal kunne læses af personer, der af afsluttet folkeskolen
- Selve miljørapporten skal kunne læses af personer, der har gennemført en gymnasial uddannelse
- Baggrundsrapporter til miljørapporten er henvendt til specialister inden for det konkrete fagområde

1.1 Hvad er en miljøvurdering af planer?

En miljøvurdering af en plan er en miljøvurdering af f.eks. et forslag til lokalplan eller kommuneplantillæg. Miljøvurderingen af forslag til en plan skal belyse de miljømæssige konsekvenser af planforslagets realisering, dvs. alle de muligheder planforslaget giver lov til, og derigennem udgøre en del af beslutningsgrundlaget for vedtagelsen af planforslaget. Udarbejdelsen af planforslaget og miljøvurderingen skal helst foregå sideløbende. På den måde er det muligt at imødekomme potentielle miljøkonsekvenser allerede i udarbejdelses- og beslutningsfasen af planforslaget.

Reglerne for miljøvurderingen er fastlagt i miljøvurderingsloven ([LBK nr. 4 af 03/01/2023](#)). Jævnfør Miljøvurderingsloven § 8, stk. 1 skal der udarbejdes en miljøvurdering, når der tilvejebringes planer inden for fysisk planlægning, som fastlægger rammerne for anlægstilladelser for visse projekter, eller hvis planerne påvirker et internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt.

Miljøvurderingen skal baseres på den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet herunder spørgsmål om den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv, landskab og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer (miljøvurderingsloven bilag 4, punkt f).

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

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

1.2 Hvad er en lokalplan?

En lokalplan er et godt redskab for kommunalbestyrelsen til at præge udviklingen i kommunen. Lokalplaner kan bruges til at fastlægge, hvad forskellige områder fremover skal anvendes til, og hvordan bebyggelse, veje og friarealer mv. skal udformes. Herigennem kan kommunalbestyrelsen påvirke kvaliteten af de fysiske omgivelser i kommunen. Samtidig er udarbejdelse af et forslag til lokalplan velegnet til at gennemtænke planlægningsmæssige problemstillinger, og tilvejebringelsesprocessen giver god mulighed for dialog med borgerne om planlægningen.

Planloven ([LBK nr. 1157 af 01/07/2020](#)) indeholder ikke detaljerede krav til en lokalplans form, men nogle krav fremgår indirekte af bestemmelser i loven, og der er i øvrigt en indarbejdet praksis for opdeling i en tekst med de bindende bestemmelser opstillet i paragraffer eller punkter, et eller flere kort – som der henvises til i teksten – og redegørelse i tilknytning til planen.

Lokalplaner skal indeholde oplysninger om planens formål og retsvirkninger (§ 15, stk. 1), og de skal ledsages af en redegørelse for, hvorledes planen forholder sig til kommuneplanen og øvrig planlægning for området (§ 16, stk. 1).

En lokalplan skal entydigt angive det geografiske område, planen gælder for, samt de enkelte ejendomme (eller dele heraf) med angivelse af matrikelnumre (eller præcis angivelse af de dele heraf), som planen omfatter.

1.2.1 Bestemmelser i en lokalplan

Bestemmelserne i en lokalplan skal have hjemmel i planloven og være så præcist og entydigt formulerede, at det er tydeligt for både dem, der har interesse i planen, og dem som skal administrere bestemmelserne, hvad der gælder ([NKO 449](#)).

Bestemmelserne i en lokalplan er bindende for ejere og brugere af de ejendomme, som planen omfatter. Den bindende virkning betyder, at planens bestemmelser skal overholdes ved fremtidig udstykning, bebyggelse, beplantning osv. Planen har derimod ikke virkning for en lovligt eksisterende bebyggelse eller anvendelse, der således kan fortsætte som hidtil uanset lokalplanen.

Der er heller ikke knyttet nogen til en lokalplan. En virkeliggørelse af planen, f.eks. opførelse af en bebyggelse, der muliggøres gennem lokalplanen, forudsætter derfor, at vedkommende grundejer og/eller bygherre kan og vil opføre bebyggelsen.

Lokalplanbestemmelser om beplantningens maksimale højde, fastsat med hjemmel i § 15, stk. 2, nr. 9, kan dog medføre en egentlig handlepligt – pligt til klipning eller beskæring af beplantning. Bestemmelser om beplantningshøjde gælder kun for ny beplantning etableret, efter at planforslagets hhv. planens retsvirkninger er indtruffet.

En lokalplan kan ikke tidsbegrænses. Den gælder, indtil den ændres ved en ny lokalplan (§ 18), eller indtil den ophæves, uden at der laves en ny lokalplan.

1.2.2 Redegørelsen i en lokalplan

En lokalplan ledsages af en redegørelse for, hvordan planen forholder sig til *kommuneplanen og øvrig planlægning* for området.

Baggrunden for kravet om en redegørelse for lokalplanens sammenhæng med kommuneplanen og den øvrige planlægning er, at offentligheden og andre myndigheder skal have mulighed for at vurdere planforslaget og se, om deres interesser er varetaget, uden at de skal foretage omfattende undersøgelser eller indhente supplerende oplysninger.

Redegørelsen til lokalplanforslag skal på en letforståelig måde forklare, hvad lokalplanen går ud på. Den bør derfor være let at læse, så vidt muligt fri for fagudtryk, relativt kortfattet og illustreret med kort, principskitser og lignende.

Redegørelsen bør indeholde en beskrivelse af såvel den eksisterende som den planlagte arealanvendelse inden for lokalplanområdet og de tilgrænsende arealer, som forslaget har miljø- og planmæssige konsekvenser for (konsekvensområdet). Hvis lokalplanen forudsætter etablering af anlæg uden for lokalplanområdet, kan der redegøres for, hvordan sådanne forudsætninger sikres opfyldt.

Når redegørelsen beskriver de overvejelser og begrundelser, der ligger til grund for lokalplanens bestemmelser – for de valg der er truffet – er den planlægningsmæssige begrundelse formuleret. Dermed er der et godt grundlag for den senere administration, herunder for vurdering af, om der – ofte adskillige år efter planens vedtagelse – kan gives en dispensation fra planens bestemmelser.

1.3 Forslag til lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [tirsdag den 13. april 2021](#) at igangsætte udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 med udgangspunkt i startredegeren [”Projekt for boliger og erhverv på Smedeland 28”](#).

Albertslund Kommune har udarbejdet forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28. Formålet med planen er, at den eksisterende erhvervsejendom på Smedeland 28 kan rives ned, og at der efterfølgende kan bygges et tæt byområde med boliger og erhverv herunder en dagligvarebutik i lokalplanforslagets delområde 1.

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanforslaget har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende planforslag opføres bebyggelse og/eller tekniske anlæg.

1.4 Afgrænsningsnotat for miljøvurderingens omfang

Forslag til lokalplaner omfattet af krav om miljøvurdering i miljøvurderingsloven ([LBK nr. 4 af 03/01/2023](#)), hvorfor der skal udarbejdes en miljørapport. Det betyder, at planernes miljømæssige påvirkninger vurderes før plan vedtages endeligt. Når plan er vedtaget, kan der gives tilladelse til det konkrete projekt på arealet.

Forud for udarbejdelse af miljøvurderingsrapporten er der gennemført en afgrænsning af miljøvurderingens omfang i et afgrænsningsnotat (bilag 1). I afgrænsningsnotatet er det vurderet, at følgende miljøfaktorer kan blive påvirket af lokalplanen:

- Befolkningen og menneskers sundhed
- Klima
- Jordbund
- Vand
- Arealanvendelse
- Kulturarv
- Materielle goder
- Kumulative effekter

Før vedtagelse af en plan gennemføres en offentlig høring af forslag til lokalplan og tilhørende miljørapport (denne rapport). Her har offentligheden og berørte myndigheder mulighed for at udtale sig.

1.5 Vurdering af miljøpåvirkninger

1.5.1 Befolkningen og menneskers sundhed

1.5.1.1 Trafik

Det forventes ikke, at den samlede trafik fra/til området vil give anledning til kødannelser eller på anden vis pladsmæssige gener, da adgangsforhold vurderes tilstrækkelige, mængden af den genererede trafik er begrænset, og planområdet er stationsnært beliggende til den kommende letbanestation.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **en ubetydelig negativ påvirkning** på trafikken i nærområdet til planforslagets delområde 1 eller delområde 2 og 3.

1.5.1.2 Trafiksikkerhed

Der forventes ikke at komme markante trafiksikkerhedsproblemer i området. Dette vurderes blandt andet på grund af forventning om et lavt hastighedsniveau på boligvejene i området, en relativ begrænset trafikmængde samt planer om tildeling af særskilte arealer til fodgængere og cyklister, hvor det er muligt. Dog må der sikres trafiksikre krydsningsmuligheder især på Bygaden samt i forbindelse med ind- og udkørsler fra parkeringskælder og varelager.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **en mindre negativ påvirkning** på trafiksikkerheden i nærområdet til delområde 1 eller delområde 2 og 3.

1.5.1.3 Parkering

Lokalplanforslaget giver mulighed for parkering i kælder, på terræn og delebiler. Det vurderes, at forudsætningerne er til stede for benyttelsen af delebiler i området, dels fordi området er i stationsnær afstand til den kommende Glostrup Nord Letbanestation, og parkeringskravet i området er relativt lavt. Hertil skal der i den konkrete plan etableres en dagligvarebutik, hvilket vil reducere nødvendigheden af at køre uden for området efter varer. Derudover etableres der 809 cykelparkeringspladser + 30 cykelparkeringer til ladcykler, som også vurderes at være med til at mindske benyttelsen af private biler.

Overordnet kan det dog ikke afvises, at der i perioder kan opstå moderat mangel på parkering inden for det aktuelle planområde.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **en mindre negativ påvirkning** på parkering for biler i planforslagets delområde 1. Dog kan det ikke afvises, at der i perioder kan opstå mangel på enkelte parkeringspladser til biler i lokalplanforslagets område.

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

1.5.1.4 Støj fra trafik

På hovedparten af bebyggelsen er støjbelastning fra støj fra veje under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på $L_{den} = 58$ dB. De mest støjbelastede facader er belastet med $L_{den} = 64$ dB, hvilket er et niveau, hvor der findes tekniske løsninger til at dæmpe støjen i facaden således at de indendørs støjgrænser i henhold til "huludfyldningsreglen" overholdes i boliger.

De støjbelastede facader er primært dem langs bygaden og mod Nordre Ringvej (Ring 3). Opholdsarealerne er generelt ikke udfordret af støj fra veje, men der skal dog opsættes støjskærme på tagterrassen mod Nordre Ringvej (Ring 3), og for opholdsarealerne på terræn skal der opsættes et enkelt støjhegn for at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje på $L_{den} = 58$ dB.

Letbanen vil give anledning til støj, når den er i drift. Støjudbredelsen fra en letbane er dog så begrænset, at den samlede trafikstøj langs trafikerede veje og nær jernbaner ofte vil opleves som uændret. Aktiviteter ved letbanens stationer forventes ikke at bidrage til væsentlig støj ved nærmeste naboer. På stationer vil der blive installeret højttaleranlæg (PA-anlæg), som vil kunne benyttes til at give passagerer information blandt andet om eventuelle driftsforstyrrelser. Anlæggene kan være hørbare i omgivelserne, men vurderes ikke at give anledning til støjgener.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **at have en væsentlig negativ påvirkning** i form af **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed i forbindelse med støj fra veje og letbane samt Glostrup Nord Station lokalplanforslagets delområde 1.

1.5.1.4 Støj fra parkering

Lokalplanforslaget giver mulighed for parkering i parkeringskælder under boliger. Der er udført beregninger af den forventede støjbelastning fra parkering i parkeringskælder under boliger. Beregningerne er udført for både dags-, aften og natperioden. Det er fundet, at støjen fra parkering er langt under de sædvanlige grænseværdier for støj. Det er fundet, at der kortvarigt kan være støjniveauer i bolig i størrelsesordenen 17 dB(A), når der foregår parkeringsoperationer direkte under bolig. Dog vil der være støj fra rampen til og fra parkeringskælderen især i natperiode, der kan overskride de vejledende støjgrænser herfor, og derfor skal der opsættes støjdæmpende foranstaltninger ved rampen.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af en **ubetydelig negativ påvirkning** på menneskers sundhed i forbindelse med fra ekstern støj fra parkering i konstruktion til dagvarebutikken i planforslagets delområde 1.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **at have en væsentlig negativ påvirkning** i form af en **moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed i forbindelse med ekstern støj fra virksomheder fra parkering i konstruktion til beboerne i nattetimerne i planforslagets delområde 1.

1.5.1.5 Vibrationer fra letbane

Lokalplanforslaget giver mulighed for etablering af etageboliger i tæt nærhed til den kommende letbane og Glostrup Nord letbanestation. En umiddelbar opmåling af det aktuelle område, hvor letbanestationen vil være, er ca. 55 m fra de kommende boliger. Mindste afstanden ifølge Miljøstyrelsens vejledning for støj og vibrationer fra jernbaner er på 50 meter for fjerntog. Fjerntog er kendetegnet ved at køre over større afstande med større hastigheder. I det aktuelle forhold er der tale om en letbane, der må forventes at køre med betydelige lavere hastigheder, herudover vil togene naturligt sænke farten ved Glostrup Nord letbanestation.

Konklusion: En vedtagelse af planforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af en **ubetydelig negativ påvirkning** på menneskers sundhed, hvad angår vibrationer fra Hovedstadens letbane i lokalplanforslagets delområde 1.

1.5.1.6 Luftforurening fra trafik

Det vurderes, at stigende antal biler på hovedtrafikårer i nærhed til planområdet ikke vil have nævneværdig indvirkning på luftkvaliteten i fremtiden. Hertil vil nyere biler have mere effektive filtre, ligesom der forventes en øget andel af el- og hybrid samt brintbiler. Derudover kan det forventes, at implementeringen af den kommende letbane vil medvirke til et faldende antal biler på denne strækning, og retningslinjerne i Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034 blandt andet omkring parkeringsnorm og delebilsordninger vil fremme en mindre andel af privat bilejskab.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af en **mindre negativ påvirkning** på menneskers sundhed i forhold til luftforurening fra de omkringliggende veje herunder det overordnede vejnet eller fra den trafik, som der kan genereres som følge af den anvendelse af området, som lokalplanforslaget giver mulighed for.

1.5.1.7 Byomdannelsesområde

1.5.1.7.1 Ekstern støj fra virksomheder

I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget er der kortlagt ekstern støj fra omkringliggende virksomheder. Herudover er der kortlagt støj for en dagligvarebutik, som forslag til lokalplan giver mulighed for.

For dagligvarebutikken kan det konkluderes, at de mest støjende situationer bliver dermed 4 vareleveringer over 8 timer i dagsperioden, en enkelt varelevering pr. time i aftenperioden samt ventilationsanlæg i natperioden. Beregninger af disse situationer viser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj kan overholdes i dag-, aften- og natperioden på henholdsvis 55/45/40 dB.

En undersøgelse af virksomheden New Era, som er placeret umiddelbart sydvest for lokalplanområdet, har vist, at der er en overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj på 2 dB i skel til lokalplanområdet i natperioden. Støjgrænseværdierne er overholdt på facade og på opholdsarealer. Albertslund Kommune har på baggrund af overskridelsen på 2 dB i skel fundet det relevant at benytte *huludfyldningsbestemmelserne*, jf. Miljøstyrelsens [tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"](#), som gør det muligt overskride grænseværdierne for støj på facade, så længe støjgrænseværdierne overholdes på de indendørs sove- og opholdsrum og udendørs opholdsarealer.

En undersøgelse af Gastronomiet, der ligger umiddelbart 20 m nord for Smedeland 28, har vist, at aktiviteter på ejendommen bidrager med støj til lokalplanområdet i form af kørselsaktivitet, varelevering og ventilation, der overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj. Bygherre har derfor været i dialog med udlejer af ejendommen til Gastronomiet og indgået aftale om at kunne bekoste og etablere afværgeforanstaltninger i skel og på ejendommen til Gastronomiet, således at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier overholdes.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed ved at etablere bebyggelse til blandet bolig og erhverv i lokalplanforslagets delområde 1 i et byomdannelsesområde i forhold til ekstern støj fra virksomheder, der dog kan afhjælpes ved afværgeforanstaltninger.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **en ubetydelig negativ påvirkning** på menneskers sundhed ved at etablere bebyggelse til blandet bolig og erhverv i lokalplanforslagets delområde 1 i et byomdannelsesområde i forhold til lugtgener og anden luftforurening.

1.5.1.7.2 Støv, lugt og anden luftforurening

Der er foretaget en screening og efterfølgende luftberegning af tre virksomheder i området, som kan påvirke det aktuelle planområde med støv, lugt og anden luftforurening.

Det vurderes på baggrund af gennemgangen, at ingen af virksomhederne har oplag eller aktiviteter, der medfører overskridelse af gældende B-værdier for lugt- eller luftforurening ved det påtænkte boligbyggeri på Smedeland 28. Der er taget udgangspunkt i, at virksomhederne overholder kravene for byggehøjder for nugældende byplanvedtægt.

Resultaterne viser, at afstanden fra virksomhederne til projektområdet ikke er problematisk i forhold til en eventuel påvirkning, og at en byggehøjde på op til 38,2 m ikke vil medføre problemer med overholdelse af gældende grænseværdier.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed ved at etablere bebyggelse til blandet bolig og erhverv i lokalplanforslagets delområde 1 i et byomdannelsesområde i forhold til ekstern støj fra virksomheder, der dog kan afhjælpes ved afværgeforanstaltninger.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **en ubetydelig negativ påvirkning** på menneskers sundhed ved at etablere bebyggelse til blandet bolig og erhverv i lokalplanforslagets delområde 1 i et byomdannelsesområde i forhold til lugtgener og anden luftforurening.

1.5.1.8 Skyggegener

Forslag til lokalplan giver mulighed for en karre i 5,5 etager med to boligenheder på op til 9 etager, samt en tilstødende hestekokarré med en boligenhed på op til 12 etager. De nærmeste beboelsesejendomme, der potentielt kan mærke skygge- og indbliksgener fra de kommende boliger, er placeret på den østlige side af Nordre Ringvej i en afstand af ca. 140 meter. Der er foretaget skyggeanalyser for området, som viser, at forslag til lokalplanen vil medføre mindre indvirkninger på skyggeforhold ved sommersonhverv i juni måned øst for planområdet på Blåmejsevej. Herudover viser analysen, at der for jævndøgnsperioden (21. marts og 21. september) vil være mindre indvirkninger på skyggeforholdene øst for ved boligerne på Rødkælkevej og Blåmejsevej.

Beboerne på Blåmejsevej og Rødkælkevej blev i efteråret 2021 hørt i forbindelse med udsendelse af Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark*, hvori der var mulighed for bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde i rammeområde C10. Dette var dog ikke en ændring i forhold til antal etager og bygningshøjder, som [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) samt [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#) har givet mulighed for. Beboerne på den anden side af Nordre Ringvej har således i over 10 år haft udsigt til, at der på sigt kan komme bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde i rammeområde C10.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **ubetydelig negativ påvirkning** for ejendommene på Blåmejsevej og Rødkældevej i Glostrup Kommune i forhold til skyggegener fra lokalplanforslagets delområde 1.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **ubetydelig negativ påvirkning** for bebyggelsens gårdrum i karré A i forhold til skyggegener i lokalplanforslagets delområde 1.

1.5.1.9 Indbliksgener

Planforslaget giver mulighed for punktvis etageboliger i op til 12 etager. Dette kan danne indbliksgener til rækkehuse- og parcelhuse i Glostrup Kommune på den anden side af Nordre Ringvej mod øst. Det må antages, at beboerne i disse boliger ikke har forventet et etageboligbyggeri på den anden side af Nordre Ringvej, hvorfor projektet kan opleves som en uventet gene.

Det vurderes også, at jo større afstand, der er til naboen, desto mindre vil indbliksgenen være, hvor kortere afstande vil give en mere væsentlig indbliksgene. Afstanden mellem det kommende projekt og til de nærmeste rækkehuse og parcelhuse er ved opmåling ca. 140 m, hvilket svarer til ca. 3,6 gange bebyggelsens højde på 38 m. For rækkehuse længere mod nord og parcelhuse længere mod syd vil afstanden være længere end 140 m. På grund af den relativt lange afstand fra projektet til de nærmeste række- og parcelhuse vil oplevelsen af indblik ikke føles lige så nærværende, som i det tilfælde, hvor indbliksgenen kom fra nærmeste nabo, derfor vurderes indbliksgenen samlet set, at være en mindre negativ påvirkning på række- og parcelhusene på Blåmejsevej og Rødkælkevej.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **ubetydelig negativ påvirkning** for ejendommene på Blåmejsevej og Rødkældevej i Glostrup Kommune i forhold til indbliksgener fra lokalplanforslagets delområde 1.

1.5.1.10 Vindpåvirkning

Generelt vil der være et godt vindmiljø i og omkring lokalplanforslagets bebyggelse, dog kan der være et mindre gunstigt vindmiljø fra nedfaldsvinde ved tårnbebyggelserne og høje vindhastigheder ved passagen mellem de to karrébebyggelser. I de områder med disse ugunstige vindmiljøforhold vil længerevarende ophold ikke opleves behageligt, og lokalplanforslaget lægger dog heller ikke op til, at disse områder anvendes og benyttes til længerevarende ophold.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed i lokalplanforslagets delområde 1, da vindmiljøet generelt er gunstigt både i og omkring bebyggelsen i delområde 1, men der vil være områder med et ugunstigt vindmiljø, hvor der bør indtænkes afværgeforanstaltninger i lokalplanforslagets delområde 1.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed i lokalplanforslagets delområde 2, da vindmiljøet generelt er gunstigt, men kan ved indgangen til disse vejanlæg have et ugunstigt vindmiljø, såfremt de eventuelle kommende hjørnebebyggelser ved indgangen til disse vejanlæg ikke optimeres i forhold til vindmiljøet.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed i lokalplanforslagets delområde 3, da vindmiljøet generelt er gunstigt, men kan som følge af det lange lige strøg med høj bebyggelse langs kanten af delområdet kan forøge vindhastigheden.

1.5.2 Klimatiske faktorer

1.5.2.1 Udledning af drivhusgasser

Bygherre har overfor Albertslund Kommune givet udtryk for, at de stræber efter at få lokalplanforslagets bebyggelse DGNB-certificeret, og DGNB-certificeringen af bebyggelsen i lokalplanforslaget vil ske efter de opdateret regler som følge af ændringer i Bygningsreglementet.

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

De skærpede krav i bygningsreglementet og den tætte bebyggelse samt områdets placering i forhold til eksisterende infrastruktur vil medføre, at der er gode muligheder for en mindre udledningen af drivhusgasser pr. bolig sammenlignet med en bebyggelse med en lavere tæthed uden for eksisterende bymæssig bebyggelse.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på udledningen af drivhusgasser fra lokalplanforslagets delområde 1 eftersom etableringen af enhver bebyggelse vil medføre udledning af drivhusgasser.

1.5.2.2 Klimatilpasning

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

1.5.2.2.1 Regnvandshåndtering

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

Der skal etableres forsinkelse af 480 m³ regnvand, og bebyggelsens mindste gulvkote i terræn skal være 24,45, hvilket især er vigtigt for nedkørsel til parkeringskælderen, hvorved den påtænkte bebyggelse derved burde være sikret til en 100 års regnvejrshændelse.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** i forhold til regnvandshåndtering, da der skal etableres afværgeforanstaltninger for at undgå, at der kommer regnvand i kælderen og forsinkelse af regnvand, således at naboerne ikke får tilført mere vand end under de nuværende forhold og regnvandskloaksystemet kan følge med

1.5.1.2.2 Hedebløgger

De varme somre i Danmark kan nogle somre gå hen at blive til langvarige hedebløgger som følge af klimaforandringerne, og de grønne områder i byerne kan være med til at holde sommertemperaturen nede. En sammenhæng mellem byens grønne områder til de omkringliggende naturområder med skov kan virke som en luftdyse og bringe frisk luft ind i byen (ibid.).

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kan få en **positiv påvirkning** med hensyn til varmeeffekten sammenlignet med de nuværende forhold i lokalplanområdet, eftersom der vil komme flere grønne elementer i området herunder træer blandt andet langs med bebyggelsen ud til den kommende bygade.

1.5.3 Jordbund og vand

1.5.3.1 Jordbund

Forslag til lokalplan forudsætter nedrivning af eksisterende erhvervsejendom, opførelse af ny bebyggelse på arealet og terrænregulering i forbindelse med etablering af parkeringskælder og forsinkelsesbassin, hvilket vil medføre behov for håndtering og flytning af jord.

Der er udført en orienterende forureningsundersøgelse i form af to borer i Smedeland 28, hvor der ikke blev påvist forurening. Ejendommen er ikke kortlagt efter Lov om forurennet jord, men beliggende indenfor Albertslund Kommunes områdeklassifikation. Der er herudover udført supplerende miljøtekniske borer ved udpegede punktkilder, der viser, at jorden kan kategoriseres som klasse 2 jord (letter forurennet) i henhold til "[Veiledning i håndtering og bortskaffelse af forurennet jord på Sjælland](#)". Der er ikke påvist forhøjet indhold af miljøfremmede stoffer i de resterende udførte jordprøver.

Lokalplanforslaget forudsætter nedrivning af eksisterende erhvervsejendom, opførelse af ny bebyggelse på arealet og terrænregulering i forbindelse med etablering af parkeringskælder og forsinkelsesbassin, hvilket vil medføre behov for håndtering og flytning af jord.

Det anbefales ved etablering af det konkrete projekt, at i forbindelse med opgravning og bortkørsel af jord udføres en fuld forklassificering til de forventede udgravningskoter på ejendommen. Analysefrekvensen aftales med kommunen inden arbejdets opstart.

Da planområdet påtænkes ændret fra erhverv til blandet bolig og erhverv skal det sikres, at den øverste halv meter jord på ubefæstede arealer er dokumenteret ren jf. § 72 b i Jordforureningsloven ([LBK nr. 282 af 27/03/2017](#)). Dette kan i praksis udføres ved udtagning af overfladeprøver eller udlægning af en halv meter dokumenterede rene tilkørte materialer over et miljø- og signalnet. Et miljø- og signalnet rulles ud for at markere, hvor dyb en udgravning der har fundet sted, og adskiller således den gamle forurenede jord med den nye rene tilkørte jord.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed, da der kan være jordforurening i og omkring bebyggelsen i delområde 1 i lokalplanforslaget, og derfor kan en afværgeforanstaltning være at fjerne den eventuelle forurennet jord.

1.5.3.2 Vand

Forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver blandt andet mulighed for at anvende Smedeland 28 til boliger, detailhandel, liberalt erhverv og parkering.

Det eksisterende plangrundlag [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#) fra 2007 giver mulighed for at anvende området til detailhandels-, kontor- og serviceformål og institutioner til betjening af de omkringliggende bykvarterer, til indendørs kulturelle og fritidsmæssige formål og til lettere produktions-, værksteds- og lagervirksomhed, der ikke medfører særlige miljømæssige gener (virksomheder af klasse 1 - 3).

I henhold til retningslinje 26.1 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) tillades det ikke, at der er nedsivning af regnvand i industriområder, samt i tidligere industriområder, der ligger indenfor BNBO, i indvindingsoplande, i OSD-områder eller i NFI-områder.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **ubetydelig negativ påvirkning** af overfladevandet eller af grundvandet, og kan måske endda have **en positiv påvirkning** af grundvandet i delområde 1 i planforslaget, eftersom der ikke fremover vil være mulighed for forurenende erhvervs- og industrivirksomheder i delområde 1.

1.5.4 Landskab

1.5.4.1 Arealanvendelse

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

Samtidig kan denne omdannelse måske være med til fjerne en eventuel jordforurening i området, og den kommende arealanvendelse vil endvidere medføre en mindre sandsynlighed for kommende forureninger af området, da arealanvendelse i henhold til forslag til Lokalplan 5.7 ikke giver mulighed for produktions- og lagervirksomheder.

I forhold til Kommuneplan 2022 – 2034's muligheder for butikker, der kan forhandle daglig- og udvalgsvarer, giver Forslag til lokalplan 5.7 arealanvendelse mulighed for 3.500 m² bruttoetageareal til daglig- og udvalgswarebutikker, hvilket er 500 m² mere end det gældende plangrundlag i Lokalplan 5.3. Der er således en større udnyttelsesgrad af restrummeligheden for detailhandel i rammeområde C10 – *Stationsbyens centerområde*, men der vil dog stadig være mulighed for at etablere detailhandel på op til 1.500 m² i dette rammeområde.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **at have en positiv påvirkning** af arealanvendelsen i planforslagets delområde 1.

1.5.4.2 Visuelle forhold

En realisering af muligheder for bebyggelse i Forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* vil være en markant ændring af landskabets visuelle forhold. Det skal dog bemærkes, at det har været muligt i både [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) at opføre bebyggelse i dette omfang og højde på Smedeland 28.

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

bebyggelses 4. – 5. etage og opefter, hvor der vil blive opført punktvisetårnbebyggelse, som primært vil give den visuelle påvirkning af landskabet.

I forhold til den visuelle påvirkning af landskabet set inde fra Hersted Industripark vil det stationsnære kerneområde blive omdannet med etagebebyggelser i op til 6 etager og tårnbebyggelser i op til 12 etager, og en realisering af lokalplanforslaget vil give området en bymæssig karakter og vil fungere som pejlemærke til letbanestationen. Det vurderes derfor som helhed, at det udlagte areal til bebyggelse i forslaget til lokalplanen med tiden vil passe ind i det umiddelbare omkringliggende miljø og kan derfor være med til at understrege det nye urbane landskab.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af delområde 1 i lokalplanforslaget vurderes at have en **positiv påvirkning** af landskabets visuelle forhold set ud fra at skabe en ny bydel ved omdannelsen af Hersted Industripark, men kan dog have **ikke væsentlig påvirkning** i form af en **mindre negativ påvirkning** af landskabets visuelle forhold for borgerne i række- og parcelhusene på den anden side af Nordre Ringvej (Ring 3).

1.5.5 Kulturarv og arkitektonisk arv

Bebyggelsen, som forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver mulighed for, vil være markant anderledes end den eksisterende bebyggelse på 2 – 3 etager i området i dag med undtagelse af et på enkelte bebyggelser, men vil dog med byomdannelsen af det stationsnære kerneområde i Hersted Industripark på sigt passe ind med det omkringliggende arkitektoniske udtryk jf. Masterplan Hersted 2045 og [Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#). Dette arkitektoniske udtryk vil dog være væsentligt anderledes end det oprindelige arkitektoniske udtryk i Hersted Industripark.

Lokalplanforslaget forsøger at indarbejde nogle af de fire bærende kvaliteter med de gule blødstrøgne tegl og den grønne struktur, men omdannelsen af Hersted Industripark vil udfordre de kulturhistoriske værdier i området.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **mindre negativ påvirkning** på kulturarven i Hersted Industripark.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **mindre negativ påvirkning** af den arkitektoniske arv i Hersted Industripark.

1.5.6 Materielle goder

Hersted Industripark ligger op til Vestskoven, og fra Smedeland 28 er der under 1 km i fugleflugtslinje til dette naturområde, og til Naturcenter Herstedhøje er der 2,5 km på cykel, hvilket tager omkring 8 minutter at tilbagelægge.

Smedeland 28 er tiltænkt at være en del af det nye bydelscenter, som kommuneplanramme C10 – *Stationsbyen centerområde* giver mulighed for, og en realisering af lokalplanen vil give byomdannelsesområdet en dagligvarebutik og måske endda en café. Lokalplanforslaget er således en vigtig strategisk brik i at gøre den østlige del af Hersted Industripark attraktiv at bosættes sig i, da etablering af en dagligvarebutik vil betyde kort afstand til indkøbsmuligheder i tæt nærhed til den kommende letbanestation.

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

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

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at have **en positiv påvirkning** af de materielle goder i nærområdet, men vil for de første borgere i området have en **ikke væsentlig påvirkning** i form af en **mindre negativ påvirkning**, eftersom der ikke vil være offentlig service tilgængelig såsom børnepasningstilbud og skole i nærområdet.

1.5.7 Kumulative effekter

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.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at have **at have en indvirkning** på de kumulative effekter i Hersted Industripark og i Albertslund Kommune samt Glostrup Kommune, men det er endnu for tidligt at vurdere de kumulative effekter af byudviklingen i henholdsvis Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, eftersom størsteparten af de vedtagne planer og planforslagene endnu ikke er realiseret. Såfremt at planerne og planforslagene bliver realiseret i begge kommuner, vil der være en **ikke væsentlig påvirkning** i form af en **moderat negativ påvirkning**.

1.6 Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger

For at synliggøre planforslagets miljømæssige samspil med allerede fastsatte miljømål, skal miljørapporten herudover indeholde en beskrivelse af de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan herunder regionalt og lokalt niveau, og som er relevante for planforslaget, og hvordan der under udarbejdelsen af planforslaget er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn. Det er derfor blevet afgrænset i afgrænsningsnotatet hvilke miljøbeskyttelsesmål, der kan være relevante for planforslaget.

1.6.1 FN's 17 verdensmål

[FN's verdensmål](#) udgør 17 konkrete mål og 169 delmål, som forpligter alle FN's 193 medlemslande til helt at afskaffe fattigdom og sult i verden, reducere uligheder, sikre god uddannelse og bedre sundhed til alle, anstændige jobs og mere bæredygtig økonomisk vækst.

De 17 konkrete delmål er:

1. Afskaf fattigdom
2. Stop sult
3. Sundhed og trivsel
4. Kvalitetsuddannelser
5. Ligestilling mellem kønnene
6. Rent vand og sanitet
7. Bæredygtig energi
8. Anstændige jobs og økonomisk vækst
9. Industriel, innovation og infrastruktur
10. Mindre ulighed
11. Bæredygtige byer og lokalplansamfund
12. Ansvarligt forbrug og produktion
13. Klimainsats
14. Livet i havet
15. Livet på landet
16. Fred, retfærdighed og stærke institutioner
17. Partnerskaber for handling

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage til opnåelse af FN's verdensdelmål 3.4, 3.6, 3.9, 7.1, 7.2, 11.3, 12.5, 13.2 og 14.1.

1.6.2 Fingerplan 2019

Fingerplanen fastlægger de overordnede rammer for den fysiske planlægning i hovedstadsområdet. De 34 hovedstadskommuner skal i deres kommune- og lokalplanlægning følge fingerplanens bestemmelser, principper og arealudpegninger.

§ 11 i [Fingerplan 2019](#) fastsætter blandt andet, at *"byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur og til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening", og "at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed"*.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes derfor at kunne bidrage positivt til Fingerplan 2019's retningslinjer i § 11.

1.6.3 Albertslund Planstrategi 2020 herunder Agenda 21

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

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

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til Planstrategi 2020 vision om at tiltrække 10.000 nye borger på 10 år og pejlemærker om en aktiv by med rig natur, mangfoldig by med høj livskvalitet og klimaby med bæredygtig innovation.

1.6.4 Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034

Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er en overordnet konkretisering af Albertslund Planstrategi 2020 "Mere Albertslund", og således beskrives og redegøres der for, hvordan Albertslund vil lykkes med – og samtidig får plads til mere end 10.000 nye borgere, som skal føre til et stærkere, rigere og mere uafhængig Albertslund med rod i de styrker, vi kender byen på i dag som stærke fællesskaber, borgerinvolvering og fantastiske rammer for det gode liv – for børn, ældre og forældre.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til målsætninger i Kommuneplan 2022 – 2034 om byudviklingen af Albertslund.

1.5.5 Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025

Albertslund [Spildevandsplan 2016 – 2025](#) er en sektorplan under kommuneplanen, og den beskriver kommunens planlægning på spildevandsområdet. Spildevandsplanen støtter op om kommunens langsigtede mål om at arbejde for en helhedsorienteret udvikling og være på forkant med blandt andet klimaforandringerne. Planen er kommunens administrative grundlag og er et væsentligt virkemiddel til sikring af en bæredygtig forvaltning af vandkredsløbet.

Spildevandsplanen angiver ligeledes serviceniveauet samt anlægsbehovet som Spildevandsselskabet skal efterleve.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til målsætninger i Spildevandsplan 2016 – 2025.

1.5.6 Albertslund Klimaplan 2050

Albertslund [Klimaplan 2050](#) fra november 2020 medfører, at Albertslund ligesom resten af Danmark i de næste ti år skal opnå omtrent samme reduktion af drivhusgasser, som hidtil har taget tredive år at opnå, og Klimaplan 2050 er Albertslunds bidrag til den nationale og internationale klimadagsorden. Samtidig er den også et væsentligt bidrag til byen Albertslund. For svarene på klimaudfordringerne spiller sammen med fremtidens by, som Albertslund ønsker den.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til målsætninger i Klimaplan 2050 inden for de områder, der vedkommer ikke kommunale opgaver.

1.6.7 Albertslund Klimastrategi 2017 – 2025

Albertslund [Klimastrategi 2017 – 2025](#) fra oktober 2017 skal samle tråden op efter Klimaplan 2009 - 2015, der var Albertslund Kommunes første klimaplan. Ambitionen med Klimastrategi 2017 - 2025 er at fastsætte kommunens mål for reduktion af drivhusgasser frem til 2025 med en helhedsorienteret plan, der bidrager til at løse klimaproblemet og samtidig udvikler Albertslund til en bæredygtig by med fingeren på fremtidens puls.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positiv til målsætninger i Klimaplan 2050 inden for de områder, der vedkommer ikke offentlige institutioners opgaver.

1.6.8 Albertslund Skybrudsplan 2021

Albertslund [Skybrudsplan](#) 2021 skal være med til at sikre, at fremtidens klimaforandringerne i forhånd til regnvandshåndtering bliver håndteret for at reducere skader ved oversvømmelser.

Det er ikke kun øgede mængder af regnvand, byen skal kunne håndtere fremover. Der kan også komme perioder med tørke og hedeølger, som igen kan udvikle varmeøer i det urbane miljø. Stigende grundvandsstand er også en faktor, der skal tages hensyn til, når der vælges strategier og metoder for håndtering af regnvand, og når der planlægges nye byudviklingsområder i kommunen.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positiv til målsætninger i Skybrudsplanen, eftersom beregninger har vist, hvorledes delområde 1 i planforslaget kan efterkomme de krav, der er sat til det gældende serviceniveau for en 5 års regnvejrshændelse og en 15-års regnvejrshændelse om 100 år.

1.6.9 Albertslund Affaldsplan 2021 – 2026

Affaldsplan 2021 – 2026's målsætningsdel består af en overordnet vision, fire temaer og en række konkrete aktiviteter, som er organiseret i indsatsområder. Indsatsområderne sætter fokus på udvalgte affaldsfraktioner, målgrupper og strategiske emner. Indsatsområderne og de konkrete aktiviteter understøtter et eller flere temaer, og således også den overordnede vision.

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positiv til målsætninger i Affaldsplan 2021 – 2026, eftersom lokalplanforslaget lever op til gældende lovgivning på området.

1.6.10 Masterplan Hersted 2045

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

Masterplanens værdigrundlag er:

- Aktiv by med rig natur
- Mangfoldig by med høj livskvalitet
- Klimaby med bæredygtig innovation

Masterplanens fire greb omhandler:

- Infrastruktur
- Byrum & natur
- Bebyggelse
- Anvendelse

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positiv til værdigrundlaget og de fire greb i Masterplan Hersted 2045.

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

Kommunalbestyrelsen har [den 13. december 2022](#) vedtaget [Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#), der sætter niveauet for de kommende byggeriers kvalitet og vil fremadrettet være udgangspunkt for dialog mellem Albertslund Kommune og udviklere om de enkelte projekter. Herved sikres en helhed i de nye byggerier og en sammenhængende kvalitets- og målsætningsdialog med de enkelte udviklere. Principperne reguleres endeligt i forbindelse med lokalplanlægningen af de konkrete projekter.

Principperne har 6 temaer med konkrete mål og principper for byudvikling af det stationsnære kerneområde i Hersted:

- Funktioner og anvendelse
- Bebyggelser og arkitektur
- Kantzoner
- Byrum, gårdrum og natur
- Infrastruktur, forbindelser og mobilitet
- Parkering og deleordninger

Konklusion: En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til de 6 temaer med konkrete mål og principper for byudvikling af det stationsnære kerneområde i Hersted i [Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#).

1.7 Afværgeforanstaltninger

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

Der er i lokalplanforslaget indarbejdet følgende afværgeforanstaltninger for delområde 1:

- Lokalplanforslagets redegørelse oplyser, at området er udlagt i Kommuneplan 2022 – 2034 som et byomdannelsesområde jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2.
- Lokalplanforslagets redegørelse oplyser, at bygherre skal udføre støjdæmpende tiltag på ejendommen Smedeland 30, der sikrer, at Miljøstyrelsens grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder overholdes på Smedeland 28 jf. byomdannelsesreglerne.
- Lokalplanforslagets redegørelse og bestemmelser oplyser, at "huludfyldningsreglen" i forhold til ekstern støj fra virksomheder er bragt i anvendelse.
- Lokalplanforslagets redegørelse og bestemmelser oplyser, at "huludfyldningsreglen" i forhold til støj fra trafik er bragt i anvendelse.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at der bør etableres støjskærme på terræn mod matrikel nr. 7t, Hvessinge By, Glostrup, i princippet som vist på kortbilag 6. Støjafskærmning kan placeres i skel. Støjafskærmning skal etableres i en højde af maksimal 4,0 meter og en længde på op til 10, 5 meter.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at der kan etableres støjafskærmning på terræn mod matrikel nr. 6e, Herstedøster By, Herstedøster, i princippet som vist på kortbilag 6. Støjafskærmning kan placeres i skel. Støjafskærmning skal etableres i en højde af maksimal 2 meter.

- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at der bør opsættes støjafskærmning på tagterrasser mod øst, og der kan opsættes støjafskærmning på tagterrasse mod nord, som vist i princippet på kortbilag 6. Støjafskærmning skal etableres i en højde, der sikrer, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj kan overholdes. Støjafskærmning skal fremstå i glas.
- Lokalplanforslaget fastslår, at der bør etableres et støjhegn eller en anden støjdæmpende foranstaltning ved nedkørslen/opkørslen til parkeringskælderen således at støj fra parkering i konstruktion kan overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder, da det er disse støjregler der gælder herfor.
- Lokalplanforslaget fastslår, at støjplagede altaner enten bør etableres som indeliggende altaner med tæt værn og støjabsorberende loftsplader, og for mere støjplagede altaner kan anvendes glasskydepartier for at nedbringe støjen.
- Det fremgår af lokalplanforslaget, at bygherre vil opføre bebyggelsen efter DGNB-certificeringen, hvilket kan være med til at nedbringe udledningen af drivhusgasser sammenlignet med en bebyggelse, der ikke er opført efter en certificeringsordning.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at det ikke er tilladt at lave aktiv nedsivning af overfladevand i lokalplanområdet for at beskytte grundvandet.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at bygninger skal beskyttes ved, at:
 1. Vand skal afledes til områder, hvor det ikke forvolder skade.
 2. Der skal kunne stå 10 cm vand på terræn op ad bygningen uden at volde skade, eller der skal skabes en tilsvarende beskyttelse ved regulering af terrænet omkring bygningerne. Denne terrænregulering må ikke stille op- og nedstrøms naboer dårligere end før byomdannelsen.
 3. Der skal være terrænmæssigt fald væk fra bygningerne.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at der skal minimum etableres forsinkelse af 480 m³ regnvand.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at bebyggelsens mindste gulvkote i terræn skal være 24,45, hvilket især er vigtigt for nedkørsel til parkeringskælderen, hvorved den påtænkte bebyggelse derved burde være sikret til en 100 års regnvejrshændelse.
- Lokalplanforslagets redegørelse oplyser, at det ikke kan udelukkes, og der er jordforurening, som overskrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier og kategoriseres som klasse 2 jord i henhold til Sjællandsvejledningen. Det anbefales derfor ved etablering af det konkrete projekt med boliger og erhverv, at der i forbindelse med opgravning og bortkørsel af jord udføres en fuld forklassificering af jorden til de forventede udgravningskoter på ejendommen jf. nærværende miljørapport.
- Lokalplanforslagets redegørelse oplyser, at den øverste halve meter jord på ubefæstede arealer er dokumenteret ren. Dette kan i praksis udføres ved udtagning af overfladeprøver eller udlægning af en halv meter dokumenterede rene tilkørte materialer over et miljø- og signalnet jf. nærværende miljørapport.

- Lokalplanforslaget fastslår, at der bør etableres afværgeforanstaltninger de steder, hvor der er et ugunstigt vindmiljø f.eks. ved at etablere flere delvist indeliggende altaner, lægiver i gårdrum, beplantning på altaner og især ude foran passagen mellem de to karréer.
- Lokalplanforslaget fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder og lugt, støv eller anden luftforurening er overholdt.
- Lokalplanforslaget fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelse, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje er overholdt.
- Lokalplanforslaget fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelser, at støjskærme er etablerede.

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

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

1.8 Overvågning

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

Miljøvurderingen af forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* viser, at der ikke er miljøpåvirkninger, som er så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning. Der fastlægges derfor ikke et overvågningsprogram, som følge af planlægning for boliger og erhverv på Smedeland 28.

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

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

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

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

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

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

2.0 Indledning

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [tirsdag den 13. april 2021](#) at igangsætte udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 med udgangspunkt i startredegyrelsen ”[Projekt for boliger og erhverv på Smedeland 28](#)”.

Forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 giver mulighed for at etablere 1½ boligkarré i Hersted Industripark i Albertslund Kommune. Lokalplanen udarbejdes i overensstemmelse med [Masterplan Hersted Industripark 2045](#), som blev vedtaget af Albertslund Kommunalbestyrelse [tirsdag den 12. maj 2020](#), som er en vision for at omdanne Hersted Industripark over en årrække til nye boligområder samt områder til blandet bolig og erhverv. Området for lokalplanen er beliggende inden for det i [Fingerplan 2019](#) udpegede stationsnære kerneområde i Hersted Industripark. Stationsnærheden er afstedkommet af den kommende letbanestation Glostrup Nord. Omdannelsen af Smedeland 28 forudsætter, at der udarbejdes en lokalplan for området.

3.0 Lovgrundlag

Albertslunds Kommunalbestyrelse har [tirsdag den 13. april 2021](#) igangsat udarbejdelsen af følgende planer: Forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28.

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. miljøvurderingslovens § 1.

I medfør af § 8, stk. 1, nr. 1 i miljøvurderingsloven skal den myndighed, der udarbejder planer og programmer indenfor bl.a. 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.

Som undtagelse til denne hovedregel, skal myndigheden gennemføre en vurdering (screening) af, om planen eller programmet kan få væsentlig indvirkning på miljøet, når denne er omfattet af stk. 1, nr. 1, og kun fastlægger anvendelsen af mindre områder på lokalt plan eller angiver mindre ændringer i eksisterende planer eller programmer, jf. § 8, stk. 2, nr. 1.

Dette fremgår af Miljøstyrelsens udkast til vejledning fra 2022 ”[Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\) – Planer og programmer](#)”, hvor der blandt andet står følgende om tolkningen af § 8, stk. 1, nr. 1 (p. 28):

”De planer/programmer, som er omfattet af lovens § 8, stk. 1, nr. 1, skal derfor systematisk underkastes en miljøvurdering¹. Der kan således ikke foretages en differentiering af planer/programmer i forhold til den forventede væsentlige indvirkning på miljøet. Den eneste undtagelse herfra er, at planen eller programmet alene vedrører et mindre område eller alene indeholder mindre ændringer til planen, se nærmere afsnit 3.2”.

¹ [C-160/17](#), præmis 48, og [C-671/16](#), EU:C:2018:403, præmis 43. Se i øvrigt ”[Årsrapporten 2020 – arbejdet ved den Europæiske Unions Domstol](#)”

I Planklagenævnets publikation af 11. juli 2022 ([PKNO nr. 26](#)) er det nævnets opfattelse, at:

"miljøvurderingslovens klare hovedregel er, at der skal gennemføres en miljøvurdering af planer og programmer, der fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til de projekter, der omfattes af lovens bilag 1 og 2, jf. § 8, stk. 1, nr. 1".

3.1 Mindre område på lokalt plan

Det fremgår af førnævnte udkast til vejledning fra 2022, at EU-Domstolen² har påpeget, at begrebet "lokalt plan" har samme betydning som "en lokal myndighed" jf. [miljøvurderingsdirektivet](#).

Kommuneplaner og kommuneplantillæg er som udgangspunkt ikke omfattet af reglen om "mindre område på lokalt plan", i og med der er tale om en planlægning på kommunalt niveau. Det samme gør sig gældende for planer, der kan påvirke ud over kommunegrænsen, da det går ud over den lokale myndigheds stedlige kompetence jf. Planklagenævnets afgørelse af 2. december 2021 ([j.nr. 20/00789](#)) og Planklagenævnets afgørelse af 9. december 2021 ([j. nr. 20/09399](#)) samt Planklagenævnet orienterer [nr. 26](#).

Lokalplaner kan falde ind under kriteriet "mindre område på lokalt plan eller angiver mindre ændringer i eksisterende planer". Kriteriet omfatter dog ikke kun områdets geografiske størrelse og andre størrelsesmæssige dimensioner, men også anvendelsens art og placering samt omfanget af det, som planerne planlægger for/muliggør.

3.2 Mindre ændringer til planen

I Miljøstyrelsens udkast til vejledning fra 2022 "[Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\) – Planer og programmer](#)" er følgende angivet (p. 33):

"Den anden separate betingelse er planer/programmer omfattet af § 8, stk. 1, nr. 1, hvori der foretages mindre ændringer. Det er en forudsætning for anvendelsen af denne screeningsbestemmelse, at den oprindelige plan, som den nye plan udgør en mindre ændring af, har været miljøvurderet tidligere. Udtrykket 'mindre ændringer' relaterer sig til væsentligheden af ændringens indvirkning på miljøet. Denne vurdering må antages at kunne ske inden for f.eks. omfang eller intensitet".

Det fremgår endvidere af Miljøstyrelsen udkast til vejledning fra 2018 "[Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\) – 1. del: Planer og programmer](#)", at det er ud fra en samlet afvejning af nedenstående kriterier om, hvorvidt der kan gennemføres en screening med henblik på afklaring af behovet om miljøvurdering af lokalplaner (Naturklagenævnet Orienterer, NKO, nr. [430](#), [433](#) og [473](#)):

- Tidligere planlægning for samme aktiviteter (boliger, erhverv, institutioner) på nogenlunde samme arealstørrelse
- Mindre ændringer i bebyggelsesprocent (fra 40 til 60 pct.)
- Mindre ændringer i højden (+3 m)
- Ingen ny inddragelse af sårbar natur, som ikke allerede er påvirket

Se endvidere Planklagenævnet orienterer [nr. 26](#)

² [C-444/15, præmis 69-74.](#)

3.3 Miljøvurderingspligt af forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28

Forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 udarbejdes inden for fysisk planlægning og arealanvendelse og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser samt er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, punkt 10, b: "Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg".

Forudsætninger for udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28, der er en projektlokalplan, er følgende:

- Den østlige del af matriklen, hvor Smedeland 28 er beliggende, er op til kommunegrænsen mellem Glostrup og Albertslund kommuner.
- Det kan ikke udelukkes, at der som følge af projektet kan være trafikale påvirkninger på den anden side af kommunegrænsen.
- Det kan ikke udelukkes, at der som følge af projektet kan være væsentlig påvirkning af menneskers sundhed fra indblik- og skygge- samt vindgener for borgere på den anden side af kommunegrænsen.
- Den eksisterende planmæssige anvendelse i [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) ændres fra industri- og erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde, og den faktiske anvendelse af området i dag er kontor- og lagerbebyggelse, der bliver byomdannet til et boligområde med mulighed for blandt andet detailhandel, publikumsorienterede serviceerhverv og liberalt erhverv, dvs. blandede byfunktioner. Dette er dog i overensstemmelse med den overordnede kommuneplanramme C10: Stationsbyens centerområde i Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#), hvor den generelle anvendelse af området er blandet bolig og erhverv.
- Både den planmæssige i [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) og faktiske bebyggelsesprocent ændres væsentligt, hvor den faktiske bebyggelsesprocent ændres fra cirka 20 til 200.
- Både den planmæssige i [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) og faktiske højde af bebyggelsen ændres væsentligt, hvor den faktiske højde fra cirka 9 meter og 2 etager op til cirka 32 meter og 8 etager.
- Det kan ikke udelukkes, at menneskers sundhed kan blive væsentligt påvirket af jordforurening i området som følge af, at området har været anvendt til industri- og erhvervsområde siden 1964.
- Det kan ikke udelukkes, at menneskers sundhed kan blive væsentligt påvirket af ekstern støj fra virksomheder, da projektet er beliggende i et byomdannelsesområde.
- Det kan ikke udelukkes, at menneskers sundhed kan blive væsentligt påvirket af støj fra trafik, da projektet ligger ud til omfartsvejen Ring 3.
- [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) er ikke tidligere blevet miljøvurderet.

Planforslaget muliggør bebyggelsesomfang og bebyggelsesstørrelse i op til 8 etager, som må antages at række (langt) ud over det konkrete areal på lokalt niveau. Dette skal ikke mindst ses i lyset af, at områdets karakter vil ændres grundlæggende. Det kan ej heller udelukkes at menneskers sundhed kan blive påvirket som følge af projektets placering. Desuden har det gældende plangrundlag ikke tidligere været miljøvurderet.

Forslag til lokalplan må derfor antages at være miljøvurderingspligtig uden en forudgående screening, og myndigheden skal forud for udarbejdelsen af miljørapporten for planer og programmer omfattet af § 8, stk. 1,

foretage en afgrænsning af miljørapportens indhold jf. § 11. Afgrænsningen har til formål at beskrive, hvilke miljøtemaer, der skal behandles i miljøvurderingen og indgå i miljørapporten.

Afgrænsningen af miljørapportens indhold fremgår af afgrænsningsnotat, der er et bilag til nærværende miljørapport.

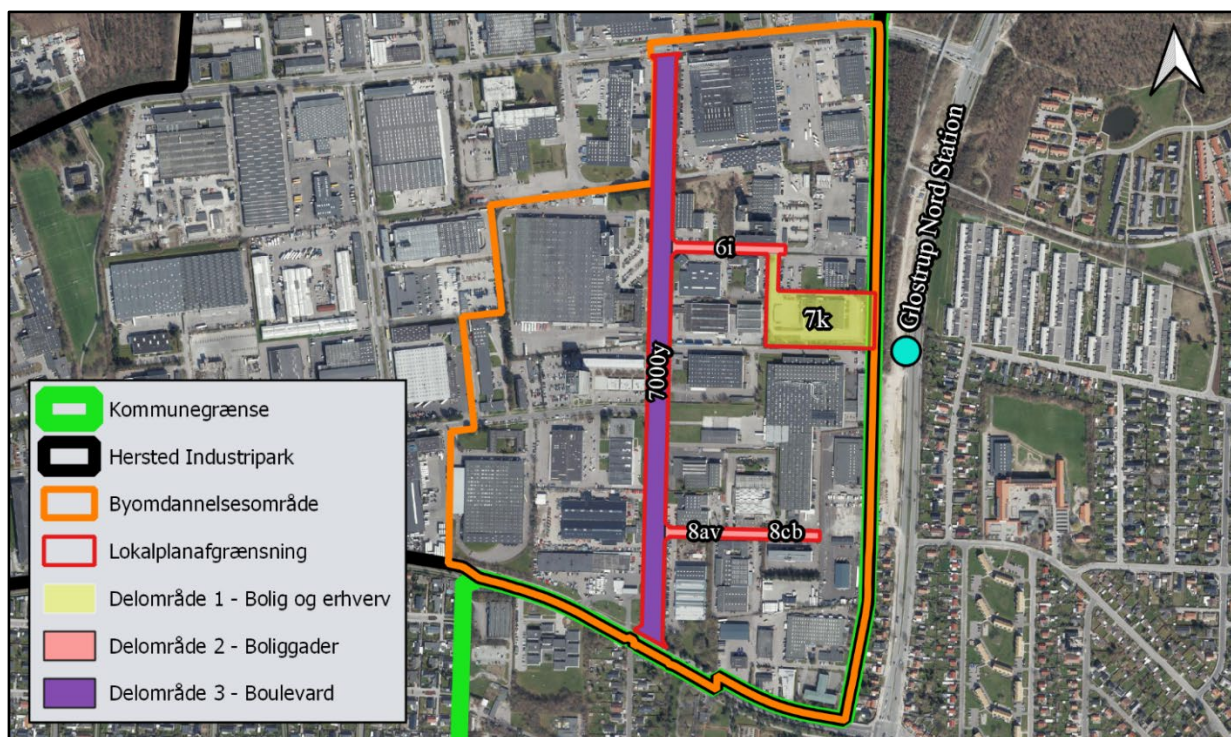
I afgrænsningsnotatet beskrives også, hvordan miljøvurderingen af disse temaer forventes udført. Kommunen skal ifølge miljøvurderingsloven § 32, stk. 3, pkt. 2 foretage en høring af de berørte myndigheder, før der tages endelig stilling til afgrænsningen af miljørapportens indhold.

Et udkast til afgrænsningsnotat har derfor været sendt i høring hos berørte myndigheder, som i høringsperioden har haft mulighed for at komme med bemærkninger til afgrænsningen, og eventuelle indkomne bemærkninger vil fremgå af afgrænsningsnotatet (bilag 1).

4.0 Forslag til Lokalplan 5.7

4.1 Lokalplanområdets afgrænsning og beliggenhed

Lokalplanforslagets område omfatter et areal på ca. 52.005 m², hvor af delområde 1 udgør ca. 14.957 m², og delområderne 2 og 3 tilsammen udgør ca. 37.048 m². Området udgøres af matr.nr. 6i, 8av, 8cb og vejlitra 7000y samt del af matr.nr. 7k, alle Herstedøster By, Herstedøster. Delområde 1 er beliggende indenfor matr.nr. 7k. Delområdet har et mindre areal end matr.nr. 7k, der udgør et areal på omkring 16.160 m², da Albertslund Kommune har truffet beslutning om at ekspropriere den sydlige del af ejendommen til vejformål. Lokalplansforslagets område er beliggende i byzone og fastholdes i byzone.



Figur 1: Afgrænsning af lokalplanområdet og delområde 1 - 3.

4.1.1 Delområde 1

Lokalplanforslagets delområde 1 giver mulighed for boligbebyggelse og mulighed for indretning af liberalt erhverv og detailhandel i stueetagen ud mod den kommende byvej, der skal forbinde Smedeland Boulevard med letbanestationen Glostrup Nord. Smedeland 28 ligger i det nye bydelskvarter, der hedder Stationsbyen. De fire bydelskvarterer Kirkevænget, Stationsbyen, Ringbyskvarteret og Dollbyen samt den østlige del af Sydvangen vil indgå i det første område, som udpeges til et byomdannelsesområde, jævnfør Planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2 ([LBK nr. 1157 af 01/07/2021](#)).

Dette nye bolig- og erhvervsområde (delområde 1) vil komme til at ligge ved siden af den kommende stationsforplads til den kommende letbanestation Glostrup Nord, der forventes at åbne i år 2025. Det nye bolig- og erhvervsområde ligger således indenfor det stationsnære kerneområde, der er sammenfaldende med byomdannelsesområdet, og parkeringsnormen kan derfor reduceres med op til 50 procent jævnfør retningslinje 7.3 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#).

4.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening, og skal på et senere tidspunkt anvendes til et teknisk anlæg i form af et område til vejanlæg og klimatilpasningsløsninger. Lokalplanforslaget har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og miljøvurderingen af disse delområder vil således være minimal. Desforuden er disse delområder blevet miljøvurderet i juli 2021 af COWI A/S i forbindelse med [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

4.2 Eksisterende planforhold

4.2.1 Kommuneplan 2022 – 2034

4.2.1.1 Redegørelse om Hersted Industripark

Fra starten af 1960'erne anlagdes Hersted Industripark på de tidligere landbrugsarealer ved Herstedøster landsby, og i 1964 flyttede de første virksomheder ind. Området var velorganiseret og velindrettet, så industrivirksomhederne fik de bedst mulige vilkår. Derfor blev Hersted industripark på daværende tidspunkt ofte beskrevet som Nordeuropas mest velplanlagte industriområde.

Industriparkens erhvervssammensætning har løbende tilpasset sig erhvervsudviklingen. Særligt efter år 2000 har områdets erhvervsstruktur ændret sig. Overordnet set, er der sket et skifte fra industriproduktion til service- og handelsvirksomheder, transport og logistik.

I perioden efter finanskrisen og frem mod vedtagelsen Lov om letbane på Ring 3 i 2016 opstod et øget fokus på behovet for boligudvikling i hovedstadsområdet og byudviklingspotentialerne i Ring 3-korridoren.

I 2010 gik letbanesamarbejdet sammen med Realdania om at udarbejde en ambitiøs og langsigtet vision. Visionen viste, at letbanen vil forløse et unikt potentiale for at udvikle områderne langs Ring 3 med moderne tætte forstæder med god service og korte transportafstande til både et stort arbejdsmarked og til store rekreative områder.

I 2018 godkendte ejerkredsen af kommuner anlægget af letbanen, og samtidigt sættes der i Albertslund Kommune fokus på at skabe social og økonomisk bæredygtighed gennem byudvikling. Som en del af dette igangsatte Albertslund Kommune - med udgangspunkt i FN's Verdensmål og Albertslunds værdier - arbejdet med masterplanen Hersted 2045.

[Masterplanen Hersted 2045](#) blev vedtaget i 2020 og er en vision for den fremtidige udvikling af Hersted industripark. I masterplanen fokuseres der på, at Hersted skal være et godt eksempel på, hvordan vi kan udvikle en ny værdibaseret bydel med fokus på social og økonomisk bæredygtighed, som samtidig imødekommer fremtidens krav til klima og miljø. Et af redskaberne er et stærkt samarbejde mellem grundejere, virksomheder, uddannelser, borgere og kommunen.

I Hersted skal der skabes en levende bydel med nye boliger, nye virksomheder og nye investeringer. Der skal være plads til, at nye borgere sammen med de oprindelige albertslundere kan skabe udvikling for hele Albertslund. Det er hensigten at skabe et varieret byområde, der skaber mange spændende tilbud til de nye beboere. Nærmest den kommende letbanestation skal der bygges tæt og urban, hvorfra byområdet gradvist åbner sig og bliver mindre tæt for ved mødet med Vestskoven at lade by og skov flette sig sammen.

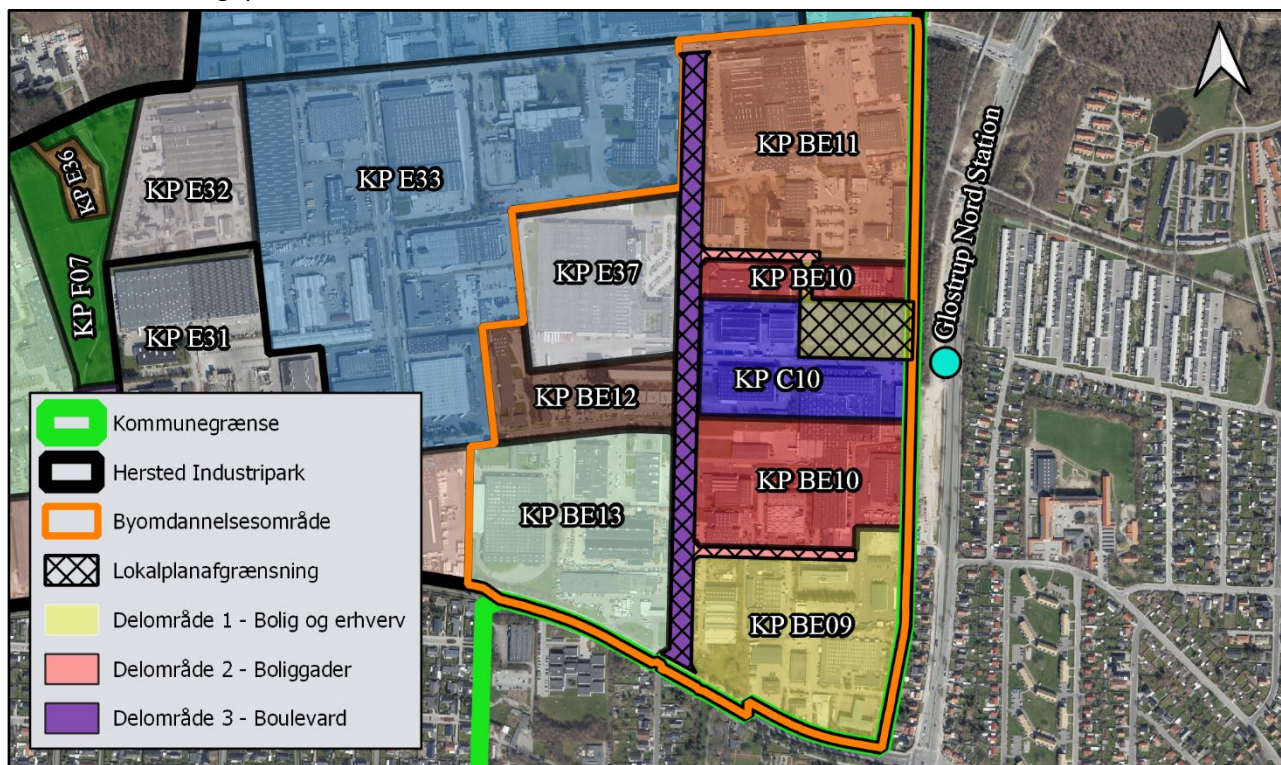
Visionen for Hersted 2045 er inddelt i tre faser frem mod 2045. I den indeværende kommuneplanperiode er masterplanens fase 1, etape 1 udpeget til byomdannelsesområde, og det er i dette område, at den første del af transformationen kan finde sted. Området ligger indenfor det stationsnære kerneområde ved letbanestationen i den østlige del af Hersted Industripark tæt ved Herstedøster Villaby. I alt planlægges der for ca. 6.000 boliger i perioden 2022 - 2033.

Ved byomdannelse af den østlige del af Hersted Industripark til blandet bolig- og erhvervsområde, fastholdes en tydelige vejstruktur, og områdes beplantning udbygges. Smedeland omdannes til en rekreativ boulevard med grønne områder til beplantning og ophold.

4.2.1.2 Kommuneplanrammer

Forslag til lokalplan 5.7 er omfattet af følgende rammer i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#):

- BE09 – Kirkevænget
- BE10 – Stationsbyen
- C10 – Stationsbyens centerområde
- BE11 – Ringbyskvarteret



Figur 2: Et udsnit af Kommuneplanrammer i Hersted Industripark.

Etagebebyggelsen i delområde 1 i forslag til Lokalplan 5.7 er beliggende i kommuneplanramme C10 – Stationsbyens centerområde:

Plannavn	Stationsbyens centerområde
Plannummer	C10
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Centerområde
Anvendelse specifik	Etageboligbebyggelse, Kontor- og serviceerhverv, Byomdannelsesområde, Bydelscenter, Publikumsorienterede serviceerhverv, Område til offentlige formål, Daginstitutioner, Kulturelle institutioner
Maksimal bebyggelsesprocent	200
Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal bygningshøjde	43,0
Maksimal antal etager	12,0
Mindste tilladte miljøklasse	1
Maksimalt tilladte miljøklasse	3
Generelle anvendelsesbestemmelser	Rammeområdet er udpeget til et byomdannelsesområde jævnfør planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 2 og i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003 : "Ekstern støj i byomdannelsesområder".

Bebyggelsens omfang og udformning	Bebyggelse opføres i maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der punktvis etableres bebyggelse i op til 12 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks. Bebyggelser i op til 12 etager skal gives en særligt arkitektonisk udtryk.
Miljøforhold	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).
Lokalplaner mm. indenfor rammen	Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28

Vejarealet i delområde 1 i forslag til Lokalplan 5.7 og den midterste del af vejarealet i delområde 3 er beliggende i kommuneplanramme BE10 – Stationsbyen:

Plannavn	Stationsbyen
Plannummer	BE10
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Blandet bolig og erhverv
Anvendelse specifik	Etageboligbebyggelse, Kontor- og serviceerhverv, Byomdannelsesområde, Publikumsorienterede serviceerhverv, Daginstitutioner
Maksimal bebyggelsesprocent	200
Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal bygningshøjde	43,0
Maksimal antal etager	12,0
Mindste tilladte miljøklasse	1
Maksimalt tilladte miljøklasse	3
Generelle anvendelsesbestemmelser	Rammeområdet er udpeget til et byomdannelsesområde jævnfør planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 2 og i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003 : "Ekstern støj i byomdannelsesområder".
Bebyggelsens omfang og udformning	Bebyggelse opføres i maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der punktvis etableres bebyggelse i op til 12 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks. Bebyggelser i op til 12 etager skal gives en særligt arkitektonisk udtryk.
Miljøforhold	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).
Lokalplaner mm. indenfor rammen	Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28

De nordlige vejarealer af delområde 2 og 3 ligger i rammeområde BE11 – Ringbyskvarteret:

Plannavn	Ringbyskvarteret
Plannummer	BE11
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Blandet bolig og erhverv
Anvendelse specifik	Tæt-lav boligbebyggelse, Etageboligbebyggelse, Kontor- og serviceerhverv, Byomdannelsesområde, Butikker med særligt pladskrævende varer, Publikumsorienterede serviceerhverv, Daginstitutioner
Maksimal bebyggelsesprocent	150

Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal bygningshøjde	33,0
Maksimal antal etager	9,0
Mindste tilladte miljøklasse	1
Maksimalt tilladte miljøklasse	3
Generelle anvendelsesbestemmelser	Rammeområdet er udpeget til et byomdannelsesområde jævnfør planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 2 og i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003 : "Ekstern støj i byomdannelsesområder".
Bebyggelsens omfang og udformning	Bebyggelse opføres i maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der punktvis etableres bebyggelse i op til 9 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks. Bebyggelser i op til 9 etager skal gives en særligt arkitektonisk udtryk.
Miljøforhold	Virksomhederne i området skal overholde Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984 : "Ekstern støj fra virksomheder" for blandet bolig- og erhvervsområde, dvs. dag/aften/nat er den maksimale støjbelastning 55/45/40 dB(A).
Lokalplaner mm. indenfor rammen	Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 38

Den sydlige del af vejarealet delområde 3 er beliggende i rammeområde BE09 – Kirkevænget:

Plannavn	Kirkevænget
Plannummer	BE09
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Blandet bolig og erhverv
Anvendelse specifik	Tæt-lav boligbebyggelse, Etageboligbebyggelse, Kontor- og serviceerhverv, Byomdannelsesområde, Publikumsorienterede serviceerhverv, Daginstitutioner
Maksimal bebyggelsesprocent	150
Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal bygningshøjde	33,0
Maksimal antal etager	9,0
Mindste tilladte miljøklasse	1
Maksimalt tilladte miljøklasse	3
Generelle anvendelsesbestemmelser	Rammeområdet er udpeget til et byomdannelsesområde jævnfør planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 2 og i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003 : "Ekstern støj i byomdannelsesområder".
Bebyggelsens omfang og udformning	Bebyggelse opføres i maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der punktvis etableres bebyggelse i op til 9 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks. Bebyggelser i op til 9 etager skal gives en særligt arkitektonisk udtryk.
Miljøforhold	Virksomhederne i området skal overholde Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984 : "Ekstern støj fra virksomheder" for blandet bolig- og erhvervsområde, dvs. dag/aften/nat er den maksimale støjbelastning 55/45/40 dB(A).
Lokalplaner mm. indenfor rammen	Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A

4.2.1.3 Byomdannelsesområde

I [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) er den østlige del af Hersted Industripark udpeget til et "Byomdannelsesområde" jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2.

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 jf. § 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. Hvor der er en omstillingsproces i gang, og den hidtidige anvendelse enten er stoppet, eller at der er tale om en gradvis ændringsproces, hvor flere af virksomhederne er flyttet eller er på vej til det, og hvor dele af områdets bygninger og arealer ligger ubenyttet hen eller anvendes til midlertidige aktiviteter.

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, hvilket nærværende forslag til Lokalplan 5.7 er et vidnesbyrds herfor.

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.

Tabel 1: De vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder

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

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

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

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

Det kan efter Miljøstyrelsens opfattelse forsvares at benytte de lempede vejledende grænseværdier, fordi der er tale om en begrænset periode, og fordi målet med omdannelsen er, at der sker en væsentlig reduktion af støjen ikke kun i omdannelsesområdet men i byen som helhed.

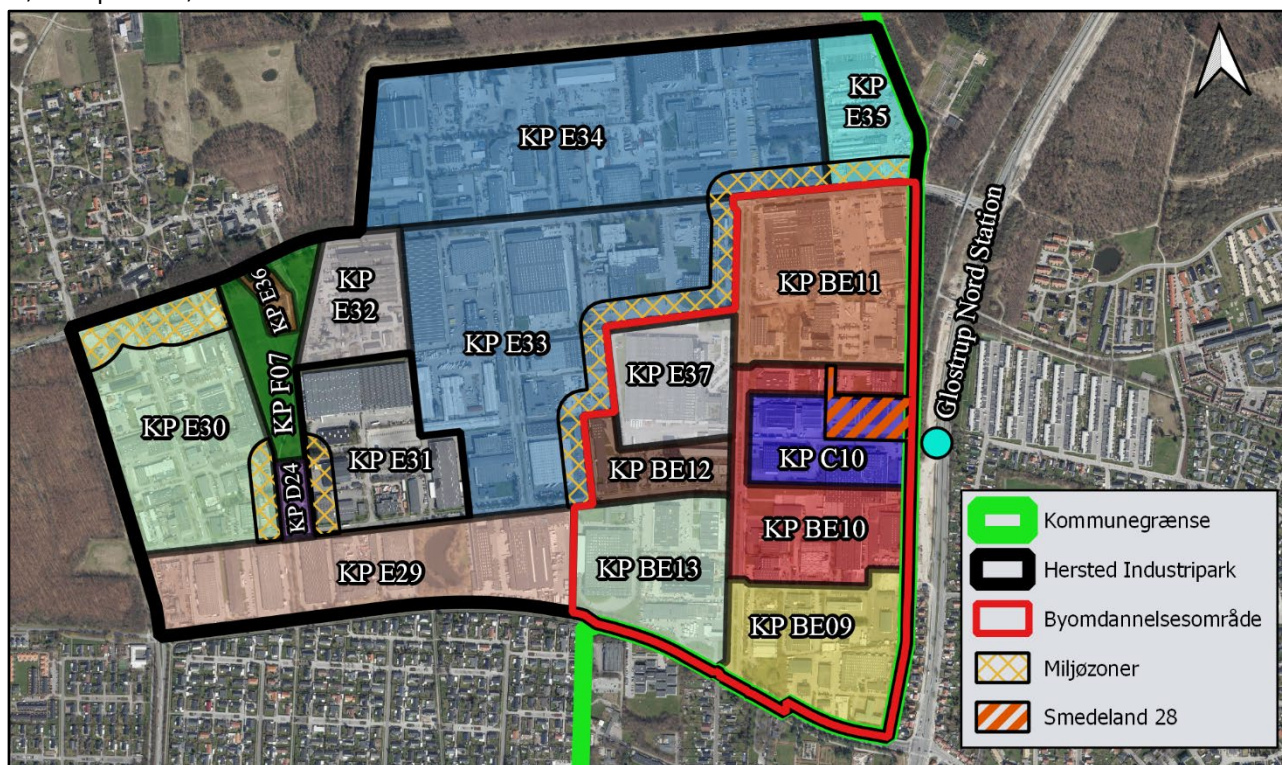
Opmærksomheden skal særlig rettes imod støjbelastningen af boliger i aften- og natperioden, hvor beboerne har behov for hvile og søvn. Det kan efter Miljøstyrelsens opfattelse kun undtagelsesvis forsvares at meddele afgørelser, hvor støjgrænserne for aften- og natperioden er højere end de ovenstående anførte støjgrænser.

Normalt vil der gå et par år eller mere fra offentliggørelse af lokalplan til ibrugtagning af byggeriet, således at overgangsperioden i praksis vil løbe i cirka 5 år efter, at de første boliger er taget i brug.

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

4.2.1.4 Miljøzoner

Kommuneplan 2022 - 2034 vil forsøge at forhindre miljøkonflikter ved, at der udlægges en miljøzone på 50 meter i forhold til byomdannelsesområdet, rammeområde D24 og Herstedøster Landsby, hvor der kun kan etableres nye virksomheder i afstandsklasse 1 – 3 som beskrevet i Miljøstyrelsens "[Håndbog om Miljø og Planlægning](#)". Denne miljøzone er lagt ind i de kommuneplanrammer, hvor der er mulighed for virksomheder i afstandsklasse 1 – 5, og som støder op til de førnævnte områder.



Figur 3: Kommuneplanrammer og Miljøzoner i Hersted Industripark.

Tidligere var der også en miljøzone i det område, der i Kommuneplan 2022 – 2034 er rammeområde E29, men da dette område nedklassificeres fra virksomheder i afstandsklasse 1 – 5 til 1 – 3, er denne miljøzone ikke længere aktuelt. Denne nedklassificering er begrundet i, at rammeområde E29 bliver det næste byomdannelsesområde i Hersted Industripark.

4.2.2 Lokalplan 5.3 - Lagersalgsbutikker på Smedeland 28

Lokalplanforslagets delområde 1 er i dag omfattet af [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#) fra 2007, og før denne lokalplan, var området omfattet af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, der ligeledes omfatter store dele af Hersted Industripark.

4.2.2.1 Lokalplan 5.3 - Lagersalgsbutikker på Smedeland 28

Lokalplan 5.3 formål er blandt andet at give mulighed for, at der kan etablere seks udsalgsvarebutikker i den eksisterende bygningens stueplan og at fastlægge bestemmelser for en god disponering af ejendommens friareal, herunder udlæg til parkering.

Lokalplan 5.3 giver mulighed for at en anvendelse af området til detailhandels-, kontor- og serviceformål og institutioner til betjening af de omkringliggende bykvarterer, til indendørs kulturelle og fritidsmæssige formål og til lettere produktions-, værksteds- og lagervirksomhed, der ikke medfører særlige miljømæssige gener (virksomheder af klasse 1 - 3).

Indenfor lokalplanområdet kan der indrettes butikker med et samlet bruttoetageareal på maksimalt 3.000 m². Den enkelte udvalgswarebutik må have et bruttoetageareal på maksimalt 500 m². Dog kan der indenfor lokalplanområdet opføres dagligvarebutikker med et bruttoetageareal på maksimalt 2.000 m².

Lokalplan 5.3 aflyses ved vedtagelse af Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28.

4.2.2.2 Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er reguleret af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, og før vedtagelse af [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#) fra 2007, blev dette område ligeledes reguleret af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964.

Det betyder, at grundejere og virksomheder, der er etableret og opført før vedtagelse af [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#) fra 2007 vil fortsat være reguleret af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#), eftersom der ikke er handlepligt i forbindelse med vedtagelse af en lokalplan for et nyt område. Det betyder, at en ny lokalplan regulerer kun fremtidige dispositioner. Lovlig eksisterende bebyggelse eller lovlig anvendelse, som er etableret før offentliggørelsen af lokalplanforslaget, og som ikke er i overensstemmelse med denne, kan fortsættes som hidtil.

Smedeland 28 var således tidligere omfattet af delområde 2 i Byplanvedtægt nr. 5, hvor der blandt andet gælder følgende:

E: Arealanvendelse m.v. i område 2, 3 og 4

7. Områderne må kun anvendes til industri- og værkstedsvirksomhed, oplag samt forretningsvirksomhed, der har tilknytning til de pågældende virksomheder, eller som naturligt finder plads i industriområder.
8. I områderne må ikke indrettes eller drives detailsalg.
9. Indenfor områderne må kun opføres bygninger, der tjener de under punkt E.7 nævnte formål. Kommunalbestyrelsen kan dog tillade, at der opføres eller indrettes enkelte boliger for de til virksomhederne tilknyttede personer, som indehaver, bestyrer, portner e.l. På det med skravering angivne areal indenfor område 2 må opføres en børneinstitution til industrikvarterets betjening.
10. På hver ejendom må i alt højst opføres bygninger, hvis samlede rumfang udgør $1,5 \times (A - 3.000) : 7.000$ m³ pr. m² af ejendommens nettoareal A, dog højst 3,0 m³ pr. m nettoareal. Bygningernes rumfang beregnes som hele den del af disse, som er over terræn, inklusive tagetage, fremspring, skorstene o.l.

11. Bygningerne må, hvor etagehøjden er 3,0 m eller derunder, opføres med tre fulde etager uden udnyttet tagetage. Hvor etagehøjden er over 3,0 m, må bygningerne kun opføres med to fulde etager uden udnyttet tagetage.
12. En bygnings afstand til naboskel skal være mindst lige så stor som bygningens højde. Afstanden mellem bygninger på samme grund skal mindst være lige så stor som summen af bygningernes højde.
15. Ingen virksomhed må indrettes eller drives således, at den efter kommunalbestyrelsens skøn er til ulempe for andre virksomheder eller for de tilgrænsende kvarterer udover, hvad der må skønnes en rimelig følge af naboskabet.

4.3 Fremtidige forhold

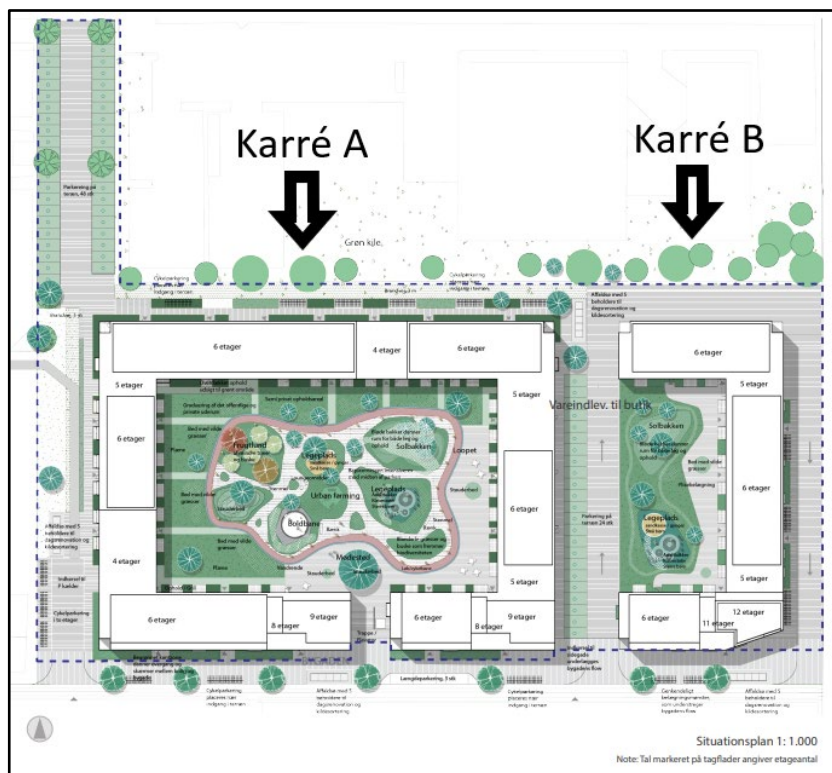
4.3.1 Forslag til Lokalplan 5.7

Det kommende forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 er en projektlokalplan jf. definitionen af projektlokalplan i Naturklagenævnets afgørelse af 25. oktober 2010, j.nr. NKN-33-03682: "der nøje beskriver, hvorledes det påtænkte byggeri vil blive udformet for så vidt angår udstrækning, højde og placering".

4.3.1.1 Delområde 1

Projektlokalplan for Smedeland 28 vil give mulighed for boligbebyggelse og indretning af liberalt erhverv og detailhandel i stueetagen ud mod byvejen, der skal forbinde Smedeland Boulevard med stationsforpladsen til den kommende letbanestation Glostrup Nord. Hersted Industripark er i dag præget af store flade volumener i en blanding af enkelte betonfacader og karakteristiske gule murstensfacader. Enkelte bygninger f.eks. kaffetårnet fungerer som landskabsmarkører og identitetsskabende.

Ejendommen Smedeland 28 i Albertslund blev opført i 1965 jf. BBR-oplysningerne, og ejendommen skal omdannes til et område for blandede byfunktioner, hvor der skal opføres bebyggelse i form af 1½ karréstruktur i op til 6 etager samt tre integrerede tårnbebyggelser i op til 12 etager.



Figur 4: En situationsplan over bolig og erhverv på Smedeland 28.

Bebyggelsen er inspireret af en klassisk karréstruktur, der indrammer to begrønnede gårdrum. Strukturen brydes mod Bygaden af tre vertikalt orienterede volumener/tårnmotiver, der integrerer sig naturligt i karréen og skaber variation i gadeforløbet. Åbninger i bebyggelsens facadeforløb skaber visuel kontakt til de to gårdrum. Bygningshøjden sænkes mod vest for derved at lukke mest muligt sollys ind.

Bebyggelsen vil bestå af boliger i varierende størrelser. Herved skabes en bred vifte af typologier, der vil tiltrække beboere i forskellige aldre med forskellige behov, og som herved understøtter den sociale bæredygtighed for bebyggelsen såvel som for området. For at underbygge diversitet i lejersammensætningen er der disponeret med et antal mindre lejligheder. Omkring 10 % af bebyggelsens boliger vil således være ensidigt belyste. Størstedelen er orienteret mod syd og alle forsynes med egen altan.

Området ligger lige ved den fremtidige letbanestation Glostrup Nord i direkte forbindelse med den kommende stationsplads og langs med den kommende Bygade.

4.3.1.1.1 Arkitektur og materialitet

For at markere Hersted Industriparks transformation fra tidligere industriområde til blandet bolig og erhverv, arbejdes der med elementer og virkemidler fra områdets kulturarv i den nye bebyggelses arkitektur.

En nyfortolkning af den industrielle sammensatte bygningsmasse i kombination med mursten i gule nuancer, facadekoncepter/designs med "pakhustemotiver" m.m. ligger til grund for den videre bearbejdning af den nye bebyggelses udtryk.

4.3.1.1.2 Boliger

Boligerne er tænkt disponeret omkring en trappekerne med henholdsvis 2 eller 3 boliger på hver etage. Ved 2 boliger på samme etage er begge enheder gennemlyste og spænder fra facade til facade. En kombination af 3 boliger etableres med to gennemlyste boliger samt 1 ensidigt belyst bolig. Sidstnævnte kombination placeres mod Bygaden/syd.

4.3.1.1.3 Erhverv

I den hesteskoformede del af karréen, som ligger nærmest stationsforpladsen, er der disponeret med en dagligvarebutik i stueplan med integreret lager- og varegård mod nord.

Selve butiksdelen henvender sig overvejende til bygadelivet, forpladsen og letbanestationen, og bidrager herved aktivt til områdets nye bymæssige knudepunkt.

Der er ydermere mulighed for etablering af enkelte mindre butikker og liberalt erhverv langs Bygaden. De mindre butikker langs Bygaden placeres på hjørner med stor synlighed og let adgang for områdets beboere.

Tabel 2: Den arealmæssige fordeling af Smedeland 28.

Areal – matrikel 7k	16.160 m ²
Bolig – etageareal	≈ 27.005 m ²
Liberalt erhverv – etageareal	≈ 230 m ²
Detailhandel (butik) – etageareal	≈ 1.605 m ²
Samlet etageareal	≈ 29.290 m ²
Bebyggelsesprocent $[(29.290 \text{ m}^2 / 16.160 \text{ m}^2) \times 100]$	≈ 181

4.3.1.1.4 Forplads

Når forpladsens udformning er afklaret, vil projektet forholde sig konkret til konteksten, således at der sikres en synergi mellem forpladsens karakter, Bygaden og bebyggelsen.

4.3.1.1.5 Bilparkering

Parkering etableres delvist nedgravet under karré A med adgang via en rampe fra bebyggelsens vestlige side. Samtidigt suppleres der med parkering i konstruktion i stueplan ved karré B.

Der er desuden parkering i terræn, fordelt på rundt om i bebyggelsen.

4.3.1.1.6 Cykelparkering

Cykelparkering etableres i høj kælder ved karré A samt i stueetagen ved karré B. Der suppleres desuden med cykelparkering i portene, således at 50 % af den samlede cykelparkering er overdækket.

Cykelparkering i terræn etableres hensigtsmæssigt i naturlig forbindelse med indgange til boliger og butik.

4.3.1.1.7 Bæredygtighed

Kommunens ambition om grøn omstilling understøttes, og der arbejdes målrettet mod en DGNB-certificering fra designprocessens start.

4.3.1.1.8 LAR

Lokal afledning af regnvand (LAR) integreres i planen gennem et forsinkelsesbassin under parkeringspladsen mod nord samt eventuel opstuvning på terræn ved store hændelser.

4.3.1.1.9 Bygningernes facader

Bebyggelsen er tænkt opført i en variation af gule nuancer i blødstrøgne tegl. Flere steder er facaden karakteriseret ved et tydeligt etagehøjt gridmotiv med tilbagetrukne felter. Andre steder er facaden disponeret mere frit ved partielle frem- og tilbagetrækninger eller ved variation i forbandt, fuge eller tegl, således at lange facadepartier brydes op/underinddeles.



Figur 5: Eksempel på inddeling af facader i base, krop og top samt facadetype facadetypologi 1 og 2 og tagterrasse på bebyggelse i 5 etager.

Facadetype I / Base, krop & top Facadetype II / Tegl med tilbagetrukne felter og nuanceskift Der skal anvendes teglsten med en stor grad af stoflighed og taktilitet, som blødstrøgne sten, med variation i såvel overflade som farvespil.

Skift i teglnuance og/eller fugefarve er med til at skabe variation i den samlede bebyggelses facadeudtryk.

En tydelig differentiering i brugen af teglsten i facadens base og krop imødekommer intentionen om en underinddeling og nedskalering af bebyggelsens overordnede skala.

4.3.1.1.10 Bygningernes base, krop og top

Der er disponeret med to facadeprincipper for den samlede bebyggelse:

- Facadetype I arbejder med en base, krop & top. Det vil sige en 3-delning af facaden, hvor stue- og tagetage tydeligt markerer sig, så bebyggelsen henholdsvis lander på terræn og afsluttes elegant mod himlen. Da stueetagen er hævet, kommer boligerne naturligt fri af terræn. Basen markerer sig tydeligt i det samlede facadeudtryk og fremhæves på udvalgte steder yderligere ved et skift i fuge, forbandt og murværksdetaljer eller lignende
- Facadetype II arbejder med et etagehøjt gridmotiv i tegl med systematisk tilbagetrukne felter, der understreges af et fugefarveskift.

Fælles for begge principper er, at vinduer placeres i lige lodret flugt ud fra tanken om et klassisk motiv.

4.3.1.1.11 Bygningernes kantzoner

Kantzonerne er en del af det samlede bygningsvolumen og skaber en naturlig overgang mellem by og bolig.

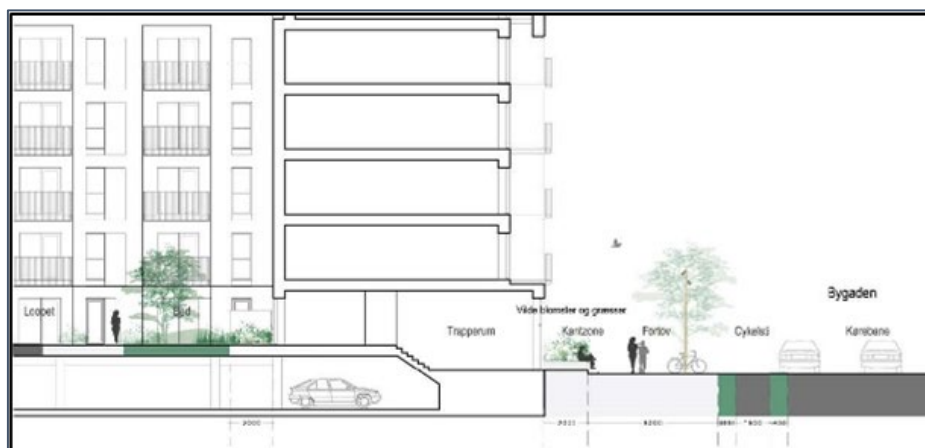
Kantzonerne opmures og fremstår som en naturlig forlængelse og essentiel del af bebyggelsens base, materialitet og arkitektur.

Kantzonerne etableres som integrerede plantekummer og/eller siddeplinte i forskellige geometrier og højder, og udføres med direkte tilknytning til stueetagens hævede altaner.



Figur 6: Eksempel på en kantzone.

Afhængig af terrænkoter ligger de integrerede plantekummer og/eller siddeplinte med en max. volumenøjde på 1-1.2 m over eksisterende terræn.



Figur 7: Eksempel på en kantzone.

Forslag til lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 vil præcisere det konkrete byggeri både med hensyn til omfang, placering og ydre fremtræden samt overkørsler til og fra området.

4.3.1.2. Delområde 2 og 3 – grundejerforeningens vejarealer

Lokalplanen indeholder ikke byggeretsgivende bestemmelser for den kommende etablering af konkrete projekter for delområde 2 og 3, der er grundejerforeningens vejarealer. Lokalplanen fastholder delområdernes anvendelse til vej, hvor der ligeledes er mulighed for at etablere klimatilpasningsløsninger i disse delområder. Grundejerforeningen vil få ansvaret for den konkrete udformning af disse delområders vejarealer og eventuelle klimatilpasningsløsninger.

4.4 Sandsynlige udvikling, hvis planforslaget ikke vedtages

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

Lokalplanområdet er i dag omfattet af [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#), som giver mulighed for anvendelse til detailhandel. Lokalplanområdet er mere eller mindre fuldt udbygget efter den gældende lokalplans bestemmelser til erhvervsmæssige formål samt tilhørende adgangs- og parkeringsarealer.

I Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034 ligger planforslagets område i rammeområde C10 – Stationsbyens centerområde:

Plannavn	Stationsbyens centerområde
Plannummer	C10
Zone	Byzone
Fremtidig zone	Byzone
Anvendelse generel	Centerområde
Anvendelse specifik	Etageboligbebyggelse Kontor- og serviceerhverv Byomdannelsesområde Bydelscenter Publikumsorienterede serviceerhverv Område til offentlige formål Daginstitutioner Kulturelle institutioner
Maksimal bebyggelsesprocent	200 %
Beregningsmetode	Området som helhed
Maksimal bygningshøjde	43,00
Maksimal antal etager	12,00
Mindste tilladte miljøklasse	1
Maksimalt tilladte miljøklasse	3

Generelle anvendelsesbestemmelser	Rammeområdet er udpeget til et byomdannelsesområde jævnfør planlovens § 11 a, stk. 1 nr. 2 og i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003 : " <i>Ekstern støj i byomdannelsesområder</i> ".
Bebyggelsens omfang og udformning	Bebyggelse opføres i maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Ved bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der punktvis etableres bebyggelse i op til 12 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, som f.eks. sigtelinjer og hjørner eller som landmarks. Bebyggelser i op til 12 etager skal gives en særligt arkitektoniske udtryk.
Miljøforhold	Virksomhederne i området skal overholde Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984 : " <i>Ekstern støj fra virksomheder</i> " for blandet bolig- og erhvervsområde, dvs. dag/aften/nat er den maksimale støjbelastning 55/45/40 dB(A).
Lokalplaner mm. indenfor rammen	Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark Lokalplan 5.3 – Lagersalgbutikker på Smedeland 28

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

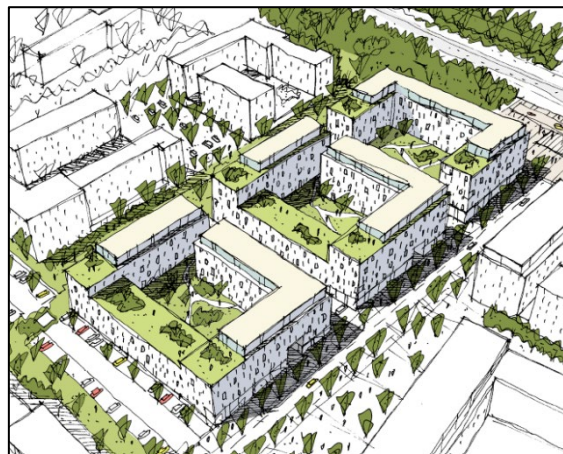
Den sandsynlige udvikling vurderes derfor at være en ny lokalplanlægning af området i overensstemmelse med kommuneplanens ramme for området og relevante retningslinjer i kommuneplanen.

4.4.1 0-Alternativet

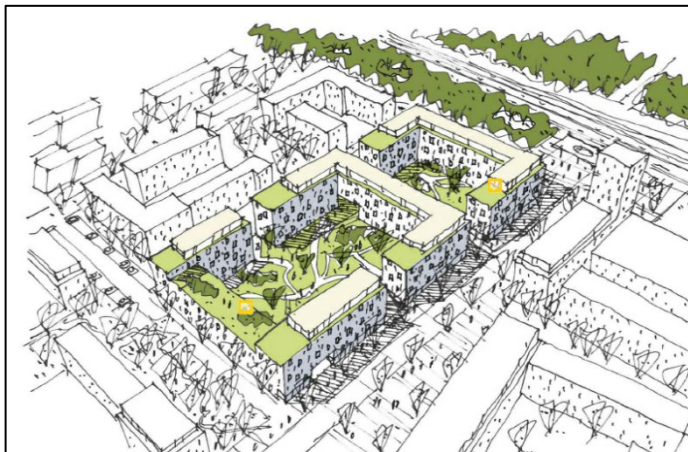
Hvis forslag til Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28* ikke vedtages og gennemføres, vil det være det nuværende plangrundlag, som er gældende. Der er ikke kendskab til andre udviklingsplaner for lokalplanområdet, og derfor er udgangspunktet for denne miljøvurdering, at [Lokalplan 5.3 – Lagersalgbutikker på Smedeland 28](#) fortsat ville gælde for området, hvis ikke Lokalplan 5.7 vedtages. Derfor er det den aktuelle miljøtilstand, forstået som det nuværende plangrundlag, som udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen. De foreslåede lokalplanbestemmelser holdes således op mod den nuværende miljøtilstand i vurderingen af de forventede indvirkninger på miljøet.

4.4.2 Alternativer til planforslagets indhold

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



Figur 8: Skitseforslag af 9. juni 2020.



Figur 9: Skitseforslag af 9. september 2020.

I planprocessen er udformningen af bebyggelsen herunder støjdæmpende foranstaltninger og adgangsveje både til dagvarebutikken og den øvrige bebyggelse løbende blevet justeret i dialog mellem byherre og Albertslund Kommune for at sikre overholdelse af krav til støj, adgangsveje, parkering, brandveje, bygningshøjder mv. Denne løbende justering fremgår af figurerne i dette afsnit.

Planforslagene udgør et af de første skridt i realiseringen af Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplan 2022 – 2034 muligheder for byomdannelse af den østlige del af Hersted Industripark, som er vedtaget af kommunalbestyrelsen i Albertslund Kommune i henholdsvis maj 2020 og juni 2022. Det vurderes usandsynligt, at masterplanen og kommuneplanen ændres i et omfang, der skaber nye alternativer til byomdannelsen og udviklingen af området til stationsnært bolig- og erhvervsområde med blandede byfunktioner. Derfor vurderes der ikke at være andre relevante alternativer til projektet end 0-alternativet.



Figur 10: Skitseforslag af 18. december 2020.

4.5 Andre planer og programmer

4.5.1 Fingerplan 2019

I [Fingerplan 2019](#) indgår Albertslund som delområde i det ydre storbyområde (byfingrene). Det aktuelle planområde er således beliggende indenfor det ydre storbyområde.

Fingerplanens *fingerbystruktur* fastlægger jf. § 3, at byudvikling overvejende skal ske i det indre og ydre storbyområde (håndfladen og byfingrene) i tilknytning til en trafikal infrastruktur bestående af banebetjening med S-tog, regionaltoget, metro og letbaner samt et tilknyttet overordnet vejnet mens arealerne mellem byfingrene friholdes som grønne kiler til regionale friluftsformål og jordbrug

I henhold til [Fingerplan 2019](#) § 11, nr. 1 og 3 skal "byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur og til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening" og "At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed".

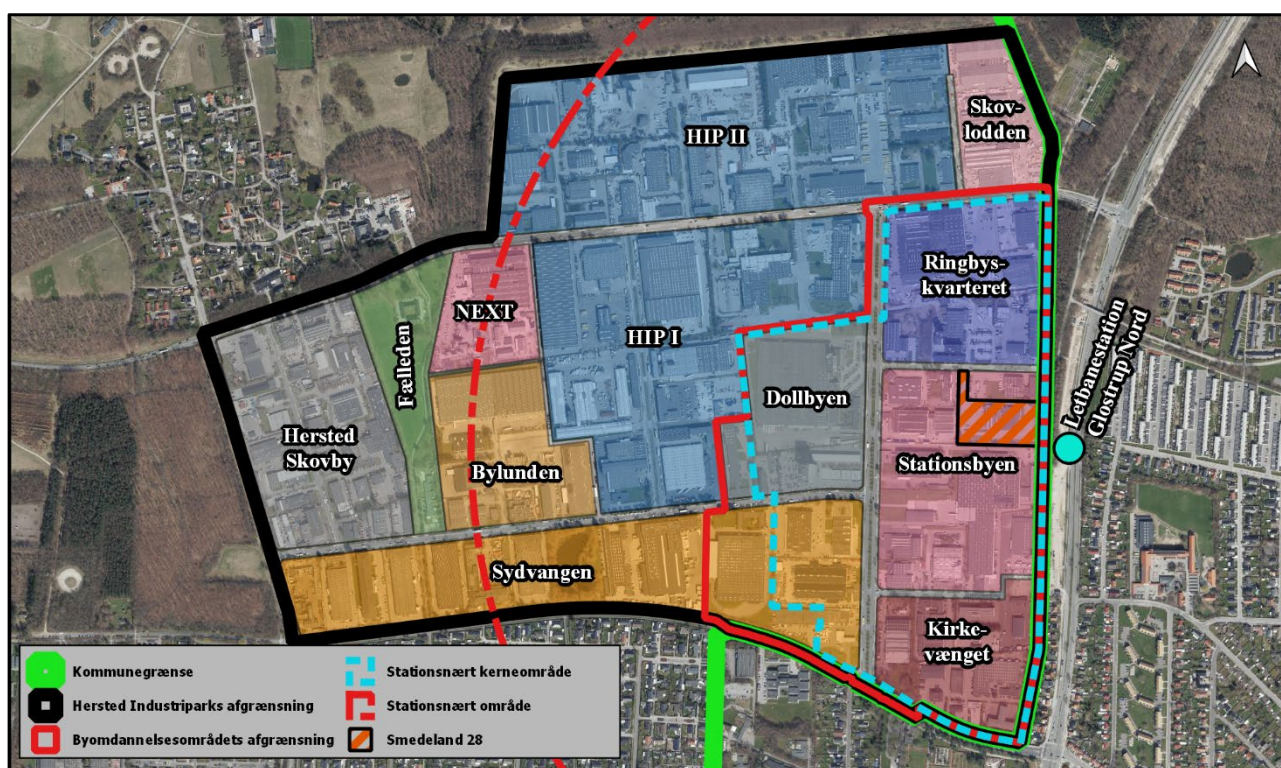
4.5.1.1 Grønne bykiler langs Ring 3

I Albertslund, Brøndby, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rødovre og Vallensbæk kommuner skal kommuneplanlægningen sikre jf. [Fingerplan 2019](#) § 12, stk. 1, at der som led i omdannelsen af by- og erhvervsområder langs Ring 3 fastlægges grønne bykiler, som primært forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål.

Plangrundlaget for de grønne bykiler skal blandt andet bidrage til at sikre det grønne og vandet integreres i byomdannelsen, og der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser fra de nye tætte byområder til de eksisterende og eventuelt nye regionale friluftsområder ("grønne kiler") og grønne bykiler, samt at hensyn til klimatilpasning i kommunen og på tværs af kommunegrænserne tilgodeses jf. § 12, stk. 2.

4.5.2 Masterplan Hersted 2045

Albertslund Kommunalbestyrelse vedtog [tirsdag den 12. maj 2020](#) visionen "[Masterplan for Hersted 2045](#)", der sætter rammerne for omdannelsen af Hersted Industripark til en levende bydel med boliger og erhverv. Hersted Industripark skal være en værdibaseret bydel, der viser, hvordan FN's verdensmål og et stærkt samarbejde mellem grundejere, virksomheder, uddannelsesinstitutioner og borgere kan sætte ekstra skub i den grønne omstilling og byens udvikling. Masterplan Hersted 2045 viser således en ny og bæredygtig bydel med 11 forskellige kvarterer, letbanestation, førerløse busser, cykelstier, rekreative områder med masser af skov og mange forskellige boligtyper og beboere.



Figur 11: Bydelskvarterene i Masterplan Hersted 2045.

Masterplan Hersted 2045's afgrænsning omfatter hele det nuværende Hersted Industripark. Forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 ligger i sin fulde udstrækning indenfor det område, som er omfattet af Masterplan Hersted Industripark 2045.

5.0 Proces for miljøvurdering, afgrænsning af miljørapporten samt tilgang og metode

5.1 Proces for miljøvurdering af planer

Det fremgår af Miljøvurderingslovens § 32 ([LBK nr. 1976 af 27/10/2021](#)), at:

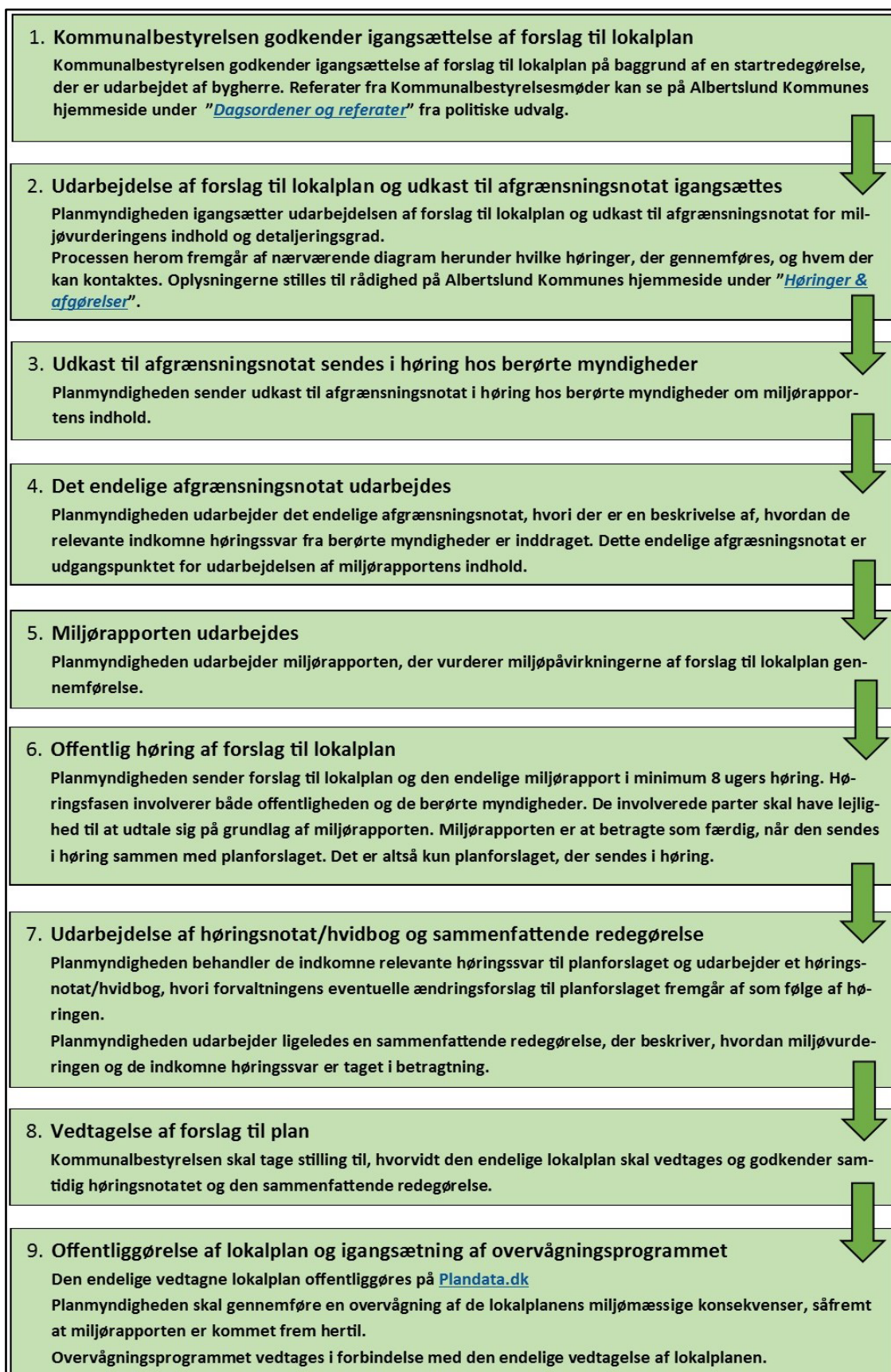
”Den myndighed, der som en del af udarbejdelsen eller vedtagelsen af en plan eller et program foretager en miljøvurdering m.v. efter reglerne i afsnit II, skal sikre, at følgende informeres tidligt i beslutningsprocessen, og senest så snart oplysningerne med rimelighed kan gives:

- 1) Offentligheden.
- 2) Berørte myndigheder.
- 3) Berørte stater.

Stk. 2. De oplysninger, som myndigheden skal informere om, jf. stk. 1, er følgende:

- 1) Angivelse af, hvortil bemærkninger eller spørgsmål kan rettes.
- 2) Nærmere oplysninger om fristerne for fremsendelse af bemærkninger eller spørgsmål.
- 3) Oplysning om, hvorvidt planen eller programmet vil indebære en høring efter § 38.
- 4) Planens eller programmets retlige grundlag.
- 5) Hvorvidt de miljøoplysninger, der er indhentet af myndigheder til brug for sagens behandling, er til rådighed for offentligheden, berørte myndigheder og berørte stater.
- 6) Eventuelle supplerende oplysninger, herunder de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v., som myndigheden har modtaget.
- 7) Hvor og hvordan oplysningerne stilles til rådighed.
- 8) Hvilke foranstaltninger der er eller vil blive truffet med henblik på offentlighedens, berørte myndigheders og berørte staters deltagelse i miljøvurderingsprocessen”.

Oplysningerne kan findes på Albertslund Kommunes hjemmeside under ”[Miljøvurdering af planer \(SMV\)](#)”, og nedenstående figur viser en simplificeret miljøvurderingsproces:



Figur 12: Forsimpleret skematisk figur over miljøvurderingsprocessen.

5.2 Afgrænsningsnotat

5.2.1 Høring af berørte myndigheder

Albertslund Kommune har sendt udkast til afgrænsningsnotat i høring hos berørte myndigheder i perioden fra torsdag den 18. november 2021 til og med torsdag den 2. december 2021, om bemærkninger til omfanget og indholdet af miljørapporten. De hørte myndigheder var:

- Glostrup Kommune plan@glostrup.dk
- HOFOR lokalplan@hofor.dk
- Hovedstadens Letbane ifo@dinletbane.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 info@albforssyning.dk
- Albertslund Kommune Byggesagsafdeling byggesag@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Vej & Park vejogpark@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Affald affaldoggenbrug@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Miljø & Virksomheder miljo@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Trafik & Natur

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

Der er i høringsperioden indkommet 4 antal høringssvar fra følgende myndigheder:

Albertslund Kommunes afdeling for Miljø & Virksomheder

"Miljø & Virksomhed har som miljømyndighed gennemgået udkast til afgrænsningsnotat for lokalplan 5.7: Boliger og erhverv på Smedeland 28.

Vi har som miljømyndighed ingen bemærkninger til udkastet".

Albertslund Kommunes byggesagsafdeling

"... har ikke bemærkninger – andet end godt arbejde".

Hovedstadens Letbane

"Hovedstadens Letbane har den 18. november 2021 modtaget anmodning om udtalelse i forbindelse med udkast til afgrænsningsnotat for miljørapport til forslag for Lokalplan 5.7 – boliger og erhverv på Smedeland 28.

Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 har til formål at muliggøre boligbebyggelse med mulighed for indretning af liberalt erhverv og detailhandel i stueetagen mod den kommende byvej, der skal forbinde Smedeland Boulevard og letbanestationen Glostrup Nord.

Hovedstadens Letbane har gransket det fremsendte, og har ingen bemærkninger til høringen".

Glostrup Kommune

"Den 19. november 2021 har Glostrup Kommune modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 2. december 2021.

Indledningsvis skal Glostrup Kommune bemærke, at miljøvurderingen af forslag til lokalplan 5.7 er en delmængde af de tidligere fremsendte miljøvurderinger af følgende planer:

- 1. Masterplan Hersted 2045*
- 2. Forslag til Kommuneplantillæg nr. 15 (i høring frem til 2. januar 2022)*
- 3. Forslag til Kommuneplan 2022-2024 (i høring frem til 24. januar 2022)*

Glostrup Kommune har

- påklaget manglende/ufuldstændig miljøvurdering af Masterplan 2045 til Miljø- og Fødevareklagenævnet den 21. oktober 2021.*
- sendt høringssvar og indsigelse, jf. planlovens § 29 b, til Forslag til Kommuneplantillæg nr. 15 og tilhørende miljøvurdering den 30. november 2021.*

Det forventes at Glostrup Kommune også sender høringssvar og indsigelse, jf. planlovens § 29 b, til Forslag til Kommuneplan 2022-2024 og tilhørende miljøvurdering, idet Kommuneplantillæg nr. 15 er indarbejdet i kommuneplanforslaget.

Trafik

Det er angivet i afgrænsningsnotatet, at der vil blive udarbejdet en trafikanalyse i forbindelse med miljøvurderingen, som vil undersøge trafikforholdene.

Eftersom lokalplan 5.7 er en delmængde af byomdannelsesområdet i kommuneplantillæg 15 og af Masterplan Hersted 2045, skal Glostrup Kommune understrege vigtigheden af, indholdet af lokalplan 5.7 skal være i overensstemmelse med de forudsætninger, der er sat i trafikanalysen for disse planer (i endelig, vedtaget form).

I forudsætningerne for trafikberegningerne af rummeligheden i Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg nr. 15, er der angivet antal boliger ved en gennemsnitlig boligstørrelse på hhv. 100 m² og 80 m².

I forslaget til lokalplan 5.7 er det angivet, at rummeligheden til boliger er ca. 27.530 m², og at der er 379 boliger. Det giver en gennemsnitlig boligstørrelse på 72,6 m². Dvs. at lokalplan 5.7 indeholder flere boliger, og dermed genererer mere trafik, end der er regnet med i trafikanalysen for Masterplan Hersted 2045 og Kommuneplantillæg nr. 15.

Siden Masterplan Hersted 2045 blev vedtaget i maj 2020, har Glostrup Kommune modtaget fire lokalplaner, -udkast, -forslag for områder i Hersted Industripark (nr. 5.4, 5.5, 5.6 og 5.7), som alle fortætter og omdanner arealerne til nye boliger med en lavere gennemsnitsstørrelse end 80 m². Det vil medføre et større antal boliger og dermed mere trafik, end den store trafikanalyse har udregnet.

Glostrup Kommune er meget opmærksom på planerne for øget rummelighed og antallet af boliger i Hersted Industripark, fordi en stor del af trafikken herfra skal ledes ud på Nordre Ringvej i Glostrup, som er en meget væsentlig og sårbar del af infrastrukturen i Glostrup Kommune.

For at forebygge en for stor belastning, eller i værste fald et trafikalt sammenbrud, på vejene i Glostrup Kommune, skal nye lokalplaner inden for afgrænsningen af Kommuneplantillæg 15/Masterplan Hersted 2045 ikke medføre flere boliger og dermed større trafikal belastning, trafikanalysen for de overordnede og endeligt godkendte planer lægger til grund.

Skygger og indbliksgener

Det er angivet i afgrænsningsnotatet, at projektets skyggevirkninger vil blive undersøgt, samt at der vil blive udarbejdet visualiseringer, således, at naboerne kan få indtryk af den sandsynlige visuelle påvirkning.

Projektet omfatter boligbyggeri op til 12 etager langs kommunegrænsen til Glostrup. På Vestsiden af Nordre Ringvej ligger der åben-lav og tæt-lav boliger, og Glostrup Kommune finder, at det bør undersøges, hvilke indbliksgener byggeriet medfører i forhold til de omkringliggende, eksisterende boliger.

Det skal desuden bemærkes, at der ved udarbejdelse af skyggediagrammer skal anvendes de maksimale byggehøjder i den fulde udstrækning, som lokalplanen giver mulighed for i byggefelterne”.

Aftalen mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune

I forbindelse med vedtagelse af Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034 [tirsdag den 28. juni 2022](#) er der forinden indgået en politisk aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune ”[Politisk aftale om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b](#)”, der har bilagt konflikten mellem kommunerne omkring byudviklingen.

Høringen af berørte myndigheder gav således ikke anledning til ændring af afgrænsningen af miljøvurderingen af forslag til lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28*.

5.2.2 Afgrænsning af miljørapporten

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

- Befolkningen og menneskers sundhed
- Klima
- Jordbund
- Vand
- Luft
- Arealanvendelse
- Kulturarv
- Materielle goder
- Kumulative effekter

Det er i afgrænsningsnotatet vurderet, at planforslaget **ikke** medfører væsentlige indvirkninger på følgende miljøfaktorer:

- Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- Landskab

5.2.2.1 Vurderingskriterier og databehov

I nedenstående tabel angives de planelementer, vurderingskriterier og databehov, der anvendes ved vurderingen af de sandsynlige miljøpåvirkninger for hver af de relevante miljøfaktorer:

<i>Tabel 3: Miljøfaktorer, planelementer, vurderingskriterier samt datagrundlag og/eller metode.</i>			
Miljøfaktorer	Planelement	Vurderingskriterier	Datagrundlag/ metode
Befolkning og menneskers sundhed	• Trafik	• Trafikmængder og sammensætning	• Beregninger og analyser på baggrund af Vejdirektoratets turrater af 1. september 2020 og den indgået aftale med Glostrup Kommune herom
	• Parkering	• Stationsnærhed og delebiler samt mikromobilitet	• Kvalitative analyser baserede på faglige notater
	• Trafiksikkerhed	• Konsekvenserne af øget og mere blandet trafik i området herunder trafiksikkerheden ved både gamle og nye kryds	• Trafiksikkerheds-vurdering
	• Støjpåvirkning fra trafik	• Omfanget af støjpåvirkning fra veje og jernbane	• Støjberegninger
	• Vibrationer fra letbane	• Det skal belyses, hvorvidt der kan være vibrations-påvirkning fra letbane. Såfremt der er påvirkning, skal der redegøres herfor	• Vibrationsberegninger
	• Luftforurening fra trafik	• Omfanget af luftforurening fra trafik	• Beregning af luftforurening
	• Ændring i lys og skyggeforhold i området	• Lys- og skyggepåvirkninger over døgnet	• Lys og skyggediagrammer for jævndøgnet samt sommer- og vinterhverv
	• Visuel påvirkning herunder indbliksgener	• Omfanget af visuel påvirkning herunder indbliksgener	• Visualiseringer af bebyggelsen etc. i og omkring lokalplanområdet og indbliksgener
	• Ændring af vindforhold	• Vindpåvirkning af opholdsarealer ved forskellige vindretninger og vindhastigheder	• Vindkomfortanalyser
	• Byomdannelses-område	• Ekstern støj og støv, lugt samt anden luftforurening fra virksomheder	• Kvalitative interviews med virksomheder i området, der kan påvirke med støj, lugt eller luftkvalitet i planområdet. Beregninger og vurdering af disse virksomheders eksterne støjbidrag samt vurdering af deres påvirkning af lugt- og anden luftforurening

Miljøfaktorer	Planelement	Vurderingskriterier	Datagrundlag/ metode
Klima	Regnvandshåndtering	Tilbageholdelse af regnvand, herunder klimasikring og håndtering af ekstremregn. Nedsivning er som udgangspunkt ikke muligt	Kvalitativ beskrivelse og vurdering af håndtering af regnvand og løsningsmuligheder i planområdet
Jordbund	Håndtering af eventuel jordforurening i planområdet.	Prøvetagninger i planområdet	Jordforureningsundersøgelser, herunder jordbunds-analyser og poreluftanalyser og beskrivelse af håndteringen af forurennet jord. Vurdering for påvirkning af mennesker ved den ændrede anvendelse
Vand	Påvirkning af grundvandet	Historiske data for området og resultaterne fra jordprøverne	Kvalitativ beskrivelse og vurdering af påvirkningen af grundvandet som følge af ændret arealanvendelse og befæstelsesgrad
Areal-anvendelse	Ændringer i arealanvendelsen fra industri- og erhvervsområde til bolig- og erhvervsområde	Ændringer i bebyggelse, højder og tæthed af bygninger samt vejret og adgangsforhold	Kvalitativ beskrivelse og vurdering af udpegninger og bindinger
Materielle goder	Omdannelsen af området til blandede byfunktioner	- Påvirkning af detailhandelsstrukturen - Adgang til offentlige institutioner - Adgang til grønne områder, kulturelle goder og kollektiv transport	Kvalitative vurderinger
Kulturarv	Bevaringsværdier i Hersted Industripark og områdets struktur	Ændringer i vejstrukturer og bygningsfacader, materialer og farver	Kvalitativ beskrivelse og vurdering i forhold til Hersted Industriparks særkende og eventuelle udpegninger

5.2.2.1.1 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening, og skal på et senere tidspunkt anvendes til et teknisk anlæg i form af et område til vejanlæg og klimatilpasningsløsninger.

Lokalplanforslaget har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og miljøvurderingen af disse delområder vil således være minimal. Desforuden er disse delområder blevet miljøvurderet i juli 2021 af COWI A/S i forbindelse med [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

5.2.2.2 Planer og programmer af betydning for miljøvurderingen

Følgende planer og programmer vurderes at kunne have betydning for miljøvurderingen af planforslaget, såfremt de indeholder målsætninger, visioner og/eller retningslinjer af relevans for planlægningen. Der redegøres for relevant planlægning i miljørapporten.

- [FN's 17 verdensmål](#)
- [Fingerplan 2019](#)
- [Kommuneplan 2022 – 2034](#)
- [Spildevandsplan 2016 - 2025](#)
- [Albertslund Kommunes affaldsordninger](#)
- [Klimaplan 2050](#)
- [Klimastrategi 2017 - 2025](#)
- [Albertslund Kommunes skybrudsplan 2021](#)
- [Masterplan Hersted 2045](#)
- [Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#)

5.3 Tilgang og metode i miljøvurderingen

I de følgende kapitler gennemgås først miljøstatus for de miljøfaktorer, hvor der er identificeret en potentiel påvirkning i afgrænsningsnotatet. Hvis der er miljøemner, hvor det forventes, at der vil ske en væsentlig naturlig udvikling af planforslagets omgivelser, som har betydning for vurderingen af miljøpåvirkningerne, er denne udvikling beskrevet under de enkelte miljøemner og/eller under kumulative effekter.

Herefter gennemføres en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang initiativer og forslag forventes at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer.

Til sidst gennemføres en vurdering af, hvorvidt initiativer og forslag antages at fremme eller udgøre en hindring for realisering af de miljø- og naturmålsætninger, som er beskrevet i internationale, nationale og lokale strategier og handlingsplaner.

Miljøvurderinger af planer foretages på baggrund af den eksisterende viden og balanceres i overensstemmelse med planforslagets detaljeringsniveau. Den aktuelle vurdering af forslag til lokalplanen afspejler således planforslagets detaljerede niveau og vil tage afsæt i foreliggende analyse- og forudsætningsmateriale – se litteraturlisten.

Påvirkning af de udvalgte miljøfaktorer vurderes med udgangspunkt i, hvorvidt påvirkningen anses for at være væsentlig eller ikke væsentlig – se nedenstående tabel:

Tabel 4: Metode for vurderinger i miljørapporten.

Terminologi	Påvirkningsgrad	Typiske effekter på miljøet
Væsentlig påvirkning	Væsentlig negativ påvirkning	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.

6.0 Miljøstatus

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

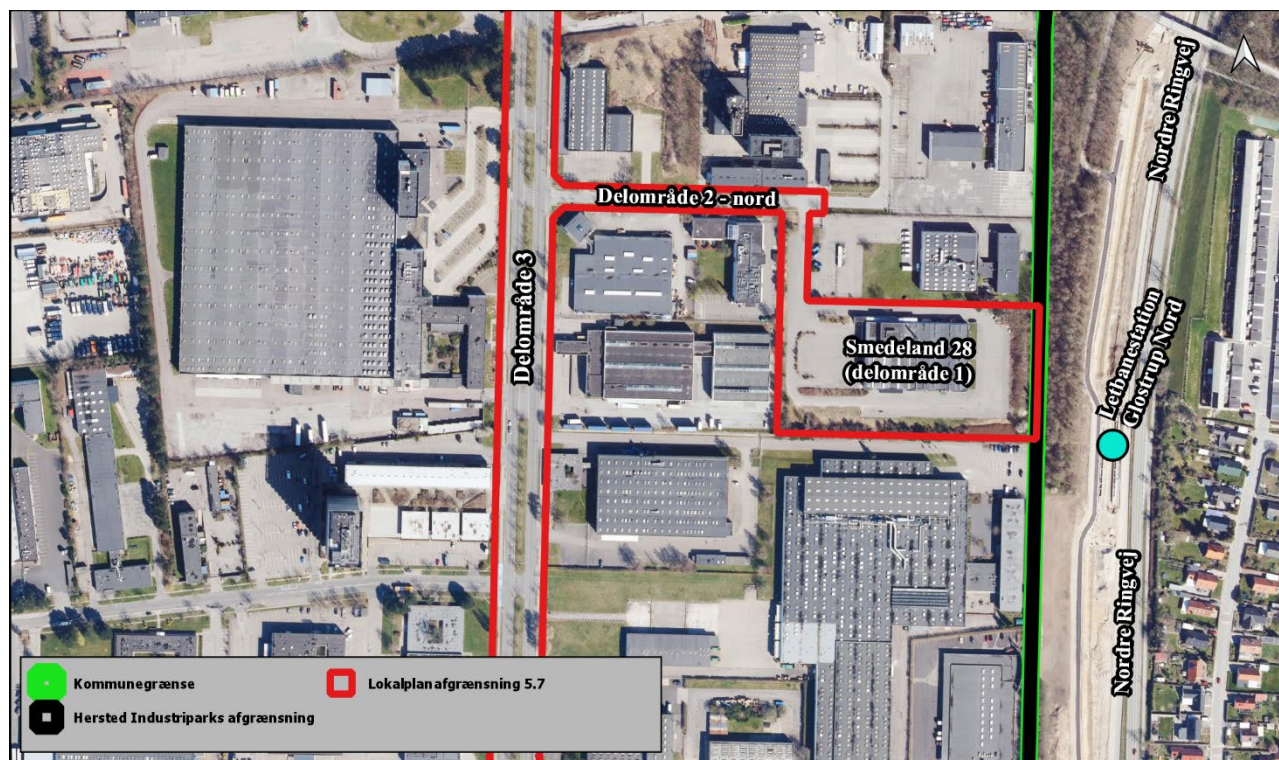
6.1 Befolkningen og menneskers sundhed

6.1.1 Trafikafvikling

Hersted Industripark er i dag udlagt til industri- og erhvervsområde og rummer i dag en række transporttunge virksomheder, herunder transport- og logistikvirksomheder. Infrastrukturen i Hersted Industripark er derfor præget af brede vejarealer med to til fire kørebaner og smalle fortov. Mange af vejene har ikke cykelstier, herunder Smedeland, Naverland og Formervangen samt de fleste stikveje. Gennem området løber dog Supercykelstien, Albertslundruten.

6.1.1.1 Delområde 1

Trafikafviklingen til og fra lokalplanforslagets delområde 1 foregår i dag via delområde 2 - nord og via delområde 3 og videre på det overordnede vejnet.



Figur 13: Trafikafviklingen til og fra lokalplanforslagets delområde 1 foregår i dag via delområde 2 - nord og delområde 3 til det overordnede vejnet.

Der er en god kapacitet i vejnettet til at kunne afvikle trafikken til og fra delområde 1.

6.1.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 er stikveje i henholdsvis den nordlige og sydlige del af byomdannelsesområdet fra delområde 3, der er en dobbeltsporet vej.

I forhold til de funktioner, der i dag er i området, er der rigeligt med kapacitet i det nuværende vejnet til at afvikle trafikken til det overordnede vejnet.

6.1.2 Trafiksikkerhed

6.1.2.1 Delområde 1

Delområde 1 anvendes i dag som festlokaler og benyttes således for det meste kun i weekender, hvor de fleste af virksomhederne i området holder lukket, og således er der ikke tung trafik i nærområdet, der kan påvirke trafiksikkerheden.

6.1.2.2 Delområde 2 og 3

Både den sydlige og nordlige stikvej, der udgør delområde 2, er en forholdsvis bred vej med gode oversigtsforhold, der dog er uden cykel og gangsti.

Delområde 3 er en dobbeltsporet vej med gode oversigtsforhold og med cykel- og gangsti på henholdsvis den østlige og vestlige side af dette vejanlæg.

Der er således i dag forholdsvis en god trafiksikkerhed i området, da der ikke er særligt mange gående eller cyklende i området.

6.1.3 Parkering

6.1.3.1 Delområde 1

Delområde 1 anvendes i dag som festlokaler og benyttes således for det meste kun i weekender, og ingen for delområde 1 er der parkeringskapacitet i rigeligt omfang til denne aktivitet.

6.1.3.2 Delområde 2 og 3

I delområde to er der sjældent parkering i vejforløbet, da der er parkeringspladser for virksomhedernes ansatte og gæster på disse virksomheders matrikler.

I delområde 3 er der mulighed for parkering langs med vejforløbet, hvor kapaciteten sjældent er opbrugt som følge af, at virksomhederne har parkering til deres ansatte og gæster på disse virksomheders matrikler.

6.1.4 Støj fra trafik

Støj fra trafik kan både være støj fra veje og fra jernbane, og på nuværende tidspunkt er der kun støj fra veje, eftersom den kommende letbane endnu ikke er i drift. Lokalplanforslagets område ligger i dag i et område, hvor den faktiske anvendelse af området er et industri- og erhvervsområde.

Støjindikator L_{den}

Med Miljøstyrelsen vejledning nr. 4 fra 2007: "[Støj fra veje](#)" indførtes en ny støjindikator, L_{den} , til beskrivelse af støj fra veje.

Indikatoren benyttes generelt i forbindelse med vurdering af vejstøj, herunder ved støjkortlægning, planlægning og fastlæggelse af støjkonsekvensområder omkring veje. L_{den} er en sammenvejning af støjen i tidsperioderne dag, aften og nat, idet der bruges et "*genetillæg*" på 5 dB til støjen i aftenperioden og 10 dB til støjen i natperioden [Støjen i hver af perioderne bestemmes som det A-vægtede gennemsnit (L_{Aeq}) i de pågældende perioder gennem et år, og kan betegnes henholdsvis L_{day} , $L_{evening}$ og L_{night}].

Formålet er at tage højde for menneskers særlige støjfølsomhed om aftenen og natten. Når støjen beskrives som L_{den} , vurderes det, at støjniveauet svarer bedre til befolkningens opfattelse af støjgener end den tidligere anvendte målestørrelse, L_{Aeq} . Der er også indikationer for, at støj i natperioden har særlig stor betydning for de afledte sundhedseffekter.

De tre tidsperioder er:

- Dag: kl. 07 – 19, varighed 12 timer
- Aften: kl. 19 – 22, varighed 3 timer
- Nat: kl. 22 – 07, varighed 9 timer

Bidraget fra vejstøjen om aftenen og natten vil uden denne vægtning kun have begrænset betydning for det gennemsnitlige niveau over døgnet, fordi der er mindre trafik i disse perioder. At lægge 5 dB til niveauet om aftenen betyder, at hver bilpassage om aftenen tæller lige så meget som 3,16 biler om dagen, mens tillægget på 10 dB om natten betyder, at hver bilpassage om natten tæller lige så meget som 10 biler om dagen.

Tabel 5: De vejledende grænseværdier for støj fra veje

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

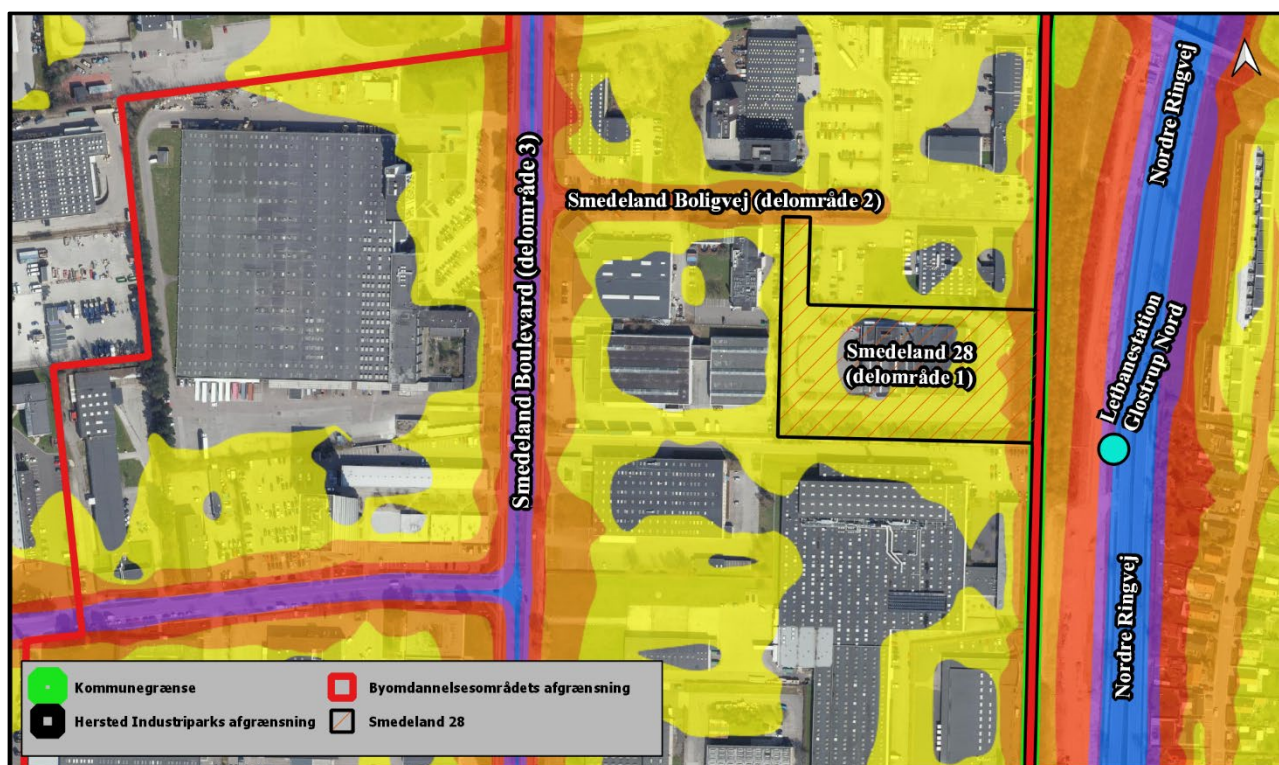
Kilde: [Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4 fra 2007](#): "Støj fra veje".

Lokalplanforslagets område er i Kommuneplan 2022 – 2034 udlagt til et område med blandede byfunktioner, dvs. et område med boliger og erhverv, og der vejledende grænseværdier for støj fra veje er således L_{den} 58 dB.

6.1.4.1 Støj fra veje

6.1.4.1.1 Delområde 1

Lokalforslagets delområde 1 ligger mod øst ud til Nordre Ringvej, Ring 3, der er en overordnet vej med betydelige mængder trafik, og vest for lokalplanområdet er Smedeland Boulevard (lokalplanens delområde 3), hvor der også kan være en forholdsvis stor mængde trafik især i myldretiden. Den eksisterende støj fra veje inden for lokalplanforslagets delområde 1 udgør et støjniveau på cirka 55 – 65 dB, hvilket fremgår af nedenstående Figur 14:



Figur 14: Støj kort over området fra veje i 1,5 m, dag. Gul: 55 – 60 dB, orange 60 – 65 dB, rød 65 – 70 dB, lilla 70 – 75 dB, blå er over 75 dB.

6.1.4.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, hvor der er en støjbelastning fra støj fra veje på op til eller over 75 dB.

Delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

6.1.5 Luftforurening fra trafik

Grænseværdierne i henhold til EU's Direktiv om luftkvaliteten og renere luft i Europa ([2008/50/EF](#)), bilag XI – Grænseværdier med henblik på beskyttelse af menneskers sundhed og bilag XIV – Nationalt mål for reduktion af eksponering, målværdi og grænseværdi for PM_{2,5} fremgår årsmiddelværdierne af nedenstående tabel:

Tabel 6: Grænseværdier for luftkvaliteten i EU.

Komponent	Forkortelse	Grænseværdi
Nitrogendioxid	NO ₂	40 µg/m ³
Partikler med en størrelse på op til 2,5 ³ mikrometer	PM _{2,5}	25 µg/m ³
Partikler med en størrelse på op til 10 mikrometer	PM ₁₀	40 µg/m ³

Kilder: [EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa](#)

Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi – har udført beregninger af luftkvaliteten for alle adresser i Danmark i et projekt som kaldes "[Luften på din vej 2.0](#)", som kortlægger luftforureningen over Danmark. Aarhus Universitet har oprettet en hjemmeside ([Luften på din vej \(spatialsuite.dk\)](#)), der kan vise luftforureningen for et specifikt sted i Danmark. For det aktuelle planområde viser beregningerne følgende årsmiddelværdier:

Tabel 7: Luftforureningen i 2019 på Smedeland 28.

Komponent	Forkortelse	Årsmiddelværdi af gadekoncentrationen i 2019
Nitrogendioxid	NO ₂	12 µg/m ³
Partikler med en størrelse på op til 2,5 mikrometer	PM _{2,5}	9,9 µg/m ³
Partikler med en størrelse på op til 10 mikrometer	PM ₁₀	15,6 µg/m ³
Sort kulstof (ingen grænseværdi)	BC	0,3 µg/m ³
Partikelantal (ingen grænseværdi)		9.300 partikler/cm ³

Kilder: Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi – [Luften på din vej hjemmeside](#)

³ PM står "Particular Matter", som også kaldes for partikelforurening, og er en betegnelse for mængden af faste partikler og dråbepartikler i luften. Nogle af disse partikler er støv, møg, sod eller røg, der kan være forholdsvis store eller mørke nok til, at man kan se dem med det blotte øje, mens andre af disse partikler er så små, at de kun kan blive fundet ved hjælp af et elektronmikroskop.

Der skelnes mellem PM₁₀ og PM_{2,5}:

- PM₁₀: Inhalerbare partikler med diametre, der er 10 mikrometer og mindre
- PM_{2,5}: Fine inhalerbare partikler med diametre, der er 2,5 mikrometer og mindre (et gennemsnitlig menneskehår er cirka 70 mikrometer i diameter)

Mikroskopiske faste partikler eller flydende dråber, der er så små, at de kan indåndes, kan forårsage alvorlige helbredsproblemer. Nogle partikler mindre end 10 mikrometer i diameter kan komme dybt ned i lungerne, og nogle kan endda komme ind i blodbanen. Af disse udgør partikler med en diameter på under 2,5 mikrometer, også kendt som fine partikler eller PM_{2,5}, den største sundhedsrisiko.

Den registrerede luftkvalitet over det aktuelle planområde er generel for luftkvaliteten i hele Albertslund Kommune, og selvom området ligger relativt tæt ved befærdede trafikkorridorer som eksempelvis Frederikssundmotorvejen og Nordre Ringvej, er der i området ikke koncentration af de modellerede stoffer, som ligger i nærheden af grænseværdierne for de pågældende stoffer og partikler. Grænseværdierne er således overholdt med en margin på cirka 70 %, 60 % og 60 % for henholdsvis nitrogendioxid (NO₂), partikler med en størrelse på op til 2,5 mikrometer (PM_{2,5}) og partikler med en størrelse på op til 10 mikrometer (PM₁₀).

6.1.6 Byomdannelsesområde – støj, støv, lugt og anden luftforurening

Hersted Industripark er i dag et industri- og erhvervsområde, og det område, som lokalplanforslaget er beliggende i, er udpeget til et byomdannelsesområde i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) jf. afsnit "[4.2.1.3 Byomdannelsesområde](#)". Lokalplaner, som i kommuneplanen er fastlagt som et byomdannelsesområde, kan jf. planlovens § 15 a, stk. 2, udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, når kommunalbestyrelsen 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.

Miljøstyrelsen anbefaler jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "Ekstern støj i byomdannelsesområder"](#), at de vejledende grænseværdier lempes med 5 dB i overgangsperioden. Ofte vil den nye anvendelse af omdannelsesområder være en blanding af boliger og erhverv (områdetype 3 i støjvejledningen jf. Tabel 1). For den type områder vil de vejledende støjgrænser i overgangsperioden altså være:

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

Det kan efter Miljøstyrelsens opfattelse forsvares at benytte de lempede vejledende grænseværdier, fordi der er tale om en begrænset periode, og fordi målet med omdannelsen er, at der sker en væsentlig reduktion af støjen ikke kun i omdannelsesområdet men i byen som helhed.

Opmærksomheden skal særlig rettes imod støjbelastningen af boliger i aften- og natperioden, hvor beboerne har behov for hvile og søvn. Det kan efter Miljøstyrelsens opfattelse kun undtagelsesvis forsvares at meddele afgørelser, hvor støjgrænserne for aften- og natperioden er højere end de ovenstående anførte støjgrænser.

6.1.6.1 Ekstern støj fra virksomheder

6.1.6.1.1 Delområde 1

I henhold til [planlovens](#) § 16, stk. 7 skal redegørelsen i et lokalplanforslag i et byomdannelsesområde indeholde oplysning om, hvordan det sikres, at støjbelastningen bringes til ophør. En redegørelse, der forudsætter gennemførelse af støjdæmpende foranstaltninger på eksisterende virksomheder, skal indeholde nærmere oplysninger om grundlaget for vurderingen af de enkelte virksomheder, og oplysningerne skal så vidt muligt være tilvejebragt i dialog med virksomhederne.

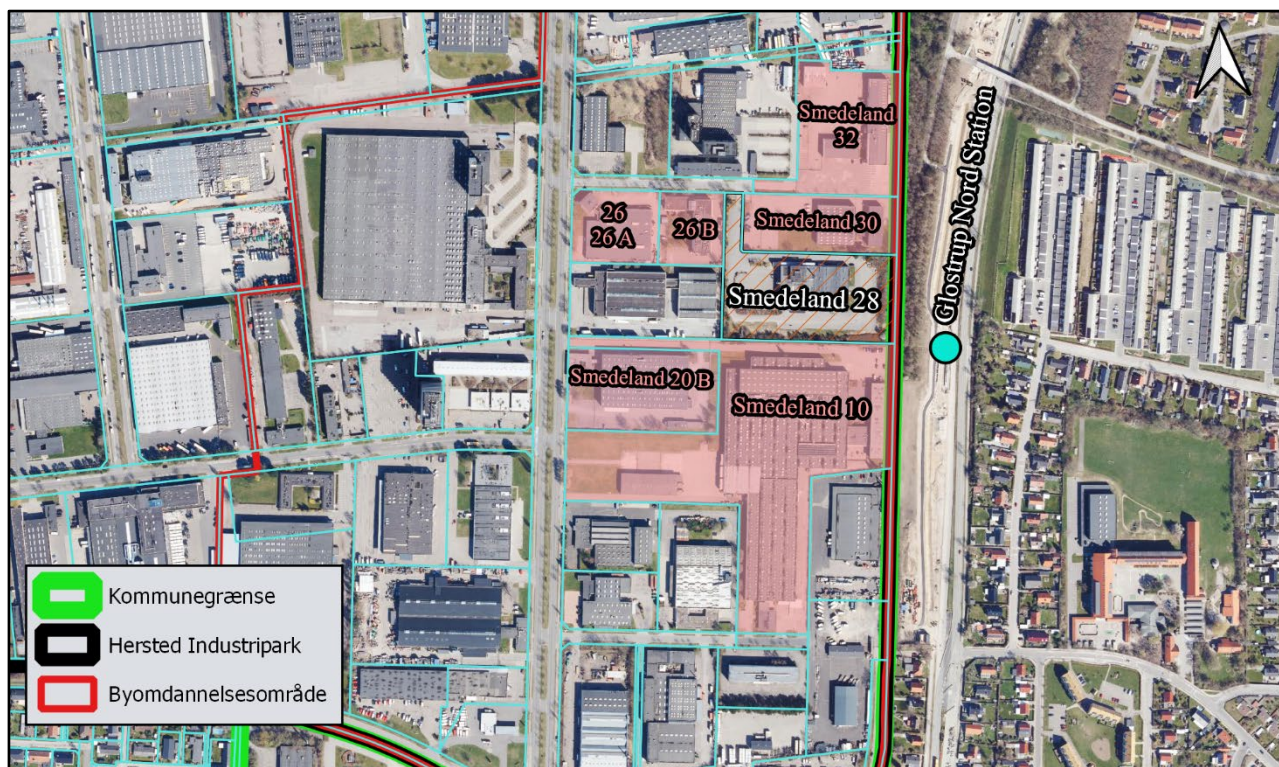
Lokalplanens redegørelse skal for hver af de virksomheder, som bidrager til støjbelastningen af lokalplanområdet, beskrive hvilke realistiske foranstaltninger, der skal til, for at støjen i løbet af overgangsperioden kommer ned på Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. For hver af virksomhederne indledes med en beskrivelse af den nuværende støjbelastning af omdannelsesområdet. Oplysninger om støjbelastningen kan normalt skaffes fra tilsynsmyndigheden, hvilket ofte er kommunen og i nogle tilfælde er det staten. Desuden beskrives, hvordan det sikres, at støjbelastningen fra hver af virksomhederne bringes til ophør jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "[Ekstern støj i byomdannelsesområder](#)".

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 og nærværende miljørapport er de virksomheder, der ligger inden for 200 meter fra planforslagets delområde 1, blevet gennemgået i forhold til ekstern støj fra virksomheder. I dette område er der 16 virksomheder, og heraf vurderes det, at 7 virksomheder potentielt kan påvirke planområdet med støjende aktiviteter, og fremgår af nedenstående Tabel 8 og Figur 15:

Tabel 8: Virksomheder beliggende inden for 200 meter fra Smedeland 28, der kan påvirke planområdet med ekstern støj.

Virksomhed	Adresse	Type
Skandinavisk logistic A/S (Skan Log)	Smedeland 10	Logistikfirma
New Era Publications	Smedeland 20 B	Forlag og bogtrykkeri
Snedkerierne	Smedeland 26	Møbelsnedkeri
Q-railing	Smedeland 26 A	Lager og produktion af glas
Saniona	Smedeland 26 B	Forskning / laboratoriearbejde
Gastonomiet	Smedeland 30	Catering
Sentia Denmark A/S	Smedeland 32	Datacenter

Kilder: AFRY 2022: Notat om virksomhedsstøj.



Figur 15: De 7 adresser, hvor der er virksomheder, som kan påvirke lokalplanområdet Smedeland 28 med ekstern støj.

6.1.6.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og er således ikke omfattet af de vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder.

Delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

6.1.6.2 Lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder

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

Miljøstyrelsen anbefaler, at det fremgår af lokalplanens redegørelse, hvilke problemer med lugt og støv, der aktuelt er i området, og hvilke konkrete og realistiske foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at der ikke er væsentlige gener med lugt og støv efter en begrænset årrække. Endvidere bør der, efter at den ny anvendelse af byomdannelsesområdet er begyndt, tages initiativer til påbud om begrænsning af lugt- eller støvgenerne til de aktuelle virksomheder eller ændring af miljøgodkendelsens vilkår jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "[Ekstern støj i byomdannelsesområder](#)".

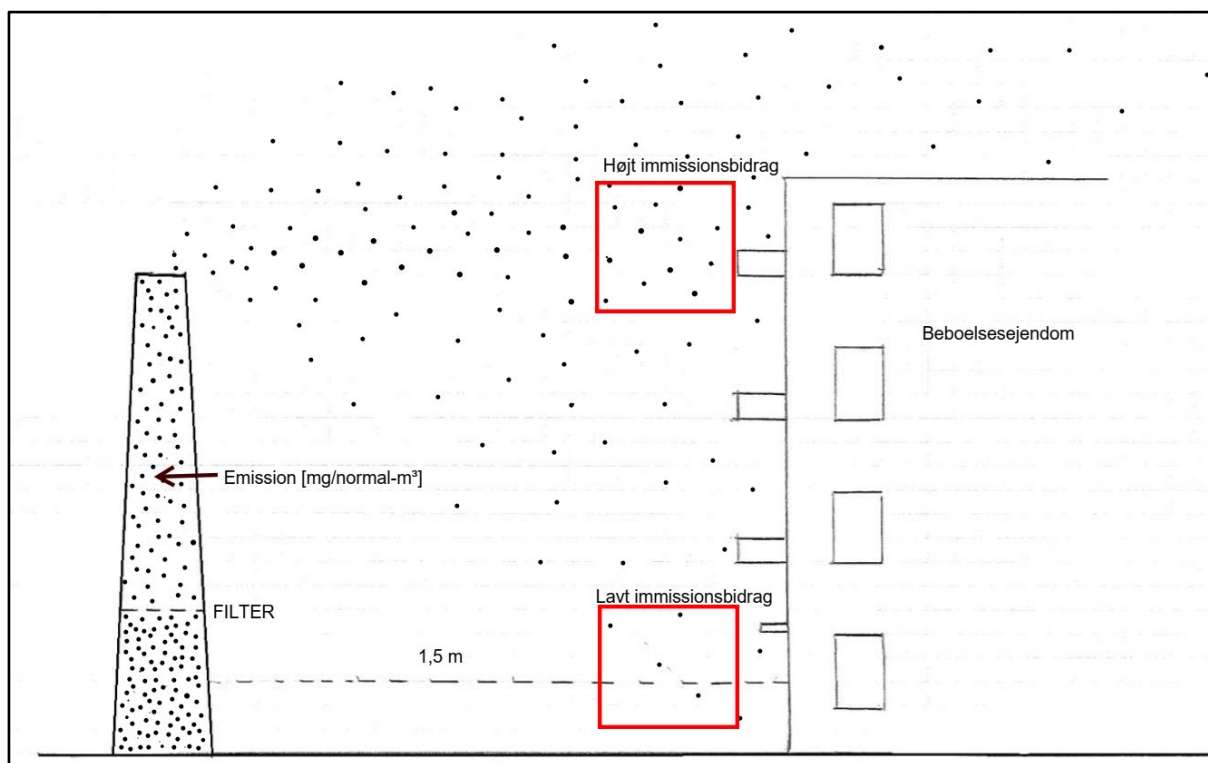
Luftforurening fra virksomheder reguleres af miljøgodkendelser og påbud eller via direkte bindende bestemmelser i f.eks. bekendtgørelser og forordninger.

I miljøgodkendelser og påbud stilles blandt andet vilkår om grænseværdier for udledninger af luftforurenende stoffer fra virksomhedens skorstene og afkast. Der skelnes mellem emissionsgrænseværdier og immissionsgrænseværdier.

Emissionsgrænseværdier er grænseværdier for koncentrationen af luftforurenede stoffer, der højst må udledes fra virksomhedens skorstene og afkast.

Emissionsgrænseværdier findes blandt andet i branchebekendtgørelser, standardvilkårsbekendtgørelsen og Luftvejledningen eller fastsættes på baggrund af BAT-konklusioner i [BAT referencedokumenter](#).

Immissionsgrænseværdier (B-værdier og lugtgrænser) er grænseværdier for virksomhedens samlede maksimale tilladelige bidrag til koncentrationen af henholdsvis luftforurenende stoffer og lugt i luften uden for virksomhedens skel. B-værdier kan findes i B-værdivejledningen ([VEJ nr. 9019 af 11/01/2017](#)) og lugtgrænser i lugtvejledningen.



Figur 16: Illustration af emission, spredning og immission. Grænseværdierne for immissioner kaldes B-værdier.

B-værdier har til formål at beskytte befolkningen mod skadelige effekter og gener fra luftforureningen. Derfor fastsættes B-værdier ud fra et generelt ønske om at begrænse luftforurening fra virksomheder og at opnå et højt beskyttelsesniveau – det vil sige, at beskyttelsen både skal omfatte særligt følsomme grupper og tage hensyn til, at der er tale om vedvarende udsættelse. B-værdier skal derfor betragtes som en sikkerhedsgrænse og ikke en faregrænse.

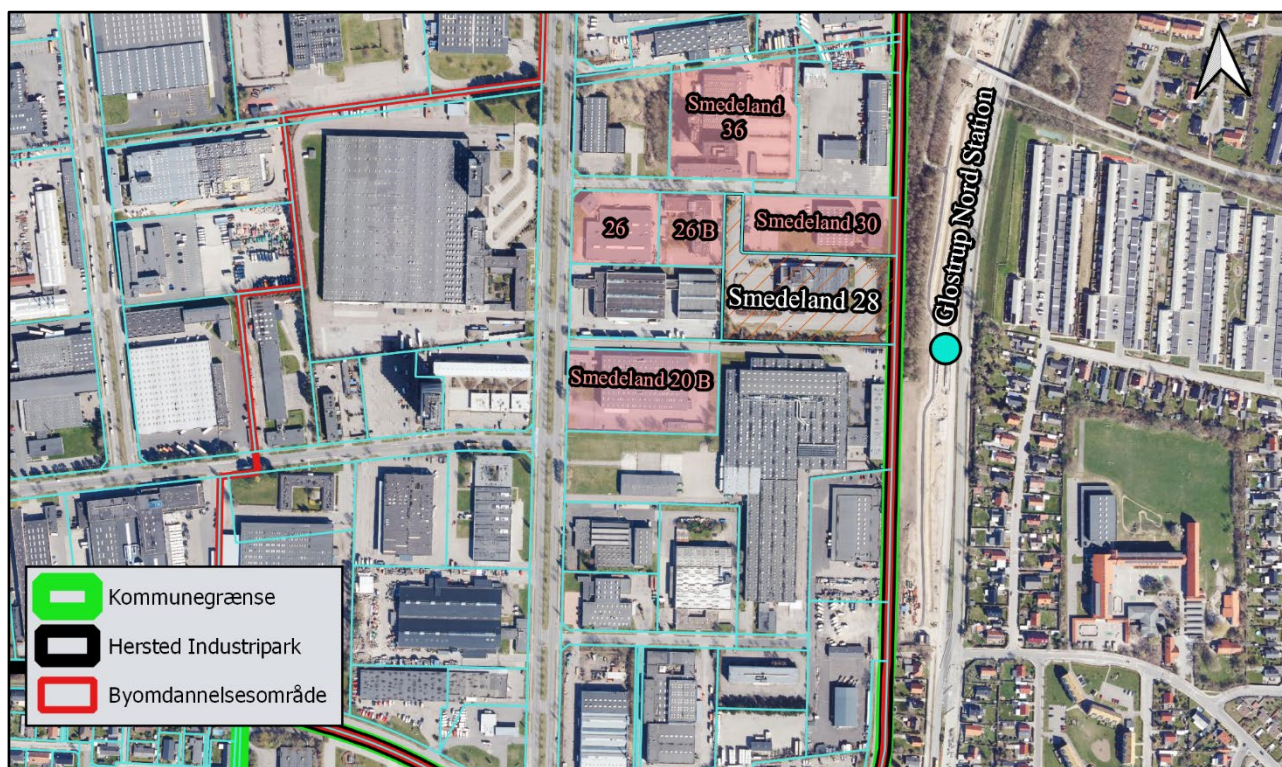
B-værdier anvendes af myndighederne i forbindelse med regulering af virksomheders udslip af kemiske stoffer til udeluften. Skorstene og afkast dimensioneres, så der sikres en tilstrækkelig fortynding af udledningen til atmosfæren, så B-værdierne overholdes. Dimensioneringen foretages ved hjælp af OML-modellen, der er nærmere beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 2 fra 2001: "[Luftvejledningen – Begrænsning af luftforurening fra virksomheder](#)".

Udledninger af luftforurenende stoffer og lugtgener fra diffuse kilder reguleres ikke af grænseværdier, men af krav til indretning og drift. Diffuse kilder er f.eks. åbne porte, bassiner, kompostmiler med videre.

6.1.6.2.1 Delområde 1

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 og nærværende miljørapport er de virksomheder, der ligger inden for 300 meter fra planforslagets delområde 1, blevet gennemgået i forhold til lugtgener og anden luftforurening fra virksomheder (bilag 7). I dette område er der 45 virksomheder, og heraf vurderes det, at 9 virksomheder potentielt kan påvirke planområdet med lugt- og luftgener, hvoraf de tre kræver en nærmere undersøgelse, og fremgår af nedenstående og Figur 17:

<i>Tabel 9: Virksomheder beliggende inden for 300 meter fra Smedeland 28, der kan påvirke planområdet med lugt- og luftgener.</i>				
Virksomhed	Adresse	Type	Afstand fra skel til skel	Nærmere undersøgelse
New Era Publications	Smedeland 20 B	Forlag og bogtrykkeri	12 m	Nej
Snedkerierne	Smedeland 26	Møbelsnedkeri	65 m	Ja
Saniona	Smedeland 26 B	Forskning / laboratoriearbejde	0	Nej
Cephagenix ApS	Smedeland 26 B	Forskning / laboratoriearbejde	0	Nej
Gastonomiet	Smedeland 30	Catering	0	Ja
Recirk ApS	Smedeland 30	Reparation af husholdnings-apparater redskaber til hus og have	0	Nej
Klifo A/S	Smedeland 36	Pharma med mindre produktion	15	Nej
Tecotek ApS	Smedeland 36	Smede & maskinværksted	15	Ja
Danish Trading Food ApS	Smedeland 36	Ikke-specialiseret engroshandel med føde-, drikke- og tobaksvarer	15	??
Kilder: Sweco 2022: Notat om vurdering af luft- og lugtforurening, Smedeland 28				



Figur 17: De 5 adresser, hvor der er virksomheder, som kan påvirke lokalplanområdet Smedeland 28 med lugt- og luftgener.

Det er antaget, at virksomhederne overholder kravene for byggehøjder i de gældende lokalplaner i området f.eks. [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, og at ingen af virksomhederne har oplag eller aktiviteter, der medfører overskridelse af gældende B-værdier for lugt- eller luftforurening. Den samlede vurdering er således, at virksomheder ikke påvirker Smedeland 28 med lugt eller anden luftforurening.

6.1.6.2.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og det er antaget, at virksomhederne overholder kravene for byggehøjder i de gældende lokalplaner i området f.eks. [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, og at ingen af virksomhederne har oplag eller aktiviteter, der medfører overskridelse af gældende B-værdier for lugt- eller luftforurening.

Delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Det vurderes, at der ikke kommer støv fra de omkringliggende virksomheder, og indgår derfor ikke i miljørapporten.

6.1.7 Skygge- og indbliksgener

Skygge- og indbliksgener kan forekomme, når der bygges i højden på nabogrunden, eller der for eksempel etableres altaner på en beboelsejendom, hvor man kan kigge ned til naboen. Gener fra skygger vil variere alt efter placering, afstand til naboejendommen og tidspunktet på dagen og året. Indbliksgener kan hos naboen, der føler gene, være af en mere permanent karakter, dog kan graden af gene også her variere alt efter afstanden til naboejendommen, og hvor mange der har mulighed for indblik til naboen og tidspunktet på året, for eksempel når haven benyttes i sommerhalvåret, da det er den periode, hvor altanen på etageejendommen ligeledes benyttes mest.

6.1.7.1 Delområde 1

Lokalplanforslagets delområde 1 er i dag omfattet af [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#) fra 2007, hvor den maksimale byggehøjde for ejendommen er 12 m fra omgivende naturlige terræn jf. § 6.3 i lokalplanen. Der er således ikke de store skygge- eller indbliksgener fra den nærværende bebyggelse i delområde 1 på de omkringliggende nabomatrikler.

De omkringliggende nabomatrikler er omfattede af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#), hvoraf det fremgår, at bygningerne må, hvor etagehøjden er 3,0 m eller derunder, opføres med tre fulde etager uden udnyttet tagetage. Hvor etagehøjden er over 3,0 m, må bygningerne kun opføres med to fulde etager uden udnyttet tagetage.

En bygnings afstand til naboskel skal være mindst lige så stor som bygningens højde. Afstanden mellem bygninger på samme grund skal mindst være lige så stor som summen af bygningernes højde.

Lokalplanforslagets delområde 1 bliver således ikke i dag generet af skygge- og indbliksgener.

Det skal dog bemærkes, at [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) giver mulighed for, at der i rammeområde C10 – Stationsbyens centerområde er mulighed for at opføre bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde, hvilket ligeledes var en mulighed i [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) samt [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#).

6.1.7.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er reguleret af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, hvor disse områder er udlagt til vejanlæg. Der er således ikke skygge- og indbliksgener fra disse delområder til de omkringliggende nabomatrikler eller visa versa.

6.1.8 Vindforhold

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, og der er også hyppigt vinde fra sydøst.

6.1.8.1 Vindkomfort

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

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

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

Lawsons kriterier opererer med tre niveauer:

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

For forskellige aktivitetsniveauer defineres grænserne til tålelige og uacceptable vindforhold for fodgængere, som angivet i følgende Tabel 10.

Tabel 10: Lawsons kriterier for forgængerkomfort.

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

Kilde: *Building Aerodynamics (Lawson 2001)*.

Oprindeligt er disse kriterier angivet i Sir Francis Beaufort⁴, men er omregnet i henhold til DMI's omregning af Beaufortskaalen til m/s, hvilket giver de skæve værdier (se [Tabel 11](#)).

Tabel 11: Beaufortskaalen.

Beaufort vindstyrke	m/s	Knob	Km/t	Betegnelse	På land	På vand
0	0,0 – 0,2	< 1	< 1	Stille	Røg stiger lige op	Havet er spejlblankt
1	0,3 – 1,5	1 – 3	1 – 5	Næsten stille	Røgen viser netop vindens retning	Små krusninger uden skum
2	1,6 – 3,3	4 – 6	6 – 11	Svag vind	Små blade bevæger sig	Ganske korte småbølger, som ikke brydes
3	3,4 – 5,4	7 – 10	12 – 19	Let vind	Blade og små kviste bevæger sig, vimpler løftes	Småbølger, hvor toppe brydes, glasagtigt skum
4	5,5 – 7,9	11 – 16	20 – 28	Jævn vind	Støv og papir løftes - kviste og mindre grene bevæger sig	Mindre bølger med hyppige skumtoppe
5	8,0 – 10,7	17 – 21	29 – 38	Frisk vind	Små løvtræer svajer lidt	Middelstore langagtige bølger med mange skumtoppe, evt. skumsprøjt
6	10,8 – 13,8	22 – 27	39 – 49	Hård vind	Store grene bevæger sig	Store bølger, hvide skumtoppe overalt
7	13,9 – 17,1	28 – 33	50 – 61	Kuling	Større træer bevæger sig, trættende at gå mod vinden	Hvidt skum fra brydende bølger føres i striber i vindens retning

⁴ Omkring 1805 opstillede admiral Sir Francis Beaufort en skala, der gik fra 0 til 12. Han baserede skalaen på, hvilken sejlføring et skib på hans tid kunne bære. En orkan blev f.eks. defineret som en vindstyrke hvor "ingen sejldug overhovedet kan holde".

Vindstyrken er et udtryk for den kraft, som en vindpåvirkning kan udøve på genstande på land eller bølger på havets overflade. Vindstyrken opgives i Beaufort 0-12, og i tabellen ses sammenhængen mellem Beaufort og vindens hastighed målt i meter pr. sekund, knob, mil i timen eller kilometer i timen samt vindens påvirkninger over land og på havoverfladen.

Vindens virkning både på hav og over land samt vindhastighed i knob eller m/s er en senere udbygning af Beaufort's oprindelige skala. Skalaen bliver stadig brugt en del, selvom man i dag hovedsagelig måler vinden med instrumenter.

Tabel 11: Beaufortskaalen.

Beaufort vindstyrke	m/s	Knob	Km/t	Betegnelse	På land	På vand
8	17,2 – 20,7	34 – 40	62 – 74	Hård kuling	Kviste og grene brækkes af, besværligt at gå mod vinden	Ret høje, lange bølger bølgekammen brydes til skumsprøjt
9	20,8 – 24,4	41 – 47	75 – 88	Stormende kuling	Store grene knækkes, tagsten blæser ned	Høje bølger, hvor toppen vælter over - skumsprøjt kan påvirke sigten
10	24,5 – 28,4	47 – 55	89 – 102	Storm	Træer rives op med rode, betydelige skader på huse	Meget høje bølger - næsten hvid overflade, skumsprøjt påvirker udsigten
11	28,5 – 32,6	56 – 63	103 – 117	Stærk storm	Talrige ødelæggelser	Umådeligt høje bølger, havet dækket af hvide skumflager - sigten forringet
12	> 32,6	> 63	> 117	Orkan	Voldsomme ødelæggelser	Luften fyldt med skum, der forringer sigten væsentligt

Kilde: Beaufortskaalen (DMI 2023)

På følgende måde anvendes Tabel 10:

- For rask gang fås uacceptable forhold, hvis det blæser mere end 10,7 m/s i 2 % af tiden⁵ eller mere.
- Stillesiddende aktivitet i længere tid går fra acceptabelt til tåleligt, hvis det blæser mere end 3,3 m/s i 4% af tiden.

Tåleligt, frem for acceptabelt, bruges ofte som kriterium for et givet byggeri, da forsøg og/eller beregninger ofte laves uden træer eller andre mindre elementer, som kan virke skærmende. Forholdene kan derfor ofte i virkeligheden være lidt bedre end målt i forsøg eller beregnet.

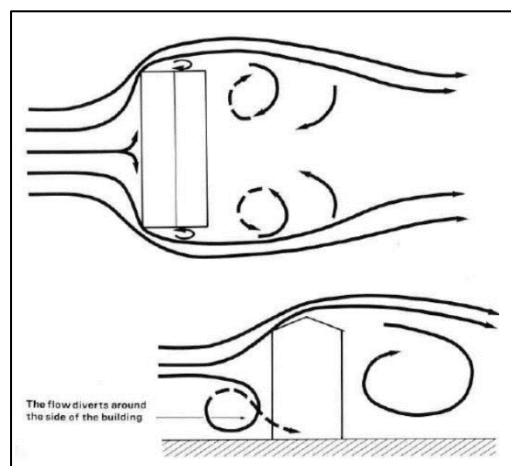
Vindhastighederne bør inkludere et hensyn til turbulensniveauet i vinden. En relativt svag men meget turbulent vind kan godt føles ubehageligere end en stærkere men ikke særlig turbulent vind.

6.1.8.2 Vindmiljø i byområder

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

Når vind strømmer rundt om et enkeltstående højhus, vil der dels dannes en hvirvel på jorden opstrøms for bygningen, dels ske en hastighedsforøgelse langs siderne af bygningen (se Figur 18).

Denne hastighedsforøgelse er forårsaget af, at vindhastigheden øges, når den presses rundt om bygningens hjørner, men også af hvirveldannelsen foran bygningen strækkes rundt om bygningen og overlejres i det fri vindfelt (se Figur 19).

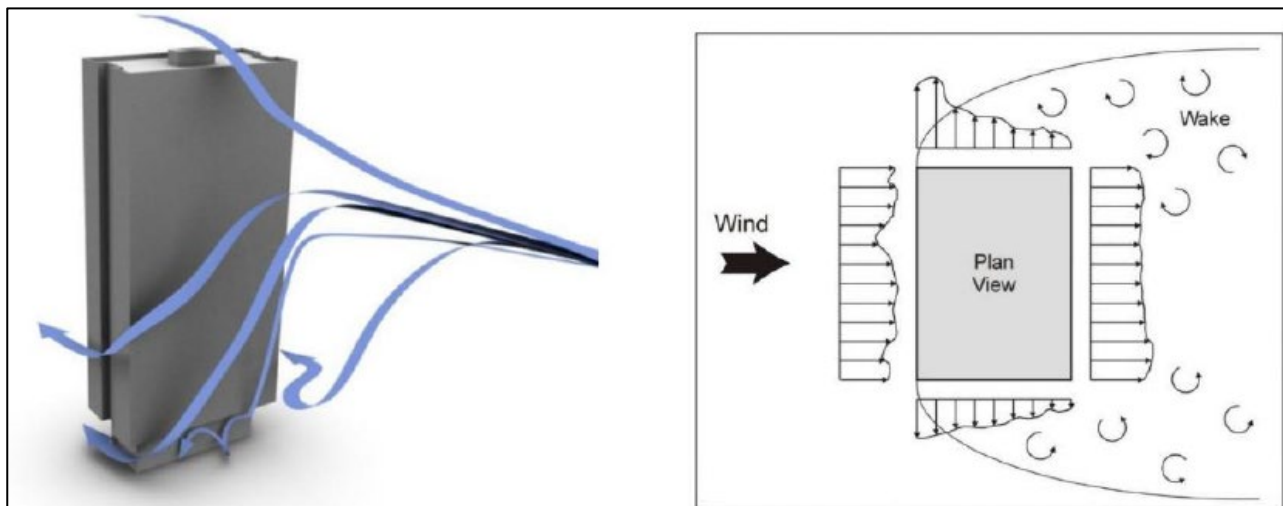


Figur 18: Principskitse af hvirveldannelse omkring høje bygninger (Albertslund Kommune 2021a)

⁵ Ses der f.eks. på årsvindklimaet, skal "tiden" i ovenstående forstås som et år.

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

Når vinden rammer en bygningsfacade, vil den presses dels over og dels udenom bygningen under dannelse af randhvirvler, som tidligere beskrevet. Er bygningen forsynet med en portåbning i gadeniveau, der forbinder bygningens forside med bagsiden, vil en del af vindstrømmen presses igennem denne åbning.



Figur 19: 3D-illustration af vindforløbet omkring et højt høj og trykfordelingen på huset (Albertslund Kommune 2021a).

Vindtunnelforsøg angiver, at vindhastigheden i sådanne portåbninger overslagsmæssigt kan regnes til at være ca. 15 % højere end vindhastigheden i niveau med bygningens tag.

I et byområde interagerer vindstrømningerne med hinanden, og bygninger kan give læ for hinanden eller forstærke vinden på måder, der ikke altid lader sig forudsige uden nærmere analyse f.eks. ved vindtunnelforsøg eller 3D simuleringer.

Bag huse og beplantninger reduceres vindhastigheden i forhold til åbent terræn. Den præcise reduktion er svær at forudsige uden at lave detaljerede simuleringer eller vindtunnelforsøg; men som en indikator kan det erfaringsmæssigt siges, at vindhastigheden reduceres med størrelsesordenen 40 % - 50 % i forhold til vindhastigheden i tagniveau, hvis man ikke befinder sig i zoner med hvirveldannelse.

Bag tætte beplantninger af løvtræer reduceres vindhastigheden med størrelsesorden 30 % – 50 % i forhold til vindhastigheden på åben mark.

6.1.8.3 Delområde 1

Lokalplanforslagets delområde 1 er i dag omfattet af [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#) fra 2007, hvor den maksimale byggehøjde for ejendommen er 12 m fra omgivende naturlige terræn jf. § 6.3 i lokalplanen.

De omkringliggende nabomatrikler er omfattede af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#), hvoraf det fremgår, at bygningerne må, hvor etagehøjden er 3,0 m eller derunder, opføres med tre fulde etager uden udnyttet tagetage. Hvor etagehøjden er over 3,0 m, må bygningerne kun opføres med to fulde etager uden udnyttet tagetage.

En bygnings afstand til naboskel skal være mindst lige så stor som bygningens højde. Afstanden mellem bygninger på samme grund skal mindst være lige så stor som summen af bygningernes højde.

Lokalplanforslagets delområde 1 vurderes således ikke på nuværende tidspunkt at genere vindmiljø på nabomatriklerne eller visa versa.

Det skal dog bemærkes, at [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) giver mulighed for, at der i rammeområde C10 – Stationsbyens centerområde er mulighed for at opføre bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde, hvilket ligeledes var en mulighed i [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) samt [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#).

6.1.8.4 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er reguleret af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, hvor disse områder er udlagt til vejanlæg. Der er både træer langs med og i disse vejanlæg, hvilket er med til at reducere vindhastighederne i disse delområder.

6.2 Klimatiske faktorer

6.2.1 Fremtidens klima i Danmark

Den globale opvarmning er i gang, og fremtidens klima i Danmark byder på højere temperaturer, mere regn og generelt flere ekstreme vejrhændelser. I Danmark følger stigningen i temperaturen stort set udviklingen af den globale gennemsnitstemperatur, som siden 1880 steget med cirka 0,85° celsius. På de godt 150 år er temperaturen i Danmark steget med cirka 1,5 ° celsius, og fra midten af 1900-tallet begynder temperaturen at følge den udvikling, som ifølge klimamodellerne forventes frem mod år 2100 jf. [Klimatilpasning.dk](#).

Hovedparten af denne globale opvarmning skyldes menneskers aktiviteter. Især udslip af CO₂ fra afbrænding af kul, olie og gas, men også fældning af skove og udslip af andre drivhusgasser. Hvor meget klimaet vil ændre sig i fremtiden, afhænger af, hvor mange drivhusgasser, vi sender ud i atmosfæren.

Det betyder, at temperaturstigningen i Danmark afhænger af, hvor store mængder drivhusgas, der udledes på globalt plan. Fortsætter det nuværende niveau af udledninger, følges det såkaldte høje udledningsscenarie.

I det høje scenarie stiger temperaturen med ca. 3,4 °C frem mod år 2100 i forhold til gennemsnittet for perioden 1981 – 2010. Følger kloden derimod et lavere scenarie, hvor udledningen af drivhusgas bremses, stiger temperaturen med ca. 2 °C.

Med de højere temperaturer følger bl.a. flere og længere hedebølger, flere varme sommernætter med temperaturer over 20 °C og færre frostdøgn med temperaturer under frysepunktet.

De højere temperaturer ændrer også nedbørsmønstrene, som vi kender dem i dag. Målinger viser, at den årlige nedbør i Danmark er steget med ca. 100 mm over de seneste 100 år. Denne udvikling fortsætter. På tværs af landet falder der mere regn om foråret, om efteråret og særligt om vinteren. Derudover bliver skybrud og kraftige regnvejrshændelser endnu kraftigere og forekommer hyppigere frem mod år 2100.

Highlights om fremtidens danske klima i år 2100⁶:

- Den årlige gennemsnitstemperatur stiger med ca. 3,4 °C over hele landet. Der vil ikke være store regionale forskelle.
- Om vinteren stiger mængden af nedbør med knap 25 %. Da temperaturen samtidig er stigende, vil relativt meget af denne nedbør falde som regn.

⁶ Alle tal er de 'bedste bud' på værdier, hvis udledningen af CO₂ fortsætter som i dag ([Klimatilpasning.dk](#))

- Om sommeren falder der omtrent samme mængde nedbør som i dag - men nedbøren bliver oftere fra kraftige byger. Det efterlader flere tørre dage og længere tørre perioder uden nedbør.
- Middelvandstanden i havet stiger, og stigningen accelererer. Vandet stiger mindst i Nordjylland og mest i det sydvestlige Jylland. Forskellen hænger sammen med landhævningen efter sidste istid.
- Stormfloderne rammer langt voldsommere. Når middelvandstanden hæves, så vil en stormflod kunne få langt mere alvorlige konsekvenser, da vandet presses højt op over terrænet.
- Den stormflod, der i dag statistisk forekommer hvert 20. år, bliver en hændelse, der kan ske hvert eller hvert andet år.

6.2.2 Udledning af drivhusgasser

Selvom der ofte tales om CO₂ i forbindelse med global opvarmning og klimaforandringer, så er CO₂ ikke den eneste luftart, der bidrager til drivhuseffekten. De luftarter, som forårsager drivhuseffekten kaldes drivhusgasser. De mest betydende drivhusgasser (GHG) er:

- Kuldioxid (CO₂)
- Metan (CH₄)
- Lattergas (N₂O)
- Hydroflourcarboner (HFC'er)
- Perflourcarboner (PFC'er)
- Svovlhexaflourid (SF₆)

Der er stor forskel på, hvor meget udledningen af de forskellige drivhusgasser påvirker den globale opvarmning. For at kunne sammenligne drivhusgasserne på tværs af hinanden, skal de omregnes til såkaldte CO₂-ækvivalenter (CO₂e). Det betyder, at udledningen af en anden drivhusgas end CO₂ skal omregnes til det, som det svarer til i CO₂.

Den største kilde til drivhusgasemissioner fra menneskelige aktiviteter er fra afbrænding af fossile brændstoffer til elektricitet, varme og transport. Når det gælder transport, er udledning af CO₂ den væsentligste.

Der findes en række forskellige CO₂e beregnings- og rapporteringsmodeller, hvoraf nedenstående er nogle af dem:

- [Klimakompasset](#) er et beregningsværktøj fra Erhvervsstyrelsen, hvor virksomheder kan udregne den direkte CO₂-udledning, som kommer fra virksomhedens egne aktiviteter, f.eks. transport og forbrug af olie og gas. Klimakompasset udregner den indirekte CO₂-udledning, som finder sted hos energi- og underleverandører og kunder i værdikæden, f.eks. ved elforbrug, indkøb samt ved salg, brug og bortskaffelse af virksomhedens produkter. Klimakompasset kan identificere klimaeffekten af forskellige CO₂-reducerende tiltag.
- [CO₂-emissiefactoren](#) er en hollandsk udarbejdet liste over CO₂e-emissionsfaktorer. Listen er ikke i sig selv et instrument til beregning af CO₂e-emissioner, men har til formål at give entydige grundtal for CO₂e-beregningsmodeller inden for kategorierne "brændstoffer til køretøjer", "brændstoffer til energiproduktion", "elektricitet", "varmeforsyning", "godstransport", "passagertransport" og "kølemidler". Emissionsfaktorerne opgøres i henhold til WTW, TTW og WTT og omfatter ikke bare diesel, men også en lang række alternative drivmidler. Der anvendes internationale/europæiske tal, medmindre den hollandske situation er anderledes. CO₂ emissiefactoren administreres af Økonomi- og Klimaministeriet i Holland.
- [GHG-protokollen](#) er en international standard for, hvordan man kortlægger og opgør, hvor meget CO₂ en virksomhed udleder. Langt de fleste beregningsmetoder er baseret på denne standard. Ifølge GHG Protocol skal CO₂-udledningen opdeles i mindst tre grupperinger:

- Scope 1: Direkte udledninger fra virksomheden (fx forbrænding af olie, gas).
- Scope 2: Indirekte udledninger forårsaget af købt energi (fx el, fjernvarme).
- Scope 3: Øvrige indirekte udledninger.

Det er vigtigt i beregningen af CO₂e-udledningen at kommunikere præcis, hvilket elementer der indgår f.eks.

- Angiv tydeligt for hvilken aktivitet CO₂e-fodafttrykket er beregnet (hvilke elementer medtages og hvilke medtages ikke) og for hvilken periode
- Angiv i hvilket omfang aktiviteterne falder ind under:
 - Scope 1 (egne aktiviteter),
 - Scope 2 (køb af energi fra tredjeparter) eller
 - Scope 3 (en aktivitet fra andre parter i værdikæden);
- Udover at kommunikere CO₂e-aftrykket medtag også underliggende data (f.eks. det faktiske forbrug, eventuelle anvendte defaultværdier, den anvendte omregningsfaktor og kilde)
- Hvis der kompenseres for virksomhedens CO₂e-udslip, skal vis da først en subtotal og derefter trække kompensationen fra for at beregne virksomhedens samlede CO₂e-aftryk.

6.2.2.1 Delområde 1

P.E. Ehrhardt A/S var den første virksomhed, der lå på adressen Smedeland 28, indtil virksomheden blev fusioneret med Sanistål i 1996. Siden da har det været et møbelhus og i de senere år er Smedeland 28 blevet brugt som festlokaler med tilhørende storkøkken.

Der er ikke blevet foretaget beregning af CO₂-udledningen af sidstnævnte aktivitet på.

6.2.2.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og der er ikke foretaget beregninger af CO₂-udledningen fra de køretøjer, som benytter disse vejanlæg.

6.2.3 Klimatilpasning

6.2.3.1 Regnvandshåndtering

Størstedelen af Albertslund blev bygget i 1960'erne og 70'erne, hvor der blev etableret et tostrengt kloaksystem – et til spildevand og et til regnvand. Der blev etableret søer (regnvandsbassiner) og Kanalen gennem Albertslund. Afledningen af regnvandet skulle bruges rekreativt. Regnvandssystemet i Albertslund er dermed en integreret del af byens planlægning og har en række by- og naturmæssige værdier ud over blot at transportere regnvandet væk.

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

Da restlevetiden for den overvejende del af regnvandsledningerne i Albertslund er meget lang, forventes der tidligst at skulle laves en massiv udskiftning af afløbsledningerne om ca. 100 år. Derfor er klimatilpasning af det eksisterende system at foretrække frem for en dyr udskiftning af systemet.

Klimatilpasning af det eksisterende regnvandssystem foretages ved afkobling og opmagasinering af det vand, der ikke kan håndteres af regnvandsledningerne, og det er her, der kan opstå synergi med servicemålet for skybrud. Klimatilpasningen kan ske både på terræn og under terræn.

Albertslund Kommune har udarbejdet en [skybrudsplan](#), der sætter rammerne for at sikre byen mod skadevoldende oversvømmelser.

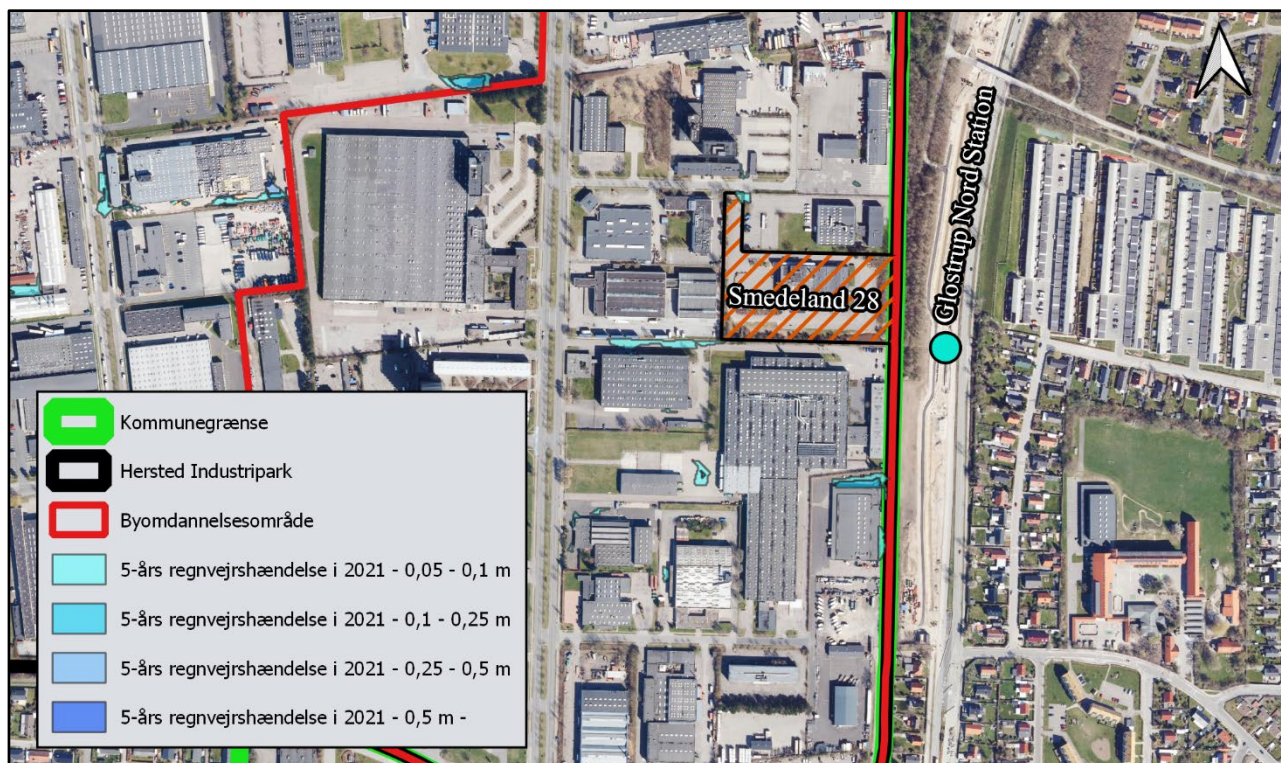
Albertslund Kommune og HOFOR samarbejder om at klimatilpasse og skybrudssikre byen på en måde, der er samfundsøkonomisk hensigtsmæssig. Derfor er der som sådan ikke noget fast serviceniveau for skybrud i kommunen. Udgangspunktet for planlægningen er dog et skybrud, som statistisk set vil forekomme én gang hvert 15. år om 100 år (en 15-årshændelse om 100 år).

Serviceniveauet er valgt på baggrund af en risikoanalyse, som har vist, at det optimale serviceniveau vil være omkring en 15 års hændelse om 100 år. Sikres til dette niveau fjernes 80 % af den samlede risiko ved oversvømmelser. Sikring til dette niveau forventes overvejende at kunne gennemføres med omkostningseffektive overfladeløsninger og tilbageholdelse.

6.2.3.1.1 Delområde 1

Lokalplanforslagets delområde 1 ligger i et udpeget risikoområde jf. retningslinje 26.6 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#), og ved byudvikling og byomdannelse indenfor de udpegede risikoområder, skal det sikres, at der er en tilstrækkelig kapacitet til håndtering af regnvand fra både den hverdagsregn, der overstiger matriklens afledningsret til regnvandssystemet, og fra skybrud. Dette regnvand skal tilbageholdes eller forsinkes lokalt, eller håndteres med lokale LAR-løsninger. Dog er nedsivning af regnvand i industriområder, samt i tidligere industriområder, der ligger indenfor BNBO, i indvindingsoplande, i OSD-områder eller i NFI-områder, er ikke tilladt jf. retningslinje 26.1 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#)

Det kan ses af nedenstående kort, at der ved en 5-års regnvejrshændelse i 2021, kun er ganske få steder i og tæt ved delområde 1, hvor der står vand:

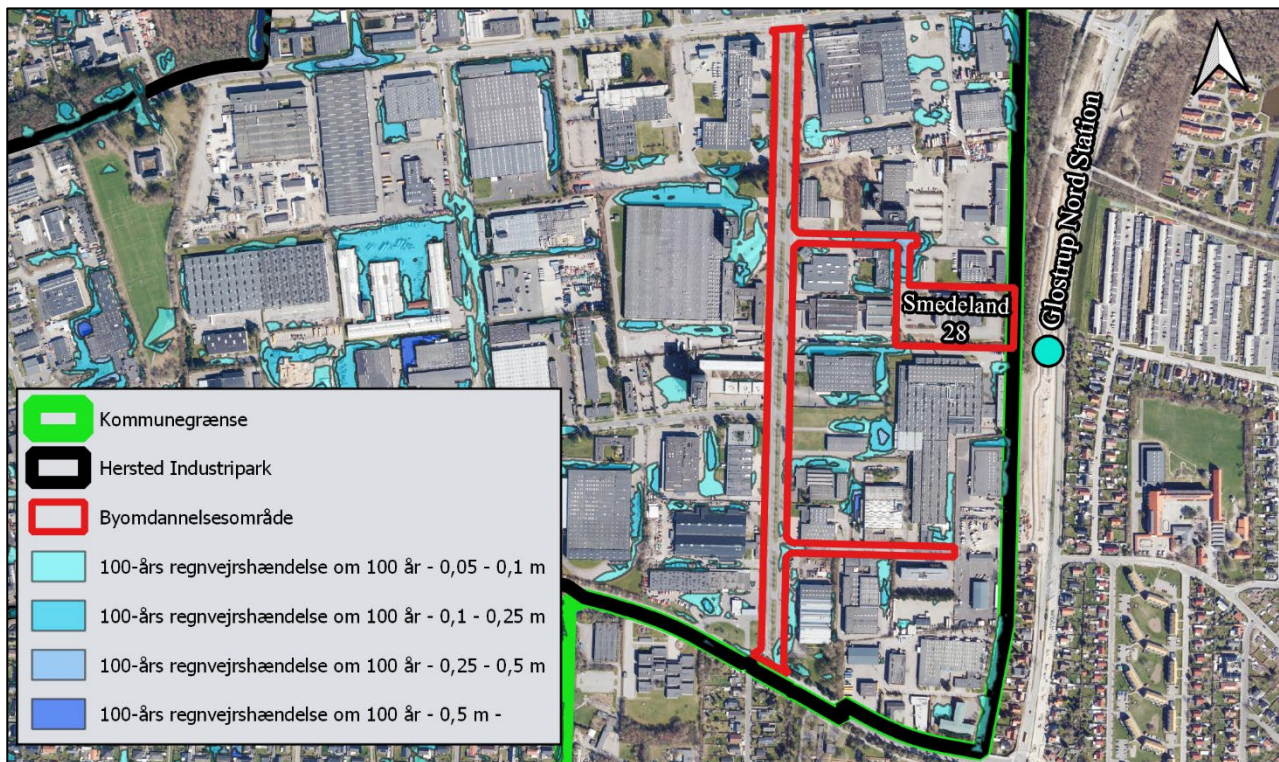


Figur 20: Kortet viser en 5-års regnvejrshændelse i 2021.

6.2.3.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og ligger i et udpeget risikoområde jf. retningslinje 26.6 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#).

Det fremgår af nedenstående kort, at der ved en 100-års regnvejrshændelse om 100 år kan være udfordringer i nogle ganske få områder af delområde 2 og 3.



Figur 21: Kortet viser en 100-års regnvejrshændelse om 100 år.

6.2.3.2 Hedeølger

Denne gennemsnitlige temperatur i Danmark er steget med 1,0 °C fra 7,7 °C i sidste klimanormal⁷, der gik fra 1961 til og med 1990 til 8,7 °C siden i den nuværende klimanormal, der går fra 1991 – 2020. Den største opvarmning er sket i vinter- og forårsmånederne, hvor højdespringeren er januar, der er blevet hele 1,6 °C varmere, men også juli og august er blevet noget varmere.

Det Nationalt Center for Klimaforskning har udviklet et [digitalt værktøj](#), der viser de temperaturer, som kun forekommer én gang over en given tidshorisont, dvs. f.eks. over to år eller 20 år. F.eks. forekommer der hvert andet år i gennemsnit en temperatur i marts på -13,6 °C, hvilket kaldes for en toårs-hændelse. Tilsvarende er det en 20-års-hændelse, at temperaturen i marts falder helt ned til -21,5 °C.

Med hensyn til hedeølger er der siden 1987 i Danmark, blevet registreret mere end 20 forskellige former for varmekorder, hvorimod det er mere end 30 år siden, at Danmark har haft en kulderekord.

⁷ Klimanormalerne udarbejdes af DMI og giver det store, forkromede overblik over klimaet. Klimanormalen fortæller, hvordan vejret gennemsnitligt er. Dermed kan de bruges til planlægning af fx anlæg, skovrejsning og dræning. Med så lang en dataperiode forsvinder effekten af et enkelt ekstremt år, så gennemsnittet bliver mere troværdigt.

6.2.3.2.1 Delområde 1

Lokalplanforslagets delområde 1 er i dag omfattet af [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#) fra 2007, hvor den maksimale byggehøjde for ejendommen er 12 m fra omgivende naturlige terræn jf. § 6.3 i lokalplanen.

Delområde 1 er derudover belagt med asfalt, hvor der er få grønne områder med nogle træer langs yderkanten af matriklen, og det kan således antages, at der på varme sommerdage kan opstå en meget varm overfladetemperatur.

6.2.3.2.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, hvor der i delområde 3 er grønne arealer i midten af dette vejanlæg og langs med vejanlægget især i delområde 3 er der træer, hvor man kan opsøge skygge på varme sommerdage.

6.3 Jordbund og vand

6.3.1 Jordforurening

Hersted Industripark blev etableret i 1964, og det er derfor ikke utænkeligt, at der kan være forurening i området, som der ikke er kendskab til.

Fra 1. januar 2008 blev byzonen som udgangspunkt klassificeret som et lettere forurenede område, og derfor er planområdet registreret som områdeklassificeret (se Tabel 12). Den lettere forurenede jord er ofte et resultat af diffus forurening. Den diffuse jordforurening er opstået gennem længere tids spredning, opblanding eller fortynding af forureningsbidrag, som stammer fra flere forureningskilder, så som bilers udstødning, industriens røg- og støvemissioner mv. Lettere forurening kan dog også være et resultat af forurening fra punktkilder, hvor spild eller lækage har ført til forurening i lave koncentrationer. Endelig ses lettere forurenede jord i fyldjord, som er samlet fra forskellige områder, hvor der har været mindre forurenende aktiviteter jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2007: "[Vejledning om områdeklassificering](#)".

Tabel 12: Inddeling af jord i forureningsklasser		
Klasse	Definition	Forklaring
1	Ren jord	Jord tilhørende klasse 1 defineres som ren jord og kan anvendes frit i henhold til miljølovgivningen. Man skal dog være opmærksom på de særlige regler for tilførsel af jord til råstofgrave
2	Lettere forurenede jord	Jord tilhørende klasse 2 defineres som lettere forurenede. Jorden skal så vidt muligt genanvendes i for eksempel bygge- og anlægsarbejder. Man skal være opmærksom på, at genanvendelse kræver tilladelse/godkendelse efter miljøbeskyttelsesloven (§ 19 eller § 33), medmindre jorden kan håndteres efter genanvendelsesbekendtgørelsen
3	Forurenede jord til rensning eller deponering	Jord tilhørende klasse 3 defineres som forurenede jord. Jorden skal oftest til rensning og/eller deponering jf. principperne nævnt i afsnit 4.2, medmindre jorden kan håndteres efter genanvendelsesbekendtgørelsen.
4	Kraftigere forurenede jord til rensning med eventuelt efterfølgende deponering	Jord tilhørende klasse 4 defineres som kraftigt forurenede jord, der som udgangspunkt vil blive anvist til rensning jf. principperne nævnt i afsnit 4.2, medmindre jorden kan håndteres efter genanvendelsesbekendtgørelsen.
Kilde: Sjællandsvejledning fra 2001 .		

Det medfører, at flytning af jord fra de enkelte matrikler skal anmeldes til Albertslund Kommune, og at jorden skal analyseres i forbindelse med sådan jordflytning. Formålet med anmeldeligheden - som også gælder ved flytning af jord fra kortlagte arealer - er at sikre, at forurenede jord ikke spredes til ikke forurenede arealer. Der henvises til bekendtgørelse om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord ([BEK nr. 1452 af 07/12/2015](#)).

6.3.1.1 Delområde 1

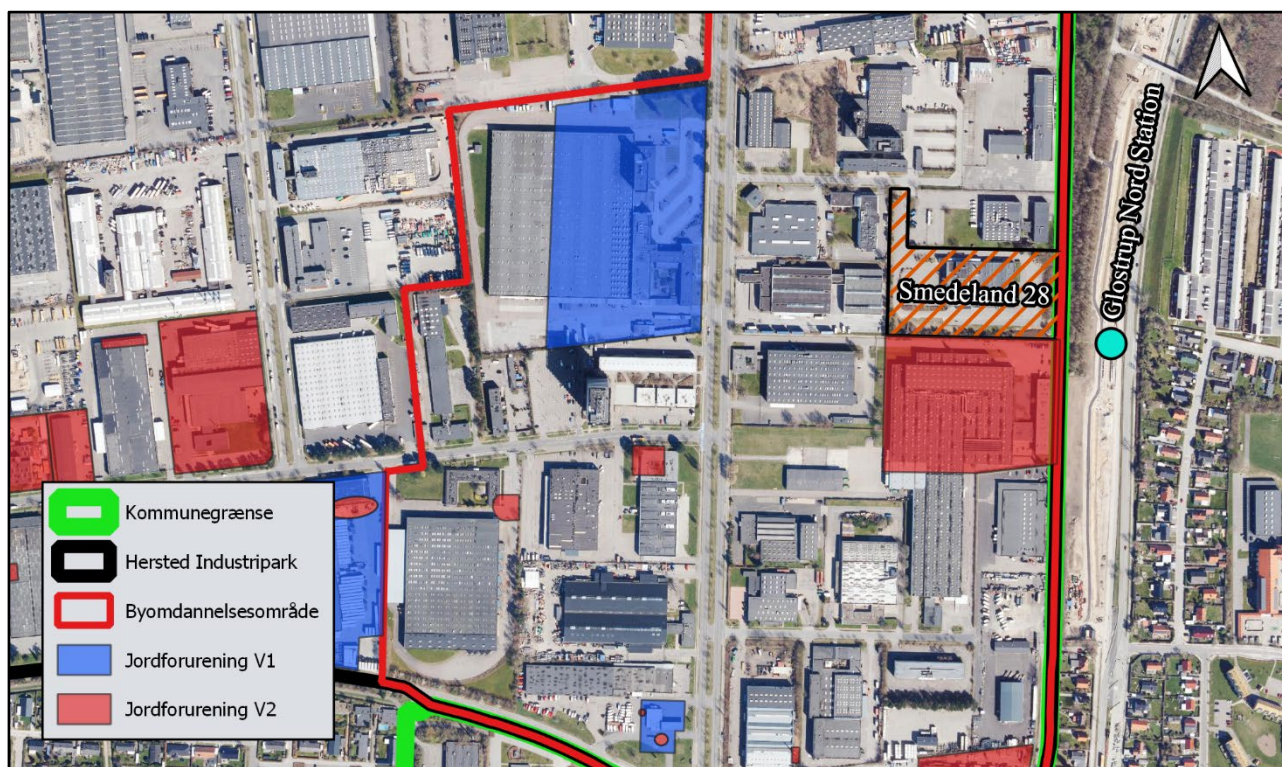
Der er ikke registreret forurenede jord på vidensniveau 1 eller 2 inden for planforslagets delområde 1, men i umiddelbart syd for delområde 1 er der en V2 forurening.

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

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

- Jordforurening omkring potentielle forureningskilder og diffus terrænnær forurening kan udgøre en risiko, hvis der er kontakt med den forurenede jord.
- Jord- og grundvandsforurening kan udgøre en risiko for grundvand og nærliggende overfladevand, hvis der sker nedsivning og derved mobilisering i områder med forurening.
- Jord- og grundvandsforurening med flygtige stoffer såsom kortkædede kulbrinter, herunder BTEX'er⁸, 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.

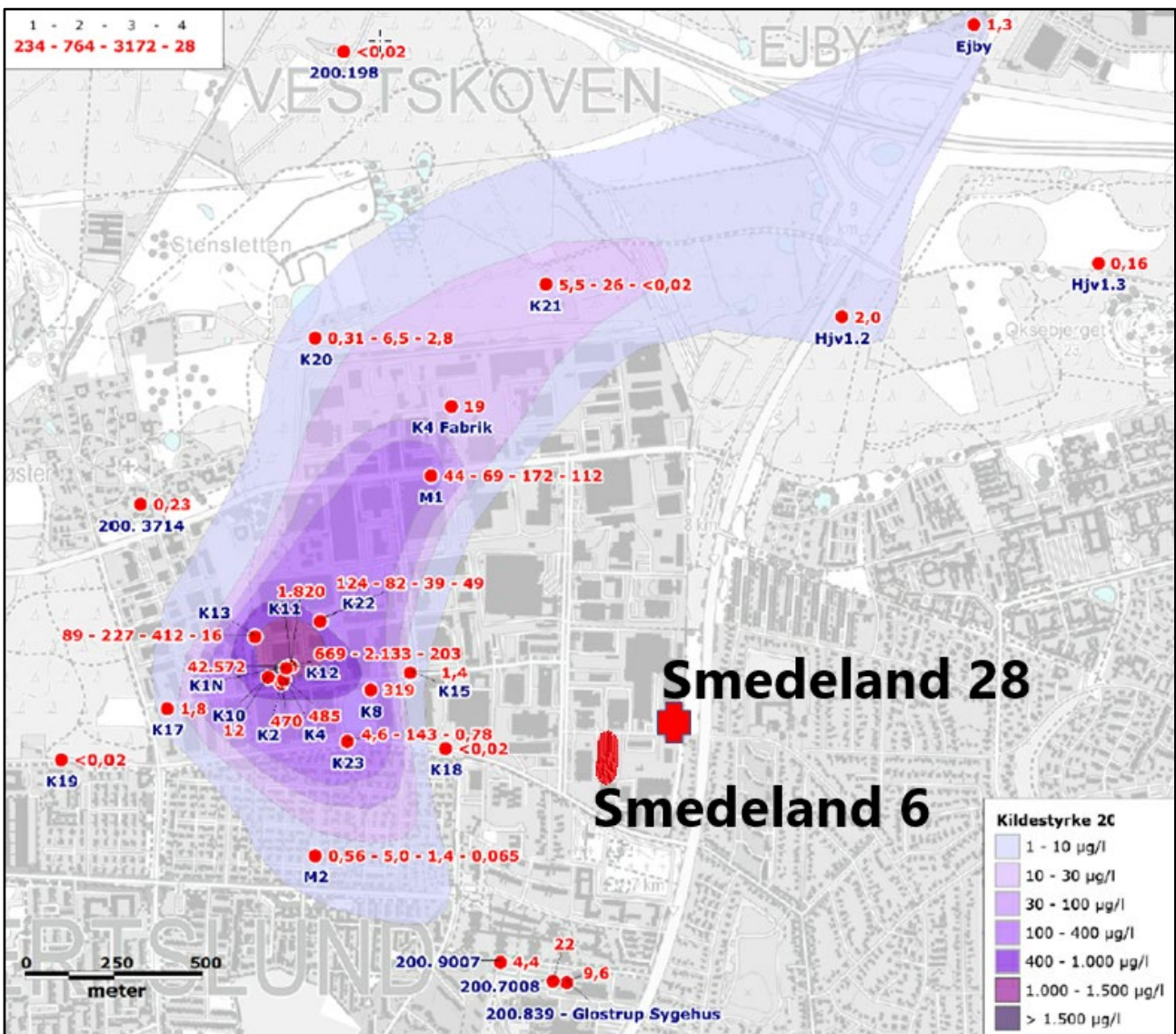
⁸ BTEX er forkortelsen for benzen, toluen, ethylbenzen og (*o,m,p*)-xylen. Disse forbindelser er alle bestanddele af benzin.



Figur 22: Kort over jordforureningen i området.

Region Hovedstaden har som myndighed på jordforureningsområdet tidligere udført en historisk redegørelse for aktiviteterne på ejendommen. På baggrund af den historiske redegørelse har Regionen valgt at lade ejendommen udgå af kortlægning. Der er dermed ikke en konkret mistanke om jord- eller grundvandsforurening på ejendommen, på det nuværende vidensgrundlag.

I Hersted Industripark er der desværre en [generationsforurening](#) i form af klorerede opløsningsmidler ved Naverland 26 A-B, omkring 1.000 m fra Smedeland 28, med en forureningsfane, der går forbi Smedeland 28 i en afstand af ca. 500 meter. Disse klorerede opløsningsmidler bevæger sig i jorden i alle retninger fra Naverland 26 A-B, men vurderes på baggrund af et overvågningsprogram og beregninger er spredningen størst i nordvestlig retning. Det betyder, at det kan ikke udelukkes, at generationsforureningen ikke vil have en påvirkning af lokalplanområdet – selvom ovenstående Figur 22 eller nedenstående Figur 23 med jordforurening umiddelbart ikke viser nogen jordforurening.



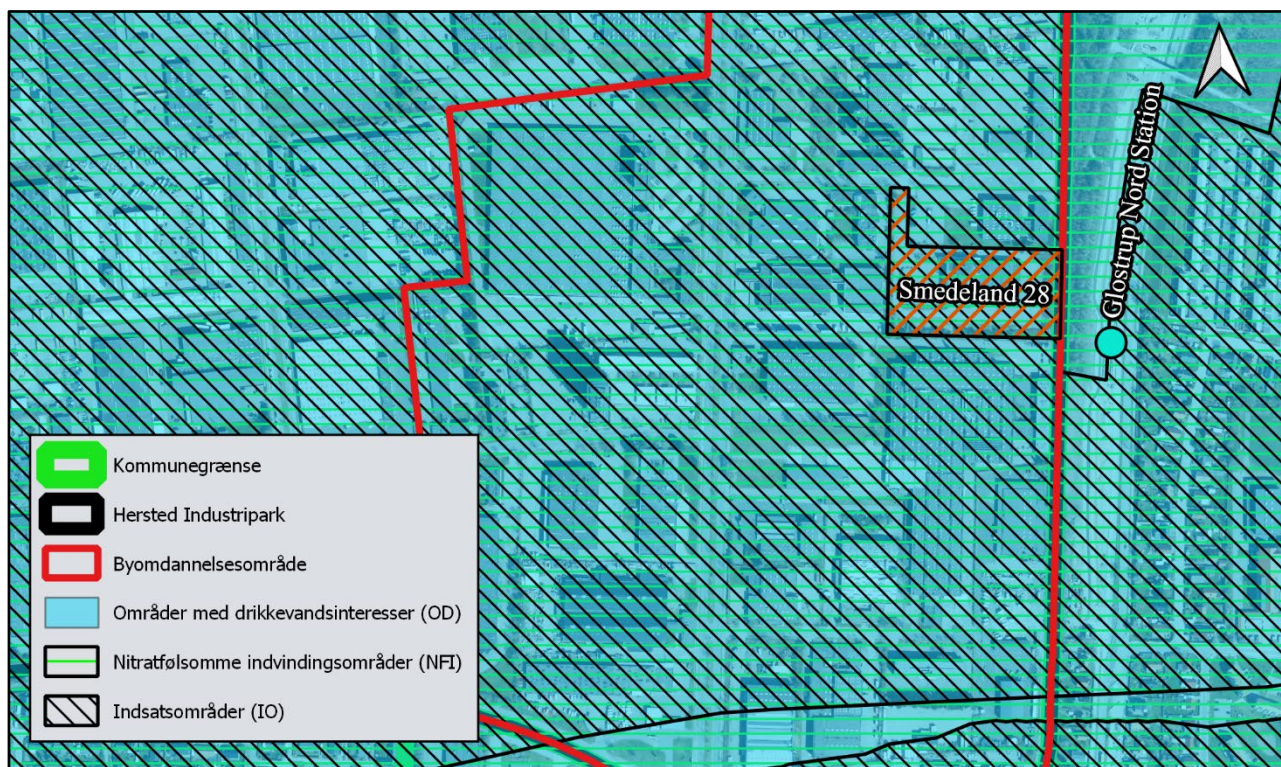
Figur 23: Region Hovedstadens kort over, hvordan beregninger af generationsforurening måske har spredt sig.

6.3.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og der er ikke registreret jordforurening inden for disse delområder.

6.3.2 Vand

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



Figur 24: Kort over drikkevandsinteresser etc.

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

Da Albertslund blev bygget i 60'erne og 70'erne blev der etableret et tostrengt kloaksystem – et til spildevand og et til regnvand – og således skal regnvandet ledes til kloaksystemet for regnvand. I henhold til HOFOR A/S dimensionsgivende bestemmelser for separatsystemer for overfladevand, dvs. regnvand, må der maksimalt tilføres 110 l/reducerede ha til kloaksystemet for regnvand jf. HOFOR A/S 2017: "[Kravspecifikation – Teknisk Specifikation](#)".

I Albertslund [Spildevandsplan 2016 – 2025](#) er [befæstelsesgraden](#) fastsat til følgende:

Tabel 13: Afløbskoefficient i forhold til arealanvendelse.

Arealanvendelse i forhold til kommuneplanen	Maksimal tilladelige afløbskoefficient
Boligområde/tæt-lav bebyggelse	0,3
Boligområde/etagebebyggelse	0,5
Erhvervsområde	0,85
Centerområde	0,8
Offentlige institutioner	0,5
Offentlig og privat vej – og parkeringsareal	0,9
Privat vej- og parkeringsareal	0,8
Grønne områder	0

Kilde: Albertslund Kommune [Spildevandsplan 2016 – 2025](#), [befæstelsesgraden](#).

Albertslund Kommune er ved at udarbejde et notat, der skal præcisere afløbskoefficienten i forhold til arealanvendelsen, og denne præcisering fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 14: Afløbskoefficient i forhold til arealanvendelse (præciseret).

Arealanvendelse i forhold til kommuneplanen	Maksimal tilladelige afløbskoefficient
Boligområde (B) med åben-lav bebyggelse	0,3
Boligområde (B) med tæt-lav bebyggelse	0,3
Boligområde (B) med etagebebyggelse	0,5
Blandet bolig og erhverv (BE) med tæt-lav bebyggelse	0,3
Blandet bolig og erhverv (BE) med etagebebyggelse	0,5
Erhvervsområde (E)	0,85
Centerområde (C)	0,8
Rekreative område (F)	0,0
Områder til offentlige formål (D)	0,5
Tekniske anlæg (T)	0,5
Offentlig vej og -parkeringsareal	0,9
Privat vej og -parkeringsareal	0,8

Kilde: Albertslund Kommunes arbejdsnotat.

6.3.2.1 Delområde 1

Den gældende lokalplan for delområde 1 er [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#), der giver mulighed for at en anvendelse af området til detailhandels-, kontor- og serviceformål og institutioner til betjening af de omkringliggende bykvarterer, til indendørs kulturelle og fritidsmæssige formål og til lettere produktions-, værksteds- og lagervirksomhed, der ikke medfører særlige miljømæssige gener (virksomheder af klasse 1 - 3).

Den faktiske anvendelse af lokalplanforslagets delområde 1 er et erhvervsområde, hvor afløbskoefficienten er 0,85.

6.3.2.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er reguleret af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, hvor disse områder er udlagt til vejanlæg. Delområde 2 er privat fællesvej, hvor afløbskoefficienten er 0,8; mens delområde 3 er offentlig vej, hvor afløbskoefficient er 0,9.

6.4 Landskab

6.4.1 Arealanvendelse

I [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) er den østlige del af Hersted Industripark udpeget til et "Byomdannelsesområde" jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2.

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. Hvor der er en omstillingsproces i gang, og den hidtidige anvendelse enten er stoppet, eller at der er tale om en gradvis ændringsproces, hvor flere af virksomhederne er flyttet eller er på vej til det, og hvor dele af områdets bygninger og arealer ligger ubenyttet hen eller anvendes til midlertidige aktiviteter.

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, hvilket nærværende forslag til Lokalplan 5.7 er et vidnesbyrds herfor.

6.4.1.1 Delområde 1

Det fremgår af rammeområde C10 – *Stationsbyens centerområde* i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#), lokalplanforslagets delområde 1 er beliggende i et område, som er udpeget til et centerområde, der skal fungere som et bydelscenter. Samtidig er området udpeget til et byomdannelsesområde med mulighed for etageboligbebyggelse, kontor- og serviceerhverv, publikumsorienterede serviceerhverv, område til offentlige formål, daginstitutioner og kulturelle institutioner. Erhverv er mulig i op til miljøklasse 3 jf. Miljøstyrelsens vejledning "[Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne](#)".

Den gældende lokalplan for delområde 1 er [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#), der giver mulighed for at en anvendelse af området til detailhandels-, kontor- og serviceformål og institutioner til betjening af de omkringliggende bykvarterer, til indendørs kulturelle og fritidsmæssige formål og til lettere produktions-, værksteds- og lagervirksomhed, der ikke medfører særlige miljømæssige gener (virksomheder af klasse 1 - 3).

Indenfor lokalplanforslagets område 1 kan der i henhold til det gældende plangrundlag (lokalplan 5.3) indrettes butikker med et samlet bruttoetageareal på maksimalt 3.000 m². Den enkelte udvalgswarebutik må have et bruttoetageareal på maksimalt 500 m². Dog kan der indenfor lokalplanområdet opføres dagligvarebutikker med et bruttoetageareal på maksimalt 2.000 m².

6.4.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er reguleret af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, hvor disse områder er udlagt til vejanlæg.

6.4.2 Visuelle forhold

Hersted Industripark er kendetegnet ved at være et større erhvervsområde bebygget med erhvervsbebyggelse i 2 – 3 etager og med få undtagelser i højere etager. Rundt om bebyggelsen i erhvervsområdet er der typisk etableret parkeringsarealer, adgangsveje til varelevering, mindre oplag og ubebyggede grønne arealer, som også fungerer som levende hegn/bufferzone til tilstødende erhvervsjendomme eller vejareal. Erhvervsbygningerne er orienteret langs erhvervsområdets lange og vinkelrette veje og kan derfor umiddelbart give en ensartet oplevelse af lange ens facadestræk og et område domineret af flade bebyggelser.

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

6.4.2.1 Delområde 1

Den gældende lokalplan for delområde 1 er [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#), hvor det fremgår af bestemmelserne om bebyggelsens ydre fremtræden (§ 7), at facader og tage skal fremtræde i en arkitektonisk bearbejdet form, og tekniske installationer som udvendige teknikrum til elevatorskakte, aftrækskanaler, køleanlæg, luftafkast, udluftningsanlæg og lignende må ikke skæmme og skal være skjult bag eller indgå som en naturlig del af ny bebyggelses tagflader og facader. Endvidere må der ikke etableres en selvstændig installationsetage med tekniske installationer. Desforuden er den maksimale byggehøjde for ejendommen 12 m fra omgivende naturlige terræn.

Den nuværende bebyggelse i delområde 1 er en hvid lagerbygning med et blå bånd langs med tagets kant.

6.4.2.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er reguleret af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, hvor disse områder er udlagt til vejanlæg, hvilket ligeledes er den faktiske anvendelse af området. I delområde 3 er der grønne arealer i midten af dette vejanlæg og langs med vejanlægget især i delområde 3 er der træer, hvilket giver et visuelt indtryk af et forholdsvis grønt område midt i industrilandskabet.

6.5 Kulturarv og arkæologisk samt arkitektonisk arv

6.5.1 Kulturarv og arkitektonisk arv

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

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

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

Retningslinje 2.5 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) udpeger Hersted Industripark som et værdifuldt kulturmiljø, hvilket er et geografisk afgrænset område, som ved sin fremtræden afspejler væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling. Formålet med udpegning af kulturmiljøer er at sikre et bredt og repræsentativt udsnit af denne udviklingshistorie.

Af retningslinje 2.5 fremgår det, at:

"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".

6.5.1.1 Delområde 1

Bebyggelsen i lokalplanforslagets delområde 1 er ikke udpeget som bevaringsværdigt i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) eller fremgår af rapporten "[Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune](#)".

6.5.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er et vejanlæg, og det fremgår af [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, at disse vejanlæg har været der fra begyndelsen af udviklingen af Hersted Industripark, og udgør således en del af området infrastruktur og den grønne struktur. Det betyder, at det er en del af udpegningsgrundlaget for det værdifulde kulturmiljø.

6.5.2 Arkæologiske arv

I forbindelse med miljøvurdering af [Masterplan Hersted 2045](#) og [forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#) udtalte Kroppedal Museum, at da området er fuldt udbygget, er det vurderingen, at der 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. Kroppedal Museum foreslår derfor, at følgende passus kan med fordel indføres i lokalplanen:

"Skulle der mod forventning dukke jordfaste fortidsminder op i forbindelse med jordarbejde/byggeri på det angivne areal, skal arbejdet stoppes i det omfang det berører fortidsmindet og Kroppedal Museum skal adviseres jf. Museumsloven ([Lovbekendtgørelse nr. 358 af 08/04/2014, § 27](#))."

Den sandsynlige påvirkning af arkæologisk arv vil derfor ikke blive undersøgt og belyst i nærværende miljørapporten.

6.6 Materielle goder

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

6.6.1 Adgang til naturskab goder

6.6.1.1 Delområde 1

Fra lokalplanforslagets delområde 1 er der ganske kort til de grønne kiler, hvori Vestskoven er beliggende, og til det grønne område i Hersted Industripark, hvor der blandt andet er fodboldbaner.

6.6.1.2 Delområde 2

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er et vejanlæg, og derfor er emnet irrelevant i forhold til disse delområder.

6.6.2 Adgang til menneskeskabte goder

6.6.2.1 Delområde 1

De nuværende menneskeskabte goder i området er blandt andet nærheden til infrastruktur i form af let adgang til Ring 3 og MotorRing 4 samt Frederikssunds- og Holbækmotorvejen og en cykelsti langs med Ring 3 og Gammel Landevej, der er koblet sammen med resten af det velkendte cykel-gangstinetværk i Albertslund Kommune.

Københavns Tekniske Skole ([NEXT KBH](#) erhvervsuddannelser) ligger på Fabriksparken 31, og på Naverland 28 ligger der en nedlagt daginstitution, der forventes at genåbne i forbindelse med byomdannelsen af Hersted Industripark. Glostrup Hospital, der er en del af Rigshospitalet, ligger umiddelbart syd for Hersted Industripark. Tæt på krydset Ring 3 og Roskildevej ligger Glostrup Svømmehal.

Der ligger en tankstation på Smedeland 1, og Albertslund Centrum og Glostrup Centrum ligger henholdsvis omkring 5 og 4 km fra lokalplanforslagets delområde 1. Endvidere ligger der en række boksbutikker f.eks. Bauhaus, Elgiganten, Power, Jysk ligeledes omkring 5 km fra delområde 1.

Delområde 1 ligger op til den kommende letbanestation Glostrup Nord, og når letbane åbner i 2025, vil det være let og hurtigt f.eks. at komme til Herlev Station og Glostrup Centrum og derved Glostrup Station, som er knudepunktstationer med gode omstigningsmuligheder til både letbane, S-tog, busforbindelser samt på sigt til fjern- og regionaltoget (Transportministeriet 2021).

6.6.2.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er et vejanlæg, og derfor er emnet irrelevant i forhold til disse delområder.

7.0 Miljøvurdering

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

Vurderingen af indvirkningen på de enkelte miljøfaktorer er gennemført på baggrund af generel viden om indvirkningerne af de bestemmelser, som forslag til lokalplan indeholder.

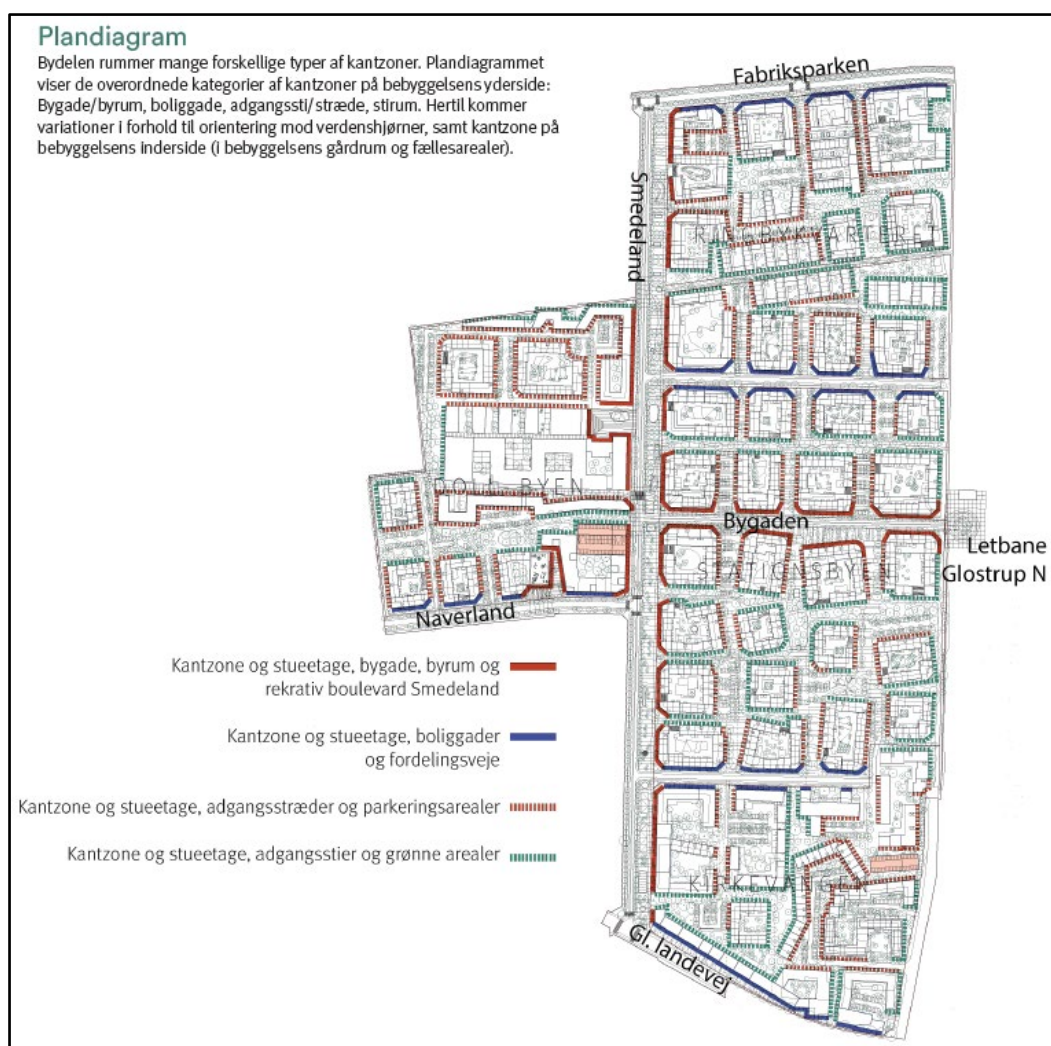
7.1 Befolkningen og menneskers sundhed

7.1.1 Trafikafvikling

7.1.1.1 Delområde 1

Forslag til lokalplan giver mulighed for nyopførelse af boliger og erhverv i delområde 1. Områdets ca. 16.000 m² skal indeholde ca. 380 lejligheder, 1.200 m² dagligvarebutik eksklusivt lager og personalefunktioner og 230 m² til liberalt erhverv.

Området er placeret umiddelbart op til den kommende stationsforplads til Glostrup Nord letbanestation, og ligger mod syd ud til den kommende bygade, der forbinder Smedeland Boulevard med stationsforpladsen.

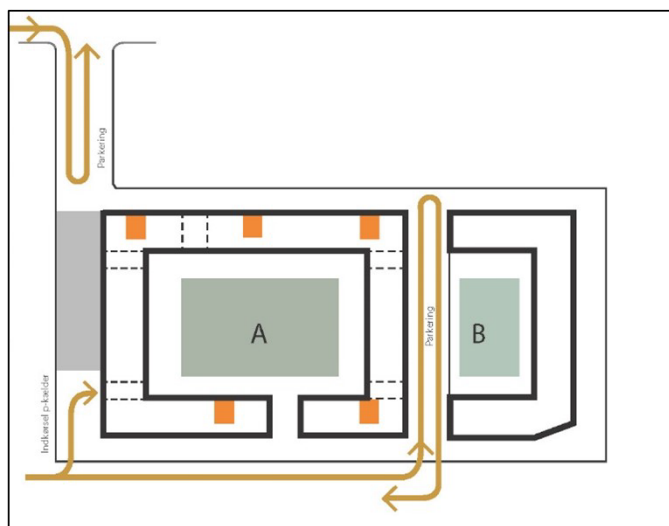


Figur 25: Plandiagram over byomdannelsesområdets kantzoner og funktioner.

Rådgivningsvirksomheden [AFRY](#) har i forbindelse med udarbejdelsen af nærværende miljøvurdering foretaget en undersøgelse af den kommende trafikafvikling og trafiksikkerhed i nærområdet som følge af planforslaget (se bilag 2 og 3).

7.1.1.1.1 Estimeret trafik

Personbiler til og fra området vil overordnet blive fordelt på to adgangsveje, henholdsvis en nordvestlig og sydlig adgangsvej. Fra Smedeland Boulevard vil der genereres trafik til og fra det planlagte parkeringsareal i terræn i den nordvestlige del af området, der primært forventes anvendt af beboere til og fra Karré A. Fra syd vil trafikken fordeles via Bygaden til henholdsvis parkeringskælderen under Karré A, der ligger i områdets sydvestlige ende samt til Tværgaden, som er beliggende mellem Karré A og B i områdets sydøstlige del. På Tværgaden fordeles parkanter på to parkeringsarealer, hvoraf det ene ligger i terræn og det andet i konstruktion – se Figur 26 og Figur 29.



Figur 26: Princippet for kørsel med personbiler i området.

Den estimerede trafik, som de nye boliger og nye butikker vil generere, er beregnet på baggrund af turrater⁹ fra Vejdirektoratet (Vejdirektoratet 2020).

For "øvrige detailhandel" har det dog været nødvendigt at antage en turrate, idet der ikke findes et godt estimat på mindre butikker i vejreglen f.eks. en Matas- eller Imercobutik. Turraten for øvrige detailhandel er derfor blot anslået til at ligge på 40 % af turraten for en dagligvarebutik.

Tabel 15: Estimeret trafik i forhold til turrater for specifikke turformål.

Turformål	Etageareal (m ²)	Antal boliger og butikker	Turrate	Spidstimeandel	Spidstime pr. retning
Lejligheder	27.530	380	3,4	10 %	129
Dagligvarebutik	1.250	12,5*	156	12 %	234
Øvrige detailhandel	300	3	62,4***	12 %	23
Samlede trafik i spidstimer					386
* Det pt. forventede, at kundevedtatte butiksareal i dagligvarebutikken forventes udgøre 1.250 kvm. Der vil herudover være lagerfaciliteter og personalerum tilknyttet butikken. Idet disse faciliteter ikke formodes at generere nogen nævneværdig trafik, er det derfor fravalgt at medregne disse arealer i trafiksestimatet for dagligvarebutikken.					
** Turrater for dagligvarebutik er angivet pr. 100 kvm. Derfor deles dagligvarebutiksarealet med 100 for at omregne til antal "stk.".					
*** For "øvrige detailhandel" har det været nødvendigt at antage en turrate, idet der ikke findes et godt estimat på mindre butikker i vejreglen, eks. en matas- eller imercobutik. Turraten for øvrige detailhandel er derfor blot anslået til at ligge på 40 % af turraten for en dagligvarebutik (40 % af 156 = 62,4).					
Kilder: AFRY 2022e: Trafikafvikling og trafiksikkerhed (bilag 2)					

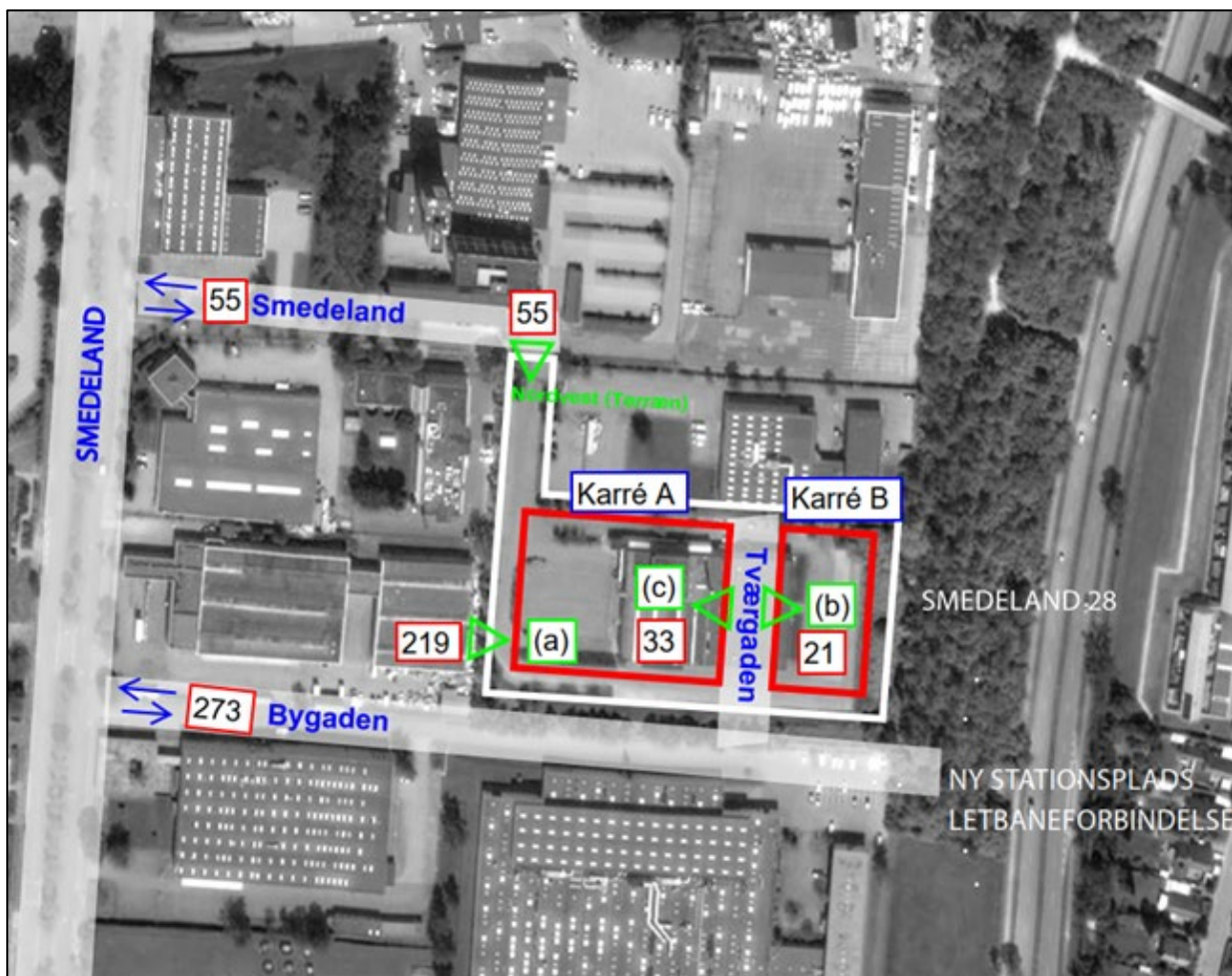
⁹ Turrater er et tal for, hvor mange ture der genereres til og fra en given funktion pr. døgn. Antallet af ture kan enten angives pr. årsdøgn eller pr. hverdagsdøgn ligesom antallet af ture kan være for forskellige transportmidler. Funktionerne kan være boliger af forskellige typer, kontor, erhvervsområder, offentlige funktioner m.m. Turrater anvendes bl.a. til at fastlægge trafikken til nye byområder eller nye funktioner i byerne f.eks. i forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner, trafikplaner m.m. Disse tal bruges f.eks. til vurdering af kapacitet og udformning af de omkringliggende trafikale anlæg (Vejdirektoratet 2020).

Det forventede butiksareal til detailhandel i dagligvarebutikken forventes at udgøre 1.250 m². Der vil herudover være lagerfaciliteter og personale rum tilknyttet butikken. Idet disse faciliteter ikke formodes at generere nogen nævneværdig trafik, er det derfor fravalgt at medregne disse arealer i trafiksestimatet for dagligvarebutikken.

Tabel 16: Estimeret trafik fordelt på adgangsveje.

Adgangsvej	Destination (parkeringsareal)	Antal p-pladser	Genereret trafik til/fra adgangsveje i spidstimer	Genereret trafik til/fra adgangsvej inkl. 15 % reduktion
Smedeland	Nordvest (terræn)	53 (17 %)	63	53
	a) Sydvest (konstruktion)	211 (67 %)		
Bygaden	b) Tværgaden, sydvest (konstruktion)	20 (6 %)	322 (a = 257, b = 26, c = 39)	272 (a = 219, b = 21, c = 33)
	c) Tværgaden, sydøst (terræn)	32 (10 %)		
I alt fra hele området:		316 (100 %)	386	328
Kilder: AFRY 2022e: Trafikafvikling og trafiksikkerhed (bilag 2)				

I estimatet er der forudsat en jævn fordeling af trafikken på områdets parkeringsarealer alt efter deres individuelle størrelse. Ligeledes er det antaget, at trafikken til områdets forskellige faciliteter ligeledes er jævnt fordelt på de tilgængelige parkeringsarealer uanset, at visse af disse parkeringsarealer er tættere på en specifik facilitet end andre. Dette vurderes som realistisk, idet området overordnet set har en relativt begrænset størrelse, og således virker gåafstandene realistisk.



Figur 27: Illustration af estimeret trafik fordelt på de fire primære parkeringsdestinationer i projektområdet: Nordvest, (Terræn) - (a) Sydvest (Konstruktion) – (b) Tværgaden, Sydøst (Konstruktion) – (c) Tværgaden, Sydøst (terræn).

Det faktum, at grunden er placeret lige ud for en kommende letbanestation langs Nordre Ringvej, forventes at have betydning for det genererede antal biler til og fra grunden. Herudover vurderes det, at trafikken til/fra den planlagte dagligvarebutik og øvrig detailhandel til dels vil bestå af lokal trafik internt i boligområdet og derfor i en vis udstrækning også vil bestå af cyklister eller fodgængere.

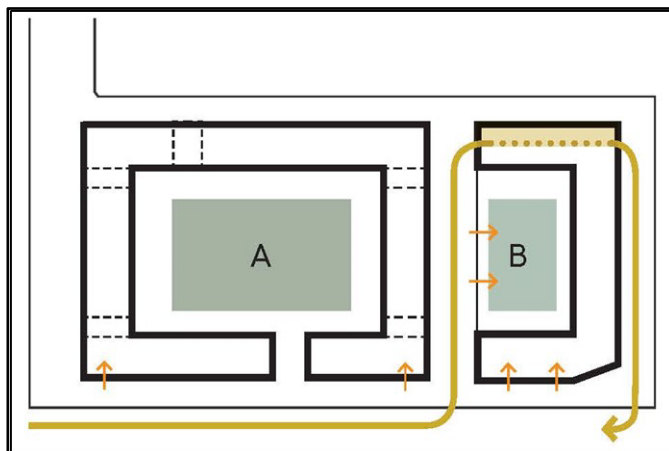
De to forhold vedrørende stationsnærhed og lokaltrafik til dagligvarebutik + øvrig detailhandel er antaget at give en samlet reduktion på 15 % af den genererede trafik. Dette vurderes som realistisk set i lyset af, at trafikken til/fra dagligvarebutik + øvrig detailhandel udgør ca. 70 % af den samlede, estimerede trafik til/fra området, og at en vis del af områdets beboere ligeledes forventes at anvende letbanen til arbejde i stedet for bilen.

Uanset reduktion eller ej vurderes den genererede trafik fra/til området dog ikke at give anledning til kødannelser på adgangsvejene ved overgangen til den nord-syd-gående delstrækning af Smedeland Boulevard mellem Fabriksparken og Gamle Landevej.

7.1.1.1.2 Varetransport til dagligvarebutikker og butikker

De i bebyggelsen mindre butikker forventes at blive serviceret af leverancer i mindre varevogne og/eller kurerbiler og lignende, mens dagligvareforretningen forsynes med varer ved brug af lastbiler på anslået 12 m og op til 16,5 m (trækker/trailer).

Vareindleveringen forventes at ske fra morgenstunden fra kl. 07:00, og den sidste lastbil forventes at være ude af matriklen kl. 22.00 – sidstnævnte af hensyn til støj. Den planlagte dagligvareforretnings butiksareal antages at blive 1.200 m², og der forventes forsyning af varer til butikken 1 – 3 gange pr. dag. Selve losningen og eventuel læsning med returvarer/emballage foregår i den lukkede lagertilkørselsbygning, hvorfor støjgener i forbindelse med kørsel af paller og pladsmæssige gener på områdets fælles veje er reduceret til et minimum. Belastningen af området med tung varetransport er således 1 – 3 gange i dagtimerne (kl. 07.00 – 22.00) gennem Tværgaden og ud via den østlige vej – hvorfor der således i denne logistikløsning ikke forekommer bakkende lastbiler – se Figur 28.



Figur 28: Princip for vareindlevering og kunde adgang.

7.1.1.1.3 Varebiler

De varebiler, der forventes at servicere beboerne i området med hjemmелеvering af f.eks. madvarer og pakker, kan ankomme til området via de to indkørsler, ved enten matriklens nordlige adgangsvej med tilhørende parkeringsareal eller fra adgangsvejen, Bygaden, samt Tværgaden længere mod øst. Leveringen forventes at ske til nærmeste punkt, i forhold til slutdestination, hvor køretøjerne kan standse f.eks. ved kantsten eller på en parkeringsplads.

7.1.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

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

7.1.1.3 Sammenfatning

Det forventes ikke, at den samlede trafik fra/til planforslagets delområde 1 vil give anledning til kødannelser eller på anden vis pladsmæssige gener, da adgangsforhold vurderes tilstrækkelige, mængden af den genererede trafik er begrænset, og planområdet er stationsnært beliggende til den kommende letbanestation.

personbilerne til området via Bygaden (267 køretøjer) og i mindre omfang fra Smedeland (53 køretøjer). Renovations- og varebiler til blandt andet dagligvarebutikken vil også have adgang til området fra de to ovennævnte adgangsveje. Varelevering afvikles desuden ensrettet omkring Karré B via Tværgaden, hvilket mindsker antallet af konflikter med bakkende biler fra parkeringspladserne og ikke mindst bløde trafikanter.

7.1.2.1.2 Bløde trafikanter

Der etableres cykelstier på den nordlige stiforbindelse og langs Bygaden. Disse stiforbindelser vil binde det planlagte boligområder mod nord sammen med letbanen og stationspladsen. En forudsætning for gode forhold for cyklisterne er, at cykelstierne udformes efter vejreglernes forskrifter, f.eks. at de er brede nok og har god belægning. Det kan desuden anbefales at etablere ensrettede cykelstier, hvor det er muligt. Ensrettede cykelstier i begge vejsider betragtes i de fleste tilfælde som den mest trafiksikre løsning, grundet færre opmærksomhedskrævende konflikter og er samtidigt mindre pladskrævende end dobbeltrettede cykelstier.

For generelt at sikre god trafiksikkerhed for cyklister, er det essentielt at skabe sikre krydsningspunkter for cyklisterne, især fra Bygaden i østgående retning, hvor cyklisterne skal dreje til venstre ind ad boligområdets sideveje. Her anbefales løsninger, hvor cyklister kan afvente venstresving på ventearealer orienteret vinkelret på kørebanen, således oversigtsforholdene for cyklisterne er bedst mulige i begge retninger.

Fodgængere vil generelt kunne færdes frit i området herunder på områdets fortove og omkring bebyggelsens ydre kantzoner samt i gårdarealerne. Det skal overvejes at etablere en krydsningsfacilitet for fodgængere i Tværgaden for at skabe en sikker passage mellem Karré A og Karré B. Det bør sikres, at udformning og placering af krydsningsfaciliteten ikke er i konflikt med bilisterne. Det er generelt positivt for fodgængerne, at de er henvist til fodgængerarealer på bebyggelsens ydre kantzoner, idet fodgængere således netop som udgangspunkt friholdes fra konflikter med bakkende biler fra parkeringspladserne.

På den sydlige side af Bygaden ligger der i dag placeret flere erhverv blandt andet et Electrolux varelager. Fodgængere og cyklister forventes kun i mindre omfang at have behov for at krydse Bygaden til disse erhverv. Fælles for både cyklister og fodgængere er, at trafiksikkerheden kan udfordres ved ind- og udkørslen til parkeringskælderen i den vestlige del af Karré A. Det er her vigtigt at tydeliggøre, hvem der har vigepligt for hvem og skabe gode oversigtsforhold, eventuelt med spejle, afmærkning, ændret belægningstype i konfliktområdet og lignende. Især er det essentielt at skabe gode oversigtsforhold for bilerne, der skal køre ud fra parkeringskælderen. Lignende opmærksomhedspunkter gælder i øvrigt i forbindelse med varelageret i Karré B.

7.1.2.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

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

7.1.2.3 Sammenfatning

Der forventes ikke at komme markante trafikikkerhedsproblemer i lokalplanforslagets område 1. Dette vurderes blandt andet på grund af forventning om et lavt hastighedsniveau på boligvejene i området, en relativ begrænset trafikmængde samt planer om tildeling af særskilte arealer til fodgængere og cyklister, hvor det er muligt. Dog må der sikres trafiksikre krydsningsmuligheder især på Bygaden samt i forbindelse med ind- og udkørsler fra parkeringskælder og varelager.

7.1.2.4 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **en mindre negativ påvirkning** på trafikikkerheden i nærområdet til delområde 1 eller delområde 2 og 3.

7.1.3 Parkering

7.1.3.1 Delområde 1

Lokalplanforslaget giver mulighed for op til 380 boliger, detailhandel og liberalt erhverv i det stationsnære kerneområde til den kommende letbanestation Glostrup Nord. Bygherre har oplyst, at areal til detailhandel og liberalt erhverv estimeres til henholdsvis 1.600 m² (1.200 m² butiksareal) og 230 m².

7.1.3.1.1 Parkering for biler

Retningslinje 7.1 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) angiver, at parkeringsnormen for biler ved etagebebyggelse er 1,5 parkeringsplads pr. bolig, samt for kontor og liberalt erhverv og kundeorienteret serviceerhverv er 1,0 parkeringsplads pr. 50 m². Parkeringsnormen for butikker er 1,0 parkeringsplads pr. 25 m². Endvidere fremgår det af retningslinje 7.3, at i det stationsnære kerneområde (0 – 600 m fra stationen) skal så vidt muligt parkeringsnormen for biler reduceres med 50 %.

Samtidig er det muligt at reducere parkeringsnormen yderligere, såfremt at der bliver etableret en delebilsordning jf. retningslinje 7.9 – 7.11:

7.9

I det stationsnære kerneområde kan parkeringsnormen reduceres i bebyggelser med minimum 75 boliger med fællesparkering, hvis der etableres en delebilsordning.

7.10

Parkeringsnormen kan reduceres med op til 4 parkeringspladser for hver anlagt delebilspladser.

Den reduceret parkeringsnorm ved delebilsordning kan maksimalt anvendes på 1 delebilspladser for hver 25. bolig.

7.11

Ved etablering af delebilsordning skal der samlet anlægges minimum 0,59 parkeringspladser pr. bolig.

Nedenstående Tabel 17 viser antallet af parkeringspladser, der skal etableres:

<i>Tabel 17: Antal parkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034</i>	
	Parkeringspladser
Parkeringsnorm for biler ved etagebebyggelse jf. retningslinje 7.1, tabel 11 i Kommuneplan 2022 – 2034	1,5 pr. bolig
Antal parkeringspladser til biler projektet skal have før reduktion (380 boliger x 1,5 pr. bolig)	570
50 % reduktion af parkeringspladser i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.3	285
Maksimal antal delebilspladser jf. retningslinje 7.10	1 pr. 25 boliger

<i>Tabel 17: Antal parkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034</i>	
Maksimal antal delebilsparkeringspladser projektet kan have (380 boliger / 25 boliger)	15
Ved delebilsordning skal der samlet anlægges min. 0,59 p-pladser pr. bolig jf. retningslinje 7.11	224
Parkeringsnorm for biler ved butikker jf. retningslinje 7.1, tabel 12 i Kommuneplan 2022 – 2034	1,0 pr. 25 m ²
Antal parkeringspladser til biler projektet skal have før reduktion (1.200 m ² / 25 m ²)	48
50 % reduktion af parkeringspladser i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.3	24
Parkeringsnorm for biler ved kontor og liberalt erhverv jf. retningslinje 7.1, tabel 12 i Kommuneplan 2022 – 2034	1,0 pr. 50 m ²
Antal parkeringspladser til biler projektet skal have før reduktion (230 m ² / 50 m ²)	5
50 % reduktion af parkeringspladser i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.3	2
Samlet antal parkeringspladser (224 bolig + 24 butik + 2 liberalt erhverv)	<u>250</u>

7.1.3.1.2 Handicapparkering

Handicapparkeringsnormen skal jf. retningslinje 7.16 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) beregnes ud fra den ikke reducerede parkeringsnorm:

<i>Tabel 18: Parkeringsnorm for handicapparkeringspladser</i>		
Antal almindelige parkeringspladser	Handicappladser 3,5 × 5,0 m	Handicappladser 4,5 × 8,0 m
1 - 9	0	1
10 - 25	1	1
26 - 50	1	2
51 - 75	2	2
76 - 100	2	3
101 - 150	3	3
151 - 200	3	4
201 - 500	4	4
501 – 1.000	4	5

Nedenstående Tabel 19 viser antallet af handicapparkeringspladser, der skal etableres:

<i>Tabel 19: Antal handicapparkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034</i>	
Handicapparkeringspladser jf. retningslinje 7.16 til boliger	Parkeringspladser
Handicappladser 3,5 × 5,0 m (når der er mellem 501 – 1.000 almindelige parkeringspladser før reduktion)	4
Handicappladser 4,5 × 8,0 m (når der er mellem 501 – 1.000 almindelige parkeringspladser før reduktion)	5

7.1.3.1.3 Parkering for cykler

Retningslinje 7.17 i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) angiver, at parkeringsnormen for cykler ved etagebebyggelse er 2 cykelparkeringspladser pr. bolig, samt for kontor og liberalt erhverv og kundeorienteret serviceerhverv er 2 cykelparkeringspladser pr. 100 m². Parkeringsnormen for detailhandel/butikker er 4 cykelparkeringspladser pr. 100 m².

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

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

<i>Tabel 20: Antal cykelparkeringspladser der skal etableres jf. Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034</i>	
	Cykelparkeringspladser
Parkeringsnorm for cykler i det stationsnære kerneområde jf. retningslinje 7.18 i Kommuneplan 2022 – 2034	3 pr. bolig
Antal udlagte parkeringspladser til cykler projektet skal have (380 boliger x 3 pr. bolig)	1.140
Antal anlagte parkeringspladser til cykler projektet skal have (380 boliger x 2 pr. bolig)	760
Antal ladcykelparkeringspladser pr. anlagt parkeringsplads til delebil jf. retningslinje 7.19	3
Antal parkeringspladser til ladcykler projektet skal have (15 delebils-parkeringspladser x 3 ladcykelparkeringspladser)	45
Parkeringsnorm for cykler ved detailhandel jf. retningslinje 7.17, tabel 16 i Kommuneplan 2022 – 2034	4,0 pr. 100 m ²
Antal parkeringspladser til cykler projektet skal have for detailhandel (1.200 m ² / 100 m ²) = 12 x 4 cykelparkeringspladser	48
Parkeringsnorm for cykler ved kontor og liberalt erhverv jf. retningslinje 7.17, tabel 16 i Kommuneplan 2022 – 2034	2,0 pr. 100 m ²
Antal parkeringspladser til cykler projektet skal have for kontor og liberalt erhverv (230 m ² / 100 m ²) = 2,3 x 2 cykelparkeringspladser	5

7.1.3.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

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

7.1.3.3 Sammenfatning

Anvendelsen af delebilsparkeringen kan vise sig at være dynamisk med tiden og forudsætter, at ordningen etableres af private beboere eller virksomheder. Anvendelsen af delebilsparkeringer er ikke uden risici for, at der kan opstå et større behov for parkeringer, end hvad der reelt bliver etableret. Dette kan tvinge beboere til at parkere ulovligt og u hensigtsmæssigt for trafikken og trafikikkerheden i området. For at delebiler benyttes i et givent område antages der en række forudsætninger¹⁰:

- Delebilen skal være placeret i umiddelbar nærhed af anden offentlig transport
- Der skal være nok kapacitet, således at brugerne oplever, at der er en bil til rådighed
- Parkeringsmulighed for privatbiler skal være begrænset
- Der skal være nok kapacitet til parkering af cykler

Det vurderes, at ovenstående forudsætninger er til stede for benyttelsen af delebiler i delområde 1, dels fordi området er i stationsnær afstand til den kommende Glostrup Nord Letbanestation, og parkeringskravet i området er relativt lavt. Hertil kan der i det konkrete planforslag etableres en dagligvarebutik, hvilket vil reducere nødvendigheden af at køre uden for området efter varer. Derudover etableres der mindst 813 cykelparkeringspladser + 45 ladcykelparkeringspladser, som også vurderes at være med til at mindske benyttelsen af private biler.

Overordnet kan det dog ikke afvises, at der i perioder kan opstå moderat mangel på parkering inden for det aktuelle planområde.

7.1.3.4 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **en mindre negativ påvirkning** på parkering for biler i planforslagets delområde 1. Dog kan det ikke afvises, at der i perioder kan opstå mangel på enkelte parkeringspladser til biler i lokalplanforslagets område.

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

7.1.4 Støj fra trafik

Lokalforslaget ligger erhverv i et byområde med støj fra trafik både i form af støj fra veje især Nordre Ringvej (Ring 3) og fra den kommende letbane i Ring 3 samt den nærliggende letbanestation.

7.1.4.1 Planlovens § 15 a, stk. 1

En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener, jf. [planlovens](#) § 15 a, stk. 1. Dette skal ske med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 13, 23 og 26¹¹.

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

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

¹⁰ Disse forudsætninger er indsamlet fra Viatrafik samt Danske By- og Delebiler i forbindelse med lokalplanarbejde for Smedeland 38 i Hersted Industripark (UTF 2020: Notat om delebiler til brug ved lokalplansarbejde for Smedeland 38). Forudsætningerne understøttes i bl.a. Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. 2015: *Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale*. DTU Transport. DTU Transport. Notat Vol. 19

¹¹ På tidspunktet for lokalplanens vedtagelse § 15, stk. 2, nr. 13, 22 og 25.

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

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

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

Som følge af den brede formulering af § 15, stk. 2, nr. 13, har det hidtil været antaget i praksis, at der ikke kan stilles krav om, at støjhensynet skal varetages på en bestemt måde. Bestemmelser, der på anden vis sikrer tilstrækkeligt lavt støjniveau, og således f.eks. giver muligheder for anvendelse af teknik, der ikke er kendt ved lokalplanens vedtagelse, og som ikke er en afskærmning eller isolering af eksisterende eller ny boligbebyggelse, er derfor ikke i strid med planloven. Det er således i praksis anset for tilstrækkeligt, at en lokalplan indeholder en bestemmelse om, at udnyttelsen af et lokalplanområde kun kan ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier¹².

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

Af planlovens § 15, stk. 2, nr. 26 fremgår det, at der i en lokalplan kan optages bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller i områder for blandede byfunktioner.

Bestemmelsen i planlovens § 15, stk. 2, nr. 26 er udtryk for såkaldt "*huludfyldningsregel*", som blandt andet muliggør planlægning for ny boligbebyggelse i områder for blandede byfunktioner, når der i lokalplanen fastsættes bestemmelser om støjisolering af de nye boliger.

7.1.4.3.1 "Huludfyldningsreglen" og støj fra trafik

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

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

Ovennævnte vejledninger skelner mellem blandt andet:

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

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

- Alle udendørs arealer, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end 58 dB for vejtrafikstøj og 64 dB for jernbanetrafikstøj. Det samme gælder områder i nærheden af boliger, der overvejende anvendes til færdsel til fods (f.eks. gangstier, men ikke fortove mellem boligen og vejen), og

¹² Naturklagenævnets afgørelse af 4. november 1999, gengivet i KfE 2000.135.

- Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på højst 46 dB for vejtrafikstøj og 52 dB for jernbanetrafikstøj indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer (f.eks. med særlig afskærmning uden for vinduet eller særligt isolerende konstruktioner), samt
- Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.

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

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

7.1.4.3.2 "Huludfyldningsreglen" og ekstern støj fra virksomheder

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

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

- Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligernes, har et støjniveau som er lavere end den vejledende grænseværdi i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984 for den relevante områdetype. Det samme gælder områder i nærheden af boligen, der overvejende anvendes til færdsel til fods (for eksempel gangstier, men ikke fortove), og
- Boligernes facader udformes, så støjniveauet i sove- og opholdsrum indendørs med åbne vinduer ikke overstiger værdierne i [Tabel 21](#) (eksempelvis ved særlig afskærmning udenfor vinduerne eller særligt støjisolerende konstruktioner):

Tabel 21: Vejledende grænseværdier for støjbidrag fra virksomheder, indendørs i sove- og opholdsrum i støjisolerede boliger mv.			
Områdetype	Mandag - fredag kl. 07.00 – 18.00 lørdag kl. 07.00 - 14.00	Mandag - fredag kl. 18.00 – 22.00 lørdag kl. 14.00 – 22.00 søn- og helligdag kl. 07.00 – 22.00	Alle dage kl. 22.00 - 07.00
1. Blandet bolig og erhverv	43 dB(A)	33 dB(A)	28 dB(A)
2. Etableret boligområde	38 dB(A)	33 dB(A)	28 dB(A)
3. Åben og lav boligbebyggelse	33 dB(A)	28 dB(A)	23 dB(A)
Værdierne gælder for støjbelastningen L _r fra hver enkelt virksomhed, bestemt over et referencetidsrum på 8 timer om dagen (dog kun 7 timer lørdage kl. 07 – 14 og 4 timer lørdage kl. 14 - 18), en time om aftenen og ½ time om natten. Der forudsættes en efterklangstid på 0,5 sekunder, samt at alle oplukkelige vinduer er åbnet 0,35 m ²			

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

7.1.4.3.2 Opholdsarealer i Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034

Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034, retningslinje 8.1 definerer følgende om opholdsarealer i blandet bolig og erhvervsområder:

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

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

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

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

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

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

7.1.4.4 Planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 2: Blandede byfunktioner

Planklagenævnet har i [afgørelse af 23. september 2020](#) (sagsnummer 20/03225) præciseret Planlovens § 15, stk. 2, nr. 26 vedrørende anvendelsen af blandede byfunktioner:

”Planklagenævnet finder enstemmigt, at bestemmelsen i planlovens § 15, stk. 2, nr. 26, også omfatter tilfælde, hvor der lokalplanlægges for områder, der samtidig udlægges i kommuneplanen til område for blandede byfunktioner.

Nævnet lægger vægt på, at bestemmelsen blot henviser til, at området skal være et område for blandede byfunktioner, jf. planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 2, og denne bestemmelse omhandler, at kommunen fastsætter rammer med hensyn til blandede byfunktioner, ikke at dette allerede tidligere er sket. Der er heller ikke i øvrigt noget i bestemmelsens formulering, som synes at begrænse anvendelsen til den situation, hvor området allerede er etableret som et område for blandede byfunktioner.

Desuden fremgår det af forarbejderne, at der kan stilles krav om, at ny boligbebyggelse i områder, der udlægges til blandede byfunktioner.

Planklagenævnet finder, at denne formulering af bestemmelsen indebærer, at bestemmelsens anvendelsesområde omfatter områder, der senest samtidig med lokalplanen i kommuneplanen udlægges som et område for blandede byfunktioner”.

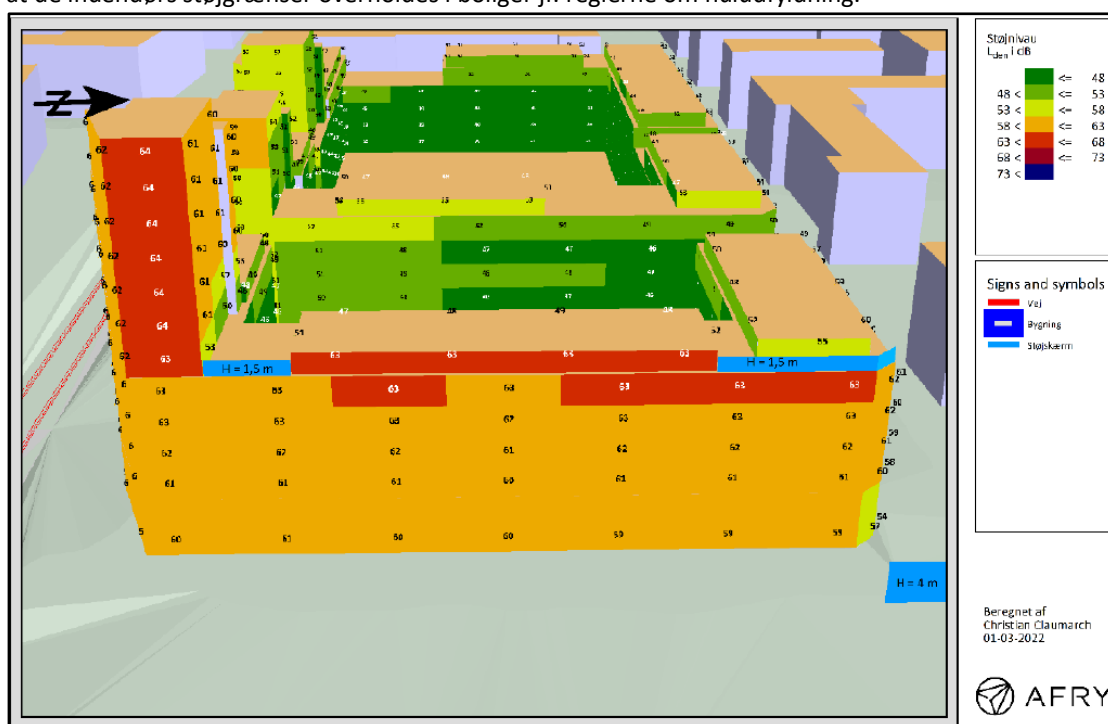
7.1.4.5 Støj fra veje

7.1.4.5.1 Delområde 1

I delområde 1 i lokalplanforslaget er der mulighed for at etablere etageboliger og erhverv i et byområde med støj fra trafik, og umiddelbart øst for lokalplanområdet ligger Nordre Ringvej, Ring 3, hvor der især i myldretiden er meget trafik.

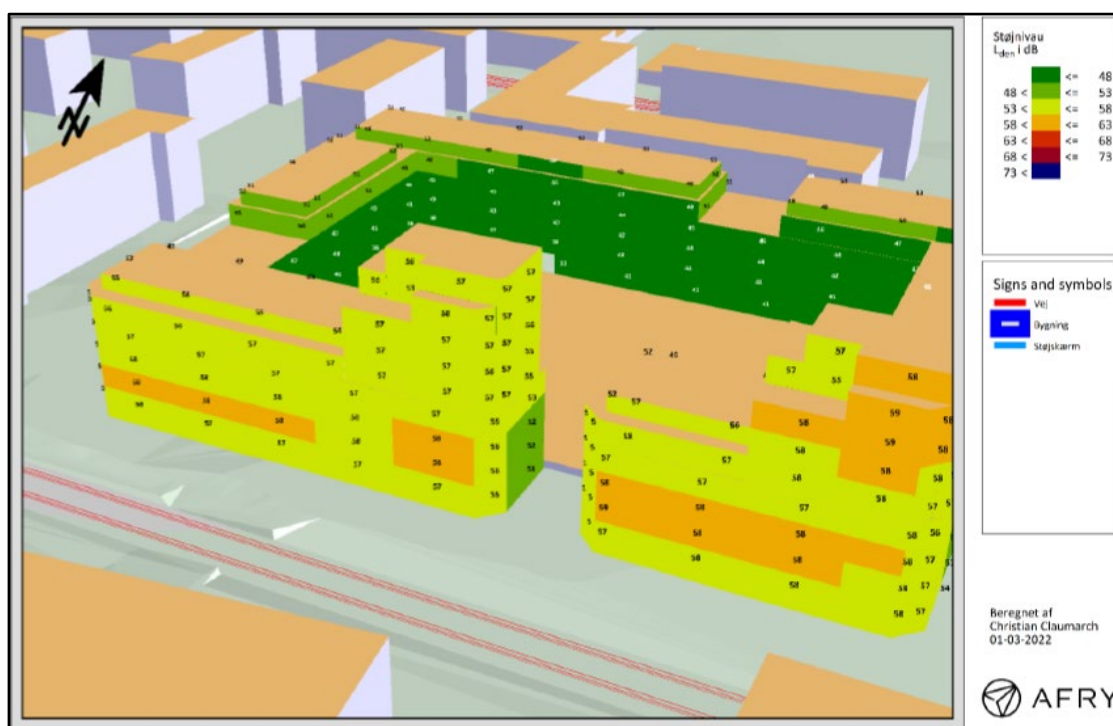
Rådgivningsvirksomheden [AFRY](#) har i forbindelse med udarbejdelsen af nærværende miljøvurdering foretaget beregninger af trafikstøjbelastningen på det aktuelle planforslags delområde 1 (AFRY 2022c – se bilag 4).

Beregningerne viser, at på hovedparten af bebyggelsen er støj fra veje under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#). De mest støjbelastede facader er belastet med 64 dB, som vist på Figur 30, hvilket er et niveau, hvor der findes tekniske løsninger til at dæmpe støjen i facaden således, at de indendørs støjgrænser overholdes i boliger jf. reglerne om huludfyldning.



Figur 30: Støj fra veje på facaden mod Nordre Ringvej/Ring 3 (den østlige facade af bebyggelse B).

De facader, der er mest belastet af støj fra veje, er primært dem langs bygaden og mod Nordre Ringvej.



Figur 31: Støj fra veje på facaden mod bygaden (syd).

Altaner, der er belastet med støj fra veje over Miljøstyrelsens grænseværdi på 58 dB, skal der være foranstaltninger til at sikre overholdelse af grænseværdien. Ved mindre overskridelser kan dette løses med indeliggende altaner med tæt værn, og hvor loftet i altanrummet er støjabsorberende. For mere støjplagede altaner kan anvendes glasskydepartier for at nedbringe støjen.

De indvendige gårdrum ligger godt beskyttet mod trafikstøj af bebyggelsen, og dermed er størstedelen af opholdsarealer støjbelastede under grænseværdien 58 dB. Opholdsarealer på tagterrasser mod Nordre Ringvej kan afskærmes effektivt med støjskærme på 1,5 meters højde. Opholdsarealer på terræn kan overholde grænseværdierne for støj ved etablering af en 10,5 meter lang og 4 meter høj støjskærm i det nordøstlige hjørne af området.

7.1.4.5.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er således et teknisk anlæg i form af vejanlæg og klimatilpasningsanlæg, og delområderne er således ikke omfattet af de vejledende grænseværdier for støj fra veje jf. afsnit 2.2 i [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#).

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

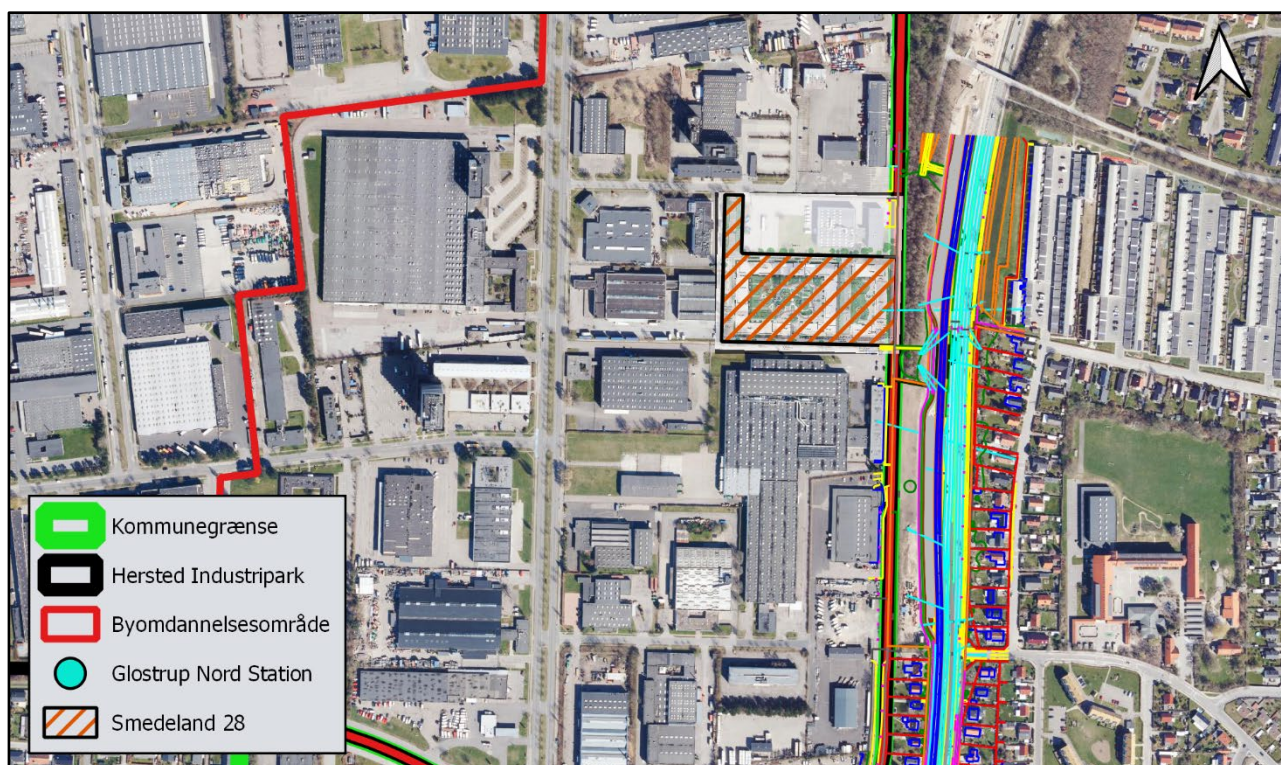
Det fremgår af vurderingen i førnævnte miljøvurdering, at en realisering af visionerne i Masterplan Hersted 2045 vil de vejledende grænseværdier være overholdt for områder, der ikke ligger umiddelbart ud til en vej og for områder, der ligger skærmet bag bygninger. Ved passende placering af udendørs opholdsarealer,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

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

7.1.4.6 Støj fra letbane og station

7.1.4.6.1 Delområde 1

Den kommende letbane, der kommer til at løbe langs med Ring 3, ligger øst for lokalplanområdet.



Figur 32: Den kommende letbane 'Hovedstadens Letbane' vil komme til at ligge umiddelbart øst for lokalplanområdet.

Transportministeriet har i forbindelse med anlægsloven for den kommende letbane i Ring 3 udarbejdet en miljøkonsekvensrapport, tidligere benævnt VVM-redegørelse, hvoraf det fremgår, at en forbigående personbil giver kortvarigt anledning til et støjniveau på ca. 75 dB(A) i 10 meters afstand, og en lastbil giver et støjniveau på ca. 85 dB(A). Et forbigående letbanetog giver kortvarigt anledning til et støjniveau på ca. 75 dB(A) i 10 meters afstand, hvilket er på niveau med en forbigående personbil ([Transportministeriet 2015](#)).

Som en tommelfingerregel vil ændringer i støjniveauer opleves som vist i nedenstående tabel, hvor ændring i trafikmængden, som skal til for at forårsage ændringen i støjniveau, ligeledes er angivet:

Tabel 22: Oplevet ændring i støjniveau

Ændring i støjniveau	Oplevet ændring	Ændring i trafikmængde
1 dB	Kan næsten ikke opfattes	Faktor 1,25
3 dB	En lille ændring	Faktor 2
6 dB	En væsentlig ændring	Faktor 4
10 dB	En stor ændring – opfattes som en halvering/fordobling	Faktor 10
20 dB	En meget stor ændring	Faktor 100

Kilde: Letbane på Ring 3 – VVM-redegørelse ([Transportministeriet 2015](#))

I Miljøstyrelsens tillæg til vejledning nr. 1 fra 1997: "[Støj og vibrationer fra jernbaner](#)" fra 2007 defineres begrebet et "forbikørende tog" som aktiviteter,

"der er nødvendigt forbundet med den normale trafikafvikling, som f.eks. kørsel mellem stationerne, ophold ved perron for at afsætte eller optage passagerer, tilfældige togstandsninger, for eksempel ved signal, ophold forårsaget af to togs krydsning, uden at der optages eller afsættes passagerer eller gods, og lignende aktiviteter i tilknytning til togets fremførelse".

Letbanen vil give anledning til støj, når den er i drift. Støjudbredelsen fra en letbane er dog så begrænset, at den samlede trafikstøj langs trafikerede veje og nær jernbaner ofte vil opleves som uændret. Aktiviteter ved letbanens stationer forventes ikke at bidrage til væsentlig støj ved nærmeste naboer. På stationer vil der blive installeret højttaleranlæg (PA-anlæg), som vil kunne benyttes til at give passagerer information blandt andet om eventuelle driftsforstyrrelser. Anlæggene kan være hørbare i omgivelserne, men vurderes ikke at give anledning til støjgener jf. Transportministeriets miljøkonsekvensrapport fra 2015.

7.1.4.6.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 ligger i afstand, hvor støj fra letbane og station vurderes ikke at kunne påvirke disse delområder.

7.1.4.7 Sammenfatning

På hovedparten af bebyggelsen er støjbelastning fra støj fra veje under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på $L_{den} = 58$ dB. De mest støjbelastede facader er belastet med $L_{den} = 64$ dB, hvilket er et niveau, hvor der findes tekniske løsninger til at dæmpe støjen i facaden således at de indendørs støjgrænser i henhold til "huludfyldningsreglen" overholdes i boliger.

De støjbelastede facader er primært dem langs bygaden og mod Nordre Ringvej (Ring 3). Opholdsarealerne er generelt ikke udfordret af støj fra veje, men der skal dog opsættes støjskærme på tagterrassen mod Nordre Ringvej (Ring 3), og for opholdsarealerne på terræn skal der opsættes et enkelt støjhegn for at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje på $L_{den} = 58$ dB.

Letbanen på Ring 3 forløber i eller langs veje med forholdsvis høj trafikintensitet, undtagen på en kortere strækning i Ishøj. Da støjbidraget fra letbanen er relativt lille i forhold til støjen fra vejene langs letbanens linjeføring, vil letbanens støjmæssige betydning være meget begrænset. Den samlede trafikstøj vil flere steder falde som følge af færre biler og nedsat hastighed. På vejstrækninger med lav trafikintensitet f. eks. i Ishøj, og hvor skærmende bygninger fjernes for at give plads til letbanen, vil støjniveauet stige lokalt (Transportministeriet 2015).

7.1.4.8 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **at have en væsentlig negativ påvirkning** i form af en **moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed i forbindelse med støj fra veje og letbane samt Glostrup Nord Station lokalplanforslagets delområde 1.

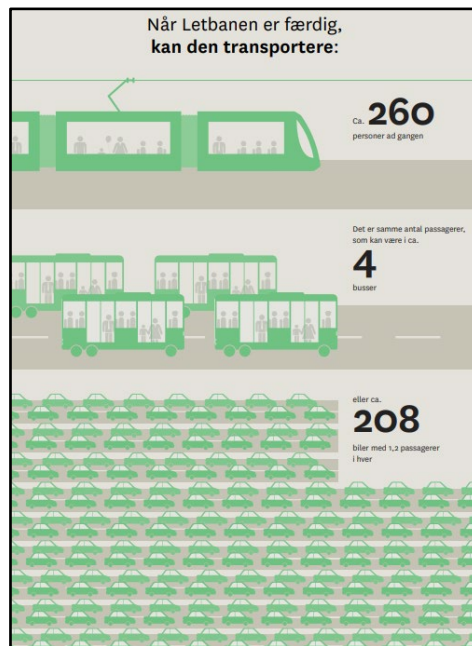
7.1.5 Støj fra parkering i konstruktion

Støj fra parkering i konstruktion skal betragtes som ekstern støj fra virksomheder. Veje, der bruges af køretøjer på vej hen til parkering i konstruktion f.eks. nedkørslen/opkørslen, er ligeledes at betragte som ekstern støj fra virksomheder (NIRAS A/S 2017; COWI A/S 2018). Dette er dog ikke tilfældet for veje, som ligeledes benyttes af andre trafikanter f.eks. gående og cyklister og/eller er udlagt til at være "shared space"¹³, da støjbidragene fra disse veje er at betragte som støj fra veje jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"](#).

7.1.5.1 Delområde 1

7.1.5.1.1 Støj fra parkering i konstruktion til dagligvarebutik

Delområde 1 i lokalplanforslagets er der mulighed for at etablere en dagligvarebutik i stueplan i karré B, der er den østligste bebyggelse i planområdet. Støjen fra dagligvarebutikken er søgt mindsket ved at indtænke dens placering og



Figur 33: Hvorledes et letbanetog kan aflaste med busser og biler i Ring 3. Et letbanetog kan medtage 260 passagerer, hvilket svarer til enten ca. 4 busser eller 208 personbiler med 1,2 passager i hver (Hovedstadens Letbane 2020).

¹³ "Shared Space" indebærer, at brugerne deler det offentlige rum med hinanden, uden at der er nogen gruppe, der er dominerende. Overordnet betragter shared space konceptet det offentlige byrum først og fremmest som rum for mennesker, en prioritering af det sociale liv, interaktionen mellem mennesker og fremme af ophold og byliv. Det betyder i praksis en nedtoning af de offentlige byrums trafikale funktion. Shared space konceptet stræber efter at skabe velfungerende og multifunktionelle byrum, hvor alle trafikantgrupper og byrumsfunktioner er sidestillede, i balance og ligeværdige. Alle trafikantgrupper integreres og færdes på samme areal. Trafikanterne tilpasser deres adfærd til den sociale adfærd, som de mennesker, der opholder sig her, udviser. Den fysiske udformning af shared space er uden den traditionelle opdeling i gang- og kørearealer og har et minimum af skiltning og afmærkning (Rambøll 2013).

adgangsveje fra start. Dermed er parkeringspladser til dagligvarebutik placeret under det dæk, der udgør beboernes udendørs opholdsareal, hvilket skærmer boligerne og opholdsareal mod støj fra parkeringspladser og kundevogne. Desforuden må dagligvarebutikken maksimalt have åben i tidsrummet kl. 07:00 – 22:00. Varelevering samt affaldshåndtering er lavet som indvendig varegård. Kørsel til varegård foregår på offentlig vej og er dermed trafikstøj. Den eneste udvendige industristøj ved varelevering er dermed kørsel fra varegård langs den østlige facade til Bygaden. Driften er begrænset ved, at varelevering ikke kan foregå i natperioden. Dermed bliver de mest støjende situationer varelevering med 4 lastbiler på 8 timer i dagperioden og varelevering med 1 lastbil per time i aftenperioden. Beregningerne viser, at miljøstyrelsens vejledende grænseværdi overholdes på facader, hvor der planlægges boliger og opholdsarealer (AFRY 2022 – bilag 6).

7.1.5.1.2 Støj fra parkering i konstruktion til beboere

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

I løbet af dagtimerne er der ingen udfordringer med støj fra nedkørslen/opkørslen, men i tidsrummet mellem kl. 22:00 – 07:00 kan der være udfordringer, hvis mange af beboerne ankommer samtidig i deres køretøjer for at parkere i parkeringskælderen. Den udfordring med støj er således kun i den værst tænkelige situationer i nattetimerne, og kan afværges ved at opsætte støjhegn ved nedkørslen/opkørslen til parkeringskælderen (AFRY 2022c – bilag 6).

7.1.5.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

7.1.5.3 Sammenfatning

Støj fra parkering i konstruktion i delområde 1 til dagligvarebutikken giver ikke anledning til udfordringer, og støj fra parkering i konstruktion til beboere kan selve nedkørslen/opkørslen giver udfordringer, men at ved at etablere et støjhegn eller en anden støjdæmpende foranstaltning ved nedkørslen/opkørslen til parkeringskælderen kan Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder overholdes i forhold til parkering i konstruktion.

7.1.5.4 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af en **ubetydelig negativ påvirkning** på menneskers sundhed i forbindelse med fra ekstern støj fra parkering i konstruktion til dagvarebutikken i planforslagets delområde 1.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **at have en væsentlig negativ påvirkning** i form af en **moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed i forbindelse med ekstern støj fra virksomheder fra parkering i konstruktion til beboerne i nattetimerne i planforslagets delområde 1.

7.1.6 Vibrationer fra letbane

Vibrationer stammer fra trafik og især jernbanetrafik, men også vejtrafik i tilfælde, hvor der er ujævnheder eller bump i vejbanen. Vibrationer kan også stamme fra bygge- og anlægsvirksomhed f.eks. ved vibrering eller ramning af pæle og spuns, og fra forskellige vibrationskilder på virksomheder eksempelvis stansemaskiner og shredder-anlæg til skrotbehandling.

Vibrationer er rystelser, der udbreder sig gennem jorden til de omkringliggende bygninger, hvor det kan give anledning til rystelser i gulve, vægge og lofter.

Der er to typer af negative effekter af vibrationer. Mærkbare vibrationer og bygningsskadelige vibrationer.

Vibrationer beskriver den oplevede gene og benævnes ofte dB(KB). "(KB)" betyder, at angivelsen af vibrationsniveauet er tilpasset den måde, mennesket opfatter (føler) vibrationerne.

Vibrationer kan fremskynde skader, som ellers ville forekomme på et senere tidspunkt. Man skal være opmærksom på, at vibrationer kan mærkes ved niveauer, der er væsentligt lavere end de niveauer, der kan medføre skader på bygninger.

I vibrationsberegningerne for jernbanetrafik er det forudsat, at skinner og hjul er godt vedligeholdt og af god kvalitet. Størrelsen af vibrationerne i den enkelte bebyggelse påvirkes også af togtypen, toglængden, hastigheden, de geologiske forhold og ikke mindst bygningskonstruktionen – se Tabel 23.

<i>Tabel 23: Vejledende grænseværdier for vibrationer fra jernbaner, herunder letbaner.</i>	
Arealanvendelse	Vægtet accelerationsniveau, L_{aw}
Boliger i rene boligområder (hele døgnet) Boliger i blandet bolig/erhvervsområde kl. 18 – 07 Børneinstitutioner og lignende	75 dB(KB)
Boliger i blandet bolig/erhvervsområde kl. 07 – 18 Kontorer, undervisningslokaler og lignende	82 dB(KB)
Erhvervsbyggeri	85 dB(KB)
Kilder: Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9 fra 1997: "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø" og Transportministeriet 2015: "VVM-redegørelse – Letbane på Ring 3"	

For at undgå vibrationer er der fastsat en planlægningsmæssig mindsteafstand mellem spormidte og forskellige arealanvendelser f.eks. boligområder, hvor afstanden er fastsat til minimum 50 meter for strækninger med fjerntog, når der kører flere end 10 tog forbi i døgnet, og 25 meter for andre strækninger jf. [Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 1 fra 1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"](#). Hvis det kan dokumenteres, at vibrationsniveauet kan overholdes, kan der dog bygges tættere ved sporet.

7.1.6.1 Delområde 1

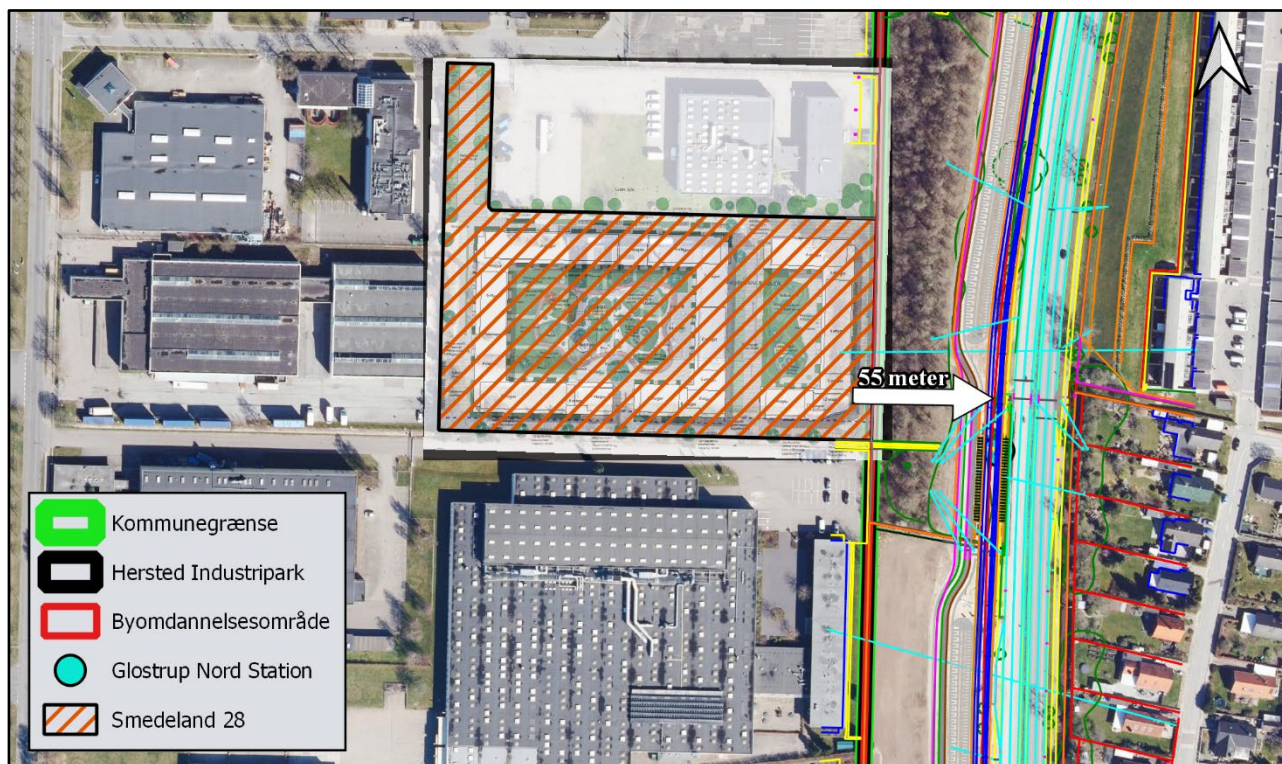
Lokalplanområdets delområde 1 ligger mod øst ud til Nordre Ringvej, Ring 3, hvori den kommende letbane er ved at blive anlagt, og den kommende letbanestation Glostrup Nord kommer til at ligge umiddelbart op imod Smedeland 28. De kommende letbanetog vil derfor komme til at stoppe og igangsætte tæt på lokalplanområdet, og det skal således klarlægges, hvorvidt det kan have en påvirkning af lokalplanområdets delområde 1.

Det fremgår af den tidligere nævnte miljøkonsekvensrapport fra 2015 ([Transportministeriet 2015](#)), at i driftsfasen kan letbanen ved de allernærmeste boliger og ved særligt vibrationsfølsomme bygninger og virksomheder give anledning til vibrationsgener. Ud over vibrationer kan anlæg og drift af en letbane også give anledning til strukturlyd, hvilket er vibrationer, der også kan sætte bygningsdele i svingninger, så der frembringes strukturlyd, der typisk er lavfrekvent (dybe lyde). Lydenergien fra strukturlyd findes i frekvensområdet under ca. 160 Hz.

7.1.6.1.1 Letbanens vibrationer i driftsfasen

Det forventes, at ibrugtagningen af det kommende bolig- og erhvervsområde på Smedeland 28 sker efter, at letbanen er sat i drift.

I ovennævnte miljøkonsekvensrapport fra 2015 om den kommende letbane fremgår det, at for de eksisterende boliger langs med banen, kan der være enkelte boliger helt tæt på den planlagte linjeføring af letbanen kan blive udsat for vibrationer og/eller strukturlyd over grænseværdierne, når letbanen sættes i drift (Transportministeriet 2015). Det fremgår dog af kortmaterialet i miljøkonsekvensrapporten, at der ikke er påvirkninger af ejendomme ved Hersted Industripark.



Figur 34: Den korteste afstand mellem bebyggelsen og letbanens spormidte er cirka 55 meter.

Den korteste afstand mellem bebyggelsen og spormidten er cirka 55 meter, og letbanen vil køre hvert 5. minut i dagtimerne og hvert 10. minut om aftenen samt på søn- og helligdage, hvilket er 12 tog i timen i dagtimerne (Hovedstadens Letbane 2022).

7.1.6.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 ligger over 50 meter fra den kommende letbane, hvor vibrationer fra letbanen vurderes ikke at kunne påvirke disse delområder.

7.1.6.2 Sammenfatning

Det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner" at mindsteafstanden for et boligområde til spormidten på strækninger, hvor der kører fjern tog, er minimum 50 meter. Et letbanetog er både betydelig mere let end et fjern tog med lokomotiv og kører med lavere hastigheder, og da mindsteafstanden endog er overholdt, forventes der ikke at være udfordringer med vibrationer eller strukturlyd i den kommende bebyggelse på Smedeland 28.

7.1.6.3 Vurdering

En vedtagelse af planforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **en ubetydelig negativ påvirkning** på menneskers sundhed, hvad angår vibrationer fra Hovedstadens letbane i lokalplanforslagets delområde 1.

7.1.7 Luftforurening fra trafik

Aarhus Universitet, DCE – *Nationalt Center for Miljø og Energi* – har udført beregninger af luftkvaliteten for alle adresser i Danmark i et projekt som kaldes "[Luften på din vej 2.0](#)", som kortlægger luftforureningen over Danmark. Aarhus Universitet har oprettet en hjemmeside ([Luften på din vej \(spatialsuite.dk\)](#)), der kan vise luftforureningen for et specifikt sted i Danmark.

Grænseværdierne i henhold til EU's Direktiv om luftkvaliteten og renere luft i Europa ([2008/50/EF](#)), bilag XI – *Grænseværdier med henblik på beskyttelse af menneskers sundhed* og bilag XIV – *Nationalt mål for reduktion af eksponering, målværdi og grænseværdi for PM_{2,5}* fra baggrundsforurening fra trafik er overholdt med en margin på cirka 70 %, 60 % og 60 % for henholdsvis nitrogendioxid (NO₂), partikler med en størrelse på op til 2,5 mikrometer (PM_{2,5}) og partikler med en størrelse på op til 10 mikrometer (PM₁₀).

7.1.7.1 Sammenfatning

Luftforureningen fra det eksisterende vejnet ligger med en god margin fra EU's grænseværdier, og selvom prognoserne forudsiger flere køretøjer på vejene i de kommende år frem – se Tabel 24, vil disse køretøjer forurene mindre enten som følge af strengere krav til udledning af forurenende stoffer fra ICE-køretøjer og en stigende andel af PHEV-køretøjer samt BEV-køretøjer og HFCV- køretøjer¹⁴.

Tabel 24: Gennemsnitlig årlig vækst i trafikarbejdet.			
År	Motorveje	Øvrige veje	Alle veje
2020 – 2025	2,2 %	1,0 %	1,4 %
2025 – 2030	1,7 %	0,4 %	0,9 %
2030 – 2035	1,5 %	0,1 %	0,7 %
2035 – 2040	0,6 %	0,5 %	0,5 %
Kilde: Trafikken i fremtiden (Vejdirektoratet 2022).			

Hvis den danske målsætning om 70 procent reduktion af drivhusgasser i 2030 i forhold til 1990, og transporten skal løfte sin proportionale andel, vil det ifølge elbilbranchen forudsætte, at der minimum skal være 1 million elbiler i Danmark i 2030 (Jakobsen, S., Flader, L., Andersen, P. B., Thingvad, A., & Bollerslev, J. 2020).

Trængselskommissionen forventer, at Hovedstadens Letbane sammen med et bedre cykelstinetværk vil medføre en lille overflytning fra bilen til den kollektive trafik og cyklen – se Tabel 25 (Trængselskommissionen 2013).

¹⁴

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

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

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

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

Tabel 25: Effekten af Trængselskommissionens strategi på antal ture i ringbyen ift. basis 2025

Transportmiddel	Effekt af strategi	Effekt af strategi i procent
Bil	- 16.000	- 0,9 %
Kollektiv trafik	+ 24.000	+ 4,8 %
Cykel	+ 13.000	+ 3,2 %
I alt	+ 21.000	+ 0,8 %

Kilde: [Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden](#) (Trængselskommissionen 2013).

Samtidig bør den reducerede parkeringsnorm og muligheder for delebilsordning i det stationsnære kerneområde jf. retningslinjerne herom i Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034 reducere andelen af privat bilejerskab og være medvirkende til at fremme den kollektive trafik og brug af cyklen.

7.1.7.2 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **en mindre negativ** påvirkning på menneskers sundhed i forhold til luftforurening fra de omkringliggende veje herunder det overordnede vejnet eller fra den trafik, som der kan genereres som følge af den anvendelse af området, som lokalplanforslaget giver mulighed for.

7.1.8 Byomdannelsesområde

Forslag til lokalplan ligger i et område, der i [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) er udpeget til et byomdannelsesområde § jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2.

Lokalplaner, som i kommuneplanen er fastlagt som et byomdannelsesområde, kan jf. planlovens § 15 a, stk. 2, udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, når kommunalbestyrelsen 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.

7.1.8.1 Ekstern støj fra virksomheder

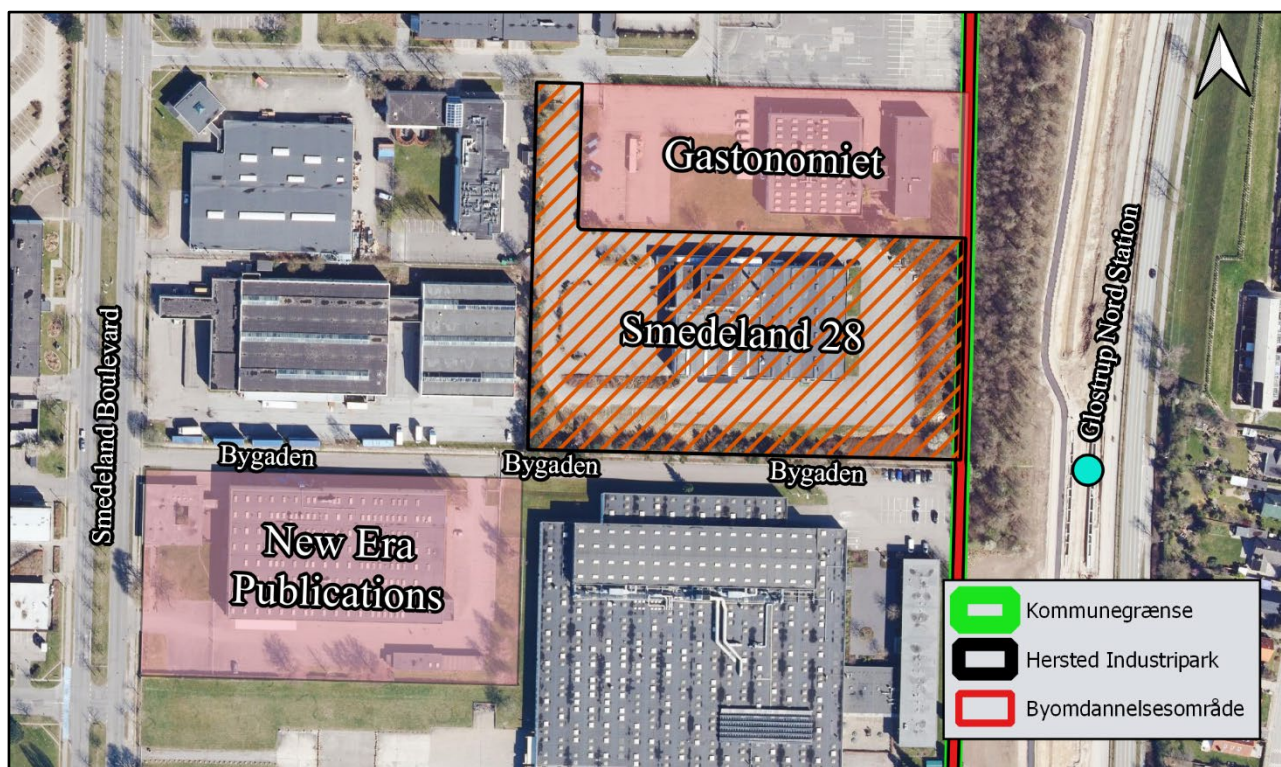
I henhold til [planlovens](#) § 16, stk. 7 skal redegørelsen i et lokalplanforslag i et byomdannelsesområde indeholde oplysning om, hvordan det sikres, at støjbelastningen bringes til ophør. En redegørelse, der forudsætter gennemførelse af støjdæmpende foranstaltninger på eksisterende virksomheder, skal indeholde nærmere oplysninger om grundlaget for vurderingen af de enkelte virksomheder, og oplysningerne skal så vidt muligt være tilvejebragt i dialog med virksomhederne.

7.1.8.1.1 Delområde 1

7.1.8.1.1.1 Eksisterende virksomheder i nærområdet

De virksomheder, der ligger inden for 200 meter fra planområdet, er blevet gennemgået i forhold til ekstern støj fra virksomheder. I dette område er der 16 virksomheder, og heraf vurderes det, at 7 virksomheder potentielt kan påvirke planområdet med ekstern støj (se Tabel 8 og Figur 15), der overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier herfor jf. Tabel 1.

Disse 7 virksomheder er blevet yderligere gennemgået jf. bilag 5, hvoraf 5 af virksomhederne ikke har ekstern støj i skel, der overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier herfor, medens 2 af virksomhederne overskrider de førnævnte grænseværdier (AFRY 2022b). Det drejer sig om følgende 2 virksomheder: New Era Publications og Gastonomiet.



Figur 35: De to virksomheder, New Era Publications og Gastonomiet, hvor de vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder overskrides i skel.

New Era Publications, Forlag og bogtrykkeri, Smedeland 20b

New Era Publications er et forlags- og bogtrykkerivirksomhed, der er beliggende på Smedeland 20B, og ligger umiddelbart sydvest for lokalplanområdet i en afstand på omkring 50 meter. Der har været bogtrykkeri på adressen siden 1976.

Der arbejdes typisk i toholdsskift mellem klokken 9 om morgenen til klokken 23 om aftenen. Det betyder, at der er arbejde i de tidsrum, som i henhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier betegnes som dag-, aften- og natteperioden jf. Tabel 1.

På hverdage er der typisk 20 ansatte, som får fri klokken 23:00, hvor de bliver transporteret fra virksomheden i bus. I de perioder, hvor virksomheden har ekstra travlt, kan der være op til 2 buskørsler på alle tidspunkter af døgnet. Busserne benytter indkørslen fra Bygaden og holder for at samle personale op ved den østvendte del af virksomhedens bebyggelse, hvor bussen holder i tomgang.

Virksomhedens leverancer, dvs. modtagelse af varer og afsendelse af produkter, foregår normalt i dagtimerne og i form af 1 ugentlig lastbil og derudover med varevogne samt personbiler. Beregningerne viser, at der i skel mod Smedeland 28 i natteperioden er en overskridelse af grænseværdien for ekstern støj fra virksomheder på 2 dB, som følge af at bussen benytter indkørslen fra Bygaden. Der er dog ingen overskridelser af grænseværdierne i hverken dag- eller aftenperioden (se bilag 5).

På den nordvendte del af virksomhedens bebyggelse er der et ventilationsanlæg, som periodevis suger restpapir ud i en container. New Era Publications har oplyst, hvorledes dette ventilationsanlæg benyttes i drift, og beregninger for den ekstern støj herfra er udført på den baggrund af disse oplysninger.

New Era Publications har endvidere oplyst, at anlægget kan generere høje smæld. Dette sker, når filtre renses ved at blæse dem rene med trykluft. Observationer i forbindelse med målinger har påvist disse smæld, og at de ikke giver et væsentligt støjbidrag, da der blev målt et niveau 8 – 10 dB under det niveau, en aktiv maskine genererer. Dette niveau var identisk med baggrundsstøjsniveauet. Derfor tillægges disse smæld ingen betydning i forhold til anlæggets kildestyrke. Det vurderes, at den kortvarige støj fra smæld, niveaumæssigt svarer nogenlunde til niveauet fra anlægget i drift, og at der derfor ikke skal tillægges impulstillæg.

New Era er forelagt overskridelsen sammen med forslag, som kunne nedbringe støjen til grænseværdi 8 år efter endelig lokalplan. Forslag var en 13 meter lang, 2 meter høj støjskærm betalt af projektudvikler for Smedeland 28 alternativet var et ændret kørselsmønster, hvor busser ikke benytter indkørsel ved Bygaden om natten. New Era afviste begge forslag samt yderligere dialog om emnet.

Det gældende plangrundlag for Smedeland 20B er [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, hvori det fremgår, at:

15. *Ingen virksomhed må indrettes eller drives således, at den efter kommunalbestyrelsens skøn er til ulempe for andre virksomheder eller for de tilgrænsende kvarterer udover, hvad der må skønnes en rimelig følge af naboskabet.*

Det fremgår af [Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder"](#), at de nuværende gældende grænseværdier for ekstern støj for virksomheder i erhvervs- og industriområder med forbud mod generende virksomheder er 60 dB dag, aften og nat jf. Tabel 1. Endvidere fremgår det af førnævnte vejledning, at ved fastlægges af de konkrete støjkrav skal foretages en afvejning af på den ene side miljøpåvirkningen og på den anden side den samfundsmæssige nytte af virksomheden samt omkostningerne ved beskyttelsesforanstaltningerne.

[Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "Ekstern støj i byomdannelsesområder"](#) har et eksempel på en situation, hvor der for en virksomhed kun er støj over de vejledende grænseværdier for kørsel på virksomhedens grund uden for dagsperioden, og vejledningen anbefaler følgende:

"For en virksomhed betyder kørslen med råvarer i de tidlige morgentimer, at støjen i natperioden er væsentligt højere end de vejledende grænser. Bortset herfra er der ikke væsentlig støj. Virksomheden har ikke mulighed for at dæmpe eller afskærme støjen. Derimod er det muligt at ændre driftstiderne, så det undgås at køre inden kl. 07. Kommunen meddeler påbud om, at kørsel udenfor dagsperioden skal indstilles indenfor et år".

Gastronomiet, Catering, Smedeland 30

Gastronomiet er en cateringvirksomhed, der producerer mad til firmafrokoster, møder og receptioner, og som er beliggende på Smedeland 30 i skel mod nord fra lokalplanområdet. Gastronomiet har ligget på adressen siden 2007.

Der er påbegyndt et arbejde med at udarbejde en projektlokalplan for byomdannelse af Smedeland 30 til et område med blandet bolig og erhverv, dvs. blandede byfunktioner, og forventning er, at Gastronomiets vil ophøre med sine aktiviteter senest i 2028.

Reglerne om byomdannelse kan således tages i anvendelse, jf. planlovens § 15 a, stk. 2, når kommunalbestyrelsen har sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør inden for en periode, som ikke væsentligt overstiger 8 år efter, at den endeligt vedtagne lokalplan er offentliggjort.

Bygherre har desuden indgået aftale med grundejeren af Smedeland 30 om, at bygherre må udføre støjdæmpende tiltag på ejendommen Smedeland 30, således at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheden Gastronomiet kan overholdes på Smedeland 28.

Gastronomiets medarbejdere møder ind tidlig morgen før kl. 07:00 og er således at betragte som natteperioden jf. Tabel 1. Medarbejderne forlader virksomheden igen om eftermiddagen, og varelevering til virksomheden foregår i de tidlige morgentimer med lastbil. Desforuden er der kørsel med varebiler, som hovedsageligt foregår i dagsperioden, og virksomhedens affald bliver afhentet to gange om ugen ligeledes i dagtimerne. Det er således driften af de tekniske anlæg i aften- og natteperioden, der kan give anledning til ekstern støj fra virksomheden jf. bilag 5.

Der er konstateret 8 anlæg på virksomhedens tag til køl, ventilation og/eller udsugning og lignende. Der er i beregningen forudsat en kildestyrke af disse anlæg på 76 dB(A):

- I dagperioden er den højeste beregningsværdi 43 dB(A), lempet grænseværdi er 60 dB(A)
- I aftenperioden er den højeste beregningsværdi 43 dB(A), lempet grænseværdi er 50 dB(A)
- I natperioden er den højeste beregningsværdi 45 dB(A), lempet grænseværdi er 45 dB(A)

Støjberegningerne viser, at Gastronomiet kan overholde den lempede grænseværdi i dag-, aften-, og natperioden. Det forudsættes dog, at der etableres 2 m høje støjabsorberende skærme i skel og omkring området med varelevering opsættes 5 meter høje støjabsorberende skærme, samt at støjemission fra tekniske installationer på tag verificeres.

7.1.8.1.1.2 Kommende virksomheder

Dagligvarebutik

Forslag til Lokalplan 5.7 – *Boliger og erhverv på Smedeland 28* giver mulighed for, at der kan etableres en dagligvarebutik i stueplan i karré B, som ligger yderst mod øst ud mod Nordre Ringvej (Ring 3). Derfor er det undersøgt, hvilke konsekvenser varelevering, affaldshåndtering, medarbejder- og kundeparkering, ventilations- og køleanlæg vil have for støjbelastningen på bygningerne.

- Parkeringspladsen til dagligvarebutik placeret under det dæk, der udgør beboernes udendørs opholdsareal, hvilket skærmer boligerne og opholdsareal mod støj fra parkeringsplads og kundevogne.
- Varelevering og affaldshåndtering vil foregå i en indvendig varegård. Kørsel til varegård foregår på offentlig vej og er dermed trafikstøj. Den eneste udvendige eksterne støj fra dagligvarebutikken er ved varelevering og dermed kørsel fra varegård langs den østlige facade til Bygaden.
- Den indvendige varegård muliggør placering af støjende udstyr som kølekompressor indendørs. Der skal dermed alene laves lyddæmpning af udvendige ventilations- og køleanlæg (afkast), som eventuelt kan placeres på tag. Tekniske installationer dæmpes således, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra disse installationer kan overholdes både inden- og udendørs.

På baggrund af ovenstående er støjberegningen begrænset til at indeholde kørsel med lastbil og ventilations- og køleanlæg (afkast) på tag. De indvendige støjklender håndteres i den senere projektering og vil ikke påvirke det udvendige støjbillede.

De vejledende grænseværdier for støjbelastning fra virksomheder ved bygningstransmitteret støj målt indendørs fremgår af nedenstående Tabel 26:

<i>Tabel 26: Vejledende grænseværdier for støjbelastning fra virksomheder ved bygningstransmitteret støj målt indendørs.</i>		
Områdetype	Dag og aften kl. 07.00 – 22.00	Nat kl. 22.00 – 07.00
1. Virksomheder bortset fra kontorer (for de af virksomhedens lokaler, hvor der foregår støjfølsomme aktiviteter – kontorarbejde o. lign. – bør grænseværdien for kontorer være gældende)	50 dB(A)	50 dB(A)
2. Kontorer	40 dB(A)	40 dB(A)
3. Beboelsesrum	30 dB(A)	25 dB(A)
<i>Tallene er angivet ækvivalente, korrigerede støjniveau ved en efterklangtid på 1,0 s, 0,8 s og 0,5 s som funktion af tidsrum og anvendelse</i>		
<i>Kilde: Miljøstyrelsen vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder".</i>		

De mest støjende situationer bliver dermed 4 vareleveringer over 8 timer i dagsperioden, en enkelt varelevering pr. time i aftenperioden samt ventilationsanlæg i natperioden.

Beregninger af disse situationer viser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder kan overholdes i dag-, aften- og natperioden.

7.1.8.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er således et teknisk anlæg i form af vejanlæg og klimatilpasningsanlæg, og delområderne er således ikke omfattet af de vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder jf. afsnit 2.2.2 i [Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder"](#).

7.1.8.2 Lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder

Miljøstyrelsen anbefaler ligeledes for lokalplaner i byomdannelsesområder, at det fremgår af lokalplanens redegørelse, hvilke problemer med lugt og støv, der aktuelt er i området, og hvilke konkrete og realistiske foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre, at der ikke er væsentlige gener med lugt og støv efter en begrænset årrække. Endvidere bør der, efter at den ny anvendelse af byomdannelsesområdet er begyndt, tages initiativer til påbud om begrænsning af lugt- eller støvgenerne til de aktuelle virksomheder eller ændring af miljøgodkendelsens vilkår jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "[Ekstern støj i byomdannelsesområder](#)".

7.1.8.2.1 Delområde 1

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 og nærværende miljørapport er de virksomheder, der ligger inden for 300 meter fra planområdet, blevet gennemgået i forhold til lugtgener og anden luftforurening fra virksomheder (bilag 7). I dette område er der 45 virksomheder, og heraf vurderes det, at 9 virksomheder potentielt kan påvirke planområdet med lugt- og lugtgener, hvoraf de tre kræver en nærmere undersøgelse, og fremgår af Figur 14 og Figur 17.

Snedkerierne A/S, Møbelsnedkeri, Smedeland 26

Det fremgår af branchebetegnelse for Snedkerierne A/S og af virksomhedens [hjemmeside](#), at virksomheden beskæftiger sig med produktion af møbler og andet træarbejde.

Virksomheder af denne type vil ofte have udsugning (afkast) forbundet med slibeprocesser, som medfører udledninger af træstøv. Der vil herudover kunne være udledning af opløsningsmidler fra f.eks. maleprocesser. Af luftfoto ses der at være et synlig udsugningsanlæg (afkast) ved virksomheden. På den baggrund er virksomheden kontaktet telefonisk for at afklare de emissions- og afkastmæssige forhold.

Virksomheden har oplyst, at der på taget er et udsugningsanlæg (afkast), som er forsynet med en filterenhed. Udsugningsanlægget er placeret ved den sydlige ende af bygningen og har en afksthøjde på 6 m, hvilket er 2 m over taget på bygningen. Det er efterfølgende af kommunen oplyst, at der ligeledes er afkast med emission af opløsningsmidler og støv.

Udsugningsanlæggene har en afstand til lokalplanområdet på 135 m. For afkast, der er placeret relativt lavt i forhold til terræn og nærværende bygninger, findes nedslagspunktet med de højeste immissionskoncentrationer tæt ved afkastet. I dette tilfælde ses nedslagspunktet i en afstand på ca. 10 m fra afkastet.

Det antages, at virksomheden overholder grænseværdierne uden for skel i receptorhøjde op til 9 m jf. [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#). En orienterende OML-beregning viser, at immissionskoncentrationsbidraget er højest i en receptorhøjde på 9 m ved virksomhedens eget skel, men falder ca. 80 % ved skellet til Smedeland 28.

Generelt ses det, at immissionskoncentrationsbidraget falder, jo længere væk og jo højere receptorpunktet ligger fra afkastet. Immissionskoncentrationerne vil derfor være lavere i en receptorhøjde på 40 m end i 9 meters højde. Det skal bemærkes, at der er tale om forholdsmæssige beregninger, som tager udgangspunkt i, at kravene i dag (B-værdierne) er overholdt jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 20 fra 2016: "Vejledning om B-værdier"](#). Beregningerne er derfor uafhængige af hvilke stoffer der udledes.

Det vurderes på denne baggrund, at virksomheden ikke i nogen betydende grad vil påvirke projektområdet med lugt eller anden luftforurening, og at B-værdier for luftforurening og lugt vil være overholdt med meget stor margin.

Gastronomiet, Catering, Smedeland 30

Virksomheden beskæftiger sig med catering af især frokostmåltider til virksomheder. Der er i den forbindelse til køkkenet etableret et udsugningsanlæg (afkast) tilknyttet et emfang. Bygningen er 5 m høj, og afkastet er minimum 1 m over taget. Ventilationsluften fra emfanget kan som udgangspunkt give lugtgener i forbindelse med madlavning.

Afkastets lave placering over taghøjde betyder, at tyngdepunktet, hvor de højeste immissionskoncentrationer forekommer, findes i en afstand af ca. 10 m fra afkastet. Det antages, at virksomheden overholder en grænseværdi på 10 LE/m³ for industriområde jf. [Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 1984: "Begrænsning af lugtgener fra virksomheder"](#). Da afstanden til projektområdet er 25 – 50 m vurderes virksomhedens påvirkning at være faldet til under 5 LE/m³.

Virksomheden vurderes derfor ikke i betydende grad at påvirke lokalplanområdet med lugt eller anden luftforurening.

Tecotek ApS, Smede & maskinværksted, Smedeland 36

Det fremgår af branchebetegnelse for Tecotek ApS og af virksomhedens [hjemmeside](#), at virksomheden beskæftiger sig med smede- og metalarbejde.

Virksomheder af denne type vil ofte have afkast forbundet med metalarbejde, som medfører emissioner af støv, olieaerosoler og svejserøg. Samtidig fremgår der af luftfoto at være to synlige udsugningsanlæg (afkast) på virksomhedens tag. På denne baggrund er virksomheden kontaktet telefonisk for at afklare de emissions- og afkastmæssige forhold.

Tecotek oplyser, at der på virksomhedens tag er placeret to afkast, som er tilknyttet udsug fra henholdsvis metalskærer og svejser. Afkastet fra metalskæreren er udstyret med filter. Afkastene er placeret minimum 1 m over taget på bygningen. Bygningen er 5 m høj og er placeret i en afstand på ca. 150 m fra projektområdet. Svejsning er en aktivitet, der kun finder sted i korte perioder, og i henhold til [Miljøstyrelsens vejledning nr. 13 fra 1997: "Begrænsning af luftforurening fra virksomheder, der udsender svejserøg"](#) skal afkastet føres 1 m over tag for at sikre tilstrækkelig fortynding.

Orienterende OML-beregninger viser, at immissionsbidraget i afstanden af 150 m falder til ca. 10 % af den maksimale værdi i området. Immissionskoncentrationerne vil samtidig være lavere i en receptorhøjde på 40 m end i 9 meters højde.

Det vurderes på denne baggrund, at virksomheden ikke i nogen betydende grad vil påvirke lokalplanområdet med lugt eller anden luftforurening, og at B-værdier for luftforurening og lugt vil være overholdt med meget stor margin i projektområdet.

7.1.8.2.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er således et teknisk anlæg i form af vejanlæg og klimatilpasningsanlæg, og delområderne er således ikke omfattet af reglerne for lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder.

7.1.8.3 Sammenfatning

De vejledende og lempede grænseværdier i en periode på op til 8 år fra den eventuelle vedtagelse af forslag til Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28 fra ekstern støj fra virksomheder jf. regler om byomdannelse på lokalplanområdet kan overholdes.

Bygherre har indgået aftale med grundejer af Smedeland 30 (Gastronomiet) om at få lov til at opsætte støjforanstaltninger i forhold til lokalplanforslagets delområde 1, således at den eksterne støj fra virksomheden ikke vil være en udfordring jf. ovenstående redegørelse herfor. Endvidere er der påbegyndt en dialog med grundejeren af Smedeland 30 om at omdanne denne matrikel til en etagebebyggelse med blandet bolig og erhverv, og det forventes således, at de nuværende aktiviteter på adressen vil ophøre i 2028.

De vejledende og lempede grænseværdier for ekstern støj fra Smedeland 20b (New Era Publications) bliver overskredet med 1 til 2 dB omkring kl. 23:00 i lokalplanforslagets delområde 1, når medarbejderne på virksomheden bliver afhentet med bus. Bussen kører ind fra Bygaden til virksomheden, men såfremt at denne aktivitet med bussen bliver flyttet til indkørsel ved Smedeland Boulevard, eller der kan opsætte støjforanstaltninger, hvorved de vejledende grænseværdier overholdes i lokalplanforslagets delområde 1.

En anden mulighed er at anvende reglerne om "huludfyldning" jf. [Miljøstyrelsens tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"](#), således at opholdsarealer i tilknytning til bolig- og erhvervsområdet på Smedeland 28 overholder de vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder. Endvidere skal bebyggelsens facader udformes, således at støjniveauet i sove- og opholdsrum indendørs med åbne vinduer ikke overstiger værdierne jf. Tabel 21 (eksempelvis ved særlig afskærmning udenfor vinduerne eller særligt støjisolerende konstruktioner).

Med hensyn til lugtgener og anden luftforurening fremgår af det af ovenstående gennemgang heraf, at ingen af de tre virksomheder har oplag eller aktiviteter, der medfører overskridelse af gældende B-værdier for lugt- eller luftforurening ved det påtænkte bolig- og erhvervsbyggeri på Smedeland 28 (lokalplanforslagets delområde 1). Der er taget udgangspunkt i, at virksomhederne overholder kravene for byggehøjder for den gældende [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#).

Resultaterne for beregningerne af lugtgener og anden luftforurening viser, at de tre virksomheders aktiviteter og deraf udsugningsanlæg (afkast) samt afstanden fra de tre virksomheder til lokalplanforslagets delområde 1 medvirker til, at der ikke vil forekomme en påvirkning over de gældende grænseværdier for det påtænkte bolig- og erhvervsbyggeri på Smedeland 28, hvor der er bebyggelse i op til 38,2 meters højde.

Det er blevet vurderet, at der ikke kommer støv fra de omkringliggende virksomheder i forhold til lokalplanforslagets delområde 1, og indgår derfor ikke i miljøvurderingen.

7.1.8.4 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed ved at etablere bebyggelse til blandet bolig og erhverv i lokalplanforslagets delområde 1 i et byomdannelsesområde i forhold til ekstern støj fra virksomheder, der dog kan afhjælpes ved afværgeforanstaltninger.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **en ubetydelig negativ påvirkning** på menneskers sundhed ved at etablere bebyggelse til blandet bolig og erhverv i lokalplanforslagets delområde 1 i et byomdannelsesområde i forhold til lugtgener og anden luftforurening.

7.1.9 Skyggegener

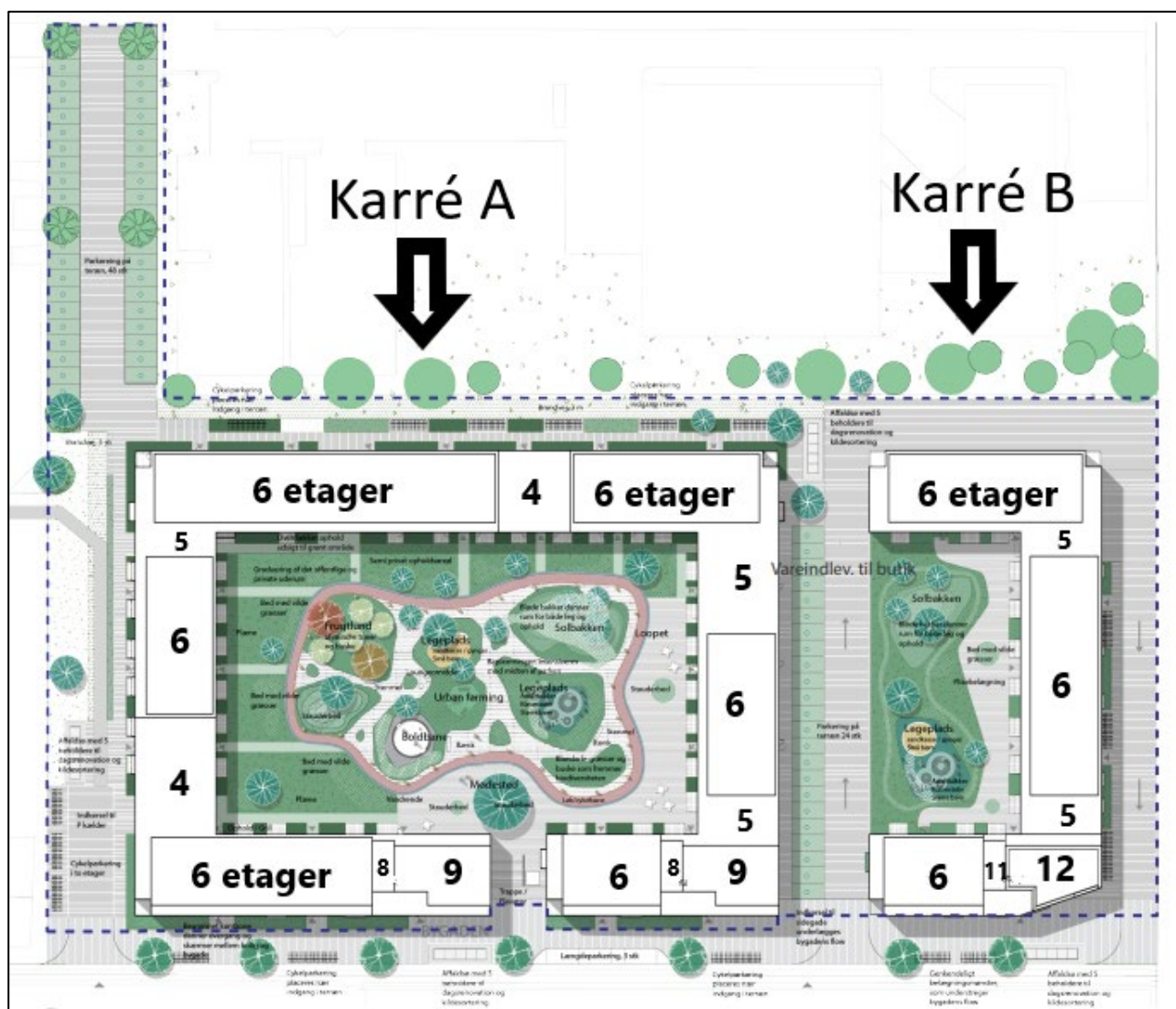
7.1.9.1 Delområde 1: Skyggegener fra bebyggelsen

Forslag til lokalplan giver mulighed for i delområde 1 at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen i karré A kan opføres i 4 – 6 etager og med hjørnebebyggelser i op til 9 etager. Karré B kan opføres i 5 – 6 etager i karréstrukturen og med hjørnebebyggelser i op til 12 etager (se Figur 36). Det fremgår af den gældende kommuneplanramme C10 – Stationsbyens centerområde i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) og ”[Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#)”, at bebyggelse højere end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbager trukket etage for at reducere skyggegener på terræn og hos naboer. I forslag til lokalplan er følgende tabeller omkring bebyggesenes højde for henholdsvis karré A og B:

<i>Tabel 27: Karré A's maksimale bebyggelseshøjde i forhold til antal etager</i>	
Antal etager	Maksimal bygningshøjde (m)
Hævet parkeringsdæk + tagterrasse	2,0
4 + tagterrasse	15,0
5 + tagterrasse	18,0
6	21,0
8	27,0
9	30,0
Kilde: Forslag til lokalplan af 26. januar 2023.	

Tabel 28: Karré B's maksimale bebyggelseshøjde i forhold til antal etager	
Antal etager	Maksimale bygningshøjde (m)
1	6,5
4 + tagterrasse	15,5
5 + tagterrasse	18,5
6	21,5
8	27,5
9	30,5
11	37,5
12	40,0

Kilde: Forslag til lokalplan af 26. januar 2023.



Figur 36: Situationsplan og bebyggelsens antal etager.

Mod øst på den anden side af Nordre Ringvej (Ring 3) i Glostrup Kommune i en afstand på cirka 140 m ligger der beboelsesejendomme i form af åben-lav og tæt-lav bebyggelse, der potentielt kan blive påvirket af skyggegener som følge af forslag til lokalplan muligheder for bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde.

Beboerne på Blåmejsevej og Rødkælkevej blev i efteråret 2021 hørt i forbindelse med udsendelse af Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark*, hvori der var mulighed for bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde i rammeområde C10. Dette var dog ikke en ændring i forhold til antal etager og bygningshøjder, som [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) samt [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#) har givet mulighed for. Beboerne på den anden side af Nordre Ringvej har således i over 10 år haft udsigt til, at der på sigt kan komme bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde i rammeområde C10.

Der er udarbejdet skyggediagrammer til at belyse de potentielle gener fra skygger, som lokalplanforslagets bebyggelse kaster (se bilag 8).

Skyggediagrammerne for området viser, at realisering af muligheder for etablering af bebyggelse i forslag til lokalplan vil om aften ved jævndøgn om foråret omkring kl. 18:00 medfører skyggegener for en ejendom på Blåmejsevej og op til 14 ejendomme på Rødkælkevej i Glostrup Kommune. Solen går dog ned omkring klokken 18:30 den 21. marts, og således vil denne gene være ubetydelig.

Ved sommersolerhverv om aftenen omkring kl. 21:00 vil lokalplanforslagets muligheder for bebyggelse medføre mindre skyggegener øst for lokalplanområdet for to ejendomme på Blåmejsevej i Glostrup Kommune. Solen går ned omkring klokken 22:00 ved sommersolhverv, og genen vil således både i omfang og varighed være ubetydelig.

Ved jævndøgn om efteråret omkring kl. 18:00 er det en enkelt ejendom eller to, der vil få skyggegener som følge af de muligheder for bebyggelse, som lokalplanforslaget giver mulighed for. Om efteråret ved jævndøgn går solen ned omkring kl. 19:15, og genen er derfor ubetydelig i både omfang og varighed.

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

7.1.9.2 Delområde 1: Skyggegener i bebyggelsen

Der er udført skyggediagrammer for at vise de skyggegener, som lokalplanforslagets bebyggelse vil give for de kommende beboere i bebyggelsens gårdum (karré A – gårdummet i karré B er en varegård for den kommende detailhandel i denne karré).

Skyggediagrammer viser skyggegenerne den 1. maj, og som det forventes vil den sydlige del af gården være i skygge i et forholdsvis begrænset omfang.

7.1.9.3 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

7.1.9.4 Sammenfatning

En realisering af de muligheder for bebyggelse, som lokalplanforslaget giver muligheder for i delområde 1, vil medføre gener for naboerne mod øst på Blåmejsevej og Rødkælkevej i Glostrup.

Det er dog hovedsageligt tårnbebyggelse i lokalplanforslagets delområde 1, der medfører disse gener henholdsvis først på aftenen ved jævndøgn om foråret og midt på aftenen ved sommersolerhverv omkring en halv times tid før, at sol går ned, samt om efteråret ved jævndøgn først på aftenen. Generne er således i et begrænset tidsrum, eftersom solen inden for en halv til en hel time herefter går ned herefter, og vurderes derfor at være ubetydelige.

Skyggegenerne for bebyggelsens gårdrum i Karré A i lokalplanforslagets delområde 1 er forholdsvis begrænset i omfang set i forhold til bebyggelsens højde, og vurderes ligeledes at være ubetydelig.

7.1.9.5 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **ubetydelig negativ påvirkning** for ejendommene på Blåmejsevej og Rødkælkevej i Glostrup Kommune i forhold til skyggegener fra lokalplanforslagets delområde 1.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **ubetydelig negativ påvirkning** for bebyggelsens gårdrum i karré A i forhold til skyggegener i lokalplanforslagets delområde 1.

7.1.10 Indbliksgener

7.1.10.1 Delområde 1

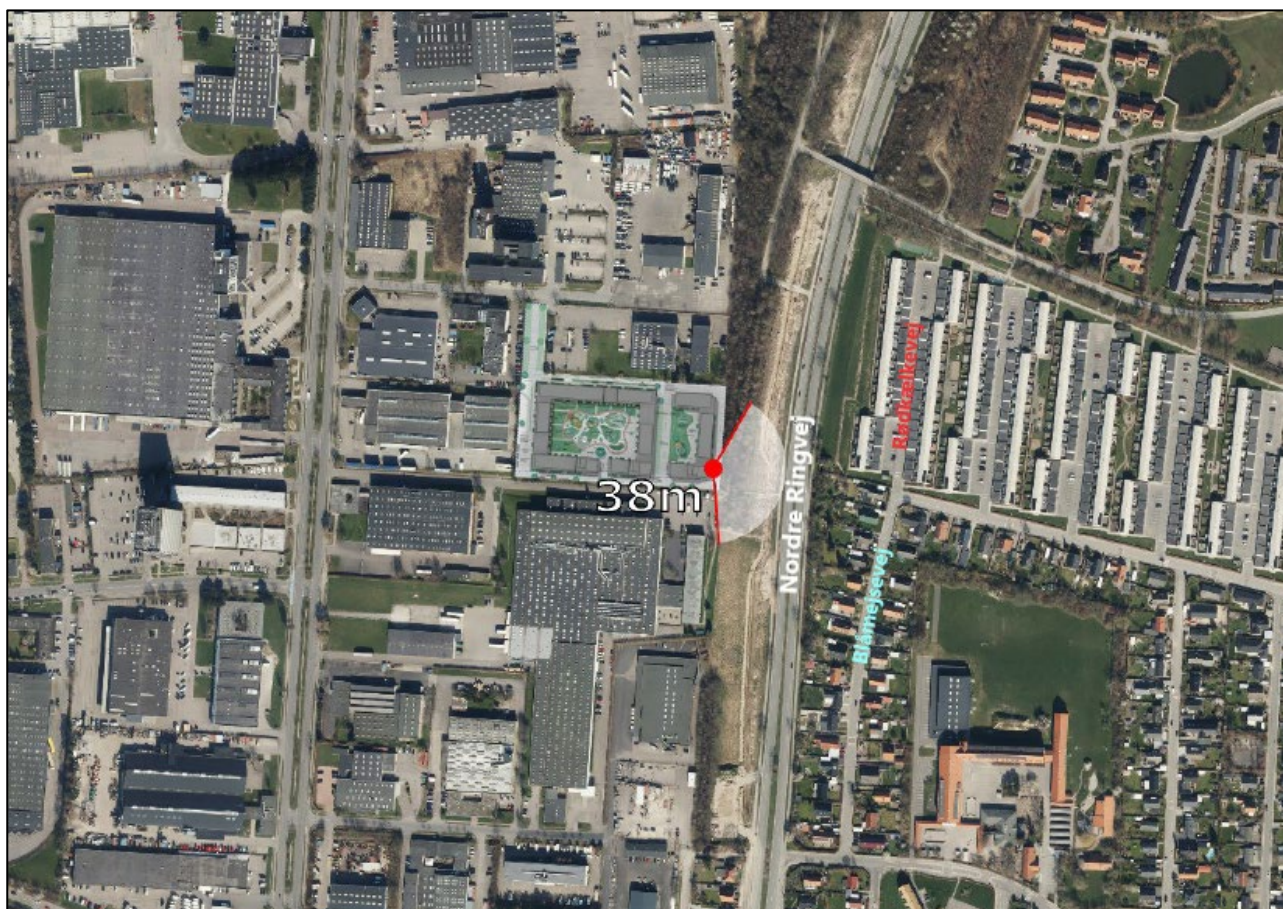
Forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver mulighed for i delområde 1 at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen i karré B, der er den østlige karré umiddelbart beliggende ved kommuneegrænsen til Glostrup Kommune, kan opføres i 5 – 6 etager i karréstrukturen og med hjørnebebyggelser i op til 12 etager og 40 meters højde (se Figur 36 og Tabel 28).

Karré B østlige del af bebyggelsen ligger således ud mod Nordre Ringvej (Ring 3) med en afstand på cirka 140 m til åben-lav og tæt-lav bebyggelse i Glostrup Kommune, der potentielt kan blive påvirket af indbliksgener som følge af forslag til lokalplan muligheder for bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde.

Der er udarbejdet en rapport omkring ”*Visualiseringer og indbliksgener ved Smedeland 28*” (bilag 9), som belyser de potentielle gener fra indblik i forhold til beboerne i Glostrup Kommune.

7.1.10.1.1 Indbliksgener fra 12. etage

Til at belyse indbliksgenerne er der taget dronebilleder i det punkt, hvor den påtænkte hjørnebebyggelse på 12 etager er placeret i henhold til forslag til lokalplan. Disse billeder fra dronen er taget med forskellige synsretninger mod Glostrup Kommune 38 m over terræn, hvilket forventes at være højde ved gulvkoten på 12 etage plus højden af en person (se Figur 37). Billederne er taget med let vidvinkel, og der er efterfølgende foretaget en korrektion for forvrængning.



Figur 37: Punktet (hjørnebygningen i 12 etager) hvorfra dronebillederne er taget og med hvilken synsvinkel mod parcelhusene på Blåmejsevej og rækkehuse på Rødkælkevej.

Når der bygges højt i nærheden af eksisterende udendørs opholdsarealer og boligområder, kan der opstå indbliksgener. Beboerne i den åbne-lave bebyggelse på Blåmejsevej (parcelhuse) og den tæt-lave bebyggelse på Rødkælkevej (rækkehuse) i Glostrup Kommune kan potentielt blive påvirket af indbliksgener som følge af forslag til lokalplan muligheder for bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde.

Beboerne på Blåmejsevej og Rødkælkevej blev i efteråret 2021 hørt i forbindelse med udsendelse af Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark*, hvori der var mulighed for bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde i rammeområde C10. Dette var dog ikke en ændring i forhold til antal etager og bygningshøjder, som [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) samt [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#) har givet mulighed for. Beboerne på den anden side af Nordre Ringvej har således i over 10 år haft udsigt til, at der på sigt kan komme bebyggelse i op til 12 etager og 40 meters højde i rammeområde C10.

Det fremgår af førnævnte rapport (bilag 9), at der kan være indbliksgener for nogle af beboerne på Blåmejsevej og Rødkælkevej i Glostrup Kommune især for beboere, der bor direkte overfor den kommende tårnbebyggelse, som forslag til lokalplan giver mulighed for.

Indbliksgenen vil være størst for beboerne i parcelhusene på Blåmejsevej på grund af indblik ned i disse parcelhuses haver og større vinduespartier på disse huse og deres tilbygninger og udestuer. Indbliksgenen for beboerne i rækkehuse på Rødkælkevej vil være mindre som følge af mindre vinduespartier i disse ejendomme og en væsentlig mindre haver, der ligger i længere afstand fra Smedeland 28.

7.1.10.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

7.1.10.3 Sammenfatning

Jo større afstand der er fra den i lokalplanforslagets påtænkte bebyggelse i delområde 1 til borgere på den anden side af Nordre Ringvej (Ring 3), desto mindre vil indbliksgenen være.

Afstanden mellem det i lokalplanforslagets påtænkte bebyggelse i delområde 1 og til de nærmeste række- og parcelhuse er opmålt til ca. 140 m, hvilket svarer til ca. 3,6 gange bebyggelsens højde på 38 m. For rækkehuse længere mod nord og parcelhuse længere mod syd vil afstanden være længere end 140 m. På grund af den relativt lange afstand fra det i lokalplanforslagets påtænkte bebyggelse i delområde 1 til de nærmeste række- og parcelhuse, der ligger på den anden side af den kommende letbane og Nordre Ringvej, vil oplevelsen af indblik fra de kommende beboere i tårnbebyggelsen på Smedeland 28 ikke føles særligt nærværende i forhold til indbliksgener fra en bebyggelse, der ligger i umiddelbart nærhed til end egen matrikel.

Lokalplanforslagets punktvis tårnbebyggelse i delområde 1 går fra 6. etage op til 12. etage, hvor hver etage omfatter en enkelt lejlighed, og indbliksgenen vil være mindre fra de lavere liggende etager. Indbliksgenerne vil således kun komme fra 5 til 6 af lejligheder i tårnbebyggelsen i delområde 1.

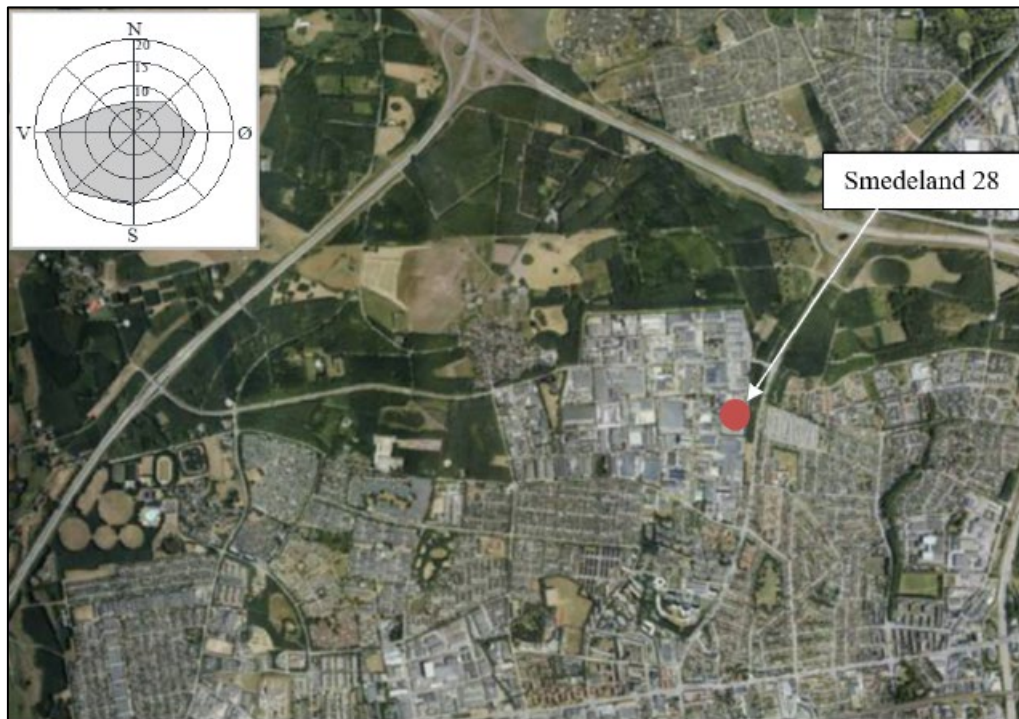
7.1.10.4 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **ubetydelig negativ påvirkning** for ejendommene på Blåmejsevej og Rødkældevej i Glostrup Kommune i forhold til indbliksgener fra lokalplanforslagets delområde 1.

7.1.11 Vindpåvirkning

7.1.11.1 Vindforhold i nærområdet

Den mest fremherskende vind i området kommer fra syd, sydvest og vest – se Figur 38. Vinden fra syd vil komme fra et område med villakvarterer og industriel bebyggelse. Mod nord, hvorfra de mindre hyppige vinde kommer, ligger et ca. 300 m bred zone med industriel bebyggelse og herefter et område med skov og åbent land. Ligeledes er der mod øst område med skov og åbent land, og længere væk er der parcel- og rækkehuse i Glostrup Kommune (Svend Ole Hansen ApS 2021).



Figur 38: Vindforholdene i nærområdet, hvor de dominerende vinde fremgår af vindrosen i figuren (Svend Ole Hansen ApS 2021).

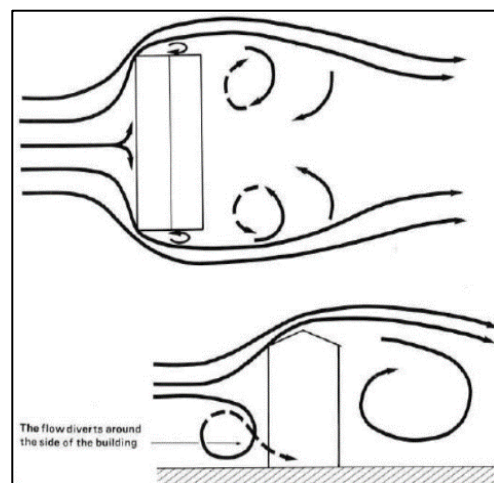
Tættere bebyggelsesgrad har en bremsende effekt på de indkomne vinde, som medfører lavere vindhastigheder. En høj bebyggelsesgrad medfører imidlertid også, at der opstår turbulens, hvilket kan være ugunstigt for komforten i forbindelse med vindmiljøet (ibid.).

Vindforholdene ved byggeriet på Smedeland 28 styres af den overordnede vindpåvirkning og byggeriets samt de nærmeste nabobygningers ændring af den indkommende vind. Disse forhold tages i betragtning i vurderingen af vindmiljøet (ibid.).

7.1.11.2 Vindstrømning omkring bygninger

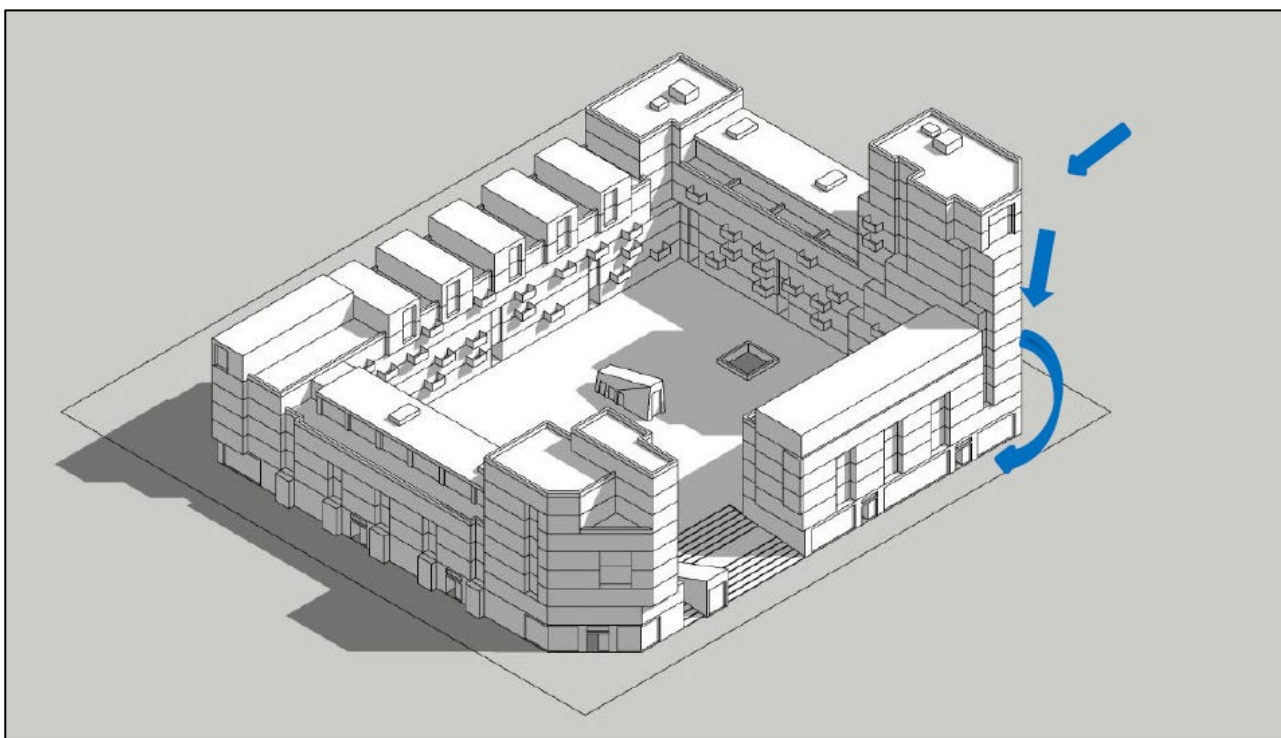
Vindens strømning omkring en bygning er med til at fastlægge vindmiljøet ved terræn. Ved mødet med en bygning vil vinden bremses op, og der dannes overtryk i vindsiden og undertryk i læsiden og på siderne af bygningen i forhold til trykket i det frie vindfelt. Disse trykforskelle vil sætte en strømning i gang i retning fra det højere tryk mod det lavere tryk, og strømmingen især kraftig i området langs bygningens sider. Hastigheden af strømmingen er stor, hvis trykforskellen er stor (Svend Ole Hansen ApS 2021).

Bygningens geometri er bestemmende for omfang og monster i turbulensdannelse og læzoner. I forhold til kantede konstruktioner vil runde former eller former med afrundede hjørner give en mere turbulensfri vindstrømning, dog med væsentligt forøgede vindhastigheder. Ved eventuelle hjørner i vindsiden af en bygning dannes markante hjørneturbulenser (ibid.).



Figur 39: Principskitse af hvirveldannelse omkring høje bygninger (Lawson 2001).

er



Figur 40: Vind der møder en høj bygning og drejes rundt om det nærmeste hjørne og forstærkes i gadeplan (bilag 7 fra miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045).

I samlede bebyggelser påvirkes vindmiljøet efter samme principper som ved fritstående bygninger, men kompleksiteten i turbulens og læzoner stiger med antallet af bygninger. Bebyggelsesmonstret, form og højde samt afstandene mellem bygninger er også vigtige faktorer. Områder med en tæt bebyggelsesgrad vil generelt have mindre vind end i et åbent landskab, dog kan vinden være mere uforudsigelig og turbulent (ibid.).

Imellem bygninger i samlede bebyggelser vil der også kunne opstå korridoreffekter, hvor bygningerne er arrangeret således, at vinden vil kunne få et frit forløb mellem bygningerne i lange, åbne korridorer. Disse korridorer vil kunne medføre en risiko for forhøjede vindhastigheder, da vinden tvinges uden om de tilstødende bygninger. Disse korridorer vil, hvis de snævrer ind langs vindens forløb, endvidere kunne føre til en tragt-virkning, hvorved vinden yderligere accelereres som følge af vindkorridorens indsnævrede tværsnit. Samme effekter vil ligeledes kunne opleves i smalle passager og porte (ibid.).

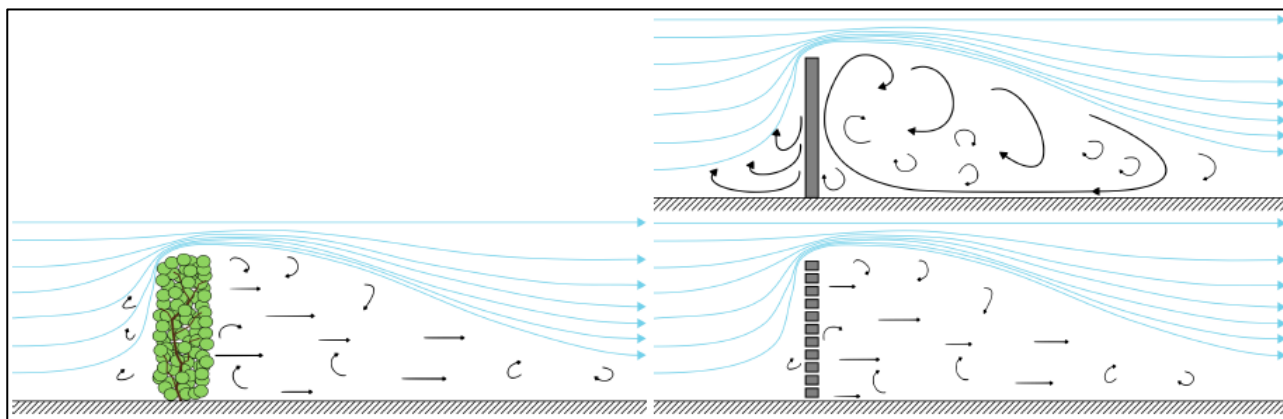
7.1.11.3 Lægivere

I uderum såsom altaner, terrasser, taghaver, gård- og haverum er læ for vinden helt afgørende for brugsværdien. Effektiv form- og lægivning kan øge kvaliteten af et område og forlænge sæsonen for at opholde sig uden for. Læ kan skabes med læskærme eller levende hegn (Svend Ole Hansen ApS 2021).

Levende hegn af buske og træer er gode lægivere, idet åbningerne mellem planternes blade og grene tillader vinden at bevæge sig tværs igennem, hvorved vinden bremses mere diffust, således at der ikke opstår store generende hvirvler på læsiden. Stedsegrønt anbefales, hvor der er et generelt ønske om forbedringer af vindmiljøet året rundt. Løvfældende beplantning kan anvendes, hvor man hovedsageligt ønsker forbedring i sommerhalvåret - dette kan f.eks. være aktuelt, hvor der etableres udeservering (ibid.).

Der bør tages højde for tiden, det tager, før beplantningen har nået den ønskede størrelse, og den tilsigtede lægivning dermed er opnået. Der kan også være begrænsning for, hvor tykt et jordlag, der kan plantes på, f.eks. når der plantes oven på et dæk af parkering i konstruktion. Dette har betydning for beplantningens endelige størrelse (ibid.).

Tætte læskærm yder mest læ umiddelbart bag skærmene – dog her med risiko for turbulens. Perforerede skærme giver mindre turbulensdannelse omkring lægiveren. Lævirkningen afhænger således af lægiverens tæthed. En perforeringsgrad, så skærmen er 1/3 åben, fører normalt til effektive lægivere. Den optimale laskarm har en perforeringsgrad, med størst tæthed nede ved jorden og større åbenhed øverst – se Figur 41 (ibid.).



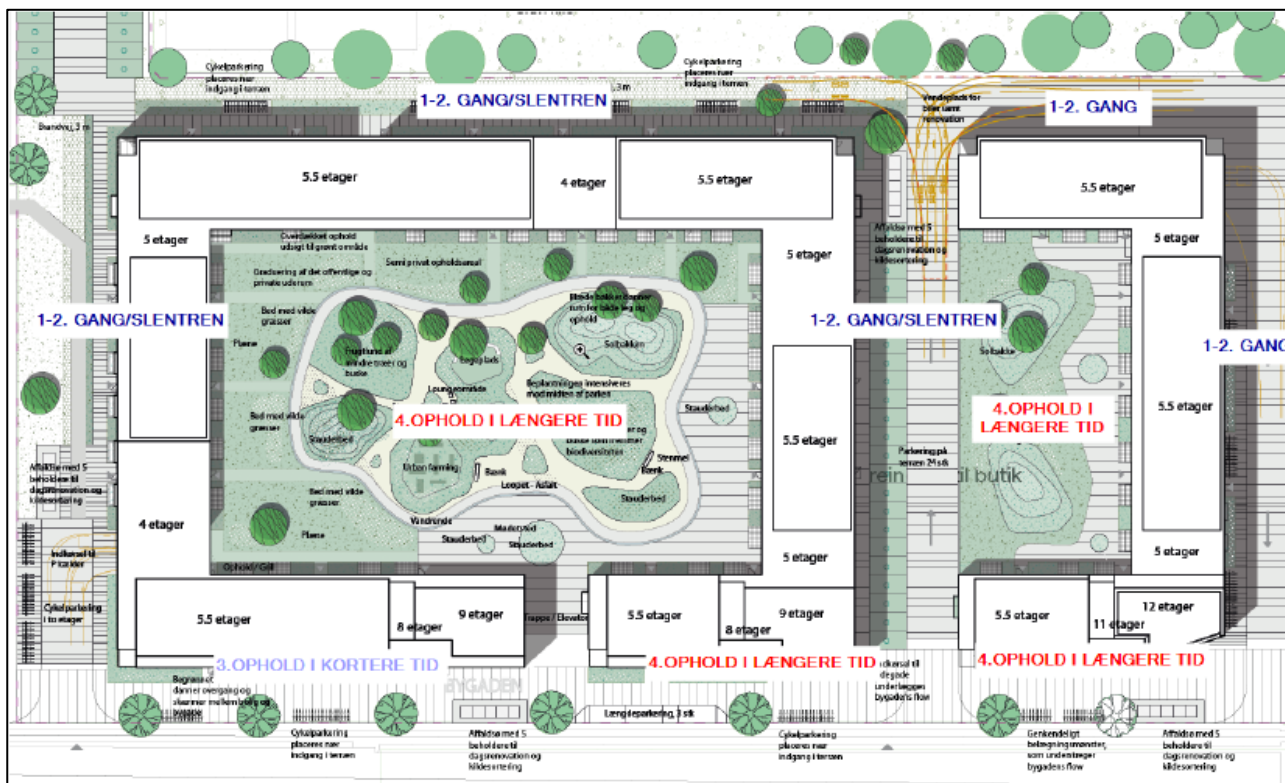
Figur 41: Lægivere: Bevoksning (til venstre) giver pga. dens gennemtrængelighed godt med læ ved at reducere store hvirveldannelser. Tætte læskærme (øverst til højre) kan medføre risiko for kraftig turbulens bag skærmene, mens ° åbninger i skærmene (nederst til højre) reducerer denne (Svend Ole Hansen ApS 2021).

De samme principper gør sig gældende for afskærmning af altaner og tagterrasser, hvor der dog oftest ikke vil blive valgt levende hegn men mere eller mindre tætte værn af glas, stål eller lignende (ibid.).

En lægiver skal helst have en vis højde, og derfor anbefales det almindeligvis, at en lokal lægiver bør have mindst den samme højde som den højde, i hvilken der ønskes læ umiddelbart bag lægiveren. Dette er typisk 1,75 m for stående ophold og 1,25 m for siddende ophold (ibid.).

7.1.11.4 Delområde 1: Vindmiljø samt brug og anvendelse

Kravet til vindmiljøet i et givet område afhænger af områdets brug og den tiltænkte anvendelse (SBI 1981). Ophold i kortere eller længere tid er en typisk anvendelse af terrasser samt i parker og på pladser med caféområder med et lavt aktivitetsniveau, hvilket stiller relativt strenge krav til et roligt vindmiljø. Adgangsveje og stier har typisk en anvendelse med et højere aktivitetsniveau. Anvendelsen af lokalplanforslagets delområde 1 fremgår af Figur 42.



Figur 42: Illustrationsplan med lokalplanforslagets delområde 1's anvendelse er indskrevet.

7.1.11.4.1 Det omgivende vindmiljø

En realisering af delområde 1 i forslag til lokalplan vil i de nuværende omgivelser med industri- og lagerbygninger, hvor gennemsnithøjden af disse bygninger er 1 – 2 etager, ikke at have negativ virkning på det eksisterende vindmiljø, da delområde 1's bebyggelse placeres i en tilstrækkelig afstand til nabobebyggelserne (bilag 10).

De fremtidige forhold i området forventes som følge af de allerede vedtagne og igangsatte lokalplaner ligeledes at få bebyggelse i op til 6 etager med enkelte tårnbebyggelser, og derved hæves bebyggelseshøjden generelt i området. I henhold til [Masterplan Hersted 2045](#) vil der mod syd komme en forholdsvis bred bygade med beplantning, hvilket vil have en positiv effekt for vindmiljøet som følge af tilstrækkelig afstand mellem de højere bygninger, og dermed kan de vindmæssige korridoreffekter undgås, der ellers ville forårsage øgede vindhastigheder. Det fremgår endvidere i Masterplan Hersted 2045, at området skal være en grøn bydel, og beplantningen i denne grønne bydel kan ligeledes være med til undgå korridoreffekten, idet beplantningen har en bremsende effekt på vinden og reducerer dermed de højere vindhastigheder.

Der kan dog forventes en øget turbulensdannelse i det sydøstlige hjørne af den østlige karré (karré B) og pladsen øst herfor, når vinden kommer fra hyppige, sydvestlige vinde samt fra mindre hyppige østlige vinde. Da der i dette område påtænkes ophold i længere tid, anbefales det, at der udvises særlig fokus på lægiving i dette område (bilag 10).

Ved den vestlige karrés sydøstlige hjørne (karré A), hvor der påtænkes ophold i **lang** tid, vil der kunne opleves øgede vindhastigheder ved sydvestlige til sydøstlige vindretninger, grundet den hjørneturbulensdannelse, der kan dannes dels mellem den vestlige (karré A) og den østlige karré (karré B), samt i passagen ind til gårdrummet i den vestlige karré (karré A). Hertil skal det nævnes, at vinden nogle steder i dette område søger mod gårdrummet, hvor vinden andre steder søger mod passagen mellem den vestlige og den østlige karré (karré B). Derfor kan det også forventes, at der ligeledes vil være områder, hvor der næsten er vindstille, men hvor der få meter væk kan være øgede vindhastigheder, som også kan forekomme overraskende. Det er derfor vigtigt, at der fokuseres på lokal lægivning nær bygningshjørnerne, som kan udvide den vindstille zone i dette område. Det skal noteres, at aktiviteten ophold i lang tid har skærpede krav i forhold til et acceptabelt vindmiljø (ibid.).

Ved den vestlige karrés sydvestlige hjørne (karré A), hvor der påtænkes ophold i **kort** tid, vil der primært kunne forventes øgede vindhastigheder ved vestlige samt sydvestlige vindretninger. Det vurderes, at eftersom korridoreffekter ikke forventes at finde sted, at østlige vindretninger ikke vil være af stor betydning i dette område. Vinde fra sydvest kan dels skabe øget turbulens ved lokalplanforslagets sydvestlige hjørner, og dels kan vinden søge mod passagen ind til gårdrummet. Lægivning, i form af beplantning ved det sydvestlige hjørne samt indgangen til passagen til gårdrummet, kan hjælpe til sikring af et acceptabelt vindmiljø i området.

I og omkring lokalplanforslagets område 1, hvor anvendelsen af områderne er påtænkt at være gang, vurderes vindhastighederne dels ikke at være af nævneværdig betydning og dels stiller anvendelsen af området til gang lempelige krav til et acceptabelt vindmiljø. Det vurderes derfor, at vindmiljøet vil være acceptabelt i disse områder. Den påtænkte beplantning i disse områder, vurderes ligeledes at være til gunst for vindmiljøet i det eksisterende område.

7.1.11.4.2 Delområde 1's gårdrum, terrasser og altaner

Karré A's gårdrum

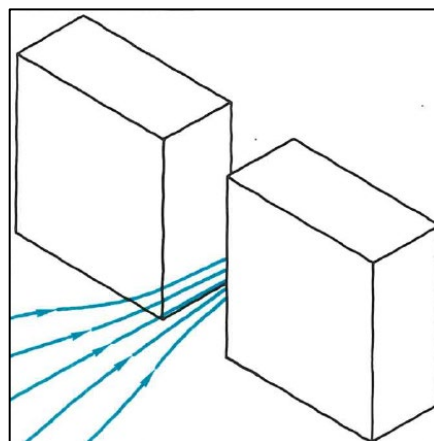
I passagen ind til gårdrummet i den vestlige karrébygning (karré A), kan der opstå øgede vindhastigheder som følge af indsnævringen mellem de højere bygninger med en bebyggelseshøjde på mellem 6 og 9 etager. Dette kan primært forekomme for sydvestlige til sydøstlige vindretninger. Det antages, at anvendelsen af selve passagen vil være til gang, hvorved vindmiljøet vurderes acceptabelt. Da der ikke er andre indgange til gårdrummet end den ene passage, vil vinden, der søger ind i gårdrummet, hovedsageligt søge opad, og kun den højereliggende indre facade på karréens inderside vil påvirkes af vinden fra passagen til gårdrummet.

Endvidere vil beplantningen i gårdrummet medvirke til, at vinden ledes opad. Derfor forventes vindmiljøet at være acceptabelt i gårdrummet til ophold i lang tid, når vinden kommer gennem passagen.

På grund af bygningens overordnede grundareal og bygningshøjderne, vil der ikke være tendens til at vinden, der strømmer over bygningen, ledes ned i gårdrummet. Yderligere vil den nedadstrømmende vind blive svækket af de påmonterede altaner og kombinationen af beplantningen i selve gården og dermed medvirke til et roligt vindmiljø i gårdrummet.

Karré B's gårdrum

Mellem den vestlige (karré A) og den østlige karré (karré B) er der en passage, som går fra syd mod nord og med bebyggelseshøjder på mellem 6 til 9 etager. Specielt ved de hyppige sydvestlige samt mindre hyppige østlige vindretninger kan der opstå lokale korridoreffekter i denne passage som følge af "gennemtræk" mellem bygningerne (se Figur 43). I selve passagen kan dette både føre til øgede vindhastigheder samt



Figur 43: I en passage mellem bygninger sker der en indsnævring, og vindhastigheden forøges (SBI 1981).

en overraskende effekt ved bygningens hjørner. Lignende effekter kan gøre sig gældende med vinde fra stik nord, dog med lavere forventelige vindhastigheder til følge. Når vinden blæser gennem passagen, kan generende hvirvler ligeledes dannes i gårdrummet i hesteskokarréen (karré B). Det kan dog forventes, at beplantning i og omkring lokalplanforslagets delområde 1 er tilstrækkelig til at bremse generende hvirvler.

For sydvestlige vindretninger, kan der forekomme scenarier, hvor vinden afledes af den 12 etager høje bygning fra hesteskokarréen (karré B), som kan lede en skrå nedadrettet strømning til den nordlige del af gårdrummet ved hesteskokarréen. Det forventes, at de påmonterede altaner på bebyggelsen og beplantningen i gårdrummet kan sikre, at vindmiljøet ikke forværres signifikant. Det kan dog være nødvendigt at etablere lokale ekstra lægivere i inddelte zoner i gårdrummet for at skabe et acceptabelt vindmiljø, således at det bliver behageligt at ophold sig i længere tid i gårdrummet. Det skal endvidere nævnes, at de globale vindforhold, der kan føre til førnævnte effekter, primært finder sted i vinterhalvåret, hvor længere tids ophold i gårdrummet ikke forventes at være længerevarende som i sommerhalvåret.

Tagterrasser

På tagterrasserne - markeret med grønt på Figur 44 – på den østlige karré (karré B) anbefales det, at der påføres værn, hvor den optimale afstand fra tagkanten til dette værn helst skal svare til højden af en stående person. Formålet med disse værn er dels at skabe et roligt vindmiljø på terrasserne og af sikkerhedsmæssige årsager, således at let inventar ikke kan falde ned på gaden. Generelt er tagterrasserne placeret på relativt små arealer, hvorved det forventes, at vindmiljøet bliver roligt med de omkringliggende værn. For yderligere optimering af vindmiljøet, kan der med fordel suppleres med lægivning i form af beplantning udgjort af buske, bede mm. Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at placere tagterrasser nær den 12 etager høje bygning, da skrå og nedadrettede vinde fra tårnet kan føre til et uroligt vindmiljø.



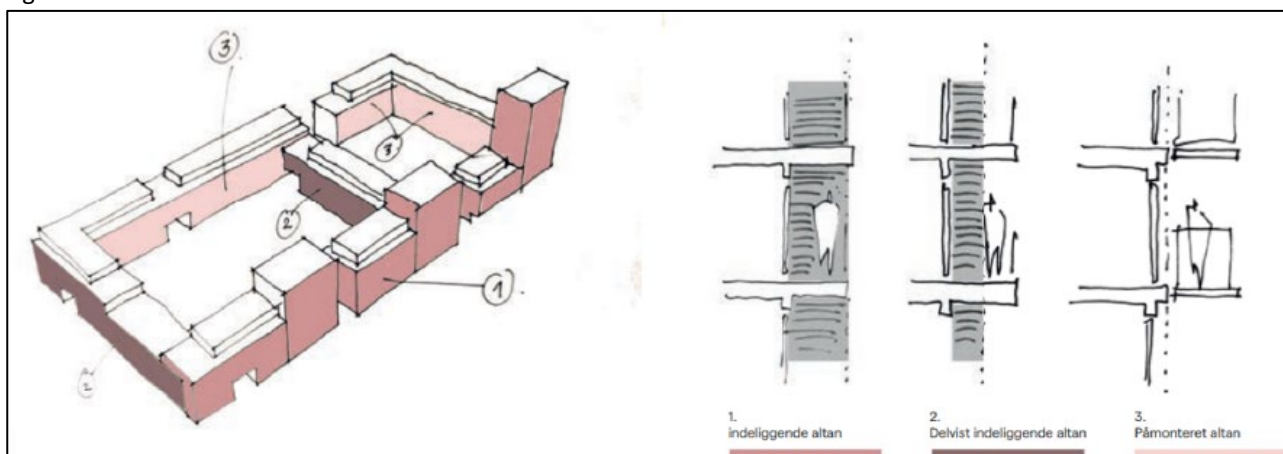
Figur 44: De grønne områder på bebyggelsens top, er de steder, hvor der kan etableres tagterrasser.

Det anbefales ligeledes, at der etableres værn på den vestlige karrés (karré A) tagterrasser, hvor den optimale afstand fra tagkanten til dette værn også helst skal svare til højden af en stående person. På tagterrasserne i det sydvestlige hjørne kan der for nogle vindretninger forekomme øgede vindhastigheder ledt af vinden, der strømmer hen over den østlige del af lokalplanforslagets delområde 1 eller de sydvestlige nabobygninger. I forhold til disse vinde skal der

etableres et særligt højt værn for at skabe konstant læ på tagterrasserne, hvilket ikke er hensigtsmæssigt. Alternativt kan der med fordel etableres lokal lægivning på tagterrasserne i form af beplantning. Som tidligere beskrevet, så er høje vindhastigheder fra sydvest mest hyppige i vinterhalvåret, hvor ophold på tagterrasserne forventes at være mindre hyppigt.

Altaner

På den sydlige ydre facade af lokalplanforslagets bebyggelse i delområde 1 etableres der indeliggende altaner - se Figur 45.



Figur 45: Altanernes placering på bebyggelsen og hvilken type af altan.

Der forventes at være et roligt vindmiljø på langt størstedelen af facaden, men dog ikke på altaner i nærheden af bebyggelsens hjørner, hvor der fra skrå vindretninger kan opstå situationer, hvor vindhvirvler kan søge ind på altanerne. Hvirvler af denne type kan afbødes af beplantning på altanerne. Det er af afgørende betydning for vindmiljøet på bebyggelsens ydre hjørner, at altanerne ikke har åbninger på hver side af et hjørne, hvilket kan føre til lokale korridoreffekter.

På den vestlige karrébygning (karré A) facade mod vest skal der delvist etableres indeliggende altaner jf. Figur 45, hvor der ligeledes vil være et roligt vindmiljø på langt størstedelen af facaden, men ikke på altaner i nærheden af bebyggelsens hjørner. Nær disse hjørner kan der for henholdsvis sydvestlige og nordvestlige vindretninger opleves et uroligt vindmiljø afhængigt af, hvor man opholder sig på altanerne. Ved de delvist indeliggende altaner vil der være færre vindhvirvler i det indeliggende areal end ved de helt indeliggende altaner, eftersom den del af altanen, som ikke er indeliggende, kan være med til at bryde de nedadstrømmende vinde. Det betyder dog, at der på den udeliggende del af altan kan opstå et ugunstigt vindmiljø med vindhvirvler, men der vil være et roligt vindmiljø på den del af altanen, som er indeliggende, og der er således ikke behov for nær så meget beplantning på de delvist indeliggende altaner for at opnå et acceptable vindmiljø. Samtidig kan de delvist indeliggende altaner være med til at give et gunstigt vindmiljø ved terrænoverflader.

I gårdrummets nordlige inderside etableres påmonterede altaner jf. Figur 45. På altanerne ved de nedre etager forventes vindmiljøet at være roligt. På de øvre etager kan der for sydvestlige til sydøstlige vindretninger være situationer, hvor skrå vinde kan føre til mindre rolige vindforhold på altanerne. Det fremgår lokalplanforslagets bilag om "Principper og referencer for altaner", at altanerne omkredsnes af gitterhegn, som ikke har en stor bremsende effekt på vinden. Det anbefales enten delvist at lukke disse værn eller supplere med beplantning på altanerne.

På indersiden af den østlige karré (karré B) etableres ligeledes påmonterede altaner, og som følge af den 12 etagers tårnbebyggelse kan vindmiljøet på altanerne i det nordøstlige hjørne blive uroligt for sydvestlige vindretninger. Dette urolige vindmiljø kan afhjælpes enten ved at have beplantning på altanerne eller ved at etablere delvist indeliggende altaner i stedet for påmonterede altaner. Det skal dog endnu engang bemærkes, at høje vindhastigheder fra sydvestlige vindretninger er hyppigst forekomne i vinterhalvåret, hvor ophold på altaner forventes at være mindre hyppigt.

7.1.11.5 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Delområde 2 er to fordelingsveje i henholdsvis rammeområde BE09 – *Kirkevænget* og BE11 – *Ringbyskvarteret* i [Kommuneplan 2022 – 2034](#), der har en vest – østlig retning. Delområde 3 går fra syd mod nord og er således ikke påvirket af den dominerende vindretning.

Lokalplanforslaget har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende planforslag opføres bebyggelse, der kan påvirke vindmiljøet.

Vindpåvirkning af lokalplanforslagets delområde 2 og bygaden fra Smedeland Boulevard til stationsforpladsen blev miljøvurderet i juli 2020 af COWI A/S i forbindelse med [miljøvurderingen](#) af [Masterplan Hersted 2045](#) og [Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#).

Det fremgår blandt andet af førnævnte miljøvurdering, at *Kirkevænget* ligger i områdets sydøstlige hjørne, lige syd for *Stationsbyen*, og det vil være en fordel ikke at orientere for mange gader langs de højere bygninger med de dominerende vindretninger. *Ringbyskvarteret* er i masterplanens fase 1 – etape 1 planlagt som et tættere kvarter med høje bygninger op til 6 etager med typisk karré-bebyggelse. Den punktvis høje bebyggelse forventes – efter en arkitektoniske vurdering – etableret ved veje ind til og i området. Dette kan medføre sandsynlighed for forringet vindkomfort på grund af den tætte, høje bebyggelse.

Det fremgår endvidere af denne miljøvurdering, at der i Masterplan Hersted 2045 er angivet to høje bygninger på hver side af Bygaden ved indgangen fra Smedeland Boulevard, og det kan give væsentlig forringet vindkomfort. Tilsvarende bemærkninger gælder for stationsenden af Bygaden, som ligger åbent for de også relativt hyppige sydøstlige og østlige vinde. Det anbefales generelt at have særlig opmærksomhed omkring især Bygaden for at undgå tunneleffekt i denne. Den negative effekt omkring de høje bygninger kan mindskes ved for eksempel at trække dem tilbage fra gaden, eventuel på et 1-2 etager høj base. Herved når den forstærkede vind ikke gadeplan. Der kan også arbejdes med udformningen af station og stationsplads for at mindske vindpåvirkningen af den østlige ende af Bygaden. Mellem karréer kan effekten af vind mindskes med beplantning og forskydning af karréerne.

Delområde 3 med det lange lige strøg gående fra syd mod nord kan i de tilfælde, hvor vinden efter kommer fra nord eller fra syd, give et ugunstigt vindmiljø, eftersom den forventet høje bebyggelse langs dette delområde kan medføre en forøgelse af vindhastigheden jf. Figur 43.

7.1.11.6 Sammenfatning

Generelt vil der være et godt vindmiljø i og omkring lokalplanforslagets bebyggelse i delområde 1, dog kan der være et mindre gunstigt vindmiljø fra nedfaldsvinde ved tårnbebyggelserne og høje vindhastigheder ved passagen mellem de to karrébebyggelser. I de områder med disse ugunstige vindmiljøforhold vil længerevarende ophold ikke opleves behageligt, og lokalplanforslaget lægger dog heller ikke op til, at disse områder anvendes og benyttes til længerevarende ophold.

Der vil ligeledes generelt være et godt vindmiljø i karré A's gårdrum med undtagelse af nogle enkelte steder, hvor der ved hjælp af lokale lægivere f.eks. i form af beplantning kan være med til at skabe gunstige forhold, og derved skabe et godt vindmiljø for længerevarende ophold jf. lokalplanforslagets intentioner herom.

Vindmiljøet i karré B's gårdrum er ikke godt som følge af passagen mellem i karré A og i karré B, men eftersom dette gårdrum og passage ikke skal bruges til længerevarende ophold, men til gang- og cykelareal samt varemodtagelsesareal for detailhandelsbutikken, ses dette mindre gunstige vindmiljø ikke at være en udfordring. Det anbefales, at der skal være beplantning både syd og nord for passagen.

Tagterrassernes vindmiljø er godt, og det anbefales at opsætte værn, hvor den optimale afstand fra tagkanten til dette værn helst skal svare til højden af en stående person. Formålet med disse værn er dels at skabe et roligt vindmiljø på terrasserne og af sikkerhedsmæssige årsager, således at let inventar ikke kan falde ned på gaden. Det anbefales dog ikke at placere tagterrasser nedenfor tårnbebyggelserne.

De fleste af altanerne har et roligt vindmiljø på langt størstedelen af facaden, men ikke på altaner i nærheden af bebyggelsens hjørner i delområde 1. Dette ugunstige vindmiljø ved hjørnebebyggelserne kan generelt afhjælpes enten ved at have beplantning på altanerne eller ved at etablere delvist indeliggende altaner i stedet for påmonterede altaner.

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

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

7.1.11.7 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed i lokalplanforslagets delområde 1, da vindmiljøet generelt er gunstigt både i og omkring bebyggelsen i delområde 1, men der vil være områder med et ugunstigt vindmiljø, hvor der bør indtænkes afværgeforanstaltninger i lokalplanforslagets delområde 1.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed i lokalplanforslagets delområde 2, da vindmiljøet generelt er gunstigt, men kan ved indgangen til disse vejanlæg have et ugunstigt vindmiljø, såfremt de eventuelle kommende hjørnebebyggelser ved indgangen til disse vejanlæg ikke optimeres i forhold til vindmiljøet.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed i lokalplanforslagets delområde 3, da vindmiljøet generelt er gunstigt, men kan som følge af det lange lige strøg med høj bebyggelse langs kanten af delområdet kan forøge vindhastigheden.

7.2 Klimatiske faktorer

Temperaturen i Danmark er steget med 1,5 grader siden 1873, og i samme periode er nedbøren steget med 15 %, og vindforhold samt vandstande har også ændret sig jf. Klimatilpasning.dk. Den globale gennemsnitstemperatur er siden 1880 steget med ca. 0,85 grader ([Klimatilpasning.dk](https://klimatilpasning.dk)).

Hovedparten af den globale opvarmning skyldes menneskers aktiviteter. Især udslip af CO₂ fra afbrænding af kul, olie og gas, men også fældning af skove og udslip af andre drivhusgasser (betegnelse for luftarter, der tilbageholder jordens varmestråling). Luftarterne forekommer naturligt i atmosfæren, men koncentrationen er vokset drastisk, og har derved forårsaget en global opvarmning af jorden. Gasserne dækker over kuldioxid (CO₂), CFC-gasser, kvælstofilter (NO_x), metan (CH₄) og ozon (O₃) (Kystdirektoratet).

DMI har estimeret de klimaforandringer, som Danmark står over for frem mod slutningen af det 21. århundrede på grundlag af den seneste viden fra FN's klimapanel og egne klimasimuleringer (DMI 2014). Ifølge prognoserne vil Danmark i fremtiden få et varmere klima med generelt mere nedbør samt flere og mere ekstreme vejrhændelser. Især spår modellerne, at Danmark kan forvente mere regn om vinteren, og om sommeren vil der formentlig optræde både længere tørkeperioder og kraftigere regnskyl. Temperaturen i landet vil stige; særligt forventes mildere vintre, mens somrene bliver varmere, og der kan forekomme flere og længere hede- og varmebølger ([Klimatilpasning.dk](https://klimatilpasning.dk)).

Stigninger i havvandstanden er en afledt konsekvens af den globale opvarmning, hvor både smeltende ismasser og termisk ekspansion bidrager til forhøjede middelvandstande. Havet vil derfor ikke stige jævnt over hele kloden (Naturstyrelsen 2014). Der er dog en betydelig usikkerhed i forhold til hvor meget og hvor hurtigt, havvandstande reelt vil stige. Den gennemsnitlige årlige havspejlsstigning forventes i omegnen af 3,6 mm pr. år (IPCC 2019) og ved udgangen af indeværende århundrede forventes en stigning på mellem 0,3 og 1,1 meter alt efter om det lykkes at reducere udledningen af drivhusgasser markant eller ej (ibid.).

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

7.2.1 Udledning af drivhusgasser

Planloven ([LBK nr. 1157 af 01/07/2020](#)) giver ikke mulighed for, at der kan stilles krav om i forbindelse med lokalplanlægningen, hvor meget en given bebyggelse må udlede af drivhusgasser eller skal reducere af drivhusgasser hverken i forbindelsen af opførelsen eller driften af bebyggelsen og lokalplanområdet. Bygningsreglementet ([BR18](#)) har dog regler om, hvor meget et byggeri må påvirke klimaet, og derudover er der forskellige former for certificering af bebyggelsen, og disse certificeringer kan føre til færre drivhusgasser end en tilsvarende bebyggelse, der ikke opføres efter en certificering.

7.2.1.1 Bygningsreglementets klimapåvirkningskrav

I [Bygningsreglementet 2018](#) § 297 til 298 er der krav til et byggeris klimapåvirkning. Der foretages en beregning af bygningens klimapåvirkning over dens livscyklus. For bygninger på samme byggesag kan beregningen foretages samlet.

Klimapåvirkningen skal opgøres i kg CO₂-ækvivalenter pr. m² pr. år beregnet i henhold til [DS/EN15978:2012](#) "Bæredygtighed inden for byggeri og anlæg - Vurdering af bygningers miljømæssige kvalitet – Beregningsmetode". Klimapåvirkningen opgøres for en betragtningsperiode på 50 år fra byggeriets færdigmelding. I beregningen indgår modulerne:

- 1) A1: Råmaterialer.
- 2) A2: Transport.

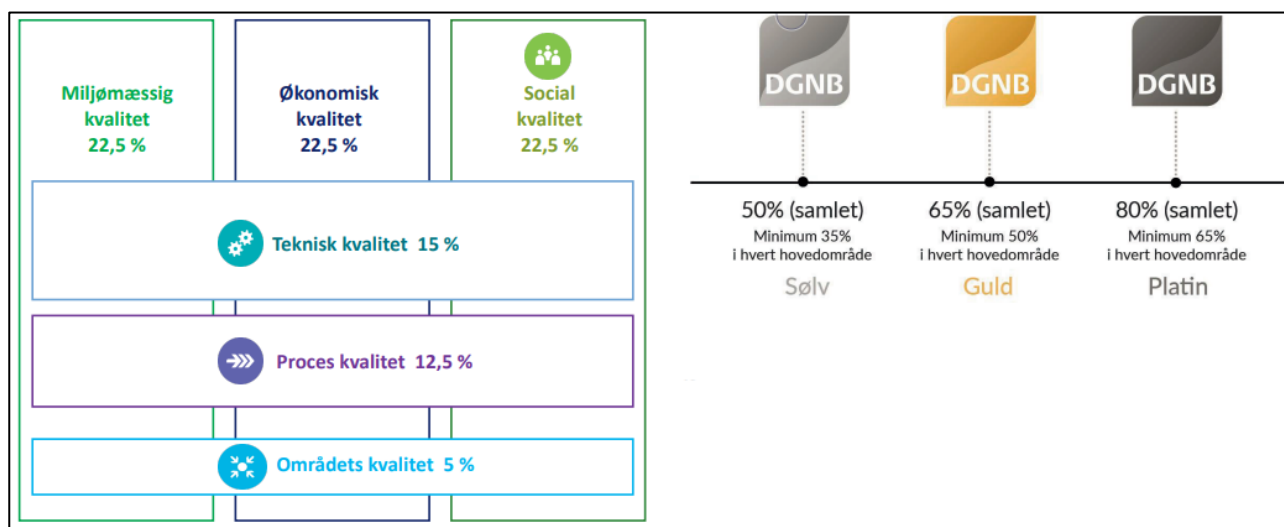
- 3) A3: Fremstilling.
- 4) B4: Udsiftning (dog undtaget transport og udsiftningsproces).
- 5) B6: Energiforbrug til drift.
- 6) C3: Forbehandling af affald.
- 7) C4: Bortskaffelse.
- 8) D: Potentiale for genbrug, genanvendelse og anden nyttiggørelse.

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

7.2.1.2 DGNB-certificering

En række bebyggelser i Danmark bliver i dag certificeret efter [DGNB](#), oprindeligt en tysk bæredygtigheds-certificeringsordning, og navnet er en forkortelse for "Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen" (Realdania 2021). DGNB er en uvildig tredjepartsverificering af kvaliteten af et projekt, og er et kvalitetsstempel på bæredygtigheden i projektet. DGNB bygger på FN's definition af bæredygtighed. I DGNB-systemet evalueres et byggeri eller byområde ud fra seks hovedområder: Miljømæssig kvalitet, økonomisk kvalitet, social kvalitet, teknisk kvalitet, proceskvalitet og områdekvalitet. Kriterierne opdateres løbende i takt med, at branchen får ny viden og praksis. Afhængig af ambitionsniveau kan der arbejdes efter at blive tildelt enten DGNB Platin, DGNB Guld eller DGNB Sølv (se Figur 46). Derudover kan der arbejdes for at opnå tillægsudmærkelser blandt andet DGNB Hjerter, der omhandler trivsel og indeklima, og DGNB Diamant for anerkendelse af arkitektonisk kvalitet.

I Danmark står [Rådet for Bæredygtigt Byggeri](#) (tidligere hed rådet "Green Building Council Denmark"), der er en non-profit medlemsorganisation, som arbejder for at udbrede bæredygtighed i byggebranchen, for varetagelsen af DGNB.

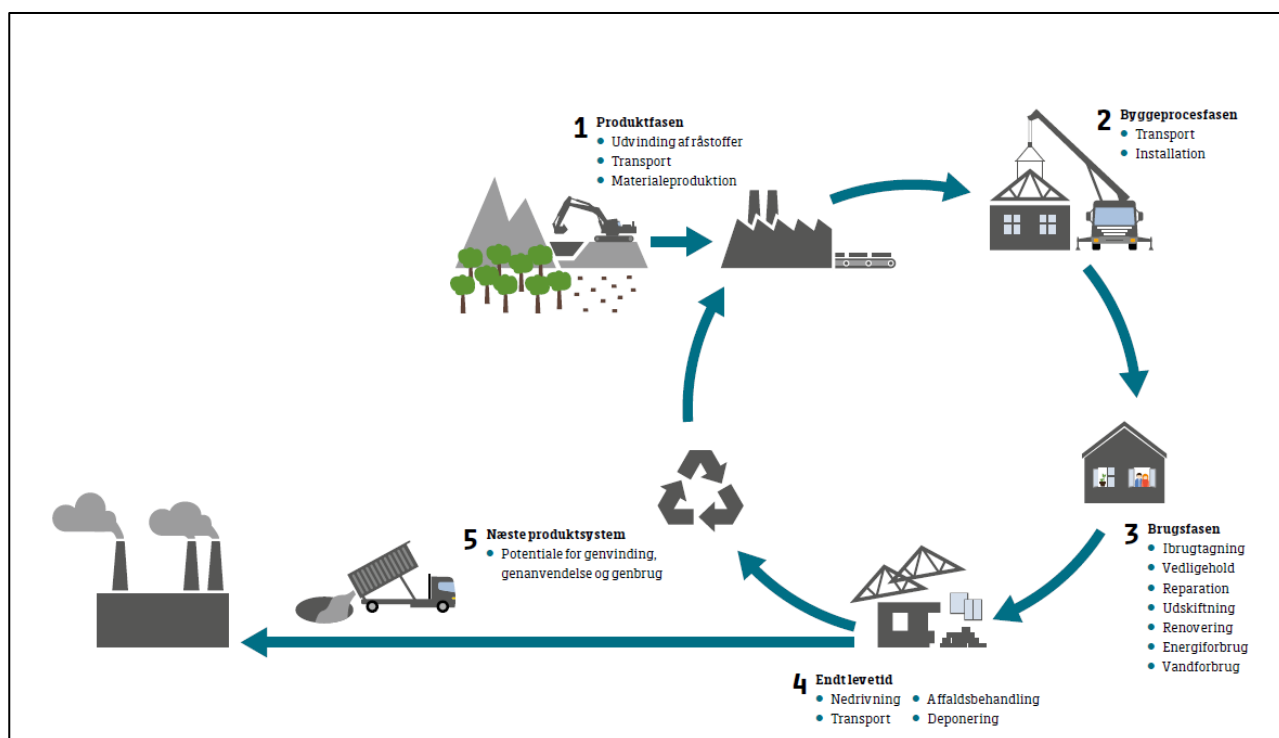


Figur 46: Kriterierne i DGNB er overordnet opdelt i 6 kategorier som vist i den venstre side af figuren. Afhængig af, hvor mange point et projekt opnår – totalt og på hver af de fem bygningsrelaterede kategorier – tildeles der et såkaldt sølv, guld eller plancertifikat, hvor sidstnævnte er det højeste niveau, hvilket fremgår af den højre side af figuren (Realdania 2021).

[Rådet for Bæredygtigt Byggeri](#) har som følge af de nye klimakrav i bygningsreglementet opdateret metoden i DGNB-certificering. Overordnede er pointniveauet strammet væsentligt i bunden af pointskalaen og mindre i toppen. Hele kriteriet for DGNB-certificeringen har gennemgået en opdatering, hvor fokus er skiftet fra at honorere både den gode proces og den lave miljøpåvirkning til nu at lægge alt vægten på at reducere CO₂-udledningen.

7.2.1.3 Livscyklusvurdering (LCA)

En anden form for certificering er anvendelsen af livscyklusvurdering ([LCA – Life Cycle Assessment](#)) af bebyggelsen, der er en metode, som kan give et billede af et byggeris potentielle miljøpåvirkninger og ressourceforbrug. Dette beregnes over hele bygningens livscyklus, og inkluderer derfor fremskaffelse af råvarer, produktion af byggematerialer, energi- og ressourceforbrug ved drift og vedligehold, samt bortskaffelse og eventuelt genanvendelse af bygningsdele og byggematerialer (se Figur 47).



Figur 47: Illustration over livscyklusvurdering.

Stationsnærhed og strenge parkeringsnormer samt muligheden for delebilsordninger kan medføre at færre anskaffer sig et privat køretøj, hvorved der udledes færre drivhusgasser.

7.2.1.4 Delområde 1

Bygherre har overfor Albertslund Kommune givet udtryk for, at de stræber efter at få lokalplanforslagets bebyggelse i delområde 1 DGNB-certificeret, og DGNB-certificeringen af bebyggelsen i delområde 1 vil ske efter de ovennævnte opdateret regler som følge af ændringer i Bygningsreglementet.

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

Lokalplanområdet ligger i et eksisterende byområde, og den nye bebyggelse i delområde 1 kan dermed koble sig på den eksisterende infrastruktur. Det fremgår af Masterplan Hersted 2045, at der skal anlægges en Bygade fra Smedeland Boulevard til den kommende stationsforplads for letbanestationen Glostrup Nord, og denne gade er en

forudsætning for trafikafviklingen både i forhold til kollektive busser til og fra stationen og for de kommende borgere i delområde 1 i lokalplanområdet. Det er således ikke sig selv, at lokalplanforslaget medfører anlæggelsen af denne bygade, og bygaden kan således ikke tillægges planforslagets udledning af drivhusgasser.

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

Bebyggelsen i delområde 1 vil medføre en høj bebyggelsesprocent af i dette delområde på et såkaldt "*brown field*" areal, hvilket giver mindre uregelmæssig byspredning (se afsnit [7.4.1 Arealanvendelse](#) herom), og færre drivhusgasser vil blive udledt sammenlignet med et nybygget parcelhuskvarter, hvor landbrugsbrug eller naturområder inddrages til dette formål, de såkaldte "*green field*" arealer.

7.2.1.5 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

Der er ikke udført beregninger på, hvorledes kørsel med køretøjer på disse delområder vil udlede drivhusgasser. Det kan dog antages, at udledningen vil falde over de kommende år med hensyn til udledning af drivhusgasser fra kørsel med køretøjer eftersom der bliver færre og færre ICE-køretøjer og en stigende andel af PHEV-køretøjer samt BEV-køretøjer og HFCV-køretøjer¹⁵.

7.2.1.6 Sammenfatning

Den demografiske udvikling med flere ældre og deraf færre i den arbejdsdygtige alder samtidig med, at der er flere og flere, der bor alene, og gerne vil bo i storbyområderne, har i en årrække medført en generel befolkningstilvækst i hovedstadsområdet, og medfører blandt andet et øget behov for boliger i hele hovedstadsområdet.

Albertslund Kommune har i Kommuneplan 2022 – 2034 udlagt samtlige nye byudviklingsområder til blandede byfunktioner, dvs. områder for bolig og erhverv, herunder byomdannelsesområdet i Hersted Industripark, hvilket skal være med til at skabe lokale jobmuligheder, og derved et reduceret behov for pendling – og hvis pendling er nødvendig, kan det ske med højklassé kollektiv transport, da stort set alle byudviklingsområderne ligger i det stationsnære område.

15

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

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

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

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

Samlet betyder ovenstående sammen med de skærpede krav i bygningsreglementet, at den tætte bebyggelse og områdets placering i forhold til eksisterende infrastruktur, at der er gode muligheder for en mindre udledning af drivhusgasser pr. bolig sammenlignet med en bebyggelse med en lavere tæthed uden for eksisterende bymæssig bebyggelse. Endvidere vil udledningen af drivhusgasser fra køretøjer falde i de kommende år, eftersom der bliver færre køretøjer, der kører på fossile brændstoffer.

7.2.1.7 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på udledningen af drivhusgasser fra lokalplanforslagets delområde 1 eftersom etableringen af enhver bebyggelse vil medføre udledning af drivhusgasser.

7.2.2 Klimatilpasning

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

7.2.2.1 Regnvandshåndtering

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

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

7.2.2.1.1 Retningslinjer for områder med risiko for oversvømmelse

I Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er blandt andet Hersted Industripark udpeget som et område med risiko for oversvømmelse jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 18, og det fremgår af retningslinje 26.6, at ved byudvikling og byomdannelse indenfor de udpegede risikoområder, skal det sikres, at der er en tilstrækkelig kapacitet til håndtering af regnvand fra både den hverdagsregn, der overstiger matriklens afledningsret til regnvandssystemet, og fra skybrud. Dette regnvand skal tilbageholdes eller forsinkes lokalt, eller håndteres med lokale LAR-løsninger. Derudover må Byudvikling og byomdannelse må ikke give anledning til øget risiko for oversvømmelser opstrøms eller nedstrøms byudviklingsområdet jf. retningslinje 26.5.

Byudviklingsområder indgår på lige fod med resten af kommunen i et landskab, hvor vandet strømmer af og samler sig under skybrud. Ved byudvikling må der ikke ske forringelser i form af øget oversvømmelsesrisiko for tilstødende områder. Det betyder, at ved byudvikling skal det sikres, at:

- Vand, der før byudvikling kunne strømme ind i byudviklingsområdet, skal fortsat kunne strømme i samme mængder og ad samme strømningsveje, efter at området er udviklet
- Vand, der før byudvikling blev magasineret i byudviklingsområdet, skal fortsat magasineres i samme mængder, efter at området er udviklet

Vand, der før byudviklingen kunne strømme ud af byudviklingsområdet, skal fortsat kunne strømme ud i samme mængder og ad samme strømningsveje, efter området er udviklet. Strømningsforhold og magasinering på terræn skal

dokumenteres ved at lade en vandmængde på 50 mm afstrømme på en digitale terrænmodel både før og efter udvikling af området (retningslinje 26.5).

Endvidere er nedsivning af regnvand i industriområder, samt i tidligere industriområder der ligger indenfor BNBO, i indvindingsoplande, i OSD-områder eller i NFI-områder ikke tilladt jf. retningslinje 26.1.

I retningslinje 26.7 i Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034 fremgår det desuden, at ved etablering af ny bebyggelse:

- Skal bygninger kunne modstå en fremtidig 15 års regnvejrshændelse ved, at der kan stå 10 cm vand på terræn op ad bygningen uden at volde skade, eller ved at skabe en tilsvarende beskyttelse ved regulering af terrænet omkring bygningerne
- Skal terræn etableres med fald væk fra bygningerne

I Kommuneplan 2022 – 2034's redegørelse kan det ses, at udgangspunktet for planlægningen er et skybrud, som statistisk set vil forekomme én gang hvert 15. år om 100 år (en 15-årshændelse om 100 år).

7.2.2.1.2 Delområde 1's regnvandshåndtering

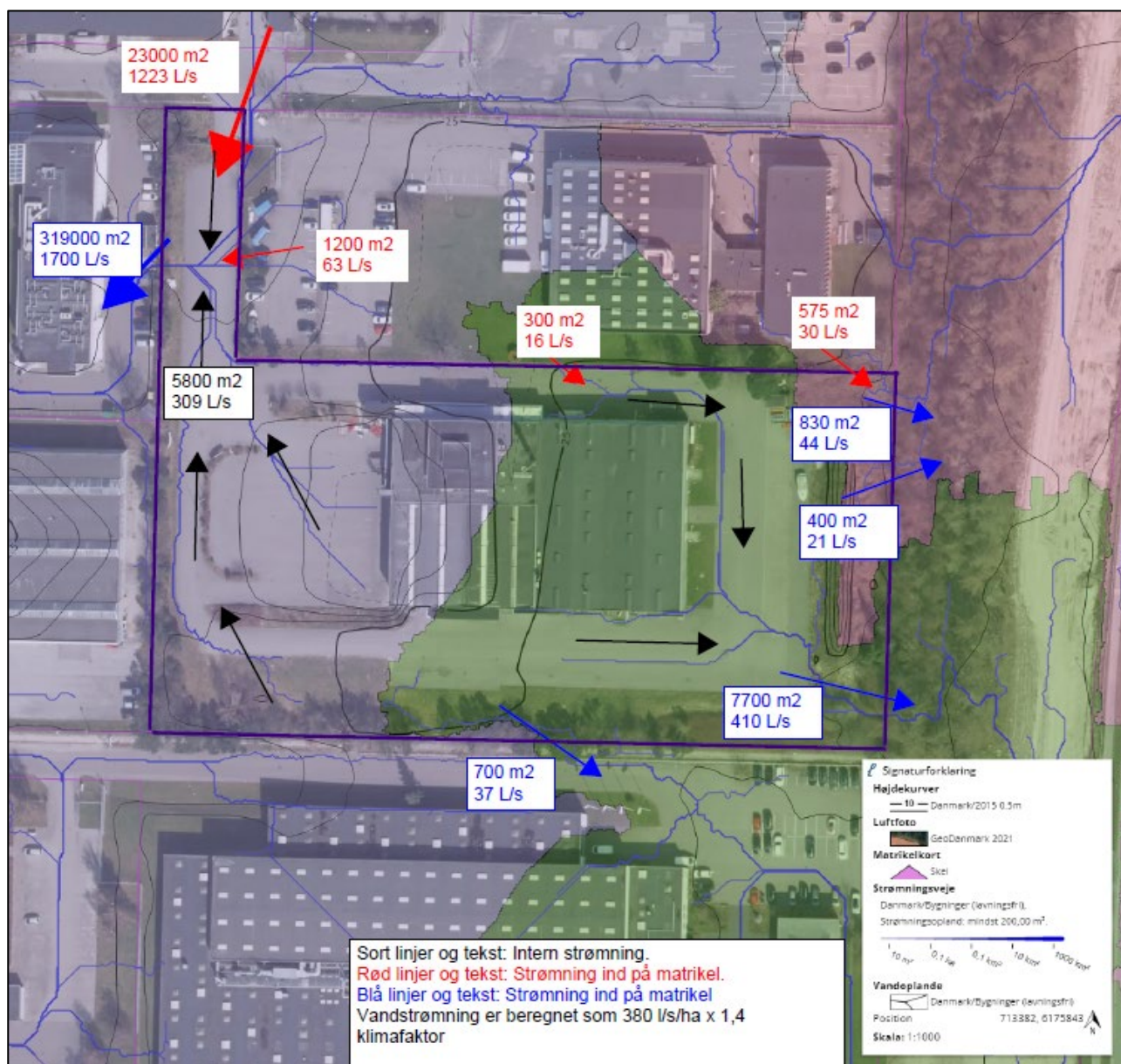
I henhold til [Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025](#) er delområde 1 i lokalplanforslaget separatkloakeret i lighed med resten af Albertslund, og der må maksimalt ledes 110 l regnvand pr. sekund pr. reduceret hektar til førnævnte kloak.

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

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

Beregninger viser, at der for en 5 års hændelse skal være en regnvandsforsinkelse af op til 140 m³ regnvand, og dette bassin kan f.eks. etableres under parkeringsplads mod nord. Ved skybrud f.eks. en 100 års regnvejrshændelse er der behov for at forsinke op til 340 m³ regnvand inden for delområde 1. Der skal således etableres forsinkelse af 480 m³ regnvand i delområde 1.

Der er ligeledes udarbejdet en analyse af hvilke vej regnvandet strømmer og mængden heraf, eftersom naboer ikke må stilles dårligere i fremtiden end de nuværende forhold jf. retningslinje 26.5 i Kommuneplan 2022 – 2034. Delområde 1's afvanding foregår under de nuværende forhold primært ud af to strømninger væk fra grunden henholdsvis sydøstlig og sydvestlig, og en tilstrømning af regnvand fra nord (se Figur 48).



Figur 48: Eksisterende afstrømningsforhold ved en 100 års regnvejrshændelse i delområde 1 (AFRY 2023).

I forbindelse med realiseringen af delområde 1 i lokalplanforslaget skal højdekurver (koter) være således, at ved ekstremregn ledes overløbsvand ud over delområde 1 på de samme steder, som de nuværende forhold er i dag.

Vandbalancen ind og ud af delområde 1 samt inden for delområde 1 kan sikres ved at etablere nye vandveje f.eks. ved hjælp af linjedræn, grøfter og/eller wadier¹⁶ eller lignede, som vil lede vandet uden om bygninger og hen til deres oprindelige strømningsvej. Derudover skal de eksisterende 340 m³ lavninger indarbejdes i forsinkelsen af regnvandet fra delområde 1. På den måde sikres bebyggelsen i delområde 1 mod kraftige regnskyl, og naboerne ikke vil opleve ændrede strømningsveje i forhold til de nuværende forhold, da strømningsvejene bibeholdes, hvorved naboerne ikke stilles dårligere end under de nuværende forhold.

¹⁶ En **wadi** er en kombination af to LAR-anlæg, f.eks. en grøft eller et regnvejrbed i kombination med en faskine.

En realisering af delområde 1 i lokalplanforslaget medfører, at størsteparten af delområde 1 bebygges og området nivelleres, hvorved lavningerne i den midterste del af området forsvinder. Det forventes, at terrænforholdene ved den nordlige vejtilslutning i delområde 1 ikke bliver væsentligt ændret, således at der forsat kan opstuvendes regnvand i dette vejareal. Beregninger viser, at stuvning af regnvand på terræn vil være op til kote 24,30. Ved en realisering af delområde 1 i lokalplanforslaget skal bebyggelsens mindste gulvkote i terræn være 24,45, hvilket især er vigtigt for nedkørsel til parkeringskælderen, hvorved den påtænkte bebyggelse burde være sikret til en 100 års regnvejrsbærelse.

7.2.2.1.3 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

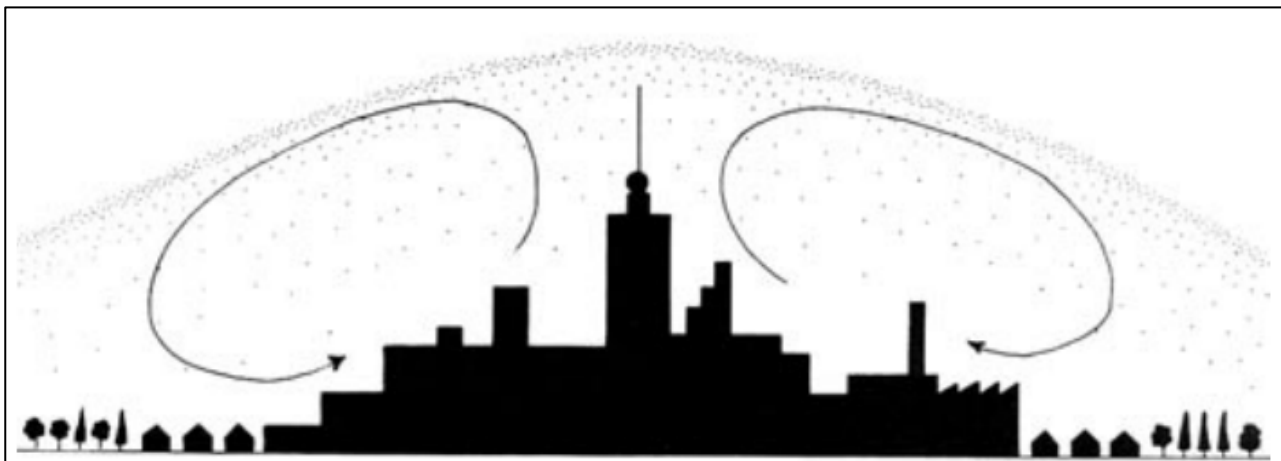
Lokalplanforslaget har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende planforslag opføres bebyggelse og/eller tekniske anlæg, og derfor er emnet vedrørende regnvandshåndtering irrelevant i forhold til disse delområder.

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

7.2.2.2 Hedeølger

De varme somre i Danmark kan nogle somre gå hen at blive til langvarige hedeølger som følge af klimaforandringerne, og de grønne områder i byerne kan være med til at holde sommertemperaturen nede – se Figur 49 (Københavns Universitet 2004). En sammenhæng mellem byens grønne områder til de omkringliggende naturområder med skov kan virke som en luftdyse og bringe frisk luft ind i byen (ibid.).

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



Figur 49: Byer fungerer som "varmeøer" i landskabet. Luften over grønne områder er ofte køligere og hjælper med at udskifte den varme luft fra de hårde overflader i byen og mindsker derved varmeøeffekten (Johnson & Newton 2004).

Derudover er træer i byrummet med til at nedsætte vindhastigheden, hvilket fremgik under [afsnit 7.1.11 Vindpåvirkning](#), og mindsker mængden af støvpartikler i luften med helt om til 75 % i forhold til en vej uden træer (Johnston & Newton 2004).

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

7.2.2.2.1 Delområde 1's disponering

Delområde 1 i forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* indtænker de grønne elementer i planlægningen, hvilket fremgår af redegørelsen og tilhørende bestemmelser og tanker om omkring gårdrummene i bebyggelsen i delområde 1 jf. situationsplanen (se Figur 36). Det ses af denne situationsplan, at der er tanker om at plante træer. I lokalplanforslagets redegørelsen under emnet "*Klimatilpasning og skybrudssikring*" opfordres der til, at plante træerne i rodvenlige bærelagssystemer eller bærelagsopbygninger (gartnermakadam), som skaber et porevolumen, der sikrer træerødderne ilt og vand, kan træerne få den alder og størrelse, der skal til for at være en effektiv og forskønnende løsning i klimatilpasning af et byområde. Endvidere kan grønne tage ligesom træerne være med til at minimere varmeøeffekten i byerne, fordi følgerne af solens varmeindstråling begrænses. Dermed kan det blive mere behageligt at opholde sig i boligerne og i byen.

Det fremgår endvidere af skyggediagrammer i afsnit [7.1.9 Skyggegener](#), at der vil være mulighed for at søge skygge i gårdrummet og langs med bebyggelsen, og derved ikke blive udsat for direkte sol.

7.2.2.2.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

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

7.2.2.3 Sammenfatning

Masterplan Hersted 2045 lægger op til, at det omkringliggende naturområdet Vestskoven skal trækkes ind i den nye bydel Hersted via de store boulevarder, hvor halvdelen af det nuværende vejanlæg på sigt skal omdannes til et klimatilpasningsanlæg, hvilket således spiller sammen med både regnvandshåndteringen og at mindske varmeeffekten af denne nye bydel i Albertslund Kommune udover at bidrage til at øge bynaturen og derved biodiversitet i byen som helhed.

Regnvandshåndtering er indtænkt i delområde 1 i lokalplanforslaget, og bebyggelsen er således tilpasset de fremtidige klimatiske forhold i forhold til regnvejrshændelser i de næste 100 år.

Lokalplanforslaget lægger op til grønne kantzoner i delområde 1 med træer og at indtænke de grønne elementer i gårdrummene, hvilket ligeledes er med til at bidrage til et godt mikroklima, der kan være med til at mindske varmeeffekten og give et mere behageligt mikroklima på varme sommerdage.

7.2.2.4 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** i forhold til regnvandshåndtering i planforslagets delområde 1, da der skal etableres afværgeforanstaltninger for at undgå, at der kommer regnvand i kælderen.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kan få en **positiv påvirkning** med hensyn til varmeeffekten sammenlignet med de nuværende forhold i lokalplanområdet, eftersom der vil komme flere grønne elementer i området herunder træer blandt andet langs med bebyggelsen ud til den kommende bygade.

7.3 Jordbund og vand

7.3.1.1 Jordbund

Forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* forudsætter nedrivning af den eksisterende erhvervsejendom i planforslagets delområde 1, hvor den nuværende anvendelse er selskabslokaler med storkøkken. Tidligere har ejendomme blandt andet har været benyttet til VVS grossist med rørforarbejdning med anvendelse af skæreolie, motorvask, olie mm. og lagersalgsbutikker. Lokalplanforslaget giver mulighed for i delområde 1 at opføre ny bebyggelse på arealet og terrænregulering i forbindelse med etablering af parkeringskælder og forsinkelsesbassin, hvilket vil medføre behov for håndtering og flytning af jord.

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening, og skal på et senere tidspunkt anvendes til et teknisk anlæg i form af et område til vejanlæg og klimatilpasningsløsninger. Lokalplanforslaget giver ikke mulighed for bebyggelse og/eller tekniske anlæg i delområde 2 og 3, eftersom lokalplanforslaget ikke har nogen byggeretsgivende bestemmelser herfor.

7.3.1.2 Delområde 1

7.3.1.2.1 Jordbundens geologi

Lokalplanforslaget er beliggende i et område, hvor geologien hovedsageligt består af moræneaflejringer. [GEUS](#) jordartskort for det aktuelle område viser, at aflejringerne i området domineres af moræner. Den overordnede kvartære geologiske lagfølge i området udgøres af lag af moræner med mægtighed på op til 10 meter. Herunder forekommer der kalk og kridt.

For selve lokalplanforslagets område er der påtruffet blandet fyldlag bestående af stabilgrus, sandfyld og lerfyld i en dybde på mellem 0,40 og 3,15 m, og under dette fyldlag er der moræner.

7.3.1.2.2 Forureningsundersøgelser

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til lokalplan og nærværende miljørapport er der blevet udført orienterende forureningsundersøgelse lokalplanforslagets delområde 1, og Region Hovedstaden udførte en miljøhistorisk redegørelse i 2018.

7.3.1.2.2.1 Den historiske miljøredegørelse

I den miljøhistoriske redegørelse er der blandt andet oplysninger om tanke, placering af affald og afbrænding heraf samt udendørs oplag. Nedenstående tabel er en oversigt over disse tanke – se Tabel 29

Jordforurening

Oliestoffer og klorerede opløsningsmidler kan forurene jorden og grundvandet og dampe ind i bebyggelse via mange forskellige indtrængningsveje. Stofferne kan trænge ind gennem revner og sprækker i gulve og vægge, ved afløbsinstallationer, vandledninger og andre rørgennemføringer, gennem hulmure og trappeopgange. Forureningen kan desuden trænge ind i kloakken og herfra dampe ind i bebyggelsen.

Oliestoffer

- Nedbrydes i jorden og grundvandet
- Kan fordampe fra jorden op i bebyggelsen og påvirke indeklimaet
- Finder vej ned til grundvandet, hvor der kan spredes ind under bebyggelsen
- Er lettere end vand og spredes derfor primært i den øverste del af grundvandet, hvilket som regel gør oprensning mulig

Klorerede opløsningsmidler

- Nedbrydes kun langsomt i jorden og grundvandet
- Kan fordampe fra jorden op i bebyggelsen og påvirke indeklimaet
- Finder vej ned til grundvandet, hvor de spredes ind under bebyggelsen
- Er tungere end vand og spredes derfor på en kompliceret måde i jorden og grundvandet, hvilket gør oprensning vanskelig.

Tabel 29: Oversigt over tanke

Tank nr.:	Etableringsår	Størrelse	Type	Status	Produkt
T1	1965	20.000 l	Nedgravet	Afblændet (1987)	Fyringsolie
T2	1987	6.000 l	Kældertank	Fjernet (1992)	Fyringsolie
T3	2012	1.000 kg	Overjordisk	Formegentlig i brug	F-gas

Kilde: Orienterende miljøteknisk undersøgelse af 15. juni 2020 (Ejlskov 2020).

Den nedgravet tank fra 1965 på 20.000 liter er tømt, afblændet og fyldt op med sand i 1987, samt der er dokumentation for, at sløjfningen af olietanken er anmeldt og i overensstemmelse med olietankbekendtgørelsen ([BEK nr. 1257 af 27/11/2019](#)).

Der er ikke dokumentation for sløjfning af kældertanken på 6.000 liter, men eftersom der er indlagt fjernvarme omkring 1992 – 1993, kan denne tank være taget ud af drift på det pågældende tidspunkt. Det er grundejer, der har ansvaret for, at oplysningerne om olietanke og opvarmningsform er korrekt i BBR, og hvis tanken er taget ud af drift, da skal det anmeldelse via [Byg og Miljø](#).

7.3.1.2.2.2 Orienterende forureningsundersøgelser

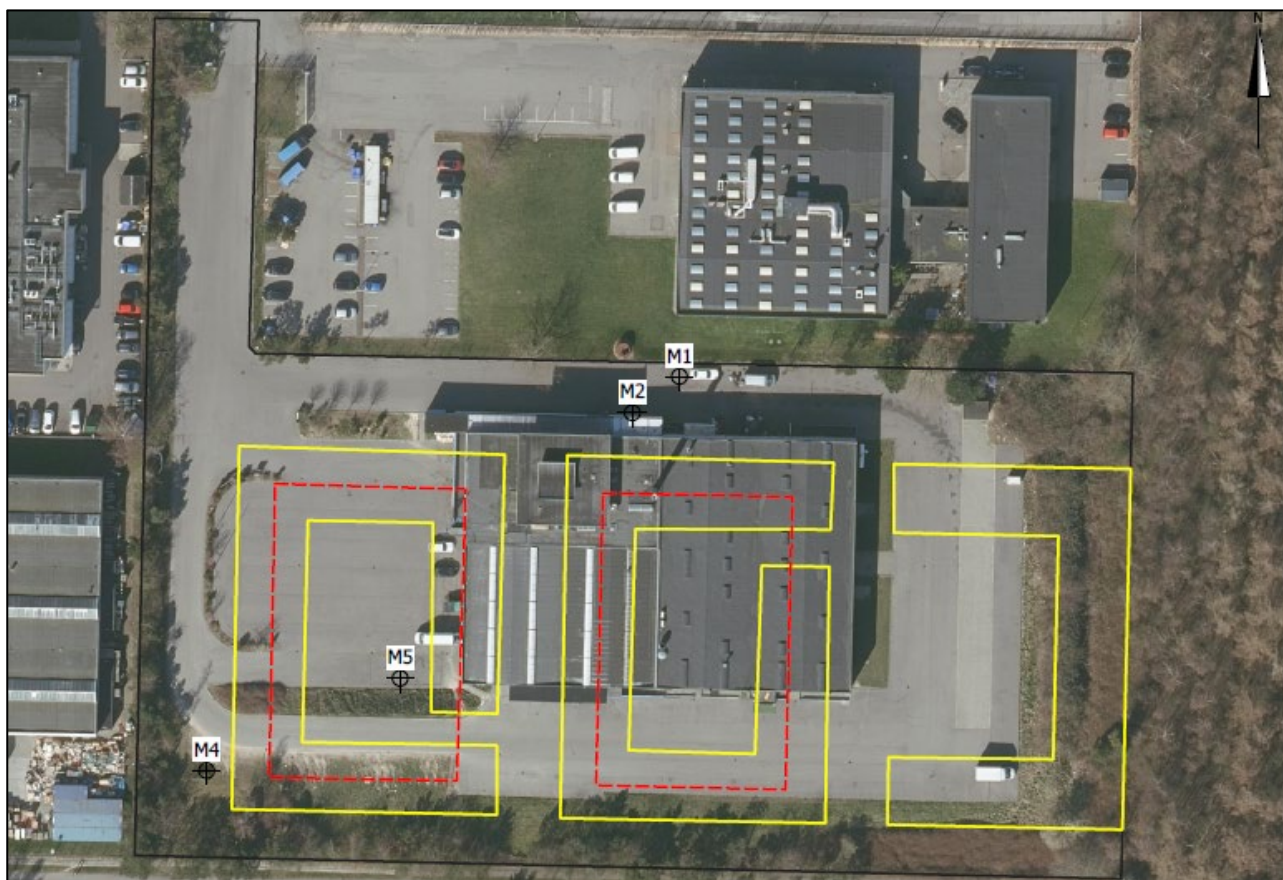
Der er i sommeren 2020 udført en orienterende miljøteknisk forureningsundersøgelse i delområde 1 i lokalplanforslaget (se bilag 12), og i år 2000 udførte Albertslund Kommune en forureningsundersøgelse på 32 tidligere og nuværende erhvervsejendomme beliggende indenfor kommunen, herunder på Smedeland 28.

Undersøgelse i år 2000 har hovedsageligt omfattet udførelse af boringer ved nedgravede olie- og benzintanke. Jordprøver fra boringerne er analyseret for BTEX¹⁷er og olieprodukter. Der er ikke påvist forurening med BTEX'er og/eller olieprodukter i de to udførte boringer på Smedeland 28. Det formodes, at boringerne er lavet ved den nedgravet olietank fra 1965.

Formålet med den orienterende undersøgelse i 2020 var at afklare, om der inden for delområde 1 i lokalplanforslaget findes en jordforurening, som udgør en risiko for følsom arealanvendelse af ejendommen til boliger. Der er således udført fire 4 miljøtekniske boringer inden for lokalplanforslagets delområde 1 (M1, M2, M4 og M5 – se Figur 50), og der er ikke udført en boring ved gastanken fra 2012. Der blev ikke truffet grundvand i forbindelse med boringerne. Endvidere er der udført PID-måling¹⁸ på samtlige jordprøver fra de miljøtekniske boringer til undersøgelse af forekomsten af letflygtige organiske komponenter.

¹⁷ BTEX er forkortelsen for benzen, toluen, ethylbenzen og (o,m,p-)xylen. Disse forbindelser er alle bestanddele af benzin.

¹⁸ PID-måling (Photolonisations Detektor) og er en metode til måling af jordens poreluft og viser poreluftkoncentrationer af f.eks. BTEX'er og klorerede opløsningsmidler. Det betyder, at resultaterne kan indgå direkte i grundlaget for risikovurdering af indeklima i bygninger tæt ved forureningen.



Figur 50: M1, M2, M4 og M5 er de steder i lokalplanforslagets delområde 1, hvor der er udført boringer (Ejlskov 2020).

Der er påvist indhold af BTEX'er i boring M2 i 3,0 m under terræn, som kategoriseres som klasse 2 jord i henhold til [Sjællandsvejledningen](#) (lettere forurenet – se Tabel 12Tabel 12). Der er endvidere påvist indhold af tungmetallerne bly og cadmium, benzo(a)pyren samt PAH¹⁹ere i boring M5 i 0,2 m under terræn, som overskrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier og kategoriseres som klasse 2 jord i henhold til Sjællandsvejledningen (lettere forurenet). Der er ikke påvist forhøjet indhold af miljøfremmede stoffer i de resterende udførte jordprøver.

7.3.1.3 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

¹⁹ PAH (Polycykliske aromatiske hydrocarboner) omfatter en gruppe af kulbrinter, der består af flere aromatiske ringe, og PAH'ere har en række skadelige virkninger på mennesker og miljø. PAH'ere findes f.eks. i bindemiddel i blandt andet asfalt, i fugtspærre og/eller tætninger, trykimprægneringsmiddel (kreosot) og overfladebehandling til beskyttelse af træ.

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

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

Generationsforureningen på Naverland 26A – B overvåges, idet det er vist, at denne truer vandforsyningen i området. Region Hovedstaden har foretaget en indledende vurdering af risiko for indeklime fra afdampning fra forurening med klorerede opløsningsmidler i grundvandet til boliger placeret i faneudbredelsen fra Naverland 26 (se faneudbredelse på Figur 23). Vurderingen er foretaget ved, at der er beregnet en teoretisk faneconcentration, som lige akkurat ikke medfører et beregnet bidrag til indeklimaet i en fremtidig bolig med kælder, som ligger over Miljøstyrelsens afdampningskriterier. På baggrund af de foreløbige beregninger forventes det ikke, at forureningsfanen generelt medfører en teoretisk risiko for indeluften i en evt. fremtidig bolig. Undtagelsen kan være de helt nære ejendomme til kildeområdet, hvor det ikke kan afvises, at skeloverskridende forurening kan udgøre en risiko for indeklimaet i en eventuel fremtidig bolig.

7.3.1.4 Sammenfatning

Det fremgår af ovenstående historiske redegørelse og orienterende forureningsundersøgelse, at det ikke kan udelukkes, og der er jordforurening i lokalplanforslagets delområde 1, som overskrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier og kategoriseres som klasse 2 jord i henhold til Sjællandsvejledningen.

Det anbefales derfor ved etablering af det konkrete projekt med boliger og erhverv i delom, at der i forbindelse med opgravning og bortkørsel af jord udføres en fuld forklassificering af jorden til de forventede udgravningskoter på ejendommen.

Forklassificering af jord

Forklassificering betyder, at der udtages jordprøver til klassificering inden opgravning, med henblik på direkte bortkørsel.

Området, som skal forklassificeres, inddeles i felter med en vis tykkelse, passende til den prøvefrekvens, der tilstræbes. F.eks. vil et prøvefelt på 50 m² med en tykkelse på 0,33 m svare til ca. 30 ton jord.

Jordprøverne skal være repræsentative for det pågældende undersøgelsesfelt og kan udtages som enten blandeprøve af flere enkeltprøver, eller udtages som én enkeltprøve. Metoden vælges på baggrund af, om der er konstateret forurening ved syn og lugt, samt om det er intakt jord eller fyldjord. Som udgangspunkt anvendes følgende fremgangsmåder:

- Ved undersøgelse af fyldjord, uden tydelige tegn på forurening med flygtige komponenter (såsom olie), udtages en blandeprøve fra 5 enkeltprøver, fordelt jævnt over arealet og/eller dybden.
- Ved kendskab til punktkilder eller ved forekomst af forurening med flygtige forureningskomponenter, skal der udtages enkeltprøver.
- Er intakte jordlag identificeret klart, udtages enkeltprøver, der repræsenterer de pågældende jordlag.

Analysefrekvensen aftales med kommunen inden arbejdets opstart. På baggrund af denne undersøgelse udvikles en jordhåndteringsplan, som godkendes af kommunen. Forureningsgraden og typen af de stoffer som eventuelt måtte påvises i forbindelse med forklassificeringen er bestemmende for hvilken godkendt jordmodtager, som kan håndtere de enkelte jordpartier.

Hvis der i forbindelse med forklassificeringen eller anlægsarbejdet påtræffes ukendte forureninger, skal arbejdet straks stoppes og kommunen kontaktes. Ny viden om forurening på ejendommen kan i nogle tilfælde medføre en revidering af ejendommens kortlægningsstatus. Hvis dette er tilfældet, vurderer kommunen og regionen om der skal søges en § 8-tilladelse efter Jordforureningsloven ([LBK nr. 282 af 27/03/2017](#)) og eventuel en § 19-tilladelse efter Miljøbeskyttelsesloven ([LBK nr. 5 af 03/01/2023](#)) i forbindelse med byggeprojektet. Såfremt der kræves en § 8-tilladelse, vil der blive krævet yderligere miljøundersøgelser på ejendommen.

Da delområde 1 i planforslaget påtænkes ændret fra erhverv til blandet bolig og erhverv, skal det sikres, at den øverste halve meter jord på ubefæstede arealer er dokumenteret ren jf. § 72 b i Jordforureningsloven ([LBK nr. 282 af 27/03/2017](#)). Dette kan i praksis udføres ved udtagning af overfladeprøver eller udlægning af en halv meter dokumenterede rene tilkørte materialer over et miljø- og signalnet. Et miljø- og signalnettet rulles ud for at markere, hvor dyb en udgravning der har fundet sted, og adskiller således den gamle forurenede jord med den nye rene tilkørte jord.

7.3.1.5 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** men dog **en moderat negativ påvirkning** på menneskers sundhed, da der kan være jordforurening i og omkring bebyggelsen i delområde 1 i lokalplanforslaget, og derfor kan en afværgeforanstaltning være at fjerne den eventuelle forurenede jord.

7.3.2.1 Vand

Forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver blandt andet mulighed for at anvende Smedeland 28 til boliger, detailhandel, liberalt erhverv og parkering.

Det eksisterende plangrundlag [Lokalplan 5.3 – Lagersalgbutikker på Smedeland 28](#) fra 2007 giver mulighed for at anvende delområde 1 i planforslaget til detailhandels-, kontor- og serviceformål og institutioner til betjening af de omkringliggende bykvarterer, til indendørs kulturelle og fritidsmæssige formål og til lettere produktions-, værksteds- og lagervirksomhed, der ikke medfører særlige miljømæssige gener (virksomheder af klasse 1 - 3).

Det fremgår af [afsnit 6.3.1](#) om vand, at størsteparten af Hersted Industripark ligger i grundvandsdannende opland og i et nitratfølsomt indvindingsområde (NFI), og er således udpeget til et indsatsområde (IO), hvor en særlig indsats er nødvendig for at opretholde en god grundvandskvalitet, da disse områder også er sårbare over for andre forureninger end nitrat. Samtidig ligger Hersted Industripark i et område med drikkevandsinteresser (OD).

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

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

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

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

7.3.2.2 Sammenfatning

Redegørelsen og bestemmelserne i forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver ikke mulighed for, at der aktiv nedsives overfladevand, og alle LAR-løsninger skal være udført med impermeabel bund. Hvis der ikke er plads til regnvandet i regnvandskloakken, skal regnvandet tilbageholdes i LAR-løsningerne indtil, der igen er plads i regnvandskloakken. Endvidere skal parkeringspladser med plads til mere end 20 biler etableres med sandfang.

Samtidig fremgår det i ovenstående [afsnit 7.3.1.1](#) om jordbund, at en afværgeforanstaltning i tilfældet af forurenede jord i lokalplanforslagets delområde 1 er at fjerne denne jord og at udlægge en halv meter dokumenterede rene tilkørte materialer over et miljø- og signalnet. En realisering af muligheder i nærværende lokalplanforslag for delområde 1 kan således være med til begrænse og eventuelt stoppe forureningen af grundvandet fra Smedeland 28.

7.3.2.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **ubetydelig negativ påvirkning** af overfladevandet eller af grundvandet, og kan måske endda have **en positiv påvirkning** af grundvandet i delområde 1 i planforslaget, eftersom der ikke fremover vil være mulighed for forurenende erhvervs- og industrivirksomheder i delområde 1.

7.4 Landskab

7.4.1 Arealanvendelse

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

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

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

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

7.4.1.1 Industrilandskabets historie

I Kroppedal Museums publikation "Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune" (Kroppedal Museum 2012) beskrives det, hvorledes landskabet og derved arealanvendelsen af området blev ændret fra et landbrugsområde ved Herstedøster Landsby til et topmoderne industrilandskab.

Det begyndte med, at investorerne bag Hersted Industripark opkøbte omkring 1960'erne blandt andet fire større gårde og otte gartnerier, i alt ca. 420 tdr. land eller 230 ha. der i sidste ende blev fordelt med 55 ha. til beplantning af Vestskoven, 8 ha. til park, kirkegård m.m., 17 ha. til vejarealer og 150 ha. til industrigrunde, og anlæggelsen af Hersted Industripark blev på daværende tidspunkt anset for nyskabende (ibid.):

"Anlæggelsen af Industricentrum Herstedøster ved Ringvej B3 ved Herstedøster landsby var nyskabende inden for dansk industri. Både i kraft af arealets størrelse og byggeriets omfang, men også i kraft af den særlige arbejdsdeling der fandt sted mellem aktieselskabet Industricentrum Herstedøster og Herstedernes Kommune (i dag Albertslund kommune). Industricentrum Herstedøster er også af særlig interesse fordi det var det første projekt, som aktieselskabet Industricentrum Herstedøster udførte, før de etablerede industricentre andre steder i landet (Greve, Århus, Hjortshøj-Egå, Tune, Tåstrup, Varde, Frederikshavn, Brabrand-Årslev). Industricentrum Herstedøster vandt desuden en del opmærksomhed i udlandet, og arkitekt- og ingeniørelever fra hele Europa aflagde visit for at høre om det nye, moderne industricentrum" (Kroppedal Museum 2012).

Denne "industriby" så samtiden som den smukkeste i Danmark:

"I februar 1966 skrev Albertslund Posten: "Kun to industrigrunde tilbage", videre at der om kort tid ville være udsolgt, og at der nu var skabt en fabriksby uden lige i Danmark: "Herstedøster som landsby er ved at forsvinde, lad os derfor nu skrive: Herstedøster som Danmarks smukkeste industriby er ved at opstå".

I dag synes mange, at industri er grimt, og at industrikvarterer er kedelige. Sådan var det ikke i 1960'erne, hvor netop industrien og de mange nye arbejdspladser var spydspidserne i en ny samfundsøkonomi. Ordet smuk går igen og igen i beskrivelsen af byggerierne i de nye industrikvarterer. Det handler ikke blot om æstetik; at bygningerne var topmoderne i arkitektur, materialer og byggeteknik, men også at de var udtryk for væksten og fremskridtet og velfærdsdrømmen, der gav almindelige mennesker hidtil usete muligheder.

Albertslund Posten i maj, 1966: "Overalt møder man meget smukke virksomheder, med lige så smukke omkringliggende arealer. Kravene til arbejdspladsen er større i dag end nogensinde, og mange virksomheder gør, hvad der overhovedet er muligt for at skabe så ideelle forhold som muligt"

Politiken den 29. april 1966 i artiklen "Det gode fabriksmiljø. Industriområdet i Herstedøster": "Da kravet om isolation af industriområderne i sin tid fremkom, var begrebet fabrik ensbetydende med grimme huse, høje skorstene, skidt, røg og larm. Ude i Herstedøster findes ingen af disse kriterier. Her er det smukt, og her er det også stille, - det eneste foruroligende element er de lastbiler, som rumler langs vejene".

Albertslund Posten maj 1964, omtale af Brdr. A&O Johansen A/S nye fabrik: "Endnu en smuk virksomhed er blevet indviet i Herstederne", og om Colgate-Palmolive: "Colgate-Palmolive har indviet sin nye, smukke fabrik." (Kroppedal Museum 2012)

7.4.1.2 Nutidens Hersted Industripark

I løbet af 1990'erne og 2000'erne begyndte i nyt kapitel for Hersted Industripark med udflytning. Mange virksomheder blev opkøbt, lagt sammen med internationale virksomheder, og flyttede produktionen væk fra Vestegnen. Enten til Jylland eller til andre europæiske lande. Som led i en modernisering skiftede ejerlavet og industricentret i 1995 navn til Hersted Industripark.

Hersted Industripark er i dag præget af at en række af ejendomme bliver benyttet til et andet erhvervsformål end oprindeligt tiltænkt som følge af ovennævnte udflytning blandt andet af Colgate-Palmolive, 3M, The Good-Year Tire and Rubber Company A/S, Dansk Delikatesse Kompagni (DADEKO) der producerede Coca-Cola og Fanta, Karat Kaffe etc. En række af erhvervsejendomme står ligeledes tomme eller delvist tomme og ubenyttet hen, hvilket kan give et indtryk af området som nedslidt og forladt.

I dag står Hersted Industripark sammen med kommunen således overfor en udfordring i at videreudvikle området så det passer til en ny samfundslogik.

7.4.1.3 Masterplan Hersted 2045

Der har siden begyndelsen af det 21. århundrede blevet igangsat og udarbejdet en række udviklingsplaner for revitalisering og omdannelse af Hersted Industripark f.eks. *"Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen"*, hvori det blandt andet foreslås at styrke forbindelserne på tværs af regionen i form af en ny kollektiv trafikforbindelse mellem Lyngby og Glostrup: *"En sådan ringforbindelse kan samtidig være med til at fremme en byomdannelse og udvikling af de ældre industriområder langs Ring 3"*.

I 2007 udarbejder Albertslund Kommune *"Helhedsplan for Hersted Industripark"*, der blandt andet sigter på en gradvis omdannelse og en fortætning af de østlige dele af området, som kan danne grundlag for efterfølgende lokalplaner samt for opbygning af passagergrundlaget for en letbane i Ring 3.

Albertslund Kommune søgte i 2011 om fondsmidler hos Realdania til at gennemføre en arkitektkonkurrence om omdannelsen af Hersted Industripark. Hersted Industripark blev udvalgt som et af i alt 6 projekter i kampagnen *"Fremtidens Forstæder"*, og der blev udviklet konkrete idéer til [Ringbyvisionen "LOOP City"](#), dvs. byerne langs med Ring 3, hvor den kommende letbane vil blive anlagt.

I 2013 kom visionen *"Hersted Plus"*, hvor forslaget *"tager afsæt i, at videnssamfundets økonomiske fundament bedst bygges på et samarbejde mellem produktion, innovation og efterspørgsel fra såvel den offentlige som den private sektor. Det betyder, at den strategiske målsætning for området bør være et tæt samarbejde mellem private virksomheder, forskningsmiljøer og offentlige institutioner med brugerne i centrum. Denne innovationsmodel, også kendt som Triple Helix Innovation, er afsættet for vores erhvervs- og udviklingsstrategi, der skal være med til at omdanne Hersted Industripark til et moderne erhvervsområde og en ny motor i fremtidens velfærdssamfund"*.

Det er dog først med visionen *"Masterplan Hersted 2045"*, at investorerne har vist interesse for området, og hvor der i denne vision er vist følgende bebyggelsesplan:



Figur 51: Illustrationsplan fra Masterplan Hersted 2045.

[Masterplan Hersted 2045](#) fastholder de overordnede grønne strukturer samt matrikel- og infrastruktur i området, der er en del af de fire bærende kvaliteter ved Hersted Industripark jf. Kroppedal Museums publikation "Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune" (Kroppedal Museum 2012).

Med vedtagelse af [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#) i juni 2022 gives der mulighed for at påbegynde omdannelsen af dette industrilandskab østlige område til en bydel med mulighed for blandet bolig og erhverv.

7.4.1.4 Delområde 1's ændret anvendelse

Det eksisterende plangrundlag [Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28](#) fra 2007 for lokalplanforslagets delområde 1 giver blandt andet mulighed for at anvende området til detailhandels-, kontor- og serviceformål og institutioner og til indendørs kulturelle og fritidsmæssige formål, og således er den faktiske anvendelse af Smedeland 28 i dag selskabslokaler med storkøkken. Konkret kan der inden for den eksisterende Lokalplan 5.3 etableres to udvalgswarebutikker med et bruttoetageareal på maksimalt 500 m² og dagligvarebutikker med et bruttoetageareal på maksimalt 2.000 m².

Forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver mulighed for at anvende delområde 1 til 380 boliger, en dagligvarebutik på 2.500 m² og en udvalgswarebutik på 1.000 m² samt publikumsorienterede serviceerhverv og liberalt erhverv samt parkering.

En vedtagelse af lokalplanen vil således samlet set reducere muligheden for dagligvarebutikker og udvalgswarebutikker med:

<u>Lokalplan 5.3</u>	
Dagligvarebutik	2.000 m ²
Udvalgswarebutikker (2x500 m ²)	1.000 m ²
I alt:	3.000 m ²
<u>Lokalplan 5.7</u>	
Dagligvarebutik	2.500 m ²
Udvalgswarebutik	1.000 m ²
	3.500 m ²
Forskel:	<u>500 m²</u>

I henhold til [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er der mulighed for 5.000 m² butikker, der kan forhandle daglig- og udvalgsvarer (rammeområde C10 – Stationsbyens centerområde), og eftersom ingen af disse 5.000 m² er udnyttet i dag af mulighederne i Lokalplan 5.3, er der en restrummelighed for dette centerområde på 5.000 m².

7.4.1.5 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Definition af detailhandel

Der skelnes mellem daglig- og udvalgsvarer samt butikker, der forhandler særlig pladskrævende varer. Disse hovedbrancher defineres således:

Dagligvarer er varer, der forbruges samtidig med at de bruges (dvs. kortvarige forbrugsgoder). Dagligvarer er f.eks. madvarer, drikkevarer, artikler til personlig pleje og diverse husholdningsartikler. Dagligvarebutikker defineres i planlægningsmæssig sammenhæng som butikker, der forhandler dagligvarer. Større dagligvarebutikker har ofte et væsentligt sortiment af udvalgsvarer, men betragtes uanset omfanget af udvalgsvarer-sortimentet som dagligvarebutikker.

Udvalgsvarer er varer, der bliver ved med at eksistere samtidig med brugen, og som først går til grunde efter nedslidning over en længere periode (dvs. langvarige forbrugsgoder). Udvalgsvarer er f.eks. bøger, elartikler, beklædning, hårde hvidevarer, radio/tv, kopper/tallerkner, sportsudstyr, legetøj, cykler, ure, smykker etc. Udvalgswarebutikker defineres i planlægningsmæssig sammenhæng som butikker, der forhandler udvalgsvarer og som ikke falder under definitionen af dagligvarebutikker. En særlig kategori under udvalgswarebutikker, er butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varer.

Butikker der alene forhandler **særlig pladskrævende varer** eller varer, som frembyder særlige sikkerhedsmæssige forhold, omfatter f.eks. motorkøretøjer, lystbåde, campingvogne, trailere, planter, havebrugsvare, tømmer, byggematerialer, grus, sten- og betonvarer, møbler, samt ammunition og eksplosiver. Listen er ikke udtømmende. En butik af denne type forhandler alene denne særligt definerede varegruppe. Dvs. hvis butikken har mere end et ubetydeligt salg af andre varegrupper, er den at opfatte som en almindelig udvalgswarebutik.

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

7.4.1.6 Sammenfatning

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

Samtidig kan denne omdannelse måske være med til fjerne en eventuel jordforurening i området, og den kommende arealanvendelse i delområde 1 vil endvidere medføre en mindre sandsynlighed for kommende forureninger af området, da arealanvendelse i henhold til forslag til Lokalplan 5.7 ikke giver mulighed for produktions- og lagervirksomheder.

I forhold til Kommuneplan 2022 – 2034's muligheder for butikker, der kan forhandle daglig- og udvalgsvarer, giver Forslag til lokalplan 5.7 arealanvendelse i delområde 1 mulighed for 3.500 m² bruttoetageareal til daglig- og udvalgswarebutikker, hvilket er 500 m² mere end det gældende plangrundlag i Lokalplan 5.3. Der er således en større udnyttelsesgrad af restrummeligheden for detailhandel i rammeområde C10 – *Stationsbyens centerområde*, men der vil dog stadig være mulighed for at etablere detailhandel på op til 1.500 m² i dette rammeområde.

7.4.1.7 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **at have en positiv påvirkning** af arealanvendelsen i planforslagets delområde 1.

7.4.2 Visuelle forhold

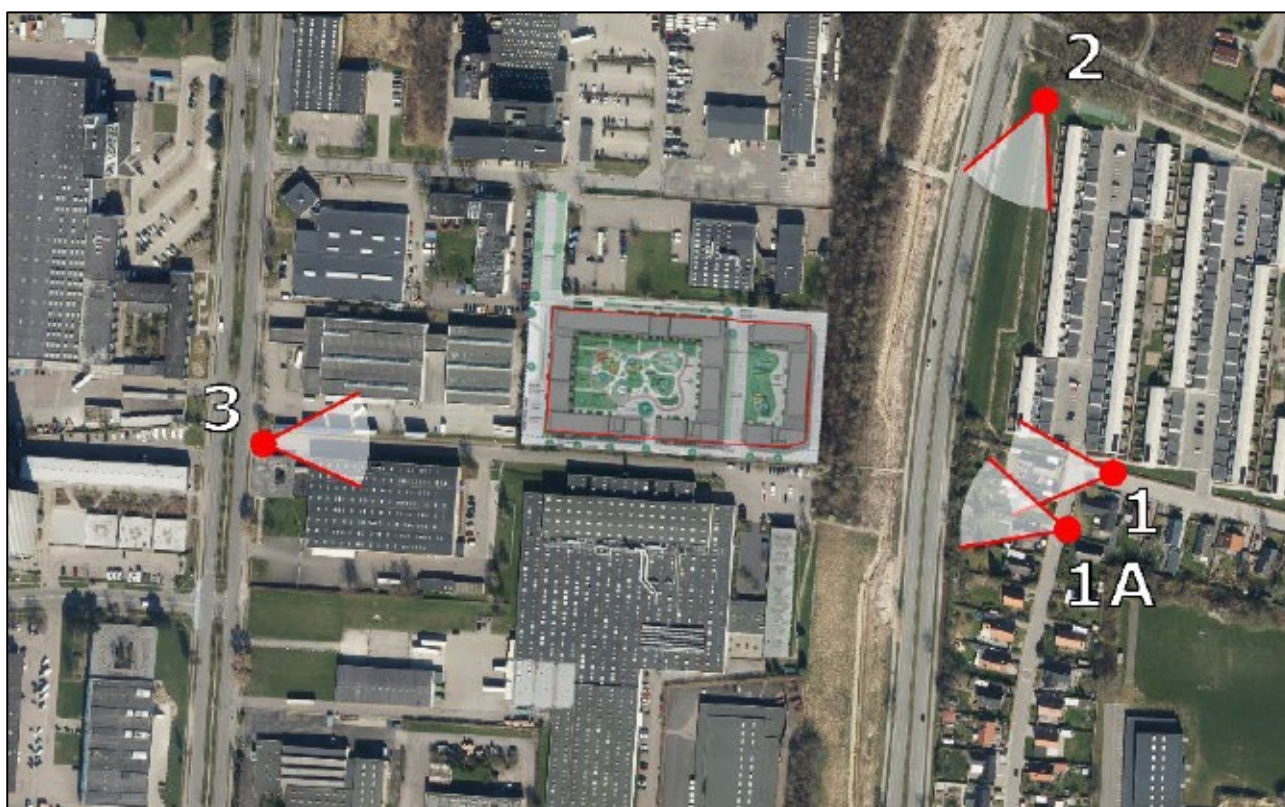
Forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver mulighed for i delområde 1 at etablere bebyggelse i form af karréstruktur, hvor bebyggelsen i karré A kan opføres i 4 – 6 etager og med hjørnebebyggelser i op til 9 etager og 30 meters højde. Karré B kan opføres i 5 – 6 etager i karréstrukturen og med hjørnebebyggelser i op til 12 etager og 40 meters højde (se Figur 36 og Tabel 27 samt Tabel 27).

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

7.4.2.1 Delområde 1

7.4.2.1.1 Metode og visualiseringer

Visualiseringerne er lavet med henblik på at give et bredt billede af, hvordan planforslagets delområde 1 vil kunne ses fra henholdsvis de tættest beliggende boliger ved parcelhusene på Blåmejsevej og rækkehusene på Rødkælkevej, hvor der ses mod vest. Derudover er der udarbejdet en visualisering fra Smedeland inde fra Hersted Industripark, hvor der ses mod øst til etageboligerne. Nedenstående viser, hvorfra visualiseringer er udarbejdet:



Figur 52: Luftfotoet viser, hvorfra visualiseringerne er udført (bilag 9).

Det fremgår af visualiseringer (Figur 53, Figur 54, Figur 55, Figur 56), at bebyggelsens skala vil skille sig ud fra resten området især fra parcelhusene på Blåmejsevej (standpunkt 1A), krydset Blåmejsevej og Rødkælkevej (1) og støjvolden ved Rødkælkevej (standpunkt 2).



Figur 53: Visualisering fra standpunkt 1A ved Blåmejsevej.



Figur 54: Visualisering fra standpunkt 1 i krydset Blåmejsevej og Rødkælkevej.



Figur 55: Visualisering fra standpunkt 2 ved støjvolden ved Rødkælkevej.

På Figur 56 ses den kommende bebyggelse fra Smedeland Boulevard (standpunkt 3) inde fra Hersted Industripark. Her er det tydeligt, at bebyggelsen vil være markant i volumen i forhold til eksisterende bebyggelse.



Figur 56: Visualisering fra standpunkt 3 ved Smedeland Boulevard.

7.4.2.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

7.4.2.3 Sammenfatning

En realisering af muligheder for bebyggelse i delområde 1 i Forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* vil være en markant ændring af landskabets visuelle forhold. Det skal dog bemærkes, at det har været muligt i både [Albertslund Kommuneplan 2018 – 2030](#) og [Albertslund Kommuneplan 2013 – 2025](#) samt [Albertslund Kommuneplan 2009 – 2021](#) at opføre bebyggelse i dette omfang og højde på Smedeland 28.

Det vil have en påvirkning af landskabets visuelle udtryk for borgerne på Rødkælkevej og især Blåmejsevej, eftersom i dag er erhvervs- og industribygninger i op til tre etager med undtagelse af et par enkelte bebyggelser f.eks. Karat Kaffe siloen og Doll bygningen. Det ser dog umiddelbart ud til, at borgerne på den anden side af Nordre Ringvej (Ring 3) tillægger dette landskabs visuelle forhold særlig stor herlighedsværdi, da de fleste parcelhuse på Blåmejsevej har etableret høje og tætbeplantede hegn, og ud for rækkehusene på Rødkælkevej er der en høj støjvold, som tager meget af den umiddelbare udsigt herfra. Det vurderes derfor, at påvirkningen primært vil være fra den kommende bebyggelses 4. – 5. etage og opefter i delområde 1, hvor der vil blive opført punktvisetårnbebyggelse, som primært vil give den visuelle påvirkning af landskabet.

I forhold til den visuelle påvirkning af landskabet set inde fra Hersted Industripark vil det stationsnære kerneområde blive omdannet med etagebebyggelser i op til 6 etager og tårnbebyggelser i op til 12 etager, og en realisering af delområde 1 i lokalplanforslaget vil give området en bymæssig karakter og vil fungere som pejlemærke til letbanestationen. Det vurderes derfor som helhed, at det udlagte areal til bebyggelse i delområde 1 i planforslaget med tiden vil passe ind i det umiddelbare omkringliggende miljø og kan derfor være med til at understrege det nye urbane landskab.

7.4.2.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af delområde 1 i lokalplanforslaget vurderes at have en **positiv påvirkning** af landskabets visuelle forhold set ud fra at skabe en ny bydel ved omdannelsen af Hersted Industripark, men kan dog have **ikke væsentlig påvirkning** i form af **en mindre negativ påvirkning** af landskabets visuelle forhold for borgerne i række- og parcelhusene på den anden side af Nordre Ringvej (Ring 3).

7.5 Kulturarv og arkitektonisk arv

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



Figur 57: Karat Kaffe siloen fra 1966 på Smedeland 36.

Der er fire bærende kvaliteter og fortællinger ved Hersted Industripark:

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

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



Figur 58: Paaskebrød fra 1967 på Naverland 15 - 17.

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

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

7.5.1 Delområde 1

7.5.1.1 Det arkitektoniske udtryk

Forslag til lokalplan 5.7 – Bolig og erhverv på Smedeland 28 forsøger at indarbejde nogle af de bærende kvaliteter og fortællinger ved Hersted Industripark ved omdannelsen af delområde 1 fra et erhvervs- og industriområde til et område med blandede byfunktioner.

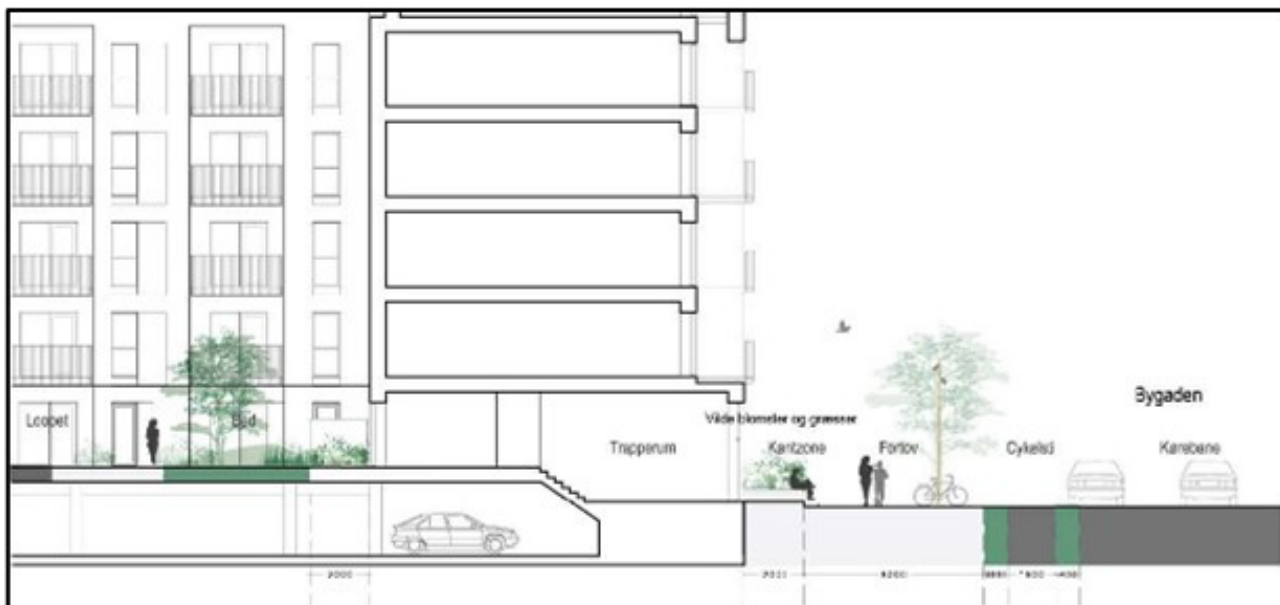
Bebyggelsens ydre fremtræden arbejder med et arkitektonisk udtryk, der skal henlede tanker mod et ”pakhushusmotiv” og det fremgår af lokalplanforslagets bestemmelser, at bebyggelsen skal fremstå med facader i blank mur i forskellige nuancer af gule blødsrøge tegl (Figur 59).



Figur 59: Bebyggelsens ydre fremtræden med nuancer af gule blødstrogne tegl.

7.5.1.2 Den grønne struktur

Hersted Industripark grønne struktur fastholdes ved, at lokalplanforslaget fastsætter hvorledes kantzoner i gadeniveau ved bebyggelsen i delområde 1 skal bidrage til grønne byrum og indrettes med plantebede, der fremstår som et karaktergivende element for den samlede bebyggelse. I plantebedene kan der integreres siddemuligheder, og bedene beplantes med beplantning, der virker afskærmende mod bebyggelsen. Beplantningen skal overvejende være hjemmehørende arter med udgangspunkt i Albertslund Kommunes plantekatalog.



Figur 60: Princip for kantzone mod bygaden.

7.5.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

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

7.5.3 Sammenfatning

Bebyggelsen, som forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver mulighed for i delområde 1, vil være markant anderledes end den eksisterende bebyggelse på 2 – 3 etager i området i dag med undtagelse af et på enkelte bebyggelser, men vil dog med byomdannelsen af det stationsnære kerneområde i Hersted Industripark på sigt passe ind med det omkringliggende arkitektoniske udtryk jf. Masterplan Hersted 2045 og [Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#). Dette arkitektoniske udtryk vil dog være væsentligt anderledes end det oprindelige arkitektoniske udtryk i Hersted Industripark.

Lokalplanforslaget forsøger at indarbejde nogle af de fire bærende kvaliteter med de gule blødsrøgne tegl og den grønne struktur, men omdannelsen af Hersted Industripark vil udfordre de kulturhistoriske værdier i området.

7.5.4 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **mindre negativ påvirkning** på kulturarven i Hersted Industripark.

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes **ikke at have en væsentlig påvirkning** i form af **mindre negativ påvirkning** af den arkitektoniske arv i Hersted Industripark.

7.6 Materielle goder

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

7.6.1 Adgang til naturskabte goder

Albertslund Kommune er rig på natur, og mere end 60 % af kommunen udgøres af grønne områder fra Vestsøen, igennem St. Vejle ådal til Kongsholmparken og Vallensbæk Mose.

Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) vil således gerne sikre i retningslinje 9.3, at der så vidt muligt ved lokalplanlægning for boliger i større byudviklingsområder sikres let adgang til et grønt område, hvilket både kan være ovennævnte naturområder og bynatur i byområderne, og således skal retningslinje 9.5 sikre, at der ved byudvikling skal bynaturens samlede areal i Albertslund Kommune fastholdes på niveau med 2022 eller forøges frem mod 2034.

Kommuneplan 2022 – 2034 stiller endvidere krav om i retningslinje 8.4, at ved etagebebyggelse i 2 til 6 etager i det stationsnære kerneområde skal der etableres fælles opholdsareal svarende til minimum 30 % af boligetagearealet, mens i retningslinje 8.5 stiller krav om, at ved etagebebyggelse over 6 etager skal der udlægges fælles opholdsareal svarende til minimum 20 % af boligetagearealet.

7.6.1.1 Delområde 1

Forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* har således bestemmelser for delområde 1 med krav til opholdsarealer, og gårdrummene skal inddeles i to zoner, en landskabelig zone og en fælles zone. Den landskabelige zone har en mere privat karakter omkring bebyggelsens facader, med overvejende lave plantebede og græsarealer. Den fælles zone i gårdrummenes midte har højere og mere rumdannende plantebede. Her kan man gå på opdagelse eller skyde genvej mellem de forskellige ”øer”, hvor man kan finde legeområder eller nicher til ophold eller leg. Kvaliteten af disse opholdsarealer kan potentielt blive påvirket af støj fra veje og virksomheder samt af anvendelsen som brandredningsarealer.

Gårdrummenes opholdsarealer er dog afskærmet af bebyggelsen, og opholdsarealerne på altaner og tagterrasser kan blive afskærmet for støj, således at grænseværdier for støj kan overholdes.

Hvis brandredningen ikke har mulighed for at bruge en kørbare stige, da skal der være brandredningsarealer til bærbare stiger. Skal brandredningsareal f.eks. for bærbare stiger være placeret inden i gårdrummet, kan det have en potentiel påvirkning af opholdsarealet i gårdrummet. Hvis bebyggelsens ydre kantzoner skal anvendes til opholdsarealer, og nogle af disse arealer ligeledes skal anvendes som brandredningsarealer, da det kan have en potentiel påvirkning af opholdsarealernes kvalitet. Det fremgår af lokalplanforslaget, at redning alene sker fra ydersiden af begge karréer. Mod syd sker det fra eksisterende vej (Bygaden). Mod nord, øst og vest sker det fra veje, der udformes som brandvej med redningsareal. Kantzonen på ydersiden af karréerne er således indrettet til denne redningsindsats.

7.6.1.2 Delområde 2 og 3

Lokalplanforslagets delområde 2 og 3 er i dag et vejanlæg, og delområde 2 og 3 er omfattet af planforslagets bestemmelser om grundejerforening. Delområde 2 skal vedblive med at være et vejanlæg, mens delområde 3 på et senere tidspunkt skal anvendes til et teknisk anlæg, hvor den ene halvdel af det nuværende vejanlæg skal bruges til klimatilpasningsløsninger, og den anden halvdel skal fortsat være et vejanlæg.

Lokalplanforslaget har ingen byggeretsgivende bestemmelser for disse delområder, og således kan der ikke med nærværende planforslag opføres bebyggelse og/eller tekniske anlæg, og derfor kan det ikke vurderes, hvorvidt det kommende tekniske anlæg til klimatilpasningsløsninger kan indeholde elementer, der kan bidrage til naturskabte goder.

7.6.2 Adgang til menneskeskabte goder

Forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* giver mulighed for i delområde 1, at den eksisterende erhvervsbebyggelse, der i de senere år er anvendt til selskabslokaler med storkøkken, kan nedrives, og at der kan opføres 380 boliger, dagligvare- og udvalgswarebutikker, publikumsorienterede serviceerhverv f.eks. caféer, restauranter, take-away, fitness eller lignende samt liberalt erhverv og kontorer.

Smedeland 28 i det stationsnære kerneområde ligger umiddelbart overfor den kommende letbanestation Glostrup Nord, der forventes at åbne i 2025. Letbanestationen har forbindelse til Herlev Station og Glostrup Station, som er knudepunktstationer med gode omstigningsmuligheder til både S-tog og busforbindelser. Det fremgår af ”[Infrastrukturplan 2035](#)”, at Glostrup Station skal opgraderes med perroner til fjern- og regionaltoget, der skal anlægges i 2026 (Transportministeriet 2021).

Lokalplanområdet har endvidere gode forbindelser til det overordnede vejnet både til Ring 3 (Nordre Ringvej) og derfra til Frederikssundmotorvejen og til Motorring 4, der kan føre videre til blandt andet Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen.

Albertslund Centrum med et bredt udbud af indkøbsmuligheder og kulturelle tilbud f.eks. biograf, spillested, bibliotek samt restauranter, caféer og sundhedshus og ligger under 4 km fra delområde 1 lokalplanforslaget i fugleflugtslinje, og kan nås på cykel på omkring 20 minutter via hovedsageligt cykelstier. Endvidere ligger Glostrup Shoppingcenter ved siden af Glostrup Station, hvor der ligeledes er gode indkøbsmuligheder og restauranter, og når letbanen åbner, vil det tag under 10 minutter at nå dertil med letbanetoget. Omkring 5 km fra Smedeland 28 ligger der en række boksbutikker f.eks. Bauhaus, Elgiganten, Power, Jysk langs med Roskildevej.

Albertslund Badesø og dermed Albertslund Stadion ligger under 4 km fra Smedeland 28 i fugleflugtslinje, og på cykel tager det cirka 16 minutter. Glostrup svømmehal ligger omkring 2 km i fugleflugtslinje, og det tager cirka 10 minutter på cykel at nå dertil.

Glostrup Hospital, der er en del af Rigshospitalet, ligger umiddelbart syd for Hersted Industripark.

Der er ikke andre uddannelsesinstitutioner i området end Københavns Tekniske Skole ([NEXT KBH](#) erhvervsuddannelser), der er beliggende på Fabriksparken 31. Det fremgår dog af [Kommuneplan 2022 - 2034](#), at de mange nye borgere på Smedeland 28 samt de øvrige nye borgere i Hersted Industripark vil medføre, at Albertslund Kommune vil forsyne området med offentlige institutioner i området f.eks. at genåbne daginstitutionen på Naverland 28 i Hersted Industripark. Det kan ligeledes forventes, at i takt med udbygningen af Hersted Industripark skal der etableres en skole i området.

7.6.3 Sammenfatning

Hersted Industripark ligger op til Vestskoven, og fra Smedeland 28 er der under 1 km i fugleflugtslinje til dette naturområde, og til Naturcenter Herstedhøje er der 2,5 km på cykel, hvilket tager omkring 8 minutter at tilbagelægge.

Smedeland 28 er tiltænkt at være en del af det nye bydelscenter, som kommuneplanramme C10 – *Stationsbyen centerområde* giver mulighed for, og en realisering af lokalplanen vil give byomdannelsesområdet en dagligvarebutik og måske endda en café. Lokalplanforslaget er således en vigtig strategisk brik i at gøre den østlige del af Hersted Industripark attraktiv at bosættes sig i, da etablering af en dagligvarebutik i delområde 1 vil betyde kort afstand til indkøbsmuligheder i tæt nærhed til den kommende letbanestation.

En dagligvarebutik og café vil desforuden give lokale arbejdspladser i nærområdet udover de arbejdspladser, der i forvejen er i Hersted Industripark. Det vurderes dog ikke, at skabelse af arbejdspladser har en væsentlig betydning, eftersom området ligger i Storkøbenhavn, hvor der er et stort udbud af arbejdspladser. En realisering af delområde 1 i lokalplanforslaget vil desuden betyde et større kundegrundlag til eksisterende detailhandel, kulturtilbud samt den kollektive trafik – primært letbanen.

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

7.6.4 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at have **en positiv påvirkning** af de materielle goder i nærområdet, men vil for de første borgere i området have **en ikke væsentlig påvirkning** i form af en **mindre negativ påvirkning**, eftersom der ikke vil være offentlig service tilgængelig såsom børnepasningstilbud og skole i nærområdet.

7.7 Kumulative virkninger

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

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

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

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

7.7.1 Planer og programmer samt projekter i området

7.7.1.1 Vedtagne planer og programmer

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

Albertslund Kommune har vedtaget to lokalplaner i byomdannelsesområdet:

- [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#),
- [Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 38](#)

Glostrup Kommune kommuneplan er [Kommuneplan 2013 – 2025](#), og derved er vanskeligt at finde ud af, hvilke byudviklingsmuligheder, som Glostrup Kommune vil gennemføre. Glostrup Kommune har dog vedtaget [Kommuneplanstrategi 2020: Glostrup - en forstad i udvikling](#), og heri fremgår det, at der er stor interesse fra lodsejere og projektudviklere til følgende typer boligudbygning i Glostrup Kommune:

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

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

- [Lokalplan GL18.1 – for Glostrup Hospital](#)
- [Lokalplan GL51 – for et område til etageboliger på Christiansvej](#)

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

7.7.1.2 Forslag til planer og programmer

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

- [Lokalplan 5.8 – Boliger og erhverv på Smedeland 6](#)

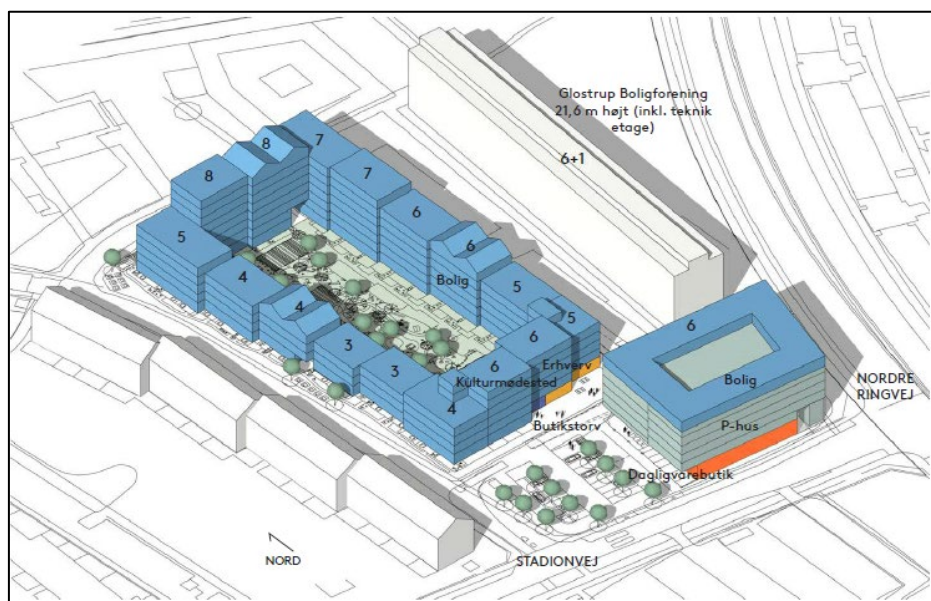
7.7.1.3 Igangsatte forslag til planer

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

- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Malervangen 1](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 2 - 4](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 8](#)
- [Startredegørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 30](#)

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

- [GL75.2 - Etageboliger på Diget](#)



Figur 61: Illustration fra skitseforslag til forslag til lokalplan GL75.2 - Etageboliger på Diget.

Der fremgår i øvrigt af nedenstående link hvilke andre forslag til planer, som Glostrup Kommune er i gang:

<https://www.glostrup.dk/politik/politiske-udvalg-organisation/107/3297?agendaaid=3627#section6>

7.7.1.4 Igangsatte projekter

Anlæggelsen af letbanen er i fuld gang og påvirker alle kommuner langs med Ring 3 og ligeledes ud for byomdannelsesområdet Hersted Industripark.

Region Hovedstaden er i gang med at udvide Glostrup Hospital (Rigshospitalet), hvor der kommer nye bygninger til Dansk Hovedpinecenter (2017) og et nyt parkeringshus (2014), og der bliver bygget en ny neurorehabiliteringsbygning 25.000 m², Bodil Eskesen Centret, der forventes indflytningsklar i efteråret 2023. Endvidere pågår anlæggelsen af Familiehuset ([Lokalplan GI18.2 – Familiehus på Rigshospitalet Glostrup](#)), der ligeledes forventes indflytningsklar i efteråret 2023.

7.7.2 Sammenfatning

Det vurderes, at de forskellige planer og projekter hver for sig ikke kan afvises at have en umiddelbar indvirkning på trafikken til og fra Hersted Industripark og i Glostrup Kommune, vindmiljøet og kulturarven i Hersted Industripark, de materielle goder og arealanvendelsen i Albertslund Kommune. Det kan dog ikke på nuværende tidspunkt i byudviklingen både i Albertslund Kommune og Glostrup Kommune og med det gældende vidensgrundlag vurderes i hvor væsentlig grad, at påvirkningen af de kumulative effekter vil have på hver af de nævnte miljøemner.

7.7.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at have **at have en indvirkning** på de kumulative effekter i Hersted Industripark og i Albertslund Kommune samt Glostrup Kommune, men det er endnu for tidligt at vurdere de kumulative effekter af byudviklingen i henholdsvis Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, eftersom størsteparten af de vedtagne planer og planforslagene endnu ikke er realiseret. Såfremt at planerne og planforslagene bliver realiseret i begge kommuner, vil der være en **ikke væsentlig påvirkning** i form af en **moderat negativ påvirkning**.

8.0 Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger

For at synliggøre planforslagets miljømæssige samspil med allerede fastsatte miljømål, skal miljørapporten herudover indeholde en beskrivelse af de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan herunder regionalt og lokalt niveau, og som er relevante for planforslaget, og hvordan der under udarbejdelsen af planforslaget er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn. Det er derfor blevet afgrænset i afgrænsningsnotatet hvilke miljøbeskyttelsesmål, der kan være relevante for planforslaget.

De målsætningerne, som ikke allerede er omfattet af den øvrige miljøvurdering i nærværende miljørapport, gennemgås herunder, og det vurderes, om og/eller hvordan planforslaget tager hensyn til disse mål og andre miljøhensyn.

8.1 FN's 17 verdensmål

[FN's verdensmål](#) for bæredygtig udvikling blev vedtaget af verdens stats- og regeringsledere på FN-topmødet i New York den 25. september 2015. Det markerede en hidtil uset ambitiøs og transformativ udviklingsdagsorden. Målene trådte i kraft den 1. januar 2016 og skal frem til 2030 sætte os kurs mod en mere bæredygtig udvikling for både mennesker og planeten, vi bor på.

Verdensmålene udgør 17 konkrete mål og 169 delmål, som forpligter alle FN's 193 medlemslande til helt at afskaffe fattigdom og sult i verden, reducere uligheder, sikre god uddannelse og bedre sundhed til alle, anstændige jobs og mere bæredygtig økonomisk vækst.

De 17 konkrete delmål er:

1. Afskaf fattigdom
2. Stop sult
3. Sundhed og trivsel
4. Kvalitetsuddannelser
5. Ligestilling mellem kønnene
6. Rent vand og sanitet
7. Bæredygtig energi
8. Anstændige jobs og økonomisk vækst
9. Industriel, innovation og infrastruktur
10. Mindre ulighed
11. Bæredygtige byer og lokalplansamfund
12. Ansvarligt forbrug og produktion
13. Klimaindsats
14. Livet i havet
15. Livet på landet
16. Fred, retfærdighed og stærke institutioner
17. Partnerskaber for handling



Figur 62: FN's 17 verdensmål.

De fokuserer ligeledes på at fremme fred og sikkerhed og stærke institutioner, og på at styrke internationale partnerskaber.

Den nye dagsorden anerkender således, at social, økonomisk og miljømæssig udvikling, fred, sikkerhed og internationalt samarbejde er tæt forbundne, og at det kræver en integreret indsats at opnå holdbare udviklingsresultater.

Nedenstående er de konkrete målsætninger, der kan have betydning for en planlægning på lokalt niveau i forhold til den kontekst, som den danske planlov giver mulighed for i forbindelse med forslag til lokalplanlægning:

8.1.1 FN's delmål 3.4 (sundhed og trivsel)

Inden 2030 skal tidlig dødelighed, som følge af ikke-smitsomme sygdomme, reduceres med en tredjedel gennem forebyggelse og behandling, og mental sundhed og trivsel skal fremmes.

8.1.1.1 FN's delmål 3.4.1

Dødelighed som følge af hjerte-kar-sygdomme, kræft, diabetes eller KOL.

8.1.1.2 FN's delmål 3.4.2

Selvmondsrate.

8.1.2 FN's delmål 3.6 (trafikulykker)

Inden 2020 skal antallet af globale dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker halveres.

8.1.2.1 FN's delmål 3.6.1

Dødsfald som følge af trafikulykker.

8.1.3 FN's delmål 3.9 (forurening)

Inden 2030 skal antallet af dødsfald og sygdomstilfælde som følge af udsættelse for farlige kemikalier samt luft-, vand- og jordforurening væsentligt reduceres.

8.1.3.1 FN's delmål 3.9.1

Dødelighed som følge af indendørs og udendørs luftforurening.

8.1.3.2 FN's delmål 3.9.2

Dødelighed som følge af urent vand, dårlige sanitære forhold og manglende hygiejne (WASH).

8.1.3.3 FN's delmål 3.9.3

Dødelighed som følge af utilsigtet forgiftning.

8.1.4 FN's delmål 7.1 (ren energiforsyning)

Inden 2030 skal der sikres universel adgang til pålidelig og moderne energiforsyning til en overkommelig pris.

8.1.4.1 FN's delmål 7.1.1

Andel af befolkning med adgang til elektricitet.

8.1.4.2 FN's delmål 7.1.2

Andel af befolkning, som primært anvender rene brændstoffer og ren teknologi.

8.1.5 FN's delmål 7.2 (vedvarende energi)

Inden 2030 skal andelen af vedvarende energi i det globale energimix øges væsentligt.

8.1.5.1 FN's delmål 7.2.1

Andel af vedvarende energi i det samlede, endelige energiforbrug.

8.1.3 FN's delmål 11.3 (byudvikling)

Inden 2030 skal byudvikling gøres mere inkluderende og bæredygtig, og kapaciteten til en inddragende, integreret og bæredygtig boligplanlægning og forvaltning i alle lande skal styrkes.

8.1.3.1 FN's delmål 11.3.1

Forholdet mellem arealanvendelsesraten (LCR) og befolkningstilvækst.

8.1.3.2 FN's delmål 11.3.2

Andel af byer med en direkte inddragelse af civilsamfundet i byplanlægning og forvaltning, som opererer regelmæssigt og demokratisk.

8.1.4 FN's delmål 12.5 (affald)

Inden 2030 skal affaldsgenereringen væsentligt reduceres gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug.

8.1.4.1 FN's delmål 12.5.1

National genanvendelsesrate, ton af genanvendt materiale.

8.1.5 FN's delmål 13.2 (klimaforandringer)

Tiltag mod klimaforandringer skal integreres i nationale politikker, strategier og planlægning.

8.1.5.1 FN's delmål 13.2.1

Antal af lande, der har meddelt en etablering eller igangsætning af en integreret politik/strategi/plan, der øger deres evne til at tilpasse sig de negative virkninger af klimaforandringerne og som fremmer modstandsdygtighed overfor klimaændringer, og udvikling af lav udledning af drivhusgasser på en måde, der ikke truer fødevareproduktion (herunder en national tilpasningsplan, et nationalt bestemt bidrag, national kommunikation, toårig opdateret indberetning eller andet).

8.1.6 FN's delmål 14.1 (havforurening)

Inden 2025 skal alle former for havforurening forhindres og væsentligt reduceres, især forurening forårsaget af landbaserede aktiviteter, herunder havaffald og forurening med næringsstoffer.

8.1.6.1 FN's delmål 14.1.1

Indeks over kyst overgødskning (kysteutrofiering) og densiteten af flydende plastikaffald.

8.1.2 Planforslaget i forhold til FN's verdensmål

En vedtagelse af lokalplanforslaget vil give mulighed for i delområde 1 at etablere etagebebyggelse til anvendelse for blandede byfunktioner blandt andet i form af boliger, detailhandel og publikumsorienterede serviceerhverv. Den bebyggelse skal opføres efter certificeringsordningen DGNB, hvilket vil være med til at fremme FN's verdensmål, da denne certificering bygger på den helhedsorienterede tilgang til bæredygtighed jf. FN's definition med de tre hovedsøjler: Social-, økonomisk- og miljømæssig bæredygtighed.

Der sker en stigende befolkningstilvækst til storbyområder og omdannelsen af Hersted Industripark fra et "brownfield" område i et eksisterende byområde er en effektiv arealanvendelse i forhold til at inddrage landbrugsjord eller naturområder til byudvikling. Området bliver undersøgt for forurening inden at bebyggelsen i delområde 1 etableres, hvorved risiko for forureningspåvirkning af mennesker mindskes.

Der er fælles opholdsarealer til bebyggelsen i delområde 1 og ligger i umiddelbar nærhed til naturområder, således der er mulighed for de kommende borgere at komme ud at bevæge sig, og mindske risikoen f.eks. for hjerte-kar-sygdomme og diabetes. Endvidere kan adgang til grønne områder og benyttelsen heraf forbedre mennesker mentale sundhed og derved trivsel.

Privatbilisme forsøges begrænset ved at anvende en stram parkeringsnorm, og der er mulighed for at etablere delebilsordning. Jo færre der anskaffer egen bil, desto færre naturressourcer anvendes der til produktionen af biler.

Dette har ligeledes betydning i forhold til luftforurening fra biler med forbrændingsmotor med NOx og partikler, samt udledning af drivhusgasser f.eks. i form af CO₂ og/eller sodpartikler.

Lokalplanområdet ligger i det stationsnære kerneområde til den kommende letbanestation Glostrup Nord, og det forventes således, at de kommende borgere i området vil benytte sig af denne højklassét kollektive transportform, dvs. letbane. Benyttelse af kollektiv transport er en energieffektiv transportform i tætbeholdt områder, og blandt andet mindsker inddragelse af flere arealer til infrastruktur f.eks. udvidelse af motorveje.

Trafiksikkerheden er belyst i miljørapporten i forhold til delområde 1 i planforslaget, og vil blive udformet på en måde, hvorved risikoen for trafikulykker mindskes.

Delområde 1 i planforslaget indrettes med affaldsstationer, hvor der kan sorteres i 10 fraktioner, således at genanvendelsesraten kan øges. Endvidere er delområde 1 i planforslaget klimatilpasset både i forhold til mere nedbør i de kommende 100 år og varme somre. Albertslund Kommune har et tostreget kloaksystem med tilhørende regnvandsbassiner og krav til blandt andet parkeringspladser, der er med til at mindske risikoen for havforurening.

I Danmark vedtages kommune- og lokalplaner af den demokratiske valgte lokale myndighed, og borgerne har mulighed for at komme med høringssvar, hvorved lokalbefolkningen er direkte inddraget i byplanlægningen.

De andre af FN's delmål er enten ikke relevante eller kan ikke vurderes, eftersom lokalplanforslaget ikke regulerer disse forhold, da denne regulering enten foregår på EU-niveau og/eller nationalt samt regionalt niveau.

8.1.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage til opnåelse af FN's verdensdelmål 3.4, 3.6, 3.9, 7.1, 7.2, 11.3, 12.5, 13.2 og 14.1.

8.2 Fingerplan 2019

Fingerplanen fastlægger de overordnede rammer for den fysiske planlægning i hovedstadsområdet. De 34 hovedstadskommuner skal i deres kommune- og lokalplanlægning følge fingerplanens bestemmelser, principper og arealudpegninger.

Siden 1947 har Fingerplanen dannet den overordnede ramme for fysisk planlægning i hovedstadsområdet. Sigtet med Fingerplanen er bl.a.:

1. at koncentrere boliger, handel, virksomheder, offentlige institutioner mv. omkring en veludbygget infrastruktur i fingerbyen.
2. at forbeholde områderne mellem og uden for fingerbyen grønne kiler, mindre bysamfund, jordbrug mv.

Fingerplanen er udstedt som et landsplandirektiv, med afsæt i planlovens kapitel 2 c om planlægning i hovedstadsområdet. Efter strukturreformen i 2007, hvor staten overtog ansvaret for den regionale planlægning i hovedstadsområdet, er Fingerplanen blevet udmøntet under titlen Fingerplan - landsplandirektivet for hovedstadsområdets planlægning. Landsplandirektivet blev udstedt første gang i 2007 og revideret i 2013, 2017 og [2019](#).

8.2.1 Fingerplan 2019's § 11 - Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre:

- 1) At byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur og til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.
- 2) At byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for de stationsnære områder og fortrinsvist inden for de stationsnære kerneområder. Erhvervsbygninger af mindre omfang og lokal karakter, dvs. mindre end 1.500 etagemeter, kan placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Større, tæt boligbyggeri kan ligeledes placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endelig kan større, offentlige institutioner, der overvejende betjener kommunens borgere, også placeres i byområdet uden for de stationsnære områder.
- 3) At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.
- 4) At ny byudvikling sikrer sammenhæng med de eksisterende byområder og en klar grænse mellem by og land.

8.2.2 Planforslaget i forhold til Fingerplan 2019

En vedtagelse af lokalplanforslaget vil give mulighed for i delområde 1 at etablere etagebebyggelse til anvendelse for blandede byfunktioner blandt andet i form af boliger, detailhandel og publikumsorienterede serviceerhverv i et byomdannelsesområde, og lokalplanområdet er placeret i forhold til den besluttede infrastruktur og til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.

Bebyggelsen i delområde 1 i lokalplanforslaget har en høj bebyggelsesprocent og ligger i et eksisterende byområde, hvor der er en klar adskillelse mellem Hersted Industripark og naturområdet Vestskoven.

8.2.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes derfor at kunne bidrage positivt til Fingerplan 2019's retningslinjer i § 11.

8.3 Albertslund Planstrategi 2020 herunder Agenda 21

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

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

Byudviklingen skal understøtte, at der er råd til velfærd for de svageste borgere og den brede befolkning. Der skal være gode skoler, daginstitutioner og kulturtilbud, så Albertslund er en god by at bo i.

Albertslund skal videreudvikle en by i balance. En by der er bæredygtig – både socialt, økonomisk og miljømæssigt. Derfor tager kommuneplanstrategien afsæt i FN's verdensmål for en bæredygtig udvikling, der er en ny måde at arbejde med Agenda 21 på.

Agenda 21 har siden 1992 dannet grundlag for danske kommuners arbejde med bæredygtighed. I Albertslund har Agenda 21-strategierne i mange år samlet vores miljøindsatser – fra økologi og genanvendelse til grøn skole,

naturplaner og energiforsyning. Ved at benytte FN's verdensmål som ramme for planstrategien, kan Albertslund sætte en retning for byens udvikling, der strækker sig længere end den grønne dagsorden.

Den nye dagsorden anerkender, at en bæredygtig udvikling består af tre dimensioner: den sociale, den økonomiske og den miljømæssige. De rummer hver væsentlige og ligestillede værdier, der skal løftes i byudviklingen.

8.3.1 Tre pejlemærker

Seks verdensmål udgør værdigrundlaget for byudviklingen i Albertslund. Derved understøtter Albertslund en by i balance mellem sociale, økonomiske og miljømæssige hensyn.

De seks udvalgte verdensmål sættes i relation til byudviklingen i Albertslund med tre pejlemærker:

- Aktiv by med rig natur
- Mangfoldig by med høj livskvalitet
- Klimaby med bæredygtig innovation

Pejlemærkerne udspringer af de seks verdensmål i kombination med Albertslund-visionen om en by for børnene, det grønne og fællesskabet. De er blevet til på tværs af Albertslunds kommunale sektorer og på baggrund af dialog med borgerne.

Pejlemærkerne er den retning vi sætter for udviklingen i Albertslund, så vi lokalt er med til at løfte verdensmålene.

8.3.2 Planforslaget i forhold til Planstrategi 2020

Lokalplanforslaget er med til at i understøtte visionen i Planstrategi 2020 om at omdanne Hersted Industripark og er dermed et led i at tiltrække 10.000 nye borgere til Albertslund.

Det fremgik i afsnit [8.1 FN's 17 verdensmål](#), hvorledes lokalplanforslaget understøtter verdensmålene og således pejlemærkerne i planstrategi 2020, da lokalplanforslaget indeholder bestemmelser om beplantning blandt andet med den hensigt at øge biodiversiteten i området. Lokalplanforslaget har ligeledes en redegørelse skybrudssikring og bestemmelser herom.

En lokalplan kan ikke have bestemmelser om en mangfoldig by med høj livskvalitet, men intention med lokalplanforslaget er, at borgere i dette nye lokalplanområde skal kunne få et liv med en høj livskvalitet med adgang til grønne opholdsarealer både i og i nærheden af bebyggelsen samt private opholdsarealer i tilknytning til boligen. Desuden vil der være mulighed for at etablere fællesskaber for borgere i bebyggelsen f.eks. på fælles tagterrasser. Ydermere kan beplantningen være med til at mindske varmeøffekten i og omkring lokalplanområdet, og derved medvirke til et mere behageligt mikroklima på varme sommerdage.

8.3.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til Planstrategi 2020 vision om at tiltrække 10.000 nye borgere på 10 år og pejlemærker om en aktiv by med rig natur, mangfoldig by med høj livskvalitet og klimaby med bæredygtig innovation.

8.4 Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034

Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er en overordnet konkretisering af Albertslund Planstrategi 2020 "Mere Albertslund", og således beskrives og redegøres der for, hvordan Albertslund vil lykkes med – og samtidig får plads til mere end 10.000 nye borgere, som skal føre til et stærkere, rigere og mere uafhængig Albertslund med rod i de styrker, vi kender byen på i dag som stærke fællesskaber, borgerinvolvering og fantastiske rammer for det gode liv – for børn, ældre og forældre.

8.4.1 Målsætninger for byudviklingen

De overordnede målsætninger for byudviklingen i Kommuneplan 2022 – 2034 er blandt andet:

- Sikre at bæredygtighed og omtanke skal kendetegne byudviklingen med fokus på en varieret arkitektur og velovervejede by- og landskabsrum.
- Sikre fokus på Albertslunds kulturmiljøer og særlige arkitektoniske og bymæssige identitet samtidig med, at der gives plads til nytænkning og innovation.
- Sikre at Albertslund opleves som en grøn by, ved blandt andet at plante flere træer og indrette byen med natur, der kan noget forskelligt.
- Give byrummene en tydelig identitet og bruge kunst og kultur til at give livsglæde, pirrer nysgerrigheden og prikke til kreativiteten og livsmodet.

8.4.2 Planforslaget i forhold til Kommuneplan 2022 – 2034

Det kan ses af lokalplanforslaget og nærværende miljørapport, at der er indtænkt bæredygtighed i lokalplanområdet og arkitekturen med tårnbebyggelsen skal blandt andet være med til at give området ved stationsforpladsen et pejlemærke med en særlig bymæssig identitet herunder byrummet i tilknytning til bebyggelsen i forhold til både letbanen og Hersted Industripark.

Beplantningen i området med buske og træer skal give lokalplanområdet både inden i gårdrum og ude langs med bebyggelsen kantzoner karakter af et grønt, bebyggede lokalplanområde med træer, der kan være med til at øge biodiversiteten i og omkring lokalplanområdet.

8.4.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til målsætninger i Kommuneplan 2022 – 2034 om byudviklingen af Albertslund.

8.5 Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025

Albertslund [Spildevandsplan 2016 – 2025](#) er en sektorplan under kommuneplanen, og den beskriver kommunens planlægning på spildevandsområdet. Spildevandsplanen støtter op om kommunens langsigtede mål om at arbejde for en helhedsorienteret udvikling og være på forkant med blandt andet klimaforandringerne. Planen er kommunens administrative grundlag og er et væsentligt virkemiddel til sikring af en bæredygtig forvaltning af vandkredsløbet.

Spildevandsplanen angiver ligeledes serviceniveauet samt anlægsbehovet som Spildevandsselskabet skal efterleve.

8.5.1 Målsætninger i spildevandsplanen

Regn- og spildevandssystemet skal fortsat vedligeholdes og forbedres i perioden fremover. Med spildevandsplanen ønsker Albertslund at opretholde en driftssikker afløbsforsyning under hensyntagen til miljø og recipienter.

Målsætningerne er at:

- Skabe rammer for beskyttelse af recipienterne og vandkredsløbet generelt. Albertslund vil beskytte og forebygge mod forurening fra regnvandssystemet, og udsivning fra spildevandssystemet.
- Arbejde for en generel forbedret økologisk tilstand i recipienterne, herunder forbedring af vandkvaliteten, samt minimering af indholdet af miljøproblematisk stoffer i spildevandet.
- Præcisere administrationsgrundlaget via retningslinjer for samarbejdet med Spildevandsselskabet og Renseanlægget, herunder præcisere lokale service- eller miljømål samt projekter.
- Beskrive den forventede udvikling i spildevandsbelastningen og træffe de nødvendige forholdsregler.

8.5.2 Planforslaget i forhold til Spildevandsplan 2016 – 2025

Albertslund Kommune har et tostreget kloaksystem med tilhørende regnvandsbassiner og krav til blandt andet parkeringspladser, der er med til at mindske risikoen for forurening af St. Vejleå, der på sigt skal opnå god økologisk tilstand.

Det fremgår blandt andet af retningslinje 26.2 i Kommuneplan 2022 – 2034, at nedsivning er ikke tilladt, hvis der anvendes bly, zink eller kobber på tage og til tagrender og nedløbsrør – medmindre de er coated. Denne forholdsregel er ligeledes gældende i forhold til regnvand til regnvandskloakken, da det ellers kan forurene recipienterne og vandkredsløbet.

Alt andet lige vil et område til blandede byfunktioner forurene mindre end et erhvervs- og industriområde.

8.5.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til målsætninger i Spildevandsplan 2016 – 2025

8.6 Albertslund Klimaplan 2050

Albertslund [Klimaplan 2050](#) fra november 2020 medfører, at Albertslund ligesom resten af Danmark i de næste ti år skal opnå omtrent samme reduktion af drivhusgasser, som hidtil har taget tredive år at opnå, og Klimaplan 2050 er Albertslunds bidrag til den nationale og internationale klimadagsorden. Samtidig er den også et væsentligt bidrag til byen Albertslund. For svarene på klimaudfordringerne spiller sammen med fremtidens by, som Albertslund ønsker den.

8.6.1 Klimaplan 2050's hovedmålsætninger

På kort sigt følger Klimaplan 2050 op på Albertslunds nuværende Klimastrategi 2025 med en treårig handleplan 2020-2022. Den kortsigtede handleplan er detaljeret med konkrete indsatser. På mellemlang sigt sætter Klimaplan 2050 delmål for klimatilpasning og CO₂ –reduktion i 2035. Indsatser for 2035 er knap så detaljerede og bygger typisk videre på de igangværende indsatser. På lang sigt peger Klimaplan 2050 frem mod en CO₂ –neutral og klimatilpasset by i 2050. Indsatserne på lang sigt er en forventning om, hvad der er muligt i fremtiden og bliver konkretiseret med handleplaner i årenes løb.

Tabel 30: Klimaplanens hovedmålsætninger			
Områdetype	2020 – 2025	2025 – 2035	2035 – 2050
Klimatilpasning og natur	I 2020 er det planlagt, hvordan Albertslund kan sikres til en 15-års hændelse. Der er udarbejdet en skybrudsplan for Albertslund. I 2025 er der plantet 200.000 nye træer i Albertslund.	I 2035 er der etableret skybrudsprojekter, der afværger de for perioden aktuelle oversvømmelsesproblemer. I 2030 er 20 % af de nuværende græsdækkede kommunalt ejede arealer i Albertslund, der ikke aktivt bruges til sport, omlagt til natur, der understøtter biodiversitet og klimatilpasning. I 2035 er der plantet 500.000 nye træer i Albertslund.	I 2050 er Albertslund fuldt skybrudssikret. I 2050 har vegetationen ændret sig markant til mere lysåbne områder og der findes flere nye arter i kommunens naturområder og enkelte, gamle arter, der før har levet i kommunen, er vendt tilbage
Mobilitet	I 2025 er udledningen af CO ₂ fra vejgående lokal transport ekskl. motorveje reduceret med 15 % ift. 2017, hvor udledningen var 3.700 t. CO ₂ .	I 2030 er udledningen af CO ₂ fra vejgående transport inkl. motorveje reduceret med 35 % ift. 2017. For den samlede transportsektor er målet 30 % CO ₂ –reduktion i 2030. Der tages højde for befolkningstilvækst.	I 2050 er transportsektoren CO ₂ – neutral
Genanvendelse og ressourcer	I 2025 er mængden af genanvendeligt affald i kommunens restaffald reduceret med 50 % ift. 2018, hvor de genanvendelige ressourcer udgjorde halvdelen af restaffaldet.	I 2035 er mængden af genanvendeligt affald i kommunens restaffald reduceret med 50 % i forhold til 2025. Dermed opnås 67 % genanvendelse ift. 2018.	I 2050 er Albertslund en affaldsfri kommune og al affaldsindsamling og håndtering i og fra Albertslund CO ₂ – neutralt

Tabel 30: Klimplanens hovedmålsætninger

Energi	I 2025 er udledningen af CO ₂ fra elforbruget reduceret med 88 % ift. 2017, hvor udledningen var 25.560 t. CO ₂ .	I 2026 er lavtemperaturfjernvarme indført. I 2030 er elforsyningen CO ₂ –neutral i overensstemmelse med nationale fremskrivninger. I 2035 er al udebelysning i Albertslund udskiftet til LED.	
Kommunale ejendomme	I 2025 er fjernvarmen CO ₂ neutral i overensstemmelse med VEKS-mål. I 2025 er udledning af CO ₂ fra de kommunale bygninger reduceret med 91 % ift. 2015, svarende til 4.042 t. CO ₂	I 2030 er Albertslunds kommunale ejendommers energiforbrug CO ₂ – neutralt. Al belysning i de kommunale ejendomme er udskiftet til LED og ca. 75 % af den kommunale bygningsmasse er energirenoveret.	
Kommunale indkøb	I 2025 er 65 % af Albertslund Kommunes indkøb af vaske-plejemidler, forbrugsartikler og møbler miljømærket. I 2018 var 58 % af de indkøbte vaske-plejemidler miljømærkede.	I 2035 er 100 % af Albertslund Kommunes indkøb af vaske-plejemidler, forbrugsartikler og møbler miljømærkede. Herudover kan nye varegrupper komme til, når kan opgøres.	
Kommunal maskinpark	I 2025 er alle kommunale personbiler og 75 % af de kommunale varebiler eldrevne. I dag er halvdelen af personbilerne og 29 % af varebilerne eldrevne.	I 2030 er alle kommunale personbiler og varebiler eldrevne. Alle renovationsvogne kører CO ₂ – neutralt.	

Kilde: Klimaplan 2050.

8.6.2 Lokalplanforslaget i forhold til Klimaplan 2050

Byudvikling i stationsnære områder har bedre mulighed for at reducere CO₂-udledningen fra trafik, dels på grund af nærhed til kollektive trafik og dels på grund af at detailhandel ligger i lokalplanområdet samt via letbanen er der hurtigt adgang til trafikknudepunkter, hvor der også er et stort udbud af kulturelle tilbud etc.

Delområde 1 i planforslaget er skybrudssikret til en 15-års regnvejrsbølge om 100 år.

8.6.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til målsætninger i Klimaplan 2050 inden for de områder, der vedkommer ikke kommunale opgaver.

8.7 Albertslund Klimastrategi 2017 – 2025

Albertslund [Klimastrategi 2017 – 2025](#) fra oktober 2017 skal samle tråden op efter Klimaplan 2009 - 2015, der var Albertslund Kommunes første klimaplan. Ambitionen med Klimastrategi 2017 - 2025 er at fastsætte kommunens mål for reduktion af drivhusgasser frem til 2025 med en helhedsorienteret plan, der bidrager til at løse klimaproblemet og samtidig udvikler Albertslund til en bæredygtig by med fingeren på fremtidens puls.

8.7.1 Klimastrategi 2017 – 2025 klimamål

Albertslunds Klimastrategi har afsat i kommunens Vision & Strategi, hvor temaet Grønt liv beskriver den politiske ramme for byens bæredygtige udvikling. Klimastrategien tager udgangspunkt i de eksisterende planer for sektorerne og rummer samtidig de klimamål, som nye sektorplaner og -strategier skal forholde sig til. Klimastrategien står på skuldrene af internationale, nationale og regionale målsætninger, som Albertslund bidrager til at løfte.

8.7.1.1 Energiforsyning og forbrug

CO₂ mål 2025: Albertslund udvikler varmeforsyningen, så den er CO₂ neutral inden udgangen af 2025. Det svarer til en reduktion på 25.812 tons CO₂. Albertslund reducerer CO₂ udledningen fra elforbruget med 88 % i 2025 i forhold til 2015, svarende til 54.626 tons CO₂. Reduktionen tilskrives primært de nationale omlægninger til mere vedvarende energi, mens vores lokale indsatser nedenfor understøtter et lavere varmeforbrug.

Albertslund primære indsatser er:

- Der indføres lavtemperaturfjernvarme inden 2025
- Der implementeres fjernaflæste målere og variable varmetakster

8.7.1.2 Genanvendelse

CO₂ mål 2025: Albertslund udsorterer 65 % af metal, papir, pap, træ, plast, glas og mad til genanvendelse i 2025. Det svarer til 7.516 tons CO₂.

Vores primære indsatser er:

- Ressourcerne skal ud af affaldet, så de kan genanvendes i nye produkter.
- Problemstofferne skal ud af affaldet, så de ikke forurener genanvendeligt affald.
- Kommunikation skal skabe handling og være med til at sikre at vi alle – borgere, institutioner og virksomheder – bidrager til at nå målene

8.7.1.3 Transport

CO₂ mål 2025: Albertslund reducerer CO₂-udledningen fra al transport i kommunen med 10 % svarende til 5.700 tons. Albertslund reducerer CO₂-udledningen fra lokal transport (uden motorveje) med 15 % svarende til 4.500 tons i forhold til 2015.

Vores primære indsatser er:

- Transportsektoren skal være CO₂ neutral i år 2040
- Cyklen udgør 25 % af alle ture i 2020 (status 2015: 20 %)
- Cyklen udgør 35 % af alle ture til arbejde/uddannelse i 2020 (status 2015: 25 %). Gerne i kombination med kollektiv transport
- Minimum 65 % af borgerne cykler dagligt eller ugentligt (status 2015: 59 %)

8.7.2 Lokalplanforslaget i forhold til Klimastrategi 2017 – 2025

Byudvikling i stationsnære områder har bedre mulighed for at reducere CO₂-udledningen fra trafik, dels på grund af nærhed til kollektive trafik og dels på grund af at detailhandel ligger i lokalplanområdet samt via letbanen er der hurtigt adgang til trafikknudepunkter, hvor der også er et stort udbud af kulturelle tilbud etc.

Der skal etableres affaldsøer, hvor affaldet kan sorteres i 10 affaldsfraktioner, således at affaldets ressourcer kan genanvendes i nye produkter.

Delområde 1 i planforslaget vil blive koblet op på det eksisterende fjernvarmesystem i området, og således på sigt også få lavtemperaturfjernvarme.

8.7.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til målsætninger i Klimaplan 2050 inden for de områder, der vedkommer ikke offentlige institutioners opgaver.

8.8 Albertslund Skybrudsplan 2021

Albertslund [Skybrudsplan](#) 2021 skal være med til at sikre, at fremtidens klimaforandringerne i forhånd til regnvandshåndtering bliver håndteret for at reducere skader ved oversvømmelser.

8.8.1 Klimatilpasning & skybrudssikring

Det er ikke kun øgede mængder af regnvand, byen skal kunne håndtere fremover. Der kan også komme perioder med tørke og hedeølger, som igen kan udvikle varmeøer i det urbane miljø. Stigende grundvandsstand er også en faktor, der skal tages hensyn til, når der vælges strategier og metoder for håndtering af regnvand, og når der planlægges nye byudviklingsområder i kommunen.

8.8.1.1 Gældende serviceniveau

Det gældende funktionskrav for afløbssystemet i Albertslund Kommune tilskriver at der maksimalt må ske opstuvning til terræn én gang hvert femte år. Afløbssystemet er etableret i 1960'erne og 1970'erne og dimensioneringsmetodikken fra etableringstiden var anderledes end i dag. Det betyder at det eksisterende system ikke nødvendigvis er dimensioneret til at håndtere fremtidens regn og overholde den gældende målsætning. Nye anlæg etableres dog efter gældende principper og overholder funktionskravet.

Da restlevetiden for den overvejende del af regnvandsledningerne i Albertslund Kommune er 25 år, og da ledningernes levetid kan forlænges med ca. 75 år ved strømpeforing, forventes der tidligst at skulle laves en massiv udskiftning af afløbsledningerne om ca. 100 år, hvis man ikke vælger at strømpefore på ny. Derfor er klimatilpasning af det eksisterende system at foretrække frem for en dyr udskiftning af systemet.

Klimatilpasning af det eksisterende regnvandssystem foretages ved afkobling og opmagasinering af det vand, der ikke kan håndteres af regnvandsledningerne, og det er her, der kan opstå synergi med servicemålet for skybrud. Klimatilpasningen kan ske både på terræn og under terræn.

8.8.1.2 Skybrudsserviceniveau

Det kræver store investeringer at skybrudssikre, men omkostningerne ved ikke at gøre noget kan blive dyrere end investeringen i at sikre. Derfor er det vigtigt at sikre økonomisk optimale løsninger, hvor investeringerne står mål med gevinsten. Dette gøres ved at sikre, at de enkelte projekter giver samfundsøkonomisk værdi, og dermed at investeringen kan betale sig.

Albertslund Kommune og HOFOR går derfor efter at klimatilpasse og skybrudssikre på en måde der er samfundsøkonomisk optimal. Derfor er der som sådan ikke noget fast serviceniveau for skybrud i kommunen. Udgangspunktet for planlægningen er dog et skybrud som statistisk set vil forekomme én gang hvert 15. år om 100 år (en 15-årshændelse om 100 år).

Dette er begrundet i en overordnet risikoanalyse som har vist, at det optimale serviceniveau i kommunen generelt forventes at være sikring til omkring en 15-års-regn, hvilket forventes at kunne implementeres omkostningseffektivt ved etablering af overfladeløsninger og lokal tilbageholdelse i afløbssystemet. Dette forventes at ville nedbringe oversvømmelsesrisikoen i kommunen med omkring 80 %. Sikring til dette niveau forventes overvejende at kunne gennemføres med omkostningseffektive overfladeløsninger og tilbageholdelse. Ved sikring til et højere niveau, vil der i højere grad være behov for store anlæg af rør og tunneller, hvilket vil øge omkostningerne så meget, at det ikke længere ville kunne betale sig at skybrudssikre. Det skyldes, at Albertslund er relativt flad, og afledning i stor skala på terræn derfor ikke er en mulighed.

Lokale variationer i optimalt serviceniveau kan dog forekomme. Det betyder, at det optimale serviceniveau for enkelte områder kan være højere eller lavere end en 15-årshændelse om 100 år.

Planlægningen vil derfor tage udgangspunkt i, at der ikke må ske skadevoldende oversvømmelser fra offentlige arealer ved en 15-årshændelse om 100 år. En skadevoldende oversvømmelse defineres som oversvømmelser i dybder større end 10 cm op ad en bygnings sokkel, hvilket er det kriterie, der har ligget til grund for skybrudsplanens risikokortlægning. Ved udarbejdelse af konkrete projekter skal dette vurderes nærmere.

Ved detailplanlægning af de enkelte projekter vurderes det om niveauet er samfundsøkonomisk optimalt, hvorefter det kan besluttes at sikre til et højere niveau hvor det giver værdi, eller sikre til et lavere niveau hvor det ikke giver værdi. Som bygningsejer skal man sikre, at der kan stå minimum 10 cm vand på terræn op ad bygningen uden at volde skade, og der skal være fald væk fra bygningen.

8.8.2 Lokalplanforslaget i forhold til Skybrudsplanen

Det kan ses i afsnit [7.2.2.1 Regnvandshåndtering](#), at der skal ske en forsinkelse af 140 m³ regnvand i planforslagets delområde 1, og dette bassin til forsinkelse af regnvand kan f.eks. etableres under parkeringsplads mod nord. Ved skybrud f.eks. en 100 års regnvejrshændelse er der behov for at forsinke op til 340 m³ regnvand inden for delområde 1 i planforslaget. Der skal således etableres forsinkelse af 480 m³ regnvand i delområde 1 i planforslaget.

Det er endvidere godtgjort, hvordan naboerne ikke kommer til at modtage mere regnvand fra delområde 1 i planforslaget end i de gør i dag, og det er desuden godtgjort hvorledes at f.eks. parkeringskælderen under bebyggelsen skal klimasikres mod skybrud.

8.8.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positiv til målsætninger i Skybrudsplanen, eftersom beregninger har vist, hvorledes delområde 1 i planforslaget kan efterkomme de krav, der er sat til det gældende serviceniveau for en 5 års regnvejrshændelse og en 15-års regnvejrshændelse om 100 år.

8.9 Albertslund Affaldsplan 2021 – 2026

Albertslund [Affaldsplan 2021 – 2026](#) er Albertslund Kommunes vision for udviklingen af affaldsområdet samt de konkrete aktiviteter, som kommunen vil gennemføre på området i perioden 2021 - 2026.

8.9.1 Affaldsplan 2021 – 2026 målsætninger

Affaldsplan 2021 – 2026's målsætningsdel består af en overordnet vision, fire temaer og en række konkrete aktiviteter, som er organiseret i indsatsområder. Indsatsområderne sætter fokus på udvalgte affaldsfraktioner, målgrupper og strategiske emner. Indsatsområderne og de konkrete aktiviteter understøtter et eller flere temaer, og således også den overordnede vision.

8.9.1.1 Visionen om den cirkulære Albertslund

Albertslund kommune vil være en aktiv medspiller i den cirkulære økonomi, der er et bæredygtigt alternativ til lineær økonomi, hvor produkter genbruges og genanvendes i uendelige lukkede kredsløb, uden at producere affald.

Kommunens Klimaplan 2050 indeholder en lang række målsætninger, som støtter op om cirkulær økonomi på væsentlige områder. De målsætninger, der vedrører affald er indarbejdet i denne plan.

En af planens visioner er en klimaneutral affaldssektor i 2030, hvilket blandt andet skal nås ved en øget og strømlinet affaldssortering, der vil øge genanvendelsen. Albertslund Kommune vil implementere de nye krav til affaldsordningerne i fællesskab med bl.a. Brugergruppen, vores borgere, IPT-kommunerne²⁰, Ressourceindsamling, institutioner og virksomheder, som vi samarbejder med om affaldshåndtering.

²⁰ IPT-kommunerne består af Albertslund, Ballerup, Furesø, Ishøj og Vallensbæk, som er gået sammen om at indsamle affald. IPT står for Indsamling på Tværs

8.9.1.2 Visionens 4 temaer

Albertslund Kommune vil understøtte visionen ved at arbejde med følgende 4 temaer:

Tabel 31: Affaldsplanens 4 understøttende temaer til visionen			
Tema 1	Tema 2	Tema 3	Tema 4
Vi skal genbruge mere	Mere og bedre genanvendelse	Samarbejde, partnerskaber og god kommunikation	Klimatungt og kritisk affald
Albertslund Kommune vil facilitere og skabe bedre rammer for mere genbrug	Genanvendelse af affald er næste trin, når produkter og materialer ikke længere kan genbruges eller repareres	De bedste løsninger omkring indsamling af affaldet forudsætter, at vi samarbejder på tværs og tænker i større løsninger. Det kræver et konstruktivt samarbejde mellem flere parter	Farligt affald, byggeaffald og elektronik er fraktioner, der især er kritiske i forhold til både miljøbeskyttelse, klimakrise og jomfruelige ressourcer. Samtidig er der mange barrierer, der gør det svært at sikre en bæredygtig affaldshåndtering af disse fraktioner.
Kilde: Affaldsplan 2021 - 2026.			

8.9.1.3 Syv indsatsområder

Indsatsområderne og aktiviteterne tager udgangspunkt i de fire forudgående temaer.

Indsatsområde 1: Genbrugsstationen

Vi vil facilitere og skabe bedre rammer for mere genbrug på genbrugsstationen.

Målsætninger:

- Der er i 2025 gennemført indsatser på genbrugsstationen for at få udsorteret mere til genbrug og genbrugsstationen er blevet indrettet, så den appellerer til mere genbrug
- I 2025 er potentialet for afsætning af genbrugelige ressourcer kortlagt og der er oprettet lokale faciliteter til reparation.

Indsatsområde 2: De ti fraktioner

Vi vil sortere mere fra til genanvendelse, så mindst muligt affald sendes til forbrænding.

Målsætninger:

- I 2025 er der maksimalt 25 % genanvende - ligt affald i restaffaldet
- Inden udgangen af 2022 vil alle ti fraktioner (tekstiler tidligst medio 2023) blive hentet ved husstanden eller husstandsnært i alle boligområder og kommunale institutioner i Albertslund
- I vores tilsynsindsats er der øget fokus på at virksomhederne sorterer de ti fraktioner i det husholdningslignende affald fra til genanvendelse

Indsatsområde 3: Storskrald

Vi vil sikre at storskrald genbruges eller genanvendes på den miljø- og klimamæssige mest optimale måde, så mindre storskrald sendes til forbrænding

Målsætninger:

- Fra og med 2022 eftersorteres det affald fra storskraldsordningen, der i dag køres til forbrænding
- På baggrund af en afvejning af miljø og klima, service og økonomi er storskralds - ordningen i 2025 enten nedlagt eller optimeret, så det storskrald der indsamles, så vidt muligt bliver genbrugt eller genanvendt

Indsatsområde 4: Borgerinddragelse og kommunikation om affaldssortering

At vi får velfungerende affaldssystemer, der er tilpasset de lokale forhold og borgernes ønsker inden for de givne rammer, og at borgerne har nem adgang til oplysninger om korrekt sortering.

Målsætninger:

- Brugergruppen og de enkelte boligområder er blevet involveret aktivt i organisering og implementering af de nye krav på affaldsområdet
- Der er udarbejdet sorteringsvejledninger der kan tilgås både online og i papirformat og der er etableret en affaldssorterings hotline ved opstart af den nye sortering
- Ultimo 2022 har alle affaldsbeholdere i boligområderne fået nye de nationale affaldspiktogrammer.

Indsatsområde 5: Samarbejde med IPT og Ressourceindsamling A/S

En ensartet affaldsindsamling i IPT-kommunerne, der gør det nemmere for skraldemændene at indsamle affaldet, og at nye metoder og ny teknologi afprøves for at optimere og omkostningsreducere affaldsindsamlingen samt mindske belastningen af klima og miljø

Målsætninger:

- Med udgangen af 2022 er der i de fem IPT-kommuner etableret en så ensartet indsamling af de ti fraktioner som muligt
- Fra 2024 skal affaldsbeholdere som udgangspunkt kunne afhentes indenfor fem meter fra vejskel
- I 2025 kører 40 % af renovationsbilerne CO₂-neutralt
- Erfaringer fra forsøg med sensorer bruges aktivt i optimering af affaldsindsamlingen.

Indsatsområde 6: Farligt affald, elektronik og batterier

Vores indsamlingsordninger for farligt affald, elektronik og batterier er velfungerende, og kendskabet til ordningerne er højt, samt mere funktionsdygtigt elektronik genbruges fremfor, at det bliver afleveret som affald.

Målsætninger:

- Indsamlingsordningerne for farligt affald, elektronik og batterier er gennemgået og optimeret og har fået et særligt fokus i de kommende sorteringsguides
- Vi har etableret en ordning, hvor borgere kan aflevere funktionsdygtigt elektronik til direkte genbrug på genbrugsstationen.

Indsatsområde 7: Bygge- og anlægsaffald

Mere byggeaffald af høj kvalitet kan genbruges eller genanvendes, og virksomheder og borgere er velinformeret om det problematiske byggeaffald, samt det bliver udsorteret og bortskaffet på forsvarlig vis.

Målsætninger:

- Minimum 20 % af anmeldte byggeprojekter, følges op med tilsyn af byggeaffald
- Vi deltager aktivt i arbejdet med at skabe ensartede standarder for klassificering af byggeaffald på tværs af kommunerne.

8.9.2 Lokalplanforslaget i forhold til Affaldsplan 2021 - 2026

I lokalplanforslaget kan det ses, at der skal etableres affaldsøer i delområde 1, hvor der skal være mulighed for at sortere affaldet i 10 fraktioner. Der vil også være mulighed for indsamling af batterier og andet fagligt affald jf. lovgivningen herom.

8.9.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til målsætninger i Affaldsplan 2021 – 2026, eftersom lokalplanforslaget lever op til gældende lovgivning på området.

8.10 Masterplan Hersted 2045

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

8.10.1 Masterplan Hersted 2045 værdigrundlag

Seks verdensmål udgør værdigrundlaget for byudviklingen i Albertslund og dermed også i Hersted Industripark:

- Verdensmål 8: Anstændige jobs og økonomisk vækst
- Verdensmål 3: Sundhed og trivsel
- Verdensmål 10: Mindre ulighed
- Verdensmål 12: Ansvarligt forbrug og produktion
- Verdensmål 13: Klimainsats
- Verdensmål 15: Livet på land

Verdensmålene udspringer af en global sammenhæng, og skal løfte udfordringer på verdensplan. For at verdensmålene kan tilføre Albertslund og Hersted værdi, er de omskrevet til den lokale kontekst. De seks verdensmål for byudvikling, i kombination med Albertslundvisionen om børnene, det grønne og fællesskabet, er således formuleret i tre målsætninger:

- Aktiv by med rig natur
- Mangfoldig by med høj livskvalitet
- Klimaby med bæredygtig innovation

8.10.2 Masterplan Hersted 2045 fire greb

Hovedgrebet for Hersted handler om at forstærke, fortætte, forbinde og forny på tværs af området. De fysiske strukturer skal understøtte, at Hersted bliver forbilledet for en ny inkluderende og bæredygtig livsstil, og tiltrække nye familier, uddannelsesinstitutioner og virksomheder. De fire hovedgreb i omdannelsen er: Infrastruktur, Byrum & Natur, Bebyggelse og Anvendelse.

8.10.2.1 Infrastruktur

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

8.10.2.2 Byrum & natur

De rekreative boulevarder og boligområder begrønnes i takt med, at Vestskoven trækkes ind med strøg, kiler og snit, der tilføjer aktiviteter, sport, leg og læring. De boulevarder vil få fokus på bynatur, leg og aktivitet. Veje, der omdannes til park og naturområder, vil udvide Vestskoven, så den bliver en del af byen. I forbindelse med etablering af letbanen udvikles stationsforpladsen til et urbant byrum, som den nye bygade fra Smedeland fører hen til.

8.10.2.3 Bebyggelse

De nye bebyggelser vil blive planlagt med udgangspunkt i de kvaliteter, der findes i mange af de eksisterende kvarterer i Albertslund. Derfor skal der bygges boliger med henblik på at skabe trygge og sunde rammer, der lægger op til fællesskab, børneliv, leg og sociale aktiviteter, i et bæredygtigt miljø tæt på naturen. Det er et mål, at bebyggelserne skal have fokus på æstetik og funktionalitet tilpasset behovene hos den målgruppe, de bygges til. Der vil fortsat også være moderne industribebyggelse. Derudover skal der bygges bolig og erhverv i op til ti etager omkring letbanestationen. Bolig og erhverv i op til fem etager midt i området, og bolig i op til tre etager ud mod Vestskoven.

8.10.2.4 Anvendelse

Hersted deles op i flere forskellige kvarterer, der hver især tager udgangspunkt i egne kvaliteter, funktioner og omgivelser. Ved letbanestationen udvikles et bydelscenter. Områderne mod syd og vest omdannes til boligområder. En del af Hersted fastholdes til produktions-, lager- og logistikerhverv i en lang periode. Efter omdannelse bliver der mulighed for både kontorerhverv og boliger i flere områder.

8.10.3 Lokalplanforslaget i forhold til Masterplan Hersted 2045

Delområde 1 i planforslaget vil komme til at ligge ud til den nye bygade, der vil forbinde Smedeland Boulevard med letbanestationens forplads.

Lokalplanforslaget giver mulighed for i delområde 1, at der kan bebygges højt ved den kommende letbanestation og at der skabes et urbant byrum med en dagligvarebutik og publikumsorienterede serviceerhverv, og af lokalplanforslagets bestemmelser kan det således ses, at delområde 1's anvendelse er til blandet bolig og erhverv, dvs. blandede byfunktioner.

Delområde 1 i planforslaget skal have grønne gårdum og kantzoner, således området kan bindes sammen med den anden påtænkte natur i og omkring masterplanområdet.

8.10.4 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til værdigrundlaget og de fire greb i Masterplan Hersted 2045.

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

Kommunalbestyrelsen har [den 13. december 2022](#) vedtaget [Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#), der sætter niveauet for de kommende byggeriers kvalitet og vil fremadrettet være udgangspunkt for dialog mellem Albertslund Kommune og udviklere om de enkelte projekter. Herved sikres en helhed i de nye byggerier og en sammenhængende kvalitets- og målsætningsdialog med de enkelte udviklere. Principperne reguleres endeligt i forbindelse med lokalplanlægningen af de konkrete projekter.

8.11.1 Princippernes konkrete mål for kvalitet i byudviklingen

Principperne for udviklingen af Hersted Industripark afspejler Albertslund Kommunes vision for udviklingen i Hersted. Med afsæt i ambitionen om den bæredygtig by i balance er formålet med principperne at fastsætte, beskrive og illustrere målsætningerne for de fremtidige bebyggelser, byrum og fysiske strukturer i Hersted.

Der er følgende 6 temaer med konkrete mål og principper for byudvikling af det stationsnære kerneområde i Hersted:

8.11.1.1 Funktioner og anvendelse

Funktioner og anvendelse omfatter principper for sammensætning og placering af byfunktioner, herunder boliger, erhverv og detailhandel samt regulering af boligsammensætning og boligstørrelser.

Byfunktioner placeres primært i Bygaden for at understøtte en tydelig centerstruktur og skabe et levende hovedstrøg og sekundært langs den Smedeland Boulevard.

8.11.1.2 Bebyggelser og arkitektur

Bebyggelser og arkitektur omfatter principper for bebyggelsernes placering, højder, tæthed, arkitektoniske udformning og materialer. Herunder også principper for facadeudtryk, facaderytmer og -åbninger samt vertikale og lodrette linjer.

Principper og konkrete mål i dette tema er blandt andet, om bebyggelser placeres som rand- eller karrébebyggelse langs veje og ved byrum, tilbagetrukne hjørner, grønne facader og tage, lys- og skyggeforhold etc.

8.11.1.3 Kantzoner

Kantzoner defineres som stueetagerne møde med den omkringliggende by og de indre gårdrum. Her beskrives, hvordan kantzonerne skal bidrage til attraktive udearealer og et imødekommende gadebillede i øjenhøjde,

Principper og konkrete mål i dette tema er blandt andet, at hvor mikroklimaet er gunstigt, prioriteres kantzonen til rekreative formål og beplantning og indrettes til privat ophold.

8.11.1.4 Byrum, gårdrum og natur

Byrum, gårdrum og natur omfatter principper, der understøtter en sammenhængende, levende og grøn bydel, herunder principper for beplantning, programmering af byrum samt LAR-løsninger.

Principper og konkrete mål i dette tema er blandt andet, at beplantning skal etableres med fokus på en tydelig grøn struktur og mindre udvidelser med grønne lommer af bynatur ved hjørner.

8.11.1.5 Infrastruktur, forbindelser og mobilitet

Infrastruktur, forbindelser og mobilitet omfatter principper for bydelens infrastrukturelle forbindelser og principper for adgang til bolig, gårdrum og fællesfunktioner. Desuden handler temaet om bæredygtig mobilitet og adfærd.

Principper og konkrete mål i dette tema er blandt andet, at de brede eksisterende vejprofiler i området omdannes til gader med cykelstier og fortove til gavn for de bløde trafikanter.

8.11.1.6 Parkering og deleordninger

Parkering og deleordninger omfatter principper for bilparkering, cykelparkering og grøn mobilitet set i forhold til bykvalitet og byliv.

Principper og konkrete mål i dette tema er blandt andet, at minimum 75 procent af parkeringspladserne skal etableres i konstruktion og cykelparkering skal placeres optimalt og lettilgængeligt i forhold til bydelens mange funktioner og tilbud, herunder letbanestationen, detailhandel, skole, daginstitution, fritidstilbud, mm

8.11.2 Lokalplanforslaget i forhold til principper for byudvikling

Lokalplanforslaget giver mulighed for at anvende delområde 1 til blandet bolig og erhverv, dvs. blandede byfunktioner, hvilket kan være med til at understøtte tema 1 omkring et rigt og varieret byliv på gaderne, stierne og i byrummene mellem husene.

Det fremgår af redegørelsen, bestemmelserne og kortbilagene i lokalplanforslaget, at bebyggelsen i delområde 1 vil være i overensstemmelse med principper om bebyggelser og arkitektur i tema 2. Samtidig er denne bebyggelse i delområde 1 i lokalplanforslaget med til at give bydelen en tydelig centerstruktur med udgangspunkt i letbanestationen og Bygaden (Stationsbyen), hvor der planlægges for bebyggelser med en højere tæthed samt udadvendte byfunktioner og detailhandel.

Stueetagens kantzonen i delområde 1's bebyggelse mod den kommende bygade vil have udadvendte funktioner som detailhandel og publikumsorienterede servicefunktioner f.eks. caféer og der vil være gode fælles opholdsarealer til bebyggelsen i form af tagterrasser og grønne gårdum jf. principper herom i tema 3 og 4. Endvidere fremgår det både af nærværende miljørapport og lokalplanforslag, at delområde 1 i planforslaget er klimesikret.

Lokalplanforslaget giver mulighed for at etablere delebilsordning og den kommende letbanestation ligger umiddelbart op til delområde 1 i planforslaget, og den kommende bygade vil få en grønstruktur jf. principperne i tema 5.

Parkeringsnormen er restriktiv i delområde 1, og parkering vil hovedsageligt foregå i konstruktion samt cykelparkering har forrang i forhold til bilparkering på terræn jf. principper i tema 6.

8.11.3 Vurdering

En vedtagelse og realisering af lokalplanforslaget vurderes at kunne bidrage positivt til de 6 temaer med konkrete mål og principper for byudvikling af det stationsnære kerneområde i Hersted i [Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1](#).

9.0 Afværgeforanstaltninger

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

Der er i lokalplanforslaget indarbejdet følgende afværgeforanstaltninger for delområde 1:

- Lokalplanforslagets redegørelse oplyser, at området er udlagt i Kommuneplan 2022 – 2034 som et byomdannelsesområde jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2.
- Lokalplanforslagets redegørelse oplyser, at bygherre skal udføre støjdæmpende tiltag på ejendommen Smedeland 30, der sikrer, at Miljøstyrelsens grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder overholdes på Smedeland 28 jf. byomdannelsesreglerne.
- Lokalplanforslagets redegørelse og bestemmelser oplyser, at "huludfyldningsreglen" i forhold til ekstern støj fra virksomheder er bragt i anvendelse.
- Lokalplanforslagets redegørelse og bestemmelser oplyser, at "huludfyldningsreglen" i forhold til støj fra trafik er bragt i anvendelse.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at der bør etableres støjskærme på terræn mod matrikel nr. 7t, Hvessinge By, Glostrup, i princippet som vist på kortbilag 6. Støjafskærmning kan placeres i skel. Støjafskærmning skal etableres i en højde af maksimal 4,0 meter og en længde på op til 10, 5 meter.

- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at der kan etableres støjafskærmning på terræn mod matrikel nr. 6e, Herstedøster By, Herstedøster, i princippet som vist på kortbilag 6. Støjafskærmning kan placeres i skel. Støjafskærmning skal etableres i en højde af maksimal 2 meter.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at der bør opsættes støjafskærmning på tagterrasser mod øst, og der kan opsættes støjafskærmning på tagterrasse mod nord, som vist i princippet på kortbilag 6. Støjafskærmning skal etableres i en højde, der sikrer, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj kan overholdes. Støjafskærmning skal fremstå i glas.
- Lokalplanforslaget fastslår, at der bør etableres et støjhegn eller en anden støjdæmpende foranstaltning ved nedkørslen/opkørslen til parkeringskælderens således at støj fra parkering i konstruktion kan overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder, da det er disse støjregler der gælder herfor.
- Lokalplanforslaget fastslår, at støjplagede altaner enten bør etableres som indeliggende altaner med tæt værn og støjabsorberende loftsplader, og for mere støjplagede altaner kan anvendes glasskydepartier for at nedbringe støjen.
- Det fremgår af lokalplanforslaget, at bygherre vil opføre bebyggelsen efter DGNB-certificeringen, hvilket kan være med til at nedbringe udledningen af drivhusgasser sammenlignet med en bebyggelse, der ikke er opført efter en certificeringsordning.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at det ikke er tilladt at lave aktiv nedsivning af overfladevand i lokalplanområdet for at beskytte grundvandet.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at bygninger skal beskyttes ved, at:
 1. Vand skal afledes til områder, hvor det ikke forvolder skade.
 2. Der skal kunne stå 10 cm vand på terræn op ad bygningen uden at volde skade, eller der skal skabes en tilsvarende beskyttelse ved regulering af terrænet omkring bygningerne. Denne terrænregulering må ikke stille op- og nedstrøms naboer dårligere end før byomdannelsen.
 3. Der skal være terrænmæssigt fald væk fra bygningerne.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at der skal minimum etableres forsinkelse af 480 m³ regnvand.
- Lokalplanforslaget har bestemmelser om, at bebyggelsens mindste gulvkote i terræn skal være 24,45, hvilket især er vigtigt for nedkørsel til parkeringskælderens, hvorved den påtænkte bebyggelse derved burde være sikret til en 100 års regnvejrshændelse.
- Lokalplanforslagets redegørelse oplyser, at det ikke kan udelukkes, og der er jordforurening, som overskrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier og kategoriseres som klasse 2 jord i henhold til Sjællandsvejledningen. Det anbefales derfor ved etablering af det konkrete projekt med boliger og erhverv, at der i forbindelse med opgravning og bortkørsel af jord udføres en fuld forklassificering af jorden til de forventede udgravningskoter på ejendommen jf. nærværende miljørapport.

- Lokalplanforslagets redegørelse oplyser, at den øverste halve meter jord på ubefæstede arealer er dokumenteret ren. Dette kan i praksis udføres ved udtagning af overfladeprøver eller udlægning af en halv meter dokumenterede rene tilkørte materialer over et miljø- og signalnet jf. nærværende miljørapport.
- Lokalplanforslaget fastslår, at der bør etableres afværgeforanstaltninger de steder, hvor der er et ugunstigt vindmiljø f.eks. ved at etablere flere delvist indeliggende altaner, lægiver i gårdrum, beplantning på altaner og især ude foran passagen mellem de to karréer.
- Lokalplanforslaget fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder og lugt, støv eller anden luftforurening er overholdt.
- Lokalplanforslaget fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelse, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje er overholdt.
- Lokalplanforslaget fastsætter, at det er en forudsætning for ibrugtagning af lokalplanområdets bebyggelser, at støjskærme er etablerede.

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

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

10.0 Overvågning

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

Miljøvurderingen af forslag til lokalplan 5.7 – *Bolig og erhverv på Smedeland 28* viser, at der ikke er miljøpåvirkninger, som er så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning. Der fastlægges derfor ikke et overvågningsprogram, som følge af planlægning for blandede byfunktioner.

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

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

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

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

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

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

11.0 Litteraturliste

Aarhus Universitet (2021):	<u>Videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 445: "Luften på din vej 2.0"</u>
Abiltrup, Britt Hjerl (2016):	Træers multifunktionelle egenskaber i klimatilpasningen af danske storbyer.
AFRY (2021):	Trafikafvikling og trafiksikkerhed
AFRY (2022a):	Regnvandshåndtering af 11-08-2021
AFRY (2022b):	Notat om virksomhedsstøj af 20-12-2022 (bilag 5)
AFRY (2022c):	Notat om trafikstøj af 20-12-2022 (bilag 4)
AFRY (2022d):	Notat om støj fra parkeringshus af 20-12-2022 (bilag 6)
AFRY (2022e):	Notat om trafikvurdering for Smedeland 28 af 06-12-2022 (bilag 2)
AFRY (2022f):	Notat om trafiksikkerhed for Smedeland 28 af 24-01-2022 (bilag 3)
AFRY (2023):	Notat om regnvandshåndtering af 09-02-2023 (bilag 11)
Albertslund Kommune (2007a):	<u>Lokalplan 5.3 – Lagersalgsbutikker på Smedeland 28</u>
Albertslund Kommune (2007b):	Helhedsplan for Hersted Industripark.
Albertslund Kommune (2016):	<u>Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025</u>
Albertslund Kommune (2017):	<u>Klimastrategi 2017 – 2025</u>
Albertslund Kommune (2020):	<u>Masterplan Hersted 2045</u>
Albertslund Kommune (2021a):	<u>Miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark</u>
Albertslund Kommune (2021b):	<u>Den trafikale analyse – Hersted Industripark</u>
Albertslund Kommune (2021c):	<u>Startredegegørelse – Projekt for boliger og erhverv på Smedeland 28</u>
Albertslund Kommune (2021d):	<u>Skybrudsplan for Albertslund Kommune</u>
Albertslund Kommune (2021e):	<u>Tillæg til Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025</u>
Albertslund Kommune (2022a):	<u>Klimaplan 2050</u>
Albertslund Kommune (2022b):	<u>Afgrænsningsnotat til Miljøvurdering af lokalplan 5.7 - "Boliger og erhverv på Smedeland 28" (bilag 1)</u>
Albertslund Kommune (2022c):	<u>Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034</u>
Albertslund Kommune (2022d):	<u>Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b</u>

Albertslund Kommune (2022e):	Albertslund Kommunes Boligbyggeprogram 2022
Albertslund Kommune (2022f):	Byens affaldsordninger
Albertslund Kommune (2023):	Principper for udvikling af Hersted Industripark, fase 1, etape 1
Bolig- og Planstyrelsen (2021):	Vejledning om "Redningsberedskabets indsatsmuligheder" – version 1.3
Bolig- og Planstyrelsen (2022):	Bygningsreglementet BR18
COWI A/S (2018):	Ringsted Outlet parkeringshus, støjvurdering
COWI A/S (2022):	Visualiseringer og indbliksgener ved Smedeland 28 (bilag 9)
DMI (2014):	Fremtidige klimaforandringer i Danmark. Danmarks Klimacenter rapport nr. 6 2014. ISBN: 978-87-7478-652-8
EEA (2006):	Urban Sprawl in Europe - The ignored challenge. European Environment Agency, Kongens Nytorv 6, 1050 København K., Danmark 2006. ISBN: 9 78291 678877.
EEA (2021):	Land take and land degradation in functional urban areas. European Environment Agency, Kongens Nytorv 6, 1050 København K., Danmark 2006. ISBN: 978-92-9480-465-5.
Ejlskov (2020):	Orienterende miljøteknisk undersøgelse af 15. juni 2020 (bilag 12)
Erhvervsstyrelsen (2019):	Fingerplan 2019
EU (1992):	Habitatdirektivet. Rådets Direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter
EU (2008):	EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa
EU (2017):	Environmental Impact Assessment of Projects. Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)
EU Domstolen (2016):	C-444/15: »Præjudiciel forelæggelse – miljø – direktiv 2001/42/EF – vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet – artikel 3, stk. 3 – planer og programmer, for hvilke der kun skal gennemføres en miljøvurdering, hvis medlemsstaten fastslår, at de kan få væsentlig indvirkning på miljøet – gyldighed i forhold til EUF-traktaten og Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder – begrebet »mindre områder på lokalt plan« – national lovgivning, der henviser til de pågældende områders areal«
EU Domstolen (2018a):	C-160/17: Præjudiciel forelæggelse – miljø – direktiv 2001/42/EF – artikel 2, litra a) – begrebet »planer og programmer« – artikel 3 – vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet – byplanlægningsperimeter – mulighed for at fravige byplanlægningskrav – ændring af »planer og programmer«

- EU Domstolen (2018b): [C-671/16: »Præjudiciel forelæggelse – miljø – direktiv 2001/42/EF – artikel 2, litra a\) – begrebet »planer og programmer« – artikel 3 – vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet – regional forordning om byplanlægning vedrørende EU-kvarteret i Bruxelles \(Belgien\)«](#)
- EU Domstolen (2020): [Årsrapporten 2020. Arbejdet ved den Europæiske Unions Domstol](#)
- Frederiksberg Kommune, Frederiksborg Amt, Københavns Kommune, Københavns Amt, Roskilde Amt, Storstrøms Amt, Vestsjællands Amt (2001): [Sjællandsvejledningen. Vejledning i håndtering af forurennet jord på Sjælland. Juli 2001. ISBN: 87-90723-17-1.](#)
- Girardet, Herbert (2004): Cities People Planet: Liveable Cities for a Sustainable World. Wiley-Academy, John Wiley & Sons Ltd., The Atrium, Southern Gate, Chichester, West Sussex, England. ISBN: 780470 852842
- Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015): [Deleøkonomi i transport: Udvikling, trends og potentiale. DTU Transport. DTU Transport. Notat Vol. 19](#)
- HOFOR A/S (2017): [Kravspecifikation – Teknisk Specifikation. Hydraulisk dimensionering af afløbssystemer på beregningsniveau 1. SPV 210, version 0.](#)
- Hovedstadens Letbane (2020): [Derfor bygger vi Hovedstadens Letbane - Nemt og hurtigt på tværs af hovedstaden](#)
- Hovedstadens Udviklingsråd (2005): [Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen. Visioner og hovedstruktur. Retningslinjer og redegørelse.](#)
- Indenrigs- og Boligministeriet (2020): [Planloven. Bekendtgørelse af lov om planlægning \(LBK nr. 1157 af 01/07/2020\)](#)
- IPCC (2019): [Press Release: Choices made now are critical for the future of our ocean and cryosphere. The Intergovernmental Panel on Climate Change](#)
- Jakobsen, S., Flader, L., Andersen, P. B., Thingvad, A., & Bollerslev, J. (2020): [Sådan skaber Danmark grøn infrastruktur til én million elbiler: Analyse og anbefalinger fra DEA og DTU, november 2019. Technical University of Denmark](#)
- Johnston & Newton (2004): [Building Green: A guide to using plants on roofs, walls and pavements. Greater London Authority City Hall The Queen's Walk London SE1 2AA. ISBN: 1-85261-637-7](#)
- Kollision (2013): [Hersted Plus. Strategi for ny industripark i Albertslund.](#)
- Kroppedal Museum (2012): [Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune](#)
- Kulturministeriet (2014): [Museumsloven. Bekendtgørelse af museumsloven \(LBK nr. 358 af 08/04/2014\)](#)
- Kystdirektoratet (2008): Klimaændrings effekt på kysten. Af John Jensen og Søren Bjerre Lnuksen.

Københavns Universitet (2004):	Grønne områder og byplanlægning - Værn mod varmere klima. Det Natur- og Biovidenskabelige Fakultet.
Lawson, T (2001):	Building Aerodynamics. Imperial College Press, 57 Shelton Street, Covent Garden, London WC2H 9HE, UK. ISBN 1-86094-187-7.
Miljøministeriet (2019):	<u>Olietankbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines (BEK nr. 1257 af 27/11/2019)</u>
Miljøministeriet (2021b):	<u>Habitatbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (LBK nr. 2091 af 12/11/2021)</u>
Miljøministeriet (2023a):	<u>Miljøvurderingsloven. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (LBK nr. 4 af 01/01/2023)</u>
Miljøministeriet (2023b):	<u>Miljøbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse (LBK nr. 5 af 03/01/2023)</u>
Miljøstyrelsen (1984a):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 1984: "Begrænsning af lugtgener fra virksomheder"</u>
Miljøstyrelsen (1984b):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder"</u>
Miljøstyrelsen (1985):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 1985: "Begrænsning af lugtgener fra virksomheder"</u>
Miljøstyrelsen (1997a):	<u>Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9 fra 1997: "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø"</u>
Miljøstyrelsen (1997b):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"</u>
Miljøstyrelsen (1997c):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 13 fra 1997: "Begrænsning af luftforurening fra virksomheder, der udsender svejserøg"</u>
Miljøstyrelsen (2001):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 2 fra 2001: "Luftvejledningen – Begrænsning af luftforurening fra virksomheder"</u>
Miljøstyrelsen (2003):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "Ekstern støj i byområdesområder"</u>
Miljøstyrelsen (2004):	<u>Miljøstyrelsens vejledning "Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne"</u>
Miljøstyrelsen (2007a):	<u>Miljøstyrelsens tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"</u>
Miljøstyrelsen (2007b):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2007: "Vejledning om områdeklassificering"</u>
Miljøstyrelsen (2007c):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"</u>
Miljøstyrelsen (2007d):	<u>Tillæg til vejledning nr. 1/1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"</u>
Miljøstyrelsen (2016):	<u>Miljøstyrelsens vejledning nr. 20 fra 2016: "Vejledning om B-værdier"</u>

Miljøstyrelsen (2018):	<u>Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) – 1. del: Planer og programmer</u>
Miljøstyrelsen (2020):	<u>Habitatvejledningen. Vejledning til bekendtgørelse nr. 1595 af 6. december 2018 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter</u>
Miljøstyrelsen (2022):	<u>Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) - Planer og programmer</u>
Miljøministeriet (2019):	<u>Jagt- og vildtforvaltningsloven. Bekendtgørelse af lov om jagt og vildtforvaltning (LBK nr. 265 af 21/03/2019)</u>
Miljøministeriet (2021a):	<u>Miljøvurderingsloven. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (LBK nr. 1976 af 27/10/2021)</u>
Miljøministeriet (2021b):	<u>Habitatbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (LBK nr. 2091 af 12/11/2021)</u>
Miljøministeriet (2022):	<u>Naturbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse (LBK nr. 1392 af 04/10/2022)</u>
Naturklagenævnet (2007a):	<u>Nr. 430, september 2007 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - De første erfaringer med loven om miljøvurdering af planer og programmer</u>
Naturklagenævnet (2007b):	<u>Nr. 433, november 2007 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Miljøvurdering af lokalplanforslag om udvidelse af sygehus og etablering af parkeringshuse og -pladser</u>
Naturklagenævnet (2008a):	<u>Nr. 447, august 2008 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Rækkevidden af en kommunes forpligtelse efter planlovens § 13, stk. 3</u>
Naturklagenævnet (2008b):	<u>Nr. 449, august 2008 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Lokalplan kan ikke danne grundlag for påbud om ophævelse af en privatretlig aftale. Lokalplan kan kun håndhæves over for forhold, hvorom der i lokalplanen er fastsat klare og præcise bestemmelser med hjemmel i planloven</u>
Naturklagenævnet (2009):	<u>Nr. 473, januar 2009 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Miljøvurdering af feriebyer og hotelkomplekser</u>
Natur- og Miljøklagenævnet (2011):	<u>Afgørelse i sag om solfangeranlæg i Brønderslev Kommune (VVM)</u>
Naturstyrelsen (2014):	<u>Analyse af IPCC delrapport 2 Effekter, klimatilpasning og sårbarhed - med særligt fokus på Danmark. ISBN: 978-87-7091-633-2</u>
NIRAS A/S (2017):	<u>Østre Havn, P-hus, Byggefelt G2 – Miljømæssig påvirkning af P-hus</u>
Planklagenævnet (2019):	<u>Afgørelse i klagesag om Aabenraa Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplan nr. 102, Boligområde ved [vejnavn1]/[vejnavn2], ikke skal miljøvurderes</u>
Planklagenævnet (2020):	<u>Afgørelse i klagesag om Helsingør Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 3.49, et boligområde ved [vejnavn1] i Espergærde</u>

Planklagenævnet (2021a):	Afgørelse i klagesag om Kerteminde Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplanforslag nr. 307 og kommuneplantillæg nr. 50, ikke skal miljøvurderes, samt endelig vedtagelse af lokalplanen
Planklagenævnet (2021b):	Afgørelse i klagesag om Frederikshavn Kommunes screeningsafgørelse om, at forslag til Kommuneplantillæg nr. 15.80, ikke skal miljøvurderes
Planklagenævnet (2021c):	Afgørelse i klagesag om Kolding Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplan nr. 1013-12 og kommuneplantillæg nr. 33, ikke skal miljøvurderes
Planklagenævnet (2022):	Planklagenævnet orienterer nr. 26 – Miljøvurderingslovens § 8, stk. 2, nr. 1, om planer for mindre områder på lokalt plan og mindre ændringer i planer
Rambøll (2013):	Vejledning om anvendelse af Shared Space
RawMobility (2020):	Hersted Industripark – trafikale analyse
Realdania (2010):	Loop City – Ringbyen.
Realdania (2021):	Komparativ Analyse af den Frivillige Bæredygtighedsklasse. En undersøgelse af FBKs indvirkningen på certificeringsordningerne DGNB & Svanemærket. Udført af MOE A/S.
SBI (1981):	Vindmiljø omkring bygninger. SBI-anvisning 128. Statens Byggeforskningsinstitut 1981.
Svend Ole Hansen ApS (2021):	Vindmiljøvurdering (bilag 10)
Sweco (2022):	Notat om vurdering af luft- og lugtforurening, Smedeland 28 (bilag 7)
Transportministeriet (2015):	VVM-redegørelse – Letbane på Ring 3
Transportministeriet (2021):	Infrastrukturplan 2035. Aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne af 28. juni 2021.
Trængselskommissionen (2013):	Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden. Betænkning 1539. Sammenfatning
UNDP's nordiske kontor (????):	FN's Verdensmål for en bæredygtig udvikling
UTF (2020):	Notat om delebiler til brug ved lokalplansarbejde for Smedeland 38.
Vejdirektoratet (2020):	Katalog turrater – Anlæg og planlægning. Vejregler.
Vejdirektoratet (2022):	Trafikken i fremtiden

12.0 Bilagsoversigt

Bilag 1:	Afgrænsningsnotat
Bilag 2:	Trafikvurdering
Bilag 3:	Trafiksikkerhedsvurdering
Bilag 4:	Støj fra veje
Bilag 5:	Ekstern støj fra virksomheder
Bilag 6:	Støj fra parkeringskælder
Bilag 7:	Lugtgener og anden luftforurening samt støv fra virksomheder
Bilag 8:	Skyggediagrammer
Bilag 9:	Visualiseringer og indbliksgener ved Smedeland 28
Bilag 10:	Vindmiljøvurdering
Bilag 11:	Regnvandshåndtering
Bilag 12:	Orienterende miljøteknisk undersøgelse af jordbunden

