



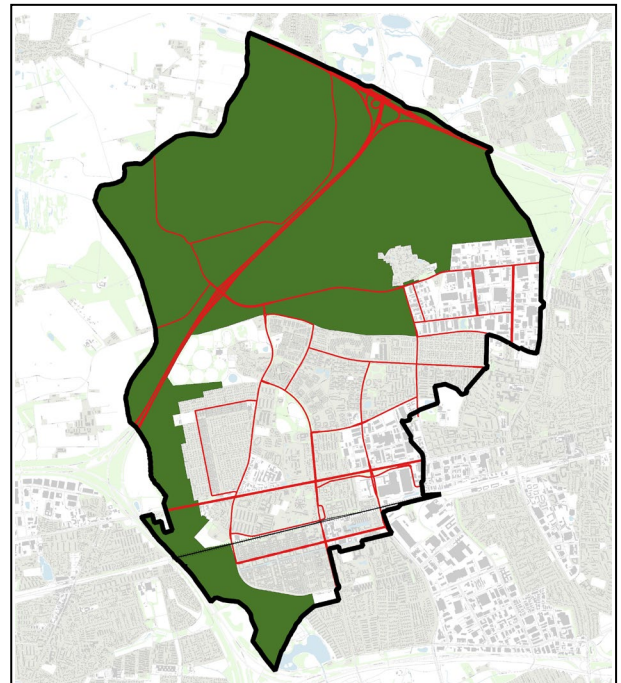
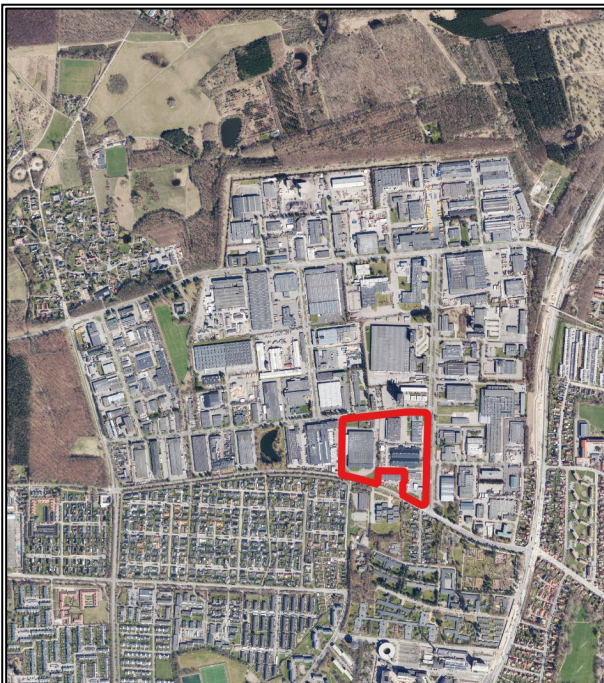
# Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af:

Kommuneplantillæg 3 og

Rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen Øst*

16. april 2024

Sagsnummer: 09.40.05-P16-3-23



## Indholdsfortegnelse

Indledning.....	3
Lovgrundlag.....	3
Forslag til Kommuneplantillæg 3 – <i>Sydvangen øst</i> .....	3
Formål med kommuneplantillæg.....	3
Principper for udviklingen af Hersted Industripark og Masterplan Hersted 2045.....	4
Forslag til Rammelokalplan 5.10 – <i>Sydvangen øst</i> .....	4
Formål med Rammelokalplan 5.10 – <i>Sydvangen øst</i> .....	4
Områdets anvendelse – delområde 1 og 2.....	11
Områdets anvendelse – delområde 3 og 4.....	11
Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen.....	11
Detaljeringsniveau.....	12
Befolkning og menneskers sundhed.....	12
Støj fra trafik og virksomheder.....	13
Støv, lugt og anden luftforurening.....	15
Skygge- og indbliksgener samt vindforhold.....	15
Jord, grundvand og overfladevand.....	16
Klimatiske faktorer.....	18
Materielle goder.....	18
Landskab.....	19
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna.....	19
Kulturarv.....	20
Kumulative effekter.....	20
Opsamling.....	26
Høringssvar og bemærkninger.....	26
Forvaltningens vurdering af forslag til ændringer.....	27
Alternativer.....	28
Sandsynlige udvikling, hvis planforslaget ikke vedtages.....	28
Overvågning.....	29
Afværgeforanstaltninger.....	30
Manglende viden.....	30
Litteraturliste.....	31



## Indledning

Albertslunds Kommunalbestyrelse har [tirsdag den 14. marts 2023](#) igangsat udarbejdelsen af følgende planer med tilhørende miljøvurdering: Forslag til Rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen* og Forslag til Kommuneplantillæg 3 – *Sydvangen øst* til [Kommuneplan 2022 - 2034](#).

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet den [12. december 2023](#) at sende [Forslag til rammelokalplan 5.10 Sydvangen øst](#) og [Forslag til kommuneplantillæg 3 – Sydvangen øst](#) med tilhørende [Miljørapport](#) i offentlig høring. Planforslagene var i offentlig høring fra den 18. december 2023 til og med den 16. februar 2024.

## Lovgrundlag

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

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

## Forslag til Kommuneplantillæg 3 – *Sydvangen øst*

Rammeområde BE13 - *Sydvangen* i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) udgøres af matriklerne nr. 7g, 8g, 7bl, 7m, 7n, 8bg, 7o samt 8ck. Matriklerne 7g og 8g er beliggende indenfor det stationsnære område med en maksimal bebyggelsesprocent på 70 og et maksimalt etageantal på 5. De øvrige matrikler er beliggende indenfor det stationsnære kerneområde og har en maksimal bebyggelsesprocent på 125 og et maksimalt etageantal på 6 med mulighed for punktvis at opføre bebyggelse i op til 9 etager. Bebyggelsesprocenten beregnes pr. matrikel. Hovedparten af grundejerne indenfor Kommuneplanramme BE13 - *Sydvangen* - med undtagelse af matrikel nr. 8ck - er gået sammen for at skabe et samlet projekt (rammelokalplanen) med fokus på fælles løsninger for parkering (i form af parkeringshuse), fælles regnvandshåndtering (herunder etablering af en regnvandssø) samt fælles opholdsarealer (det grønne strøg).

## Formål med kommuneplantillæg

For at sikre en samlet udvikling af området, blev det med den politiske godkendelse af startredøgørelsen [tirsdag den 14. marts 2023](#) besluttet at medgive en øget bebyggelsesprocent fra maksimalt 70 til maksimalt 125 for en del af det stationsnære område inden for Kommuneplanramme BE13 – *Sydvangen* i [Kommuneplan 2022 – 2034](#). Dette svarer til en øgning fra en samlet maksimal bebyggelsesprocent på 103 til 115 beregnet for rammelokalplanens område som helhed. Den samlede byggeret for området med de aktuelle bebyggelsesprocenter jævnfør [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er 78.000 m<sup>2</sup>. Med tillægget til kommuneplanen øges den samlede mulige byggeret til i alt 87.000 m<sup>2</sup>.

Forvaltningen har udarbejdet Forslag til kommuneplantillæg 3 - *Sydvangen øst*. Kommuneplantillægget fastlægger afgrænsningen af et nyt rammeområde BE17 - *Sydvangen øst*, der er sammenfaldende med rammelokalplanens område 1 og 2, der fremgår af Figur 1. Indenfor BE17 - *Sydvangen øst* ønsker Albertslund Kommune:

- at fastlægge en maksimal bebyggelsesprocent for området som helhed på 115 samt muliggøre en mere varieret bebyggelse, hvor bebyggelsesprocenten kan fordeles indenfor rammelokalplanens område og ikke beregnes for den enkelte matrikel.
- at fastlægge, at bebyggelse kan opføres i maksimalt 6 etager og punktvis 9 etager med særligt arkitektonisk udtryk. Bebyggelsen reguleres yderligere med rammelokalplanen.



- at muliggøre etableringen af fælles løsninger for parkering, opholdsarealer, regnvands- og skybrudshåndtering samt klimatilpasning på tværs af matrikelskel indenfor rammelokalplanens område.
- at præcisere, at retningslinjer i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) for boligområder ligeledes gælder for områder til blandet bolig og erhverv indenfor den nye kommuneplanramme.

Ud over de ovenstående ændringer er øvrige retningslinjer i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) fortsat gældende for den nye kommuneplanramme BE17 - *Sydvangen øst*. Den resterende ejendom (matrikel nr. 8ck) indenfor Kommuneplanramme BE13 - *Sydvangen* forbliver i BE13 med en maksimal bebyggelsesprocent på 70.

Rammelokalplanforslaget er, udover de beskrevne ændringer i Forslag til kommuneplantillæg 3 - *Sydvangen øst*, i overensstemmelse med [Kommuneplan 2022 - 2034](#).

## Principper for udviklingen af Hersted Industripark og Masterplan Hersted 2045

Efterfølgende byggeretsgivende lokalplanlægning skal tage udgangspunkt i de principper og målsætninger, der fremgår af [Principper for udviklingen af Hersted Industripark](#) (vedtaget af Kommunalbestyrelsen [tirsdag den 13. december 2022](#)). Forslag til kommuneplantillæg 3 og Forslag til rammelokalplan 5.10 er i overensstemmelse [Masterplan 2045](#) (vedtaget af Kommunalbestyrelsen [tirsdag den 12. maj 2020](#)).

## Forslag til Rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen øst*

Pension Danmark, Enemærke & Petersen og Rendbæk Consulting har i samarbejde med Velliv og Gehl Architects udarbejdet et samlet projekt for området mellem Gamle Landevej, Smedeland og Naverland, der forventes at rumme i alt ca. 1.000 boliger i form af karrébebyggelser (etageboliger) og rækkehuse samt et fælles grønt strøg med en kunstig sø til fælles håndtering af regnvand. Rammelokalplanområdet udgøres af matriklerne nr. 7g, 8g, 7bl, 7m, 7n, 8bg, 7o, Herstedøster By, Herstedøster (jævnfør Figur 1). Rammelokalplanområdets delområde 1 og 2 omfatter et areal på ca. 75.600 m<sup>2</sup> med fordelingen 45.600 m<sup>2</sup> indenfor det stationsnære kerneområde og 30.000 m<sup>2</sup> indenfor det stationsnære område. Derudover omfatter rammelokalplanen den offentlige vej Smedeland og to private fællesveje.

Rammelokalplanen skal sikre, at området i fremtiden kan planlægges som en samlet bebyggelse med blandede byfunktioner i form af bolig og erhverv samt mulighed for en daginstitution.

Det ønskede projekt er ikke i overensstemmelse med [Kommuneplan 2022 – 2034](#), hvorfor lokalplanlægning for det ønskede projekt forudsætter samtidig udarbejdelse af et tillæg til [Kommuneplan 2022 – 2034](#).

Lokalplanområdet er beliggende i byzone og forbliver i byzone.

## Formål med Rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen øst*

Rammelokalplanen er ikke byggeretsgivende og fastlægger alene bestemmelser for de overordnede træk. Før området kan bebygges, skal der udarbejdes byggeretsgivende lokalplangrundlag.

Rammelokalplanen muliggør, at området kan planlægges efter Albertslunds vision om en bæredygtig by for børnene, det grønne og fællesskaber. I rammelokalplanen fastlægges overordnede bestemmelser om områdets anvendelse og hoveddisponering, herunder:

- **Delområder:** Inddeling i delområderne 1 til 4 (jævnfør Figur 1 og Figur 2 med delområdeafgrænsninger), hvor delområde 1 udgør selve bolig- og erhvervsområdet med det grønne strøg (delområde 2). Delområde 3 udgør offentligt vejareal og fællesanlæg for grundejerforeningen (Smedeland). Delområde 4 udgør privat vejareal (stikveje til Smedeland).
- **Bebyggelsesprocent:** Den samlede maksimale bebyggelsesprocent indenfor rammelokalplanens område som helhed er 115, jævnfør Kommunalbestyrelsens beslutning om igangsætning af nyt plangrundlag med delvis forhøjet bebyggelsesprocent [tirsdag den 14. marts 2023](#).



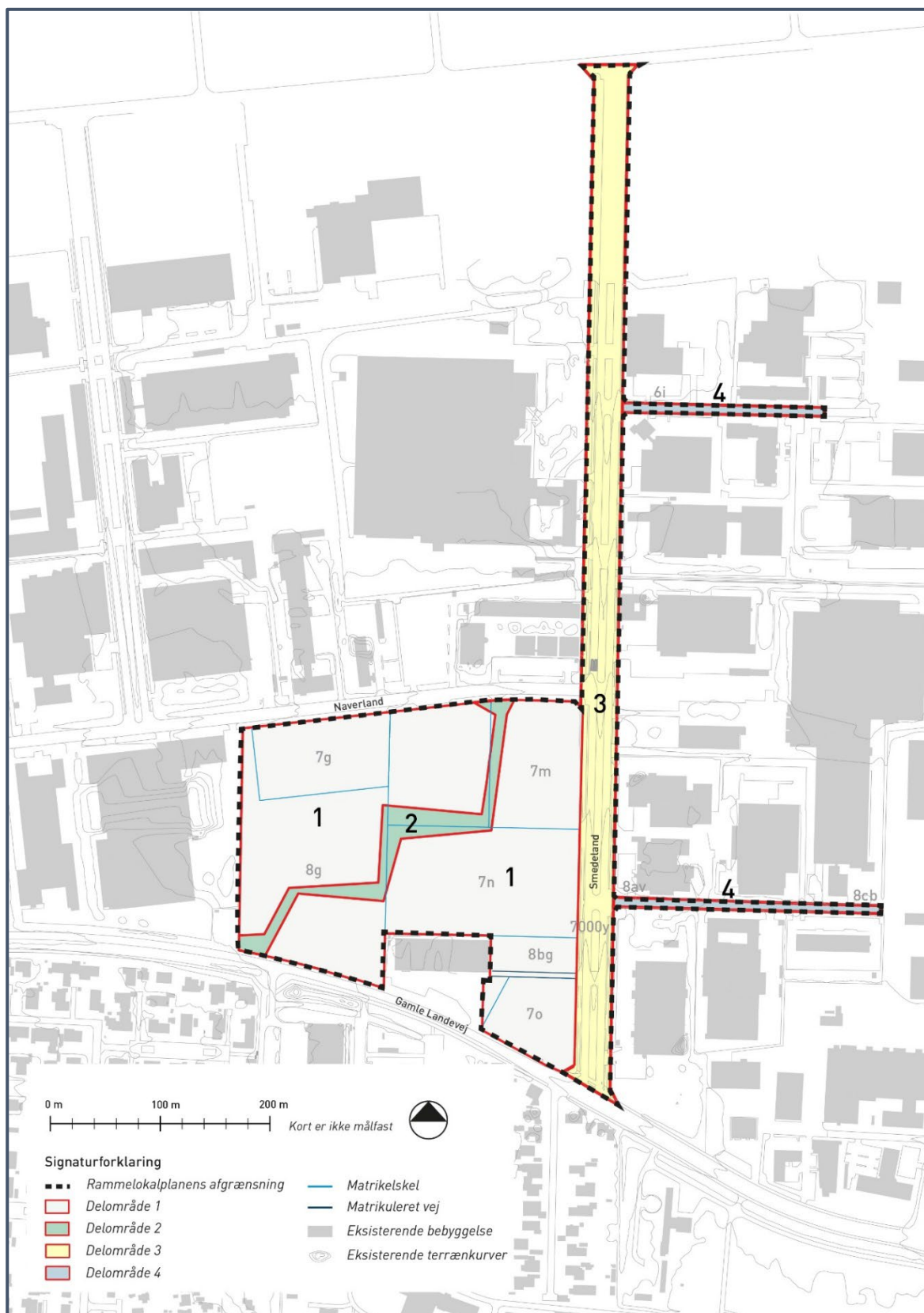
**Etageantal og fordeling af bebyggelsesprocenter:** Rammelokalplanen fastlægger fordelingen af maksimale bebyggelsesprocenter og maksimalt antal etager indenfor zonerne A til C (jævnfør Figur 3 med zoneinddeling). Bebyggelsen går fra maksimalt 3 etager og en bebyggelsesprocent på maksimalt 70 i det sydvestlige hjørne tættest mod Herstedøster Villaby (zone B), og op til 6 etager og en bebyggelsesprocent på maksimalt 125 tættest mod Naverland og Smedeland (zone A og B). Indenfor det stationsnære kerneområde mod Naverland og Smedeland gives der mulighed for punktvis at opføre bebyggelse i op til 9 etager (zone C).

- **Etageareal:** Rammelokalplanen er ikke byggeretsgivende og angiver derfor ikke et maksimalt etageareal. Bebyggelsen i det efterfølgende byggeretsgivende lokalplangrundlag må tilsammen for hele rammelokalplanens område højst udgøre 87.005 m<sup>2</sup>.
- **Fælles opholdsareal:** Rammelokalplanen er ikke byggeretsgivende og fastlægger kun det grønne strøgs (delområde 2) udstrækning (jævnfør Figur 2 med områdeoversigt). Det grønne strøg går igennem området fra sydvest til nordøst. I nordøst kobler det grønne strøg sig til Smedeland og Naverland, og i sydvest forbinder det grønne strøg området med Herstedøster Villaby og resten af Albertslund. Kravet til fælles opholdsarealer skal fastlægges i forbindelse med udarbejdelsen af det byggeretsgivende lokalplangrundlag og følge gældende retningslinjer i [Kommuneplan 2022 – 2034](#).
- **Parkering og vejadgang:** Rammelokalplanen fastlægger kun overordnede principper for vejadgang til/fra rammelokalplanområdet, hvor rammelokalplanområdet har vejadgang for biler via Naverland, Smedeland og Gamle Landevej (jævnfør Figur 4 med principper for vejadgang og diagonal forbindelse). Nærmere bestemmelser om parkering skal fastlægges i det byggeretsgivende lokalplangrundlag og vil følge gældende retningslinjer i [Kommuneplan 2022 – 2034](#).

Rammelokalplanen fastlægger desuden overordnede principper for regnvands- og skybrudshåndtering samt den fremtidige grundejerforeningsstruktur. Rammelokalplanen muliggør nedrivning af eksisterende bebyggelse samt anlæg af regnvandstekniske anlæg samt forsyningsledninger, da disse skal etableres som en del af de fælles løsninger, der går på tværs af ejendommene indenfor rammelokalplanens område. Nærmere bestemmelser om bebyggelsens omfang, placering og arkitektur, indretningen af det grønne strøg, opholdsarealer, beplantninger, parkeringsløsninger, vej- og stinet, støjhåndtering, matrikelstruktur, dagrenovation, mv. vil blive udviklet og kvalificeret i forbindelse med de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner.

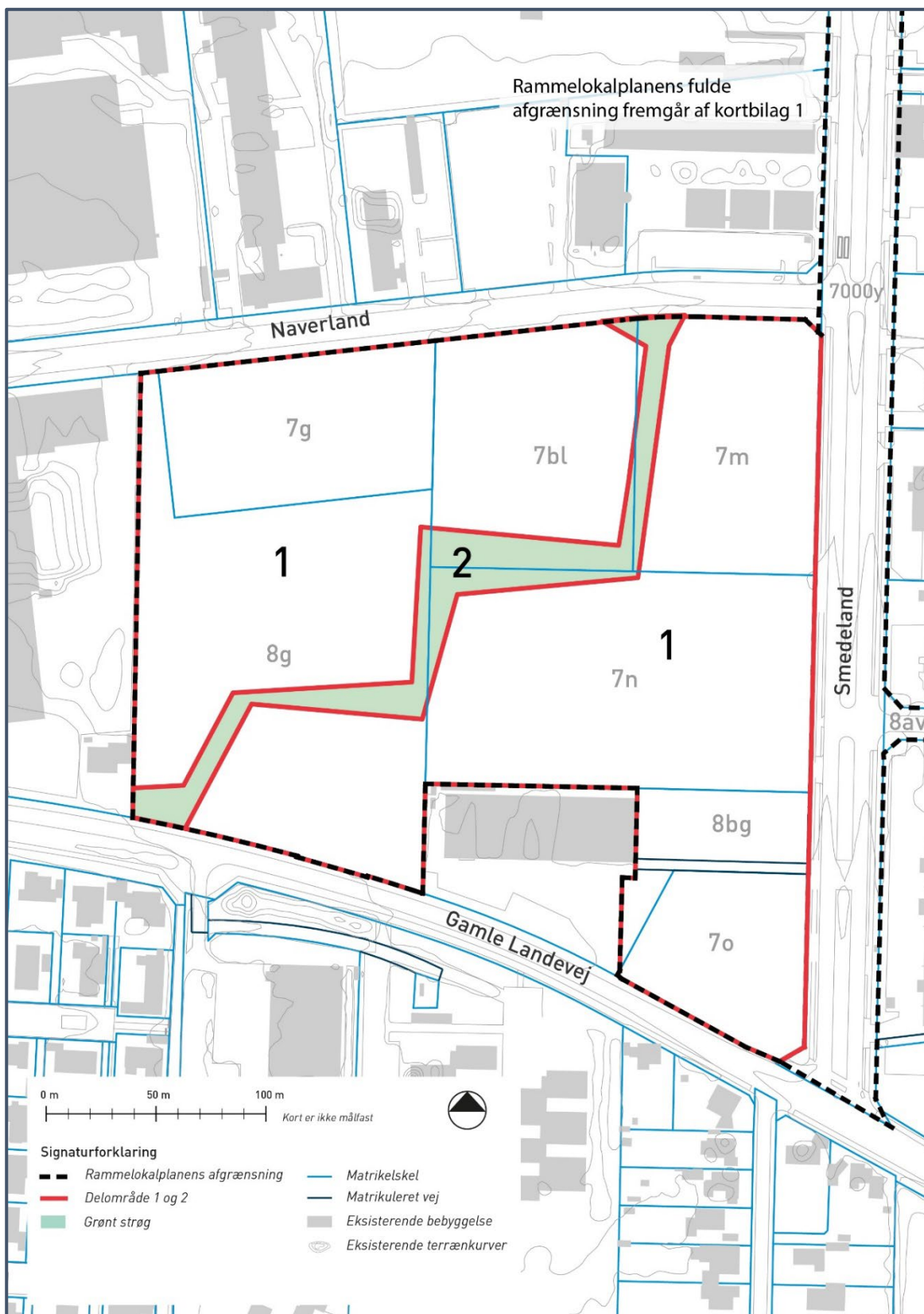






Figur 1: Rammelokalplanens afgrænsning og delområder.

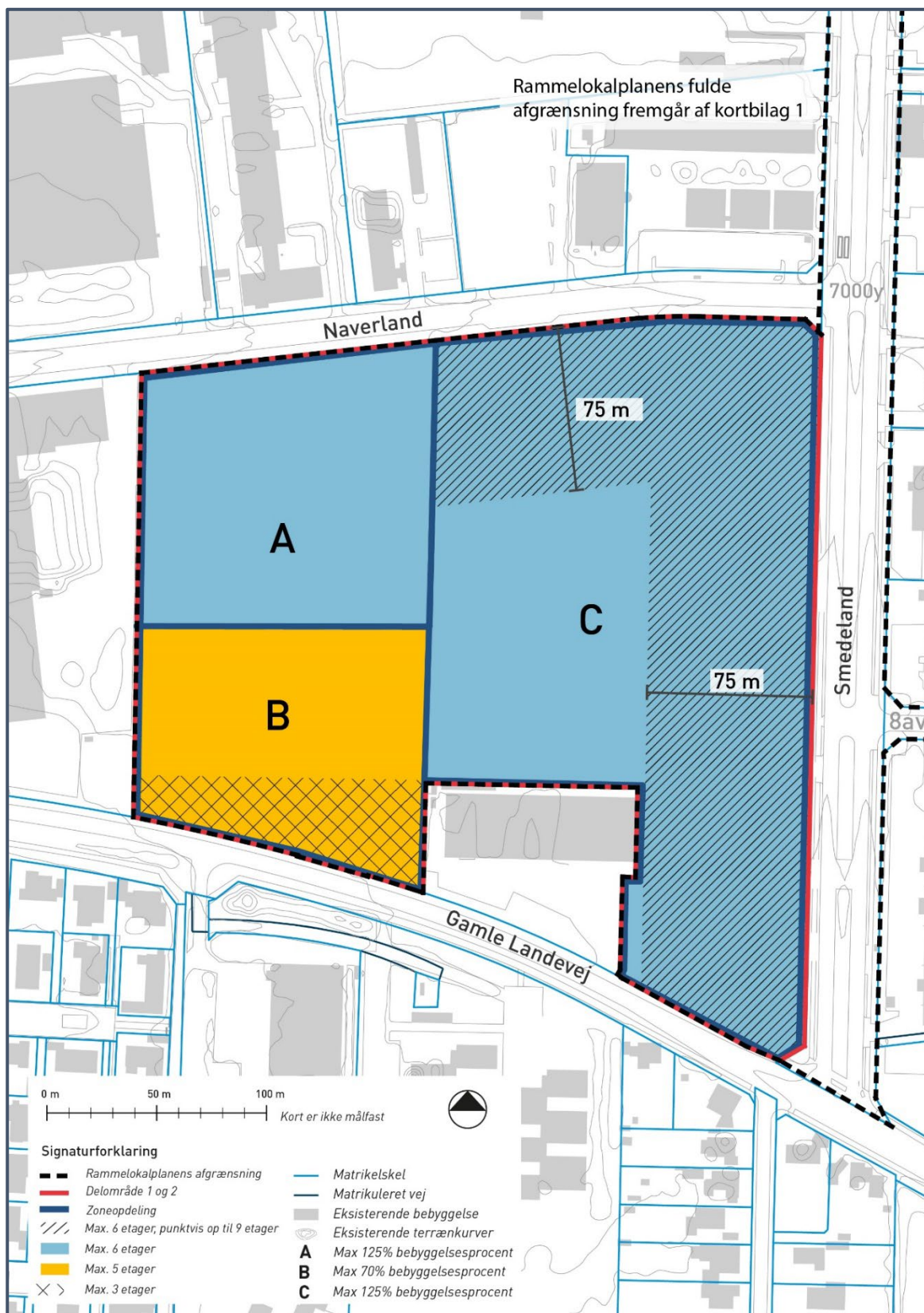




Figur 2: Delområde 1 og 2.



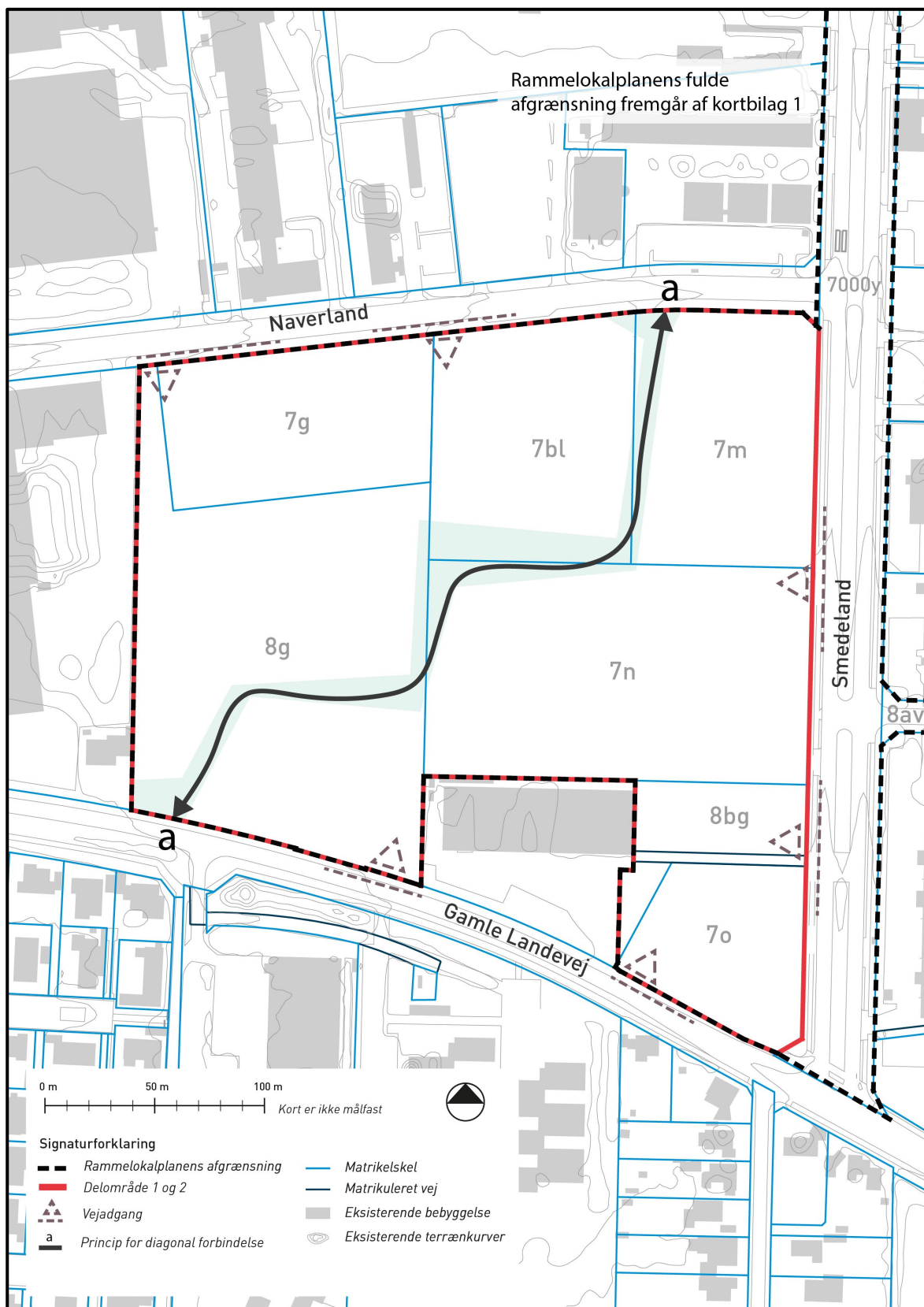




Figur 3: Delområde 1 og 2 – Fordeling af bebyggelse og antal etager. Kortet viser den maksimale bebyggelsesprocent for de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner.

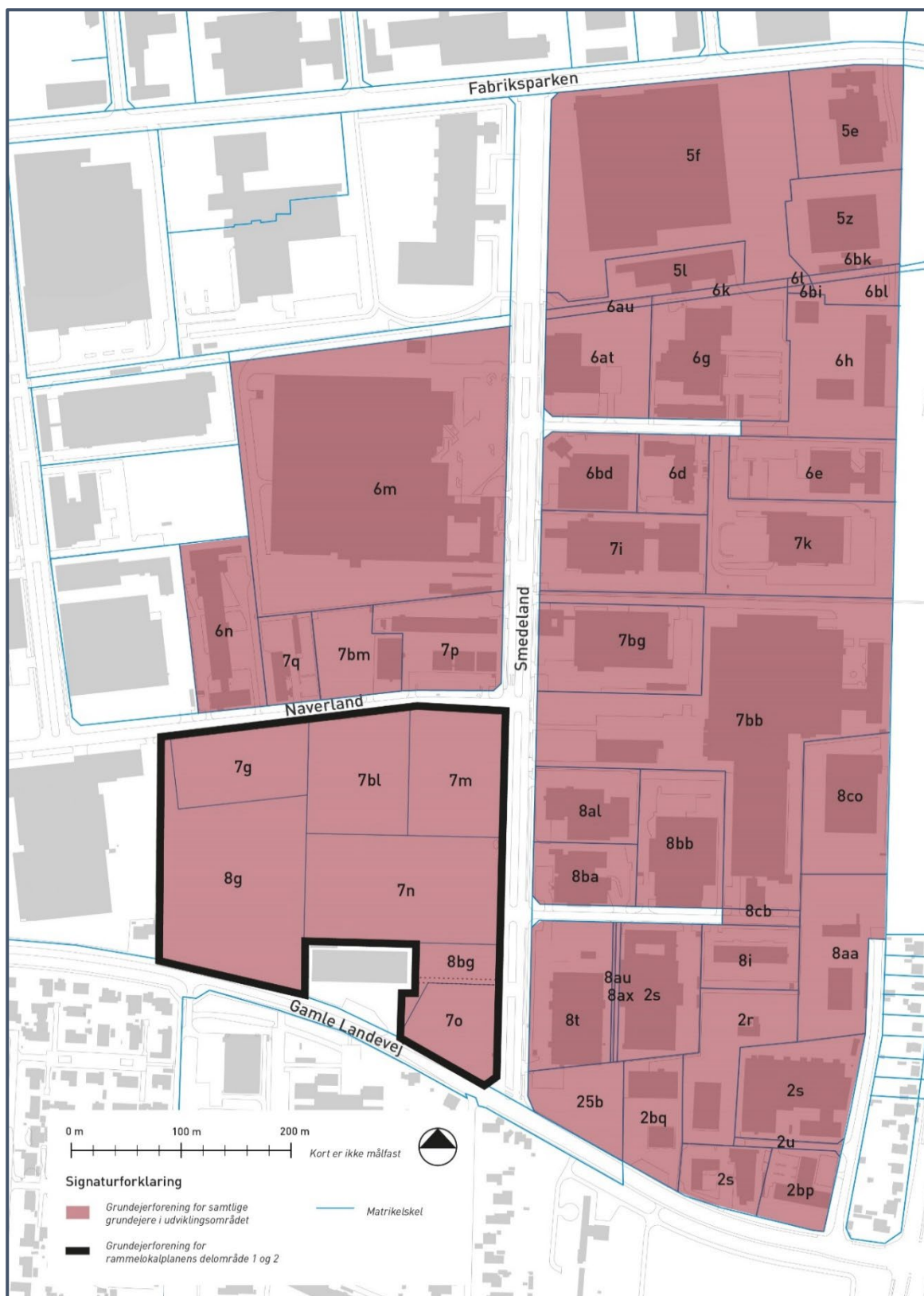






Figur 4: Delområde 1 og 2, principper for vejadgang og diagonal forbindelse.





Figur 5: Kort over grundejerforeninger.



## Områdets anvendelse – delområde 1 og 2

Rammelokalplanforslagets delområde 1 og 2 udlægges til blandede byfunktioner som et blandet bolig- og erhvervsområde med mulighed for en daginstitution. Delområde 1 udlægges til bebyggelse, og delområde 2 skal etableres som et grønt strøg.

Delområde 1 og 2 (jævnfør Figur 1 og Figur 5) er omfattet af planforslagets bestemmelser om en intern fælles grundejerforening i Sydvangen. Grundejerforeningen skal oprettes, hvis rammelokalplanområdet har mere end én ejer. Grundejerforeningen i Sydvangen skal forestå anlæg, drift og vedligeholdelse af fællesanlæg, herunder vedligehold af fælles fri- og opholdsarealer, stier, parkeringsarealer og fælles parkeringshuse, fælleshuse, renovationsskure m.m. Herudover skal grundejerforeningen eller et evt. fælles vandlaug forestå anlæg, drift og vedligehold af fælles LAR-anlæg, herunder det fælles naturlige udformet regnvandsbassin i det grønne strøg.

Krav om medlemspligt af grundejerforeninger følger af planlovens § 15, stk. 2, nr. 20 ([LBK nr. 223 af 01/03/2024](#)), og kravet skal stilles i forbindelse med lokalplanlægningen. Der kan ikke stilles krav om medlemspligt efter vedtagelse af lokalplanen. Bestemmelser vedrører grundejerforeninger er § 14 i planforslaget, og bestemmelse vedrører betingelser for ibrugtagning er § 15 i planforslaget.

## Områdets anvendelse – delområde 3 og 4

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

Disse delområderne er omfattet af planforslagets bestemmelser om den fælles grundejerforening for samtlige grundejere i byomdannelsesområdet i Hersted Industripark (jævnfør Figur 5). Den fælles grundejerforening i Hersted skal forestå anlæg, drift og vedligeholdelse af fællesarealer og vedligeholdelse af private fællesveje inden for grundejerforeningens område. De øvrige ejendomme inden for grundejerforeningens område indtræder efterhånden som ejendommene i Hersted bliver omdannet, og der vedtages nye lokalplaner for denne omdannelse.

## Miljøhensyn indarbejdet i lokalplanen

Forslaget til kommuneplantillæg fastlægger de overordnede retningslinjer for området, mens forslaget til rammelokalplan fastsætter overordnede bestemmelser for områdets konkrete anvendelse og bebyggelsesomfang, der vil blive udmøntet i de kommende byggeretsgivende lokalplaner.

Formålet med Forslag til rammelokalplan 5.10 - *Sydvangen øst* er, at området kan omdannes fra erhvervsområde til et blandet byområde med boliger og erhverv samt mulighed for en daginstitution. Rammelokalplanen dækker et område på cirka 75.600 m<sup>2</sup>, der afgrænses af vejene Smedeland mod øst, Naverland mod nord og Gl. Landevej mod syd (jævnfør Figur 1).

Rammelokalplanen er ikke byggeretsgivende og fastlægger alene overordnede bestemmelser for områdes anvendelse og hoveddisponering, herunder inddeling i delområder, maksimal bebyggelsesprocent, etageantal og fordeling af bebyggelsesprocenter, udstrækning af det grønne strøg samt overordnede principper for vejadgang. Nærmere bestemmelser om bebyggelsens omfang, placering og arkitektur, indretningen af det grønne strøg, opholdsarealer, beplantninger, parkeringsløsninger, vej- og stinet, støjhåndtering, matrikelstruktur, dagrenovation, mv. fastlægges i forbindelse med de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner.

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





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

## Detaljeringsniveau

Rammelokalplanen er ikke byggeretsgivende og fastlægger alene overordnede betingelser for områdets udvikling og fremtidige planlægning. Dette afspejles i miljørapportens undersøgelser og beregninger jf. miljøvurderingslovens § 12. stk. 2 ([LBK nr. 4 af 03/01/2023](#)), der skal ses i samspil mellem planernes detaljeringsniveau og indholdet af miljøvurderingen og dennes præcision. Når der senere skal laves en eller flere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, forventes emnerne vurderet igen i forhold til lokalplanernes detaljeringsniveau.

Miljøvurderingen redegør for planens sandsynlige indvirkning på:

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

Det fremgår af miljørapporten, at følgende temaer kan have en påvirkning af eller fra lokalplanområdet:

## Befolkning og menneskers sundhed

### *Trafikafvikling, trafiksikkerhed og parkering*

#### Delområde 1 og 2

Når området omdannes fra erhvervsområde til blandet bolig- og erhvervsområde, vil trafikken i området også ændres. Når erhvervsjendomme omdannes til boligområder, vil lastbilerne over tid forsvinde og blive erstattet af personbiler og flere cyklister og gående. Vejadgangen til planområdet vil være fra Naverland, Gamle Landevej og Smedeland. Der skal ikke køre biler igennem området og den gennemgående forbindelse igennem det grønne strøg (fra sydvest til nordøst) skal kun bruges af bløde trafikanter – primært gående. Strøget indrettes, så det ikke bliver en genvej at cykle på tværs af området. Hovedparten af den fremtidige bilparkering i området skal placeres i fælles parkeringshuse. Der skal etableres cykelparkering så tæt på indgangspartier til boliger som muligt. Der skal anlægges handicapparkering i området tæt på boligerne. Når planområdets delområde 1 og 2 er færdigudbygget, vil der bo langt flere mennesker, end der arbejder i området i dag. Det vil medføre en stigning i antallet af personbiler i området. Omvendt vil antallet af lastbiler falde. Udviklingen i trafikbelastning skal også ses i sammenhæng med, at Albertslund Kommune agter at ombygge vejene i området, så de passer bedre til fremtidens trafiksammensætning.

Samlet vurderes den ændrede trafiksammensætning med færre lastbiler og tilsvarende flere personbiler og cykler, at være en mindre påvirkning, der kan fremstå negativt i forhold til mere blandede trafikformer og positivt i forhold til reduktionen i tung trafik. Indtil området er fuldt omdannet kan der være mindre til moderate udfordringer i forhold til trafiksikkerheden. Hvordan Albertslund Kommune vælger at håndtere disse udfordringer, afhænger af i hvilken takt, at hele området ombygges.

Det er i Kommuneplan 2022 - 2034 et krav, at parkering skal ske på egen grund. Forslag til kommuneplantillæg 3 muliggør med omformulering af retningslinje 7.6, at parkering kan løses på tværs af matriklerne indenfor den nye kommuneplanrammes område. Dette muliggør på sigt, at der blandt andet kan etableres fælles parkeringshuse i planområdet. Denne ændring vurderes ikke at have en væsentlig indvirkning på miljøet.



Forslag til rammelokalplan 5.10 fastlægger alene de helt overoverordnede vejadgange og principper for en forbindelse i det grønne strøg (delområde 2). I de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner fastlægges placeringen og udformningen af veje, stier samt parkeringsarealer/parkeringshuse. Med bestemmelsen § 7 sikres, at vejadgangen til rammelokalplanområdet fordeles fra alle omgivende veje, og der sikres en forbindelse for gående trafikanter gennem rammelokalplanområdet, som kan kobles både til Gamle Landevej og til Naverland og herfra til den fremtidige grønne forbindelse på Smedeland, som angivet i Masterplan 2045 for Hersted. Desuden sikrer rammelokalplanforslaget med bestemmelsen § 15.2, at der før ny bebyggelse tages i brug er etableret fælles parkeringsløsninger.

Den trafikale afvikling, trafiksikkerhed og parkering er derved indarbejdet i planforslagene. Når der senere skal laves en eller flere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, forventes emnerne vurderet igen i forhold til lokalplanernes detaljeringsniveau.

#### Delområde 3 og 4

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

Trafikafviklingen af lokalplanforslagets delområde 3 og 4 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).

### Støj fra trafik og virksomheder

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

#### Støj fra veje

##### Delområde 1 og 2

Planområdet vil være påvirket af trafikstøj, der overstiger grænseværdien på 58 dB. Det vurderes at være en moderat til væsentlig negativ miljøpåvirkning. Det betyder, at der skal etableres tiltag, der kan afskærme boliger og opholdsarealer området mod trafikstøj.

##### Delområde 3 og 4

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

Lokalplanforslagets delområde 3 og 4 er således et teknisk anlæg i form af vejanlæg og f.eks. et 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.

### *Ekstern støj fra virksomheder*

#### *Delområde 1 og 2*

Delområde 1 og 2 er påvirket negativt af støj fra virksomheder - især transportvirksomheder i nærområdet. Beregninger har vist, at det især er fra vest og nord denne støjpåvirkning kommer. Påvirkningen vurderes at være moderat.

Planområdet ligger i et område, der er ved at blive omdannet fra industri- og erhvervsområde til et byområde. Den østlige del af Hersted Industripark er i [Kommuneplan 2022 – 2034](#) udpeget til et byomdannelsesområde jf. planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 6 ([LBK nr. 223 af 01/03/2024](#)) og et område til blandede byfunktioner, dvs. et område blandet bolig og erhverv. I forbindelse med udarbejdelsen af de byggeretsgivende lokalplaner kan planområdet således blive belastet med støj fra virksomheder, der overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder i en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter vedtagelse af lokalplanen. De vejledende grænseværdier for områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse er 55 dB om dagen, 45 dB om aftenen og 40 dB om natten.

#### *Delområde 3 og 4*

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

Lokalplanforslagets delområde 3 og 4 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"](#).

### *Støj fra veje og virksomheder indarbejdet i rammelokalplanforslaget*

Det er fælles for alle emner, at Forslag til rammelokalplan 5.10 ikke fastlægger detaljer om et kommende byggeprojekt. Derfor kan de konkrete påvirkninger i mange tilfælde ikke beskrives. Det er af den årsag heller ikke muligt - heller ikke i forhold til trafik- og virksomhedsstøj - at fastlægge præcis, hvor og hvordan støjdæmpningen på de enkelte bygninger skal være. Det betyder, at det i de følgende byggeretsgivende lokalplaner skal besluttes, hvordan vej- og virksomhedsstøjen håndteres og afskærmes fra de steder, hvor folk bor og opholder sig, så Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder og støj fra veje overholdes. Det kan for eksempel være via bygningernes placering og udformning. Der kan også være behov for at supplere med for eksempel støjskærme eller anden type støjhindring.

I rammelokalplanforslaget redegøres overordnet i afsnittene "Trafikstøj", "Huludfyldningsreglen", "Byomdannelse" og "Miljøpåvirkning fra virksomheder i nærområdet" for, hvordan planlovens § 16, stk. 7 og Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: ["Ekstern støj i byomdannelsesområder"](#) kan indgå i udarbejdelsen af de fremtidige byggeretsgivende lokalplaner. Med rammelokalplanforslagets bestemmelser om miljøforhold § 12 fastlægges, at der i de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner skal stilles krav til, at der før nyt byggeri påbegyndes skal godtgøres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende vejledende grænseværdier for støj, lugt, støv eller anden luftforurening kan overholdes. Desuden fremgår det af rammelokalplanforslagets § 15.4, at der før ny bebyggelse ibrugtages, skal være etableret fælles





afskærmningsforanstaltninger mod støj fra omkringliggende virksomheder og veje. Bestemmelsen § 9.1 sikrer, at det i forbindelse med støj, er muligt at opsætte støjskærm på terræn – både som permanent og midlertidig installation.

Støj fra veje og virksomheder er derved indarbejdet i rammelokalplanforslaget. Når der senere skal laves en eller flere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, forventes emnerne vurderet igen i forhold til lokalplanernes detaljeringsniveau.

### Støv, lugt og anden luftforurening

Vurderingen af påvirkning af lugt- og luftforhold i planområdet er baseret på hvilke virksomheder, der befinder sig i nærheden. Det handler blandt andet om, hvorvidt de har udledning af lugt- og/eller luftforurenende stoffer. I alt fem virksomheder i nærheden vurderes at kunne påvirke luftkvaliteten i området, men ingen af dem væsentligt. Som for støj gælder også for luftforureningen, at kilderne gradvist vil forsvinde i det omfang virksomhederne måtte blive udfaset som led i omdannelsen af Hersted Industripark. Det er dog virksomhederne selv, der beslutter, om de ønsker at lukke/flytte.

#### *Støv, lugt og anden luftforurening indarbejdet i rammelokalplanforslaget*

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

Forslag til rammelokalplan 5.10 muliggør ikke byggeri i planområdet. Inden der bygges i området, skal der under alle omstændigheder tages stilling til, hvordan en god luftkvalitet sikres i området. Jævnfør bestemmelse § 12 i rammelokalplanforslaget skal der i de efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner stilles krav om, at der før nyt byggeri påbegyndes skal godtgøres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende vejledende grænseværdier for lugt, støv eller anden luftforurening kan overholdes.

Støv, lugt og anden luftforurening er derved indarbejdet i rammelokalplanforslaget. Når der senere skal laves en eller flere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, forventes emnerne vurderet igen i forhold til lokalplanernes detaljeringsniveau.

### Skygge- og indbliksgener samt vindforhold

Da planforslaget ikke fastlægger placering eller udformning af bygninger, kan der ikke udarbejdes konkrete diagrammer og visualiseringer, der med sikkerhed viser den bebyggelse, der efter byggeretsgivende lokalplanlægning vil kunne etableres i området. Når der bygges boliger i flere etager, opstår der forhold, hvor nogle boliger – og dermed udsigtspunkter – er hævet over terrænet. Derfor kan naboer opleve, at der fra nye bebyggelser vil være visuel kontakt til ens bolig og være på en måde, der ikke har forekommet tidligere.

Planforslagene giver dog ikke mulighed for at bygge højere end der er hjemmel til i den allerede gældende Kommuneplan 2022 - 2034. Forslag til Rammelokalplan 5.10 fastlægger, at den højeste bebyggelse er i det stationsnære kerneområde mod øst og nordøst. Her vil være mulighed for at opføre byggeri i op til seks etager med punktvis indslag op til 9 etager (jævnfør figur 3 og bestemmelserne §§ 5.3-5.5). Dette område er primært orienteret mod Smedeland, der med sit relativt brede boulevardpræg sikrer en afstand til genboer, som er betydeligt større end det, der kan opleves i mange byområder med tilsvarende bebyggelsestæthed. Desuden fastlægges det, at der mod de lave boligområder mod sydvest højst kun kan bygges i 3 etager.



### *Skygge- og indbliksgener samt vindforhold indarbejdet i planforslagene*

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

Som med indblik gælder også for skyggevirksomheder, at det er et vilkår, når der opføres etageboliger. De konkrete skyggepåvirkninger af omgivelserne kan først vurderes endeligt, når bygningernes placering og udformning fastlægges i en byggeretsgivende lokalplan.

Det fremgår af miljøvurderingen af Masterplan Hersted 2045 og Forslag til Kommuneplantillæg 15 – *Byomdannelse af Hersted Industripark*, at de dominerende vinde i området er vestlige, især når vindhastigheden kommer over 5 m/s. I områder omgivet af bymæssig bebyggelse, er vindene normalt mindre kraftige end ved overgangen mellem by og land eller ud mod kysten. Det skyldes, at strukturer på jordoverfladen, herunder træer og bygninger, øger friktionen, når vinden passerer hen over jordoverfladen. Det kan bremse eller afbøje vinden. I nogle tilfælde kan det også medføre turbulens og uforudsigelige vindforhold. Turbulens er et kendt fænomen omkring eksempelvis højhuse. Når vind strømmer rundt om et enkeltstående højhus, vil der ske en hastighedsforøgelse langs siderne af bygningen. Når to høje huse står tæt på hinanden, kan det give anledning til yderligere forstærkning af vind i gadens retning (tunneleffekt). På forsiden af bygningen kan der desuden dannes nedfaldsvinde til gene ved f.eks. indgangspartier.

Vejforløbene omkring rammelokalplanområdet er relativt lange og lige. Hvis ikke der er strukturer, der yder læ (f.eks. træer), vil vinden normalt opleves relativt kraftig i disse områder. Udformning og placering af bygninger kan være med til at reducere vindpåvirkningen betydeligt. Derfor skal der i forbindelse med den byggeretsgivende lokalplanlægning vurderes, hvordan forskellige uhensigtsmæssige vindeffekter - inde i rammelokalplanområdet og langs de omgivende veje - kan minimeres i forbindelse med fastlæggelse af den konkrete udformning og placering af bygningerne.

### Jord, grundvand og overfladevand

Planområdet ligger øst for en massiv jordforurening på Naverland 26. Forureningen er en såkaldt generationsforurening. Forureningen skyldes klorerede opløsningsmidler. Beregninger fra 2018 viser, at forureningen ikke er spredt til rammelokalplanens område.

#### *Jordforurening*

Inden for området er der tidligere registreret enkelte mindre arealer med jordforurening. Der er i forbindelse med forberedelsen af forslag til rammelokalplan udført undersøgelse af forurening i jorden på alle ejendomme i området. Der er ikke fundet tegn på betydende forureninger. Nogle af prøverne har vist indhold af forurenende stoffer, men i små mængder under de gældende grænseværdier for jord og grundvand. Før der kan bygges i området skal der udarbejdes byggeretsgivende lokalplaner. Når et konkret projekt foreligger i forlængelse af en byggeretsgivende lokalplan skal der udarbejdes en plan for jordhåndtering, jævnfør [Jordflytningsbekendtgørelsen](#). Herved skal det sikres, at potentielt sundhedsskadelige forurenede områder oprenses, før der kan bygges.

Forslag til rammelokalplan 5.10 fastlægger med § 12.1, at træffes der jordforurening i forbindelse med bygge- og/eller anlægsarbejde, skal miljømyndigheden straks kontaktes.

#### *Grundvand*

Rammelokalplanforslaget fastlægger med §§ 10.1 og 10.6, at regnvand ikke må nedsives og regnvandstekniske anlæg, herunder det naturligt udformede regnvandsbassin, skal etableres med impermeabel bund. Det er med til at mindske risikoen for, at potentiel jordforurening spreder sig.

Det vurderes, at den samlede planproces vil medføre en forbedring af miljøforholdene og mindske risikoen for at forureninger kan spredes til grundvandet. På den baggrund vurderes den samlede påvirkning af jord- og grundvand at være neutral til positiv. Forslag til rammelokalplan 5.10 vurderes ikke at udlede næringsstoffer eller miljøfarlige stoffer, der kan medføre forringelser i vandmiljøet i St. Vejle Å eller længere nedstrøms i Køge Bugt.



### Overfladevand

Det er i Kommuneplan 2022 - 2034 et krav, at regnvand skal håndteres på egen grund. Forslag til kommuneplantillæg 3 muliggør med omformulering af retningslinje 26.5 og 26.6, at regnvand kan håndteres fælles og på tværs af matrikler indenfor rammelokalplanens område for at muliggøre en mere effektiv styring af overfladevand.

Ved udvikling af rammelokalplanområdet, kan der opstå en overgangssituation, hvor de fælles regnvandsanlæg i delområde 2 er helt eller delvist etableret, men én eller flere ejendomme i området endnu ikke har opført bebyggelse på baggrund af ny byggeretsgivende lokalplan. Det skal sikres, at afledningen af vand fra alle områdets ejendomme i denne overgangssituation fortsat sker lovligt og uden væsentlig påvirkning af miljøet. Alle ejendommene i rammelokalplanens delområde 1 og 2 er i dag tilsluttet ledningsnettet for spildevand og vand fra henholdsvis Smedeland, Naverland og Gl. Landevej. Der er ingen forsyningsledninger, der går på tværs af området, med undtagelse af matrikel 7g og 8g, som er sammenkoblet og med én ejer. Dette betyder, at alle matrikler i delområde 1 og 2 – uafhængigt af hinanden – vil kunne fortsætte med at anvende de eksisterende, lovlige afledningssystemer indtil de i forhold til en given udbygningstakt bebygges på baggrund af en byggeretsgivende lokalplan og herefter tilsluttes fællesanlæggene i delområde 2. Der er således kun to muligheder for hver ejendom; de eksisterende lovlige afledningsforhold eller tilkobling til de nye anlæg i overensstemmelse med plangrundlag og lovgivning.

Det fremgår af rammelokalplanforslagets §§ 10.2 - 10.5, hvordan regnvand overordnet skal håndteres indenfor planområdet. Da rammelokalplanen ikke er byggeretsgivende, skal det i efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner sikres, at der før ny bebyggelse tages i brug er etableret fælles anlæg til håndtering af regnvand, og at der sker tilslutning til disse fællesanlæg, jævnfør § 15.1. Etablering af fælles regnvandsanlæg skal dog kun udføres for de matrikler i rammelokalplanens delområde 1 og 2, hvor der opføres ny bebyggelse.

Det skal sikres, at der i den løbende omdannelse af området til hver en tid er tilvejebragt et volumen til forsinkelse af regnvand i delområde 2, der som minimum modsvarer afstrømningen fra de byomdannede arealer. I det tilfælde, hvor kapaciteten i de fælles regnvandsanlæg i en periode vil være større end behovet, vil det blot få den konsekvens, at opholdstiden i bassinet forlænges og/eller vandspejlet vil stå lavere end området er dimensioneret til. Dette vurderes ikke at påvirke miljøet negativt. Konklusionen er, at der kan opføres ny bebyggelse i rammelokalplanområdet uden, at der i en overgangsfase vil være risiko for øget påvirkning på miljøet eller opstå situationer, hvor enkeltejendomme med eksisterende lovlig anvendelse pålægges at skulle tilkoble sig nye fællesanlæg.

### Jord, grundvand og overfladevand indarbejdet i planforslagene

I forbindelse med udarbejdelsen af byggeretsgivende lokalplangrundlag skal det sikres, at eksisterende jordforurening ikke påvirker planområdet, og at det anlægsarbejde, der skal udføres i området, ikke får jordforurening til at sprede sig yderligere. Det fremgår af § 12.1 i Forslag til rammelokalplan 5.10, at miljømyndigheden skal kontaktes, hvis der træffes jordforurening i forbindelse med bygge- og/eller anlægsarbejde i området, jævnfør Miljøbeskyttelsesloven § 21 og de generelle bestemmelser i Jordforureningsloven.

Med hensyn til overfladevand, så fastlægger rammelokalplanforslaget med bestemmelserne §§ 10.2 - 10.5, at håndteringen af regnvand indenfor planområdets delområde 1 og 2 ikke giver anledning til øget risiko for skadevoldende oversvømmelser opstrøms eller nedstrøms rammelokalplanområdet ved en 100 års regnvejrhændelse. Anlæg af de regnvandstekniske anlæg, der muliggøres med nærværende forslag til rammelokalplan, skal til enhver tid foregå efter gældende lovgivning.

Jord, grundvand og overfladevand er derved indarbejdet i planforslagene. Når der senere skal laves en eller flere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, forventes emnerne vurderet igen i forhold til lokalplanernes detaljeringsniveau.





## Klimatiske faktorer

I dette afsnit vurderer miljørapporten Forslag til rammelokalplan 5.10's betydning for både udledning af drivhusgasser (herunder CO<sub>2</sub>), lokale temperaturer og klimatilpasning. Da rammelokalplanforslaget ikke fastlægger detaljer om et kommende byggeri, er der ikke grundlag for at vurdere klimabelastningen af for eksempel byggematerialer.

### Varmeøffekten

Asfaltbelægning og bebyggelse har en højere varmekapacitet (det vil sige, at det optager varmen bedre) end områder med træer eller vegetation. Da sollyset opvarmer faste overflader langt voldsommere end for eksempel træer og grønne arealer. Det kan medvirke til øgede temperaturer i området, og byområder kan derfor danne en såkaldt urban varmeø; et byområde, der har en højere temperatur end temperaturen i de ubebyggede omgivelser. Planområdet allerede er intensivt bebygget. Forslag til kommuneplantillæg 3 muliggør med de ændrede retningslinjer 8.2, 8.4 og 8.5 etablering af et fælles sammenhængende grønt område. Set i sammenhæng med rammelokalplanforslagets bestemmelser (§§ 1.3, 3.3, 8.1-8.2 og 15.3) om etablering af opholdsarealer og et grønt strøg, så vil planforslagene medvirke til, at den lokale lufttemperatur i forbindelse med hedeølger og solskin ikke vil øges væsentligt i forhold til det nuværende niveau.

### Oversvømmelse

Området planlægges, så udviklingen ikke medfører øget oversvømmelsesrisiko, hverken indenfor planområdet eller på naboarealer (§§ 10.2-10.5 og 15.1). Derfor vil effekterne af skybrud på omgivelserne være uændrede i forhold til i dag. Planforslaget vil således ingen eller ubetydelig effekt have på oversvømmelsesrisikoen.

### DGNB

Planloven ([LBK nr. 223 af 01/03/2024](#)) giver ikke mulighed for, at der kan stilles krav om i forbindelse med lokalplanlægningen, hvor meget en given bebyggelse må udlede af drivhusgasser eller skal reducere af drivhusgasser hverken i forbindelse af opførelsen eller driften af bebyggelsen og lokalplanområdet. Bygningsreglementet ([BR18](#)) har dog regler om, hvor meget et byggeri må påvirke klimaet, og derudover er der forskellige former for certificering af bebyggelsen f.eks. DGNB (*Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen*), og disse certificeringer kan føre til færre drivhusgasser end en tilsvarende bebyggelse, der ikke opføres efter en certificering.

Det forventes, at nybyggeri i området certificeres i forhold til bæredygtighed i den såkaldte DGNB-guld-kategori. Det betyder, at der ved byggeri skal tages særligt hensyn til klimabelastningen, dvs. hvordan miljøet og menneskers liv påvirkes. Derfor vurderes det, at en samlede betydning for udledningen af klimagasser i driftssituationen vil være neutral til positiv.

### Klimatiske faktorer indarbejdet i planforslagene

Klima er overordnet vurderet i miljørapporten og indarbejdet i planforslagene. Når der senere skal laves en eller flere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, forventes emnerne vurderet igen i forhold til planernes detaljeringniveau.

## Materielle goder

Dette afsnit rummer vurdering af de kommende beboeres tilgang til materielle goder. Det kan være opholdsarealer, men også for eksempel indkøb og offentlige funktioner, herunder offentlig transport. Forslaget til kommuneplantillæg 3 muliggør med de ændrede retningslinjer (8.2, 8.4 og 8.5), at fælles opholdsarealer kan udlægges indenfor planområdet. Forslag til rammelokalplan udlægger delområde 2 til et grønt strøg på tværs af området. Udstrækningen af fælles og private opholdsarealer vil i kommende byggeretsgivende lokalplaner blive fastlagt i detaljer. Da omfang og kvalitet af de samlede opholdsarealer således endnu ikke er fastlagt, kan den endelige kvalitet ikke vurderes på dette tidspunkt i processen.

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



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

#### *Materielle goder indarbejdet i planforslagene*

Materielle goder er overordnet vurderet i miljørapporten og indarbejdet i planforslagene. Når der senere skal laves en eller flere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, forventes emnerne vurderet igen i forhold til lokalplanernes detaljeringsniveau.

### Landskab

Forslag til rammelokalplanen fastlægger grænser for, hvor meget terrænet indenfor det grønne strøg i delområde 2 må reguleres. Terrænet kan reguleres med +/- en halv meter. I forbindelse med etablering af det naturligt udformede regnvandsbassin, skybrudssikring, grønne områder med videre, må terrænet reguleres yderligere, jævnfør bestemmelserne 8.12-8.16).

Det vurderes, at terrænændringer i denne størrelsesorden ingen til ubetydelig påvirkning har på den landskabelige oplevelse i området. Derudover medfører forslag til rammelokalplan 5.10 ikke, at der inddrages nyt landbrugs- eller naturareal til byudvikling.

#### *Landskab indarbejdet i rammelokalplanforslaget*

Landskab er overordnet vurderet i miljørapporten og indarbejdet i rammelokalplanforslaget. Når der senere skal laves en eller flere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, forventes emnerne vurderet igen i forhold til lokalplanernes detaljeringsniveau.

### Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Områdets natur bærer tydeligt præg af at have været industriområde i over 50 år. Der er således ikke naturområder indenfor rammelokalplanens område. EU's habitatdirektiv udpeger en række naturområder og arter (både dyr og planter), som er strengt beskyttet. Områderne indgår i Natura 2000, som er et europæisk netværk bestående af naturområder med høj værdi. Områderne er strengt beskyttet mod ødelæggelse og forringelse. Natura 2000 omfatter en række danske områder. De nærmeste Natura 2000-områder er mindst 7 km fra lokalplanområdet.

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

#### *Biologisk mangfoldighed, flora og fauna indarbejdet i planforslagene*

Forslag til rammelokalplan 5.10 fastlægger et grønt strøg med et naturligt udformet regnvandsbassin og varieret beplantning. Etableringen af fælles opholdsarealer på tværs af matrikelskel muliggøres med Forslag til kommuneplantillæg 3 (retningslinjerne 8.2, 8.4 og 8.5). Dette vurderes at være en forbedring af naturforholdene i området i forhold til i dag. Blandt andet vil der komme flere og mere varierede levesteder, der kan tjene som område for fødesøgning for flagermus og muligvis som ynglelokalitet for padder.

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

Rammelokalplanforslaget er ikke byggeretsgivende, men muliggør blandt andet anlæg af regnvandstekniske anlæg, da disse skal etableres som en del af de fælles løsninger, der går på tværs af ejendommene indenfor planforslagernes område. De fælles løsninger for regnvand muliggøres med kommuneplantillæg 3 (retningslinje 26.1, 26.3-26.7).

Forslaget til rammelokalplanen fastlægger alene overordnede bestemmelser for indretningen af det grønne strøg og øvrige fri- og opholdsarealer, jævnfør §§ 3.3, 3.3 og 8.1-8.6. Rammelokalplanforslaget fastlægger med § 15.1, at før ny bebyggelse tages i brug skal der være etableret et fælles grønt strøg. Mere detaljerede bestemmelser for



udformningen af det grønne strøg og øvrige fri- og opholdsarealer skal fastlægges i forbindelse med udarbejdelsen af byggeretsgivende lokalplangrundlag. Den samlede betydning af planforslaget for områdets biodiversitet, fauna og flora vurderes på sigt at være positiv, primært gennem tilvejebringelse af nye potentielle levesteder, når planen udmøntes i praksis.

Den biologisk mangfoldighed, flora og fauna er derved indarbejdet i rammelokalplanforslaget. Når der senere skal laves en eller flere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, forventes emnerne vurderet igen i forhold til lokalplanernes detaljeringsniveau.

## Kulturarv

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

### *Kulturarv indarbejdet i planforslagene*

Der er ikke bevaringsværdige bygninger i planområdet. Det lokale kulturhistoriske museum har vurderet, at der næppe findes fortidsminder i jorden. Det vurderes, at planforslagene ikke påvirker kulturarvsinteresser i området negativt. Når der senere skal laves en eller flere detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, forventes emnerne vurderet igen i forhold til lokalplanernes detaljeringsniveau. Det skal i forbindelse med udarbejdelsen af de byggeretsgivende lokalplaner sikres, at de ovennævnte særkender bevares.

## 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.

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 planforslagene sammen med allerede vedtagne eller kommende planer og projekter både indenfor og udenfor Albertslund Kommune.

### *Vedtagne planer og programmer*

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

Albertslund Kommune har vedtaget følgende lokalplaner i byomdannelsesområdet:

- [Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A](#),
- [Lokalplan 5.6 – Boliger og erhverv på Smedeland 38](#)
- [Lokalplan 5.7 – Boliger og erhverv på Smedeland 28](#)
- [Lokalplan 5.8 – Boliger og erhverv på Smedeland 6](#)





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

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

### *Forslag til planer og programmer*

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

- [Forslag til Lokalplan 5.9 – Boliger og erhverv på Smedeland 30](#)

Glostrup Kommune har sendt følgende planforslag i høring, der kan have kumulative virkninger for byomdannelsesområdet Hersted Industripark:

### [Forslag til Lokalplan HL25 - for et blandet byområde ved letbanestationen Glostrup Nord Hersted](#)

### *Igangsatte forslag til planer*

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

- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Malervangen 1](#)
- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 2 - 4](#)
- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 8](#)
- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 30](#)
- [Startredeghørelsen af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Fabriksparken 3,](#)
- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Stationsforpladsen](#)
- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 22 og Smedeland 8B](#)
- [Startredeghørelse af forslag til Lokalplan 5.XX – Boliger og erhverv på Smedeland 24](#)

Glostrup Kommune har p.t. ikke igangsat nye forslag til lokalplaner, der kan have kumulative virkninger for byomdannelsesområdet Hersted Industripark. Det fremgår i øvrigt af nedenstående link hvilke andre forslag til planer, som Glostrup Kommune er i gang med:



<https://www.glostrup.dk/politik/politiske-udvalg-organisation/107/3297?agendaId=3627#section6>

### *Igangsatte projekter*

Anlæggelsen af letbanen er i fuld gang og påvirker alle kommuner langs med Ring 3 og ligeledes ud for byomdannelsesområdet Hersted Industripark.

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

- Smedeland 8A
- Smedeland 38

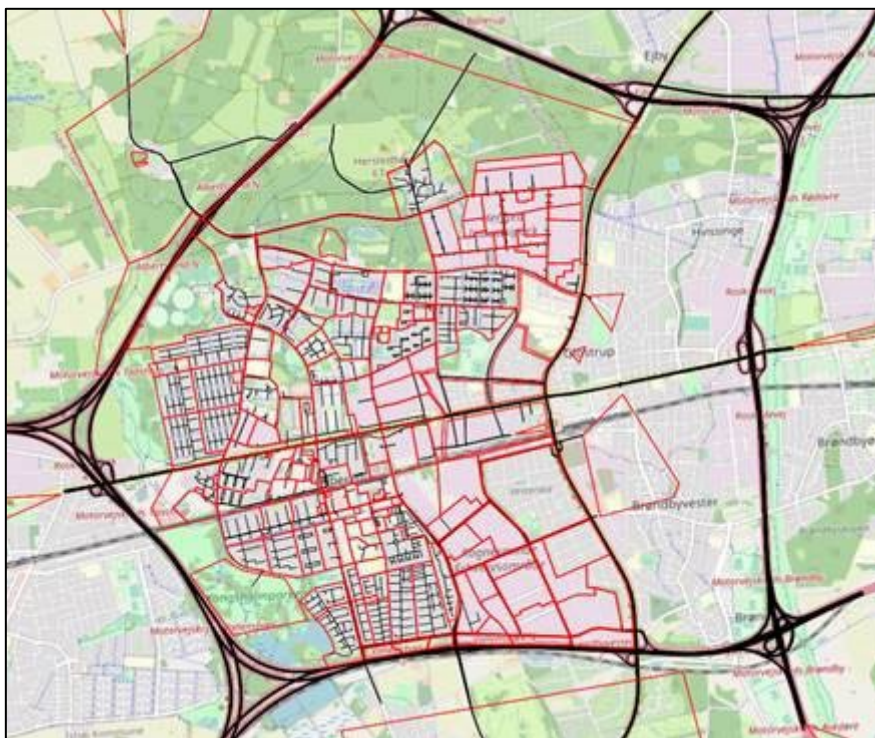
Region Hovedstaden er i gang med at udvide Glostrup Hospital (Rigshospitalet), hvor der kommer nye bygninger til Dansk Hovedpinecenter (2017) og et nyt parkeringshus (2014), og der bliver bygget en ny neurorehabiliteringsbygning 25.000 m<sup>2</sup>, Bodil Eskesen Centret, der forventes indflytningsklar i efteråret 2023. Endvidere pågår anlæggelsen af Familiehuset ([Lokalplan GI18.2 – Familiehus på Rigshospitalet Glostrup](#)), der ligeledes forventes indflytningsklar i efteråret 2023.

### *Albertslund Kommunes trafikmodel*

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

Denne specifikke trafikmodel for Hersted Industripark er en del af en samlet digital trafikmodel for Albertslund Kommune, hvor dele af Vallensbæk Kommune og det omgivende motorvejsnet indgår heri. Brøndby Kommune har i foråret 2022 givet tilsagn om, at de også gerne vil kobles op på denne trafikmodel. Desværre har Glostrup Kommune hidtil ikke ønsket at være en del af denne samlet trafikmodel for kommunerne inden for motorvejsnettet af Motorring 3, Motorring 4, Holbækmotorvejen og Frederikssundsmotorvejen:





*Figur 6: Portzoner der indgår i Albertslund Kommunes digitale trafikmodel.*

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

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

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

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

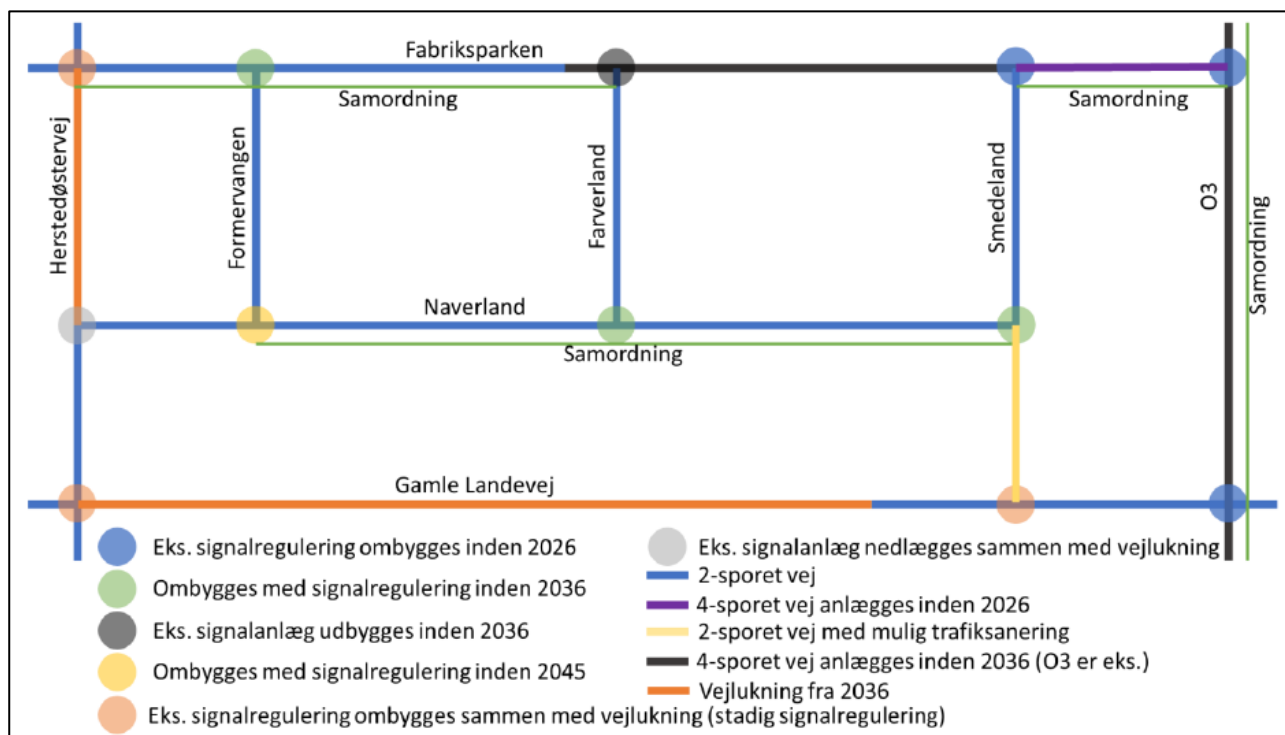
I trafikanalysen af forslag til Kommuneplantillæg 15 redegøres for den potentielle trafikudvikling i den første fase af omdannelsen i kommuneplanperioden frem til 2034.

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

Gennem den trafikale analyse er der for de forskellige udviklingsetaper beregnet fremtidig trafik med anvendelse af turrater. De beregnede ture er opgjort på matrikelniveau og efterfølgende fordelt ud på vejnettet i forhold til



placeringen i området og afstanden til det overordnede vejnet. Fra basisåret i 2019 frem til masterplanen fulde realisering forventes en stigning fra cirka 23.000 daglige ture til cirka 66.500 daglige ture. Denne stigning udfordrer det eksisterende vejnet kapacitetsmæssigt, hvorfor det er nødvendigt at foretage udbygninger og ombygninger i vejnettet.



Figur 7: Forslag til udbygninger i vejnet og kryds frem mod 2045 (RawMobility 2021: Hersted Industripark, Trafikal analyse).

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

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

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

**”Intentionerne bag aftalen**

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

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

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





**Punkt 2.1**

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

**Punkt 5.2**

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

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

**Punkt 5.6**

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

**Punkt 5.7**

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

**Punkt 5.8**

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

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

”Generelt ses et fald i trafikbelastningerne mellem 2019\_Basis og 2026\_0-alt. Dette skyldes letbanens ”fortrængning” af biltrafikken i korridoren, og er baseret på Hovedstadens Letbanes modelberegninger. Disse trafikmodelberegninger er over 10 år gamle, og er derfor behæftet med en vis usikkerhed. Trenden er dog klar, at der forventes en ret markant reduktion af biltrafikken som følge af letbanen”.



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

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

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

#### *Kumulative effekter – sammenfatning*

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

#### Opsamling

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

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

#### Høringssvar og bemærkninger

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [tirsdag den 12. december 2023](#) at sende Forslag til rammelokalplan 5.10 – *Sydvangen øst* og Forslag til kommuneplantillæg 3 – *Sydvangen øst* med tilhørende miljørapport i offentlig høring i perioden fra den 18. december 2023 til og med den 16. februar 2024. Forvaltningen har i høringsperioden modtaget tre høringssvar til planforslagene. Høringssvarene kommer alle fra en række borgere bosiddende i Glostrup Kommune i villaområdet Stjernevangen umiddelbart syd for rammelokalplanens område.

Det fremgår af høringssvarene, at borgerne i villaområdet Stjernevangen i Glostrup Kommune ønskes sidestillet med borgerne i Herstedøster Villaby i Albertslund Kommune. Konkret ønsker beboerne på Stjernevangen, at de principper, som gør sig gældende for rammelokalplanens område nord for Herstedøster Villaby, tilsvarende skal gøres gældende for den del af rammelokalplanens område, der grænser op til Stjernevangen i Glostrup Kommune.

Konkret foreslås det med høringssvarene:

- En maksimal bebyggelsesprocent på 70 for den del af rammelokalplanens område, der grænser op til Stjernevangen.
- Bebyggelse må opføres i maksimalt 2-3 etager for den del af rammelokalplanens område, der grænser op til Stjernevangen.



- Fastholde eksisterende græsareal mod Gamle Landevej for derved at skabe afstand mellem den nye bebyggelse og Stjernevangen. *Dette punkt har ikke miljømæssigt indhold og indgår ikke i nedenstående vurdering.*
- Fjerne muligheden for punktvis bebyggelse i op til 9 etager i området mod Stjernevangen - alternativt foreslås muligheden for punktvis bebyggelse i 9 etager begrænset til den nordlige del af rammelokalplanens område.

Udover de skitserede ændringsforslag til selve rammelokalplanen udtrykker beboerne på Stjernevangen bekymring for øget trafikstøj i området, når trafikken ændres fra primært at være erhvervstrafik til hverdagstrafik. De udtrykker ligeledes bekymring for mulige indbliksgener, skyggeforhold og nyt udtryk for området.

### Forvaltningens vurdering af forslag til ændringer

Forvaltningen vurderer, at de i høringsperioden indkomne kommentarer og ændringsforslag ikke giver anledning til ændringer i planforslagene. Forvaltningen henviser til, at rammelokalplanen ikke er byggeretsgivende. Det er dermed for tidligt at forestille sig, hvordan området vil blive med hensyn til bebyggelsens art og omfang. Med rammelokalplanen fastlægges kun den overordnede fordeling af maksimale bebyggelsesprocenter og maksimalt etageantal herunder, at der indenfor rammelokalplanens sydøstlige del umiddelbart nord for Gamle Landevej og Stjernevangen, som er beliggende i det stationsnære kerneområde, fortsat gives de muligheder, som blev besluttet med Kommuneplan 2022 - 2034 tilbage i 2022.

Før der kan bygges i Sydvangen, skal der udarbejdes en eller flere byggeretsgivende lokalplaner, der tager udgangspunkt i rammelokalplanens meget overordnede principper. De byggeretsgivende lokalplaner skal ledsages af tilhørende miljøvurderingsrapport.

Det fremgår af ovenstående, at nogle af hørings svar og bemærkninger har miljømæssigt indhold og er beskrevet i miljøvurderingsrapporten (SMV) til Forslag til rammelokalplan 5.10 – Sydvangen øst og Forslag til kommuneplantillæg 3 – Sydvangen øst. Bemærkningerne både med relation til Rammelokalplan 5.10 Sydvangen øst og Kommuneplantillæg 3 – Sydvangen øst og tilhørende miljøvurderingsrapport har Albertslund Kommune kommenteret i høringsnotatet til planforslagene. Nedenstående er en sammenfatning af bemærkningerne med miljømæssigt indhold:

#### *Bebyggelse i op til 9 etager*

Da rammelokalplanen ikke er byggeretsgivende, så indeholder den ikke nærmere bestemmelser om områdets fremtidige udformning. Det er dermed for tidligt at forestille sig, hvordan området vil blive med hensyn til bebyggelsens art og omfang, herunder hvor der eventuelt placeres punktvis bebyggelse i op til 9 etager. Før der kan bygges i Sydvangen, skal der udarbejdes en eller flere byggeretsgivende lokalplaner, der tager udgangspunkt i rammelokalplanens meget overordnede principper. Udarbejdelsen af byggeretsgivende lokalplangrundlag i Sydvangen skal følge Albertslund Kommunes vanlige procedure for politisk behandling af en lokalplan, hvor Kommunalbestyrelsen på baggrund af en uddybende startredegørelse skal beslutte, om der skal igangsættes en lokalplanlægningsproces. Herefter fremsættes lokalplanforslag med nærmere angivelse af bebyggelsens art og omfang mv., inden den sædvanlige offentlige høring og endelige vedtagelse i Kommunalbestyrelsen.

#### *Indbliksgener (privatliv) og skyggeforhold*

Med hensyn til f.eks. indbliksgener og skyggeforhold skal det i forbindelse med udarbejdelsen af de byggeretsgivende lokalplaner undersøges nærmere, hvordan bebyggelsen mere konkret påvirker omgivelserne. Hvorvidt byggeprojekter i rammelokalplanområdet vil medføre egentlige indbliksgener og skyggegener vil afhænge af udformningen af den konkrete bebyggelse, herunder placering af vinduer og altaner, samt evt. beplantning af træer. Der skal derfor redegøres for skygge- og indbliksgener i forbindelse med byggeretsgivende lokalplanlægning i området.

Det fremgår af miljøvurderingen (miljørapporten) s. 126: *”Med så stort et volumen af høje bygninger relativt tæt på hinanden, vil der kunne opstå kumulerede effekter i forhold til indblik, skygger og vind [...]. Effekten heraf afhænger dog af helt konkrete faktorer, herunder placering og højde af bygninger, træer og hegn, samt facadeudformninger. På samme måde vil et større volumen af høje bygninger i et givet byområde kunne medføre, at konkrete skyggeog*



indbliksgener fra flere projekter resulterer i kumulerede påvirkninger. Da rammelokalplanforslaget fastlægger, at der kun punktvis kan bygges i mere end 6 etager (op til 9 etager) vurderes det, at indbliksgener til et niveau, der ikke overstiger det, der med rimelighed må forventes i stationsnære områder i hovedstadsområdet, jfr. § 11 i Fingerplan 2019”.

#### Trafikstøj

Rammelokalplanen muliggør ikke at opføre bebyggelse. Anvendelsen til blandede byfunktioner vurderes ikke at medføre væsentlige støjgener for omgivelserne. Forhold omkring støj skal håndteres i de følgende byggeretsgivende lokalplaner, så de overholder Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder og støj fra veje.

#### Tilføjelse til høringsnotat

Der bemærkes, at der efterfølgende er tilføjet en bemærkning i høringsnotatet om, at de byggeretsgivende lokalplaner og den tilhørende miljøvurdering skal udarbejdes som en samlet proces, hvor miljøhensyn indarbejdes i planerne.

## Alternativer

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

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

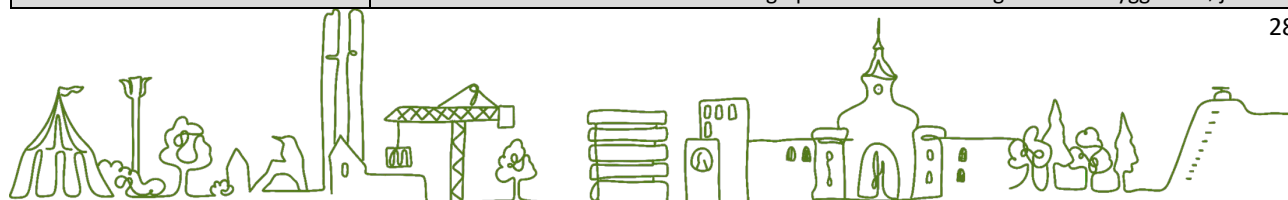
### Sandsynlige udvikling, hvis planforslaget ikke vedtages

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 [Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark](#) fra 1964, der ligeledes omfatter store dele af Hersted Industripark, og området er mere eller mindre fuldt udbygget efter denne byplanvedtægt.

I Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034 ligger planforslagene område i rammeområde BE13 – *Sydvangen*:

Plannavn	Sydvangen
Plannummer	BE13
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	125 %
Beregningsmetode	Den enkelte ejendom
Maksimal bygningshøjde	33,00
Maksimal antal etager	9,00
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 <a href="#">vejledning nr. 3 fra 2003</a> : ”Ekstern støj i byomdannelsesområder”.
Bebyggelsens omfang og udformning	Bebyggelsesprocenten i det stationsnære kerneområde er maksimal 125 og op til maksimalt 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 24 meter. Bebyggelsesprocenten i det stationsnære område er maksimal 70 og op til maksimalt 5 etager. Ved bebyggelse højere





	end 5 etager, skal øverste etage etableres som tilbagetrukket. Efter konkret arkitektonisk vurdering, kan der i det stationsnære kerneområde punktvis etableres bebyggelse i op til 9 etager til markering af særligt identitetsskabende steder, 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 <a href="#">vejledning nr. 5 fra 1984</a> : "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	<a href="#">Byplanvedtægt nr. 5 – Hersted Industripark</a>

Albertslund Kommune har således i gældende Kommuneplan 2022 – 2034 udlagt planområdet til et område med blandede byfunktioner, dvs. et område for blandet bolig og erhverv, 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. Det betyder, at hvis planerne ikke vedtages, vil det generelt medføre ingen eller ubetydelig påvirkning af miljøet. Det vil dog også betyde, at planforslagernes positive effekter på miljøet (for eksempel bynatur og jordforurening) først indtræder senere.

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

## 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.

Eftersom de konkrete byggeplaner først på et senere tidspunkt fastlægges i de detaljerede byggeretsgivende lokalplaner, er det først her, at de relevante overvågningsaktiviteter kan fastlægges. Der sættes derfor ikke overvågning i gang i forbindelse med planforslagene.

### Trafik

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

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

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

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

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

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



Albertslund Kommune har følgende forpligtelser som miljømyndighed:

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

## Afværgeforanstaltninger

Det fremgår af miljøvurderingslovens bilag 4, punkt g, at miljørapporten skal indeholde oplysninger om planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse, og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet ved planernes gennemførelse. Det er for hvert af de vurderede emner også vurderet, hvad der kan gøres for at afværge eller mindske en mulig miljøpåvirkning. Handlinger, der skal modvirke miljøpåvirkninger, kaldes afværgeforanstaltninger.

Afværgeforanstaltninger skal etableres, hvis der er tale om væsentlige negative miljøpåvirkninger. Det eneste emne, hvor det på det givne grundlag vurderes, at der er væsentlige negative påvirkninger, er for støj. Det er fælles for alle emner, at planforslagene ikke fastlægger detaljer om et kommende byggeprojekt. Derfor kan de konkrete påvirkninger i mange tilfælde ikke beskrives. Det er af den årsag heller ikke muligt - heller ikke i forhold til støj - at fastlægge præcis, hvordan de i givet fald skal afværges. Dette skal gøres efterfølgende, når de konkrete planer for byggeri lægges.

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

## Manglende viden

Lokalplan 5.10. er en rammelokalplan, der ikke fastlægger detaljer vedrørende placering, udformning og fremtræden af infrastruktur og bygninger, er en række af vurderingerne i denne miljørapport foretaget på et overordnet niveau, der afspejler planforslagenes detaljeringniveau.

Mere detaljerede vurderinger vil således forudsætte, at planlægningen er mere detaljeret. Derfor vil grundlaget for konkrete vurderinger af påvirkningerne fra for eksempel støj, vind og skygge først være til stede i forbindelse den byggeretsgivende lokalplanlægning – og miljøvurderingerne vil således først kunne foretages på dette tidspunkt.

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



## Litteraturliste

- Aarhus Universitet (2021): [Videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 445: "Luften på din vej 2.0"](#)
- Abildtrup, Britt Hjerl (2016): Træers multifunktionelle egenskaber i klimatilpasningen af danske storbyer.
- Albertslund Kommune (2007): Helhedsplan for Hersted Industripark.
- Albertslund Kommune (2016): [Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025](#)
- Albertslund Kommune (2017): [Klimastrategi 2017 – 2025](#)
- Albertslund Kommune (2020): [Masterplan Hersted 2045](#)
- Albertslund Kommune (2021a): [Miljøvurdering af Masterplan Hersted 2045 og forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#)
- Albertslund Kommune (2021b): [Skybrudsplan for Albertslund Kommune](#)
- Albertslund Kommune (2021c): [Tillæg til Albertslund Spildevandsplan 2016 – 2025](#)
- Albertslund Kommune (2021d): [Albertslund Affaldsplan 2021 – 2026](#)
- Albertslund Kommune (2021e): [Oversigt over ændringer i Lokalplan 5.5 - Boliger på Smedeland 8A](#)
- Albertslund Kommune (2022a): [Klimaplan 2050](#)
- Albertslund Kommune (2022b): [Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034](#)
- Albertslund Kommune (2022c): [Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b](#)
- Albertslund Kommune (2022d): [Albertslund Kommunes Boligbyggeprogram 2022](#)
- Albertslund Kommune (2022e): [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](#)
- By-, Land- og Kirkeministeriet (2023): [Forslag til Lov om ændring af lov om planlægning og forskellige andre love \(Opfølgning på evaluering af planloven m.v.\). Fremsat den 26. oktober 2023 af ministeren for landdistrikter \(Louise Schack Elholm\)](#)
- By-, Land- og Kirkeministeriet (2023): [Lov om ændring af lov om planlægning og forskellige andre love \(Lov nr. 1790 af 28/12/2023\)](#)
- By-, Land- og Kirkeministeriet (2024): [Bekendtgørelse af lov om planlægning, LBK nr. 223 af 01/03/2024](#)



- 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.](#)
- 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 forurenede jord på Sjælland. Juli 2001. ISBN: 87-90723-17-1.](#)





- Girardet, Herbert (2004): Cities People Planet: Liveable Cities for a Sustainable World. Wiley-Academy, John Wiley & Sons Ltd., The Atrium, Southern Gate, Chichester, West Sussex, England. ISBN: 780470 852842
- Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015): [Deleøkonomi i transport: Udvikling, trends og potentiale. DTU Transport. DTU Transport. Notat Vol. 19](#)
- HOFOR A/S (2017): [Kravspecifikation – Teknisk Specifikation. Hydraulisk dimensionering af afløbssystemer på beregningsniveau 1. SPV 210, version 0.](#)
- Houmark-Nielsen, Michael (2021): [Istiden i det danske landskab. Forlag: Lindhardt og Ringhof. ISBN: 9788711984796](#)
- 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): Klimaændringers effekt på kysten. Af John Jensen og Søren Bjerre Lnuksen.
- Københavns Universitet (2004): Grønne områder og byplanlægning - Værn mod varmere klima. Det Natur- og Biovidenskabelige Fakultet.
- Lawson, T (2001): Building Aerodynamics. Imperial College Press, 57 Shelton Street, Covent Garden, London WC2H 9HE, UK. ISBN 1-86094-187-7.
- Lydteknisk Institut (1989): [Støjdatabogen Del 3: Kørsel og intern transport.](#)
- Miljøministeriet (2019): [Olietankbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines \(BEK nr. 1257 af 27/11/2019\)](#)



Miljøministeriet (2021a):	<a href="#">Habitatbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (LBK nr. 2091 af 12/11/2021)</a>
Miljøministeriet (2021b):	<a href="#">Standardvilkårsbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om standardvilkår i godkendelse af listevirksomhed (BEK nr. 2079 af 15/11/2021)</a>
Miljøministeriet (2023a):	<a href="#">Miljøvurderingsloven. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (LBK nr. 4 af 01/01/2023)</a>
Miljøministeriet (2023b):	<a href="#">Miljøbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse (LBK nr. 5 af 03/01/2023)</a>
Miljøministeriet (2024a):	<a href="#">Vejledning nr. 9093 af 21/02/2024: Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) – Konkrete projekter.</a>
Miljøministeriet (2024b):	<a href="#">Vejledning nr. 9094 af 21/02/2024: Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) – Planer og programmer.</a>
Miljøministeriet (2024c):	<a href="#">Miljøbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse (LBK nr. 48 af 12/01/2024)</a>
Miljøstyrelsen (1984a):	<a href="#">Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 1984: "Begrænsning af luftgæner fra virksomheder"</a>
Miljøstyrelsen (1984b):	<a href="#">Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 fra 1984: "Ekstern støj fra virksomheder"</a>
Miljøstyrelsen (1985):	<a href="#">Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 1985: "Begrænsning af luftgæner fra virksomheder"</a>
Miljøstyrelsen (1997a):	<a href="#">Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9 fra 1997: "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø"</a>
Miljøstyrelsen (1997b):	<a href="#">Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"</a>
Miljøstyrelsen (1997c):	<a href="#">Miljøstyrelsens vejledning nr. 13 fra 1997: "Begrænsning af luftforurening fra virksomheder, der udsender svejserøg"</a>
Miljøstyrelsen (2001):	<a href="#">Miljøstyrelsens vejledning nr. 2 fra 2001: "Luftvejledningen – Begrænsning af luftforurening fra virksomheder"</a>
Miljøstyrelsen (2003):	<a href="#">Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2003: "Ekstern støj i byområdesområder"</a>
Miljøstyrelsen (2004):	<a href="#">Miljøstyrelsens vejledning "Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne"</a>
Miljøstyrelsen (2007a):	<a href="#">Miljøstyrelsens tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"</a>
Miljøstyrelsen (2007b):	<a href="#">Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 fra 2007: "Vejledning om områdeklassificering"</a>
Miljøstyrelsen (2007c):	<a href="#">Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"</a>
Miljøstyrelsen (2007d):	<a href="#">Tillæg til vejledning nr. 1/1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner"</a>



- Miljøstyrelsen (2016): [Miljøstyrelsens vejledning nr. 20 fra 2016: "Vejledning om B-værdier"](#)
- Miljøstyrelsen (2018): [Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\) – 1. del: Planer og programmer](#)
- Miljøstyrelsen (2019): [6. supplement til Luftvejledningen \(vejledning nr. 2 2001\) – Kapitel 6 om energianlæg af 12. februar 2019](#)
- Miljøstyrelsen (2020): [Habitatvejledningen. Vejledning til bekendtgørelse nr. 1595 af 6. december 2018 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter](#)
- Miljøstyrelsen (2022): [Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\) - Planer og programmer](#)
- Miljøministeriet (2019): [Jagt- og vildtforvaltningsloven. Bekendtgørelse af lov om jagt og vildtforvaltning \(LBK nr. 265 af 21/03/2019\)](#)
- Miljøministeriet (2021a): [Miljøvurderingsloven. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\) \(LBK nr. 1976 af 27/10/2021\)](#)
- Miljøministeriet (2021b): [Habitatbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter \(LBK nr. 2091 af 12/11/2021\)](#)
- Miljøministeriet (2022): [Naturbeskyttelsesloven. Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse \(LBK nr. 1392 af 04/10/2022\)](#)
- Naturklagenævnet (2007a): [Nr. 430, september 2007 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - De første erfaringer med loven om miljøvurdering af planer og programmer](#)
- Naturklagenævnet (2007b): [Nr. 433, november 2007 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Miljøvurdering af lokalplanforslag om udvidelse af sygehus og etablering af parkeringshuse og -pladser](#)
- Naturklagenævnet (2008a): [Nr. 447, august 2008 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Rækkevidden af en kommunes forpligtelse efter planlovens § 13, stk. 3](#)
- Naturklagenævnet (2008b): [Nr. 449, august 2008 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Lokalplan kan ikke danne grundlag for påbud om ophævelse af en privatretlig aftale. Lokalplan kan kun håndhæves over for forhold, hvorom der i lokalplanen er fastsat klare og præcise bestemmelser med hjemmel i planloven](#)
- Naturklagenævnet (2009): [Nr. 473, januar 2009 - NATURKLAGENÆVNET ORIENTERER - Miljøvurdering af feriebyer og hotelkomplekser](#)
- Natur- og Miljøklagenævnet (2011): [Afgørelse i sag om solfangeranlæg i Brønderslev Kommune \(VVM\)](#)
- Naturstyrelsen (2014): [Analyse af IPCC delrapport 2 Effekter, klimatilpasning og sårbarhed - med særligt fokus på Danmark. ISBN: 978-87-7091-633-2](#)



NIRAS A/S (2017):	<a href="#">Østre Havn, P-hus, Byggefelt G2 – Miljømæssig påvirkning af P-hus</a>
Planklagenævnet (2019):	<a href="#">Afgørelse i klagesag om Aabenraa Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplan nr. 102, Boligområde ved [vejnavn1]/[vejnavn2], ikke skal miljøvurderes (sagsnummer: 18/06356 af 06/11/2019)</a>
Planklagenævnet (2020):	<a href="#">Afgørelse i klagesag om Helsingør Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 3.49, et boligområde ved [vejnavn1] i Espergærde (sagsnummer: 20/03225 af 20/09/2020)</a>
Planklagenævnet (2021a):	<a href="#">Afgørelse i klagesag om Kerteminde Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplanforslag nr. 307 og kommuneplantillæg nr. 50, ikke skal miljøvurderes, samt endelig vedtagelse af lokalplanen (sagsnummer: 20/00789 af 02/12/2021)</a>
Planklagenævnet (2021b):	<a href="#">Afgørelse i klagesag om Frederikshavn Kommunes screeningsafgørelse om, at forslag til Kommuneplantillæg nr. 15.80, ikke skal miljøvurderes (sagsnummer: 20/09399 af 09/12/2021)</a>
Planklagenævnet (2021c):	<a href="#">Afgørelse i klagesag om Kolding Kommunes screeningsafgørelse om, at lokalplan nr. 1013-12 og kommuneplantillæg nr. 33, ikke skal miljøvurderes (sagsnummer: 19/03416 af 04/05/2021)</a>
Planklagenævnet (2021d):	<a href="#">Planklagenævnet orienterer nr. 18 - Lokalplanlægning på støjbelastede arealer</a>
Planklagenævnet (2022a):	<a href="#">Planklagenævnet orienterer nr. 26 – Miljøvurderingslovens § 8, stk. 2, nr. 1, om planer for mindre områder på lokalt plan og mindre ændringer i planer</a>
Planklagenævnet (2022b):	<a href="#">Afgørelse i klagesag om Kolding Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 0042-21, Marina City – et blandet byområde og lystbådehavn, med tilhørende miljørapport (sagsnummer: 21/03782, 21/05672, 21/05498 af 16/11/2022)</a>
Planklagenævnet (2022c):	<a href="#">Afgørelse i klagesag om Københavns Kommunes endelige vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 5 og lokalplan nr. 600 med tilhørende miljørapport og sammenfattende redegørelse (sagsnummer: 21/03691, 21/03700 af 07/07/2022).</a>
Planklagenævnet (2023a):	<a href="#">Planklagenævnet orienterer nr. 38 - Lokalplanlægning på støjbelastede arealer – eksisterende byområder og blandede byfunktioner</a>
Planklagenævnet (2023b):	<a href="#">Afgørelse i klagesag om Vallensbæk Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan 108 med tilhørende miljørapport (sagsnummer: 22/10990, 22/10991 af 29/06/2023)</a>
Planklagenævnet (2023c):	<a href="#">Afslag på genoptagelse af Planklagenævnets afgørelse om Vallensbæk Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 108, Sydporten, med tilhørende miljørapport, sagsnr. 22/10990, 22/10991 (sagsnummer: 23/10260 af 03/11/2023)</a>
Rambøll (2013):	<a href="#">Vejledning om anvendelse af Shared Space</a>
RawMobility (2020):	<a href="#">Hersted Industripark – trafikale analyse</a>
Realdania (2010):	<a href="#">Loop City – Ringbyen.</a>





Realdania (2021):	<a href="#">Komparativ Analyse af den Frivillige Bæredygtighedsklasse. En undersøgelse af FBKs indvirkningen på certificeringsordningerne DGNB &amp; Svanemærket.</a> Udført af MOE A/S.
SBI (1981):	Vindmiljø omkring bygninger. SBI-anvisning 128. Statens Byggeforskningsinstitut 1981.
Spildevandskomiteen (2014):	Skrift nr. 30: Opdaterede klimafaktorer og dimensionsgivende regnintensiteter.
Spildevandskomiteen (2016):	Bilag til Skrift nr. 30: Regional regnerække – regneark version 4.1.
Spildevandskomiteen (2023):	Regional variation af ekstremregn i Danmark (1979-2019) inkl. korrektion for klimaændringer.
Svend Ole Hansen ApS (2021):	<a href="#">Vindmiljøvurdering. Smedeland 28, Glostrup 21.0063 23. juli 2021- Revision 0</a>
Transportministeriet (2015):	<a href="#">VVM-redegørelse – Letbane på Ring 3</a>
Transportministeriet (2021):	<a href="#">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.</a>
Trængselskommissionen (2013):	<a href="#">Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden. Betænkning 1539. Sammenfatning</a>
UNDP's nordiske kontor (s.d.):	<a href="#">FN's Verdensmål for en bæredygtig udvikling</a>
UTF (2020):	Notat om delebiler til brug ved lokalplansarbejde for Smedeland 38.
Vejdirektoratet (2020):	Katalog turrater – Anlæg og planlægning. Vejregler.
Vejdirektoratet (2022):	<a href="#">Trafikken i fremtiden</a>
Vejdirektoratet (s.d.):	<a href="#">Opregning Mastra</a>

