



Høringsnotat af 11. juli 2024 til forslag af Planstrategi 2024 – *Albertslund for alle* og tilhørende miljørapport

Albertslund Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet [tirsdag den 16. april](#) 2024 at sende [forslag til Planstrategi 2024 – *Albertslund for alle*](#) med tilhørende [miljørapport](#) i offentlig høring. Forslaget var i høring lidt over 8 uger fra fredag den 3. maj 2024 til og med søndag den 30. juni 2024.

Indholdsfortegnelse

Lovgrundlag.....	3
Planloven.....	3
Miljøvurderingsloven	4
Indkomne høringssvar og bemærkninger.....	5
1. Kenn Thomsen, Jægerhusene 30, 2620 Albertslund	5
2. Louise Østerby Bauer, Fængselsvej 14, 2620 Albertslund	9
3. Vejdirektoratet, Toldbuen 6, 4700 Næstved	11
4. ABF (Andelsboligforeningernes fællesrepræsentation), Kreds Midtsjælland	15
5. Glostrup Kommune, Center for Miljø og Teknik, Rådhusparken 2, 2600 Glostrup.....	28
6. Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby	32
7. Danske Handicaporganisationer Albertslund	39
8. Grundejerforeningen Røde Vejr Mølle Parken - Degnehusene, Humlehusene og Præstehusene	46
9. En gruppe borgere i Herstedøster Landsby	52

10.	Ældrerådet i Albertslund	62
11.	Bedsteforældrenes KlimaAktion, Albertslund, Klimabevægelsen i Albertslund	65
12.	Per Jan Andersen, Skriverhusene 52, 2620 Albertslund	113
13.	Andelsboligforeningen Milebuen - Andelsboligforeninger i Gårdene, Vængerne og Buerne	130
14.	Grundejerforeningen Gl. Vridsløse	134
15.	Naturgruppen i Albertslund	138
16.	Susanne Bruhn, Horsholmstræde 10 og Torben Dahl, Horsholmstræde 7, 2600 Albertslund	144

Lovgrundlag

Planloven

Planlovens § 24 fastsætter ([LBK nr. 572 af 29/05/2024](#)), at efter kommunalbestyrelsens vedtagelse af et planforslag offentliggøres på [Plandata.dk's](#) hjemmeside. Ved offentliggørelsen skal der oplyses om fristen for fremsættelse af indsigelser m.v. mod planforslaget, jf. stk. 3-6.

I henhold til stk. 3 fastsætter Kommunalbestyrelsen en frist på mindst 8 uger for fremsættelse af indsigelser m.v. mod planforslaget, jf. dog stk. 4-7.

For forslag til ændringer af kommuneplanen (stk. 4), der ikke er truffet beslutning om i en strategi, der er vedtaget og offentliggjort efter reglerne i § 23 a, kan kommunalbestyrelsen fastsætte en frist på mindst 4 uger for fremsættelse af indsigelser m.v. mod planforslaget, hvis der alene er tale om mindre ændringer i kommuneplanens rammedel, der ikke strider mod planens hovedprincipper, eller uvæsentlige ændringer i planens hovedstruktur.

For forslag til lokalplaner kan kommunalbestyrelsen fastsætte en frist på mindst 4 uger for fremsættelse af indsigelser m.v. mod planforslaget (stk. 5). For forslag til lokalplaner af mindre betydning kan kommunalbestyrelsen fastsætte en frist på mindst 2 uger for fremsættelse af indsigelser m.v. mod planforslaget (stk. 6).

Ved fastsættelse af fristen efter stk. 3-6 skal kommunalbestyrelsen sikre, at fristen er passende og tillader rimelig tid til at informere offentligheden og til, at offentligheden kan forberede sig på og opnå reel deltagelse i processen jf. stk. 7.

I forbindelse med offentliggørelsen efter § 24 sendes planforslaget til erhvervsministeren og øvrige statslige, regionale og kommunale myndigheder, hvis interesser berøres af forslaget, og til den berørte nationalparkfond oprettet efter lov om nationalparker samt lokale kulturmiljøråd såfremt planforslaget omfatter kulturmiljøinteresser.

Det fremgår blandt andet af § 26, at ejerne af de ejendomme, der er omfattet af forslaget, og lejerne i og brugerne af disse ejendomme skal have skriftlig underretning om høringen udover ejerne af ejendomme uden for forslagets gyldighedsområde og lejerne i og brugerne af sådanne ejendomme i den udstrækning, hvor forslaget efter kommunalbestyrelsens skøn har væsentlig betydning for dem. Desforuden skal de foreninger og lignende med lokalt tilhørsforhold og klageberettigede landsdækkende foreninger og organisationer, jf. § 59, stk. 2, som over for kommunalbestyrelsen har fremsat skriftlig anmodning om at blive underrettet om lokalplanforslag ligeledes have skrift underretning om høringen.

I henhold til § 27 kan kommunalbestyrelsens efter udløb af høringsfristen vedtage forslaget endeligt, jf. dog § 3, stk. 5, og §§ 28, 29, 29 a og 29 b. Hvis der rettidigt er fremsat indsigelser m.v. mod et lokalplanforslag, kan vedtagelsen af lokalplanen tidligst ske 4 uger efter udløbet af indsigelsesfristen.

I forbindelse med den endelige vedtagelse af planen kan der foretages ændring af det offentliggjorte planforslag jf. § 27 stk. 2. Berører ændringen på væsentlig måde andre myndigheder eller borgere end dem, der ved indsigelse har foranlediget ændringen, kan vedtagelsen af planen ikke ske, før de pågældende har fået lejlighed til at udtale sig. Ved væsentlige ændringer i et forslag til kommuneplan skal erhvervsministeren have lejlighed til at udtale sig. Kommunalbestyrelsen fastsætter en frist herfor. Hvis ændringen er så omfattende, at der reelt foreligger et nyt planforslag, skal dette offentliggøres m.v. efter reglerne i §§ 24 - 26.

Miljøvurderingsloven

Miljøvurderingslovens § 32, stk. 3, nr. 3. jf. § 12 fastsætter ([LBK nr. 4 af 03/01/2023](#)), at forslag til planer, som skal miljøvurderes, sendes i offentlig høring sammen med miljørapporten. Høringsfasen involverer både offentligheden og berørte myndigheder. De involverede parter skal have lejlighed til at udtale sig om planforslaget på grundlag af miljørapporten. Miljørapporten er på dette tidspunkt ikke et udkast men et færdigt dokument i modsætning til planforslaget, som den ledsager. **Det er altså planforslaget, der sendes i høring.**

Høringsperioden er en passende frist jf. § 32, stk. 5, medmindre der er fastsat en anden høringsperiode i de bestemmelser, der er grundlaget for planforslaget, jf. § 32, stk. 6. Planforslag og miljørapport skal således altid følges og være tilgængelige i hele høringsperioden. **Det er planforslaget, der er i høring og ikke miljørapporten, som blot ledsager planforslaget.**

Offentlighedens og de berørte myndigheders bemærkninger skal indgå i planmyndighedens videre overvejelser i forbindelse med planforslaget, uanset at de miljøhensyn, der ønskes varetaget, ikke skal varetages i henhold til den lovgivning, der er grundlaget for planen.

Miljørapporten er at betragte som færdig, når den sendes i høring sammen med planforslaget. Hvis der i forbindelse med høringen viser sig behov for at foretage ændringer i miljørapporten, kan det betyde, at såvel miljørapport som planforslag skal sendes i fornyet høring. Derimod kan der være friere rammer til at foretage planændringer, så længe disse ikke fører til ændringer af miljøpåvirkningerne i en sådan grad, at der skal foretages ændringer i miljørapporten.

Indkomne høringsvar og bemærkninger

Albertslund Kommune modtog høringsvar og bemærkninger fra i alt 16, som fordeler sig på 5 borgere og en gruppe borgere i Herstedøster Landsby i Albertslund Kommune, 4 interesseorganisation (Ældrerådet i Albertslund, Bedsteforældrenes KlimaAktion i Albertslund, Danske Handicaporganisationer i Albertslund og Naturgruppen i Albertslund), 1 grundejerforening (grundejerforeningen Gl. Vridsløse), 2 andelsboligforeninger (Andelsboligforeningernes fællesrepræsentation, kreds Midtsjælland og Andelsboligforeningen Milebuen, 1 statslig myndighed (Vejdirektoratet) og 1 kommunal myndighed (Glostrup Kommune) samt trafikelskabet Movia.

Dette høringsnotat indeholder samtlige høringsvar og bemærkninger i forhold til forslag til Planstrategi 2024 – *Albertslund for alle* og den tilhørende miljøvurderingsrapport, der er modtaget i perioden. Forvaltningen har redigeret i brevene opsætningsmæssigt, men ingen budskaber er fjernet eller ændret.

Albertslund Kommune takker for interessen i høringsperioden.

1. Kenn Thomsen, Jægerhusene 30, 2620 Albertslund

har lørdag den 4. maj 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger

Høringsvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>1.1 Ændrede busruter vil forringe Albertslund attraktivitet for både eksisterende og nye beboere</p> <p>Jeg kan se, at der i forslaget bliver skrevet:</p> <p><i>"Anlægget af letbanen i Ring 3 er i fuld gang, og forventes ibrugtaget i 2025. Den nye forbindelse med en letbane i Ring 3 skaber et behov for at gentænke og tilpasse busnettet i Albertslund Kommune...."</i></p> <p>Når jeg så læser kommunalbestyrelsens referat af mødet 16. april 2024 og kan se, at det er besluttet, at:</p> <p>Fra næste år flyttes Bus 144 til Herstedvestervej</p>	<p>1.1 Ændrede busruter vil forringe Albertslund attraktivitet for både eksisterende og nye beboere</p> <p>En kommuneplan skal indeholde retningslinjer for beliggenhed af trafik anlæg, herunder udbygningen af den kommunale trafikale infrastruktur, samt statsveje, jernbaner og betjeningen med kollektive trafikmidler jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 4 (LBK nr. 572 af 29/05/2024). Derfor behandles emnet <i>Trafikanlæg</i> i forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle.</p> <p>Det er en politisk beslutning og prioritering af, hvor mange midler der ønskes anvendt på busdrift i Albertslund Kommune.</p>	<p>1.1 Ændrede busruter vil forringe Albertslund attraktivitet for både eksisterende og nye beboere</p> <p>I forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle under emnet <i>Trafikanlæg</i> (punkt 5.2.3.1, p. 19) skal følgende tekst rettes fra:</p> <p><i>"Anlægget af letbanen i Ring 3 er i fuld gang, og forventes ibrugtaget i 2025. Den nye forbindelse med en letbane i Ring 3 skaber et behov for at gentænke og tilpasse busnettet i Albertslund Kommune med fokus på, at det skal være attraktivt og let at benytte det kollektive transportsystem. Det forventes, at der vil blive etableret nye stoppesteder. Det enkelte stoppested er dog sjældent slutdestinationen, hvorfor også nye gang- og cykelstier,</i></p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>med en time afgang til Ballerup via Risby og Ågerup.</p> <p>Bus 143 ikke fortsætter til Ballerup eller Risby, men stopper ved Galgebakken.</p> <p>Det betyder, at man skal tage Bus 143 til Galgebakken, gå gennem skoven til Vestskovvej og derefter tage Bus 500S, eller gå eller cykle til det nye busstoppesteder for Bus 144, der ligger 1,5 km væk, for at komme til Ballerup.</p> <p>For beboere, der ikke har egen transport (som kommunen jo gerne vil have til at tage offentlig transport, i stedet for at anskaffe bil), vil det betyde at det ikke blot bliver sværere at komme til f.eks. Ballerup og andre destinationer, men det øger også transporttiden, og det er helt uholdbart i et område, hvor det ofte er småbørns eller kommende småbørnsfamilier, der er førstegangskøbere og beboere, som Albertslund kommune som helhed, gerne skulle have glæde af i mange år. Det vil forringe attraktiviteten af ejerhuse i området, når beboere, som f.eks. mine teenagebørn, skal igennem skoven en sen efterårsaften i stormvejr for at komme til en bus, i stedet for at kunne stå af på f.eks. Teglmosevej.</p>	<p>Denne politiske beslutning fremgår – som du korrekt henviser til – af mødet i Kommunalbestyrelsen tirsdag den 16. april 2024. Det fremgår af referatet fra dette kommunalbestyrelsesmøde, at:</p> <p>”Nyt Ringnet 2025 <i>I forbindelse med åbningen af letbanen i 2025 skal busnettet tilpasses, så der bliver skabt en sammenhæng i driften mellem letbanen og busnettet. Denne tilpasning kaldes for Nyt Ringnet 2025. Basisforslaget for Nyt Ringnet er blevet behandlet efter høring og busnettet er nu blevet koordineret kommunerne imellem. Det endelige busnet skal nu godkendes af Kommunalbestyrelsen, så kommunen til april 2024 kan afgive en bestilling til Movia om det busnet, der skal indføres i Albertslund”.</i></p> <p>Den nævnte tekst fra forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle (p. 19):</p> <p><i>”Anlægget af letbanen i Ring 3 er i fuld gang, og forventes ibrugtaget i 2025. Den nye forbindelse med en letbane i Ring 3 skaber et behov for at gentænke og tilpasse busnettet i Albertslund Kommune...”</i></p> <p>kan misforstås som om, at der vil blive igangsat en ny analyse for at gentænke og tilpasse busnettet i Albertslund Kommune i forbindelse med arbejdet med den delvise revision af kommuneplan. Denne analyse blev dog</p>	<p><i>cykelstativer og lignende faciliteter kan blive nødvendige”.</i></p> <p>Til:</p> <p><i>”Anlægget af letbanen i Ring 3 er i fuld gang, og forventes ibrugtaget i 2025. Den nye forbindelse med en letbane i Ring 3 har skabt et behov for at gentænke og tilpasse busnettet i kommunerne langs med letbanen for at sikre et sammenhængende net på tværs af kommunegrænser. Movia har derfor indgået et samarbejde med de berørte kommuner, kaldet for Nyt Ringet, som har kommet med forslag til nye tilpasninger af busnettet langs med Ring 3. Dette har således også medført tilpasninger af busnettet i Albertslund, og der skal som følge heraf etableres nye busstoppesteder. Det enkelte stoppested er dog sjældent slutdestinationen, hvorfor også nye gang- og cykelstier, cykelstativer og lignende faciliteter kan blive nødvendige”.</i></p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>udarbejdet i forbindelse med "Nyt Ringnet 2025" jf. ovennævnte dagsordenpunkt af tirsdag den 16. april 2024.</p> <p>Med hensyn til buslinje 143 fremgår følgende af referatet under "Beslutning":</p> <p><i>"Godkendte indstillingen, idet der frem mod kommende års trafikbestilling sker en monitorering af trafikmønstre og aktiviteter på linje 143 og, at der allerede nu skabes en dialog med Vallensbæk om kommende års trafikbestilling som kan få effekt fra 2026. Forvaltningen ser endvidere på muligheden for en forlængelse af linje 143 til Risby eller omlægning af linje 144 ved næste trafikbestilling i 2026".</i></p>	
<p>1.2 Natbusser – fortsætter nuværende drift heraf</p> <p>Jeg kan ikke se, at der står nogen ændring om Natbussen, så man må gå ud fra, at den i det mindste kommer til at køre og stoppe som den gør i dag (indtil den nok også bliver skrottet)?</p>	<p>1.2 Natbusser – fortsætter nuværende drift heraf</p> <p>Spørgsmålet om driften af natbusser indgår ikke i Planstrategi 2024 – <i>Albertslund for alle</i>, da en kommuneplan ikke kan have retningslinjer for driften af natbusser, og behandles således ikke heri.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af punkt 1.1.</p>	<p>1.2 Natbusser – fortsætter nuværende drift heraf</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>1.3 Bevare de eksisterende busruter og stoppesteder</p> <p>Jeg foreslår at man i stedet, som MINIMUM, beholder de nuværende busruter og</p>	<p>1.3 Bevare de eksisterende busruter og stoppesteder</p> <p>Se besvarelse af punkt 1.1.</p>	<p>1.3 Bevare de eksisterende busruter og stoppesteder</p> <p>Se besvarelse af punkt 1.1.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>stoppesteder og i stedet laver nye ruter direkte til letbanen på anden måde.</p> <p>Beslutningen om at ændre ruterne som beskrevet i referat af 16. april 2024 er helt uholdbart, hvis man forsøger at få især beboere, hvor mange i dag har bil, over i offentlig transport og også bruge letbanen.</p>		
<p>1.4 Medlemmer af Kommunalbestyrelsen bruger ikke selv kollektiv trafik</p> <p>Helt hen i vejret! Og jeg fornemmer, at ingen i kommunalbestyrelsen, der har vedtaget dette, kører offentlig trafik, hvor de selv skal, eller sender deres børn og ældre familiemedlemmer, gennem 400 m-1.50 km sne, slud, storm, regn, glatte veje og huller i stierne, for at komme til et stoppested. Har jeg ret?</p> <p>Mvh Kenn Thomsen</p>	<p>1.4 Medlemmer af Kommunalbestyrelsen bruger ikke selv kollektiv trafik</p> <p>Det er de folkevalgte medlemmer af Kommunalbestyrelsen, der skal træffe beslutning om den kommunale kollektive trafik i Albertslund uafhængigt af, om de bruger den kollektive trafik eller ej.</p>	<p>1.4 Medlemmer af Kommunalbestyrelsen bruger ikke selv kollektiv trafik</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

2. Louise Østerby Bauer, Fængselsvej 14, 2620 Albertslund

har onsdag den 8. maj og mandag den 27. maj 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>2.1 Albertslund Centrum mangler cykelparkeringspladser</p> <p>Mit forslag går ganske enkelt ud på, at der virkelig mangler cykelparkering i centret. Den lille cykelparkering, der er nu ved det nye arabiske supermarked ved tunnelen, er slet ikke nok. Der er en stor ledig plads lige overfor, hvor der er masser af dejlig plads til dette. Det er en vigtig del af den grønne omstilling at prioritere gode forhold for cyklister.</p>	<p>2.1 Albertslund Centrum mangler cykelparkeringspladser</p> <p>I henhold Masterplan for Albertslund Centrum med dispositionsplan fra november 2022, der blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen på mødet tirsdag den 14. februar 2023, så skal Albertslund Centrum de kommende år videreudvikles og byfortættes blandt andet med flere boliger.</p> <p>På det seneste er der kommet en ny plads med blandt en dagligvarebutik i Albertslund Centrum, og den videre planlægning fortsætter i de kommende år. I den videre planlægning vil kommunen blandt andet se på f.eks. mængden af cykelparkeringspladser i forhold til antal boliger og butikker samt placeringen af disse cykelparkeringspladser.</p> <p>Ved ny lokalplanlægning af Albertslund Centrum skal denne planlægning leve op til retningslinjerne i den gældende kommuneplan herunder retningslinjen, der angiver normen for cykelparkeringspladser. I Kommuneplan 2022 – 2034 er det retningslinje 7.17.</p> <p>I øvrigt lægger forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle op til under punkt 5.2.1.2.3 (p. 15) op til, at retningslinje 7.17 skal udvides</p>	<p>2.1 Albertslund Centrum mangler cykelparkeringspladser</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	med en generel norm for parkeringspladser til ladcykler.	
<p>2.2 Automatisk grønt lys for cyklister ved Albertslundvej/Hedemarksvej</p> <p>Jeg har tidligere også skrevet til jer angående T-krydset ved Albertslundvej/Hedemarksvej (som vist hedder noget andet nu - Banestien?). Her er der også dårlige forhold for cyklister på flere måder, men en af dem er, at man fra den ene retning skal trykke på en knap for at anmode om grønt lys. Forestil jer, at bilister skulle gøre det samme... Når man kommer fra den anden retning, er der ikke nogen knap til at anmode om grønt, og der må være en sensor, men den opfatter ikke, når der kommer en cyklist. Dvs. man skal vente på, der kommer en bil eller bus eller trække cyklen over til fodgængerfeltet og trykke på en knap her for at få grønt lys. Forbedrede forhold for cyklister er helt essentielle for den grønne omstilling og for at Albertslund Kommune kan tiltrække tilflyttere fra København. Alle de besøgende, der kommer til arrangementer i "Porten" på cyklen, må tænke, at de virkelig er kommet på landet, når forholdene er, som de er lige pt, hvor der mest tages hensyn til bilisterne. Derfor håber jeg I kan se mine pointer.</p> <p>De bedste hilsener fra Louise Bauer</p>	<p>2.2 Automatisk grønt lys for cyklister ved Albertslundvej/Hedemarksvej</p> <p>At opsætte sensorer, der kan registrere cyklister, er desværre ikke muligt, som krydset i øjeblikket er udformet.</p> <p>Hvis man kommer fra Hedemarksvej og skal over i modsatte side på Albertslundvej, vil det mest sikre være at benytte fodgængerfeltet, hvor der også er en trykknap. Er rejsemålet "Porten" vil det være muligt at trække sin cykel over fodgængerfeltet og benytte fortovet hen til Fængselsvej, hvor man så kan cykle fra igen.</p> <p>Alternativt kan der svinges til højre ned ad Albertslundvej og trække cyklen over midterrabbatten ud fra Fængselsvej.</p> <p>Konkrete trafiktiltag som dette indgår ikke i kommuneplanen, der behandler trafiksikkerhed på et mere overordnet niveau.</p>	<p>2.2 Automatisk grønt lys for cyklister ved Albertslundvej/Hedemarksvej</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

3. **Vejdirektoratet, Toldbuen 6, 4700 Næstved**

har fredag den 24. maj 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra landinspektør Rikke Schade Weje [rsw@vd.dk]

Vejdirektoratet har den 3. maj 2024 fra Plandata.dk modtaget meddelelse om Albertslund Kommunes forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle. Idéer, forslag og kommentarer til planstrategien kan sendes til Albertslund Kommune i perioden frem til den 30. juni 2024.

Planstrategien er af interesse for Vejdirektoratet – som statslig sektormyndighed på vejområdet – idet strategien er ”optakten” til den kommuneplanrevision, som Albertslund Kommune skal lave i løbet af 2026.

Til orientering kan det allerede nu oplyses, at Vejdirektoratet i forbindelse med kommuneplanrevisionen vil have særligt fokus på de punkter i ”Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, juli 2023”, som har betydning for de statslige vejinteresser i Albertslund Kommune.

Det handler i særdeleshed om de krav til kommuneplanlægningen, som fremgår i oversigtens afsnit 2.5 *Skovrejsning* og afsnit 4.2 *Vej- og broanlæg*, og som vedrører følgende temaer i kommuneplan-forslagets hovedstruktur og retningslinjer samt konkrete rammeudlæg:

- Skovrejsningsområder nær det overordnede vejnet.
- Det overordnede vejnet (det eksisterende og det planlagte samt arealreservationer hertil) – herunder også trafikstier.
- Lokale projekter som forudsætter vejadgang til det overordnede vejnet. Byvækstområder og disses eventuelle adgang til eller i nærheden af det overordnede vejnet.
- Vedvarende energianlæg nær det overordnede vejnet – herunder vindmøller, solenergi- og biogasanlæg.
- Placering af transporttunge erhverv nær motorveje.
- Støjfølsom anvendelse af arealer belastet af vejstøj.

Oversigten over de nationale interesser i kommuneplanlægning kan tilgås via dette link: [Nationale-interesser_06072023.pdf \(planinfo.dk\)](#).

Vejdirektoratet fører tilsyn med overholdelsen af de hensyn, som i oversigten er angivet med numrene 2.5.2 og 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4 (se oversigtens sider 22 og 34).

Vejdirektoratet har gennemgået det foreliggende forslag til Planstrategi 2024 og har noteret sig, at Albertslund Kommune har besluttet at foretage en delvis revision af den gældende Kommuneplan 2022-2034.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>3.1 Udlæg af rammer til støjfølsom anvendelse</p> <p>Vi har desuden noteret os, at Albertslund Kommune i forbindelse med revisionen af kommuneplanen og planlægningen af byudviklingsprojekter i Hersted Industripark, Coop Byen og Vridsløse vil have fokus på indretning og afskærmning med henblik på at sikre områderne mod støjgener i overensstemmelse med målsætningerne i Albertslund Kommunes støjhandlingsplan.</p> <p>Albertslund Kommune skal i den forbindelse være opmærksom på, at Vejdirektoratet har foretaget ny støjkortlægning af statsvejnettet i 2022, og at forslag til Støjhandlingsplan for statens veje 2024-2029 er i offentlig høring indtil den 26. juni 2024.</p> <p>Vejdirektoratet har som statslig vejmyndighed en generel planinteresse i at afbøde vejtrafikkens genevirkninger, herunder at støjgener fra trafikken foregribes gennem den fysiske planlægning. Vejdirektoratet ønsker at medvirke til, at det allerede i planlægningen omkostningseffektivt undgås, at boliger unødigt støjbelastes langs statsveje i fremtiden.</p> <p>Vejdirektoratet har derfor med tilfredshed noteret sig, at Albertslund Kommune vil have særlig fokus på støj i forbindelse med den kommende kommuneplanrevision og planlægningen for byudviklingsprojekter. Det kan i den sammenhæng anbefales, at der foretages en gennemgang af de generelle og specifikke rammer for støjfølsom arealanvendelse således, at evt. rammeområder, hvor de vejledende</p>	<p>3.1 Udlæg af rammer til støjfølsom anvendelse</p> <p>Albertslund Kommune har stor fokus på støj fra trafik, både fra veje og jernbaner. Det følger af Albertslunds placering mellem motorvejsnettet og større overordnede veje f.eks. Roskildevej og jernbanen, der går igennem kommunen.</p> <p>Det fremgår af planlovens § 15 a, stk. 1 (LBK nr. 572 af 29/05/2024), at en lokalplan kun må udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener. Dette skal ske med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 16, 26 og 29¹.</p> <p>Reglerne skal forhindre, at der ved lokalplan tillades opført eksempelvis boliger i et område, der er belastet med støj fra trafik og erhvervsvirksomheder. Reglerne sikrer samtidig de eksisterende virksomheder mod at blive presset væk af boliger. Bestemmelsen udgør et planlægningsforbud, som dog kan fraviges, hvis der sikres mod støjgener i overensstemmelse med § 15 a, stk. 1, som henviser til § 15, stk. 2, nr. 16, 26 og 29.</p> <p>Med ”støjbelastede arealer” menes arealer, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for den pågældende anvendelse ikke kan overholdes</p>	<p>3.1 Udlæg af rammer til støjfølsom anvendelse</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

¹ På tidspunktet for lokalplanens vedtagelse.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>støjgrænser ikke kan overholdes i forhold til støj fra statsvejene, udtages helt eller delvist, eller at der indarbejdes rammebestemmelser om nødvendige støjdæmpende tiltag til sikring af overholdelsen af de vejledende støjgrænser.</p> <p>Vi har herudover ikke umiddelbart noteret os forhold i relation til statsvejnettet, som vi finder anledning til at bemærke på nuværende tidspunkt. Vejdirektoratet imødeser Albertslund Kommunes tilvejebringelse af forslag til Kommuneplan 2026-2038.</p> <p>Afsluttende bemærkninger Vejdirektoratet opfordrer til en tidlig dialog om planlægningsmæssige forhold i Albertslund Kommune, såfremt der i forbindelse med det videre arbejde med kommuneplanrevisionen findes at være forhold i relation til statsvejnettet, som med fordel kan drøftes og afklares <i>inden</i> offentliggørelsen af kommuneplanforslaget.</p> <p>Undertegnede sagsbehandler kan i den forbindelse kontaktes på direkte tlf.nr. 7244 2939 eller på e-mail rsw@vd.dk.</p> <p>Venlig hilsen Rikke Schade Weje Landinspektør</p>	<p>uden etablering af afskærmningsforanstaltninger. Miljøstyrelsen har fastsat forskellige grænseværdier for bl.a. vejstøj, virksomhedsstøj og jernbanestøj. Med "<i>støjfølsom anvendelse</i>" menes bl.a. anvendelse til boliger (PKNO nr. 38).</p> <p>En lokalplan kan indeholde bestemmelser om afskærmningsforanstaltninger i form af anlæg af beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende som betingelse for ibrugtagen af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af et ubebygget areal, jf. § 15, stk. 2, nr. 16.</p> <p>En lokalplan kan desuden indeholde bestemmelser om isolering af eksisterende boligbebyggelse mod støj, jf. § 15, stk. 2, nr. 23.</p> <p>En lokalplan kan endvidere indeholde bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 2, jf. § 15, stk. 2, nr. 26. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de lempede støjkrav i vejstøjvejledningen og 2007-tillægget i vejledningen om ekstern støj fra virksomheder (Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 fra 2007: "Støj fra veje"; Miljøstyrelsens tillæg fra 2007 til vejledning nr. 5 fra 1984 "Ekstern støj fra virksomheder").</p> <p>Det fremgår ikke af planloven eller af vejledningerne herom, at der i kommuneplanens</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>rammer kan indarbejdes forhold omkring nødvendige støjdæpende tiltag til sikring af overholdelsen af de vejledende støjgrænser.</p> <p>Albertslund Kommune udnytter således via sine lokalplaner de muligheder, planloven giver for at sikre borgerne mod støj. Kommunen har endda fået ændret Fingerplanen, så det blev muligt at etablere landskabet Hyldager Bakker for derved at dæmpe støj fra Holbækmotorvejen i forhold til byudviklingsområdet Hyldagerkvarteret og dele af Albertslund Syd.</p> <p>Albertslund Kommune ser ligeledes frem til et tæt og konstruktivt samarbejde med Vejdirektoratet i forbindelse med arbejdet med Kommuneplan 2026 – 2038 og andre spændende projekter herunder tiltag, der kan dæmpe støjen fra statsvejene.</p>	

4. **ABF (Andelsboligforeningernes fællesrepræsentation), Kreds Midtjylland**

har onsdag den 29. maj 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra formand Jan Saltoft Andersen [midtsjaelland@abfvalgte.dk]

ABF, kreds Midtjylland, der bl.a. omfatter Albertslund Kommune, har med interesse læst det forslag til Planstrategi 2024, der er sendt i høring. Vi har noteret os, at ordet "andelsbolig" kun nævnes 1 gang i [planstrategien](#) [side 13, afsnit 1], hvor det oplyses, at andelsboliger udgjorde 3,6 % af boligmassen i Albertslund i 2019, mens ordet slet ikke indgår i kommunens [Boligstrategi](#) fra 2019. Andelsboliger udgør på landsplan ca. 7 % af den samlede boligmasse [[Social-, Bolig- og Ældreministeriet - Andelsboliger](#)].

Albertslund har i dag 467 andelsboliger fordelt på 14 andelsboligforeninger, hvoraf 12 er medlemmer af ABF. 18 andelsboliger fordelt på 2 foreninger er i etagebyggeri, mens de resterende 449 andelsboliger er tæt/lav rækkehusbebyggelse, 11 af disse foreninger er opført som støttet byggeri, mens den sidste er en selvgroet forening. De 12 tæt/lave foreninger har i alt 11 fælleshuse, idet der i Snebærhaven er 3 foreninger, der deles om 2 fælleshuse. De 449 tæt/lave andelsboliger er alle bygget fra midt firserne og frem til 1990.

Det er altså mere end 30 år siden, der sidst er bygget en andelsbolig i Albertslund.

Vi har noteret os de tanker, der findes i Planstrategien omkring en mindre funktionsopdelte by med udviklingsfokus på blandet bolig og erhverv. Vi kunne ønske os, at der kom et tilsvarende fokus på blandede boligformer – ejerboliger, privat udlejning, almen udlejning, bofællesskaber som Lange Eng og andelsboliger – som en del af den revision af kommuneplanen, der skal fremme en "... hensigtsmæssig boligsammensætning..." [[forslag til planstrategi](#) side 14 sidste afsnit før 5.2.1.2]. De ønsker og målsætninger, der findes i Planstrategien omkring boliger, sociale og økonomiske fællesskaber m.v. stemmer i meget høj grad overens med de temaer og principper, der findes i [ABFs principprogram fra 2022](#).

Andelsboliger betragtes normalt som en mellemvej mellem ejer- og lejeboliger, hvilket ifølge en [CEVEA analyse fra 2022](#) fortsat er tilfældet, idet indkomsterne for personer, der flytter i andelsbolig, ligger mellem indkomsterne for dem, der flytter i henholdsvis ejer- og lejebolig.

Derudover omfatter andelsboligen mange former fra etagebyggeri over tæt/lav rækkehusbyggeri til klynger af fritliggende huse/dobbelthuse og dækker også alle faser af livet fra boliger til unge, over familieboliger til seniorboliger. Det definerende element ved andelsboligerne er, at andelshaverne i fællesskab ejer foreningens ejendom, driver og vedligeholder denne ud fra de beslutninger, som andelshaverne tager på generalforsamlingerne. Det er andelshaverne, der bestemmer, hvad der skal ske, og hvornår det skal ske, men det er også dem, der betaler for gennemførelsen af beslutningerne. Andelshaverne indgår dermed i et økonomisk og socialt fællesskab baseret på demokrati, der også omfatter forskellige fælles aktiviteter og faciliteter som f.eks. fælleshuse, vaskeri og fælles værktøj.

Planloven giver mulighed for at kommunen kan fastsætte krav om at op til 25 % af boligerne i nybyggeri skal være almene boliger. Desværre rummer Planloven ikke muligheder for at kommunerne kan stille tilsvarende krav om en vis andel af andelsboliger. Det så vi i ABF, kreds Midtjylland gerne kom med i en kommende revision af Planloven, idet andelsboligen, som nævnt ovenfor, er en mellemvej mellem ejer- og lejeboliger, og boligafgiften i andelsboliger også fastsættes efter et balanceprincip, idet boligafgiften fastsættes efter de drifts- og vedligeholdelsesomkostninger foreningen har, med skyldigt hensyn til passende henlæggelser til kommende vedligeholdelsesopgaver. Det gælder for andelsboliger som for almene lejeboliger, at ingen skal tjene på driften.

Selv om Planloven ikke rummer mulighed for at stille krav om en vis andel af andelsboliger i nybyggeri, så kan Albertslund Kommune godt vedtage i såvel Planstrategi som Kommuneplan at man vil fremme andelsboligformen. Det har f.eks. Københavns Kommune gjort i deres [Kommuneplanstrategi fra 2023](#), og det afspejles også i den [Kommuneplan](#), der er under udarbejdelse.

Frederiksberg Kommune er gået skridtet videre og har i deres [boligpolitiske udspil fra 2022](#) beskrevet et pilotprojekt på Søndre Fasanvej, hvor et skitseprojekt til den faktiske gennemførelse i denne måned er blevet [godkendt af kommunen](#). Det er værd at bemærke, at Frederiksberg Kommune vil stille kommunegaranti for projektet, hvilket er muligt efter [almenboliglovens](#) § 160 n for den del af gælden, der ligger udover 60 % af pantsikkerhed i ejendommens værdi.

Det er begrænset, hvad der er bygget af nye andelsboliger de sidste 10 år, men noget er der dog sket, f.eks.:

- [Grønttorvet](#): Det gamle grønttorv i Valby er blevet udviklet til en bydel, hvor boligformerne blandes. Her findes ejerboliger, ejerlejligheder, privat og almene udlejningsejendomme og sidst men ikke mindst 3 nybyggede andelsboligforeninger i etagebyggeri. De 3 andelsforeninger omfatter i alt 247 andele med 2-5 værelsesandele i størrelsen fra 70-131 m², som blev revet væk, da de blev sat til salg.
- [Bovieran](#): Har bygget 7 senior andelsboligforeninger i Danmark, hver med 55 andele, der bestemt er et besøg værd. [Bovieran Ishøj](#) er tættest på Albertslund og her, som i alle andre Bovieran byggerier i Danmark er alle andele afsat.

Der er altså helt klart et marked for forskellige former for nybyggede andelsboliger, og Albertslund kan og bør hente en del af de ønskede 10.000 nye borgere ved at kunne tilbyde andelsboliger, der jo også kan indgå i flyttekæder, hvorved der skabes ledige eksisterende boliger i andre boformer.

Boligstrategien fra 2019 nævner, at der i Hersted er potentiale for 12.000 boliger, og at "*Hersted bør således udvikles som en fuld blandet by med en variation i boligtyper, boformer og ejerforhold - herunder også almene boliger*" [[Notat om principper for varieret boligsammensætning i Albertslund](#) side 2, 4. afsnit]. Det bør betyde, at Hersted også kommer til at rumme andelsboliger, og en principiel kommunal målsætning om at f.eks. 5-10 % af disse, svarende til 600-1.200 boliger, bør være andelsboliger bør tilføjes Planstrategien.

Derudover kunne et kvarter eller en del af et kvarter i Vridsløse etableres som en andelsboligforening, ligesom andelsboligformen bestemt bør indgå i en udvikling af den østre del af COOP byen.

En stor del af de kommende boliger bliver formentligt etableret som privat udlejning, og hvis ejeren af en sådan ejendom ønsker at sælge denne, er den omfattet af [lejelovens](#) tilbudspligt [kapitel 24], der betyder at lejerne skal have tilbudt ejendom til samme pris som den potentielle køber med henblik på at etablere en andelsboligforening. Vi kan selvfølgelig sætte os til at vente på sådanne salgssituationer, men erfaringerne viser, at det er svært for lejerne indenfor den korte frist de får, typisk 10 uger, for en tilstrækkelig stor del af dem at beslutte sig til køb og sikre at de også kan finansiere dette. Her bør der udvises rettidig omhu, så der nybygges etage og tæt/lav boliger, der fra starten af er andelsboliger.

ABF, kreds Midtsjælland skal hermed foreslå og anbefale, at Planstrategien, såvel som den heraf følgende kommuneplan revision, udvides med:

- Fokus på en by med blandede boformer, fra ejerboliger over andelsboliger til private og almene udlejningsejendomme
- Bemærkninger der viser, at andelsboligformen indgår som et vigtigt og væsentligt element i den byudvikling, der skal sikre et Albertslund for alle med 10.000 nye borgere
- Principielle målsætninger om at en andel på f.eks. 5-10 % af boliger i Hersted bør være andelsboliger, og at der skal arbejdes for og planlægges med andelsboliger i Vridsløse og ikke mindst den østre del af COOP byen
- En principiel beslutning om, at kommunen vil være positiv indstillet på at stille kommunegaranti i henhold til lejeloven i forbindelse med andelsboligprojekter.

ABF, kreds Midtsjælland står meget gerne til rådighed for en dialog med kommunen om andelsboligernes rolle i det Albertslund vi stræber efter.

Med venlig hilsen

Jan Saltoft Andersen

Kredsformand

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget								
<p>4.1 Fokus på en by med blandede boformer, fra ejerboliger over andelsboliger til private og almene udlejningsejendomme</p> <p>Vi har noteret os de tanker, der findes i Planstrategien omkring en mindre funktionsopdelt by med udviklingsfokus på blandet bolig og erhverv. Vi kunne ønske os, at der kom et tilsvarende fokus på blandede boligformer – ejerboliger, privat udlejning, almen udlejning, bofællesskaber som Lange Eng og andelsboliger – som en del af den revision af kommuneplanen, der skal fremme en "... hensigtsmæssig boligsammensætning..." [forslag til planstrategi side 14 sidste afsnit før 5.2.1.2]. De ønsker og målsætninger, der findes i Planstrategien omkring boliger, sociale og økonomiske fællesskaber m.v. stemmer i meget høj grad overens med de temaer og principper, der findes i ABFs principprogram fra 2022.</p> <p>Andelsboliger betragtes normalt som en mellemvej mellem ejer- og lejeboliger, hvilket ifølge en CEVEA analyse fra 2022 fortsat er tilfældet, idet indkomsterne for personer, der flytter i andelsbolig, ligger mellem indkomsterne for dem, der flytter i henholdsvis ejer- og lejebolig. Derudover omfatter andelsboligen mange former fra etagebyggeri over tæt/lav rækkehusbyggeri til klynger af fritliggende huse/dobbelthuse og dækker også alle faser af livet fra boliger til unge, over familieboliger til seniorboliger. Det definerende element ved andelsboligerne er, at andelshaverne i fællesskab ejer foreningens ejendom, driver og vedligeholder denne ud fra de beslutninger, som andelshaverne tager på generalforsamlingerne. Det er andelshaverne, der bestemmer, hvad der skal ske, og hvornår det</p>	<p>4.1 Fokus på en by med blandede boformer, fra ejerboliger over andelsboliger til private og almene udlejningsejendomme</p> <p>Albertslund Kommune arbejder for en by med blandede boligformer, og det fremgår således af Kommuneplan 2022 – 2034, at (p. 73):</p> <p><i>"I forlængelse af borgersamlingens anbefalinger skal Albertslund have et varieret og attraktivt udbud af boliger i god kvalitet, der skal sikre en bæredygtig bolig- og befolknings-sammensætning. Fællesskaber i boligområderne er en af de bærende kvaliteter i Albertslund, og borgersamlingen anbefaler derfor, at nye boligområder bygges op omkring fælleshuse.</i></p> <p><i>Med afsæt i verdensmålene skal byudvikling og fornyelse af den eksisterende boligmasse tilføje de boligtyper, byen mangler for at favne en bredere demografisk sammensætning".</i></p> <p>Endvidere fremgår det af Kommuneplan 2022 – 2034 (p. 70), at Albertslund har i alt ca. 13.000 boliger, hvoraf langt de fleste boliger i Albertslund er almene lejeboliger. Omkring en tredjedel af kommunens borgere bor i ejerbolig.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Tabel 5: Boligformer i Albertslund Kommune</th> </tr> <tr> <th>Udlejningsforhold</th> <th>I procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Beboet af ejer</td> <td>32,2</td> </tr> <tr> <td>Beboet af lejer i privat lejebolig</td> <td>7,4</td> </tr> </tbody> </table>	Tabel 5: Boligformer i Albertslund Kommune		Udlejningsforhold	I procent	Beboet af ejer	32,2	Beboet af lejer i privat lejebolig	7,4	<p>4.1 Fokus på en by med blandede boformer, fra ejerboliger over andelsboliger til private og almene udlejningsejendomme</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
Tabel 5: Boligformer i Albertslund Kommune										
Udlejningsforhold	I procent									
Beboet af ejer	32,2									
Beboet af lejer i privat lejebolig	7,4									

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering		Ændringsforslag til planforslaget								
<p>skal ske, men det er også dem, der betaler for gennemførelsen af beslutningerne. Andelshaverne indgår dermed i et økonomisk og socialt fællesskab baseret på demokrati, der også omfatter forskellige fælles aktiviteter og faciliteter som f.eks. fælleshus, vaskeri og fælles værktøj.</p> <p>Planloven giver mulighed for at kommunen kan fastsætte krav om at op til 25 % af boligerne i nybyggeri skal være almene boliger. Desværre rummer Planloven ikke muligheder for at kommunerne kan stille tilsvarende krav om en vis andel af andelsboliger. Det så vi i ABF, kreds Midtsjælland gerne kom med i en kommende revision af Planloven, idet andelsboligen, som nævnt ovenfor, er en mellemvej mellem ejer- og lejeboliger, og boligafgiften i andelsboliger også fastsættes efter et balanceprincip, idet boligafgiften fastsættes efter de drifts- og vedligeholdelsesomkostninger foreningen har, med skyldigt hensyn til passende henlæggelser til kommende vedligeholdelsesopgaver. Det gælder for andelsboliger som for almene lejeboliger, at ingen skal tjene på driften.</p>	<table border="1"> <tr> <td>Beboet af lejer i almen lejebolig</td> <td>49,9</td> </tr> <tr> <td>Beboet af lejer i almene kollegierne</td> <td>11,1</td> </tr> <tr> <td>Uoplyst</td> <td>0,4</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>Kilde: Danmarks Statistik BOL101 2020</i></td> </tr> </table>	Beboet af lejer i almen lejebolig	49,9	Beboet af lejer i almene kollegierne	11,1	Uoplyst	0,4	<i>Kilde: Danmarks Statistik BOL101 2020</i>			
Beboet af lejer i almen lejebolig	49,9										
Beboet af lejer i almene kollegierne	11,1										
Uoplyst	0,4										
<i>Kilde: Danmarks Statistik BOL101 2020</i>											
	<p>Det nævnes i bemærkningerne fra ABF, fremgår det af forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at i Albertslund er 60,2 % af boligmassen almen, 32,6 % er ejerboliger og 3,6 % er andelsboliger.</p>										
	<p>Det er et generelt princip i planloven, at der ikke kan planlægges for en bestemt ejer- eller brugerreds. Derimod kan det fremgå af en lokalplan, at boliger eller bygninger forudsættes anvendt af en mere ubestemt brugergruppe, f.eks. at der skal være tale om ældre- eller ungdomsboliger, men der kan som udgangspunkt ikke stilles nærmere krav til beboernes alder og beskæftigelse, herunder at boliger skal forbeholdes personer under uddannelse. Dog med undtagelse af førnævnte regler om almene boliger.</p>										
	<p>Med hensyn til de almene boliger giver planloven (LBK nr. 572 af 29/05/2024) mulighed for i § 1, stk. 2, nr. 7 "at alsidighed i boligsammensætningen fremmes gennem mulighed for planlægning for almene boliger i byerne".</p>										

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>I henhold til planlovens § 15, stk. 2, nr. 11 jf. Almenboliglovens § 119 a m.v. (LBK nr. 1343 af 24/11/2023), kan en kommune i en lokalplan beslutte, at op til 25 % af boligmassen i et nyt boligområde skal være almene boliger. Boligmasse kan opgøres enten som antal boligenheder eller etageareal.</p> <p>Kommunalbestyrelsen kan i forbindelse med krav om almene boliger også kræve, at de pågældende boliger i nærmere angivet omfang skal være almene ungdomsboliger. Sådanne ungdomsboliger skal udlejes til studieaktive uddannelsessøgende eller til andre unge med særligt behov.</p> <p>At der skal være tale om et nyt boligområde, skal forstås bredt, og man kan derfor hverken anvende muligheden i et område, der faktisk anvendes til boligformål eller et område, der er udlagt til boligformål i en byggeretsgivende lokalplan.</p> <p>For at kunne stille krav om almene boliger i en lokalplan, skal der først vedtages retningslinjer og rammer for beliggenheden af almene boliger i kommuneplanen jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2 og § 11 b, stk. 1, nr. 1.</p> <p>Den seneste planlovsændring af 28. december 2023 giver endvidere mulighed for at planlægge specifikt for private ungdomsboliger forbeholdt</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>personer under uddannelse jf. 15. stk. 2, nr. 8 (LBK nr. 572 af 29/05/2024).</p> <p>Det er ligeledes korrekt, som ABF bemærker, at planloven ikke har tilsvarende regler for andelsboliger.</p> <p>Det kan forventes, at de nye boliger i byudviklingsområder vil være private udlejningsboliger i de første 5 efter færdiggørelsen, således at bygherre/grundejer ikke skal betale moms ved salg af boliger jf. PwC's momsvejledning 2024. Herefter kan det forventes, at boliger bliver udbudt som ejerboliger, medmindre lejere går sammen og danner en andelsboligforening jf. § 196 i lejeloven (Lov nr. 341 af 22/03/2022).</p> <p>Albertslund Kommune kan således ikke bestemme hvilke boformer, der kommer i byudviklingsområderne udover de ovennævnte undtagelser.</p>	
<p>4.2 Bemærkninger der viser, at andelsboligformen indgår som et vigtigt og væsentligt element i den byudvikling, der skal sikre et Albertslund for alle med 10.000 nye borgere</p> <p>Selv om Planloven ikke rummer mulighed for at stille krav om en vis andel af andelsboliger i nybyggeri, så kan Albertslund Kommune godt vedtage i såvel Planstrategi som Kommuneplan at man vil fremme andelsboligformen. Det har</p>	<p>4.2 Bemærkninger der viser, at andelsboligformen indgår som et vigtigt og væsentligt element i den byudvikling, der skal sikre et Albertslund for alle med 10.000 nye borgere</p> <p>Det er korrekt, at det fremgår af København Kommunes Planstrategi 2023 – Fremtidens klimavenlige hovedstad (p. 42) og forslag til Kommuneplan 2024 – 2036 (p. 46), at:</p>	<p>4.2 Bemærkninger der viser, at andelsboligformen indgår som et vigtigt og væsentligt element i den byudvikling, der skal sikre et Albertslund for alle med 10.000 nye borgere</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>f.eks. Københavns Kommune gjort i deres Kommuneplanstrategi fra 2023, og det afspejles også i den Kommuneplan, der er under udarbejdelse.</p>	<p><i>"Almene boliger er en central brik i udviklingen af en tilgængelig by for alle. Og tilsvarende er andelsboliger, private udlejningsboliger og ejerboliger vigtige elementer i fortsat at udvikle byen med forskellige typer af boliger til mennesker med forskellige ønsker og behov".</i></p> <p>Og (p. 47 i forslag til Københavns Kommuneplan 2024 – 2036):</p> <p><i>"Et balanceret boligudbud – En by for alle er en by med mange forskellige slags boliger; almene boliger, ejerboliger, andelsboliger og private udlejningsboliger, der hver især bidrager med forskellige kvaliteter til byen".</i></p> <p>I forslag til Københavns Kommuneplan 2024 – 2036 står der endvidere følgende i planens hovedstruktur (p. 68):</p> <p><i>"Københavns Kommune arbejder for, at kommunerne får flere redskaber til at sikre et boligmarked i balance.</i></p> <p><i>Det kan fx være ved, at staten giver adgang til at stille krav om ejerboliger og andelsboliger i nye lokalplaner eller ved, at kommunerne får mulighed for at gennemføre rækkefølgeplanlægning i lokalplaner, eller give betingede byggetilladelser så almene boliger opføres i samme takt som andet byggeri.</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>Det kan også være ved, at staten adresserer de økonomiske rammevilkår, der påvirker udviklingen på boligmarkederne i de større byer. Det kan fx være ved at justere moms- og skatteregler og sidestille ejer- og lejeboliger eller ved at give bedre vilkår og lånemuligheder til finansiering af andelsboliger og byggefællesskaber”.</i></p> <p>Det fremgår således af ovenstående, at København Kommune ligeledes er lovgivningsmæssigt begrænset i at fremme andelsboliger jf. punkt 4.1.</p> <p>I forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle er der lagt op til, at forvaltningen i forbindelse med arbejdet af den delvise revision af kommuneplanen, vil se på (p. 14):</p> <p><i>”hvordan en hensigtsmæssig boligsammensætning fremmes, herunder om det skal reguleres gennem boligstørrelser og/eller andre virkemidler og eventuel variere mellem byudviklingsområderne. Den nuværende boligsammensætning i kommunen, bæredygtighed, boligmarked og familiemønstre vil indgå i overvejelserne om, hvordan der opnås den bedst mulige boligsammensætning i forhold til strategien om at tiltrække 10.000 nye borgere til kommunen”.</i></p> <p>Perspektivet om at fremme andelsboliger vil indgå i det kommende arbejde med</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	kommuneplanrevisionen og målsætningen om at videreudvikle Albertslund som en by med blandede funktioner, herunder forskellige former for boliger.	
<p>4.3 Principielle målsætninger om at en andel på f.eks. 5-10 % af boliger i Hersted bør være andelsboliger, og at der skal arbejdes for og planlægges med andelsboliger i Vridsløse og ikke mindst den østre del af COOP byen</p> <p>Der er altså helt klart et marked for forskellige former for nybyggede andelsboliger, og Albertslund kan og bør hente en del af de ønskede 10.000 nye borgere ved at kunne tilbyde andelsboliger, der jo også kan indgå i flyttekæder, hvorved der skabes ledige eksisterende boliger i andre boformer.</p> <p>Boligstrategien fra 2019 nævner, at der i Hersted er potentiale for 12.000 boliger, og at <i>"Hersted bør således udvikles som en fuld blandet by med en variation i boligtyper, boformer og ejerforhold - herunder også almene boliger"</i> [Notat om principper for varieret boligsammensætning i Albertslund side 2, 4. afsnit]. Det bør betyde, at Hersted også kommer til at rumme andelsboliger, og en principiel kommunal målsætning om at f.eks. 5-10 % af disse, svarende til 600-1.200 boliger, bør være andelsboliger bør tilføjes Planstrategien. Derudover kunne et kvarter eller en del af et kvarter i Vridsløse etableres som en andelsboligforening, ligesom andelsboligformen bestemt bør indgå i en udvikling af den østre del af COOP byen.</p>	<p>4.3 Principielle målsætninger om at en andel på f.eks. 5-10 % af boliger i Hersted bør være andelsboliger, og at der skal arbejdes for og planlægges med andelsboliger i Vridsløse og ikke mindst den østre del af COOP byen</p> <p>Det fremgår af besvarelse af punkt 4.1, at forvaltningen ikke har hjemmel til at udarbejde retningslinjer i den delvise revision af kommuneplanen herom. Det såkaldte <i>"Lokalplanplankatalog"</i> i planlovens § 15, stk. 2 (LBK nr. 572 af 29/05/2024) giver heller ikke mulighed for at udarbejde bestemmelser herom i de byggeretsgivende lokalplaner.</p> <p>Det vil således være en målsætning, der kun kan opnås ved at prøve at påvirke bygherrerne i de forskellige byudviklingsområder til at bygge boliger til dette formål, eller ved at påvirke staten til at ændre planlovens regler jf. besvarelsen af punkt 4.2.</p>	<p>4.3 Principielle målsætninger om at en andel på f.eks. 5-10 % af boliger i Hersted bør være andelsboliger, og at der skal arbejdes for og planlægges med andelsboliger i Vridsløse og ikke mindst den østre del af COOP byen</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>En stor del af de kommende boliger bliver formentligt etableret som privat udlejning, og hvis ejeren af en sådan ejendom ønsker at sælge denne, er den omfattet af lejelovens tilbudspligt [kapitel 24], der betyder at lejerne skal have tilbudt ejendom til samme pris som den potentielle køber med henblik på at etablere en andelsboligforening. Vi kan selvfølgelig sætte os til at vente på sådanne salgssituationer, men erfaringerne viser, at det er svært for lejerne indenfor den korte frist de får, typisk 10 uger, for en tilstrækkelig stor del af dem at beslutte sig til køb og sikre, at de også kan finansiere dette. Her bør der udvises rettidig omhu, så der nybygges etage og tæt/lav boliger, der fra starten af er andelsboliger.</p>		
<p>4.4 En principiel beslutning om, at kommunen vil være positiv indstillet på at stille kommunegaranti i henhold til lejeloven i forbindelse andelsboligprojekter.</p> <p>Frederiksberg Kommune er gået skridtet videre og har i deres boligpolitiske udspil fra 2022 beskrevet et pilotprojekt på Søndre Fasanvej, hvor et skitseprojekt til den faktiske gennemførelse i denne måned er blevet godkendt af kommunen. Det er værd at bemærke, at Frederiksberg Kommune vil stille kommunegaranti for projektet, hvilket er muligt efter almenboliglovens § 160 n for den del af gælden, der ligger udover 60 % af pantsikkerhed i ejendommens værdi.</p>	<p>4.4 En principiel beslutning om, at kommunen vil være positiv indstillet på at stille kommunegaranti i henhold til lejeloven i forbindelse andelsboligprojekter.</p> <p>ABF henviser blandt andet til en artikel i Frederiksbergnyt fra fredag den 10. maj 2024, hvoraf det for eksempel fremgår:</p> <p><i>"Fonden for Billige Boliger har fremsendt et skitseforslag til et bofællesskab for seniorer med 20 boliger på Sdr. Fasanvej 26. Byggeriet skal opføres på en grund, som Frederiksberg Kommune skal sælge til fonden, og byggeriet planlægges opført som ustøttede andelsboliger med kommunal garantistillelse i henhold til lov om almene boliger. Ideen er at Frederiksbergborgere, der har boet mindst 2 år i kommunen</i></p>	<p>4.4 En principiel beslutning om, at kommunen vil være positiv indstillet på at stille kommunegaranti i henhold til lejeloven i forbindelse andelsboligprojekter.</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>skal have fortrinsret til at kunne købe en andelsbolig i byggeriet.</i></p> <p><i>Derved håbes det, at de kan sættes gang i noget "bolig-rotation", hvor ældre der bor i større lejligheder kan vælge at flytte ud på Sønder Fasanvej, mens yngre børnefamilier kan overtage de ledige store lejligheder. Byggeriet opføres forøvrigt som "spekulationsfrie andelsboliger", hvor indskuddets værdi er låst fast og bliver pristalsreguleret...".</i></p> <p>Byudviklingsområdernes grunde i Albertslund Kommune er privat ejet med undtagelse af Hyldagerkvarteret, der er kommunalt ejet. Ved et eventuelt salg af Hyldagerkvarteret vil prissætningen af denne grund afhænge af hvilke vilkår, kommunalbestyrelsen sætter for salget af grunden. Jo flere vilkår i udbudsmaterialet, desto lavere bliver salgsprisen for grunden, og derved færre indtægter til kommunen.</p> <p>Det vil derfor være et politisk valg og dermed beslutning om, hvorvidt der f.eks. skal være vilkår om andelsboliger for området eller et salg af grunden uden vilkår herom. Det er ligeledes en politisk beslutning, hvorvidt det prioriteres at stille kommunale garantier for andelsboliglån til private personer, hvor der er en risiko for, at garantierne skal indfris, hvilket kan belaste den kommunale økonomi negativt.</p> <p>Disse politiske beslutninger henhører ikke til indholdet af Planstrategi 2024 – <i>Albertslund for</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<i>alle</i> eller den kommende delvise revision af kommuneplanen.	

5. Glostrup Kommune, Center for Miljø og Teknik, Rådhusparken 2, 2600 Glostrup

har torsdag den 13. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra byplanlægger Jannik Mikkelsen [plan@glostrup.dk]

Kære Albertslund Planafdeling

Glostrup kommune har modtaget forslag til kommuneplanstrategien Planstrategi 2024 – *Albertslund for alle*. Glostrup Kommune har ingen bemærkninger til forslaget til planstrategien. Vi ser frem til at se jeres kommende kommuneplan og til dialog jf. den politiske aftale fra juni 2022 mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>5.1 Den politiske aftale mellem Glostrup og Albertslund Kommune</p> <p>Vi ser frem til at se jeres kommende kommuneplan og til dialog jf. den politiske aftale fra juni 2022 mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune.</p>	<p>5.1 Den politiske aftale mellem Glostrup og Albertslund Kommune</p> <p>Albertslund Kommune ser ligeledes frem til et godt og konstruktivt samarbejde mellem vores kommuner i henhold til Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, hvori der blandt andet står (udvalgte uddrag):</p> <p>"Intentionerne bag aftalen (p. 2) <i>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 væsentligt betydning for Glostrup udvikling, jf. planlovens § 29 b.</i></p> <p><i>Aftalen skal ikke tage hånd om den generelle trafikudvikling, der må forventes i hovedstadsområdet, men alene mertrafik afledt af byudviklingen i Hersted Industripark.</i></p>	<p>5.1 Den politiske aftale mellem Glostrup og Albertslund Kommune</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>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.</i></p> <p>Punkt 2.1 (p. 3) <i>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...</i></p> <p>Punkt 5.2 (p. 5) <i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>2. Der foretages ingen geometriske udbygninger i krydset Gl. Landevej/O3, som kan medvirke til at forbedre trafikafviklingen. Den ligeud og</i></p>	

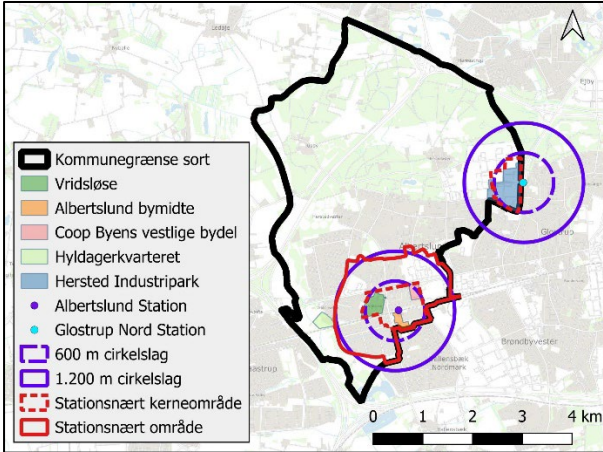
Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>højresvingende trafik mod Glostrup begrænses med kort grøntid.</i></p> <p><i>3. I takt med byudviklingen etableres ekstra signalanlæg på Fabriksparken. Signalanlæggene vil alt andet lige forringe fremkommeligheden på Fabriksparken. Efter behov kan signalanlæggene tilpasses, så de er i modfase for gennemkørende trafik, hvorved rejsetiden øges.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p>Punkt 5.6 (p. 6) <i>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.</i></p> <p>Punkt 5.7 (p. 6) <i>Monitoreringen af boligkapaciteten er bundet op på en møderække mellem kommunernes</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>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.</i></p> <p>Punkt 5.8 (p. 6) <i>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”.</i></p>	

6. Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby

har onsdag den 26. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra udviklingschef Peter Rosbak Juhl [prj@moviatrafi.dk]

Albertslund Kommune har den 3. maj fremsendt forslag til *Planstrategi 2024 Albertslund for alle* i høring med frist til den 30. juni. Movia kvitterer for muligheden for at afgive høringssvar og dermed bidrage til at styrke sammenhæng mellem byplanlægning og udvikling af den kollektive mobilitet.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>6.1 Sammenhæng mellem Movias Mobilitetsplan og kommuneplanen</p> <p>Helt overordnet foreslår Movia, at en ny planstrategi afspejler et styrket samarbejde og en dialog om sammenhængende kollektiv mobilitets betydning for den kommunale planlægning. Grøn og bæredygtig kollektiv mobilitet skaber gode rammer for erhverv og uddannelse og bidrager til at sikre vækst og udvikling og vil desuden være med til at bidrage til den grønne omstilling bl.a. i form af CO2-reduktioner i transportsektoren.</p> <p>Movia ønsker således med høringssvaret at bidrage til mobilitetsperspektivet i kommunen med afsæt i sammenhængen mellem kommuneplanstrategien og Movias Mobilitetsplan. I Mobilitetsplanen fastlægges det strategiske net på baggrund af lov om trafikkselskaber, hvor kommuner og regioner beslutter, hvilke linjer der er en del af det strategiske net. Det er særligt vigtigt, at der planlægges for gode korrespondancer for busserne i det strategiske net i forhold til tog og letbane, fordi det er her, at langt de fleste passagerer er.</p> <p>Kommuneplanstrategien er delt op i en række underkapitler, som dette høringssvar er organiseret efter:</p>	<p>6.1 Sammenhæng mellem Movias Mobilitetsplan og kommuneplanen</p> <p>Albertslund Kommune arbejder for at styrke den kollektive trafik med fokus på at øge den kollektive mobilitet. Alle Albertslunds byudviklingsområder med undtagelse af Hyldagerkvarteret ligger således i de stationsnære områder.</p>  <p><i>Figur 1: Byudviklingsområdernes stationsnærhed i forhold til Albertslund Station og letbanestation Glostrup Nord.</i></p>	<p>6.1 Sammenhæng mellem Movias Mobilitetsplan og kommuneplanen</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>Stationsnærhedsprincippet er det overordnede lokaliseringsprincip i landsplandirektivet for Hovedstadsområdet planlægning, den såkaldte "<i>Fingerplan</i>". Stationsnærhedsprincippet skal sikre en tæt sammenhæng mellem byudvikling og infrastruktur, primært i form af kollektiv transport med tog, og dermed mindske trængsel på vejnettet i myldretiden samt trafikens negative konsekvenser i form af støj, luftforurening herunder CO₂-emissioner og trafikuheld samt begrænse byudvikling på bar mark.</p> <p>Det fremgår således af § 11, stk. 2 i Fingerplan 2019, at afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i et principielt 1.200 m cirkelslag. Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.</p> <p>Med hensyn til, at "<i>Det er særligt vigtigt, at der planlægges for gode korrespondancer for busserne i det strategiske net i forhold til tog og letbane</i>" fremgår det således af forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at (p. 19):</p> <p><i>"Anlægget af letbanen i Ring 3 er i fuld gang, og forventes ibrugtaget i 2025. Den nye forbindelse med en letbane i Ring 3 skaber et behov for at gentænke og tilpasse busnettet i Albertslund Kommune med fokus på, at det skal være</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>attraktivt og let at benytte det kollektive transportsystem. Det forventes, at der vil blive etableret nye stoppesteder. Det enkelte stoppested er dog sjældent slutdestinationen, hvorfor også nye gang- og cykelstier, cykelstativer og lignende faciliteter kan blive nødvendige”.</i></p> <p>Det er forvaltningens vurdering, at Planstrategi 2024 – <i>Albertslund for alle</i> lægger op til, at der i den delvise revision af kommuneplanen skal ses på, hvorledes den kollektive mobilitet kan øges i henhold til intensionerne i Movias forslag til Mobilitetsplan 2024. Perspektiverne fra dette høringssvar vil indgå i arbejdet.</p>	
<p>6.2 Samspelet mellem byomdannelsen af Hersted og den kollektive trafik</p> <p><u><i>Vision for byens udvikling</i></u> I Planstrategi 2020 blev det opsat kriterier for planlægningen af nye områder, hvor særligt kriteriet ”Arealer, der infrastrukturelt er velforsynede og understøtter den kollektive trafik.” spiller fint sammen med målsætningerne i Movias forslag til Mobilitetsplan 2024. Derfor er det vigtigt at omdannelsen af Hersted Industripark har fortsat har fokus på at styrke sammenspelet mellem den kollektiv transport med både letbane, bus og S-tog.</p>	<p>6.2 Samspelet mellem byomdannelsen af Hersted og den kollektive trafik</p> <p>Se besvarelse af punkt 6.1.</p>	<p>6.2 Samspelet mellem byomdannelsen af Hersted og den kollektive trafik</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>6.3 Parkeringsnormer og erfaringer fra andre kommuner</p> <p><u><i>Parkering</i></u></p>	<p>6.3 Parkeringsnormer og erfaringer fra andre kommuner</p>	<p>6.3 Parkeringsnormer og erfaringer fra andre kommuner</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>Som det fremgår af oversigten, har Albertslund Kommune besluttet at arbejde med parkering i den kommende revision af kommuneplanen. Parkering er et vigtigt og komplekst virkemiddel i den samlede kommunale by- og trafikplanlægning, så her kan der med fordel hentes inspiration og erfaringer fra andre kommuner som ligeledes har arbejdet med emnet. Både parkeringsnormer for nye byområder og anvisninger for indretning af parkeringsarealer kan understøtte de målsætninger for øget bæredygtig transport, som findes i planstrategien.</p> <p>I forbindelse med den kommende revision af kommuneplanen, kan Movia tilbyde at facilitere netværk og kontakter til øvrige kommuner, som har gennemgået lignende revisioner, samt dele nyeste viden om emnet.</p>	<p>Albertslund Kommunes forvaltning søger altid nye samarbejds muligheder, der kan styrke vores viden inden for alle fagområderne herunder den grønne omstilling.</p> <p>I forbindelse med arbejdet med den gældende Kommuneplan 2022 – 2034 blev der blandt andet set på, hvorledes andre kommuner både i Danmark og andre steder i Europa samt videnskabelige rapporter og juridisk bistand herom havde forsøgt sig med og undersøgt forholdene omkring delebilsordninger og tilhørende faciliteter herunder parkeringsnormer.</p> <p>I den kommende delvise revision af kommuneplanen fortsætter forvaltningen med at søge efter ny viden og erfaringer inden for alle fagområderne, og vil selvfølgelig kontakte Movia om informationer herom, såfremt det bliver nødvendigt.</p>	<p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>6.4 Miljøklasser og anlæg til opladning af elbusser</p> <p><i>Erhvervsudvikling</i> En effektiv og grøn kollektiv trafik kræver adgang til strategisk velplacerede garageanlæg. Jo tættere et garageanlæg ligger på området bussen betjener, jo mere reduceres tomkørsel uden passagerer, og dermed reduceres omkostningerne. Med omstilling til el-busser bliver nærhed til garagerne endnu vigtigere, som følge af el-bussernes begrænsede rækkevidde og større arealbehov til ladeudstyr på garagerne.</p>	<p>6.4 Miljøklasser og anlæg til opladning af elbusser</p> <p>Det er hensigten, at forvaltningen i den delvise revision af kommuneplanen vil se hvilke virksomheder, der skal indplaceres i de 7 forskellige afstandsklasse, de såkaldte "miljøklasser" jf. Miljøministeriets "Håndbog om Miljø og Planlægning" fra november 2004 eller Kommuneplan 2022 – 2034, side 128.</p> <p>Forvaltningen er allerede i gang med at udarbejde et notat herom, og der er overvejelser omkring,</p>	<p>6.4 Miljøklasser og anlæg til opladning af elbusser</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>I dag er miljøkravene til garageanlæg minimum klasse 4 og evt. højere, da der er en del natakativitet på garageanlæggene i form af rengøring, vask af busser mv. Det er væsentligt, at der fremadrettet er mulighed for at etablere virksomheder med disse miljøklasser i Albertslund Kommune, og Movia opfordrer til, at der er taget højde for denne udvikling i kommunens planlægning.</p>	<p>hvorvidt et garageanlæg kun med elbusser skal indplaceres i afstandsklasse 4 eller lavere klasser, eftersom disse elbusser ikke har en støjende og osende dieselmotor. Elbusser og tilhørende ladefaciliteter kan dog have meget højfrekvente lyde, der kan være til gene for de omkringliggende beboelser til disse anlæg.</p> <p>Forvaltningen vil gerne udveksle viden med Movia omkring disse anlæg med ladefaciliteter til elbusser, således at det kan klarlægges, hvor meget disse anlæg støjer, og derved hvilken miljøklasse disse anlæg skal indplaceres i.</p>	
<p>6.5 Stoppestedernes mulighed for elektriske ramper</p> <p><u>Trafik</u> Med fokusområdet Trafik og Trafikanlæg ønsker Albertslund Kommune "at se på, hvordan den fysiske planlægning kan bidrage til at fastholde og udvikle det allerede eksisterende stisystem i kommunen". Hermed er det kommunens hensigt at forbedre adgangen mellem det eksisterende separerede stisystem og det øvrige vej- og stinet, som i højere grad er kombinationer af veje, stier og fortov.</p> <p>I arbejdet for at opnå bedre tilgængelighed til den kollektive transport, og særligt i busser, har Movia indført elektriske ramper som en standard ved udbud af nye buslinjer. Dette tiltag vil fremme adgangen til bussen, så det er lettere at komme ind med f.eks. kørestol, rollator og barnevogn. Ligeledes har Movia indført gratis adgang for</p>	<p>6.5 Stoppestedernes mulighed for elektriske ramper</p> <p>Albertslund Kommune vil altid gerne have et tæt samarbejde med Movia omkring busstoppesteder i Albertslund og opgraderingen heraf, således at det bliver muligt at anvende de nye faciliteter, som Movia stiller til rådighed.</p> <p>Det skal dog bemærkes, at sådanne opgraderingen af busstoppestederne kan anlægsmæssigt være omkostningsfulde. Det vil således være en politisk prioritering, hvorvidt og i hvilket omfang, at busstoppesteder skal opgraderes til disse nye faciliteter, som Movia tilbyder.</p>	<p>6.5 Stoppestedernes mulighed for elektriske ramper</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>cykler i busnettet, hvilket betyder, at man i langt højere grad kan komme til og fra sin destination uden at skulle cykle hele turen eller kan forlænge sin tur ved at benytte sig af en af buslinjerne.</p> <p>For at udnytte nye adgangsforhold til kommende busser bliver det fremover vigtigt, at der er gode adgangsforhold mellem stoppestederne og Albertslunds stisystem. Her vil det være oplagt at se på relevante stoppesteder og deres eventuelle behov for opgraderinger og tilpasninger og Movia bidrager gerne med udpegning og sparring til sådanne tiltag.</p>		
<p>6.6 Et styrket samarbejde mellem Movia og Albertslund Kommune</p> <p><i>Et styrket samarbejde</i> Movia deltager gerne i Kommunes indsats for at omsætte Planstrategi 2024's mål i til konkrete indsatser og projekter.</p> <p>Movia kan således tilbyde mobilitetsrådgivning og sparring om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hvordan gode kollektive mobilitetsløsninger kan indtænkes fra start i planlægningen af nye by-, bolig- og erhvervsområder. - Hvordan sti- og vejplanlægning samt mobilitetsplaner kan understøtte og styrke byudvikling, vækst og bosætning. - Hvordan konkrete tiltag og initiativer kan implementeres lokalt i forhold til at sikre god kollektiv mobilitet for borgerne til virksomheder, uddannelsesinstitutioner og skoler. 	<p>6.6 Et styrket samarbejde mellem Movia og Albertslund Kommune</p> <p>Albertslund Kommune ser ligeledes frem til et godt og konstruktivt samarbejde med Movia for at fremme den grønne omstilling, og som nævnt i punkt 6.3 søger forvaltningen altid nye samarbejds muligheder, der kan styrke vores viden inden for alle fagområderne herunder den grønne omstilling.</p>	<p>6.6 Et styrket samarbejde mellem Movia og Albertslund Kommune</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>- Hvordan et kommende nyt busnet kan give sit vigtige bidrag til sammenhæng på tværs og sikre passagerer til den kommende letbanestation "Hersted Industripark" i Albertslund Kommune.</p> <p>Movia ser frem til fortsat at bidrage med rådgivning om de bedste grønne løsninger, både i forbindelse med udbud af den kollektive transport og i det videre planlægningsarbejde sammen med Albertslund Kommune. Movia vil i den forbindelse gerne tilbyde et møde, hvor den fremadrettede indsats for at sikre sammenhængende, attraktiv mobilitet kan drøftes nærmere, herunder Movias bistand hertil.</p> <p>Venlig hilsen</p> <p>Peter Rosbak Juhl, udviklingschef</p>		

7. Danske Handicaporganisationer Albertslund

har fredag den 21. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra formand Bjarke Juul

Emne: Høringssvar til de enkelte udvalg

Med henvisning til, de anmodninger vi af og til får via mail om fremsendelse af høringssvar, fra Albertslund kommunes Handicapråd, til de enkelte dagsordener for de forskellige udvalg, fremsendes hermed følgende kommentarer.

Vi anerkender, at vi modtager opfordring til fremsendelse af høringssvar, til de sager der findes på dagsordener til de enkelte udvalg.

Det er også udmeldt, fra de medlemmer af Handicaprådet som repræsenterer kommunalbestyrelsen, at de ikke deltager i udarbejdelse af høringssvar.

Vi har siden oprettelsen, af kommunens Handicapråd (for mere end 15 år siden) fremsendt rigtig mange høringssvar på stort set alle områder – men det har ikke medført respons af nogen betydning, hverken skriftlig eller mundtlig.

Handicaprådet er, som det fremgår af bestemmelser for rådets virke oprettet for, at det skal have alle sager forelagt, som har betydning for mennesker med handicap og dermed komme med anbefalinger, som kan medvirke til at nedbryde de barrierer, som gør at mennesker med handicap ikke kan fungere på samme måde, som øvrige hvis ikke disse barrierer nedbrydes – afhjælpes.

På rådhuset, er der i juni måned 2024 ophængt en fotoudstilling skabt af Andreas Haubjerg og med forord af Casper Eric med overskriften "*At høre Til*". Der er 20 billeder, med tilhørende historie om 20 forskellige personer, som hver for sig har beskrevet deres handicap. Det vil ikke være svært at forstå at disse 20 personer vil have behov for, 20 forskellige måder at blive hjulpet på lige fra det man ikke kan se, til fysiske tilretninger på alle områder, når det gælder huse – områder – transport og des lige. Derfor er det ikke muligt at opdele personer med handicap i f.eks. 4 kategorier som indeholder mulige initiativer for, at afhjælpe – det vil nødvendigvis være nødvendigt at forholde sig til hver enkelt person. Når udstillingen er overstået, henvises til bogen: At høre til eller til DH-hjemmeside handicap.dk.

Som vi også mener, det fremgår af serviceloven så indeholder den også bestemmelser om, at der skal arbejdes individuelt for at kunne være behjælpelig med hver enkelt person, således at denne bliver i stand til at leve livet så tæt på det mulige normale – hvis der er noget som er normalt.

Det vil også være en stor hjælp, i forståelse af hvorledes der skal handles – håndteres – vejledes m.m. at FN konventionen, om rettigheder for personer med handicap var en del af det kommunale arbejde, at man i sagsbehandlingen i alle forvaltningerne brugte de anbefalinger, som findes i

denne konvention og på denne måde sikre, at man på bedste måde foranstaltede at afhjælpningen – nedbrydningen af barriererne både når det gælder psykiske handicap, men også de mere fysiske handicap blev afhjulpet.

Det vil også være af betydning, at det som er beskrevet i kommunens handicap politik fra 2009 blev anvendt. Denne politik indeholder 7 områder med udmelding om Vision – Baggrund og Målsætninger – desværre er det vores erfaring, at det meget sjældent kommer til anvendelse i sagsbehandlingen eller til mulig udarbejdelse af handleplaner.

DH hovedorganisation har på deres hjemmeside, hjælp/information til at forstå de forskellige arbejdsområder som de enkelte DH afdelinger skal arbejde med – via handicaprådene - nemlig: Beskæftigelse – socialområdet – sundhedsområdet – tilgængelighed – uddannelse – retssikkerhed – budgetter m.m. DH hjemmeside hedder: handicap.dk. Udover information om det anførte findes der megen brugbar information i det hele taget.

Af betydning for udarbejdelse af høringssvar, er også det indhold som findes i det idekatalog, som er udarbejdet af DH Vestegnen med overskriften "Universelt design og tilgængelighed i strandparken". Selvom det er målrettet til et bestemt projekt, kan mange af de beskrevne anvisninger udmærket anvendes til, alt inden for byggeri og anlæg. Kataloget er udarbejdet af Ulla Kramer.

Idekataloget findes på denne hjemmeside: <https://godadgang.dk/ud-i-naturen/strandparken-ved-koegge-bugt-148>



DGNB Uni design
dec 23.pdf

Dette link indeholder, beskrivelse af universelt design fra klassificeringskataloget med betegnelsen DGNB. Det anvendes til at klassificere bygninger og anlæg, i forbindelse med at sikre opnåelse af bestemte forhold bl.a. at universelt design og hvad det står for, er til stede. Det er vigtigt at påpege at det ikke er alle niveauer i klassificeringen, som tager lige meget hensyn til mennesker med handicap.

Indholdet i de hermed anførte skrifter, vil være det vi bl.a. vil kunne henvise til for, at sagsbehandlingen kommer til at indeholde de nødvendige håndteringer, som gør at mennesker med handicap bliver hjulpet på bedste måde fra første færd af – det handler om den rette hjælp så snart som muligt.

De værktøjer, som skal anvendes for at sikre det hermed anførte, er bl.a. de rette menneskelige ressourcer både forvaltningsmæssigt og politisk – de fysiske forhold bl.a. i forhold til den offentlige transport men også div. sundhedsklinikker – sportsfaciliteter m.m. Det vil have stor betydning at forvaltningerne får større indsigt i arbejdet og kontinuitet, måske ved hjælp fra nabokommuner.

Som altid, er vi naturligvis parat til at drøfte indholdet i det hermed fremsendte ligesom vi meget gerne hører deres reaktion.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>7.1 Planstrategien skal have en anden overskrift</p> <p><u>Forslag til planstrategi – høring fra den 3. maj til den 30. juni</u> Overskrift: Albertslund for alle</p> <p>Det ovenfor anførte indhold, vil vi gerne bliver en del af planstrategien, således at overskriften kommer til at lyde: Albertslund for alle – også mennesker med handicap. Vi drøfter gerne med de personer, som arbejder med planstrategien om hvorledes den rette formulering skal være for, at sikre at planstrategien netop kommer til at indeholde Albertslund for alle, også mennesker med handicap.</p> <p>Med venlig hilsen Bjarke Juul.</p>	<p>7.1 Planstrategien skal have en anden overskrift</p> <p>På Kommunalbestyrelsesmødet den 28. juni 2011 blev ”<i>Handicappolitik for Albertslund Kommune</i>” vedtaget.</p> <p>Handicappolitikken er efterfølgende blevet opdateret, og Kommunalbestyrelsen vedtog på mødet tirsdag den 14. maj 2024 ”<i>Handicappolitik 2024 – 2026</i>”.</p> <p>Det fremgår blandt andet af forordet til Handicappolitik 2024 – 2026, at (p. 3):</p> <p><i>”Handicappolitikken er den tværgående politik for Albertslund Kommunes arbejde med at mindske udfordringer og øge tilgængelighed samt deltagelsesmuligheder for alle byens borgere – også de borgere, der har et handicap.</i></p> <p><i>Handicappolitikken tager afsæt i Albertslund Kommunes samlede vision om, at Albertslund er den bæredygtige by for børnene, det grønne og fællesskaber og i FN’s handicapkonvention som den anden centrale hjørnestein”.</i></p> <p>Med hensyn til FN’s handicapkonvention står der f.eks. (p. 4-5):</p>	<p>7.1 Planstrategien skal have en anden overskrift</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>"Når vi i Albertslund Kommune tager udgangspunkt i FNs handicapkonvention og læner os op af FNs definition, forstår vi handicap som noget, der er bestemt ud fra de omgivelser som den person med funktionsnedsættelser indgår i.</i></p> <p><i>Det vil sige de mulige negative aspekter af en eller flere funktionsnedsættelser, aktivitetsbegrænsninger og/eller deltagelsesbegrænsninger som et handicap kan medføre for mennesker, når konteksten, som de indgår i, ikke er tilpasset".</i></p> <p>Endvidere står der eksempelvis følgende om tilgængelighed (p. 7):</p> <p><i>"I Albertslund Kommune ser vi tre tilgange til tilgængelighed, som alle er lige vigtige, hvis vi skal lykkes med at sikre, at alle kan deltage:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Social tilgængelighed</i> • <i>Fysisk tilgængelighed</i> • <i>Digital tilgængelighed"</i> <p>Det kan læses i Handicappolitik 2024 – 2026, at der har været temadrøftelser i forbindelse med udarbejdelsen af førnævnte politik (p. 7):</p> <p><i>"I temadrøftelsen vedrørende social tilgængelighed var gruppen optaget af, at der skal være rumlige, inkluderende fællesskaber for</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>alle. Det opnås bl.a. ved at arbejde med forskellige løsninger til forskellige mennesker, fx pauserum til de, som har brug for at trække sig i en kortere periode.</i></p> <p><i>Temadrøftelserne vedrørende fysisk tilgængelighed berørte stort set udelukkende det udendørs fysiske rum i Albertslund. Af løsninger pegede borgerne bl.a. på, at de ønsker mere vedligehold af belægninger og overflader”.</i></p> <p>Handicappolitikken to målsætningerne er (p. 8):</p> <p><i>”Albertslundere skal mødes ligeværdigt i mødet med kommunen, og skal modtage en værdig, ordentlig og effektiv sagsbehandling”</i></p> <p>og:</p> <p><i>”Alle Albertslundere har forståelse for de barrierer, mennesker med handicap kan blive mødt af, og arbejder aktivt på at minimere dem, så alle har mulighed for at indgå i de fællesskaber, som de ønsker at være en del af”.</i></p> <p>Kommuneplanlægning handler om den fysiske planlægning af kommunen for alle, og planstrategien skal sætte retningen for den kommende delvise revision af den gældende Kommuneplan 2022 – 2034.</p> <p>Kommuneplanlægningen kan f.eks. skabe gode <i>”pauserum”</i> i form gode kantzoner og gårdrum</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>samt bynatur i de byggeretsgivende lokalplaner. Derfor arbejder forvaltningen meget med de såkaldte opholdsarealer i arbejdet med de byggeretsgivende lokalplaner. Samtidig arbejdes der med tilgængelighed og i byggesagsbehandlingen ses der ligeledes på adgangsforhold jf. Bygningsreglementets § 48:</p> <p><i>"Bygninger, opholdsarealer og parkeringsarealer skal have adgangsforhold, der sikrer, at brugerne ved egen hjælp kan komme frem til dem, ind i dem samt frem til deres funktioner".</i></p> <p>Retningslinje 6.2 i Kommuneplan 2022 – 2034 har krav om plads til fælles aktiviteter:</p> <p><i>"I nye bolig- og erhvervsområder skal der som udgangspunkt sikres plads til fælles aktiviteter, enten i et selvstændigt fælleshus eller integreret i bebyggelsen. Alternativt skal der være en tydelig kobling til eksisterende fælleshus m.v. i tilstødende områder".</i></p> <p>Disse fælles aktiviteter skal der ligeledes være god tilgængelig til, således alle albertslundere kan være en del af fællesskaberne i de kommende nye bydele i Albertslund.</p> <p>Det fremgår endvidere af forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at (p. 17):</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>"I den delvise revision af kommuneplanen vil kommunen derfor kigge nærmere på "arealer til fællesskaber", for derved at understøtte Visionen for byens udvikling i planlægningen af de nye områder til blandet bolig og erhverv".</i></p> <p>Med hensyn til titlen på forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle er det forvaltningens vurdering, at titlen er dækkende og altfavnende for alle befolkningsgrupper i Albertslund Kommune herunder personer med eller uden fysiske og psykiske handicap jf. Handicappolitik 2024 – 2026.</p>	

8. Grundejerforeningen Røde Vejr Mølle Parken - Degnehusene, Humlehusene og Præstehusene

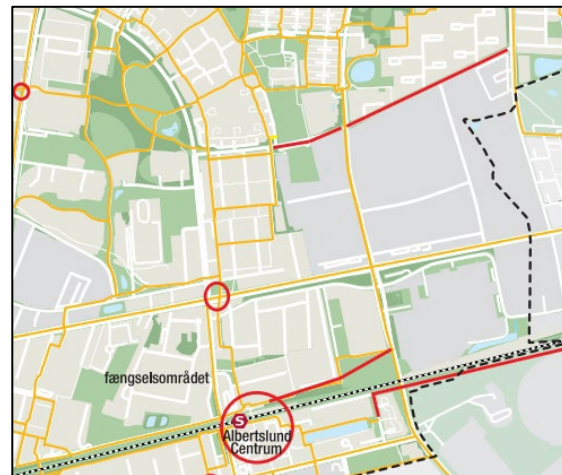
har onsdag den 26. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra næstformand Jesper Krogh

Grundejerforeningen Røde Vejr Mølle Parken vil hermed indgive et høringssvar til ovennævnte planstrategi.

I planstrategien er der talrige eksempler på at kommunen fremhæver sammenhængende cykelforbindelser som et aktiv for beboerne i kommunen.

Vi vil hermed gøre opmærksom på et missing link i denne strategi, manglende cykelsti langs med Stensmosevej i hele dens længde. Følgende argumenter kan fremføres:

1. Allerede i Lokalplan 18.2 af 9. september 1986 nævnes muligheden for at etablere en cykelsti i den nordlige rabat på Stensmosevej. Citat: *"§ 5.7. I rabatarealet langs nordsiden af den offentlige vej, Stensmosevej, kan der, uanset de i § 5. 6. nævnte støjafskærmende foranstaltninger, etableres en sti eller cykelsti, efter et af kommunalbestyrelsen nærmere godkendt projekt"*.
2. Kommunens cykelstrategi fra 2016 fremhæver allerede der, Stensmosevej som den ene af to eksisterende steder, som betegnes et rødt område i forbindelse med strategiplanen.



3. Stensmosevej havde den tvivlsomme ære at kunne præsentere den første vanvidsbilist, der den 8. april 2021 kørte 102 km/h

4. Bestyrelsen i grundejerforeningen, såvel som beboere med ejendomme ud mod Stensmosevej har fra året 2021 og frem, talrige gange henvendt sig til kommunen omkring de tiltagende trafikale udfordringer med mere tung trafik og manglende overholdelse af hastighedsbegrænsningerne på Stensmosevej.
5. Med Glostrup kommunes "[Indsigelse efter planlovens § 29 b mod Forslag til Kommuneplantillæg 15 – Byomdannelse af Hersted Industripark](#)", som jo desværre blev [vedtaget af Albertslund Kommune d. 21. juni 2022](#), uden foregående høring eller involvering af de berørte grundejerforeninger lang Herstedøstervej og Stensmosevej, lægges der yderligere trafikalt pres på Stensmosevej.
6. Efter ibrugtagning af bolig nr. 751 i Herstederne kræver aftalen at hovedparten af trafikken sydover på Herstedøstervej dirigeres til højre i krydset ved Stensmosevej, og derved belaster den eneste "hovedfærdselsåre" i Albertslund kommune som ikke har en nærliggende cykelsti, i en sådan alvorlig grad, at vi frygter for alvorlige ulykker i fremtiden, mellem de svage cyklister og de stærke hurtigkørende bilister. Dette er forudset til at ske i begyndelsen af 2027.
7. Albertslund kommunes [Trafiksikkerhedsplan 2023](#) anfører:

"Indsatsområde 4 Tryghed.

Lette trafikanter er utrygge Det fremgår igennem tryghedsundersøgelsen at det er især de lette eller bløde trafikanter som cyklister og fodgængere, der føler sig utrygge i trafikken. Borgerne påpeger, at der er mange steder, hvor de oplever, at det er utrygt at krydse vejen som cyklist, fordi der er dårligt udsyn. Desuden føler borgerne sig utrygge de steder, hvor det mangler cykelsti, (især på Stensmosevej) samt i kryds, hvor der mangler fodgængerfelt".

8. I bilag B Tryghedsanalyse til trafiksikkerhedsplanen, fremføres følgende:

"- Utryghed grundet manglende cykelsti: Stensmosevej

I krydset med Herstedøstervej har 15 borgere meldt om oplevede utrygheder, og det har resulteret i 27 udpegninger. For krydset med Roholmsvej er det 7 borgere og 11 udpegninger, imens hele strækningen af Stensmosevej har fået 68 udpegninger fra i alt 33 borgere. På hele Stensmosevej er der en tydelig tendens til, at borgerne oplever øget trafik, høj hastighed samt en stor mangel på cykelsti, hvilket skaber store utrygheder.

Mange borgere nævner vejen som den mest oplagte rute for cyklister, og udtrykker stor utilfredshed med især de store mængder af lastbiler i området. Dette gælder også i krydsene i begge ender af vejen (Herstedøstervej og Roholmsvej)”.



Kortet viser steder, hvor borgernes utryghed skyldes mangel på cykelsti. En utryghed er derfor kun noteret under denne kategori, hvis borgeren nævner, at der mangler cykelsti, eller har det som et løsningsforslag.



Desuden er Stensmosevej nævnt som sted for utryghed både omkring høj fart og tung trafik. Derfor er Stensmosevej overført som projektforslag til Trafiksikkerhedsplanen:

Figur 14: Lokalteter udpeget på baggrund af uheldsanalyser			
Vejnavne	Uheldsanalyse	Tryghedsanalyse	Medtaget fra
Roskildevej/Roholmsvej/Vallensbæk Torvevej	25 uheld	24 (18 borgere)	Uheldsanalyse
Roskildevej/Damgårdsvej/ Albertslundvej	11 uheld	5 (3 borgere)	Uheldsanalyse
Roskildevej/Herstedvestervej/ Vridsløsevej	9 uheld	8 (7 borgere)	Uheldsanalyse
Nordmarks Allé/Albertslundvej	11 uheld	18 (11 borgere)	Uheldsanalyse
Damgårdsvej/ Holsbjergvej/Lyngmosevej	7 uheld	2 (1 borgere)	Uheldsanalyse
Roholmsvej/Stensmosevej	5 uheld	8 (5 borgere)	Uheldsanalyse
Nordmarks Allé/Stationsporten	6 uheld	4 (3 borgere)	Uheldsanalyse
Stensmosevej	4 uheld	43 (21 borgere)	Tryghedsanalyse
Albertslund Center	2 uheld	8 (8 borgere)	Tryghedsanalyse
Trippendalsvej	8 uheld	68 (39 borgere)	Tryghedsanalyse
Ledøjevej	12 uheld	3 (2 borgere)	Uheldsanalyse

Fabriksparken	17 uheld	2 (1 borger)	Uhedsanalyse
Roskildevej	16 uheld	0 (0 borgere)	Uhedsanalyse
Vestskovvej	8 uheld	7 (5 borgere)	Uhedsanalyse
Kongsholm Allé	3 uheld	16 (11 borgere)	Tryghedsanalyse
Egelundsvej	7 uheld	8 (8 borgere)	Tryghedsanalyse

Figur 16: De 16 udpegede lokaliteter

Nr.	Lokalitet/tema	Løsningsforslag	Anlægsoverslag										
			< 500.000	500.000 – 1.000.000	1.000.000 – 2.000.000	2.000.000 – 4.000.000	4.000.000 – 6.000.000	> 6.000.000	Point i alt	Point uheld	Point hastighed	Point tryghed	
1	Roholmsvej/Stensmosevej	Etablering af blåt cykelfelt	X							45	52	0	76
2	Roskildevej/Roholmsvej/Vallensbæk Torvevej	Krydstilpasning og signaloptimering				X				36	22	0	100
3	Kongsholm Allé	Tværsnitstilpasning		X						36	0	45	100
4	Nordmarks Allé/Albertslundvej	Etablering af slips- og krydstilpasning			X					35	20	0	100
5	Trippendalsvej	Tværsnitstilpasning				X				32	0	29	100
6	Ledøjevej	Sikkerhedsinspektion	X							31	0	95	29
7	Egelundsvej	Tværsnitstilpasning/krydsningspunkter		X						29	0	45	71
8	Stensmosevej	Cykelsti				X				25	0	0	100
9	Vestskovvej	ITS – Din fart			X					24	0	39	55
10	Roskildevej/Herstedvestervej/ Vridsløsevej	Nedsætte hastigheden på Roskildevej			X					19	6	0	63
11	Albertslund Center	Skiltning og kampagne	X							19	0	0	76
12	Damgårdsvej/ Holsbjergvej/Lyngmosevej	Opstramning af kryds med færre vognbaner			X					18	28	0	16
13	Nordmarks Allé/Stationsporten	Uhedsudvikling følges løbende	X							10	0	0	38

14	Roskildevej	Nedsætte hastigheden til 50 km/t + ITS – Din fart						X	9	18	0	0
15	Roskildevej/Damgårdsvej/ Albertslundvej	Nedsætte hastigheden på Roskildevej				X			9	4	0	29
16	Fabriksparken	Indsnævring af kørespor					X		9	1	29	6

Som det kan ses af ovenstående skema, så indtager projektet Cykelsti på Stensmosevej en 8. plads med et anslået anlægsbudget på mellem 2 og 4 mill.kr.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>8.1 Cykelsti langs med Stensmosevej inden 2027</p> <p>Med ovenstående vel dokumenterede argumenter, anmoder grundejerforeningen Røde Vejmølle Parken indtrængende om at anlægget af en ny cykelsti langs Stensmosevej bliver en del af kommunens Planstrategi 2024 – <i>Albertslund for alle</i>, med udførelse tidsnok til at stå klar inden trafikomlægningen, som på nuværende tidspunkt er forudset til 2027.</p>	<p>8.1 Cykelsti langs med Stensmosevej inden 2027</p> <p>Forvaltningen er forstående overfor Grundejerforeningen Røde Vejr Mølle Parken bekymringer vedrørende trafiksikkerheden på Stensmosevej. Stensmosevej er blandt de 16 udpegede lokaliteter i Trafiksikkerhedsplan 2023, hvilket betyder, at der vil komme en cykelsti langs med Stensmosevej, når der er økonomi til det. Denne prioritering sker ikke i forbindelse med den delvise revision af Kommuneplanen, men er en del af de løbende budgetbeslutninger.</p>	<p>8. Cykelsti langs med Stensmosevej inden 2027</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

9. En gruppe borgere i Herstedøster Landsby

Har onsdag den 26. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra kontaktperson Per Børsting-Andersen

Dette høringssvar forholder sig til afsnit 5.2.5 Byudvikling med særligt fokus på afsnit 5.2.5.2.1 Hersted.

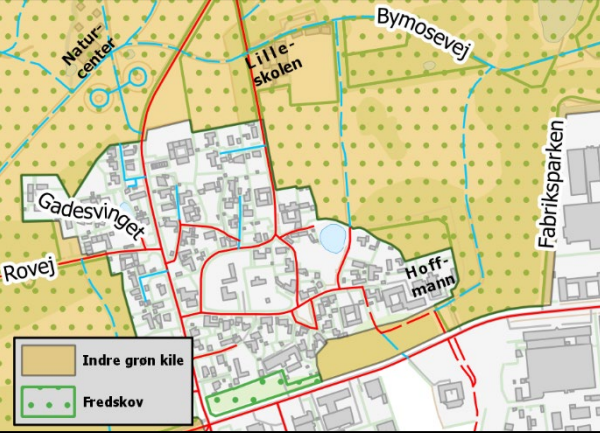
5.2.5.2.1 Hersted. Udvikling af Hersted til et blandet byområde med boliger, butikker og andet erhverv er godt i gang. I dialogen med de private udviklere har kommunen fokus på boligkvalitet, arkitektur og byrum, plads til fællesskaber og høj biodiversitet. Letbanen forventes at åbne i 2025, og i tilknytning hertil anlægger Albertslund Kommune en ny bygade og stationsforplads. På Smedeland er der planer om et grønt strøg, og på længere sigt planlægges for skole, institutioner, multihal og stiforbindelser til Vestskoven. Interessen for at udvikle og omdanne i Hersted er stor. I den første etape findes dog også virksomheder, som gerne vil fortsætte deres drift indtil videre. For at sikre en jævn takt i byudviklingen forventer kommunen, at der bliver behov for at tage hul på næste etape af byomdannelsen i den kommende planperiode.

Vores høringssvar beskæftiger sig både med de afledte virkninger på Herstedøster Landsby og forhold for beboerne i selve det nye boligråde.

Der er tale om følgende emner:

1. Fremtidig trafik mellem de nye boligområder og Vestskoven, HIC, Naturcentret og Albertslund Lilleskole.
2. Trafik til og fra de nye boliger og letbanen både i byggeperioden og mere permanent.
3. Hvordan forsynes det nye byområde med de nødvendige faciliteter og betingelser, så det bliver en velfungerende bydel, integreret i det øvrige Albertslund - og ikke bare bliver et isoleret appendiks på kanten af Glostrup?

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
9.1 Omfartsvej uden om Herstedøster Landsby Ad 1. Albertslund Kommune reklamerer (bl.a. på de store grønne skilte, som kommunen har sat op ved indkørslerne til Hersted) med, at det nye boligområde i Fabriksparken/HERSTED kommer til at ligge tæt på skoven – altså Vestskoven – og det er nærliggende at forvente, at beboerne i de nye huse vil blive glade for at bruge de muligheder, der byder sig.	9.1 Omfartsvej uden om Herstedøster Landsby Den foreslåede rute til en alternativ vej udenom Herstedøster Landsby ligger i Vestskoven og er ejet af Naturstyrelsen. Denne rute til en alternativ vej er omfattet af reglerne i Fingerplan 2019 for indre grønne kile og er omfattet af Fredskovspligt . Arealet er ejet af Naturstyrelsen:	9.1 Omfartsvej uden om Herstedøster Landsby Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>Det må forventes, at trafikken til og fra Vestskoven, HIC, Naturcentret og Albertslund Lilleskole bliver af et helt andet omfang, end det nuværende. Det vil trafik- og støjmessigt blive helt uoverskueligt at belaste Herstedøstervej (Herstedøsters Hovedvej) med markant øget trafik fra de nye boligområder. Det vil ikke mindst blive uoverskueligt, fordi Herstedøstervej fra krydset Vestskovvej/ Fabriksparken og op mod Naturcentret i forvejen er meget belastet af udefrakommende trafik til og fra Naturcentret, Herstedhøje, Skoven, Kirken, Lilleskolen og HIC.</p> <p>I planstrategien står der, at der på længere sigt planlægges stiforbindelser mellem boligområderne og Vestskoven. Dette er godt, men det vil være helt utilstrækkeligt.</p> <p>Herstedøster Landsby bør aflastes trafikmæssigt på samme måde, som man i sin tid har løst adgangen til Badesøen og idrætsfaciliteter i Herstedvester, nemlig ved at etablere en omfartsvej uden om landsbyen. Omfartsvejen kan fx gå fra Fabriksparken ved indkørslen til Hoffmann, og forbindes til parkeringsarealerne ved HIC og Lilleskolen og slutte med en forbindelse til parkeringsarealerne ved Naturcentret, der så spærres, så man ikke fra dem kan køre af Herstedøstervej. Altså skal omfartsvejen slutte blindt. Den endelige linjeføring bør fastlægges i god dialog med skovens besluttende myndigheder.</p>	 <p>Det fremgår blandt andet af Fingerplan 2019's § 18 (p. 9):</p> <p><i>"At områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse",</i></p> <p>Det betyder, at der ikke kan etableres vejanlæg i de indre grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer.</p> <p>I Vejledning om Skovlovens § 6 – ophævelse af fredskovspligt står der blandt andet (p. 5):</p> <p><i>"Der gives desuden kun tilladelse til ophævelse af fredskovspligten, hvis den ønskede ændrede anvendelse ikke kan ske uden for fredskov, og hvis andre samfundsmæssige hensyn er vigtigere end</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>hensynet til, at arealet bevares med fredskovspligt”.</i></p> <p>Det er forvaltningens vurdering, at det ikke er muligt at få tilladelser til at anlægge en alternativ vej udenom Herstedøster Landsby, eftersom arealet til denne alternative vej ligger i Vestskoven, der er omfattet af Skovlovens regler for fredskov, og er en del af Fingerplan 2019's indre grønne kile.</p> <p>Det kan endvidere oplyses, at der foregår en løbende borger- og interessentinddragelse med de omkringliggende grundejerforeninger til Hersted. I henhold til mødereferatet fra møde i Kommunalbestyrelsen tirsdag den 14. marts 2023 er der blevet udsendt en invitation til at deltage i en følgegruppe til grundejerforeningerne i Herstedøster Landsby, Hersted Villabyer (nord og syd for Trippendalsvej), Røde Vejmølle Parken samt boligområderne nord for Røde Vejmølle Parken og Trippendalsvej samt til alle borgere i de omtalte boligområder. Denne følgegruppe mødes tre gange årligt.</p> <p>Se i øvrigt besvarelse af punkt 9.2.</p>	
<p>9.2 Støjhegn langs med Vestskovvej/Fabriksparken og Herstedøstervej</p> <p>Ad 2. De mange nye boliger – og trafikken til og fra dem – vil stille store krav til planlægningen. I dette afsnit vil vi nøjes med at kommentere problemstillingerne for Herstedøster Landsby.</p>	<p>9.2 Støjhegn langs med Vestskovvej/Fabriksparken og Herstedøstervej</p> <p>Det fremgår af forslag til Støjhandlingsplan 2024 – 2029, som Kommunalbestyrelsen besluttede at sende i høring på mødet tirsdag den 16. april 2024, at der hvert femte år bliver gennemført en</p>	<p>9.2 Støjhegn langs med Vestskovvej/Fabriksparken og Herstedøstervej</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>Vi må forvente, at der, i de omkring 25 år, som byomdannelsen vil vare, vil være en voldsomt forøget trafik. Den nuværende store myldretidstrafik vil blive suppleret af et stadigt stigende antal beboere fra Hersted, efterhånden som der flyttes ind i de færdiggjorte boliger, samt et betydeligt antal byggefolk i lastbiler og håndværkerkøretøjer – i de mange år byggeriet vil stå på.</p> <p>Når boligbyggeriet er færdigt, vil mange tusind mennesker færdes dagligt til og fra deres bolig. I denne sammenhæng vil Vestskovvej/Fabriksparken blive en hovedfærdselsåre, medmindre der foretages store ændringer i vejnettet.</p> <p>På den baggrund er der i Herstedøster et stort ønske om opsætning af et effektivt støjhegn et par hundrede meter på hver side af krydset Vestskovvej/Fabriksparken og Herstedøstervej.</p>	<p>kortlægning af trafikstøj langs de største veje og jernbaner og i landets største byområder.</p> <p>Støjkortlægningens omfang og metoder følger et EU-direktiv om støj i miljøet. Tilsvarende kortlægninger udføres derfor i alle EU's medlemsstater. På den måde er det muligt at følge udviklingen i det enkelte land og i hele EU. Når en støjkortlægning er udført, udarbejder kommunerne, Vejdirektoratet, Sund & Bælt og Banedanmark støjhandlingsplaner, som gør status og gennemgår, hvad der vil blive gjort for at begrænse støjen i de kommende fem år. Det samme sker i alle EU's medlemsstater, hvor alle handlingsplanerne følger fælles retningslinjer.</p> <p>Forvaltningen stiller krav om, at der skal udarbejdes støjredegørelser i forbindelse med planlægningen af byudviklingsområderne og de byggeretsgivende lokalplaner både i disse byudviklingsområder, men også for lokalplaner uden for disse byudviklingsområder for at sikre, at planlovens § 15 a kan overholdes (LBK nr. 572 af 29/05/2024):</p> <p><i>”En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 16, 26 og 29, kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener”.</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>I førnævnte forslag til Støjhandlingsplan 2024 – 2029 fremgår det hvilke områder i Albertslund, der er mest støjbelastede af vejstøj, hvorledes vejstøjen kan bekæmpes samt hvilke områder, der forslås prioriteret i de kommende 5 år.</p> <p>Områderne omkring Vestskovvej/Fabriksparken og Herstedøstervej er ikke blandt de mest støjbelastede i Albertslund Kommune, og derfor er disse områder ikke prioriteret i de kommende 5 år.</p> <p>Det fremgår endvidere blandt andet af forslag til Støjhandlingsplan 2024 – 2029, at (p. 55):</p> <p><i>”Albertslund Kommune har begrænsede muligheder for at etablere støjvolde og støjskærme langs de lokale veje. Derfor vil der i høj grad blive arbejdet for at indrette vejene, så man reducerer støjen fra vejene mest mulig. Det kan både være ved at opsætte skilte med en lavere hastighedsgrænsen, men det kan også være ved at ombygge udvalgte strækninger.</i></p> <p><i>En række initiativer knyttet til kommunens trafikplanlægning vil også bidrage til at reducere den samlede trafikstøj, bl.a. gennem følgende indsatser:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Det vil blive tilstræbt at få de resterende busruter over på el.</i> 	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<ul style="list-style-type: none"> • <i>I nye boligområder sikres det, at adgangen til den kollektive transport er indarbejdet som en integreret del af byudviklingen.</i> • <i>Der arbejdes løbende på at optimere stiforbindelserne, så der er sammenhæng til det eksisterende stinet.</i> • <i>Der arbejdes vedvarende på at motivere flere til at vælge cyklen og evt. i kombination med kollektiv transport.</i> • <i>Kommuneplanens eksisterende parkeringsnorm understøtter muligheden for at begrænse antallet af parkeringspladser ved anvisning af alternativer”.</i> <p>Kommunalbestyrelsen besluttede desuden den 11. maj 2021 at oprettet en støjpulje til de mest støjplagede borgere i kommunen i 2021. Puljen kan søges af husstande med en støjbelastning på 58 dB og derover. Siden 2021 er det politisk blevet prioriteret at afsætte midler på kommunens budget til denne pulje, og når støjpuljen igen åbner, vil der komme brev i e-Boks til de støjplagede borgere.</p> <p>Desforuden holdes der løbende øje med trafikudviklingen i forhold til byomdannelsen af Hersted jf. Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune (se punkt 5.1), og således også støjbelastningen herfra.</p>	
9.3 Bedre trafiksikkerhed i krydset Vestskovvej/Fabriksparken og Herstedøstervej	9.3 Bedre trafiksikkerhed i krydset Vestskovvej/Fabriksparken og Herstedøstervej	9.3 Bedre trafiksikkerhed i krydset Vestskovvej/Fabriksparken og Herstedøstervej

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>Endvidere vil der være et stort behov for en forbedring af sikkerheden i det lysregulerede lyskryds. Med øje for cyklende og gående. Ikke mindst fordi skolebørn uden for Herstedøster benytter det kryds, når de cykler og går ind til Lilleskolen i Herstedøster, og fordi børn fra Herstedøster cykler og går til Herstedøster Skole ved Gamle Landevej.</p>	<p>I Trafiksikkerhedsplan 2023, der blevet vedtaget af Kommunalbestyrelsen på mødet tirsdag den 13. juni 2023, er Vestskovvej blandt de 16 udpegede lokaliteter i Albertslund Trafiksikkerhedsplan 2023, idet hastigheden på vejen opleves som høj. Det fremgår således af Bilag A – Uhedsanalyse, Trafiksikkerhedsplan 2023, at (p. 18):</p> <p><i>”Hastighedsgrænsen i den vestlige ende af Vestskovvej er 60 km/t, og 80 km/t (70 km/t for lastbiler og køretøjer med anhænger) øst for krydset mellem Vestskovvej og Herstedvestervej. Trafiktællinger viser at der køres over hastighedsgrænsen på den østlige del af Vestskovvej. Der er sket 8 uheld på strækningen. 2 af uheldene er af anden materielskadeuheld, og 6 uheld er ekstra-uheld. 3 af uheldene er bagendekollisioner, 2 er solouheld, et uheld ved vognbaneskift, ét uheld i forbindelse med u sving og ét uheld med en parkeret bil. I ingen af uheldene har den skønnede hastighed oversteget hastighedsbegrænsningen.</i></p> <p>Løsningsforslag <i>For at reducere hastigheden på Vestskovvej kan der opstilles fartvisere. Det er relevant at opstille fartvisere på den østlige del af Vestskovvej, da trafiktællingerne viser, at der køres over hastighedsgrænsen her”.</i></p> <p>I forhold til Albertslund Lille Skole er der ikke registreret uheld i uhedsdatabasen jf. Bilag C –</p>	<p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>Trafikale forhold omkring skolerne, Trafiksikkerhedsplan 2023.</p> <p>Krydset Vestskovvej/Fabriksparken og Herstedøstervej er ikke blandt de 16 udpegede lokaliteter i Trafiksikkerhedsplan 2023. Der holdes dog løbende øje med trafikudviklingen i forhold til byomdannelsen af Hersted jf. Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune (se punkt 5.1), og derved også trafiksikkerheden.</p>	
<p>9.4 Offentlig service i Hersted</p> <p>Ad 3. Én ting er de overvejelser og bekymringer, vi som beboere i Herstedøster Landsby kan have for byudviklingens betydning for belastningen af vores lokalområde. En anden side af overvejelserne er, at jo mere velfungerende, de nye boligområder bliver, jo nemmere bliver det at udvikle et godt naboskab.</p> <p>Vi lægger derfor vægt på, at den nye bydel, i takt med udviklingen, bliver forsynet med de faciliteter, der hører til i et moderne bysamfund. Her tænker vi først og fremmest på det indlysende, nemlig vuggestuer, børnehaver og skoler. Dertil kommer så andre fælles faciliteter som kirke, sportsfaciliteter, bibliotek og beboer-/forsamlingshuse, som kan give liv og fællesskab.</p>	<p>9.4 Offentlig service i Hersted</p> <p>Det fremgår af miljøvurderingen af forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at (p. 280):</p> <p><i>”Der er i foråret 2024 rigeligt med daginstitutioner og skole i Albertslund, men med den planlagte byudvikling er det vigtigt, at der holdes øje med udvikling – hvilket blandt andet rækkefølgeplanlægningen i Kommuneplan 2022 – 2034 medvirker [til] – ud over at Kommunaldirektøren hvert år orienterer Kommunalbestyrelsen om udviklingen via Boligbyggeprogrammet – se Bolig Byggeprogram 2024. Der kan dog for de første borgere i Hersted være udfordringer i forhold til nærhed til daginstitutioner og skoler, eftersom der i Hersted endnu ikke er disse funktioner, da området stadig er præget af at være et erhvervsområde”.</i></p>	<p>9.4 Offentlig service i Hersted</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>9.5 Integrering af vej- og stisystemer med det øvrige Albertslund</p>	<p>9.5 Integrering af vej- og stisystemer med det øvrige Albertslund</p>	<p>9.5 Integrering af veje- og stisystemer med det øvrige Albertslund</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>Men nødvendige faciliteter inde i de nye områder gør det ikke alene. Relationerne udadtil skal også være nemt tilgængelige. Veje og stisystemer skal være integrerede i det øvrige Albertslunds system, der derfor må tilpasses den øgede trafik til og fra Albertslund.</p>	<p>Det fremgår af forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at (p. 19):</p> <p><i>”Når der planlægges for fortætning og byudvikling i Albertslund Kommune er det vigtigt at sikre et overordnet helhedsblik på en sammenhængende infrastruktur. Infrastrukturen skal derfor videreudvikles med henblik på at samle det eksisterende stisystem med over- og underføringer, integrere løsninger langs vejene samt sikre gode opkoblinger og sammenhænge til nye by- og boligområder. Kommunen forventer, at der løbende etableres en blanding af interne og offentlige stier i de enkelte by- og boligområder, som forbindes med de offentlige stier. Det prioriteres, at der er fokus på den bæredygtige mobilitet, og der sigtes mod at etablere lette løsninger til gang-, cykel- og kollektiv trafik”.</i></p> <p>Der lægges således op til, at der i den delvise revision af kommuneplanen skal ses på, <i>”hvordan den fysiske planlægning kan bidrage til at fastholde og udvikle det allerede eksisterende stisystem i kommunen og supplere det med nye typer af sammenhængende stisystemer langs med veje og ud i naturen”.</i></p> <p>Borgernes perspektiv indgår således allerede i arbejdet.</p>	<p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>9.6 Nye borgere skal have mulighed for at blive en aktiv del af livet i Albertslund</p> <p>Mere ukonkret vil vi nævne, at man fra Albertslund Kommunes side løbende skal gøre en indsats for, at de nye borgere føler sig hjemme og bliver aktive deltagere i livet i Albertslund. Det giver ikke sig selv, når man som ny borger bor på en større langtidsbyggeplads på kanten af Ring 3, og i dagligdagen vil have nemmere ved at orientere sig mod Glostrup end mod Albertslund.</p> <p>Med venlig hilsen En gruppe borgere fra Herstedøster. Kontaktpersoner: Per Børsting-Andersen, Herstedøstergade 2, tlf. 30135742 Lars Iversen, Herstedøster Skolevej 9, tlf. 20298882</p> <p>Kopi: Marianne Burchall (formand for Miljø- og Byudvalget) som følger gruppens arbejde.</p>	<p>9.6 Nye borgere skal have mulighed for at blive en aktiv del af livet i Albertslund</p> <p>Der bliver, vil og skal igangsættes initiativer for, at alle borgere såvel nye som eksisterende i Albertslund kan blive en del af alle de mangfoldige og givtige fællesskaber i kommunen – det er jo en del af selve Albertslund-DNA’et.</p> <p>Albertslund Kommune har således en side på hjemmeside, der byder de nye borgere til kommunen velkommen:</p> <p>Velkommen til Albertslund Albertslund Kommune</p> <p>Endvidere modtager alle nye borgere et velkomstbrev fra Kommunen, hvori der er en kalender omkring aktiviteter i Albertslund og i sommerhalvåret to fribilletter til Friluftsbadet Badesøen.</p> <p>Dette er et nyt initiativ, der er iværksat, og vil løbende blive justeret jo mere erfaring forvaltningen får fra dette initiativ herunder borgernes tilbagemelding herpå.</p>	<p>9.6 Nye borgere skal have mulighed for at blive en aktiv del af livet i Albertslund</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

10. Ældrerådet i Albertslund

har torsdag den 27. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra formand Bente Clausen

Vi finder i Ældrerådet at planstrategien er god. Kommunens vision er jo en by for børnene, det grønne og fællesskabet, men i denne planstrategi er det også blevet til en by for alle, og det finder vi vigtigt.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>10.1 Boliger for alle i byudviklingsområderne</p> <p>I planstrategien finder vi i Ældrerådet, at det er vigtigt ved planlægningen af de nye byområder, at der også tages højde for at der indtænkes boliger til ældre og handicappede. Nye tilflyttere vil forhåbentlig også gerne blive boende i Albertslund som ældre og meget gerne i det område, de kender. Derudover styrker en befolkning med både yngre, ældre og børn ofte fællesskabet generationerne imellem.</p>	<p>10.1 Boliger for alle i byudviklingsområderne</p> <p>Det er visionen og intentioner for byudviklingsområderne, at de skal bidrage med boligformer, der på nuværende tidspunkt mangler i Albertslund jf. punkt 4.1, herunder ejerformer og boliger for både unge som gamle samt handicappede. Forvaltningen har f.eks. haft samtaler med bygherrer, der ønsker at opføre seniorbofællesskaber a la Bovieran, og andre bygherrer vil gerne opføre ungdomsboliger.</p> <p>De forhold, som en kommune kan regulere gennem lokalplanlægning, fremgår af planlovens § 15, stk. 2 (LBK nr. 572 af 29/05/2024), som indeholder en udtømmende opregning af de emner, der kan fastsættes bestemmelser om i en lokalplan – det såkaldte "<i>Lokalplankatalog</i>".</p> <p>Eksempler på disse forhold, der kan fastsættes bestemmelser om i en lokalplan, kan nævnes anvendelse af de enkelte bygninger (stk. 2, nr. 8) og boligtaetheden, herunder størrelsen på boliger (stk. 2, nr. 7) og parkeringsforhold.</p> <p>Det er et generelt princip i planloven, at der ikke kan planlægges for en bestemt ejer- eller</p>	<p>10.1 Boliger for alle i byudviklingsområderne</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>brugerkreds. Derimod kan det fremgå af en lokalplan, at boliger eller bygninger forudsættes anvendt af en mere ubestemt brugergruppe, f.eks. at der skal være tale om ældre- eller ungdomsboliger, men der kan som udgangspunkt ikke stilles nærmere krav til beboernes alder og beskæftigelse, dog med undtagelse af boliger, der forbeholdes personer under uddannelse.</p> <p>I forbindelse med planlovsændringen i 2015 (Lov nr. 221 af 03/03/2015), blev der dog givet mulighed for i en lokalplan at stille krav om, at op til 25 procent af boligmassen i det samlede lokalplanområde skal være almene boliger, jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 11.</p> <p>Den seneste planlovsændring af 28. december 2023 (Lov nr. 1790 af 28/12/2023) giver endvidere mulighed for at planlægge specifikt for private ungdomsboliger forbeholdt personer under uddannelse jf. 15. stk. 2, nr. 8.</p>	
<p>10.2 Opholdsarealer for alle generationer</p> <p>Udover boliger til alle i de nye boligområder er det også vigtigt at indtænke udearealer med plads til alle generationer.</p>	<p>10.2 Opholdsarealer for alle generationer</p> <p>Forvaltningen arbejder allerede i de nuværende projekter i byudviklingsområder for at skabe opholdsarealer for alle generationer, og det fremgår af forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at (p. 17):</p> <p><i>”... retningslinjer for arealer til fællesskaber har vist sig at være upræcise, både i forhold til</i></p>	<p>10.2 Opholdsarealer for alle generationer</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>formålet, kvaliteten og omfanget heraf. Uklarheden kan f.eks. dreje sig om fordelingen af de udendørs fælles opholdsarealer mellem leg, ophold, fællesskab og motion, eller om lokalerne til de fælles indendørs aktiviteter kan etableres i "drivhuse" i gårdrummet, evt. blot delvist, og om de så skal være opvarmet".</i></p> <p>Der lægges således op til, at "I den delvise revision af kommuneplanen vil kommunen derfor kigge nærmere på "arealer til fællesskaber", for derved at understøtte Visionen for byens udvikling i planlægningen af de nye områder til blandet bolig og erhverv".</p> <p>Forvaltningen vil derfor også i den delvise revision af kommuneplanen se på retningslinjer, der skal præciseres og understøtte opholdsarealer for alle generationer.</p>	

11. Bedsteforældrenes KlimaAktion, Albertslund, Klimabevægelsen i Albertslund

har fredag den 28. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra Alex Larsen

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.1 Planstrategien mangler retning for ændringerne, der foreslås</p> <p>Forslaget til "planstrategi 2024" behandler en række områder i kommuneplanen, hvor man mener, der skal ske en præcisering og/eller en ændring. Der er flere udmærkede redegørelser for fx dilemmaer i planlægningen. Der mangler imidlertid de fleste steder en antydning af i hvilken retning der lægges op til disse ændringer. Dette gør det svært at forholde sig til strategien. Fx forklares det, at kommuneplanen ikke præcisere, om boligstørrelser skal opgøres som "netto" eller "brutto". I det efterfølgende afsnit om netop boligstørrelser præciseres dette heller ikke – så er det svært at forholde sig til de argumenter, som fremføres i afsnittet.</p>	<p>11.1 Planstrategien mangler retning for ændringerne, der foreslås</p> <p>Formålet med Planstrategi 2024 – <i>Albertslund for alle</i> er at belyse hvilke emner, som den kommende delvise revision af kommuneplanen blandt andet kan indeholde herunder redegørelser og analyser, der skal lægges til grund herfor.</p> <p>Hvis der allerede i Planstrategi 2024 – <i>Albertslund for alle</i> blev sat retning for, hvorledes disse redegørelser og analyser skal ende ud med, vil de ikke kunne udarbejdes ud fra principperne om god videnskabelig praksis og dermed god embedsmandskik jf. KL's "Kodeks for forvaltningens betjening af politikerne" og Bo Smith udvalgets rapport "Embedsmanden i det moderne folkestyre".</p> <p>Forvaltningen har og må således ikke have forudbestemte holdninger eller meninger om f.eks. parkeringsnormer eller boligstørrelser, og derfor skal redegørelser og analyser klarlægge problemstillingerne og dilemmaerne, hvorefter politikerne på et sagligt grundlag kan træffe deres politiske valg og dermed beslutninger.</p>	<p>11.1 Planstrategien mangler retning for ændringerne, der foreslås</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.2 Sammenhæng mellem kommuneplan og klimaplan</p> <p>En kommuneplan skal redegøre for dens sammenhæng med de øvrige planer i planhierakiet. Her savner vi, at såvel planstrategien som den nuværende kommuneplan redegør for sammenhængen til klimaplanen (Klimaplan 2050).</p> <p>En bedre sammenhæng mellem klimaplaner og kommuneplaner er også en anbefaling, som er fremsat i fællesskab af Gate 21, CONCITO, Kommunalteknisk Chefforening og Dansk Byplanlaboratorium. De anbefaler at klimamålene indarbejdes konkret i såvel kommuneplan som i lokalplaner. Dette kan vi kun støtte [Se deres rapport og PP med anbefalinger her: https://www.byplanlab.dk/klimamaal_og_planlaegning Mange af vores forslag er inspireret af denne rapport]</p> <p>Vi foreslår derfor, at sammenhængen mellem kommuneplan og klimaplan tydeliggøres - både i de overordnede linjer, men især hvordan strategien og kommuneplanen enten bidrager til eller decideret modvirker en opfyldelse af mål og de konkrete initiativer i klimaplanen.</p> <p>Vi foreslår endvidere at klimamålene indarbejdes konkret i såvel kommuneplan som i lokalplaner.</p>	<p>11.2 Sammenhæng mellem kommuneplan og klimaplan</p> <p>Albertslund Kommunes Klimaplan 2050, der blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen på mødet torsdag 24. juni 2021, medfører, at Albertslund ligesom resten af Danmark i de næste ti år skal opnå omtrent samme reduktion af drivhusgasser, som hidtil har taget tredive år at opnå. Klimaplan 2050 er Albertslunds bidrag til den nationale og internationale klimadagsorden og er samtidig også et væsentligt bidrag til byen Albertslund.</p> <p>Det fremgår af Klimaplan 2050 og miljøvurderingen af forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle hvilke hovedmålsætninger, som klimaplanen har. Det drejer sig om <i>"Klimatilpasning og natur"</i>, herunder at Albertslund skal sikres til en 15 års hændelse; <i>"Mobilitet"</i> dvs. reduktion af CO₂ fra vejgående transport; <i>"Genanvendelse og ressourcer"</i> om at mængden af genanvendeligt affald i kommunens restaffald reduceret med 50 % i forhold til 2018; <i>"Energi"</i> om at udledningen af CO₂ fra elforbruget reduceret med 88 % i forhold til 2017; <i>"Kommunale ejendomme"</i> om udledning af CO₂ fra de kommunale bygninger reduceret med 91 % i forhold til 2015; <i>"Kommunale indkøb"</i> om 65 % af Albertslund Kommunes indkøb af vaske-plejemidler, forbrugsartikler og møbler er miljømærket; <i>"Kommunal maskinpark"</i> om alle kommunale</p>	<p>11.2 Sammenhæng mellem kommuneplan og klimaplan</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>personbiler og 75 % af de kommunale varebiler er eldrevne.</p> <p>I høringssvarets bemærkninger bliver der henvist til inspirationshæftet "Klimamål og Planlægning", hvori følgende emner bliver behandlet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byomdannelse • Byfortætning og genanvendelse i eksisterende områder • Placering af detailhandel og erhverv • Boligpolitik, boligudbygning, boligtyper og boligstørrelse • Energoptimering af boliger • Logistik og godstransport • Forsyningsinfrastruktur • Kollektiv trafik og knudepunkter • Privatbilisme og deleordninger <p>I Albertslund gældende Kommuneplan 2022 – 2034 fremgår det blandt, at Hersted Industripark er udlagt til et byomdannelsesområde, og endvidere er alle byudviklingsområderne i eksisterende byområder og er således byfortætning og genanvendelse af eksisterende områder (se i øvrigt miljøvurderingen (f.eks. p. 260) af forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle omkring arealanvendelse og de såkaldte "brownfield"-arealer).</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>Endvidere er alle byudviklingsområderne med undtagelse af Hyldagerkvarteret beliggende inden for de stationsnære områder (se punkt 6.1), således at der er et reelt alternativ til bilen i form af højklassé kollektiv transport.</p> <p>Retningslinje 6 i Kommuneplan 2022 – 2034 handler blandt andet om boligstørrelser, og retningslinje 7 om parkering giver mulighed for delebilsordning og dermed reduktion af parkeringsnormen. I retningslinje 8 om opholdsarealer kan det blandt andet ses, at hvor der ikke er tilstrækkeligt plads på terræn til både at opfylde parkeringsnormen og kravet til fælles opholdsarealer, skal fælles opholdsarealer og biodiversitet prioriteres højest. Retningslinje 26 handler om klimatilpasning, hvor byudvikling og byomdannelse ikke må give anledning til øget risiko for oversvømmelser opstrøms eller nedstrøms byudviklingsområdet, og bygninger skal sikres til en 15-års regnvejrshændelse og alle.</p> <p>De øvrige hovedmålsætninger i Klimaplan 2050 bliver enten reguleret af f.eks. affaldsregulativet eller er ikke relevant for den fysiske planlægning af kommunen.</p> <p>Desforuden følger Albertslund Kommune miljøvurderingsloven intentioner, og det er således undtagelsen, at en plan ikke bliver miljøvurderet. Miljøvurderingsloven anvender</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>det brede miljøvurderingsbegreb, hvorved der kan ses på emner, der ikke direkte fremgår af planlovens regler, hvilket kan være med til at påvirke bygherrer i en positiv retning i forhold til at tænke det "grønne" ind i projekterne.</p> <p>Det er således forvaltningens vurdering, at Klimaplan 2050 og tankerne fra inspirationshæftet "Klimamål og Planlægning" allerede er indarbejdet i den gældende kommuneplan og i det daglige arbejde i forvaltningen. Det betyder dog ikke, at forvaltningen ikke kan blive bedre og er glade for al den feedback og inspiration, som vi kan få fra alle borgere og organisationer herunder Bedsteforældrenes KlimaAktion, Albertslund.</p>	
<p>11.3 Indarbejdelse af klimamålene fra Klimaplan 2050 indarbejdes i kommuneplan og lokalplaner</p> <p>Vi foreslår endvidere at klimamålene indarbejdes konkret i såvel kommuneplan som i lokalplaner.</p>	<p>11.3 Indarbejdelse af klimamålene fra Klimaplan 2050 indarbejdes i kommuneplan og lokalplaner</p> <p>Det fremgår af ovenstående besvarelse i punkt 11.2, at klimamålene fra Klimaplan 2050, der har med den fysiske planlægning af kommunen at gøre, allerede er indarbejdet i den gældende Kommuneplan 2022 – 2034.</p> <p>Det fremgår af planlovens § 12, stk. 1 (LBK nr. 572 af 29/05/2024), at Kommunalbestyrelsen skal virke for kommuneplanens gennemførelse, herunder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen. Endvidere må en lokalplan ikke stride mod kommuneplanen jf. § 13, stk. 1, nr. 1.</p>	<p>11.3 Indarbejdelse af klimamålene fra Klimaplan 2050 indarbejdes i kommuneplan og lokalplaner</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	Det betyder, at når klimamålene fra Klimaplan 2050 er indskrevet i kommuneplanen, er de således også en del af kommunens lokalplaner, hvilket kommunalbestyrelsen har virket for.	
<p>11.4 Planstrategien mangler konkrete tiltag omkring den grønne omstilling</p> <p>Selvom visionsafsnittet i forslaget til planstrategi erklærer, at <i>“byudviklingen skal også understøtte den grønne omstilling af samfundet i form af innovation og et fortsat fokus på byens klima- og miljøpåvirkninger”</i>, så savner vi, at der i de mere konkrete afsnit af strategien redegøres for, hvordan dette konkret skal ske.</p>	<p>11.4 Planstrategien mangler konkrete tiltag omkring den grønne omstilling</p> <p>Se besvarelse af punkt 11.1.</p>	<p>11.4 Planstrategien mangler konkrete tiltag omkring den grønne omstilling</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.5 Katalog med konkrete tiltag vedrørende den grønne omstilling</p> <p>Selvom det er en erklæret målsætning at inddrage den grønne omstilling i dialogen med bygherrerne i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplaner, savner vi et “katalog” over hvilke konkrete tiltag i forbindelse med såvel klima som miljø og natur at kommunen vil lægge vægt på i denne dialog.</p> <p>Så vi foreslår, at der udarbejdes et sådant katalog for dialogen med bygherrer, som er offentligt tilgængeligt.</p>	<p>11.5 Katalog med konkrete tiltag vedrørende den grønne omstilling</p> <p>Principielt er det en god idé omkring et katalog med konkrete tiltag vedrørende den grønne omstilling. I praksis går udviklingen hurtigt omkring den grønne omstilling og nye materialer eller standarder hertil, at sådan et katalog vil være forældet inden, at forvaltningen har nået at få kataloget udarbejdet og politisk vedtaget. Desforuden er de grundlæggende grønne tiltag indarbejdet i kommuneplanen jf. besvarelse af punkt 11.2, og planlovsændringen af 28. december 2023 nye muligheder vil der blive set på i forbindelse med den delvise revision af kommuneplanen jf. forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle (p. 10):</p>	<p>11.5 Katalog med konkrete tiltag vedrørende den grønne omstilling</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>"Planloven blev delvist evalueret den 28. december 2023 (Lov nr. 1790 af 28/12/2023), hvilke blandt andet medførte, at nye emner kan indgå i kommune- og lokalplanlægningen, og andre emner er blevet præciseret. Det kan læses af bemærkningerne til lovforslaget (2023/1 LSF 62), at baggrunden for ændringerne i planloven blandt andet handler om nye muligheder for at varetage klimahensyn og understøtte den grønne omstilling".</i></p>	
<p>11.6 Lokalplaner skal redegøre for, hvorfor grønne tiltag ikke er implementeret</p> <p>Desuden mener vi, at der bør være mere åbenhed i dialogen med bygherrerne. Vi foreslår, at der som minimum, må der i det endelige forslag til lokalplan være en slags forklaring på, hvorfor de foreslåede tiltag ikke kunne realiseres, var det modstand fra bygherrens side eller var der saglige årsager i forhold til den konkrete kontekst?</p>	<p>11.6 Lokalplaner skal redegøre for, hvorfor grønne tiltag ikke er implementeret</p> <p>Af planlovens § 16, stk. 1 (LBK nr. 572 af 29/05/2024) fremgår det, at en lokalplan skal ledsages af en redegørelse for, hvorledes planen forholder sig til kommuneplanen og øvrig planlægning for området.</p> <p>Det skal i øvrigt bemærkes, at de forhold, som en kommune kan regulere gennem lokalplanlægning, fremgår af planlovens § 15, stk. 2, som indeholder en udtømmende opregning af de emner, der kan fastsættes bestemmelser om i en lokalplan – det såkaldte "<i>Lokalplankatalog</i>".</p> <p>Eksempler på disse forhold, der kan fastsættes bestemmelser om i en lokalplan, kan nævnes parkeringsforhold, herunder om antal, beliggenhed og udformning af parkeringspladser til forskellige anvendelser i området og om etablering af infrastruktur for</p>	<p>11.6 Lokalplaner skal redegøre for, hvorfor grønne tiltag ikke er implementeret</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>alternative drivmidler til transport i tilknytning til parkeringspladser (§ 15, stk. 2, nr. 10); udformning, anvendelse og vedligeholdelse af ubebyggede arealer, herunder om terrænregulering, hegnsforhold, naturforhold, bevaring af beplantning og beplantningsforhold i øvrigt, herunder beplantningens tilladte højde, samt belysning af veje og andre færdselsarealer (§ 15, stk. 2, nr. 12).</p> <p>Endvidere fremgår det i forbindelse med sagsfremstillingen af planerne og dermed af referater fra kommunalbestyrelsens møder, hvilke valg der er truffet i forbindelse med de pågældende planer.</p>	
<p>11.7 Borgergrupper skal inddrages i dialogen med bygherre</p> <p>I forbindelse med omdannelsen af det gamle fængselsområde – nu Vridsløse – har bygherren (A. Enggaard) været prisværdigt åbne for dialog med diverse borgergrupper, faciliteret af kommunen – om end processen nu trækker ud. En del af dialogen med bygherrerne bør være, at kommunen ved kommende lokalplaner lægger op til en sådan borgerinddragelse af borgergrupper - fx formidlet igennem klimaforum og naturgruppen. tekst.</p>	<p>11.7 Borgergrupper skal inddrages i dialogen med bygherre</p> <p>De organer ud over den folkevalgte kommunalbestyrelse, som lov om kommunernes styrelse tillægger beslutningskompetence (LBK nr. 69 af 23/01/2024), er alle valgt af kommunalbestyrelsen, og de kollegiale organer er valgt ved forholdstalsvalg, således at deres sammensætning så vidt muligt afspejler kommunalbestyrelsens.</p> <p>Forvaltningen er ikke ved loven tillagt selvstændig kompetence, men afleder sin kompetence fra kommunalbestyrelsen.</p>	<p>11.7 Borgergrupper skal inddrages i dialogen med bygherre</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

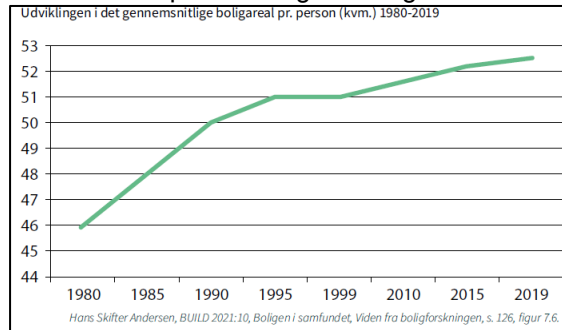
Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>Det følger også af reglerne i lov om kommunernes styrelse om de kommunalpolitiske organer, at der ikke er andre end de nævnte organer, som kan træffe beslutninger på vegne af kommunen. Enkelte kommunalbestyrelsesmedlemmer eller grupper af kommunalbestyrelsesmedlemmer kan således udpeges til at varetage kommunale hverv, men de har ikke og kan ikke tillægges kompetence til at træffe beslutninger på kommunens vegne.</p> <p>Det følger af det forhold, at forvaltningen afleder sin kompetence fra kommunalbestyrelsen, at forvaltningen i alle forhold er underlagt kommunalbestyrelsens beslutninger.</p> <p>Lov om kommunernes styrelse forudsætter endvidere, at de organer, som forvaltningen som udgangspunkt skal betjene, er de organer, der er tillagt beføjelser i kommunen, dvs. kommunalbestyrelsen, økonomiudvalget, de stående udvalg og eventuelle § 17, stk. 4-udvalg samt borgmesteren og udvalgsformændene for så vidt angår de kompetencer og beføjelser, de er tillagt. Hertil kommer de enkelte medlemmer, når de udfører hverv, som de er udpeget af kommunalbestyrelse eller udvalg til at varetage på kommunens vegne.</p> <p>Forvaltningens forudsatte handleområde er således at betjene disse organer med henblik</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>på, at kommunen skal fungere som myndighed, herunder træffe de nødvendige forberedende og opfølgende beslutninger og udføre de faktiske opgaver, som dette kræver.</p> <p>Forvaltningen kan udøve sit forudsatte handleområde uafhængigt af, om kommunalbestyrelsen har truffet beslutning herom. Det forhold, at forvaltningen har et forudsat handleområde, berører ikke de kommunalpolitiske organers adgang til at fastsætte indholdsmæssige eller processuelle retningslinjer for forvaltningens virksomhed.</p> <p>Herudover kan forvaltningen varetage andre opgaver, som den inden for lovgivningens rammer pålægges af kommunalbestyrelsen eller udvalg. Dette kan omfatte bistand til kommunalbestyrelsens medlemmer.</p> <p>Hvorvidt Albertslund Kommunalbestyrelse ønsker at inddrage borgergrupper med hver deres særinteresser i den fysiske planlægning, er et politisk valg og dermed politisk beslutning. Hvorom alting er, så er det kun Kommunalbestyrelsen, der kan vedtage en lokalplan jf. § 24 i planloven (LBK nr. 572 af 29/05/2024).</p>	

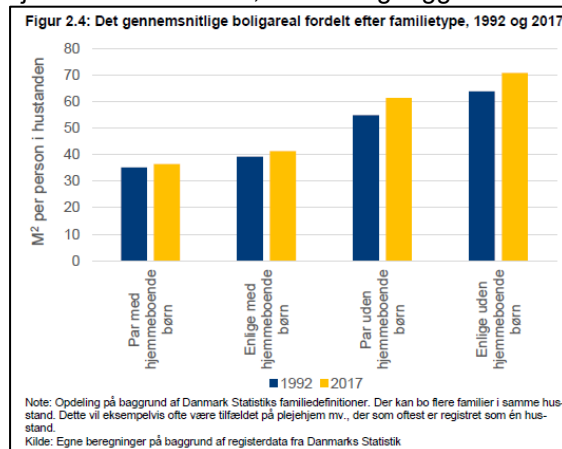
Boligstørrelser

I dette afsnit redegøres der på glimrende vis for dilemmaet mellem på den ene side at tiltrække børnefamilier, der kan ønske store boliger og på den anden side klimahensyn, der tilsiger mindre boliger. Jo større en bolig er, desto større er dens klimabelastning. I den nugældende kommuneplan er der ikke fastsat en gennemsnitlig boligstørrelse hverken generelt eller i de forskellige byområder. Det fremgår af forslaget til "*planstrategi 2024*", at forvaltningen – netop af hensyn til at tiltrække familier – arbejder med en gennemsnitsstørrelse på 80 m² – hvilket også har været tilfældet i en række lokalplaner. Igen uden at det præciseres, om dette er "*netto*" eller "*brutto*".

Hvis man ser på udviklingen i boligstørrelser i Danmark generelt, går det i øjeblikket kun den forkerte vej:



Helt grotesk er det, når man ser fordelingen på familietyper. Der er brug for, at kurven knækkes – også i Albertslund. Det er faktisk enlige og par uden hjemmeboende børn, der beslaglægger det største antal m² per person!



Figur 2: Kilde: KL analysenotat 2018.

Så kurven skal knækkes. Det er nemlig entydigt, at "antallet af kvadratmeter er den faktor, som har størst indflydelse på de samlede CO₂-udledninger og ressourceaftryk fra byområder. Samtidig kunne arealerne have været brugt til andre formål, som også er vigtige fx grønne områder og beskyttelse af biodiversitet" (Rapport: "[Analyse af CO₂-udledningen for forskellige typer byudvikling](#)").

Men hvordan finder vi som kommune en rimelig balance mellem de modstridende hensyn. Vi [Bedsteforældrenes KlimaAktion, Albertslund, Klimabevægelsen i Albertslund] har disse forslag:

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.8 Den gennemsnitlige lejlighedsstørrelse til 70 m², rækkehuse 80 m², parcelhuse 100 m²</p> <p>Sæt en lav grænse for den gennemsnitlige boligstørrelse i kommuneplanen for de kommende lokalplanområder – som sagen om lokalplanen for Smedeland 24 viser, er der bygherrer, som ønsker at bygge med mindre gennemsnitlig boligstørrelse og mener, der er marked for dette. Så de 70 m², som der lægges op til i Smedeland 24, vil vi foreslå som krav i kommuneplanen til den gennemsnitlige boligstørrelse i lokalplaner for etagebyggeri. Dette skal så suppleres med en række øvrige krav, der på trods af størrelserne, vil gøre det attraktivt også for familier med børn m.v., se de næstfølgende punkter. Hvad angår parcelhusområder (åben-lav) (hvis dette skulle blive aktuelt) foreslår vi 100 m², hvilket er et godt stykke under gennemsnittet i dag. For den type, som hedder punkt- og rækkehuse (tæt-lav) foreslår vi 80 kvm.</p> <p>Et argument for, at det vil være en forsvarlig balance mellem de modstridende hensyn, fremføres i det notat om bæredygtige lejligheder, som blev fremlagt for kommunalbestyrelsen i forbindelse med startredegerørelsen for lokalplanen for Smedeland 24. Her fremføres bl.a.:</p>	<p>11.8 Den gennemsnitlige lejlighedsstørrelse til 70 m², rækkehuse 80 m², parcelhuse 100 m²</p> <p>Det fremgår af "Notat om principper for varieret boligsammensætning i Albertslund" af 21. februar 2020, at (p. 2):</p> <p><i>"Hersted bør således udvikles som en fuld blandet by med en variation i boligstørrelser, boformer og ejerforhold - herunder også almene boliger.</i></p> <p><i>I Hersted skal der således planlægges for boliger i alle størrelser, og boligfordelingen vil skulle ansues som i resten af Albertslund.</i></p> <p><i>Helt overordnet kan det udtrykkes således, at der hvor der planlægges for tæt by og gives høje bebyggelsesprocenter (ved stationen), kan der planlægges for en andel små og mindre boliger.</i></p> <p><i>I yderområderne, hvor bebyggelsesprocenterne er lave, planlægges primært for større familieboliger.</i></p> <p><i>I midterområderne og langs med Gamle Landevej, er det vanskeligt at vurdere, hvordan</i></p>	<p>11.8 Den gennemsnitlige lejlighedsstørrelse til 70 m², rækkehuse 80 m², parcelhuse 100 m²</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>“Ved at zoome ind på udviklingen i Glostrup og Region Hovedstaden (https://statistikbanken.dk), kan vi ligeledes se tendenser for etageboligbyggeriet for Glostrup. Her fremgår det bl.a. at den gennemsnitlige etagebolig i Glostrup i 2023 er ca. 73 m² og det gennemsnitlige antal beboere i en lejlighed er ca. 1,7 personer. Et tal der svarer nogenlunde til udviklingen i Region Hovedstaden generelt”</p> <p>[“Redegørelse bæredygtige lejligheder Smedeland 24” af 13. marts 2024 udarbejdet af Jensen og Nielsen Gruppen A/S]</p>	<p>efterspørgsel efter boliger vil være. Der skal derfor fortages yderligere analyser, og forskellige modeller vil skulle testes såvel politisk som i boligmarkedet, før der kan tages endeligt stilling”.</p> <p>Disse betragtninger blev indarbejdet i den gældende Kommuneplan 2022 – 2034 og fremgår ligeledes af forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle (p. 13):</p> <p>”Principperne for en varieret boligsammensætning i Albertslund er blandt andet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Boligudbygningen i Albertslund Centrum og Vridsløselille Fængsel (Vridsløse) kan, ud over familieboliger, rumme en vis andel mindre boliger. • Hyldagergrunden og COOP-grunden, der ligger længere væk fra stationen (dvs. den østlige del af den kommende Coop Byen (fase 2)), bør i højere grad supplere midtbyen med større boliger, der er attraktive for familier. • I det øvrige Albertslund er der først og fremmest mulighed for at supplere byen med større boliger, der er attraktive for familier, herunder forskellige typer af bofællesskaber. • Hersted Industripark (Hersted) udvikles ud fra en model, hvor de stationsnære områder med høje bebyggelsesprocenter planlægges med en andel små og mindre boliger. I yderområderne ved skoven, hvor bebyggelsesprocenterne er 	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>lave, kan der primært planlægges for større familieboliger. Fastlæggelse af boligstørrelser i områderne langs med Gamle Landevej og midt i området forudsætter nærmere analyse.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Etablering af almene boliger skal ske på baggrund af en konkret vurdering og under hensyn til den kommunale økonomi”.</i> <p>Projektet for Smedeland 24 er således i overensstemmelse med de hidtidige beslutninger omkring boligstørrelser i det stationsnære kerneområde i Hersted.</p> <p>Forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle lægger netop op til, at der skal ses på (p. 14):</p> <p><i>”hvordan en hensigtsmæssig boligsammensætning fremmes, herunder om det skal reguleres gennem boligstørrelser og/eller andre virkemidler og eventuel variere mellem byudviklingsområderne. Den nuværende boligsammensætning i kommunen, bæredygtighed, boligmarked og familiemønstre vil indgå i overvejelserne om, hvordan der opnås den bedst mulige boligsammensætning i forhold til strategien om at tiltrække 10.000 nye borgere til kommunen”.</i></p> <p>Således vil der i den kommende delvise revision af kommuneplanen blev set på den optimale gennemsnitlige størrelse af henholdsvis lejligheder, rækkehuse og parcelhuse i forhold til</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>visioner og hensigten med blandt andet at tiltrække 10.000 nye borgere til kommunen.</p> <p>Det skal i øvrigt bemærkes, at Concito-analysen fra februar 2023, der bliver henvist til, viser, at (p. 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>”Der er stor forskel på CO₂-udledninger fra byudviklingsprojekter. Et parcelhusområde udleder mere end det dobbelte i forhold til andre typer byudviklingsområder.</i> • <i>Kommunerne har stor mulighed for at påvirke udledningerne fra byudviklingsområder gennem regulering af antallet af kvadratmeter, materialevalg, reduktion i områdets samlede størrelse, samt tilvejebringelse af gode kollektive transportforbindelser og cykel-/ganginfrastruktur.</i> • <i>De nyligt implementerede LCA-krav i bygningsreglementet, vil ikke påvirke det byggede areal, da CO₂-grænsen er baseret på kg CO₂e/m² /år. Analysen viser, at det byggede areal har den største indvirkning på områdernes samlede CO₂-udledning”.</i> <p>De hidtidige byggeretsgivende lokalplaner for byudviklingen i Albertslund er etageboliger i eksisterende byområder, og således ikke inddragelse af landbrugsjord eller naturområder; der bygges i højden, hvilket ligeledes begrænser det fysiske fodaftryk; ligger i de stationsnære områder, hvor der er gode kollektive</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	transportforbindelser, og der er eller planlægges for gode cykel/gang-infrastruktur.	
<p>11.9 Ungdomsboliger på 15 – 30 m²</p> <p>I den nugældende kommuneplan er der en retningslinje om, max 10 % boliger på 45-54 kvm. Når man ser på de forskellige nye former for studieboliger, der fx er opført som containerboliger på ned til 15 kvm (både m/u eget bad), er det åbenlyst, at man i en bebyggelse kan have en række studieboliger, som ligger under denne grænse.</p> <p>Vi foreslår derfor, at der indføres en retningslinje i kommuneplanen om, at der ved opførelse af et antal studie-/ungdomsboliger eller mikrolejligheder, kan 15 % af boligerne i et lokalplanområde kan være på 15 -30 kvm. Dette vil muliggøre, at der også i en bebyggelse kan være lidt større familieboliger.</p>	<p>11.9 Ungdomsboliger på 15 – 30 m²</p> <p>Det fremgår af Forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at (p. 13):</p> <p><i>"... baggrundsanalysen [viste], at cirka 60 % af boligerne er under 100 m², og kun 17,2 % af boligerne i Albertslund er over 125 m². Denne størrelsesfordeling afspejler, at de fleste boliger er bygget mellem 1963 – 1979, hvor krav til boligernes indretning og størrelse var anderledes. Derfor ligger det gennemsnitlige boligareal per indbygger i Albertslund 3,6 m² under gennemsnittet for Regionen Hovedstaden som helhed".</i></p> <p>Albertslund har således i forvejen en række små boliger, og visioner og hensigten med byudviklingen er blandt andet at supplere Albertslund med boligstørrelser, der er mangel på – men som det fremgår af besvarelse af punkt 11.8 vil der i forbindelse med delvise revision af kommuneplanen blive set på de forskellige boligstørrelser.</p>	<p>11.9 Ungdomsboliger på 15 – 30 m²</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.10 Lokalplaner med generationsboliger</p> <p>Vi foreslår, at Kommunen i forbindelse med et par af de kommende lokalplaner inspirerer nogle bygherrer til at opføre et antal generationsboliger som en del af byggeriet. Dvs. boliger (eller sammenhængende boliger), der er indrettet til at</p>	<p>11.10 Lokalplaner med generationsboliger</p> <p>Det fremgår af besvarelsen af punkt 4.1, at:</p> <p><i>"Det er et generelt princip i planloven, at der ikke kan planlægges for en bestemt ejer- eller</i></p>	<p>11.10 Lokalplaner med generationsboliger</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>bedsteforældre og børnefamilier kan dele en række fællesfunktioner som køkken, stue, have/altan, men derudover have hver deres "private" boligområde. Dette kan give nogle udfordringer i forhold til, hvordan den gennemsnitlige boligstørrelse for et byggeri så skal beregnes, men det må kunne løses.</p>	<p><i>brugerkreds. Derimod kan det fremgå af en lokalplan, at boliger eller bygninger forudsættes anvendt af en mere ubestemt brugergruppe, f.eks. at der skal være tale om ældre- eller ungdomsboliger, men der kan som udgangspunkt ikke stilles nærmere krav til beboernes alder og beskæftigelse, herunder at boliger skal forbeholdes personer under uddannelse".</i></p>	
<p>11.11 Optimering af arealanvendelsen i boliger</p> <p>Stil krav om optimering af arealanvendelsen i boligerne, så alle familietyper kan se sig i boligerne – altså, at bygherre skal dokumentere dette ved fx lejlighedsplaner.</p>	<p>11.11 Optimering af arealanvendelsen i boliger</p> <p>De forhold, som en kommune kan regulere gennem lokalplanlægning, fremgår af planlovens § 15, stk. 2 (LBK nr. 572 af 29/05/2024), som indeholder en udtømmende opregning af de emner, der kan fastsættes bestemmelser om i en lokalplan – det såkaldte "Lokalplankatalog".</p> <p>Lokalplankataloget giver ikke mulighed for at regulere forhold inden i boliger.</p>	<p>11.11 Optimering af arealanvendelsen i boliger</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.12 Boliger til forskellige boligtyper</p> <p>Stil krav om en differentieret mængde af boligtyper i hver bebyggelse beregnet til forskellige familietyper, på en sådan måde, at beboere kan forblive i bebyggelsen også når familieforholdene ændrer sig – når børnene flytter hjemmefra, når man bliver enlig m.v.</p>	<p>11.12 Boliger til forskellige boligtyper</p> <p>Se besvarelse af punkt 11.10.</p>	<p>11.12 Boliger til forskellige boligtyper</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.13 Krav om fælleslokaler, gæsteboliger og kontorarbejdspladser</p> <p>Stil krav om tilstrækkeligt med fælleslokaler – herunder at der skal være gæsteboliger i bebyggelsen, mulighed for at låne arbejdsrum (kontorpladser, så man ikke behøver at have</p>	<p>11.13 Krav om fælleslokaler, gæsteboliger og kontorarbejdspladser</p> <p>Planloven giver mulighed for i planlovens § 15, stk. 2, nr. 14 (LBK nr. 572 af 29/05/2024) – det</p>	<p>11.13 Krav om fælleslokaler, gæsteboliger og kontorarbejdspladser</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>arbejdsværelse i egen bolig), store fælleslokaler til bryllupper, børnefødselsdage m.v.</p>	<p>såkaldte lokalplankatalog – at stille krav om tilvejebringelse af fællesanlæg.</p> <p>Det fremgår således af retningslinje 6.2 i Kommuneplan 2022 – 2034 at (p. 78):</p> <p><i>”I nye bolig- og erhvervsområder skal der som udgangspunkt sikres plads til fælles aktiviteter, enten i et selvstændigt fælleshus eller integreret i bebyggelsen. Alternativt skal der være en tydelig kobling til eksisterende fælleshus m.v. i tilstødende områder”.</i></p> <p>Endvidere er gæstebolig defineret i retningslinje 6.12 (p. 78):</p> <p><i>”En gæstebolig er en bolig, hvor der er mulighed for at overnatte og med adgang til toilet og/eller bad. En gæstebolig har ikke et køkken. En gæstebolig kan være ned til 20 kvadratmeter. En gæstebolig er ikke omfattet af reglen om helårsbeboelse jf. retningslinje 5.5”.</i></p> <p>I øvrigt henvises der til besvarelse af punkt 11.10. Det skal dog bemærkes, at en række af bygherrerne i byudviklingsområderne har givet udtryk for, at de har tanker om at etablere kontorfællesskaber, ligesom krav om etablering af fælleslokaler er et standardkrav, blandt andet i de nye lokalplaner i Hersted.</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.14 Fælleslokale til 80 personer</p> <p>Vi foreslår, at der stilles krav om, at mindst ét af fælleslokalerne i et lokalplansområde skal kunne danne rammen om arrangement med 80 deltager (beregnet i forhold til brandmyndighedernes krav, hvilket i praksis vil give mulighed for bryllupper m.v. med op til 50-60 gæster).</p>	<p>11.14 Fælleslokale til 80 personer</p> <p>I forbindelse med dialogen med bygherre omkring fælleslokaler har forvaltningen hidtil haft den praksis, at fælleslokaler/huse skal udgøre mindst 1 % af det samlede etageareal. Se i øvrigt besvarelse af punkt 11.13.</p>	<p>11.14 Fælleslokale til 80 personer</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.15 Fælleslokaler skal have køkkenfaciliteter</p> <p>Stil krav om, at der etableres fælleslokaler med mulighed for afholdelse af fællesspisning – dvs. med den fornødne plads og den fornødne indretning af køkkenfaciliteter m.v.</p>	<p>11.15 Fælleslokaler skal have køkkenfaciliteter</p> <p>Se besvarelse af punkt 11.11.</p>	<p>11.15 Fælleslokaler skal have køkkenfaciliteter</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.16 Maksimumskrav til gangarealers og opganges størrelser</p> <p>Krav om minimering arealer til opgange o. lign.</p>	<p>11.16 Maksimumskrav til gangarealers og opganges størrelser</p> <p>Se besvarelse af punkt 11.11.</p>	<p>11.16 Maksimumskrav til gangarealers og opganges størrelser</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.17 Revision af Masterplan Hersted 2045</p> <p>På denne baggrund foreslår vi også, at "Masterplan Hersted 2045" revideres efter ovenstående retningslinjer. I dag er den gennemsnitlige boligstørrelse for byomdannelsen nemlig sat til 100 kvm.</p>	<p>11.17 Revision af Masterplan Hersted 2045</p> <p>Masterplan Hersted 2045 er en vision for byudviklingen af Hersted, der blev vedtaget af Albertslund Kommunalbestyrelse på mødet tirsdag den 12. maj 2020, og er efterfølgende blevet præciseret i Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1, der blev vedtaget på mødet tirsdag den 13. december 2022.</p> <p>Den gennemsnitlige boligstørrelse i Masterplan Hersted 2045 er for hele byomdannelsen af Hersted herunder også for rækkehuse. Det</p>	<p>11.17 Revision af Masterplan Hersted 2045</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	fremgår af besvarelse af punkt 11.8 , at der i forbindelse med delvise revision af kommuneplanen vil blive set på den gennemsnitlige boligstørrelse i byudviklingsområderne.	

By fortætning, bæredygtigt byggeri og bebyggelsesprocenter

En måde at mindske klimabelastningen er ved at bygge i højden. Her vil der også forekomme en række dilemmaer og modstridende hensyn. I flere af byudviklingsområderne tillades i dag bebyggelsesprocenter på 200 % og enkelte steder 260 %. Dette kan vi kun bifalde. Generelt er det sådan, at jo flere boliger (boligetageareal) på et grundareal, jo mindre klimabelastning.

En anden væsentlig årsag til by fortætning er, at der så skal færre meter infrastruktur i form af veje, ledningssystemer m.v. Af samme grund er strategien med at skabe blandede boligområder med detailhandel og den slags erhverv, som man ofte får brug for med til at mindske transportbehovet. I de dele af de forskellige byudviklingsområder, hvor der ikke skal opføres egentlige etagebyggerier, men række- og klyngehuse m.v. i op til 3 etager, har udformningen i forhold til arealanvendelsen en betydning for klimabelastningen. F.eks. har et af eksempelbyggerierne i 4>1 projektet demonstreret, hvordan en cirkulær udformning af bygningen har et mindre klimaaftryk end det oprindeligt planlagt med traditionel rækkehusbebyggelse. Ligeledes er der noget, der tyder på, at klyngehuse, hvor husene er bygget sammen i en firkant, har et mindre aftryk end almindelige rækkehuse (bl.a. ved at central forsyningsinfrastruktur vil kræve mindre materialeforbrug).

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.18 Bygningernes klimaaftryk på arealer skal minimeres</p> <p>Vi foreslår derfor, at kommunen i dialogen med bygherre undersøger mulighederne for at selve udlægningen af byggeriet på arealerne gennemtænkes ud fra at minimere klimaaftrykket.</p>	<p>11.18 Bygningernes klimaaftryk på arealer skal minimeres</p> <p>Den 1. januar 2023 blev der i Bygningsreglementet indført, at nye bygningers klimapåvirkning skal beregnes, og for større nye bygninger indførtes et loft for, hvor meget CO₂ de må udlede. Det betyder, at et nybyggeris klimapåvirkning skal dokumenteres med en livscyklusanalyse (LCA), og for bygninger med et opvarmet etageareal over 1.000 m² skal CO₂-udledningen overholde en grænseværdi på 12 kg CO₂e/m²/år jf. kapitel 11, § 297 - § 298 i Bygningsreglementet. Det er således</p>	<p>11.18 Bygningernes klimaaftryk på arealer skal minimeres</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	Bygningsreglementet, der regulerer disse forhold og ikke Albertslund Kommune.	
<p>11.19 Lokalplankataloget skal skrives ind som retningslinjer i kommuneplanen</p> <p>Planloven lægger desværre begrænsninger på, hvad kommunerne kan kræve i lokalplaner m.v. med hensyn til bæredygtigt byggeri. Der er dog en række muligheder for at argumentere ud fra æstetik, bygningshøjder, placering på grunden arkitektonisk udtryk m.v. Én del af disse muligheder udnytter Albertslund allerede i flere lokalplaner 👍 👍. Men nogle af disse ting kan skrives ind i kommuneplanen, som retningslinjer for lokalplanerne.</p>	<p>11.19 Lokalplankataloget skal skrives ind som retningslinjer i kommuneplanen</p> <p>Byplanlægning er at afveje en række hensyn i lokalplanlægningen for et specifikt område på lokalt plan. Disse afvejninger kan blive for rigide, hvis planlovens såkaldte lokalplankatalog (§ 15, stk. 2 i LBK nr. 572 af 29/05/2024) bliver skrevet ind i kommuneplanen som retningslinjer for hele kommunen, eftersom det fremgår af planlovens § 12, stk. 1, at Kommunalbestyrelsen skal virke for kommuneplanens gennemførelse, herunder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen. Endvidere må en lokalplan ikke stride mod kommuneplanen jf. § 13, stk. 1, nr. 1. Desforuden fremgår det af planlovens kapitel 11, hvilke emner, der skal og kan indgå i en kommuneplan.</p>	<p>11.19 Lokalplankataloget skal skrives ind som retningslinjer i kommuneplanen</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.20 Solceller på bygninger skal være et krav</p> <p>Der skal altid åbnes for etablering af solceller på byggeriet, og hvor det er muligt (fx af arkitektoniske grunde) skal dette være et krav.</p>	<p>11.20 Solceller på bygninger skal være et krav</p> <p>Forvaltningen stræber altid efter at forsøge at få integreret solceller i bygninger, således at de kan være en del af arkitekturen. De førnævnte krav i Bygningsreglementet jf. besvarelse af punkt 11.18 kan medvirke til, at alle bygninger vil få solceller integreret i forbindelse med anlægsfasen heraf.</p>	<p>11.20 Solceller på bygninger skal være et krav</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.21 Krav om bestemte former for mørtel i lokalplanerne</p>	<p>11.21 Krav om bestemte former for mørtel i lokalplanerne</p>	<p>11.21 Krav om bestemte former for mørtel i lokalplanerne</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
Hvor det alligevel ender med mursten, vil vi foreslå, at der indsættes en bestemmelse om at der ikke må anvendes cementmørtel/hydraulisk mørtel, der gør at teglstenene ikke kan genbruges.	Forvaltningen kan ikke være mere enige i, at det vil være fantastisk, hvis lokalplankataloget gav mulighed for, at forvaltningen kan sætte disse krav. Dette vil forvaltningen også gerne gøre i forhold til cement, da det i dag er muligt at få cement, hvori der er genbrugscement jf. DR P1's " Guld og grønne skove ", episode 25 fra tirsdag den 25. juni 2024. Men som det fremgår af besvarelse af punkt 11.11 , kan forvaltningen ikke opsætte bestemmelser i en lokalplan, der ikke fremgår af planlovens såkaldte lokalplankatalog.	Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.

Fremme af kollektiv trafik

Ud over de nedenstående forslag i forhold til parkering og biler i byudviklingen, er der en række tiltag for at fremme den kollektive trafik, som bør overvejes.

Flere af sådanne tiltag kan allerede ses i kommunens nuværende planpraksis 👍 👍. Men vi vil foreslå nogle øvrige tiltag.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
11.22 Byfunktioner skal lokaliseres i samme område Vi foreslår, at der indføres en bestemmelse om, at man planlægger, så funktioner så vidt muligt samlokaliseres	11.22 Byfunktioner skal lokaliseres i samme område Se besvarelse af punkt 6.1 .	11.22 Byfunktioner skal lokaliseres i samme område Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.
11.23 Knudepunkter for skift mellem transportformer og at der fastlægges knudepunkter, hvor man kan skifte let mellem trafikformer (f.eks. fra cykel til offentlig transport osv.). Herunder også, at det er let at skifte fra delebil til offentlig transport.	11.23 Knudepunkter for skift mellem transportformer Knudepunktet i Albertslund Kommune er i dag Albertslund Station, og når letbanen åbner i 2025, vil letbanestation Glostrup Nord – Hersted ligeledes være et knudepunkt i Albertslund	11.23 Knudepunkter for skift mellem transportformer Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>Kommune. Ved Albertslund Station er der busholdeplads og mulighed for at parkere sin cykel samt "kiss and ride" mulighed. "Kiss and ride" betyder, at der er mulighed for kort at standse bilen og blive sat af samt at give et farvelkys ved en togstation. Der planlægges ligeledes for, at der skal være disse funktioner ved den kommende forplads til letbanestation Glostrup Nord – Hersted.</p>	
<p>11.24 Parkeringspladser til delebiler ved togstationerne</p> <p>Vi foreslår derfor også, at der er reserverede parkeringspladser til delebiler ved trafikknudepunkter – i hvert fald ved S-togsstationen, letbanen.</p>	<p>11.24 Parkeringspladser til delebiler ved togstationerne</p> <p>De hidtidige erfaringer med delebiler i Albertslund viser, at der ikke er den store interesse for delebiler f.eks. Nordmarks Allé 14, og såfremt delebiler benyttes, er det ofte ud af byen og ikke internt i byen.</p> <p>Delebilsordninger kan i henhold til en rapport fra Urban Creators udarbejde for Københavns Kommune "Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København" fra 2021 opdeles op i 4 typer:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Delebiler med fast stamplads <ul style="list-style-type: none"> ○ Delebilerne holder på faste stampladser (parkeringspladser) inden for et geografisk afgrænset område, som ordningen dækker. ○ Brugere af denne delebilsordning anvender bilen til ferie og weekendture, fritidsture, besøge familie/venner og indkøb af tunge ting ● Delebiler uden fast stamplads 	<p>11.24 Parkeringspladser til delebiler ved togstationerne</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Delebiler, der kan afhentes et sted og afleveres et andet sted inden for et geografisk afgrænset område. ○ Delebiler uden fast stamplads bliver af brugerne kaldt "minutbiler" fordi betalingen sker pr. kørt minut, og der betales ikke for abonnement. De bliver typisk brugt til kortere ture under 30 km. primært til familiebesøg, venner eller til arbejde. Bilerne kan benyttes indenfor et afgrænset område. ○ Brugere, der vælger denne delebilsordning, vil generelt vil have et mindre behov for bil end brugere af ordningerne med fast stamplads. ● Nabo-til-nabo <ul style="list-style-type: none"> ○ Deleservices, hvor ejere af privatbiler udlejer deres bil til andre medlemmer af ordningen. ○ Nabo-til-nabo-biler bruges typisk til længere ture. Det gennemsnitlige antal kørte km. for en lejeperiode er omkring 300 km. Lejerne er forholdsvis jævnt fordelt på aldersgrupper mellem 20 og 60 år. ○ Nabo-til-nabo-biler bliver primært brugt til weekendture, ferier, fritidsture og besøg af familie/venner. ● Samkørsel <ul style="list-style-type: none"> ○ Her er konceptet, at bilisterne deler turen, ved at køre sammen. En bilist (tur-udbyderen) tilbyder en i forvejen planlagt tur til en (ukendt) "aftager". ○ Samkørselstjenester er både målrettet weekendture på tværs af landet og pendlerture. I dag benyttes det mest til de længere ture, men med flere tjenester med fokus på pendlersamkørsel – kan denne del vokse i fremtiden. 	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>Delebilsordninger har desuden ikke i de seneste år formået at øge deres markedsandele.</p> <p>Det er en politisk prioritering, hvorvidt de få parkeringspladser ved Albertslund Station skal reserveres til delebiler, eller til bilister, der kommer ude fra byen, som vælger at parkere ved Albertslund Station for at tage toget ind mod København. Stationsforpladsen ved den kommende letbanestation Glostrup Nord – Hersted har et meget lille omfang, og det forventes derfor ikke, at det vil blive prioriteret at etablere parkeringspladser på dette areal, ej heller til delebilsordninger. Dog forventes der i nærheden af letbanestationen at blive etableret et parkeringshus, og hvorvidt den private grundejer af dette parkeringshus vil reservere parkeringspladser kun til delebiler, vides ikke på nuværende tidspunkt.</p> <p>Forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle lægger blandt andet op til, at der i forbindelse med den delvise revision af kommuneplanen skal ses på parkeringsnormen i Kommuneplan 2022 – 2034 (retningslinje 7, p. 84).</p>	
<p>11.25 Niveaufri adgang ved alle busstoppesteder</p> <p>Vi foreslår, at der altid skal være niveaufri adgang til alle busstoppesteder. Dvs. tilgængelighed for rullestole, rollatorer og barnevogne.</p>	<p>11.25 Niveaufri adgang ved alle busstoppesteder</p> <p>Se besvarelse af punkt 6.5.</p>	<p>11.25 Niveaufri adgang ved alle busstoppesteder</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

En udfordring for bæredygtigt byggeri: Bilen.

I mange nybyggerier er bilerne en stor udfordring for at få klimaaftrykket ned. Det gælder både antallet af biler, der skal være p-pladser til, men også, hvor man gør af dem.

Mange steder, specielt i de større byer og hovedstaden, er der tale om byfortætning, hvor der af økonomiske årsager skal presse mange boliger ind på et lille areal. Klimamæssigt er dette ikke nødvendigvis en dårlig ting, tværtom kan det potentielt give mere plads til natur og biodiversitet.

Men hvad så med bilerne?

Parkering, parkeringsnormer, delebiler og ladestander

I Albertslund har kommunalbestyrelsen i kommuneplanen fastsat retningslinjer for parkeringsnormer i forbindelse med lokalplanlægningen, herunder en række minimumsnormeringer. I modsætning til andre kommuner har man ikke fastsat maksimumsnormeringer.

Princippet for parkering i kommuneplanen er grundlæggende fornuftige nok, og kommunalbestyrelsen anerkender, at det er en del af den grønne omstilling at nedsætte privatbilismen 👍.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget												
<p>11.27 Parkeringsnormen skal sættes yderligere ned med maksimumsparkeringsnorm</p> <p>Det handler altså om at anvende planlægningen til adfærdsregulering ved simpelthen at mindske incitamentet til i det hele taget at eje en bil.</p> <p>I det lys mener vi, at minimumsnormeringerne er for høje, og at der også bør fastsættes maksimumsnormeringer.</p> <p>Vi vil derfor foreslå, at kommunalbestyrelsen reviderer kommuneplanen med disse to forhold.</p>	<p>11.27 Parkeringsnormen skal sættes yderligere ned med en maksimumsparkeringsnorm</p> <p>I henhold til retningslinjer 7.1 i Kommuneplan 2022 – 2034 gælder der blandt andet følgende parkeringsnormer for biler (p. 84):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Minimum antal parkeringspladser efter boligtype</th> </tr> <tr> <th>Anvendelse</th> <th>Antal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Åben-lav</td> <td>2 pr. bolig</td> </tr> <tr> <td>Tæt-lav</td> <td>2 pr. bolig</td> </tr> <tr> <td>Etagebebyggelse</td> <td>1,5 pr. bolig</td> </tr> <tr> <td>Almene ungdoms- og studieboliger samt kollegier</td> <td>0,25 pr. bolig</td> </tr> </tbody> </table>	Minimum antal parkeringspladser efter boligtype		Anvendelse	Antal	Åben-lav	2 pr. bolig	Tæt-lav	2 pr. bolig	Etagebebyggelse	1,5 pr. bolig	Almene ungdoms- og studieboliger samt kollegier	0,25 pr. bolig	<p>11.27 Parkeringsnormen skal sættes yderligere ned med en maksimumsparkeringsnorm</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
Minimum antal parkeringspladser efter boligtype														
Anvendelse	Antal													
Åben-lav	2 pr. bolig													
Tæt-lav	2 pr. bolig													
Etagebebyggelse	1,5 pr. bolig													
Almene ungdoms- og studieboliger samt kollegier	0,25 pr. bolig													

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>Parkeringsnormen skal så vidt muligt reduceres med 50 % i de stationsnære kerneområder jf. retningslinje 7.3 i Kommuneplan 2022 – 2034, dvs. 0 – 600 m fra enten Albertslund Station eller letbanestationen Glostrup Nord – Hersted. Det betyder, at når parkeringsnormen for etagebebyggelser er 1,5 pr. bolig, kan den reduceres til 0,75 pr. bolig i de stationsnære kerneområder. I det stationsnære område, dvs. 600 – 1.200 meter fra én af to førnævnte stationer, skal parkeringsnormen så vidt muligt reduceres med 33 % jf. retningslinje 7.4 (p. 84).</p> <p>Deleøkonomien og tankerne om at være fælles om biler i form af delebiler blev desuden indarbejdet med vedtagelsen af den gældende Kommuneplan 2022 – 2034 i retningslinje 7.8 (p. 85). Kommuneplanen giver dermed mulighed for, at parkeringsnormen kan reduceres til 0,59 pr. bolig i de stationsnære kerneområder, hvis der etableres delebilsparkeringspladser jf. retningslinje 7.11 (p. 85).</p> <p>I henhold til retningslinje 7.5 i Kommuneplan 2022 – 2034 kan parkeringsnormen for biler udenfor det stationsnære område reduceres med op til 33 %, hvis parkeringspladser kan dobbeltudnyttes (p. 84). Såfremt at der skal reduceres, skal der redegøres for den forventede udnyttelse af parkeringspladserne ved beregning.</p> <p>Dobbeltudnyttelse kan ske mellem arealanvendelser, der primært har</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>parkeringsbehov indenfor normal arbejdstid som erhvervsvirksomheder, skoler og andre offentlige institutioner og arealanvendelser, der primært har parkeringsbehov udenfor normal arbejdstid som boliger, biograf, idrætsanlæg og andre fritidsformål.</p> <p>De restriktive parkeringsnormer i de stationsnære områder kan være med til at få borgerne til at bruge kollektiv transport, og de tilhørende muligheder for delebilsordninger kan være med til, at ikke alle skal have deres egen bil.</p> <p>De restriktive parkeringsnormer kan på den anden side også betyde, at der ikke er nok parkeringsmuligheder i byudviklingsområder, og borgerne derfor parkerer i de tilstødende områder til disse byudviklingsområder eller på steder, der er uhensigtsmæssigt i forhold til trafiksikkerheden.</p> <p>Tendensen er, at flere og flere albertslundere får bil, ligesom der generelt er en stigning i bilejerskabet/leasing af biler til privat brug på landsplan. Desuden har delebilsordninger på landsplan ikke i de seneste år formået at øge deres markedsandele. Der er allerede i de eksisterende boligområder i Albertslund udfordringer med antallet af parkeringspladser i forhold til biler i områderne. Skal vi se bort fra disse statistikker og erfaringer i byudviklingen?</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget																
	<p>Kan den restriktiv parkeringsnorm være med til at begrænse tiltrækningen af 10.000 nye borgere til kommunen, hvis der ikke er mulighed for, at de nye borgere kan parkere bil?</p> <p>I nogle af byudviklingsområderne bliver der etableret flere parkeringspladser end minimumskravet hertil i Kommuneplan 2022 – 2034 – er dette et udtryk for, at der er nogle bygherrer, der ikke mener, at de kan tiltrække "kunder til butikken", hvis der ikke er tilstrækkelig med parkeringspladser?</p> <p>Parkeringsnormen i nogle af de andre kommuner i Hovedstadsområdet fremgår af nedenstående tabel.</p> <table border="1" data-bbox="824 786 1406 1305"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="824 786 1406 916">Parkeringsnorm for etagebebyggelse i forskellige kommuner i hovedstadsområdet jf. kommuneplaner eller parkeringsregulativer</th> </tr> <tr> <th data-bbox="824 916 1153 970">Kommune</th> <th data-bbox="1153 916 1406 970">Antal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="824 970 1153 1024">Albertslund Kommune</td> <td data-bbox="1153 970 1406 1024">0,59 – 1,5 pr. bolig</td> </tr> <tr> <td data-bbox="824 1024 1153 1078">Ballerup Kommune</td> <td data-bbox="1153 1024 1406 1078">0,6 – 1,2 pr. bolig</td> </tr> <tr> <td data-bbox="824 1078 1153 1133">Brøndby Kommune</td> <td data-bbox="1153 1078 1406 1133">1,0 – 1,5 pr. bolig</td> </tr> <tr> <td data-bbox="824 1133 1153 1187">Glostrup Kommune</td> <td data-bbox="1153 1133 1406 1187">1,0 – 1,5 pr. bolig</td> </tr> <tr> <td data-bbox="824 1187 1153 1241">Hvidovre Kommune</td> <td data-bbox="1153 1187 1406 1241">1,0 pr. bolig</td> </tr> <tr> <td data-bbox="824 1241 1153 1295">Ishøj Kommune</td> <td data-bbox="1153 1241 1406 1295">1,0 – 1,5 pr. bolig</td> </tr> </tbody> </table>	Parkeringsnorm for etagebebyggelse i forskellige kommuner i hovedstadsområdet jf. kommuneplaner eller parkeringsregulativer		Kommune	Antal	Albertslund Kommune	0,59 – 1,5 pr. bolig	Ballerup Kommune	0,6 – 1,2 pr. bolig	Brøndby Kommune	1,0 – 1,5 pr. bolig	Glostrup Kommune	1,0 – 1,5 pr. bolig	Hvidovre Kommune	1,0 pr. bolig	Ishøj Kommune	1,0 – 1,5 pr. bolig	
Parkeringsnorm for etagebebyggelse i forskellige kommuner i hovedstadsområdet jf. kommuneplaner eller parkeringsregulativer																		
Kommune	Antal																	
Albertslund Kommune	0,59 – 1,5 pr. bolig																	
Ballerup Kommune	0,6 – 1,2 pr. bolig																	
Brøndby Kommune	1,0 – 1,5 pr. bolig																	
Glostrup Kommune	1,0 – 1,5 pr. bolig																	
Hvidovre Kommune	1,0 pr. bolig																	
Ishøj Kommune	1,0 – 1,5 pr. bolig																	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	Ovenstående kan være udgangspunktet for analyser om parkeringsnormen, og således lægger Forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle blandt andet op til, at der i forbindelse med den delvise revision af kommuneplanen skal ses på parkeringsnormen i Kommuneplan 2022 – 2034 (retningslinje 7, p. 84).	

Hvordan er normeringerne i dag og hvordan bør normeringerne de se ud?

I forslaget til "Planstrategi 2024" lægges der op til, at de nugældende bestemmelser om parkeringsnormer m.v. skal genovervejes "i forhold til den overordnede vision om at fremme fællesskaber og en bæredygtig byudvikling, det faktiske behov for parkeringspladser i nye boligområder [side 15 i [Forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle](#)] samt strategien om at kunne tiltrække 10.000 nye borgere til kommunen". Og ja "bæredygtig byudvikling" er et af parametrene; men vi foreslår, at klimaforandringerne og den globale opvarmning også bliver et eksplicit parameter udover den mere generelle bæredygtighed!

I den nuværende kommuneplan er normeringerne differentieret i forhold til de enkelte boligområders karakter, parcelhuse, etageejendomme, nærhed til stationer. Dette er nok uomgængeligt. For parkering i forhold til erhverv og offentlige formål er der særskilte normer.

Ved åben-lav og tæt-lav bebyggelse skal der i dag som minimum være 2 pladser per bolig, som skal etableres på egen grund. Dog kan det nedsættes til 1,5 plads per bolig, hvis der etableres fælles P-plads. Man går altså ud fra, at det normale mønster for bilejerskab i en familie er 2 biler. Det er imidlertid kun tilfældet for 10,7 % af familierne i Albertslund [Hvis man medregner familier med 2, 3 eller flere, når tallet samlet op på 12,4 %. Kilder: <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyheder-analyser-publ/nyt/NytHtml?cid=32744> samt Danmarks Statistik: Familiernes bilrådighed (andele og fordelinger) efter tid, område, rådighedsmønster og enhed]. Og det er i øvrigt kun lidt under halvdelen af familierne, der overhovedet har en bil.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
11.28 Minimums- og maksimums-parkeringsnormen på 1 Så vi foreslår, at minimumsnormeringen nedsættes til 1 plads per bolig generelt i disse områder, og at dette også bliver maksimumsnormeringen.	11.28 Minimums- og maksimums-parkeringsnormen på 1 Se besvarelse af punkt 11.27 .	11.28 Minimums- og maksimums-parkeringsnormen på 1 Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.

Ved etageboliger er minimumsnormen i dag 1,5 per bolig, dog således, at den i stationsnæreområder kan nedsættes med 33 % og i stationsnære kerneområder med 50 %. Desuden kan normen udenfor de stationsnære områder nedsættes med op til 33 %, hvis pladserne kan dobbeltudnyttes, dvs. til erhverv om dagen og til beboere om aftenen/natten.

Ligeledes kan normen nedsættes, hvis der etableres en delebilsordning. Dette er en udmærket idé; problemet er blot, at det i en lokalplan eller på anden måde ikke er muligt at stille krav om etablering af en delebilsordning og at etableringen så først kan finde sted på initiativ af bygherren eller en grundejer-/beboerforening efter lokalplanens vedtagelse. Dermed kan bestemmelsen aldrig udmøntes i praksis i forbindelse med vedtagelsen af en lokalplan. Denne problemstilling har jo også betydning for fastsættelsen af antallet af cykelparkeringspladser, hvor der skal anlægges flere, hvis der etableres delebilsordning!

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.29 Antal tinglyste delebilsordninger i Albertslund</p> <p>Vi har fået oplyst af forvaltningen, at man administrerer dette ved efterfølgende at tinglyse en servitut på ejendommen om, at der skal være en obligatorisk delebilsordning tilknyttet.</p> <p>Vi vil hermed anmode forvaltningen om at oplyse, hvor dette konkret har fundet sted.</p>	<p>11.29 Antal tinglyste delebilsordninger i Albertslund</p> <p>Der er tinglyst delebilsordninger på følgende adresser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nordmarks Alle 12 – 14 <p>Det forventes, at der skal tinglyses delebilsordning på følgende adresse jf. byggetilladelsen for projektet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smedeland 38 <p>Smedeland 8A, der nu har adressen Malervangen 15 – 21F, er blevet oplyst om i byggetilladelsen, at anvendelsen af reglen om delebiler kræver en tinglysning heraf. Bygherre har valgt at anlægge de parkeringspladser, der skal etableres i henhold til § 8.1 i Lokalplan 5.5 – Boliger og erhverv ved Smedeland 8A, dvs. minimum 0,75 parkeringspladser pr. bolig og minimum 1,0 parkeringsplads pr. 100 m² kontor og liberalt erhverv.</p>	<p>11.29 Antal tinglyste delebilsordninger i Albertslund</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Der findes – så vidt vi ved – ikke samlet oversigt over de kommunale parkeringsnormer og de opgøres også lidt forskelligt. Svendborg har imidlertid samlet [en oversigt](#) over en række fynske bykommuners normer. I disse ligger normen for Svendborg og Odense på 1 per bolig mens Faaborg-Midtfyn, Nyborg og Middelfart har 1½ per bolig – dog således, at normen i de tætte byområder nedsættes med ½ til henholdsvis 1 og ½ per bolig.

I dag har kun lidt over halvdelen af familierne i Albertslund bil [55,2 % - Danmarks Statistik: Familiernes bilrådighed (andele og fordelinger) efter tid, område, rådighedsmønster og enhed, Tabel BIL811: <https://www.statistikbanken.dk/20093> Se bilag bagerst i dette dokument. Det er rigtigt, som det anføres i "Planstrategi 2024", at andelen af familier med bil er stigende, om end der er tale om en svag stigning – men de sidste par år er stigningen fladet ud. Desværre foreligger der først opdaterede tal efter udløb af høringsfristen] (hvilket er mindre end de ovennævnte kommuner, bortset fra Odense). Dette tal tilsiger ikke, at det skulle være nødvendigt med 1,5 plads per etagebolig. Hvis normen skulle svare til dette tal, skulle jo så nedsættes til 0,55 pladser per bolig. Da der også skal være plads til besøgende og hånværkebler foreslår vi, at normen (både som minimums- og maksimumsnorm) for etageboliger uden for stationsområder nedsættes til 1 plads per bolig i en overgangsperiode ind til andelen af bilejerskab, er faldet endnu mere. Bestemmelsen vedr. 33 % nedsættelse ved dobbeltudnyttelse bør her bevares.

Nu er byudviklingsområderne i Albertslund planlagt som tætte byer, og man kan konstatere, at "*befolkningen i de tætte byer har færre biler og kører mindre i bil end tilsvarende grupper, der bor mere spredt*" [Concito: Parkering i byer, 2023, kan tilgås her: <https://concito.dk/udgivelser/parkering-byer>]. I hovedstaden og de øvrige store byer i landet, er det kun et stykke under halvdelen af familierne, der overhovedet ejer en bil (43,7 %) [Se note 1]

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.30 Yderligere mulighed for reduktion af parkeringsnormen i de stationsnære områder</p> <p>Som følge af dette vil vi foreslå, at normen for stationsnære områder nedsættes til 0,50 (66 %) og til 0,25 (83 %) i de stationsnære kerneområder. Som vi også foreslår som maksimumsnormerne. Det skal her bemærkes, at der efter planloven ikke er noget til hinder for at fastsætte lave parkeringsnormer, ja selv en 0 norm kan lade sig gøre [Se afgørelse fra Planklagenævnet: https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/8b9212b2-652c-49cb-862f-ed899f43f5f6. Afgørelsen forholder sig ikke til bygningsreglementets krav].</p>	<p>11.30 Yderligere mulighed for reduktion af parkeringsnormen i de stationsnære områder</p> <p>Se besvarelse af punkt 11.27.</p>	<p>11.30 Yderligere mulighed for reduktion af parkeringsnormen i de stationsnære områder</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.31 Stationsnærhedsregler skal også gælde i forhold til busstoppesteder</p>	<p>11.31 Stationsnærhedsregler skal også gælde i forhold til busstoppesteder</p>	<p>11.31 Stationsnærhedsregler skal også gælde i forhold til busstoppesteder</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
Desuden vil vi foreslå, at det ikke kun er nærheden til en station, der tæller, men i lige så høj grad nærheden til offentlig transport generelt – i praksis altså busruter.	Stationsnærhed defineres i Fingerplan 2019 jf. besvarelse af punkt 6.1 .	Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.
<p>11.32 Parkering i konstruktion skal kunne ændres til andre formål</p> <p>Vi vil også foreslå, at der i kommuneplanen og dermed i alle lokalplaner indsættes bestemmelser om, at alle former for parkeringsanlæg skal udformes på en sådan måde, at de let enten kan nedlægges eller omdannes til anden form for anvendelse.</p>	<p>11.32 Parkering i konstruktion skal kunne ændres til andre formål</p> <p>Der er intet til hindre for, at en byherre kan anvende parkering i konstruktion til andre formål, blot denne anvendelse er i overensstemmelse med kommuneplanens ramme og/eller anvendelsesbestemmelserne i en lokalplan herfor og/eller at anvende planlovens dispensationsmuligheder jf. § 19.</p> <p>Der kan dog være andre lovmæssige hindringer for at anvende bygningskonstruktioner til parkering til andre formål/anvendelse, da konstruktionskravene til parkering i konstruktion er lavere end bygningskonstruktion til ophold f.eks. forsamlingslokaler og fælleslokaler.</p> <p>Med hensyn til at fastsætte bestemmelser i en lokalplan henvises der til punkt 10.1 vedrørende planlovens § 15, stk. 1 – det såkaldte "lokalplankatalog".</p>	<p>11.32 Parkering i konstruktion skal kunne ændres til andre formål</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Hvad vil en byherre sige til de reducerede normer?

Det er, efter Concitos opfattelse, ikke entydigt, hvordan en byherre vil stille sig [Concito: Parkering i byer, 2023, kan tilgås her:

<https://concito.dk/udgivelser/parkering-byer>]. På den ene side vil en byherre naturligvis ikke have færre p-pladser end efterspørgslen tilsiger. På den anden side er parkering en tung post for byherre – både i kr. og i CO2 (også selvom parkeringsarealer ikke regnes 100 % med i CO2 regnskabet). Og en byherre vil naturligvis også tage tendensen til mindre bilejerskab i tæt bebyggelse med i overvejelserne. Desuden er der forskellige tiltag, der kan fremme, at byggeriet primært henvender sig til købere uden bil og uden ønske om at eje bil. Tiltag som også i sig selv vil være klimaretfærdige.

Bygherre kan nemlig vælge at udleje/sælge parkeringspladserne uafhængigt af boligerne. På den måde undgår de familier, der ikke har bil, at betale for P-pladser, som de ikke kommer til at benytte. Dette kan kommunen nok ikke regulere, men det kan være en anbefaling til en bygherre; dels ud fra ønsket om at minimere incitamentet til at eje bil, som jo må siges at være i overensstemmelse med kommuneplanens intention om at nedsætte privatbilismen. Dels ud fra et rent retfærdighedsargument.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.33 Katalog skal indeholde incitamenter til at nedsætte bilejerskabet</p> <p>Vi vil derfor foreslå, at dette [incitamenter til at nedsætte bilejerskabet] tages med i det tidligere omtalte forslag til "katalog" over emner, der skal drøftes med en bygherre i forbindelse med udarbejdelsen af et lokalplansforslag.</p>	<p>11.33 Katalog skal indeholde incitamenter til at nedsætte bilejerskabet</p> <p>Se besvarelse af punkt 11.5.</p>	<p>11.33 Katalog skal indeholde incitamenter til at nedsætte bilejerskabet</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Hvad med byggeloven og bygningsreglementet?

Bygningsreglementet, fastsætter, (BR18, kap. 20, § 399, stk. 1), at der på ejendommens område skal udlægges tilstrækkeligt areal til parkering af biler, motorcykler, knallerter og cykler mv. i forhold til anvendelsen af bygningen. Hverken bygningsreglementet eller planloven angiver imidlertid, hvad der er et "tilstrækkeligt" areal!

Men: I vejledningen til dette afsnit af bygningsreglementet fremgår også følgende: "Byggeloven og bygningsreglementets bestemmelser i kap. 20 om parkering gælder ikke, når der i en lokalplan eller byplanvedtægt er fastsat bestemmelser om parkering for det område, hvor byggeriet foregår". Og i selve byggeloven: "Bestemmelserne i kapitel 20 gælder ikke, hvis en lokalplan, en byplanvedtægt eller en reguleringsplan fastsætter andre bestemmelser om de pågældende forhold" (§ 394).

Byggeloven giver altså kommunalbestyrelsen mulighed for via en lokalplan at tilsidesætte bestemmelsen om "tilstrækkeligt" areal til parkering. Desuden er et "tilstrækkeligt antal p-pladser" er en konkret vurdering. De gode cykelforhold i Albertslund, nærheden til letbanen og øvrig offentlig transport må tilsige, at antallet af p-pladser, der er tilstrækkeligt, må være det mindst mulige.

Hvad kan vi gøre mere?

Udover at nedsætte parkeringsnormerne, er der også en række øvrige tiltag, der kan nedsætte klimaaftrykket fra bilerne i forbindelse med nybyggeri.

Hvor det er muligt, kan man udvide arealet, så der er plads til dem på overfladen – i praksis ved at nedsætte bebyggelsesprocenterne. Dette kan gøres enten ved at bygge færre kvm, eller udvide det geografiske område en lokalplan skal dække. Det kan man ikke alle steder, og som nævnt er det altid ikke godt for natur og biodiversitet! Men det bør i alle tilfælde undersøges, om dette er en mulighed uden at komme i modstrid med intentionerne om byfortætning.

For stationsnære kerneområder fastsætter kommuneplanen, at en del af pladserne skal etableres i konstruktion, dvs. enten som P-hus eller P-kælder. Dette for at tilgodese behovet for opholdsarealer på terræn for beboerne og vel også mulighederne for at tilgodese behovet for øget biodiversitet.

Mange steder bliver løsningen så, at lave parkeringskældre. Hvilket imidlertid fordrer en enorm mængde beton, som jo er den største klimasynder for byggeriet. Nogle steder kan parkeringshuse så lade sig gøre, hvilket er væsentlig mindre belastende for klimaet end en parkeringskælder. Svenske analyser viser, at en underjordisk parkeringsplads "koster" omkring 10 ton CO2 per p-plads mens et traditionelt P-hus kun udleder omkring 6 ton CO2 per p-plads. I Malmø findes et pilotprojekt, hvor P-huset er opført i træ. Her er man kommet helt ned på 4 ton! [Concito: Parkering i byer, 2023, kan tilgås her:

<https://concito.dk/udgivelser/parkering-byer>]

Hvis der ikke er plads til at bygge P-huse, kan en mulighed være at placere dem på 1. sal, som fx i Imperialbygningen i København. Desværre har vi ikke kunnet finde tal på, om dette er mindre belastende end en P-kælder; men en mundtlig vurdering fra Concito er, at belastningen vil ligge på niveau med et P-hus [Telefonsamtale med Søren Have, programchef for "Fremtidens Mobilitet" i Concito 21. februar 2024]. For at ikke mindske det samlede antal boliger vil dette så gøre, at der skal bygges højere.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.34 Parkering i konstruktion skal som udgangspunkt være som parkeringshuse</p> <p>Vi skal derfor foreslå, at man i kommuneplanen fastsætter, at parkering i konstruktion, så vidt det overhovedet er mulig, skal være i et P-hus eller på 1. sal og kun undtagelsesvis som P-kælder. Dette forudsætter, at parkering på 1. sal i kommuneplanen omdefineres til at være "i konstruktion".</p>	<p>11.34 Parkering i konstruktion skal som udgangspunkt være som parkeringshuse</p> <p>I Vridsløse bliver de fleste af parkeringspladser etableret i parkeringshuse. Hidtil er der endnu ingen bygherre i Hersted, der har ville lave et fælles parkeringshus i stedet for at etablere parkeringskældre.</p> <p>Det fremgår allerede af Forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at (p. 15):</p> <p><i>"Den delvise revision af kommuneplanen skal belyse, hvorvidt der er det rette forhold mellem parkering i konstruktion og opholdsarealer herunder grønne områder og bynatur. Endvidere skal retningslinjerne gennemgås og præciseres for eventuelle fejltolkninger".</i></p> <p>Kommuneplanen har ikke retningslinjer, der forhindrer parkering på 1. sal.</p>	<p>11.34 Parkering i konstruktion skal som udgangspunkt være som parkeringshuse</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Øvrige tiltag vedr. parkering og biler

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.35 Krav om flere delebilspladser</p> <p>Hvad angår delebiler (jf. seneste ændring af planloven), foreslår vi, at der altid skal være 3 delebilsparkeringspladser for hver 25 boliger.</p>	<p>11.35 Krav om flere delebilspladser</p> <p>Se besvarelse af punkt 11.27.</p>	<p>11.35 Krav om flere delebilspladser</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.36 Ladestandere ved alle parkeringspladser</p> <p>Vi foreslår desuden, at der fastsættes en bestemmelse om, at der som minimum opsættes faktiske ladestandere ved hver parkeringsplads subsidiært som minimum ved hver tredje parkeringsplads.</p>	<p>11.36 Ladestandere ved alle parkeringspladser</p> <p>Det fremgår af Forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at (p. 10):</p> <p><i>”Planloven blev delvist evalueret den 28. december 2023 (Lov nr. 1790 af 28/12/2023), hvilke blandt andet medførte, at nye emner kan indgå i kommune- og lokalplanlægningen, og andre emner er blevet præciseret. Det kan læses af bemærkningerne til lovforslaget (2023/1 LSF 62), at baggrunden for ændringerne i planloven blandt andet handler om nye muligheder for at varetage klimahensyn og understøtte den grønne omstilling. Det drejer sig om, at det nu er muligt at øremærke parkeringspladser til el- og delebiler, herunder antallet af ladestandere, samt om mulighed for at stille krav om en procentdel af grønne arealer i et planområde.</i></p> <p><i>Ovenstående eksempler viser, at evalueringen af planloven giver Albertslund Kommune nye muligheder i den fysiske planlægning af kommunen. En række af disse nye muligheder forventes indarbejdet i den kommende Kommuneplan 2026 – 2038, f.eks. i form af</i></p>	<p>11.36 Ladestandere ved alle parkeringspladser</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>konkrete retningslinjer om omfanget af grønne arealer i lokalplaner”.</i></p> <p>Ovenstående betyder, at der i forbindelse med den delvise revision af kommuneplanen blandt andet vil blive set på, hvorvidt der skal stilles yderligere krav omkring ladestandere til parkeringspladser end ladestanderbekendtgørelsen fastsætter (LBK nr. 181 af 05/03/2020). Det skal dog bemærkes, hvilket fremgår af bemærkningerne til planloven, at (2023/1 LSF 62, p. 148):</p> <p><i>”Der kan imidlertid – med fornøden planlægningsmæssig begrundelse – træffes bestemmelse om flere ladestandere og forberedelser hertil end bekendtgørelsens mindstekrav. Hvis kravene i direktivet og dermed ladestanderbekendtgørelsen skærpes, vil disse gælde, selvom der er lempeligere regler i en allerede vedtaget lokalplan”.</i></p> <p>Det skal i øvrigt bemærkes, at en række bilproducenter f.eks. BMW, Toyota, Mazda og Stellantis (Opel, Citroen, Chrysler, Alfa Romeo og Jeep etc.), Porsche ikke er overbevist om, at fremtiden kun byder på batteridrevne bil, men at der også kan være, at fremtiden byder på biler, der f.eks. kører på syntetiske brændstoffer eller brint:</p> <p><i>”Toyota Motor Corporation og BMW Group har indgået en ny aftale, der skal styrke de to</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>virksomheders samarbejde om brint. De to parter vil sammen udvikle tredje generation brændselscelleteknologi, introducere flere brændselscellebiler og være med til at udvikle den nødvendige brintinfrastruktur for at understøtte et samfund, hvor brint spiller en vigtig rolle. Det strategiske partnerskab mellem de to koncerner er drevet af en fælles vision om at gøre brint til en central komponent i den globale grønne omstilling inden for transportsektoren... Alt sammen med det formål om at øge efterspørgslen af både personbiler og erhvervskøretøjer med brændselsceller” (Toyota Danmark).</i></p> <p>Såfremt dette bliver til virkelighed, hvilket satsningen på Power-to-X vil medvirke til, kan der argumenteres for, at ikke alle parkeringspladser skal have ladestandere.</p>	

Cykler

En forudsætning for lavere parkeringsnormer, og i det hele taget for alle tiltag der mindsker privatbilismen, er, at forholdene for cyklister og fodgængere er optimale i forhold til beboernes mobilitetsmønstre.

Den nuværende kommuneplan har en lang række udmærkede bestemmelser om fx sammenhæng i stisystemerne, at stierne som hovedregel skal være i egen tracé m.v. Vi har dog en række forslag til forbedringer.

For netop at fremme incitamentet til at bruge cykel frem for bil, mener vi, at der bør gælde et princip for planlægningen – såvel for den overordnede trafikplanlægning som for detailplanlægningen i konkrete lokalplaner, masterplaner, rammelokalplaner m.v. Nemlig princippet: Cykler først!

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.37 Cyklerne først i retningslinje 18.5</p> <p>Vi vil foreslå, at dette princip [cyklerne først] indskrives i et kommuneplanen som en skærpe af den nuværende § 18.5 – med andre ord at ordene "<i>i videst muligt omfang</i>" fjernes fra formuleringen.</p>	<p>11.37 Cyklerne først i retningslinje 18.5</p> <p>Retningslinje 18.5 i Kommuneplan 2022 – 2034 er følgende (p. 142):</p> <p><i>"Ved byomdannelse skal trafikale forbedringer i videst muligt omfang tage til hensyn cyklister og den kollektive trafik".</i></p> <p>Byplanlægning handler om at afveje en række hensyn, og ved at fjerne "<i>i vidst muligt omfang</i>" kan det hæmme andre forhold, der også er vigtige f.eks. forhold for handicappede.</p>	<p>11.37 Cyklerne først i retningslinje 18.5</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.38 Cykelstier prioriteres over andre forhold</p> <p>Princippet vil mere konkret sige, at såvel selvstændige stier, cykelstier langs veje, arealer til cykelparkering m.v. skal indrettes efter cyklisterne behov og at bilerne så må komme i anden række. Cyklister har det lige som vand, de finder altid den korteste og mest bekvemme vej.</p> <p>Vi foreslår, at følgende skrives ind i kommuneplanen: Alle stier til cykler skal placeres</p>	<p>11.38 Cykelstier prioriteres over andre forhold</p> <p>Se besvarelse af punkt 11.37.</p>	<p>11.38 Cykelstier prioriteres over andre forhold</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
sådan, at de er det naturlige valg for al cykeltrafik i et område.		
11.39 Cykelparkering ved boligernes adgangsvej På samme måde skal cykelparkering anlægges så tæt på boligernes adgangsveje som overhovedet muligt.	11.39 Cykelparkering ved boligernes adgangsvej Se besvarelse af punkt 11.37 .	11.39 Cykelparkering ved boligernes adgangsvej Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.
11.40 Flere cykelparkeringspladser ved kollektiv transport Desuden, at der ved offentlig transport, stationer og busstoppesteder, skal være tilstrækkelige parkeringspladser – ikke kun det beregnede aktuelle behov, men med 25 % flere pladser og med areal reserveret til yderlige pladser. Vi skal her bemærke, at der – så vidt vi har kunnet afdække - ikke i forbindelse med alle lokalplaner (om overhovedet nogen) er foretaget beregninger af cykeltrafikkens udvikling i området.	11.40 Flere cykelparkeringspladser ved kollektiv transport Det fremgår følgende af retningslinje 7.20 i Kommuneplan 2022 – 2034 (p. 86): <i>”Ved busterminaler samt tog-, og letbanestationer skal der planlægges tilstrækkeligt areal til cykelparkering som er velplaceret i forhold til terminalen og stationen”.</i> Se i øvrigt besvarelse af punkt 11.37 .	11.40 Flere cykelparkeringspladser ved kollektiv transport Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.
11.41 Opdatere den gamle cykelstrategi Albertslund havde en cykelstrategi for perioden 2016 – 2020. Så vidt vi har kunnet finde ud af, er denne ikke hverken evalueret eller fornyet. Ligeledes findes den i strategien nævnte hjemmeside tilsyneladende heller ikke længere. Vi vil derfor opfordre til, at der igangsættes et arbejde med at udvikle en ny cykelstrategi.	11.41 Opdatere den gamle cykelstrategi Det er en politisk beslutning, hvorvidt der skal udarbejdes en ny cykelstrategi. Hvis man vælger det, kan opgaven igangsættes uafhængigt af, om den indgår i Planstrategi og Kommuneplan.	11.41 Opdatere den gamle cykelstrategi Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.
11.42 Cykelparkeringsnorm i hele kommune på 3 pr. bolig Kommuneplanen i dag har en norm for almindelige cykelparkeringspladser på 2 per bolig for etageboliger, i stationsnære kerneområde	11.42 Cykelparkeringsnorm i hele kommune på 3 pr. bolig Retningslinje 7.17 i Kommuneplan 2022 – 2034 er følgende (p. 86):	11.42 Cykelparkeringsnorm i hele kommune på 3 pr. bolig Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget												
<p>øges minimumsnormen til 3 pladser, hvoraf de 2 skal anlægges ved byggeriets opførelse.</p> <p>Vi vil foreslå, at normen for cykelparkeringspladser også udenfor det stationsnære kerneområde fastsættes til 3 per bolig.</p>	<table border="1" data-bbox="846 245 1391 584"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="846 245 1391 323">Minimum antal cykelparkeringspladser efter boligtype</th> </tr> <tr> <th data-bbox="846 323 1167 368">Anvendelse</th> <th data-bbox="1167 323 1391 368">Antal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="846 368 1167 414">Åben-lav</td> <td data-bbox="1167 368 1391 414">På egen grund</td> </tr> <tr> <td data-bbox="846 414 1167 461">Tæt-lav</td> <td data-bbox="1167 414 1391 461">på egen grund</td> </tr> <tr> <td data-bbox="846 461 1167 507">Etagebebyggelse</td> <td data-bbox="1167 461 1391 507">2 pr. bolig</td> </tr> <tr> <td data-bbox="846 507 1167 584">Almene ungdoms- og studieboliger samt kollegier</td> <td data-bbox="1167 507 1391 584">1 pr. bolig</td> </tr> </tbody> </table> <p>Og retningslinje 7.18 (p. 86):</p> <p><i>"I det stationsnære kerneområde skal der udlægges minimum 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf de 2 skal anlægges i forbindelse med boligernes opførelse".</i></p> <p>Det er de stationsnære kerneområder, der har høje bebyggelsesprocenter (jf. Fingerplanen), hvilket medfører flere boliger på et mindre areal, end i områder med lavere bebyggelsesprocenter. Det betyder, at de andre funktioner i et boligområde f.eks. arealer til ophold, affaldssortering, brandredning, klimatilpasning etc. ligeledes gerne vil benytte sig af det ubebyggede areal. For at sikre, at der er tilstrækkeligt med cykelparkeringspladser og areal hertil – også taget i betragtningen af den lave parkeringsnorm for biler på helt ned til 0,59 pr. bolig – er retningslinje 7.18 udarbejdet (p. 86).</p>	Minimum antal cykelparkeringspladser efter boligtype		Anvendelse	Antal	Åben-lav	På egen grund	Tæt-lav	på egen grund	Etagebebyggelse	2 pr. bolig	Almene ungdoms- og studieboliger samt kollegier	1 pr. bolig	
Minimum antal cykelparkeringspladser efter boligtype														
Anvendelse	Antal													
Åben-lav	På egen grund													
Tæt-lav	på egen grund													
Etagebebyggelse	2 pr. bolig													
Almene ungdoms- og studieboliger samt kollegier	1 pr. bolig													

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>I områder med tæt-lav (rækkehuse) og åben-lav (parcelhuse) bebyggelse må det forventes, at beboerne selv prioriterer over arealet og dermed hvor mange cykelparkeringspladser, de vil etablere inden for deres område.</p> <p>Det er forvaltningens vurdering, at der ikke er behov for at skærpe kravene til cykelparkeringspladser uden for det stationsnære kerneområde.</p>	
<p>11.43 Flere cykelparkeringspladser i det stationsnære kerneområde</p> <p>I det stationsnære kerneområde vurderer vi i dag denne norm som tilfredsstillende, dog således, at vi foreslår, at alle 3 anlægges med det samme og at der reserveres areal til en forøgelse på 25 %.</p> <p>For i modsat fald: Hvem vil i givet fald være ansvarlig for at konstatere behovet og efterfølgende etablere disse cykelparkeringspladser? Og hvem har påtalepligt samt sanktionsmulighed, hvis det ikke sker?</p>	<p>11.43 Flere cykelparkeringspladser i det stationsnære kerneområde</p> <p>Retningslinje 7.18 i Kommuneplan 2022 – 2034 er følgende (p. 86):</p> <p><i>"I det stationsnære kerneområde skal der udlægges minimum 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf de 2 skal anlægges i forbindelse med boligernes opførelse".</i></p> <p>Ovenstående retningslinje er udarbejdet med overvejelser om, hvorvidt 3 cykelparkeringspladser vil være for mange pr. bolig i det stationsnære kerneområde, og om disse således vil optage plads uden at blive benyttet. Flere og flere får andre former for transportmidler til mikromobilitet f.eks. eldrevne løbehjul, og det "sidste" udlagte areal kan eventuelt anvendes til disse transportmidler – dog ved at få en dispensation fra lokalplanen jf. planlovens § 19 (LBK nr. 572 af 29/05/2024).</p>	<p>11.43 Flere cykelparkeringspladser i det stationsnære kerneområde</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>Det er derfor forvaltningens vurdering, at uden dette fleksible arealudlæg, kan kommuneplanen komme til at forhindre fleksibilitet i forhold til andre former for transportmidler til mikromobilitet.</p> <p>Perspektivet vil indgå i forvaltningens videre overvejelser om parkeringsnormer.</p>	
<p>11.44 Trafiksikkerhed for cykler på ramper til parkeringskældre</p> <p>En del af cykelparkering vil skulle placeres i en parkeringskælder (forhåbentlig ikke) eller i et parkeringshus.</p> <p>Vi foreslår derfor, at følgende indgår i et kommuneplanen: Det er vigtigt at adgangsveje for cyklister, udformet som rampeanlæg, bliver etableret med de optimale og korrekte maksimale gradienter (hældninger) og rampelængder i henhold til vejreglernes anbefalinger. Desuden skal buede ramper så vidt muligt undgås medmindre kurvingen er tilstrækkelig blød og oversigtsforholdene er tilstrækkelige. Det skal endvidere undgås, at der bliver tale om en delt rampe mellem cykler og biler. Hvis dette ikke kan undgås, skal der monteres tilstrækkelige stejlere eller lignende, der holder de to trafikanter adskilt. Samt tydelig skiltning om, at rampen også anvendes af cyklister.</p>	<p>11.44 Trafiksikkerhed for cykler på ramper til parkeringskældre</p> <p>Albertslund Kommunes trafikmyndighed følger vejlovens regler i bekendtgørelse af lov om offentlige veje m.v. (LBK nr. 435 af 24/04/2024).</p> <p>I den interne arbejdsproces i forvaltningen omkring byudviklingsprojekter herunder lokalplaner kvalificerer trafikmyndigheden de trafikale forhold herunder trafiksikkerhed og derved om forhold på rampen til parkering i konstruktion.</p> <p>Det skal i øvrigt bemærkes, at der er forskel på, hvad der er lovkrav og anbefalinger. Det betyder, at lovkrav skal byudviklingsprojekterne herunder lokalplaner leve op, mens anbefalinger indgår i den samlede afvejning i byplanlægningen, eftersom byplanlægning handler om at få ender til at mødes. I dette arbejde indgår en række afvejn timer mellem mange forhold f.eks. støjkrav, opholdsarealer, cykelparkering, brandredning,</p>	<p>11.44 Trafiksikkerhed for cykler på ramper til parkeringskældre</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	bynatur, klimatilpasning, jordforurening, arkitektur etc.	
<p>11.45 Parkeringsnorm for ladcykler</p> <p>I dag har kommuneplanen kun krav om ladcykelparkeringspladser i de tilfælde, hvor der etableres delebilsordning. Som nævnt ovenfor er en sådan regel problematisk.</p> <p>Vi foreslår, at der i et kommuneplanen fastsættes, at der ud over ovennævnte cykelparkeringsnorm, som minimum etableres 12 ladcykelparkeringspladser per 100 boliger – uafhængigt af delebilordninger.</p>	<p>11.45 Parkeringsnorm for ladcykler</p> <p>Det fremgår følgende af retningslinje 7.19 i Kommuneplan 2022 – 2034 (p. 86):</p> <p><i>”Ved etablering af delebilsordning skal der udover den almindelige cykelparkeringsnorm etableres yderligere 3 ladcykelparkeringspladser pr. anlagt parkeringsplads til delebil”.</i></p> <p>I Forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle lægges der op til (p. 16):</p> <p><i>”Den delvise revision af kommuneplanen skal se på, om der under den generelle parkeringsnorm for cykler i retningslinje 7.17 kan være krav om parkeringspladser til ladcykler og evt. infrastruktur til opladning af eldrevne cykler og andre former for mikromobilitet”.</i></p> <p>Perspektivet indgår således allerede i den kommende kommuneplanrevision.</p>	<p>11.45 Parkeringsnorm for ladcykler</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.46 Tryghed i byplanlægningen</p> <p>Ved byudviklingen vil der givet visse steder skulle etableres cykelstier i tunneller. Her er det vigtigt at sikre en belysning, der hverken er for skarp (så man ikke ser så godt på den anden side) eller for utilstrækkelig.</p>	<p>11.46 Tryghed i byplanlægningen</p> <p>Den Kriminalpræventive Enhed (DKE) i forvaltningen er med i den interne arbejdsproces omkring byudviklingsprojekter herunder lokalplaner, hvor de blandt ser på tryghed herunder tryghedsskabende lysætning.</p>	<p>11.46 Tryghed i byplanlægningen</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	Det er forvaltningens vurdering, at denne tryghedsskabende lyssætning også tilgodeser trafikanternes trafiksikkerhed.	

Trafik i øvrigt

I flere af byudviklingsområderne planlægges med en blanding af boliger og erhverv herunder dagligvarebutikker. Dette vil skabe en del trafik med levering af varer m.v. Her kan vi foreslå følgende tiltag:

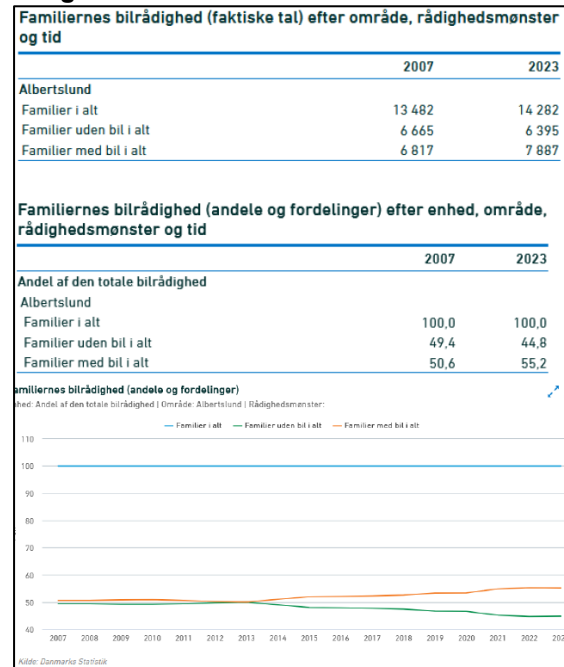
Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.47 Omlastningsstationer for dagligvarer</p> <p>Vi foreslår, at der etableres omladningsstationer, hvor lasten fra de tunge lastbiler, som stadig for de flestes vedkommende er stærkt forurenende og klimabelastende, kan omlaste til mindre eldrevne trucks og elvarecykler. Dette vil i særlig grad være relevant for Hersted området. En omladningsstation vil ikke kun være en fordel for klimaet, men også for miljø og trafiksikkerhed.</p>	<p>11.47 Omlastningsstationer for dagligvarer</p> <p>Albertslund Kommune vil ikke modsætte sig eventuelle leverandører til dagligvarebutikkerne at omlaste til mindre eldrevne varebiler eller andre former for mindre køretøjer. Det skal dog bemærkes, at denne opstilling (omlastning) er allerede igangsat i hovedstadsområdet, men Albertslund Kommune har som lokal myndighed ikke lovhjemmel til at kræve dette.</p>	<p>11.47 Omlastningsstationer for dagligvarer</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>11.48 Omlastningsstationer skal også være ladestationer for vare- og lastbiler</p> <p>Vi foreslår, at der ved disse omladningsstationer etableres ladestationer til vare- og lastbiler. Så vil Albertslund være på forkant med udviklingen, hvor der kommer flere eldrevne vare- og lastbiler.</p>	<p>11.48 Omlastningsstationer skal også være ladestationer for vare- og lastbiler</p> <p>Såfremt der er et ønske fra en grundejer om at etablere omlastningsstationer, og dette i henhold til planloven kræver en lokalplan jf. § 13, stk. 2 (LBK nr. 572 af 29/05/2024), kan Albertslund Kommune som planmyndighed stille yderligere krav om ladestander jf. § 15, stk. 2, nr. 10, end dem der er i ladestanderbekendtgørelsen (BEK nr. 181 af 05/03/2020).</p>	<p>11.48 Omlastningsstationer skal også være ladestationer for vare- og lastbiler</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>11.49 Nulemissionszoner i Albertslund</p> <p>Vi foreslår, at der i såvel byudviklingsområderne som i resten af byen overvejes, hvor der kan etableres nulemissionszoner.</p>	<p>11.49 Nulemissionszoner i Albertslund</p> <p>Der er indgået aftale mellem regeringen og SF, Enhedslisten, Radikale Venstre og Alternativet om muligheden for at indføre nulemissionszoner i landets kommuner.</p> <p>Det fremgår af aftaleteksten, at (p. 2):</p> <p><i>"Nulemissionszoner indføres ved en ændring af miljøbeskyttelsesloven i 2024 (forventeligt fremsættes et lovforslag OKT I 2024)".</i></p> <p>Høring af udkast til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (nulemissionszoner i afgrænsede byområder) var i høring fra den 1. maj til og med den 31. maj 2024.</p> <p>Det fremgår af de almindelige bemærkninger til udkastet til lovforslaget, at (p. 7):</p> <p><i>"... kommunalbestyrelserne skal kunne vælge mellem to typer af nulemissionszoner. Med den ene zonetype stilles der krav om nulemission til persontrafik (personbiler, busser som er registreret med en tilladt totalvægt på op til 3.500 kg, (minibusser), varebiler, der alene anvendes privat, motorcykler, knallerter og taxier), og med den anden zonetype stilles der krav om nulemission til køretøjerne omfattet af nulemissionszonen for persontrafik og herudover omfattes øvrige varebiler, lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derunder og traktorer</i></p>	<p>11.49 Nulemissionszoner i Albertslund</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>(nulemissionszone for al trafik). Af hensyn til handel, vareleverancer og byggeri i zonen foreslås det, at der ikke stilles krav om nulemission til lastbiler med en tilladt totalvægt over 12 tons. Samtidig foreslås det, at der ikke stilles krav om nulemission til busser over 3.500 kg”.</i></p> <p>Endvidere fremgår det af de almindelige bemærkninger (p. 19):</p> <p><i>”Da beboere i en nulemissionszone vil kunne blive særlig hårdt ramt af nulemissionszonereguleringen, er det Miljøministeriets vurdering, at der vil være behov for at fastsætte en generel regel om, at personer med bopæl i en nulemissionszone på det tidspunkt, hvor en nulemissionszone får virkning, undtages kravene. Det kan også blive relevant at fastsætte en regel om, at også tilflyttere kan undtages kravene, hvis det skulle vise sig hensigtsmæssigt med en sådan generel undtagelse” ,</i></p> <p>Og (p. 34):</p> <p><i>”Der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med lovforslaget for borgere, der ejer et køretøj, der ikke opfylder nulemissionskravene, og som ønsker at køre i en nulemissionszone. Beboere i nulemissionszoner forventes dog undtaget kravene” .</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	Forvaltningen følger udviklingen i lovgivningen. Herefter vil konkrete overvejelser om nulemissionszoner afhænge af en politisk beslutning. Forvaltningens bemærker jf. ovenstående, at en nulemissionszone kan have en social slagside for personer, der bor uden for denne zone, og som ikke har råd til et nulemissionskøretøj.	

Bilag



12. Per Jan Andersen, Skriverhusene 52, 2620 Albertslund

har fredag den 28. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger

Først tak for en gennemarbejdet og grundig plan med mange nyttige links. Der forekommer at være en del gentagelser, men det kan nok ikke undgås i en plan af denne størrelse og kompleksitet.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>12.1 Grønt Danmarkskort</p> <p>På side 20, punkt 5.2.4.1 [forslag til planstrategi 2024 – Albertslund for alle] omtales projektet og på side 21 står der bl.a.:</p> <p><i>”Udpegningen af Grønt Danmarkskort i landzonen følger Naturrådets anbefalinger, men kommunen har endnu ikke udpeget Grønt Danmarkskort i byzone”.</i></p> <p>Det er ikke forkert, men heller ikke retvisende og korrekt beskrevet.</p> <p>I kommunalbestyrelsesmødet den 11. december 2018, punkt 53 ud af 59, vedtog kommunalbestyrelsen forvaltningens indstilling.</p> <p>Indstillingen var formuleret sådan, at når man sagde JA til forslaget, sagde men samtidig NEJ til Naturrådets anbefalinger i byzone. Alle disse forslag blev altså hældt ned ad brættet. Flere medlemmer har givet vis overset den ”sammenhæng”.</p>	<p>12.1 Grønt Danmarkskort</p> <p>Grønt Danmarkskort er en national interesse i henhold til Plan- og Landdistriktsstyrelsen <i>”Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning”</i>, der er en sammenfatning over nationale interesser, som staten påser i kommunernes kommuneplanlægning.</p> <p>Det fremgår af oversigtens punkt 2.1.1, at (p. 17):</p> <p><i>”Kommuneplaner skal indeholde kort over udpegninger til Grønt Danmarkskort. Grønt Danmarkskort skal indeholde udpegninger af naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser, økologiske forbindelser, potentielle naturområder og potentielle økologiske forbindelser”.</i></p> <p>I den gældende Kommuneplan i Kommuneplan 2022 – 2034, der blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen på mødet tirsdag den 28. juni 2022, handler retningslinje 21 (p. 161) og tilhørende kort om Grønt Danmarkskort.</p>	<p>12.1 Grønt Danmarkskort</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>Områderne i landzone er for kommunens borgere ret ligegyldige og vel også i stor udstrækning beskyttet af andre regler.</p> <p>Det vil være godt – med over 5-6 års forsinkelse - at følge Naturrådets anbefalinger f.s.v. angår byzonen, selvom visse områder i mellemtiden er spoleret.</p>	<p>Albertslund Kommune har endvidere retningslinjer om bynatur i retningslinje 9 (p. 95), hvor der er følgende retningslinjer:</p> <p><i>"9.1 Bynaturens grønne og blå struktur skal beskyttes og fremmes, så den både sikrer dyr og planters levesteder og binder dem sammen med byens større grønne områder, by- og naturparker samt Vestskoven.</i></p> <p><i>9.2 Bepantning, vedligeholdelse og drift af større grønne områder, rabatter til sti og vej samt regnvandssøer og regnvandsbassiner skal fremme biodiversitet.</i></p> <p><i>9.3 Ved lokalplanlægning af nye boliger i større byudviklingsområder skal det, så vidt det er muligt, sikres let adgang til et grønt område.</i></p> <p><i>9.4 Ved lokalplanlægning skal eksisterende beplantning vurderes i forhold til deres bevaringsværdighed.</i></p> <p><i>9.5 Ved byudvikling skal det sikres, at det samlede areal for bynatur i Albertslund Kommune fastholdes på niveau med 2022 eller forøges frem mod 2034".</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>På baggrund af retningslinje 9.5 er forvaltningen i øjeblikket i gang med at udarbejde GIS-kort over både den grønne og blå bynatur i kommunen, således at der er et basiskort for at sikre, at Kommunalbestyrelsen "kan virke" for kommuneplanens gennemførelse og derved retningslinje 9.5 jf. planlovens § 12, stk. 1 (LBK nr. 572 af 29/05/2024).</p> <p>Den seneste planlovsændring af 28. december 2023 (Lov nr. 1790 af 28/12/2023) giver endvidere mulighed for at sætte bestemmelser for bynatur i lokalplanlægningen, hvilket fremgår det såkaldte lokalplankatalog (§ 15, stk. 2, nr. 12), og bynaturen skal være tilvejebragt som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse (§ 15, stk. 2, nr. 12).</p> <p>Det fremgår således af de almindelige bemærkninger til udkast til lovforslaget (2023/1 LSF 62), at (p. 28):</p> <p><i>"... kommunerne bl.a. få mulighed for i kommende lokalplaner at stille krav til kvaliteten af ny bynatur, f.eks. bestemmelser om etablering af specifikke naturarealer, herunder beplantning, og bestemmelser om vækstbetingelser for naturarealerne og beplantningen både over og under jordoverfladen. I tilknytning hertil vil kommunerne kunne gøre ibrugtagningen af f.eks. bebyggelsen i et nyt boligområde betinget af, at der forinden er etableret sådanne arealer, hvorpå potentialet til udvikling af de ønskede</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>naturkvaliteter er til stede... at kommunerne får bedre muligheder for at udvikle omfanget og kvaliteten af naturarealer i byerne, bl.a. ved at kunne sikre realisering af krav om etablering, beplantning og vækstbetingelser m.v.”.</i></p> <p>Således lægger Forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle op til, at (p. 16):</p> <p><i>”Forvaltningen vil indarbejde de nye muligheder for bynatur i planlægningen, i overensstemmelse med mulighederne i den ændrede planlov”.</i></p> <p>Og (p. 21):</p> <p><i>”I den delvise revision af kommuneplanen vil Albertslund Kommune ajourføre Grønt Danmarkskort i henhold til planloven og de nationale interesser”.</i></p> <p>Forvaltningens vurdering er, at mange af de gode forslag og idéer fra Naturrådet er indarbejdet i den gældende kommuneplan. Det videre arbejde både med Grønt Danmarkskort og de nye muligheder, planloven giver i forhold til bynatur, vil yderligere styrke bynaturen i Albertslund og dermed biodiversiteten i kommunen.</p> <p>Det kan i øvrigt bemærkes, at Kommunalbestyrelsen på det omtalte møde tirsdag den 11. december 2018 tiltrådte indstillingens punkt 2, om <i>”at naturrådets udpegninger i byzone indgår i den kommunale</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<i>driftsplanlægning</i> ". På disse områder i byzonen, hvor størsteparten er kommunalt ejet, har driften i de senere år skiftet fokus fra f.eks. nyslåede græsplæner til 'vild natur' og plantning af træer og dermed mere biodiversitet.	
<p>12.2 Kommunalbestyrelsen "skal virke for" kommuneplanens gennemførelse</p> <p>På side 6 i rammen "Hvad er en kommuneplan" står bl.a.:</p> <p><i>"Kommuneplanen er bindende for kommunalbestyrelsen, som skal arbejde for planens gennemførelse. Der kan ikke dispenseres fra en kommuneplan,</i> "</p> <p>I "Kommuneplan 2022-2032" er et område, også kaldet "Skallerne 1" opført som "F16 Søndergaard". Dette område er klassificeret som "rekreativt område".</p> <p>Jeg forstår derfor ikke, hvorfor der så nu, er planer om at ændre området til boligbyggeri.</p>	<p>12.2 Kommunalbestyrelsen "skal virke for" kommuneplanens gennemførelse</p> <p>Det er korrekt, at Kommunalbestyrelsen skal virke for kommuneplanens gennemførelse, herunder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen jf. planlovens § 12, stk. 1 (LBK nr. 572 af 29/05/2024).</p> <p>Efter vedtagelse af en kommuneplan kan der opstå behov for at ændre kommuneplanen f.eks. som følge af planlovsændringer og/eller byggeprojekter med afledte lokalplaner, der ikke var forudset i arbejdet med planstrategien og dermed kommuneplanen.</p> <p>Planloven giver således mulighed for i § 23 b og c, at Kommunalbestyrelsen kan ændre den gældende kommuneplan med et kommuneplantillæg ved at gennemføre den nødvendige høring mv.</p>	<p>12.2 Kommunalbestyrelsen "skal virke for" kommuneplanens gennemførelse</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>12.3 Byudvikling og bynatur og Skallerne</p> <p>Området er i dag en del af en sammenhæng med naboområder og til badesøen og skoven. På side 9 (forslag til planstrategi 2024 – Albertslund for</p>	<p>12.3 Byudvikling og bynatur og Skallerne</p> <p>Det er korrekt, at der på side 9 i forslag til planstrategi 2024 – Albertslund for alle står følgende:</p>	<p>12.3 Byudvikling og bynatur og Skallerne</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>alle] tales der om "ansvar for at skabe sammenhængende grønne områder."</p> <p>Denne ændring må også være strid med princippet om, at der skal være det samme antal kvadratmeter - eller flere - grønne områder i kommunen i forhold til 2022.</p> <p>Hvor skal der så oprettes et "erstatnings" rekreativt område, hvis Skallerne 1 udgår? De tilføjede områder fra Høje Taastrup og Ballerup kommuner bør naturligvis ikke tælle med i regnestykket, da disse områder har meget lidt relevans for kommunens borgere.</p>	<p><i>"Byudviklingen skal sikre en balance mellem behovet for en tættere by og mere natur. Når vi fortætter byen, tager vi ansvar for at skabe sammenhængende grønne områder med både rekreative og biodiverse kvaliteter - også i boligområderne".</i></p> <p>Det er ligeledes korrekt, at retningslinje 9.5 i Kommuneplan 2022 – 2034 har følgende ordlyd (p. 95):</p> <p><i>"Ved byudvikling skal det sikres, at det samlede areal for bynatur i Albertslund Kommune fastholdes på niveau med 2022 eller forøges frem mod 2034".</i></p> <p>De nye grønne områder i kommunen fra Høje Taastrup og Ballerup Kommune ligger i landzonen, og kan således ikke indgå i beregningen af ovenstående retningslinje 9.5.</p> <p>I byomdannelsen af Hersted vil der komme mere bynatur i området, og det samme vil være tilfældet i de andre byudviklingsområder.</p> <p>Forvaltningen er i gang med at udvikle et værktøj til løbende at holde øje med udviklingen af bynaturen i byzonen, således at kommunalbestyrelsen kan virke for retningslinje 9.5 gennemførelse jf. planlovens § 12, stk. 1 (LBK nr. 572 af 2905/2024).</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>Med hensyn til Skallerne 1 tages der alt muligt hensyn til eksisterende beplantning og til eksisterende stier i området i forbindelse med udarbejdelsen af forslag til lokalplan for det kommende kommunale byggeri på grunden.</p> <p>På det nuværende tidspunkt i lokalplanarbejdet forventes det, at beplantning langs Skallerne bliver bevaret ligesom skovplantningen ved Herstedvestervej, og beplantningen omkring regnvandsbassinet ligeledes bliver bevaret. Der vil i den forbindelse blive vurderet, hvilke større enkelttræer, der kan udpeges som bevaringsværdige. Samtidig planlægges der for, at der skal være sammenhæng mellem beplantninger og adgang for offentligheden til et grønt område.</p> <p>Retningslinje 9.5 i Kommuneplan 2022 – 2034 betyder, at hvis projektet ved Skallerne 1 medfører mindre bynatur i det område, vil kommunen tilse, at der etableres bynatur andre steder i byzonen som erstatningen for denne bynatur.</p>	
<p>12.4 Hersted har ikke behov for en multihal</p> <p>Om Hersted området oplyses, at der på sigt er plan om en Multihal.</p> <p>Der vil næppe være behov for flere haller end de bestående og denne multihal.</p>	<p>12.4 Hersted har ikke behov for en multihal</p> <p>Det er korrekt, at der på side 24 i forslag til planstrategi 2024 – Albertslund for alle står følgende blandt andet om en multihal:</p> <p><i>”Udvikling af Hersted til et blandet byområde med boliger, butikker og andet erhverv er godt i gang. I dialogen med de private udviklere har kommunen</i></p>	<p>12.4 Hersted har ikke behov for en multihal</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>fokus på boligkvalitet, arkitektur og byrum, plads til fællesskaber og høj biodiversitet. Letbanen forventes at åbne i 2025, og i tilknytning hertil anlægger Albertslund Kommune en ny bygade og stationsforplads. På Smedeland er der planer om et grønt strøg, og på længere sigt planlægges for skole, institutioner, multihal og stiforbindelser til Vestskoven. Interessen for at udvikle og omdanne i Hersted er stor. I den første etape findes dog også virksomheder, som gerne vil fortsætte deres drift indtil videre. For at sikre en jævn takt i byudviklingen forventer kommunen, at der bliver behov for at tage hul på næste etape af byomdannelsen i den kommende planperiode”.</i></p> <p>Planstrategien og dermed den kommende Kommuneplan 2026 – 2038 har et tidsperspektiv på 12 år. Da det er visionerne, at Hersted som bydel skal have de funktioner, som en bydel af denne størrelse normalt har, skal der gives mulighed for en skole og multihal i Hersted. Der er dog p.t. ingen konkrete planer om en skole og tilhørende multihal i Hersted, eftersom analyser viser, at der indtil videre er plads nok på kommunens skoler i henhold til rækkefølgeplanlægningen i kommuneplanen og de igangsatte projekter. En eventuel realisering af multihal, skole med videre forudsætter således selvstændig politisk beslutning om de konkrete projekter.</p>	
12.5 Boliger i rammeområde D15 - Stenmosen	12.5 Boliger i rammeområde D15 - Stenmosen	12.5 Boliger i rammeområde D15 - Stenmosen

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>De omtalte boliger [på Skallerne] kan i stedet bygges på grunden, i rammeplanen kaldet "D15 Stensmosen", som er et område til offentlige formål og "Der er mulighed for at lokalplanlægge for en ny sportshal med tilknyttet cafeteria".</p> <p>Eftersom dette er helt uaktuelt, bør det være et oplagt sted for de nævnte boliger, som også vil ligge nærmere bycentrum.</p>	<p>Det er en politisk beslutning, hvorvidt den ene eller den anden kommuneplanramme skal bruges til boliger eller ej. I begge tilfælde kan et eventuelt kommuneplantillæg først vedtages efter sædvanlig beslutningsproces med offentlig høring med videre.</p>	<p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>12.6 Parkeringsnorm på 1,5 pr. bolig</p> <p>I forbindelse med det forslag om et parkeringskorps i Albertslund, som bortfaldt [Økonomiudvalget tirsdag den 5. marts 2024], er kommunalbestyrelsen vel blevet overbevist om, at den regel, som giver mulighed for færre parkeringspladser ved bynære boliger, <i>ikke</i> kan bruges fremover.</p> <p>I Godthåbsparken, hvor jeg bor, er der 1½ parkeringsplads pr. parcel og det er problemer med mangel på parkeringspladser, så grundejerforeningen i dyre domme må etablere ekstra pladser hvor det er muligt. Derfor må et minimumskrav ved <i>alle</i> fremtidige byggerier være minimum 1½ parkeringsplads pr. husstand og fortrinsvis i kælder eller terræn, men ikke parkeringshuse, som skæmmer byen.</p>	<p>12.6 Parkeringsnorm på 1,5 pr. bolig</p> <p>Se besvarelse af punkt 11.27.</p>	<p>12.6 Parkeringsnorm på 1,5 pr. bolig</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>12.7 Bynatur og sammenhængende naturområder</p>	<p>12.7 Bynatur og sammenhængende naturområder</p>	<p>12.7 Bynatur og sammenhængende naturområder</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>På side 9 [forslag til planstrategi 2024 – Albertslund for alle] står bl.a.:</p> <p><i>”Byudviklingen skal sikre balance mellem behovet for en tættere by og mere natur. Når vi fortætter byen, tager vi ansvar for at skabe sammenhængende grønne områder med både rekreative og biodiverse kvaliteter – også i boligområderne”.</i></p> <p>Det lyder smukt, men små isolerede områder med ”biodiversitet” batter ikke i det store billede; det kræver større og sammenhængende områder.</p>	<p>Se besvarelse af punkt 12.1.</p>	<p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget</p>
<p>12.8 Op til 500.000 nye træer i kommunen</p> <p>Og hvordan går det med de 500.000 – eller var det blot 50.000 træer, som det for mange år siden blev besluttet at plante?</p>	<p>12.8 Op til 500.000 nye træer i kommunen</p> <p>På kommunalbestyrelsesmødet tirsdag den 11. februar 2020 fremsatte partierne De Konservative, Enhedslisten, Socialistisk Folkeparti og Socialdemokratiet et forslag om flere træer og mere natur i Albertslund, hvoraf det fremgår, at ”</p> <p><i>”Kommunalbestyrelsen bakker op om Agendacentrets initiativ om en halv million flere træer i og omkring Albertslund kommune - som et vigtigt bidrag til at binde CO₂ og et vigtigt element og signal i forhold til klimakrisen”.</i></p> <p>Kommunalbestyrelsen blev på mødet tirsdag den 21. juni 2022 forelagt sagsfremstillingen om <i>”Placering af 500.000 træer samt alternativer”</i>. Det fremgår af denne sagsfremstilling, at:</p>	<p>12.8 Op til 500.000 nye træer i kommunen</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget</p>


Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>"Da kommunen ikke råder over et tilstrækkeligt antal m² til at plante 500.000 træer, har forvaltningen undersøgt hvor mange m² der reelt kan beplantes...</i></p> <p><i>Plantes der meget tæt uden hensyn til øvrige ønsker, såsom biodiversitet og rekreative formål, vil der kunne plantes i alt 220.000 træer. Sådanne tætheder af træer er ikke ønskeligt, hvis det også ønskes at fremme biodiversitet i beplantningerne, da plantageplantning udelukkende vil tilgodese CO₂-lagring og ikke biodiversitet. Hvis der skal findes en god balance mellem CO₂-lagring og biodiversitet, skal der plantes ca. en fjerdedel eller en tredjedel af de 220.000 træer. Det betyder, at der vil kunne plantes 1.000-1.300 træer pr. ha, hvilket vil sikre en naturlig tæthed af træer og buske. Dermed er potentialet for nye træer og buske på kommunale arealer i alt 55.000-71.500.</i></p> <p><i>Det er ikke alle 56 ha, der vil kunne tilplantes. Dette er af hensyn til den biodiversitet, der er knyttet til andre naturtyper end skov samt et hensyn til det åbne landskab (bilag 1). I de områder, hvor ny beplantning vil blive placeret tæt på bebyggelse, vil grundejerne blive hørt".</i></p> <p><i>Derudover vil der altid blive plantet på en sådan måde, at skygge- og bladnedfaldsgener undgås".</i></p> <p>Og</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>"Forvaltningen vil løbende blive ved med at holde regnskab med, hvor mange træer og buske, der plantes. I Hyldager Bakker bliver der eksempelvis plantet 16.956 træer og 9.313 buske".</i></p> <p>Ovenstående redegørelse viser, at planlægning – og ikke kun byplanlægning for boliger og erhverv – indebærer en afvejning af en række forhold. I denne naturplanlægning er det mellem CO₂-lagring, lysåbne naturområder, f.eks. eng, mose og overdrev, skove med lysninger, biodiversitet etc.</p>	
<p>12.8 Trafikanlæg – manglende fortove</p> <p>Under stier kan måske også henregnes fortove?</p> <p>Der mangler flere steder fortove ved busstoppesteder, hvilket forringer adgangen hertil, specielt for gangbesværede. Fx ved Roholmsvej og Stensmosevej.</p>	<p>12.8 Trafikanlæg – manglende fortove</p> <p>Det er korrekt, at fortove også kan henhøre under stisystemer og dermed trafikanlæg.</p> <p>Der lægges således op til i forslag til planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at (p. 19):</p> <p><i>"I den delvise revision af kommuneplanen vil kommunen se på, hvordan den fysiske planlægning kan bidrage til at fastholde og udvikle det allerede eksisterende stisystem i kommunen og supplere det med nye typer af sammenhængende stisystemer langs med veje og ud i naturen".</i></p> <p>Se i øvrigt besvarelse af punkt 6.5.</p>	<p>12.8 Trafikanlæg – manglende fortove</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget</p>
<p>12.9 Trafikstøj kommer fra jernbane og motorveje</p>	<p>12.9 Trafikstøj kommer fra jernbane og motorveje</p>	<p>12.9 Trafikstøj kommer fra jernbane og motorveje</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>Den generelle støj fra motorvejene – især i myldretidstrafikken – er det nok svært at reducere. Selvom der er lavet støjvolde i Hyldager Kvarteret i støjen ret gennemtrængende også om aftenen efter myldretidstrafikken. Støjen kommer sydfra – og fra jernbanen – og ligger selv om aftenen i niveauet 45-60 dB. Nedsættelse generelt af hastighederne i kommunen vil næppe gøre den store forskel og da motorvejene ikke ligger i bynære områder, som fx i Lyngby, vil det vel være svært at få reduceret hastigheden på motorvejene.</p>	<p>Det kan ses i miljøvurderingen af forslag til Planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at (p. 111):</p> <p><i>”Støjen fra et køretøj er en kombination af lyden fra motoren, som driver bilen frem, og lyden fra dækkenes kontakt med vejbanen. Støjen fra køretøjerne afhænger derfor ikke blot af motortypen, men i høj grad også af dæktype og vejbelægning. Hvilken af støjklenderne, der er den dominerende, er også meget afhængige af hastigheden. Generelt set gælder følgende (roligbolig.dk):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Støjen fra motoren i en personbil er dominerende, når man kører mindre end cirka 35 km/t. Ved højere hastigheder er det støjen fra dækkenes kontakt med vejbanen, som dominerer.</i> • <i>For lastbiler og andre tunge køretøjer skifter den dominerende støjkilde fra motor til dæk/vejbane ved 55 – 60 km/t.</i> • <i>El-køretøjer støjer ved lave hastigheder mindre end køretøjer med forbrændingsmotorer. Ved hastigheder over 35 km/t for personbiler og 55 – 60 km/t for tunge køretøjer er støjen fra el-køretøjer ikke lavere, fordi det er støj fra kontakt mellem dæk og vejbane, der dominerer.</i> • <i>Tunge køretøjer støjer generelt mere end personbiler. Man kan regne med, at en lastvogn støjer lige så meget som 10 personbiler. Det</i> 	<p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>svarer til, at en lastvogn støjer 10 dB mere end en personbil.</i></p> <p><i>På lande- og motorveje er det derfor dæk- eller vejbanestøjen, som er den vigtigste støjkilde. For veje i byområder med hastigheder under 60 km/t har motorstøj fra de tunge køretøjer nogen betydning. Det gælder for eksempel også busser. Brug af tunge køretøjer med mindre støjende motorer, som eksempelvis elmotorer, kan derfor bidrage til mindre støj i byområder med forholdsvis lave hastigheder på vejene”.</i></p> <p>Og (p. 136):</p> <p><i>”... Såfremt at støj fra veje skal sænkes betragteligt, skal hastigheden på vejene nedsættes til under 30 km/t, eftersom det først er under cirka 35 km/t, at det støjen fra motoren i en personbil, der er dominerende. Ved højere hastigheder er det støjen fra dækkenes kontakt med vejbanen, som dominerer, dvs. dækstøj. Det betyder, at hvis der er mulighed for at nedsætte hastigheden til 30 km/t og med den løbende udskiftning til elkøretøjer, vil støjen i betragtelig grad blive sænket i Albertslund. Denne hastighedsbegrænsning er realistisk intern i byudviklingsområder, hvilke også fremgår af en række af planerne herfor, men på de større kommunale veje, er dette nok ikke realistisk. Det kan dog ses i flere tyske byer f.eks. Freiburg, at de større veje også har 30 km/t hastighedsbegrænsning i et bestemt tidsrum f.eks.</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>fra klokken 22.00 til 06.00 – det ses endda på den tyske Autobahn, at der ikke er fri hastighed omkring byområder i natteperioden.</i></p> <p><i>Der er dog også lovgivningsmæssige udfordringer i forhold til at nedsætte hastigheden til 30 km/t på de kommunale veje jf. hastighedsbekendtgørelse (BEK nr. 3 af 03/01/2022), og det mest realistiske er at få nedsat hastigheden til 40 km/t på de kommunale veje, der ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. I forhold til det generelle baggrundstøjniveau fra de omkringliggende motorveje giver lovgivningen mulighed for at nedsættes hastigheden til 60 km/t alene af hensyn til at nedbringe støjniveauet. Albertslund Kommune er med i Silent City, der forsøger at påvirker staten til at nedbringe hastigheden på de omkringliggende motorveje – det mest optimale vil være at få opdækket motorvejene og få lavet gode grønne områder med f.eks. boldbaner oven på disse overdækninger, hvor inspirationen kan hentes fra f.eks. overdækningen af Øresundsmotorvejen ved Tårnby eller A7 Autobahn igennem Hamborg”.</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	 <p>Og (p. 137):</p> <p><i>”Alle byudviklingsområder på nær byomdannelsesområdet i Hersted er påvirket af støj fra jernbane. Det forventes dog, at godstog over tid vil køre over København – Ringsted banen end over København – Roskilde banen, hvilke vil være med til at nedsætte støjen fra jernbanen. Endvidere vil der i slutningen af årtiet hovedsageligt køre regionaltog, hvor lokomotivet/motorvognen har elmotorer. Allerede i dag med de nye Siemens Vectron Ellokomotiver, der trækker dobbeltdækkervogne på de regionale strækninger, er der sket en hørbar sænkning af støjen fra de regionale tog i forhold til de mere end 35 år gamle ME-diesellokomotiver, udover at partikelforureningen på strækningen er sænket betydelig. De dieseldrevne IC-3 forventes løbende at blive udskifte på togstrækninger i landet fra</i></p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>midten af 2027, hvor de nye IC5-eltogsæt fra franske Alstrom forventes at blive indsat i togdriften. Endvidere betyder omstillingen til eltog, at der ikke længere vil være end betydelig partikelforurening fra togdriften i Danmark, da eltog ikke udleder nogen dieselpartikler er NOx".</i></p>	
<p>12.10 Udlejningsboliger kun til bestemte grupper</p> <p>Kommunen bør arbejde på at undgå, at planlagte seniorboligprojekter ikke ender som almindelige udlejningsboliger, som det fx er sket i Roholmparken.</p> <p>Københavns kommune har oplyst, at der nu er muligheder for at forhindre, at planlagte ungdomsboliger ender med at blive udlejet til andre grupper; noget tilsvarende må Albertslund kommune arbejde for at opnå.</p>	<p>12.10 Udlejningsboliger kun til bestemte grupper</p> <p>Se besvarelse af punkt 4.1.</p>	<p>12.10 Udlejningsboliger kun til bestemte grupper</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget</p>

13. Andelsboligforeningen Milebuen - Andelsboligforeninger i Gårdene, Vængerne og Buerne

har lørdag den 29. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra formand Jan Saltoft Andersen [milebuen@milebuen.dk] på vegne af andelsboligforeningerne Abildgården, Morelgården og Valnøddegården Antaresvænget, Polarisvænget og Vegavænget, Ulfbuen og Milebuen

Undertegnede andelsboligforeninger i Gårdene, Vængerne og Buerne har med stor interesse læst og diskuteret det forslag til Planstrategi 2024, der er sendt i høring.

Vi kan i den forbindelse tilslutte os det høringssvar, som ABF, kreds Midtjylland har afgivet. Nærværende høringssvar berører derfor alene emner, der ikke er behandlet i ovennævnte.

Parkeringsnorm og erfaringer hermed

Dengang i sidste halvdel af firserne hvor Damgårdsarealet – Gårdene, Vængerne og Buerne – blev bygget var normen, at der skulle udlægges 1,5 parkeringsplads pr bolig. Dette kunne der dog dispenseres for i lokalplanen, så på Damgårdsarealet blev der udlagt 1,5 men kun anlagt 0.75 parkeringsplads pr bolig. Hvis man kigger på arkitekttegningerne fra dengang for f.eks. Buerne må man nok konstatere, at det var mere formelt end reelt, der blev udlagt arealer til potentielle parkeringspladser, for i praksis er der næppe nogen, der kunne finde på at anlægge dem på de udlagte områder.

Dette er interessant i forhold til Planstrategien, der bruger hele afsnit 5.2.1.2 på parkeringsnormer og tilsvarende at den gældende Kommuneplan 2022-2034 bruger hele 8 sider på dette emne. Store dele af disse afsnit går med at beskrive, hvorledes parkeringsnormen kan reduceres.

Vi er enige med Planstrategi og Kommuneplan i, at parkeringspladser bestemt ikke er rekreative opholdsarealer eller på noget måde medvirker til biodiversiteten – men de er et nødvendigt onde.

Derfor kan vi fuldt ud tilslutte os, at parkeringspladser ved etagebyggeri så vidt muligt placeres i konstruktionen, idet det dog skal påpeges at dette er en fordyrende løsning, og vi ønsker da heller ikke flere parkeringspladser end nødvendigt.

Eksisterende byggeri bliver ikke berørt af nye parkeringsnormer, idet de alene kan sættes i kraft for nybyggeri samt ved større og omfattende renoveringer.

Vi vil imidlertid gerne dele vores egne erfaringer med en anlagt parkeringsnorm på 0.75 pr bolig, idet vi her, mere end 30 år efter byggeriet, kan konstatere at hele Damgårdsarealet mangler parkeringspladser. I Buerne lykkedes det for 20 år siden at få etableret 34 ekstra pladser, mens ønsket om en yderligere udvidelse med 20 pladser, der har været diskuteret i de senere år, strandede på manglende økonomi. Derudover har Gårdene anlagt et antal ekstra p-pladser og Polarisvænget ser på en mulig forøgelse af antallet af parkeringspladser.

Den centrale læring af dette er, at den anlagte parkeringsnorm skal være langtidsholdbar. Bliver der anlagt for få pladser fra start, opstår der kamp om dem, mens det nærmest bliver en håbløs opgave at forsøge at rette op på fejlen, da økonomien – uanset boform – er stort set umulig at få på plads.

Mange boligområder i Albertslund oplever i dag mangel på parkeringspladser til beboerne, og det har ført til at flere og flere boligområder lukker sig om sig selv og indfører privat parkering med mere eller mindre rigide og fantasifulde restriktioner og parkeringskontrol.

Dette sender bilisterne videre til andre områder uden restriktioner, og belaster dermed disse områders i forvejen begrænsede parkeringsplads kapacitet. På sigt vil det føre til, at flere og flere områder, uden egentligt at have lyst til det, tvinges til at indføre privat parkering, hvilket igen forstærker problemerne for områder uden restriktioner. De eneste, der har fordel af dette, er de private parkeringsselskaber, der kontrollerer områderne og udsteder parkeringsafgifter ved overtrædelse.

Planstrategi og Kommuneplan bør, når det gælder parkeringsnormer, tage udgangspunkt i følgende:

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>13.1 Parkeringspladser skal være anlagt som forudsætning for ibrugtagning</p> <p>Der er et skud i bøssen. Det antal parkeringspladser, der bliver anlagt, er også det antal pladser, der maksimalt vil være i hele byggeriets levetid</p>	<p>13.1 Parkeringspladser skal være anlagt som forudsætning for ibrugtagning</p> <p>I Kommuneplan 2022 – 2034 er det kun cykelparkeringspladser, hvor det er muligt kun at anlægge 2 af 3 cykelparkeringspladser før ibrugtagning af boligerne jf. retningslinje 7.18.:</p> <p><i>"I det stationsnære kerneområde skal der udlægges minimum 3 cykelparkeringspladser pr. bolig, hvoraf de 2 skal anlægges i forbindelse med boligernes opførelse".</i></p> <p>I Albertslund Kommunes lokalplaner fremgår det sædvanligvis af ibrugtningsbestemmelserne, at parkeringspladser til biler skal være anlagt som en forudsætning for ibrugtagningen, hvilket f.eks.</p>	<p>13.1 Parkeringspladser skal være anlagt som forudsætning for ibrugtagning</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>fremgår af § 17.1 i Lokalplan 5.9 – Boliger og erhverv på Smedeland 30:</p> <p><i>"Før ny bebyggelse tages i brug, skal det sikres, at der er etableret de nødvendige parkeringspladser jf. §§ 9.1-9.6".</i></p> <p>Se i øvrigt besvarelse af punkt 11.27.</p>	
<p>13.2 Parkeringsnorm for biler uden mulighed for reducere heraf</p> <p>Parkeringsnormer skal fastlægges efter realistiske forventninger til fremtiden ikke efter ønsketænkning eller ambitioner på andres vegne.</p> <p>På parkeringsområdet skal ambitionerne underlægges realismen, ellers ender det ene skud i bøssen med at man skyder sig selv i foden, hvor potentielle nye beboere vælger Albertslund fra i stedet for til.</p>	<p>13.2 Parkeringsnorm for biler uden mulighed for reducere heraf</p> <p>Se besvarelse af punkt 11.27.</p>	<p>13.2 Parkeringsnorm for biler uden mulighed for reducere heraf</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>13.3 Busser til stationerne er en forudsætning for flere borgere bruger højklassé kollektiv transport</p> <p>Vi deler alle de gode ambitioner om flere elbiler, delebiler, ladcykler, flere cyklister og flere passagerer med de kollektive transportmidler, og arbejder gerne for at fremme dette - men planlægningen skal baseres på realistiske forventninger, ikke ønsketænkning om hvordan verden burde være.</p> <p>Ser vi f.eks. på de kollektive transportmidler, så er det klart, at letbanen vil fremme anvendelsen</p>	<p>13.3 Busser til stationerne er en forudsætning for flere borgere bruger højklassé kollektiv transport*</p> <p>Se besvarelse af punkt 6.1.</p> <p>* Højklassé kollektiv transportformer er S-tog, metro, letbane og BRT-buslinjer (Bus Rapid Transit). Nogle BRT-systemer er blot konventionelle busruter, der er opgraderet med enkelte BRT-elementer, f.eks. busbaner, signalprioritering eller specielle køretøjer. I andre systemer er der anlagt hele korridorer med</p>	<p>13.3 Busser til stationerne er en forudsætning for flere borgere bruger højklassé kollektiv transport</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>af disse, men det kræver også, at der er busser, der kan transportere dem, der ikke har egne transportmidler, til stationerne. Da Damgårdsarealet blev bebygget, var der en rimelig busdækning i området, som kunne betinge at færre havde bil, men busdækningen er i dag så ringe, at de fleste på forhånd opgiver den som mulighed.</p>	<p>fuldstændigt segregerede busveje, veludbyggede stationslignende stoppesteder med billettering på perron, realtidsinformation og signalprioritering på hele strækningen.</p>	

14. Grundejerforeningen Gl. Vridsløse

har søndag den 30. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra formand Alice Hølse og Jørgen Færch Knudsen

Som vi forstår det, er Planstrategi 2024 en opdatering af Kommuneplanen 2022-2034. Vi anerkender, at der er mange gode intentioner i Planstrategi 2024 bl.a. fastholdes kriterierne for planlægning af nye bolig- og erhvervsområder opstillet i 2020, herunder at arealer, skal sikre høj kvalitet og en god balance mellem det byggede og naturen og at Rækkefølgebestemmelser for udviklingen bidrager til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med: Den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>14.1 Rækkefølgeplanlægning og Hyldagerkvarteret</p> <p>Det fremgår af Planstrategi 2024 og af Kommuneplanen 2022-2034, at der planlægges udbygning af Hyldagergrunden med 150 boliger i 2028 – det fremgår ikke hvornår man forventer at påbegynde udbygningen. Det er vel et par år tidligere for at opnå 150 boliger i 2028. I kommunens Boligbyggeprogram fra 7 marts 2023 fremgår, at der planlægges 200 boliger i 2028.</p>	<p>14.1 Rækkefølgeplanlægning og Hyldagerkvarteret</p> <p>Rækkefølgeplanlægningen i Kommuneplan 2022 – 2034 fastsætter hvor mange boliger, der kan lokalplanlægges for inden for et afgrænset geografisk område.</p> <p>Det betyder, at det er den byggeretsgivende lokalplan, der kan vedtages i den gældende planperiode i rækkefølgeplanlægningen. Hvornår boligerne får en ibrugtagningstilladelse og dermed kan bebos af borgere er uafhængig af rækkefølgeplanlægningen. Ordinære boliger opføres ikke af kommunen, så realiseringen og tidsplanen derfor fastlægges i høj grad af bygherre.</p>	<p>14.1 Rækkefølgeplanlægning og Hyldagerkvarteret</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Parkeringspladser i Hyldagerkvarteret

Der må herefter forventes et minimum af 100 biler mere i Gl. Vridsløse området [som følge af byudviklingen af Hyldagerkvarteret] (gennemsnit for Vestegnen er at ca. 50% af boligerne har bil, Danmarks statistik BIL800, 2020).

I henhold til Kommuneplanen 2022-2034 planlægges Hyldagerkvarteret udlagt med blandet bebyggelse som parcelhuse, rækkehuse og med mulighed for erhverv. I henhold til Parkeringsnormen skal der planlægges etableret 2 parkeringspladser for hver parcel med villa og 1,5 pladser for etageejendomme eller ved fælles parkeringsplads.

Det nævnes i Kommuneplanen 2022-2034, at ved åben-lav bebyggelse skal parkeringspladserne (2 stk.) være på selve grunden, mens der kan nøjes med 1,5 pladser, hvis der laves fælles parkeringspladser. Med det planlagte antal boliger bliver der brug for op mod 150 parkeringspladser ved en fælles parkeringsplads – ca. fire gange så stor som den eksisterende parkeringsplads med 35 parkeringspladser.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>14.2 Parkeringsnormen for Hyldagerkvarteret</p> <p>I Gl. Vridsløse er vi nervøse for den øgede mængde biler med parkeringsbehov i området og den øgede trafik som bebyggelsen på Hyldagergrunden medfører. Der er allerede i dag problemer med parkering på de relativt små veje, når de 35 pladser på Dyregårdens parkeringsplads er optaget.</p> <p>Vi vil opfordre til, at kommunen sikrer, at behovet for parkeringspladser for de nye boliger ikke undervurderes (Kommuneplanen diskuterer, hvordan man kan reducere antallet af parkeringspladser – dog specielt tættere på stationen), og at parkering for Dyregården tænkes ind i en fælles løsning, så der bliver op til 50 ekstra parkeringspladser på en parkeringsplads tiltænkt Dyregårdens besøgende.</p> <p>Vi synes, at Dyregården er et fantastisk sted for albertslundborgerne og en attraktion for kommunen, som kun få kommuner kan fremvise, så det bliver mere attraktivt, hvis man ikke skal lede efter parkeringsplads, når man kommer på besøg.</p> <p>Når Hyldager Bakker er færdiggjort, vil der formentlig komme besøgende for at benytte bakkerne med alle de planlagte faciliteter. Vi vil</p>	<p>14.2 Parkeringsnormen for Hyldagerkvarteret</p> <p>Det er korrekt, at det i henhold til Kommuneplan 2022 - 2034 hovedsageligt er i det stationsnære område, at parkeringsnormen kan yderligere reduceres jf. besvarelse af punkt 6.1 og punkt 11.27.</p> <p>I henhold til retningslinje 7.2 i Kommuneplan 2022 – 2034 skal parkering ske på egen grund i boligområder med åben-lav og tæt-lav boliger. Hvis der etableres en fælles parkeringsplads indenfor boligområdet, kan parkeringsnormen fraviges således, at der skal anlægges 1,5 parkeringsplads pr. bolig.</p> <p>I henhold til retningslinje 7.5 i Kommuneplan 2022 – 2034 kan parkeringsnormen for biler udenfor det stationsnære område reduceres med op til 33 %, hvis parkeringspladser kan dobbeltudnyttes. Såfremt at der skal reduceres, skal der redegøres for den forventede udnyttelse af parkeringspladserne ved beregning.</p>	<p>14.2 Parkeringsnormen for Hyldagerkvarteret</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

<p>opfordre kommunen til også at indtænke parkeringspladser til disse besøgende i parkeringspladserne for Hyldagerkvarteret.</p>	<p>Dobbeltudnyttelse kan ske mellem arealanvendelser, der primært har parkeringsbehov indenfor normal arbejdstid som erhvervsvirksomheder, skoler og andre offentlige institutioner og arealanvendelser, der primært har parkeringsbehov udenfor normal arbejdstid som boliger, biograf, idrætsanlæg og andre fritidsformål.</p> <p>Det forventes ikke for Hyldagerkvarteret, at området kun udlægges til åben-lav og tæt-lav bebyggelse i den kommende byggeretsgivende lokalplan for området, men at der ligeledes skal opføres en randbebyggelse i form af etagebebyggelse. Det skyldes, at støjkortlægningen viser, at det er nødvendigt at opføre en randbebyggelse i en vis højde, der kan fungere som "støjhegn" for de bagvedliggende områder jf. mødereferat fra Økonomiudvalget tirsdag den 2. april 2024.</p> <p>Det forventes, at der for Hyldagerkvarteret vil blive set på en samlede parkeringsløsning for området og funktionerne i tilknytning hertil herunder trafikafvikling.</p> <p>Det fremgår således af miljøvurderingen af forslag til planstrategi 2024 – Albertslund for alle, at:</p> <p><i>"Vridsløsestræde er indkørslen til et lukket vejnet, og den betjener kun Vridsløselille Landsby, hvorfor der i dag er en meget beskedet trafik på 551 biler pr. døgn. De nygenererede ture fra</i></p>	
--	---	--

	<p><i>planområdet vil derfor udgøre en kraftig stigning i trafikken på Vridsløsestræde, men kun på den østlige del mellem tilkørslen til planområdet og krydset ved Vridsløsevej. Hvis den nye trafik fordeler sig ligeligt mellem nord og syd på Vridsløsevej, øges trafikken med ca. 1.000 biler pr. døgn hvert sted, dvs. en stigning på 15 - 20 % i forhold til den nuværende trafik.</i></p> <p><i>Vridsløsestræde er forbundet med det overordnede vejnet via et signalreguleret kryds ved Vridsløsevej, og ud fra de eksisterende trafiktal vurderes det, at den nygenererede trafik ikke vil medføre kapacitetsproblemer i krydset".</i></p> <p>Der vil blive udarbejdet en trafikredegørelse i forbindelse med for udarbejdelsen af den byggeretsgivende lokalplan for Hyldagerkvarteret, der vil behandle trafikafvikling, parkering og trafiksikkerhed.</p>	
--	--	--

15. Naturgruppen i Albertslund

har søndag den 30. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger fra formand Arne Lie

Til Albertslund Kommune og relevante kommunalpolitikere

Naturgruppen vil gerne takke for muligheden for at komme med input til den forestående byudvikling i Albertslund Kommune. Vi mener, det er afgørende at opnå en balance mellem byfortætning og bevarelse samt forbedring af naturen i byen. Vores høringssvar fokuserer på vigtigheden af biodiversitet og etablering af spredningskorridorer som en del af en bæredygtig byudvikling.

Vigtigheden af biodiversitet og grønne korridorer

Biodiversitet er fundamentalt for en sund og bæredygtig by. Grønne korridorer, der forbinder forskellige grønne områder, er nødvendige for at sikre, at dyre- og plantearter kan sprede sig og trives. Disse korridorer bør integreres i byplanlægningen for at skabe et robust økosystem, der kan modstå og tilpasse sig klimaændringer og andre miljømæssige udfordringer.

Anbefalinger til byudviklingen



Udenrigsministeriet havnefront 2024

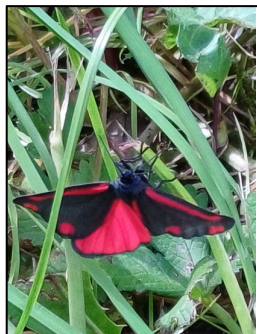
Sammenhængende grønne områder:

1. Skab og bevar sammenhængende grønne områder, der strækker sig gennem byen og forbinder eksisterende parker, skove og naturområder.
2. Implementer grønne tage og vægge på bygninger for at øge den samlede grønne flade i byen. Disse kan opsamle regnvand og skabe levesteder for planter og insekter, hvilket øger biodiversiteten.

Sammenhængende blå områder:

1. Brug regnvand til at skabe grønne korridorer, som kan forbinde forskellige grønne områder i byen. Disse korridorer giver dyrelivet mulighed for at bevæge sig frit og øger den genetiske diversitet.
2. Genopret urbane vandløb og opret små vådområder for at skabe naturlige levesteder midt i byen. Disse kan opsamle regnvand og fungere som oaser for dyrelivet.

Spredningskorridorer:



Blodplet - Alb. 2024.

1. Etabler spredningskorridorer, som sikrer, at dyr og planter kan bevæge sig frit mellem de forskellige grønne områder. Disse korridorer skal være brede nok og tilstrækkeligt beplantede til at understøtte biodiversitet.

Biodiverse grønne områder:

1. Anlæg grønne områder med en høj diversitet af plantearter, herunder hjemmehørende arter, som er særligt tilpasset det lokale miljø.
2. Undgå monokulturelle beplantninger og fremme beplantninger, der understøtter et bredt spektrum af insekter, fugle og andre dyrearter.

Inkludering af rekreative kvaliteter:

1. Udvikl grønne områder med rekreative kvaliteter for borgerne. Integrer stier, legepladser og opholdsarealer uden at kompromittere de biodiverse elementer.
2. Fremme brugen af grønne områder til undervisning og formidling om natur og biodiversitet.

Grøn Infrastruktur i boligområder:

1. Integrer grønne elementer som fælles haver, grønne facader og træbeplantninger i boligområder.

2. Sikr, at boligområderne har tilstrækkelige grønne pletter, hvor beboere kan nydenaturen tæt på deres hjem.

Samarbejde med lokalsamfundet:

1. Involver lokalsamfundet i planlægning og vedligeholdelse af grønne projekter for at skabe ejerskab og interesse for biodiversitet.
2. Fremme borgerdrevne initiativer som fælleshaver og skolehaver, der bruger regnvand til at dyrke indfødte planter.

Eksempel på implementering

Case: En bypark

1. **Tagopsamling:** Installér systemer til at opsamle regnvand fra nærliggende bygninger.
2. **Regnbede:** Anlæg regnbede langs stier og i parker for at opsamle og infiltrere regnvand.
3. **Grønne tage:** Anlæg grønne tage på bygninger i parken, som også opsamler regnvand.
4. **Urban Vandløb:** Skab små vandløb eller damme, der kan opsamle og filtrere regnvand, samtidig med at de skaber habitat for vandlevende organismer.
5. **Vandingssystem:** Brug opsamlet regnvand til at vande planter og grønne områder i parken, især i tørre perioder.

Fordele

1. **Biodiversitet:** Skaber levesteder for en række arter.
2. **Vandkvalitet:** Forbedrer vandkvaliteten gennem naturlig filtrering.
3. **Klimaresiliens:** Reducerer risikoen for oversvømmelser og varmeregulerer byområder.
4. **Samfundsengagement:** Øger bevidstheden og engagementet i lokalsamfundet for miljømæssige initiativer.



Regnvandsbede på Frederiksberg - 2024

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>15.1 Sameksistens mellem byudvikling og natur</p> <p>En velbalanceret byudvikling, der prioriterer både byfortætning og natur, vil skabe en bæredygtig og attraktiv by, hvor mennesker og natur kan sameksistere harmonisk.</p> <p>Vi opfordrer Albertslund Kommune til at tage disse anbefalinger med i betragtning og sikre, at biodiversitet og grønne samt blå korridorer bliver en integreret del af byens fremtidige udvikling</p>	<p>15.1 Sameksistens mellem byudvikling og natur</p> <p>Først og fremmest vil forvaltningen takke for Naturgruppens fremsendte anbefalinger.</p> <p>Forvaltningen arbejder dagligt med at indarbejde natur i byudviklingen af kommunen, hvilket blandt andet blev fastsat med retningslinje 9 i Kommuneplan 2022 – 2034 (p. 95):</p> <p><i>"9.1 Bynaturens grønne og blå struktur skal beskyttes og fremmes, så den både sikrer dyr og planters levesteder og binder dem sammen med byens</i></p>	<p>15.1 Sameksistens mellem byudvikling og natur</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p><i>større grønne områder, by- og naturparker samt Vestskoven.</i></p> <p><i>9.2 Beplantning, vedligeholdelser og drift af større grønne områder, rabatter til sti og vej samt regnvandssøer og regnvandsbassiner skal fremme biodiversitet.</i></p> <p><i>9.3 Ved lokalplanlægning af nye boliger i større byudviklingsområder skal det, så vidt det er muligt, sikres let adgang til et grønt område.</i></p> <p><i>9.4 Ved lokalplanlægning skal eksisterende beplantning vurderes i forhold til deres bevaringsværdighed.</i></p> <p><i>9.5 Ved byudvikling skal det sikres, at det samlede areal for bynatur i Albertslund Kommune fastholdes på niveau med 2022 eller forøges frem mod 2034".</i></p> <p>Ovenstående er f.eks. blevet konkretiseret i både Masterplan for Vridsløse og Rammelokalplan 13.9 – Vridsløse samt i Principper for udviklingen af Hersted Industripark, fase 1, etape 1.</p> <p>Forvaltningen takker endnu engang for anbefalingerne fra Naturgruppen og ser frem til fortsat godt og konstruktivt samarbejde.</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
15.2 Grønt Danmarkskort herunder udarbejdelse og udpegning af et Grønt Danmarkskort i byzone.	15.2 Grønt Danmarkskort Se besvarelse af punkt 12.1 .	15.2 Grønt Danmarkskort Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.

16. Susanne Bruhn, Horsholmstræde 10 og Torben Dahl, Horsholmstræde 7, 2600 Albertslund

har søndag den 30. juni 2024 fremsendt en mail med følgende bemærkninger

På side 9 i Forslag til Planstrategi 2024 står der: *"Byudviklingen skal sikre en balance mellem behovet for en tættere by og mere natur. Når vi fortætter byen, tager vi ansvar for at skabe sammenhængende grønne områder med både rekreative og biodiverse kvaliteter – også i boligområderne"*.

Dette bliver ikke efterlevet i praksis. Et aktuelt eksempel er Skallerne 1. I [Kommuneplan 2022 – 2034](#) er flere områder klassificeret som rekreative områder, hvor naturen skal have plads, og der må IKKE bebygges. Alligevel vedtog et flertal i kommunalbestyrelsen [den 20. juni 2024](#) at godkende en betinget grundkøbsaftale for salg af Skallerne 1 til opførelse af botilbud [selve beslutningen om *"Placering af botilbudsbyggeri"* fremgår af Kommunalbestyrelsens møde [tirsdag den 13. februar 2024](#)].

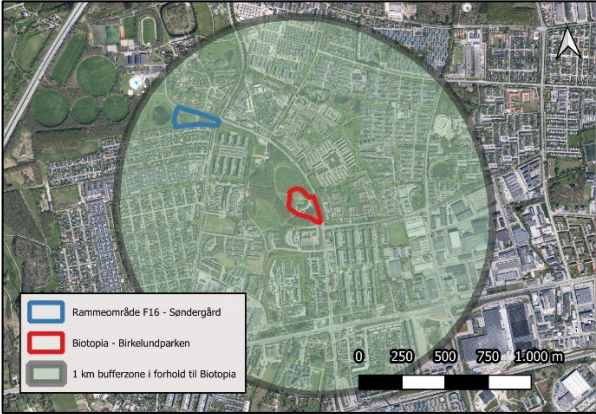
Altså i strid med gældende kommuneplan.


Vi protesterer derfor mod, at kommunen fortsætter planlægningen af placeringen af 32-40 boliger på Skallerne 1 i modstrid med gældende Kommuneplan og Planstrategi (i høring).

Vi opfordrer til, at kommunen finder en anden placering af de omtalte boliger i områder, der i forvejen er planlagt som byudviklingsområder.

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>16.1 Kommuneplan F16 – Søndergård er udlagt til et rekreativt formål</p> <p>Skallerne 1 (F16 Søndergaard) er i Kommuneplan 2022 – 2034 klassificeret som rekreativt område, hvor der IKKE må bebygges.</p>	<p>16.1 Kommuneplan F16 – Søndergård er udlagt til et rekreativt formål</p> <p>Det er korrekt, at rammeområde F16 – Søndergård i Kommuneplan 2022 – 2034 er udlagt til rekreativt område (en F-ramme), hvor den specifikke anvendelse er nærrekreativt område.</p> <p>Kommunalbestyrelsen har dog mulighed for at ændre kommuneplanen ved at vedtage et kommuneplantillæg jf. besvarelse af punkt 12.2.</p>	<p>16.1 Kommuneplan F16 – Søndergård er udlagt til et rekreativt formål</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>16.2 Skallerne er en del af Biotopia i Birkelundparken</p>	<p>16.2 Skallerne er en del af Biotopia i Birkelundparken</p>	<p>16.2 Skallerne er en del af Biotopia i Birkelundparken</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>Skallerne 1 er en del af Biodiversitetsparken og ligger inden for en radius af 1 kilometer med centrum regnet ud fra Biotopia i Birkelundsparken. I <i>På opdagelse i Biodiversitetspark Albertslund, 2024</i> står: "Det er stedet, hvor vi skaber mere natur..."</p>	<p>Biodiversitetsparken er, med Biotopia som centrum, rammen for Albertslund Verdensmål Centerets mange eksempler på, at der kan findes masser af biodiversitet i vores umiddelbare omgivelser. Det handler derfor om at gøre biodiversitet mere 'nærværende' og 'forståelig' og vise, at det ikke nødvendigvis handler om store og sammenhængende naturområder.</p> <p>Det fremgår således af Albertslund Verdensmål Centers publikation fra december 2023 med titlen På opdagelse i Biodiversitetspark Albertslund (p. 2), at:</p> <p><i>"Biodiversitetsparken er den mest runde park, du nogensinde har været i, for den er nemlig fuldstændig cirkelrund! Centrum er Biotopia i Birkelundsparken. Det er stedet, hvor vi skaber mere natur, hvor vi inspirerer og underviser. Og ud fra Biotopia stråler Biodiversitetsparken en kilometer i alle retninger, hele vejen rundt.</i></p> <p><i>Det betyder, at en god bid af Albertslund ligger i Biodiversitetsparken. Her er søer og traditionel park. Gamle træer og stendiger. Nyplantninger og blomsterenge. Hegn og trampestier. Grønne tage og brændemure. Men her er også biler og boliger. Veje og cykelstier. Klippede plæner og tagpapørken. Politistation og fængsel. Institutioner og skole. Butikker og hvad der ellers hører hjemme i en by".</i></p>	<p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>Albertslund Verdensmål Center og partnere har af Albertslund Kommune fået stillet området med Biotopia i Birkelundsparken til rådighed. Selve projektet med Biotopia er ikke politisk besluttet af Kommunalbestyrelsen, og er drevet af private ildsjæle.</p> <p>Biodiversitetsparken er hverken kommunalt besluttet eller et kommunalt planlægningsværkstøj</p> <p>Det er korrekt, at Skallerne 1 inden for en radius af 1 kilometer med centrum regnet ud fra Biotopia i Birkelundsparken:</p>  <p>Ovenstående luftfoto viser en 1 km bufferzone i forhold til Biotopia i Birkelundparken omfatter. Såfremt en sådan bufferzone var definerende for i en kommuneplan, hvorvidt der må ske udvikling i området, ville en række borgere og virksomheder</p>	

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
	<p>blive væsentligt begrænset heraf f.eks. Vestcentret og udviklingen af dette bydelscenter.</p> <p>Det er forvaltningens vurdering, at en sådan bufferzone ikke vil være håndterbar i forhold til den fysiske planlægning af kommunen, og at der hellere ikke er lovhjælp i planloven til at udpege en sådan bufferzone.</p>	
<p>16.3 Skaller er en del af den grønne kile</p> <p>Skallerne 1 er en del af den grønne kile, som adskiller Landsbyen Herstedvester og villaområdet i Vest.</p>	<p>16.3 Skaller er en del af den grønne kile</p> <p>§ 17 og kortbilag B i Fingerplan 2019 viser afgrænsningen af de grønne kiler, og de dele af de indre grønne kiler, der ligger i Albertslund:</p>  <p>Ovenstående kort viser, at området ikke indgår i Fingerplan 2019's indre grønne kiler, eller Grønt Danmarkskort samt de økologiske forbindelser jf. kort 30 og 31 i Kommuneplan 2022 – 2034.</p>	<p>16.3 Skaller er en del af den grønne kile</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>16.4 Erstatningsnatur har ikke samme kvaliteter</p>	<p>16.4 Erstatningsnatur har ikke samme kvaliteter</p>	<p>16.4 Erstatningsnatur har ikke samme kvaliteter</p>

Høringssvar/bemærkninger	Forvaltningens vurdering	Ændringsforslag til planforslaget
<p>14.650 m² natur og rekreativt areal sløjfes og bebygges med 32-40 boliger, servicehus og p-pladser. Og som "erstatning" for den mistede natur, har man fundet et stykke af en nedlagt firsporet vej i Smedeland, som på ingen måde kan erstatte de kvaliteter, der inddrages på</p>	<p>Forvaltningen arbejder for, at biodiversiteten skal fremmes i bynaturen i kommunen jf. retningslinje 9.2 i Kommuneplan 2022 – 2034 (p. 95):</p> <p><i>"Beplantning, vedligeholdelser og drift af større grønne områder, rabatter til sti og vej samt regnvandssøer og regnvandsbassiner skal fremme biodiversitet".</i></p>	<p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>
<p>16.5 Rammeområde F16 - Søndergård hænger sammen med de øvrige naturområder</p> <p>Skallerne 1 både for landskabet og for nærmeste naboer og brugere. Skallerne 1 er et naturområde med 60 år gamle træer og et rigt dyreliv og en grøn kile, der hænger naturligt sammen med fredskoven og stadions områder.</p>	<p>16.5 Rammeområde F16 - Søndergård hænger sammen med de øvrige naturområder</p> <p>Se besvarelse af punkt 16.3.</p>	<p>16.5 Rammeområde F16 - Søndergård hænger sammen med de øvrige naturområder</p> <p>Giver ikke anledning til ændringer i planforslaget.</p>