

Sammenfattende redegørelse

I maj 2023 blev forslag til Lokalplan GL22.2 – Glostrup Storcenter offentliggjort. Forslaget til lokalplan med tilhørende miljøvurdering har været i offentlig høring i perioden fra den 31. maj 2023 til den 12. august 2023.

I forbindelse med lokalplanforslaget er der udarbejdet en miljørapport med miljøscreening, myndighedshøring og miljøvurdering af planen efter bekendtgørelse nr. 972 af 25. juni 2020 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (herefter miljøvurderingsloven). Ifølge miljøvurderingslovens § 13, stk. 2, skal der i forbindelse med den endeligt vedtagne plan udarbejdes en sammenfattende redegørelse, som beskriver:

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

Den sammenfattende redegørelse skal offentliggøres samtidig med den endelige vedtagelse af lokalplanen.

1 Integration af miljøhensyn

Miljøvurderingen har været udarbejdet samtidig med udarbejdelsen af lokalplanen for at sikre at de væsentligste miljøforhold allerede inden offentlig høring kunne være indarbejdet i planforslaget.

Planområdet består af et forholdsvis lavt butikstov, der med den nye planlægning kan omdannes til en tæt høj boligkarré. Dette skift fra lav til høj og tæt bebyggelse med mange flere boliger betyder at der er en række miljøpåvirkninger der vil kunne belaste følsomme naboer ved gennemførelsen af lokalplanens muligheder. Dette gælder særligt visuel påvirkning, indkig og skygge fra ny bebyggelse.

Miljøvurderingen har bidraget til, at disse miljøhensyn er indarbejdet i planprocessen samt at høring af berørte myndigheder og offentligheden foreligger dokumenteret.

Miljøvurderingens konklusion er, at vedtagelse af lokalplanen og efterfølgende udbygning af en boligkarré på Diget forventes at medføre visse væsentlige virkninger på miljøet:

- Den største påvirkning ved etablering af en boligkarré på lokalcenterejendommen vurderes at være skyggeeffekter, der er vurderet til at bevirke en *”moderat negativ”* påvirkning.
- Nedrivning af den eksisterende bygningsmasse vurderes ligeledes at bevirke en *”mindre negativ”* påvirkning for så vidt at flest mulige bygningsmaterialer søges genbrugt og der ikke udelukkende anvendes jomfruelige materialer.
- Trafikale konsekvenser og støjbelastninger ved gennemførelse af projektet vurderes *”ubetydelig”*.
- Gennemførelse af byggeprojektet vurderes at have en *”positiv”* betydning for bymiljøet og for jordbundsforholdene idet det kommende projekt vil skabe større sammenhæng i området rent bygningsmæssigt og de eksisterende jordforureninger fjernes.

2 Høringssvar

I denne sammenfattende redegørelse beskrives det, hvordan de høringssvar, der omhandler miljøvurdering og lokalplanen, er taget i betragtning.

Der er ikke modtaget bemærkninger til miljørapportens indhold. Der er derimod modtaget talrige bemærkninger til etagehøjderne i det planlagte byggeri og dermed den fremtidige skyggeeffekt. I forbindelse med vedtagelse af lokalplanen er etagehøjderne i den østlige side af den planlagte bebyggelse (mod området eksisterende 6-etages boligejendom) reduceret i højde, så de højeste dele ikke overstiger 6 etager.

3 Alternativer

I miljørapporten er ikke omtalt et 0-alternativ, hvor miljøpåvirkningerne ved ikke at vedtage en lokalplan/kommuneplantillæg fastlægges. Der er dog fastlagt et referencescenarie svarende til gennemførelse af ny bebyggelse i overensstemmelse med den hidtidige lokalplan (GL75.1). Denne bebyggelse er i 2 etager som generel højde og 3 etager ud mod Stadionvej.

4 Overvågning

I henhold til § 12, stk. 4, i miljøvurderingsloven skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens gennemførelse.

Udbygning af lokalcenterejendommen på Diget vist i Lokalplan GL75.2 vil være underlagt de sædvanlige myndighedsmæssige procedurer i medfør af anden lovgivning end Planloven. Der vil derfor som en naturlig del af opførelse og drift af den ny bebyggelse finde miljømæssig overvågning sted.

RH

Diget, Glostrup

Miljørapport for lokalplan GL75.2 Diget



Dato: 23.03.2023

Revision: 13.04.2023, GK-RH

Udarbejdet: Jacob Damsgaard m.fl.

Godkendt: Thomas Olsen

Revideret: Rasmus Hansen og Tina Rømer m.fl.



AFRY
Telefon +45 97 22 11 33
www.afconsult.com/dk

Herning
Viborgvej 1
DK-7400 Herning

Aarhus
Søren Frichs Vej 34A
DK-8230 Åbyhøj

Miljørapport	Sagsnummer	:	17825
	Dato	:	23/03/2023
	Revision	:	GK – RH, 30/05/23

1	Baggrund og formål.....	5
1.1	Ændring af plangrundlag	5
1.2	Lovgrundlag	6
2	Ikke-teknisk resumé	7
2.1	Generelt.....	7
2.2	Alternativer	7
2.3	Referencescenarie	7
2.4	Vurdering af miljøpåvirkning	8
2.5	Vurdering af miljøpåvirkning: Bymiljø og Landskab	8
2.6	Vurdering af miljøpåvirkning: Forurening: Støj.....	8
2.7	Vurdering af miljøpåvirkning: Forurening: Jord	8
2.8	Vurdering af miljøpåvirkning: Ressourceanvendelse.....	9
2.9	Vurdering af miljøpåvirkning: Befolkning og sikkerhed (skyggevirksomheder).....	9
2.10	Vurdering af miljøpåvirkning: Trafik.....	9
3	Om miljørapporten	11
3.1	Afgrænsning af miljørapporten.....	11
3.2	Rapportens opbygning	14
3.3	Vurderingsmetode	15
4	Plan- og projektbeskrivelse.....	16
5	Planforhold	17
5.1	Overordnede planforhold.....	17
5.2	Landsplan	17
5.3	Zonestatus	17
5.4	Kommuneplan 2013-2025	17
5.5	Kommuneplanstrategi 2020.....	18
5.6	Glostrup Kommunes Spildevandsplan 2006-15 med tillæg 4A af 2019.....	18
5.7	Lokalplan	18
5.8	Servitutter.....	18
5.9	Forslag til Lokalplan GL75.2.....	19
5.10	Lokalplanens formål.....	19

Miljørapport	Sagsnummer	:	17825
	Dato	:	23/03/2023
	Revision	:	GK – RH, 30/05/23

5.11	Lokalplanens indhold	19
5.12	Tillæg til kommuneplan 2013-2025	21
5.13	Referencescenarie	21
6	Vurdering af miljøpåvirkning: Bymiljø og Landskab.....	22
6.1	Samlet vurdering	22
6.2	Miljømål og myndighedskrav	22
6.3	Forudsætning og metode.....	22
6.4	Eksisterende forhold	22
6.5	Referencescenariet	22
6.6	Miljøpåvirkninger.....	22
6.7	Kumulative effekter	22
6.8	Afværgeforanstaltninger.....	22
6.9	Overvågning	22
7	Vurdering af miljøpåvirkning: Forurening: Støj.....	23
7.1	Samlet vurdering	23
7.2	Virksomhedsstøj	23
7.3	Miljømål og myndighedskrav	24
7.4	Forudsætning og metode.....	24
7.5	Eksisterende forhold	24
7.6	Referencescenariet	24
7.7	Miljøpåvirkninger.....	25
7.8	Kumulative effekter	25
7.9	Afværgeforanstaltninger.....	25
7.10	Overvågning	25
7.11	Bilag	25
7.12	26	
8	Vurdering af miljøpåvirkning: Forurening: Jord	26
8.1	Samlet vurdering	26
8.2	Miljømål og myndighedskrav	27
8.3	Forudsætning og metode.....	28
8.4	Eksisterende forhold	28

Miljørapport	Sagsnummer	:	17825
	Dato	:	23/03/2023
	Revision	:	GK – RH, 30/05/23
8.5	Referencescenariet		29
8.6	Miljøpåvirkninger.....		29
8.7	Kumulative effekter		29
8.8	Afværgeforanstaltninger.....		29
8.9	Overvågning		29
9	Vurdering af miljøpåvirkning: Ressourceanvendelse.....		30
9.1	Samlet vurdering		30
9.2	Miljømål og myndighedskrav		30
9.3	Forudsætning og metode.....		30
9.4	Eksisterende forhold		30
9.5	Referencescenariet		30
9.6	Miljøpåvirkninger.....		31
9.7	Kumulative effekter		31
9.8	Afværgeforanstaltninger.....		31
9.9	Overvågning		31
10	Vurdering af miljøpåvirkning: Befolkning og sikkerhed (skyggevirksomheder).....		32
10.1	Samlet vurdering		32
10.2	Miljømål og myndighedskrav		32
10.3	Forudsætning og metode.....		32
10.4	Eksisterende forhold		32
10.5	Referencescenariet		33
10.6	Miljøpåvirkninger.....		33
10.7	Kumulative effekter		33
10.8	Afværgeforanstaltninger.....		33
10.9	Overvågning		34
11	Vurdering af miljøpåvirkning: Trafik.....		35
11.1	Samlet vurdering		35
11.2	Miljømål og myndighedskrav		35
11.3	Forudsætning og metode.....		35
11.4	Eksisterende forhold		39
11.5	Referencescenariet		41

Miljørapport	Sagsnummer	:	17825
	Dato	:	23/03/2023
	Revision	:	GK – RH, 30/05/23

11.6	Miljøpåvirkninger.....	48
11.7	Kumulative effekter	48
11.8	Afværgeforanstaltninger.....	51
11.9	Overvågning	51
12	Opsummering	52
13	Referencer	53

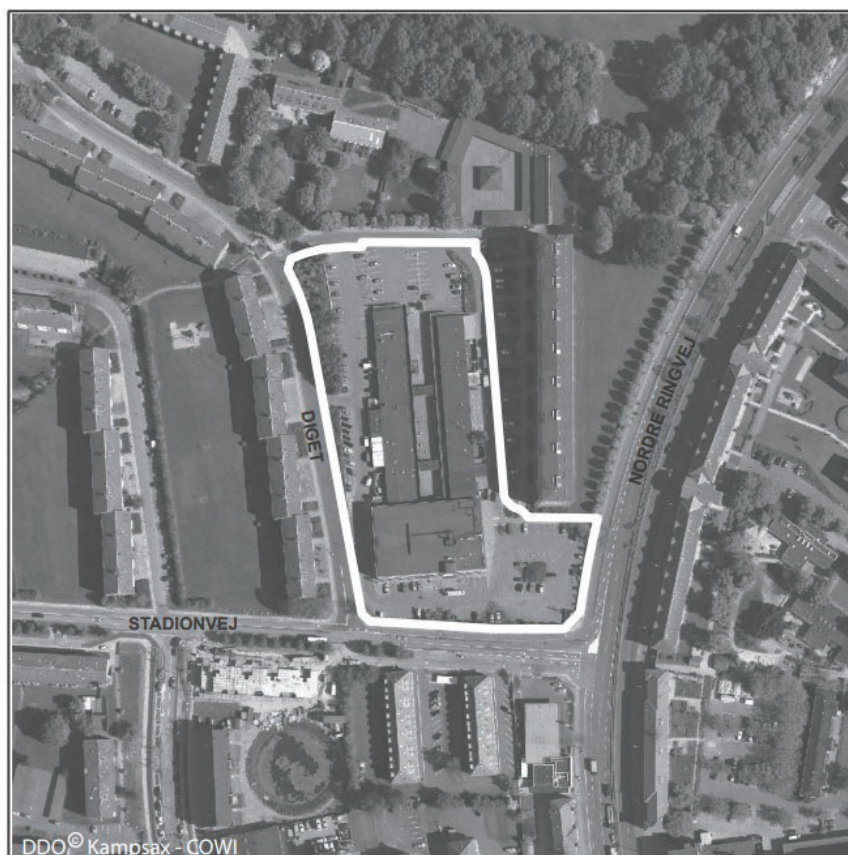
Bilagsfortegnelse

Bilag 1	Afgrænsningsnotat (rev. C af 2. februar 2023)
Bilag 2	Situationsplan med placering af bygninger samt disponering af udearealer (2. december 2022)
Bilag 3	Diget, Glostrup, Trafikanalyse (rev. 0 af 30. november 2022)
Bilag 4	Diget, Glostrup, Støjanalyse (rev. 11 af maj 2023)

1 Baggrund og formål

1.1 Ændring af plangrundlag

Glostrup Kommune har udarbejdet forslag til Lokalplan GL75.2 for en boligkarré med lokalcenter på Diget. Lokalplanområdet er beliggende mellem Diget, Nordre Ringvej og Stadionvej.



Område for den ny lokalplan markeret med hvid linje.

Lokalplanforslaget omfatter matrikel 5at og en del af vejarealet 7000bf Glostrup By, Glostrup. Området er i dag omfattet af rammeområde GC02 og GB08 i Glostrup Kommuneplan 2023-2025 og er udlagt til blandet bolig og erhverv.

Den gældende lokalplan for et område ved Glostrup Butikstov, Diget (GL75.1) fastlægger desuden områdets anvendelse til lokalcenter (dagligvare- og udvalgsvarerbutikker), liberalt erhverv og andre erhvervsformål i miljøklasse 1, kundeorienterede serviceerhverv, café, restaurationsformål og rekreative arealer samt boligformål (helårsboliger).

Den kommende lokalplans indhold ligger ud over de bygningsmæssige bestemmelser, der gælder for rammeområde GC02 og GB08 i kommuneplanen, idet der planlægges for højere bebyggelse end det tidligere

mulige. Lokalplanen forudsætter dog ikke ændringer i forhold til den planlagte anvendelse og er dermed i overensstemmelse med kommuneplanens hovedstruktur.

For at muliggøre lokalplanen er der samtidig udarbejdet et kommuneplantillæg til Kommuneplan 2013-25, der ændrer de bygningsmæssige bestemmelser for rammeområde GC02. Tillægget muliggør at bygningshøjden kan ændres fra max. 4 etager med udnyttet tagetage og en bebyggelsesprocent på 75 til max. 8 etager og en bebyggelsesprocent på 180.



Mulig ny bebyggelse i overensstemmelse med forslag til Lokalplan GL75.2.

1.2 Lovgrundlag

Der skal jf. Miljøvurderingsloven /2/ gennemføres vurdering af planer og programmer, som er omfattet af lovens bilag 1 eller 2.

Det ny plangrundlag vil fastlægge rammer for arealanvendelse og fremtidige anlægstilladelser til et byggeprojekt, der er omfattet af bilag 2 til miljøvurderingsloven, pkt. 10b - Infrastrukturprojekter – anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikscentre og parkeringsanlæg.

Af den årsag er det fastlagt, at der skal udarbejdes en miljørapport for at undersøge konsekvenserne nærmere.

Miljøvurdering af planer og programmer er en proces, som indebærer udarbejdelse af en miljørapport som skal ledsage de offentliggjorte planforslag så berørte myndigheder, offentligheden mv. har mulighed for at kommentere på planforslagene på baggrund af miljørapporten inden endelig godkendelse af planforslagene.

Der er udarbejdet et afgrænsningsnotat, som fastlægger indholdet af miljørapporten (se Bilag 1). Notatet har været i høring.

Den resulterende miljørapport skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden, gængse vurderingsmetoder og planens detaljeringsgrad.

2 Ikke-teknisk resumé

2.1 Generelt

Miljøvurderingen i denne miljørapport vedrører forslag til Lokalplan GL75.2 med tilhørende kommuneplantillæg nr. 26, som fastlægger de nærmere rammer for planområdets anvendelse. Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af et ønske om at opføre etagebyggeri med boliger og liberalt erhverv i området.

Lokalplanforslaget skal muliggøre nedrivning af det eksisterende lokalcenter/butiksområde fra 1960/1990 og opførelse af en karrébebyggelse i varierende materialer og i forskellige højder. På den sydøstlige del af området opføres et parkeringshus, med dagligvarebutik og lejligheder.

Bebyggelsen omfatter ca. 250 boliger af varierende størrelse i op til 8 etager – i dele af stuetagen ligeledes fælleshus og erhverv. Parkeringshuset vil have en dagligvarebutik i stueplan og ca. 23 boliger på tagetagen.

Forslag til LokalplanGL75.2 med tilhørende kommuneplantillæg nr. 26 er udarbejdet af Glostrup Kommune.

2.2 Alternativer

Miljørapporten gennemføres med udgangspunkt i ét hovedforslag uden alternativer. Alternativer har således ikke været en del af udarbejdelsen af miljørapporten.

2.3 Referencescenarie

Referencescenariet er den situation, hvor planerne ikke gennemføres. Dette scenarie kaldes også 0-alternativet. Bybyggelse jf. lokalplanforslaget sammenlignes med referencescenariet for at vurdere de fremtidige miljøforhold, hvis lokalplanen ikke gennemføres, men området udvikles svarende til de nuværende muligheder. Ved sammenligning med referencescenariet, sammenlignes således ikke med det, der findes lige nu, men med det forventede miljøforhold ved en udnyttelse af de nuværende planlagte forhold.



Mulig ny bebyggelse i overensstemmelse med den eksisterende Lokalplan GL75.1.

Miljørapport	Sagsnummer	:	17825
	Dato	:	23/03/2023
	Revision	:	GK – RH, 30/05/23

Referencescenariet er den situation, hvor området bebygges i overensstemmelse med den eksisterende Lokalplan GI 75.1, der giver mulighed for en omdisponering af det eksisterende lokalcenter til en lidt tættere bygningsstruktur i 2 etager med såvel lokalcenterfunktion (butikker etc.) som boliger.

Den eksisterende Lokalplan GL75.1 giver mulighed for en forøgelse af ejendommens eksisterende bygningsvolumen med ca. 60% idet der i lokalplanen er mulighed for at etablere 32 boliger som en 1. sal.

I forbindelse med udarbejdelsen af Lokalplan GL75.1 i 2012/13 blev det vurderet, at opretholdelse af lokalcenteret med tilføjelse af boliger ville kunne give anledning til ca. 15 % forøgelse af trafikbelastningen fra ejendommen. Øvrige påvirkninger, såsom skygge, blev vurderet et være ubetydelige henset til at ny bebyggelse kun ville kunne udføres i 2 etager svarende til højden af de nuværende forreste dele af Glostrup Butikstorv, Diget (Fakta-bygningen).

2.4 Vurdering af miljøpåvirkning

I de følgende afsnit beskrives de miljøpåvirkninger, som lokalplanforslaget kan medføre efter implementering. De behandlede miljøfaktorer er udpeget i afgrænsningsnotatet efter vurdering af væsentlighed og relevans.

2.5 Vurdering af miljøpåvirkning: Bymiljø og Landskab

Den nye bebyggelse på Diget vil være højere og ligge tættere på skel mod de omkringliggende fortov og veje end den eksisterende bebyggelse på grunden. Bebyggelsen vil dog i højere grad være tilpasset den omkringliggende skala og bygningstopologi.

Vurdering: Den sandsynlige væsentlige visuelle effekt af lokalplansforslaget vurderes at være **positiv** for den fremtidige oplevelse af byområdet.

2.6 Vurdering af miljøpåvirkning: Forurening: Støj

Der er beregnet støj fra veje i området på et areal, som i dag er benyttet til erhverv. Der er i dag ikke støjproblemer i planområdet, men en ny bebyggelse i flere plan, vil have støjbelastede facader. De dele af karréens facade, som vender ind mod gårdmiljøet, er skærmede og derved ikke støjplagede. De dele af karréens facade, som vender ud mod Diget og Stadionvej vil være støjplagede, jf. Miljøstyrelsens Vejledning. Tagterrasser ikke er støjplagede.

Vurdering: Den sandsynlige væsentlige effekt af lokalplanforslaget mht. støj vurderes at være **ubetydelig**. Støj på facader overskrider nogle steder de vejledende støjkrav, som giver anledning til overskridelser af støjkrav inde i bygningerne. Dette kan håndteres ved at dimensionere vinduer og facader således at en tilstrækkelig dæmpning sikrer, at det indendørs støjniveau overholder gældende støjkrav.

2.7 Vurdering af miljøpåvirkning: Forurening: Jord

Lokalplansarealet omfatter et areal, som er kortlagt på vidensniveau 2 (V2) på baggrund af, at der er udlagt forbrændingsslagger som fyld- og bundsikringsmateriale under bygning og et asfalteret parkeringsområde. Et areal kortlægges på vidensniveau 2, når der foreligger viden om, at der er en forurening, som kan udgøre en miljø- eller sundhedsmæssig risiko. Den konstaterede forurening på det V2-kortlagte areal (med slagger) består af ikke flygtige stoffer (primært tungmetaller).

Der har i perioden 1959-1977 været renseri i en del af den eksisterende bygningsmasse på området, men på baggrund af en undersøgelse i 2016/2017 vurderes driften af renseriet ikke at have givet anledning til, at jorden i området blev forurennet.

Miljørapport	Sagsnummer	:	17825
	Dato	:	23/03/2023
	Revision	:	GK – RH, 30/05/23

I 2021 er der lavet en indledende forureningsundersøgelse, hvor der er konstateret let forurening med kulbrinter i prøver udtaget terrænnært. Der er ifm. de hidtil udførte undersøgelser på lokalplansarealet ikke konstateret forurening, der vurderes at kunne udgøre en risiko for afdampning til indeklimaet i kommende boligbebyggelser. Forud for projektet vil der blive udtaget prøver af jorden indenfor de kommende byggefeltet. I det omfang, der træffes forurening (med kulbrinter eller andre forureningskomponenter) i de fremtidige byggefeltet, vil denne som udgangspunkt blive fjernet.

Samlet set vil lokalplansforslaget give mulighed for en fjernelse af forurening i et omfang, der sikrer mennesker i området mod eksponering for skadelige stoffer.

Vurdering: Den sandsynlige væsentlige effekt af lokalplansforslaget mht. forurening i jord vurderes at være **positiv** ved implementeringen af lokalplansforslaget, idet dette giver mulighed for, at eksisterende forurening fjernes og at man sikrer mennesker mod eksponering for skadelige stoffer.

2.8 Vurdering af miljøpåvirkning: Ressourceanvendelse

Den eksisterende bygningsmasse vurderes at være udtjent og egnet til nedrivning. En stor del af de materialer, der nedbrydes, vil kunne genanvendes eller nyttiggøres efter sortering og behandling og eksempelvis bruges ved nye byggerier som erstatning for jomfruelige materialer såsom sand eller grus.

Nyt byggeri vil blive opført i flere plan og vil ske ved valg af materialer med en forventet levetid på minimum 50 år og ved brug af løsninger med begrænset behov for løbende vedligehold.

Vurdering: Den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet mht. ressourcer ifm. nedrivning og opførelse af nyt byggeri vurderes at være **mindre negativ** ved at gennemføre lokalplansforslaget.

2.9 Vurdering af miljøpåvirkning: Befolkning og sikkerhed (skyggevirksomheder)

Det samlede volumen af den ny bebyggelse vil være større og højere end den eksisterende bebyggelse, fremtidige bygninger bliver otte etager på det højeste sted. Den øgede bygningsmasse vil ændre på lys- og skyggeforhold i nærområdet.

Der er som led i lokalplanudviklingen udarbejdet skyggediagrammer, som illustrerer konsekvenserne af lokalplansforslaget.

Påvirkningerne af skyggeforhold anses som små, og begrænset til vinterhalvåret og morgen- og aftentimer i sommerhalvåret. Der vurderes ikke at være behov for at foretage justeringer af betingelserne for lokalplanområdet.

Vurdering: Den sandsynlige væsentlige visuelle effekt af lokalplansforslaget mht. skyggevirksomheder vurderes at være **moderat negativ** for den fremtidige oplevelse af byområdet.

2.10 Vurdering af miljøpåvirkning: Trafik

Omdannelsen af planområdet med nye funktioner medfører umiddelbart ikke den store forskel i den genererede trafik til det lokale vejnet i området sammenlignet med i dag. I estimatet af trafikken, defineret som motortrafik, i referencescenariet (år 2027), holdt op mod trafikken fra det omdannede byområde (år 2027), er det samlet set vurderingen, at der vil ske en mindre stigning på ca. 5 % i morgenspidstimen såvel som eftermiddagsspidstimen.

Det vurderes, at den estimerede trafik fra planområdet ikke isoleret set vil give anledning til problemer med kødannelse og lignende ifm. de tre ind- og udkørsler. Dette er undersøgt i en kapacitetsanalyse. Det virker desuden hensigtsmæssigt, at trafikken til p-pladsen i terræn, ved COOP 365 Discount butikken, primært forventes at afvikle sin trafik direkte til/fra Stadionvej – og dermed ikke som gennemkørende trafik på den østlige gren af Diget.

Miljørapport

Sagsnummer	:	17825
Dato	:	23/03/2023
Revision	:	GK – RH, 30/05/23

Generelt forbedres forholdene for cyklister og fodgængere i området sammenlignet med i dag, og der er sørget for at indtænke trafiktekniske foranstaltninger, der både skal begrænse gennemkørende trafik i området, sikre gode forbindelser til eksisterende faciliteter samt gøre det sikrere at krydse på interne veje på essentielle krydsningspunkter.

Vurdering: Den sandsynlige væsentlige trafikale effekt af lokalplanforslaget vurderes at være **ubetydelig**, idet den tilgodeser trafikanterne og sikrer en hensigtsmæssig trafikafvikling. Udformning af trafikarealerne formodes genovervejet på et mere detaljeret niveau i den senere projektering.

Miljørapport	Sagsnummer	:	17825
	Dato	:	23/03/2023
	Revision	:	GK – RH, 30/05/23

3 Om miljørapporten

Rapporten er udarbejdet med udgangspunkt i Miljøvurderingslovens Bilag 4, som beskriver kravene til indholdet i en miljørapport. Det omfatter følgende:

- Et ikke-teknisk resume i letlæseligt sprog.
- En plan- og projektbeskrivelse med en gennemgang af planernes indhold, hovedformål og forbindelser med andre relevante planer og programmer.
- En beskrivelse af aktuel status af miljøforholdene i området
- En beskrivelse af internationale miljøbeskyttelsesmål, der gælder for området.
- Beskrivelse af kumulative effekter.
- Beskrivelse af sandsynlige væsentlige påvirkninger som konsekvens af de ændrede udnyttelsesmuligheder i det nye plangrundlag med udgangspunkt i de afgrænsede miljøparametre
- Beskrivelse af evt. overvågning, der kan anvendes med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere miljøpåvirkningerne.

3.1 Afgrænsning af miljørapporten

Glostrup Kommune har jf. Miljøvurderingslovens § 11 afgrænset miljørapportens indhold forud for udarbejdelse af rapporten.

Afgrænsningsnotatet blev sendt i høring til følgende parter:

- Albertslund Kommune
- Hovedstadens Letbane

Afgrænsningsnotatet er opdateret på baggrund af kommentarerne fra høringsfasen (se Bilag 1).

Indholdet af miljørapporten er afgrænset til følgende overordnede emner:

- Bymiljø & landskab
- Støj
- Jordforurening
- Ressourcer
- Befolkning og sikkerhed
- Trafik

Tabellen herunder viser for hvert overordnet emne en kort begrundelse for, at emnet skal vurderes nærmere i denne miljørapport.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

Ved screeningen skal konsekvenserne ved planens gennemførelse vurderes for følgende faktorer både i og uden for lokalplanområdet	Begrundelse for vurdering som væsentlig	Håndtering
Bymiljø & landskab (se afsnit 6)		
Landskabelig/byarkitektonisk værdi; bykerne, villaområde, landsby etc.	Der planlægges for en samlet tæt karré med store bygningshøjder.	Den byarkitektoniske betydning af lokalplanens muligheder skal vurderes nærmere i miljørapporten.
Forurening – Støj (se afsnit 7)		
Støjniveau; støj og vibrationer, maskin-, ventilations- og transportstøj samt støj fra børn.	Mange boliger (både eksisterende og nye) i og umiddelbart udenfor lokalplanområdet. Støj fra veje og stier. Mulig støj fra erhverv.	Vurderes mere detaljeret i miljørapporten.
Støj; ændring af støjbelastning, hensyn til omkringboende, hvordan forebygges og begrænses etc.	Støjen kan ikke reduceres uden at reducere trafikken.	Isolering af bygningsfacader er eneste gangbare løsning. Erhverv skal overholde gældende regler. Forholdet skal vurderes mere detaljeret i miljørapporten.
Lys- og refleksionsgener; belysning, skilte, blanke overflader, trafiklys etc.	Mange boliger (både eksisterende og nye) i og umiddelbart udenfor lokalplanområdet.	Lokalplanen fastlægger bestemmelser der sikrer mod lys- og refleksionsgener.
Samlet belastning i området; ovenstående underpunkter samlet set.	Støjbelastning og forurennet jord.	Vurderes mere detaljeret i miljørapporten.
Eksisterende forurening; støjbelastning.	Støjbelastning: Støj fra erhverv/andre boliger kan forekomme.	Vurderes mere detaljeret i miljørapporten.
Forurening – Jord (se afsnit 8)		
Eksisterende forurening; Jordforurening.	Jordforurening: Jf. ovenfor	Eksisterende forurening; Jordforurening.
Ressourceanvendelse (se afsnit 9)		
Arealforbrug; udlæg i forhold til strategier og visioner.	Fortættet, men ellers uændret arealanvendelse.	Ingen.
Befolkning og sikkerhed (se afsnit 10)		
Demografi og socioøkonomiske forhold; arbejdspladser, omsætning, bosætning og skattegrundlag etc.	Projektet indeholder ca. 277 nye boliger og en dagligvarebutik. Der etableres samtidig lejeboliger, der kan indeholde fælleshus, butikker, café eller restaurant.	Den fremtidige beboersammensætning vil forventeligt være yngre end gennemsnittet i den eksisterende boligmasse i området. Da der i forbindelse med projektet nedlægges eksisterende butikker og restauranter vil antallet af arbejdspladser inden for lokalplanområdet falde.
Svage grupper; adgangs-, og parkeringsforhold, blindeudstyr etc.	Boligtyperne i projektet er af forskellige størrelser. Dvs. såvel til familier som til enlige.	I den videre projektering indarbejdes løsninger for god tilgængelighed til boliger og udearealer.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

Skyggevirkninger og øvrige nabo-forhold; nærhed, udsigt, indblik, lysindfald etc.		Skyggeforhold og indbliksgener skal vurderes nærmere i miljørapporten.
Trafik (se afsnit 11)		
Sikkerhed og tryghed; trafiksikkerhed, oversigt, hastighed og oplevelse af tryghed etc.	Udformning af vejmiljø og forhold for bløde trafikanter ændres på grunden, hvilket har indvirkning på trafiksikkerhed og tryghed.	Vurderes mere detaljeret i miljørapporten.
Trafikmønstre; trafikmængder, transportbehov, fordeling mellem typer af trafikanter etc.	Trafikmønstret/trafikmængderne vil ændres som følge af de planlagte ændringer fra en primært erhvervspræget grund til en grund, der i højere grad er præget af boligbyggeri.	Vurderes mere detaljeret i miljørapporten. Der redegøres for konsekvenser for trafikafviklingen på Nordre Ringvej ved gennemførelse af lokalplanens muligheder. Konsekvenserne for andre projekter langs Nordre Ringvej vurderes såfremt den trafikale virkning af dette projekt vurderes væsentlig.
Indvirkningens kumulative karakter	Sammen med den øvrige byudvikling i Glostrup skaber den ændrede planlægning en kumulativ virkning i forhold de samlede trafikmængder på de overordnede veje.	Vurderes mere detaljeret i miljørapporten. Kumulative effekter af beregnet fremtidig trafik fra andre områder medtages.

Tabel 1. Miljøfaktorer der vurderes i miljørapporten.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision : GK – RH, 30/05/23

3.2 Rapportens opbygning

Rapporten er opbygget på følgende måde:

Kapitel 1-3 indeholder indledende beskrivelser af baggrunden for miljørapporten, herunder et ikke-teknisk resumé i kapitel 2, der skaber overblik over miljørapportens indhold og kan læses alene uden teknisk indsigt.

Kapitel 4 beskriver lokalplanens karakteristika, indhold og hovedformål. Kapitel 5 beskriver de overordnede planer, der gælder for lokalplanområdet, og som skal inddrages, når udviklingen af området planlægges, samt relevante planer for de tilgrænsende områder.

Kapitlerne 6-11 behandler de væsentlige miljøfaktorer, der er beskrevet i afgrænsningsnotatet.

Hvert fagkapitel indeholder en beskrivelse af planforslagets forventede virkninger for den enkelte miljøfaktor. Alle fagkapitler er opbygget med følgende afsnit:

- Samlet vurdering
- Forudsætning og metode
- Miljømål og myndighedskrav
- Forudsætning og metode
- Eksisterende forhold
- Referencescenarie
- Miljøpåvirkninger
- Kumulative effekter
- Afværgeforanstaltninger
- Overvågning

Kapitel 12 indeholder en opsamling og konklusion på miljørapporten, herunder en oversigt over eventuelle mangler ved vurderingsgrundlaget. Kapitel 13 indeholder en oversigt over de referencer, der indgår i rapporten.

I rapporten anvendes termen "lokalplanforslaget" for det samlede plangrundlag, dvs. også kommuneplan-tillægget.

Miljørapport

Sagsnummer	:	17825
Dato	:	23/03/2023
Revision	:	GK – RH, 30/05/23

3.3 Vurderingsmetode

Miljøvurderingen beskriver de miljømæssige konsekvenser, når planerne er fuldt implementerede, og er baseret på kvalitative og kvantitative oplysninger.

For hver miljøfaktor er den eksisterende viden om de aktuelle forhold beskrevet, og hvor det er relevant, er der beskrevet gældende planer, som fastsætter de fremtidige rammer for den pågældende miljøfaktor. Herefter er der foretaget en vurdering af, hvordan de aktuelle eller planlagte forhold potentielt kan blive påvirket af planernes gennemførelse. De potentielle påvirkninger er kategoriseret efter følgende skala:

- **Positiv virkning:** Planerne afstedkommer en sådan virkning for det pågældende miljøemne, at der er tale om en forbedring af tilstanden af de eksisterende forhold.
- **Ingen / ubetydelig negativ virkning:** Påvirkninger, som er lokalt afgrænsede, ukomplicerede, kortvarige eller uden langtidseffekt og helt uden irreversible effekter eller der forekommer ingen påvirkning i forhold til referencescenariet. Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.
- **Mindre negativ virkning:** Påvirkninger, som kan have et vist omfang eller kompleksitet, en vis varighed ud over helt kortvarige effekter, og som har en vis sandsynlighed for at indtræffe, men med stor sandsynlighed ikke medfører irreversible skader. Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.
- **Moderat negativ virkning:** Påvirkninger, som enten har et relativt stort omfang eller langvarig karakter, sker med tilbagevendende hyppighed eller er relativt sandsynlige og måske kan give visse irreversible, men helt lokale skader. Afværgeforanstaltninger kan overvejes.
- **Omfattende / væsentlig negativ virkning:** Påvirkninger, som har stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende eller sandsynlige, og der er risiko for irreversible skader i betydeligt omfang. Man bør overveje at ændre planerne. Afværgeforanstaltninger bør overvejes.

Der knytter sig specifikke metoder til vurderingen af konsekvenser for de enkelte emner eller miljøfaktorer. Disse er beskrevet i de enkelte afsnit for de specifikke emner.

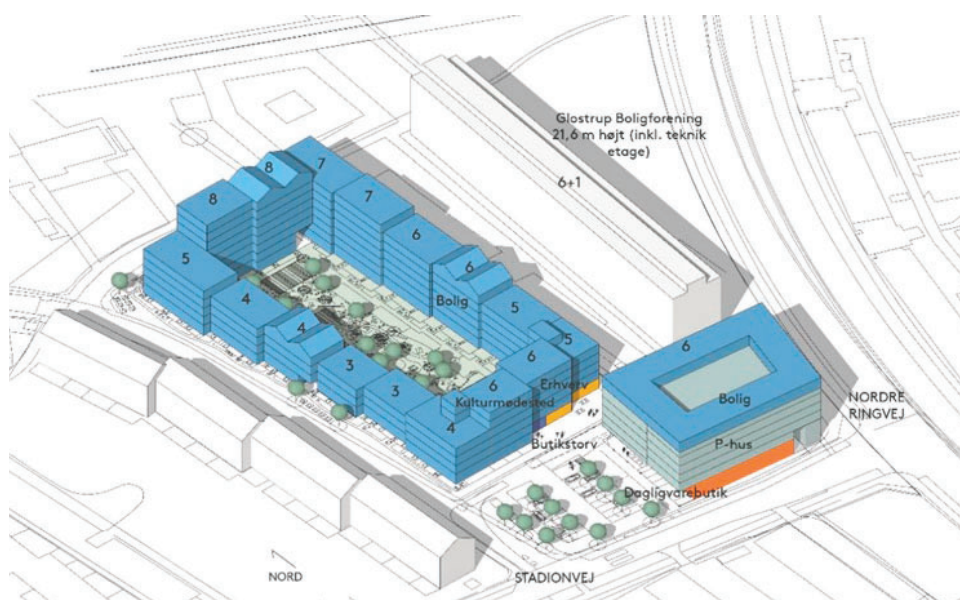
4 Plan- og projektbeskrivelse

Det kommende boligprojekt, der muliggøres med det nye plangrundlag, består af:

- En 4-sidet 3-8 etagers boligkarré med et centralt gårdrum.
- Et 6-etagers P-hus med dagligvareforretning i stueetagen og boliger på øverste etage.
- Imellem disse et butikstovr.

Bebyggelsen erstatter det eksisterende butiks-/boligområde fra 1960/90, og boligtyperne i projektet er normale boliger i forskellige størrelser med et gennemsnit på 72 m².

Lokalplanen giver mulighed for at opføre en karrébebyggelse med ca. 250 boliger, fælleshus og erhverv i op til 8 etager samt et parkeringshus med dagligvarebutik i stueplan og ca. 23 boliger på tagetagen.



Figur 1. Volumenstudie med bygningsetager.

Karréens bygningsvolumen er højest mod nord, og trappes ned til tre/fire etager i det sydvestlige hjørne. Dermed sikres det, at bygningerne skalamæssigt tilpasser sig de eksisterende nabobebyggelser og at solen kommer ned i det store gårdrum.

Vest for Diget ligger en gul teglbebyggelse i tre etager med høj kælder, på Diget øst for det eksisterende butikscenter, ligger en boligbebyggelse i 7 etager med boliger på de øverste 6 etager.

Parkeringshuset opføres med en høj stueetage til dagligvarebutik, 4 parkeringsdæk og boliger omkring en fælles tagterrasse på tagetagen.

Situationsplan med placering af bygninger samt disponering af udearealer er vedlagt som Bilag 2.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision : GK – RH, 30/05/23

5 Planforhold

5.1 Overordnede planforhold

Dette kapitel indeholder et kort resumé af de relevante planer, der gælder for området.

Kapitlet starter med en beskrivelse af de overordnede planer på regionalt niveau. Herefter følger en beskrivelse af planerne på kommunalt niveau og til afslutning beskrives planerne på lokalt niveau.

5.2 Landsplan

Området er omfattet af "Fingerplan 2019, Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning" /6/. Planen skal sikre, at kommuneplanlægning i hovedstadsområdet sker på baggrund af en vurdering af udviklingen af hovedstadsområdet som helhed.

Udvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner skal ske inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Det er således i Fingerplanen, at de overordnede rammer og retningslinjer for kommunens planlægning fastlægges.

Lokalplanområdet er omfattet af Det ydre storbybyområde (byfingrene) og er underlagt retningslinjer, som angives af planens kapitel 4 om kommuneplanlægningen i Det ydre storbyområde.

Der stilles krav til kommuneplanlægningen i forhold til placering af byfunktioner, stationsnærhed, placering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav mv. Kommuneplanlægningen i Det ydre storbyområde skal som udgangspunkt foregå i den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafik. Lokalplanområdet ligger i eksisterende byzone, 1.000 m fra S-togstation og 350 m fra kommende letbanestation ved Glostrup Hospital og opfylder således begge krav.

5.3 Zonestatus

Lokalplanområdet ligger i byzone. Formålet med zoneinddelingen er at sikre, at byudviklingen sker, hvor der er åbnet mulighed for det gennem kommune- og lokalplanlægningen og det forhindrer spredt og ikke planlagt bebyggelse og anlæg i det åbne land. Bestemmelserne om zoneinddeling fremgår af Planlovens kap. 7 § 34.

5.4 Kommuneplan 2013-2025

Området er omfattet af "Glostrup Kommuneplan 2013-2025".

Planen tager udgangspunkt i kommunens udviklingsstrategi fra 2012 "Glostrup – en sund by i bevægelse" og beskriver kommunens overordnede struktur i forhold til byudvikling, bolig- og erhvervsområder, trafik m.v. Den indeholder også mere detaljerede kommuneplanrammer, som skal følges, når der udarbejdes lokalplaner for områder i kommunen.

I Kommuneplan 2013-25 er området GC02 udlagt til blandet byområde, med boliger, lokalcenter med dagligvare- og udvalgsvarerbutikker og kontor erhverv. Rammeområde GC02 har en generel anvendelse som blandet bolig og erhverv med max. 4 etager med udnyttet tagetage og en max. højde på 17 meter med en bebyggelsesprocent på 75 %.

I Kommuneplan 2013-25 er området GB08 udlagt til boligområde med etageboliger. Rammeområde GB08 har en generel anvendelse som boligområde og giver mulighed for opførelse af etageboliger med max. 6 etager og en max. højde på 20 meter med en bebyggelsesprocent på 125 %.

5.5 Kommuneplanstrategi 2020

Glostrup Kommune har i "Kommuneplanstrategi 2020 Glostrup - en forstad" fastlagt grundlaget for fornuftig og bæredygtig udvikling i Glostrup Kommune. FN's verdensmål er indarbejdede og konkretiserede i strategien, hvor der er særligt fokus på følgende seks verdensmål:

- Sundhed og trivsel (mål 3).
- Bæredygtige byer og lokalsamfund (mål 11).
- Ansvarligt forbrug og produktion (mål 12).
- Klimaindsats (mål 13).
- Livet på land (mål 15).
- Partnerskaber for handling (mål 17).

Glostrup Kommune ønsker i den kommende periode at understøtte detailhandlen i områderne langs Hovedvejen samt i området omkring Glostrup Station.

Glostrup Kommune vil fremme, at der løbende kan ske fornyelse af eksisterende boliger, og at der kan opføres nye boliger inden for byzonens afgrænsning.

Lokalplanen understøtter Glostrup Kommunes strategiplan med rammer for opførelse af en tidssvarende dagligvarebutik og flere, nye boliger.

5.6 Glostrup Kommunes Spildevandsplan 2006-15 med tillæg 4A af 2019

Spildevandsplanen fastlægger rammer for håndtering af spildevand og regnvand i Glostrup Kommune. Tillæg 4A beskriver regler vedr. mængden af regnvand, som man må aflede direkte fra den enkelte matrikel til den offentlige kloak. For ejendomme, hvor eksisterende bebyggelse fjernes og der etableres nyt byggeri fra bunden, skal regnvand håndteres på samme måde som hvis det var et barmarksprojekt.

Glostrup Kommune er interessant i BIOFOS – et fælles kommunalt interessentskab ejet af 15 kommuner. Spildevandet fra Glostrup afledes til Renseanlæg Avedøre, der er opbygget som et mekanisk-biologisk renseanlæg med næringsstoffjernelse.

5.7 Lokalplan

Nærværende lokalplanområde er identisk med området for den gældende Lokalplan GL75.1 og indgår i kommuneplanens rammeområder GC02 og GB08.

Lokalplan GL75.1 angiver, at rammeområde GC02 kun må anvendes til lokalcenter (dagligvare- og udvalgs-varebutikker), liberalt erhverv og andre erhvervsformål i miljøklasse 1, kundeorienterede serviceerhverv, café, restaurationsformål og rekreative arealer samt boligformål (helårsboliger). Boliger må ikke etableres i stueetagen. Indenfor dette område må det samlede omfang af bebyggelse maksimalt være 10.400 m².

Lokalplan GL75.1 angiver, at den del af rammeområde GB08, der ligger inden for lokalplanområdet, kun må anvendes til småkonstruktioner knyttet til boligformålet samt friarealer og parkering for det samlede lokalområde omkring lokalcenteret. Indenfor dette område må der ikke etableres bebyggelse udover mindre skure/affaldsøer og lignende.

5.8 Servitutter

Der ligger servitutter på matriklen, som hovedsageligt drejer sig om parkering, vejbyggelinjer, forsynings- og afledningsledninger, levering af varme, forbud mod opstilling af flagstænger og lejeaftaler.

5.9 Forslag til Lokalplan GL75.2

Lokalplanområdet har et samlet areal på ca. 14.300 m² og består af en enkelt matrikel (5at) samt et mindre offentligt vejareal. Lokalplanens område rummer Glostrup Butikstorv ved Diget, nord for Stadionvej.

Lokalplanforslaget gælder for hele området omfattet af den eksisterende lokalplan Lokalplan GL75.1, der aflyses i sin helhed ved vedtagelsen af Lokalplan GL75.2.

Området er beliggende i byzone. Området er omfattet af kommuneplanens rammeområde GC02 og GB08, som udlægger området til hhv. blandet bolig og erhverv og bolig.

Planområdet grænser mod øst og vest op til etagebebyggelser. Mod syd afgrænses planområdet af Stadionvej og mod sydøst af Nordre Ringvej.

5.10 Lokalplanens formål

Det er lokalplanens formål at:

- at give mulighed for etablering af etageboliger som en sammenhængende karré i 3-8 etager,
- at fastholde muligheden for at indrette lokalcenter i stueetagerne i den nye bebyggelse,
- at sikre at ny bebyggelses etagehøjde tilpasses til højden af de tilstødende ejendomme,
- at fastlægge krav til bebyggelsens udtryk så der gennem facadedetaljering skabes et levende, varieret og attraktivt bygningsudtryk,
- at sikre mulighed for at store monotone og vinduesløse facader etableres som begrønnede facader,
- at sikre tilstrækkelig parkeringskapacitet for områdets bebyggelse,
- at fastholde mulighed for gennemkørsel over ejendommen for trafik fra den lukkede gren af Diget.

5.11 Lokalplanens indhold

Planloven pålægger kommunerne at udarbejde en lokalplan, førend der gennemføres større udstykninger eller større bygge- og anlægsarbejder, herunder nedrivninger.

Før nedrivning af eksisterende bebyggelse og ved nybyggeri, forudsættes vedtagelsen af en lokalplan, der fastsætter bebyggelsens omfang, placering og ydre fremtræden. Indtil vedtagelse af en lokalplan for delområdet, kan der foretages ombygning og mindre tilbygning til den eksisterende bebyggelse.

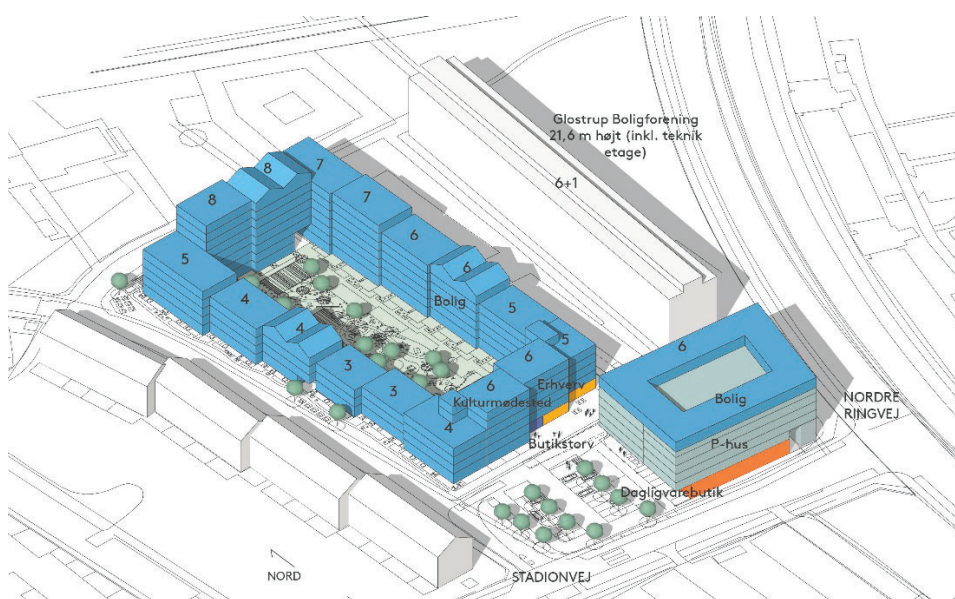


Figur 2. Foto af eksisterende forhold og visualisering af fremtidige forhold i foreslået lokalplan.

Forslag til Lokalplan GL75.2 giver mulighed for en fuldstændig nedrivning af det eksisterende Glostrup Butikstovr, Diget og etablering af en karrébebyggelse med ca. 250 boliger i op til 8 etager samt et parkeringshus med dagligvarebutik i stueplan og boliger i øverste etage. I karrébebyggelsens stueetage i den sydlige facade (mod Stadionvej), skal der indrettes butikker, erhverv og fælleslokaler for den samlede bebyggelse.

Lokalplanen fastholder mulighed for at etablere et lokalcenter på ejendommen dog med et reduceret omfang på 1.800 m² detailhandel. Kommuneplanen fastlægger en øvre grænse for lokalcentre på 3.000 m² detailhandel. I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanen er det vurderet, at der ikke fremadrettet er behov for et sådan omfang detailhandel på ejendommen.

Karréens bygningsvolumen er højest mod nord, og trappes ned til tre etager i det sydvestlige hjørne. Dermed sikres det, at bygningerne skalamæssigt tilpasser sig de eksisterende nabobebyggelser og at solen kommer ned i gårdrummet. De to fløje af den planlagte ny bebyggelse er afstemt højdemæssigt med de to naboer og afstanden til naboerne vil sikre at der er rimelige lysforhold i de gadeprofiler, der opstår.



Figur 3. Volumenstudie med bygningsetager.

Ny bebyggelse placeres tilbagetrukket på grunden for dels at skabe gode adgangsforhold og overgangszoner mellem vej og hus. Denne tilbagetrækning medfører også større afstand til de eksisterende bygninger. Parkeringshuset opføres med en høj stueetage til dagligvarebutik, 4 lag parkering og øverst boliger omkring en fælles tagterrace.

Lokalplanen fastlægger, at der skal anvendes tegl i forskellige farver i bebyggelsens enkelte bygningsafsnit så disse opnår forskellige udtryk. Dette såvel ved valget af den enkelte sten, men ligeledes gennem det forbandt der mures i og andre mønstre og detaljer i facaden. Boligkarréens tagetage skal markeres med enten et særligt udtryk i tagformen eller med varierende facadematerialer. Lokalplanen giver mulighed for at tage kan udformes som flade tage, saddeltage eller såkaldte "københavnertage". Tage kan være med eller uden kvistvinduer. Lokalplanen fastlægger, at flade tage skal anvendes til enten ophold, begrønning eller placering af solceller. Der må ikke indrettes flade tage uden anden funktion end "tag".

Miljørapport

Sagsnummer	:	17825
Dato	:	23/03/2023
Revision	:	GK – RH, 30/05/23

Cykelparkering etableres som overdækket cykelparkering i to etager i karréens passager og som stativer i terræn i gårdrummet, langs Diget og på torvet. I parkeringshuset etableres cykelparkering i stueetage mod ringvejen og i cykelstativer tæt på opgang til boliger og parkeringshus og indgang til dagligvarebutik.

5.12 Tillæg til kommuneplan 2013-2025

Lokalplanområdets samlede bebyggelsesprocent øges til 180 %, og den maksimale bygningshøjde ændres til max. 8 etager. Der er i forlængelse heraf udarbejdet et forslag til tillæg til kommuneplanen med nye rammer for området.

5.13 Referencescenarie

Referencescenariet er den situation, hvor planerne ikke gennemføres. Dette scenarie kaldes også 0-alternativet. Referencescenariet til lokalplansforslaget er gældende lokalplan GL 75.1.

Planforhold sammenlignes med referencescenariet for at vurdere de fremtidige miljøforhold, hvis planerne ikke gennemføres. Ved sammenligning med referencescenariet, sammenlignes med den forventede frem-skrivning af områdets aktuelle miljøforhold.

6 Vurdering af miljøpåvirkning: Bymiljø og Landskab

Den visuelle miljøpåvirkning på bymiljø og landskab omfatter æstetiske forhold og funktionelle forhold. Hvor de æstetiske forhold fortrinsvis knytter sig til facadeudtryk, omhandler de funktionelle forhold projektets betydning for livet i byen.

6.1 Samlet vurdering

Den nye bebyggelse på Diget vil være højere og ligge tættere på skel mod de omkringliggende fortove og veje end den eksisterende bebyggelse på grunden. Bebyggelsen vil dog blive tilpasset den omkringliggende bebyggelses skala og bygningstopologi hvorved der opnås gode gadeprofiler.

Vurdering: Den sandsynlige visuelle effekt af lokalplansforslaget vurderes at være **positiv** for den fremtidige oplevelse af byområdet.

6.2 Miljømål og myndighedskrav

Der gælder ikke et regelsæt for den visuelle påvirkning af bymiljø og landskab.

6.3 Forudsætning og metode

Der er udarbejdet skyggediagrammer, volumenmodeller og visualiseringer for den nye bebyggelse, og disse ligger til grund for vurderinger af de æstetiske og funktionelle forhold ved gennemførelse af lokalplanforslaget.

6.4 Eksisterende forhold

Den eksisterende bebyggelse på grunden er lav og lukket om sig selv, bebyggelsen er omkranset af parkeringspladser og bidrager ikke i nævneværdig grad positivt til bymiljøet.

6.5 Referencescenariet

I referencescenariet bevares den forreste del af det eksisterende lokalcenter og de to bageste lave bebyggelsesstænger fjernes og erstattes af en 2 etages bebyggelse. Oplevelsen af lokalcenteret vil i referencescenariet ikke opleves væsentligt anderledes end de eksisterende forhold.

6.6 Miljøpåvirkninger

Projektets visuelle og funktionelle miljøpåvirkninger af bymiljø og landskab vurderes at være positive.

6.7 Kumulative effekter

Der ses ikke egentlige kumulative effekter ved lokalplansforslagets påvirkninger af bymiljø og landskab.

6.8 Afværgeforanstaltninger

Der vurderes ikke at være behov for afværgeforanstaltninger.

6.9 Overvågning

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

7 Vurdering af miljøpåvirkning: Forurening: Støj

Dette kapitel gengiver målsætninger, metode og udførte støjberegninger for lokalplansforslaget og tilhørende kommuneplantillæg, fremstillet i trafiknotatet /3/ samt redegør for den mulige påvirkning fra virksomheder i lokalplanens område.

7.1 Samlet vurdering

Byggeriet ligger umiddelbart i et støjplaget område, hvor der falder meget trafikstøj ind mod grunden fra de lokale veje. Den største støjkilde er Nordre Ringvej, øst for byggeriet. Diget i sig selv har også en indflydelse grundet den korte afstand. Støjen fra Diget er dog imidlertid lige akkurat under grænseværdien.

Støjpåvirkninger er som regel størst tættest på støjkilden, men da støjen bevæger sig opad, ser man også stigende niveauer op af bygningen, og det er på de øverste etage, at der er beregnet de højeste støjniveauer.

I den foreslåede bebyggelse overskrides Miljøstyrelsens grænseværdier på de facader, der vender ud mod Stationvej og enkelte langs de øvrige veje. Støjen på facaderne er dog kun lige akkurat over de vejledende støjkrav og det vurderes at støjbelastningen uden problemer kan håndteres ved at dimensionere vinduer og facader efter en tilstrækkelig dæmpning, som sikrer at det indendørs støjniveau overholder gældende støjkrav.

Områderne inde midt i karréen samt på tagterrasserne er ikke støjbelastede.

Dagligvareenhedens aktiviteter vurderes at give anledning til virksomhedsstøj ved de fremtidige boliger. Under forudsætning af at affaldsafhentning og varelevering kun foregår i dagperioden (07-18) på hverdage eller 7-14 på lørdage og ingen levering på søndag/helligdage forventes disse ikke at give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser gældende for boliger i centerområder.

Vurdering: Den sandsynlige væsentlige effekt af lokalplansforslaget mht. støj vurderes at være **ubetydelig**. Støj på facader overskrider nogle steder de vejledende støjkrav, som giver anledning til overskridelser af støjkrav inde i bygningerne. Dette kan håndteres ved at dimensionere vinduer og facader efter en tilstrækkelig dæmpning, som sikrer at det indendørs støjniveau overholder gældende støjkrav.

7.2 Virksomhedsstøj

Støjgrænserne for området er fastsat iht. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier angivet i Miljøstyrelsens vejledning 5/1984 "Ekstern Støj fra virksomheder". Området er defineret som et "område for blandet bolig og erhverv", hvormed nedenstående grænseværdier er gældende. Grænseværdierne er gældende på facaderne af boliger og på de udendørs opholdsarealer. Ved overskridelse af grænseværdien på facaden, stilles der krav til det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer, jf. tillæg til vejledning 5/1984, juli 2007. Disse er angivet i tabel nedenfor.

Tabel 2 Støjgrænser for virksomheder

	Hverdage 7-18, lørdage 7-14	Hverdage 18-22, lørdage 14-22, søn- og helligdage 7-22	Alle dage 22-7
Områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområder (bykerne)	55 dB	45 dB	40 dB

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

Indendørs støjniveau med delvist åbent vindue	43 dB	33 dB	28 dB
---	-------	-------	-------

I disse tilfælde ses ikke på støjbelastningen på facaden, men i stedet skal boligernes facader indrettes, så de dæmper støjen tilstrækkeligt med delvist åbent vindue, sådan at de indendørs støjgrænser er overholdt. De udendørs støjgrænser gælder dog fortsat for udendørs opholdsarealer tilknyttet boligerne.

Med ændringen af planloven pr. 1. juli 2003 blev det muligt at udpege særlige områder til byomdannelse, herunder til støjfølsom anvendelse, selv om de aktuelt er støjbelastede. Det forudsættes, at det er afklaret i lokalplanens redegørelse, hvordan støjbelastningen bringes til ophør.

Lokalplanen indeholder bestemmelser om, at Miljøstyrelsens vejledende støjregler skal overholdes, både i forhold til bebyggelsens boliger og i forhold til planområdets opholdsarealer, som skal indrettes eller skærmes mod støj.

Med kommunalreformen i 2007 er det kommunerne, der har ansvaret for at sikre, at støjbelastede arealer både i byzone og i landzone ikke overgår til støjfølsom anvendelse. Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for sikring af, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener, jf. planlovens § 15 a og § 11 a, stk. 1, nr. 7.

Bestemmelsen betyder, at der ikke må planlægges til boligformål [...] omkring alle støjende trafik anlæg [...] medmindre lokalplanen har bestemmelser om støjafskærmning, der sikrer mod støjgener.

7.3 Miljømål og myndighedskrav

Miljøstyrelsens vejledning 4/2007 giver mulighed for at etablere nye boliger i byområde med støjbelastning, dette kræver dog at støjen håndteres i facaden, således at det sikrer et støjniveau indendørs på $L_{DEN} = 33$ dB med lukkede vinduer og $L_{DEN} = 46$ dB med $0,35$ m² åbne vinduer.

Vinduer skal dimensioneres med henblik på som minimum at kunne opfylde disse betingelser.

7.4 Forudsætning og metode

Støjberegningerne er gennemført i henhold til beregningsmetoden, Nord2000 og Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje".

Der er regnet med 3 refleksioner og 9 vejrklasser. Veje og større asfalterede områder er regnet akustisk hårde (type G, jf. Nord2000), mens alt andet er regnet akustisk blødt (type D jf. Nord2000).

Trafikdata er oplyst af Glostrup Kommune, via Mastra, og derefter viderebehandlet af AFRYs vejingeniør.

Der er regnet 1,5 meter over terræn og altaner, samt på bygningsfacader.

7.5 Eksisterende forhold

Der er ikke foretaget støjberegninger for nuværende forhold, da disse ikke er relevante. I dag er området dækket af mindre erhverv.

7.6 Referencescenariet

0-alternativet har ikke støjplagede foretagender.

7.7 Miljøpåvirkninger

Gennemførelse af lokalplanforslaget vil medføre midlertidig støjpåvirkning til omgivelserne ifm. nedrivning af det eksisterende bygningsmasse og efterfølgende opførelse af nye bebyggelser.

De nye bebyggelser placeres i et område, som er belastet af støj fra nærliggende veje. De primære bygninger placeres bag eksisterende ejendomme, som bevares.

7.8 Kumulative effekter

Det vurderes, at der ikke vil være kumulative effekter.

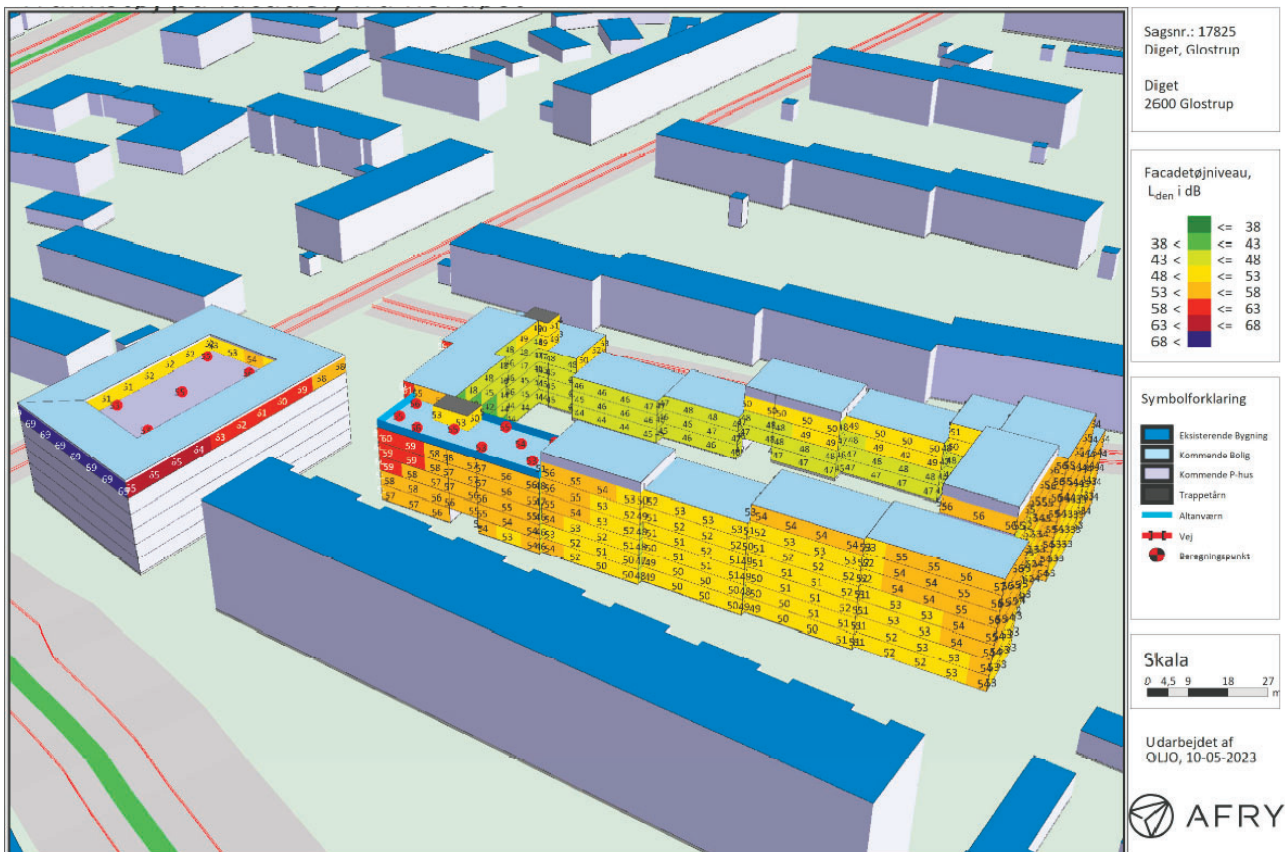
7.9 Afværgeforanstaltninger

Vinduer skal dimensioneres således at gældende indendørs støjkrav kan overholdes. Der skal desuden etableres altanværn (dette opfylder endvidere et sikkerhedsmæssigt krav). Udover disse tiltag, er der ikke regnet på afværgeforanstaltninger.

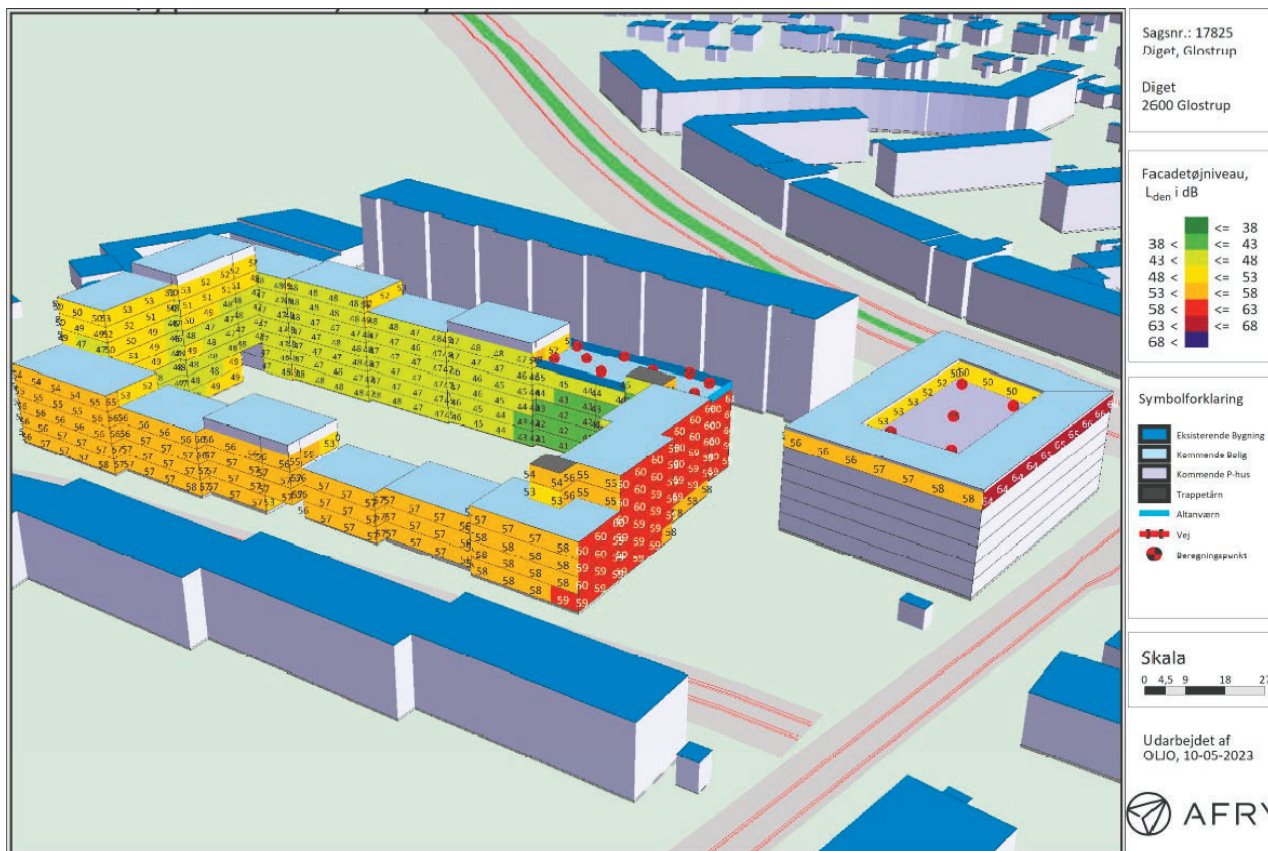
7.10 Overvågning

Der vurderes intet behov for overvågning.

7.11 Bilag



Figur 7.1a Udklip fra støjredegørelsesrapport. Hvor støjbelastningen på facader og tagterrasser ses.



Figur 7.2b Udklip fra støjredegerelsesrapport. Hvor støjbelastningen på facader og tagterrasser ses.

7.12

8 Vurdering af miljøpåvirkning: Forurening: Jord

Afgrænsningsnotatet udpeger jordforurening som relevant tema, fordi dele af området er kortlagt på vidensniveau 2 (V2) jf. Jordforureningsloven. Et areal kortlægges på vidensniveau 2, når der foreligger viden om, at der er en forurening, som kan udgøre en miljø- eller sundhedsmæssig risiko. Derfor behandles jordforurening i miljørapporten.

8.1 Samlet vurdering

Lokalplanområdet omfatter et V2-kortlagt areal. Området er kortlagt på vidensniveau 2 på baggrund af, at der ved en udvidelse af centeret i 1994, blev udlagt ca. 10.500 tons forbrændingslagger som fyld- og bundsikring ved bygning og asfaltbelægning på P-plads, på den sydlige del af matriklen.

Der har i perioden 1959-1977 været renseri i en del af den eksisterende bygning på området, som derfor har været V1-kortlagt. Ved en undersøgelse i 2016/2017 blev der ikke konstateret forurening i jorden, som vurderes at stamme fra drift af renseriet, og området blev udtaget af kortlægningen. I samme forbindelse blev V2-kortlægningen fra 2014 udvidet med 22 m² til samlet at udgøre 3.592 m².

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision : GK – RH, 30/05/23

Ved den indledende forureningsundersøgelse i januar 2021, er der udtaget prøver fra 16 borer på matriklen. Der er konstateret forurening med kulbrinter i tre af prøverne, alle udtaget 0-0,5 m u.t. To af borerne er indenfor de planlagte byggefeltet i hhv. område for boligbebyggelse og for parkeringshus/erhverv. Den sidste boring, hvor der er påvist forurening, er placeret i de planlagte køre- og parkeringsarealer, som asfalteres.

Der er ifm. de udførte undersøgelser på matriklen ikke konstateret forurening, der vurderes at kunne udgøre en risiko for afdampning til indeklimaet i kommende boligbebyggelser.

I forbindelse med fremtidigt byggeri på matriklen vil jord til bortskaffelse blive forklassificeret. Forklassificering sker ved at inddele matriklen i felter, hvorfra der udtages jordprøver til analyse for indhold af forurenende stoffer. I det omfang, der træffes forurening (med kulbrinter eller andre forureningskomponenter) i fremtidige byggefeltet, skal denne som udgangspunkt fjernes i forbindelse med opførelse af bebyggelse med følsom anvendelse, eksempelvis boliger.

Såfremt den konstaterede forurening med slagge i det V2-kortlagte område er placeret i byggefeltet vil forureningen blive afgravet. Hvis der konstateres yderligere forurening i byggefeltet, vil denne ligeledes blive afgravet såfremt jorden er lokaliseret indenfor de afgravningsdybder, som projektet betinger. Øvrige dele af det V2-kortlagte areal vil blive asfalteret. Ved anlæggelse af bede mv. i det kortlagte område skal dette ske ved udlægning af minimum 0,5 meter dokumenteret ren jord for at hindre den fremtidige eksponering for de skadelige stoffer.

Vurdering: Den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet vurderes at være **positiv** ved implementeringen af lokalplansforslaget, idet dette giver mulighed for, at eksisterende forurening fjernes og at man sikrer mennesker mod eksponering for skadelige stoffer.

8.2 Miljømål og myndighedskrav

Miljøstyrelsen har fastsat kriterier for bidrag til indeklimaet fra skadelige, flygtige stoffer, de såkaldte afdampningskriterier.

Afdampningskriteriet er beregnet ud fra, at anvendelsen af arealet til følsom anvendelse (eksempelvis boligbebyggelse) er sundhedsmæssigt forsvarlig. Afdampningskriteriet udtrykker det bidrag, som afdampningen fra jorden maksimalt må udgøre ved påvirkning af indeklimaet eller udeluft. Der er tale om en bidragsværdi og altså ikke om en total-værdi.

Der er konstateret forurenende stoffer i jorden i lokalplanområdet. Koncentrationen af stoffer i jorden i området, som kan afdampe, er lav. Det vurderes at et eventuelt bidrag til indeklimaet fra flygtige stoffer i jorden er lavere end afdampningskriterierne og forureningen udgør dermed ikke en sundhedsmæssig risiko.

Da forureningen på ejendommen er prioriteret til offentlig indsats i forhold til grundvand og følsom anvendelse, vil der forud for anlægsarbejdet skulle søges om en § 8 tilladelse efter jordforureningsloven.

Formålet med § 8 tilladelsen er dels at sikre, at der ikke er nogen miljø- eller sundhedsmæssige risici ved den fremtidig arealanvendelse, dels at et bygge- og anlægsarbejde ikke hindrer eller fordyrer en eventuel fremtidig prioriteret offentlig indsats.

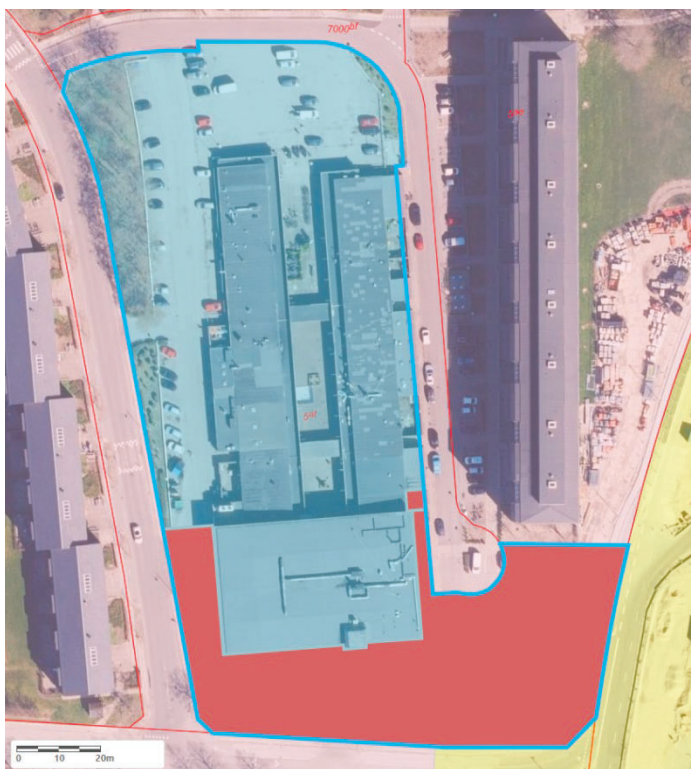
Forud for en ansøgning om § 8 efter jordforureningsloven må det forventes, at der skal udføres en række forureningsundersøgelser, som kan belyse forureningsituationen samt at der på den baggrund udføres en række risikovurderinger, der vil vise hvor meget forurenede jord, det er nødvendigt at fjerne samt om det skønnes nødvendigt at opstille vilkår til byggeriet for at sikre, at de kommende beboere ikke påvirkes.

8.3 Forudsætning og metode

Region Hovedstaden kortlægger på grundlag af historiske redegørelser og feltundersøgelser arealer med risiko for forurening (V1) eller arealer med påvist forurening (V2). Regionens sagsakter for planområdet er gennemgået, herunder den af Region Hovedstaden gennemførte forureningsundersøgelse i oktober 2016 til januar 2017. Endvidere er byherres undersøgelse fra januar 2021 gennemgået for på det samlede grundlag at beskrive forureningsforholdene med henblik på identifikation af behov for supplerende viden og behov for afhjælpning af eksponeringsrisiko.

8.4 Eksisterende forhold

Planområdet er delvis kortlagt på V2-niveau. Det vil sige, at Region Hovedstaden vurderer, at der er undersøgt og påvist forurening. Det kortlagte areal er vist med rødt på figuren nedenfor.



Figur 3. V2-kortlægning i området.

Kortlægningen er sket på grund af udlægning af forbrændingsslagge i 1994 ifm. udvidelse af centeret og etablering af en parkeringsplads. Der er påvist forurening med tungmetaller i prøver udtaget af slaggen ifm. udlægning af materialet og i prøver udtaget ifm. andre undersøgelser af arealet. Ved den indledende forureningsundersøgelse i 2021 blev det vurderet, at slaggen ligger ca. 0,5-2,5 m u.t. Det blev samtidig vurderet, at den gennemsnitlige fyldlagstykkelse, på den del af hele området, der ikke er kortlagt, er ca. 1,0-2,0 m.

Ved den indledende forureningsundersøgelse i 2021 blev der udtaget prøver fra 16 boringer på området. Der blev konstateret forurening med kulbrinter i tre af disse prøver, der alle er udtaget 0-0,5 m u.t.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision : GK – RH, 30/05/23

8.5 Referencescenariet

I referencescenariet foretages ikke en indsats for at afhjælpe forureningen, og der planlægges ikke en ændring af bygningsmassen. Den eksisterende bygning og den faste belægning på parkeringspladsen vil forhindre, at forureningen spredes og sikre mod risiko for kontakt.

8.6 Miljøpåvirkninger

Planforslaget muliggør nedrivning af centerbebyggelsen og opførelse af ny bebyggelse med boliger, erhverv og parkeringshus.

Boligbebyggelse fordrer en afskæring af eksponeringsrisiko for mennesker ved en fjernelse af forureningen eller en sikring mod afdampning til indeklima og kontaktrisiko. Den konstaterede forurening på den V2-kortlagte del af området består af ikke flygtige stoffer (primært tungmetaller). Fjernelse af slaggen vil derfor ikke være nødvendigt for at kunne overholde krav til sikring af indeklima.

Der er konstateret forurening med ikke flygtige kulbrinter i prøver udtaget fra 0-0,5 m u.t. fra tre boringer på området. Forureningen vil blive afgrænset i forbindelse med at jorden fra området forklassificeres. Hvis der konstateres forurenede jord under kommende boligbebyggelse, vil jorden blive afgravet og bortskaffet.

Samlet set vil lokalplansforslaget give mulighed for en fjernelse af forurening i et omfang, der sikrer mennesker i området mod eksponering for skadelige stoffer. Der gives ikke tilladelse til etablering af beboelse, hvis regler for indeklimabidrag fra forurening ikke overholdes.

8.7 Kumulative effekter

Der vurderes ikke at være kumulative effekter som følge af lokalplansforslaget.

8.8 Afværgeforanstaltninger

I forbindelse med nedrivning af de eksisterende bygninger på området, renovering/omlægning af eksisterende parkeringsplads og udgravning for opførelse af parkeringshuset forventes dele af den udlagte slagge at blive bortgravet og bortskaffet. Arealet reetableres med ny asfaltbelægning og et parkeringshus med betondæk. Risiko for kontakt med forurenede stoffer vil således blive afværget anlægsteknisk. Det vurderes ikke, at efterladt slagge (som er forurenede med tungmetaller) vil påvirke indeklimaet ved afdampning fra jorden og vil således ikke udgøre en risiko for indeklimaet i fremtidig bebyggelse.

Konstateret forurening med kulbrinter i jorden i byggefelter i dybder som afgraves ifm. projektet vil ligeledes blive bortgravet og bortskaffet.

8.9 Overvågning

Der forventes ikke behov for overvågning.

9 Vurdering af miljøpåvirkning: Ressourceanvendelse

Ressourcer og affald refererer i nærværende sammenhæng til materialer hidrørende fra nedrivningen af den eksisterende bygningsmasse og opførelse af nye bebyggelser.

9.1 Samlet vurdering

Den eksisterende bygningsmasse vurderes at være udtjent og egnet til nedrivning. En stor del af de materialer, der nedbrydes, vil kunne genanvendes eller nyttiggøres efter sortering og behandling og eksempelvis bruges ved nye byggerier som erstatning for jomfruelige materialer såsom sand eller grus.

Nyt byggeri vil blive opført i flere plan og vil ske ved valg af materialer med en forventet levetid på minimum 50 år og ved brug af løsninger med begrænset behov for løbende vedligehold.

Vurdering: Den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet ifm. nedrivning og opførelse af nyt byggeri vurderes at være **mindre negativ** ved at gennemføre lokalplansforslaget.

9.2 Miljømål og myndighedskrav

Nedrivning af eksisterende bygninger skal ske iht. gældende Affaldsfaldsbekendtgørelse og affaldsregulativer i Glostrup Kommune. Affaldsbekendtgørelsen foreskriver, at farligt affald skal udsorteres og at øvrigt affald skal udsorteres i minimum 10 fraktioner.

EU's affaldsdirektiv foreskriver, at minimum 70 % af det ikke-farlige byggeaffald skal genanvendes eller nyttiggøres i 2020. Denne målsætning er gentaget i Handlingsplan for cirkulær økonomi fra 2021.

9.3 Forudsætning og metode

Det forudsættes med lokalplansforslaget, at den eksisterende bygningsmasse nedrives samt at der opgraves og bortkøres en stor del jord fra projektet.

Den eksisterende bygningsmasse udgør en ressource i form af materialer som jern og metal, der kan genanvendes ved omsmelting til nye materialer og mursten og beton, der kan nyttiggøres ved direkte genbrug eller nedknusning og anvendes som vejunderlag mv. Beton kan ligeledes bruges direkte i nedknust form som tilslag til ny beton.

På samme måde kan opgravet jord genanvendes i forbindelse ved indbygning passende steder i projektet.

Mængder og art af materialer generet ifm. nedbrydning af den eksisterende bygningsmasse og ved opførelse af ny bebyggelse er anslået på baggrund af nøgletal fra lignende bygninger.

9.4 Eksisterende forhold

De eksisterende bygninger er i drift og er oprindeligt opført i ét plan i 1960. Bygningerne blev renoveret i 1990 hvor der blandt andet blev lavet en tilbygning i to plan. Det samlede erhvervsareal er ca. 4.700 etagemeter.

Restlevetiden af installationer, klimaskærm mv. er ukendt.

9.5 Referencescenariet

I referencescenariet bevares den eksisterende bygningsmasse. Der vil løbende være behov for brug af materialer og ressourcer til drift, vedligehold, udskiftning af installationer, ombygning og renovering af den eksisterende bygningsmasse.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision : GK – RH, 30/05/23

9.6 Miljøpåvirkninger

Nedrivningen omfatter et etageareal på ca. 4.700 m². Det vurderes, at den samlede mængde er ca. 5.050 tons fordelt på følgende overordnede materialetyper:

Beton: 4.500 tons

Tegl, klinker: 300 tons

Jern og metal: 150 tons

Træ: 100 tons

Nyopførelse forventes at omfatte et etageareal på ca. 29.000 m². Det vurderes, at den samlede mængde vil være ca. 36.000 tons fordelt på følgende overordnede materialetyper:

Beton: 33.000 tons

Tegl, klinker: 1.500 tons

Jern og metal: 1.400 tons

Træ: 100 tons

Før nedrivning skal bygningerne saneres for materialer med indhold af miljøskadelige stoffer. Eksempler på materialer, som ofte indeholder miljøskadelige stoffer, er maling, fliseklæber og fugemasse. De materialer som frasorteres under saneringsprocessen bortskaffes ved forbrænding, deponering eller destruktions på baggrund af deres indhold af miljøskadelige stoffer. Derefter nedbrydes bygningerne og de resterende, rene materialer, sorteres til genanvendelse eller nyttiggørelse.

Den eksisterende bygningsmasse er ikke tidssvarende hvad angår brug og funktion. Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at renovere eller ombygge de eksisterende forhold hvorfor bygningerne vurderes at være udtjente og egnede til nedrivning. En stor del af de materialer, der nedbrydes, vil kunne nyttiggøres og eksempelvis bruges ved nye byggerier som erstatning for jomfruelige materialer såsom sand eller grus.

Opførelse af nyt byggeri vil ske ved valg af materialer med en forventet levetid på minimum 50 år og ved brug af løsninger med begrænset behov for løbende vedligehold.

Det vurderes samlet set, at nedrivningen og opførelse af nyt byggeri vil medføre en mindre negativ påvirkning af miljøet.

9.7 Kumulative effekter

Der vurderes ikke at være kumulative effekter som følge af lokalplansforslaget.

9.8 Afværgeforanstaltninger

Der identificeres ikke behov for afværgeforanstaltninger

9.9 Overvågning

Der er ikke behov for overvågning.

10 Vurdering af miljøpåvirkning: Befolkning og sikkerhed (skyggevirksomheder)

Planforslagets indvirkning på de omkringliggende bebyggelser og byrum vurderes i forhold til lys og skyggevirksomheder.

10.1 Samlet vurdering

Det samlede volumen af den nye bebyggelse vil være ca. 4 gange større og væsentligt højere end den eksisterende bebyggelse, fremtidige bygninger bliver otte etager på det højeste sted. Den øgede bygningsmasse vil ændre på lys- og skyggeforhold i nærområdet.

Der er som led i lokalplanudviklingen udarbejdet skyggediagrammer, som illustrerer konsekvenserne af lokalplanforslaget.

Skyggeforholdene er belyst gennem en serie skyggediagrammer for sommer- og vintersolhvervs- og jævndøgn ved fire klokkeslæt for eksisterende og kommende bygningsmasse. Skyggepåvirkningen vurderes på det grundlag at være væsentligt forandret sammenholdt med referencescenariets 2 etages bebyggelse.

Skygger på nabobebyggelserne, forårsaget af den nye bebyggelse, vil dog være begrænset til vinterhalvåret og aftener samt ydertimerne i de øvrige årstider.

Den eksisterende 3-etages bebyggelse langs Digets vestlige gren vil have skygge på vintermorgener, på forårmorgener før kl. 9 og meget tidligt på sommermorgener (før kl. 6).

Den eksisterende 7-etages bebyggelse langs Digets østlige gren (højhuset), vil blive ramt af skygge på vintereftermiddage, foråreftermiddage efter kl. 15 og sommeraftener efter kl. 18. Denne skyggevirksomhed gælder for stueetagen og skyggepåvirkningen vil aftage jo højere i det eksisterende hus man befinder sig.

Vurdering: Påvirkningerne af skyggeforholdene i planområdet vurderes at være **moderat negative**, i særdeleshed fordi den eksisterende bebyggelse (og også referencescenariet) i praksis ikke giver anledning til skygger. Skyggepåvirkningen er dog ikke væsentligt anderledes end hvad der kan forventes i sædvanlige byområder og er derudover begrænset til ydertimerne og vintermånederne. Der vurderes ikke at være behov for at foretage justeringer af lokalplanens indhold.

10.2 Miljømål og myndighedskrav

Der gælder ikke et samlet regelsæt for skyggepåvirkning af beboelsesejendomme. Bygningsreglementet § 377 - § 381 omhandler bestemmelser om dagslys og udsyn. Her fastsættes krav til lysmængder i bygningen, der skal derfor ved planlægning tages hensyn til skyggevirksomheder på omkringliggende bygninger.

10.3 Forudsætning og metode

Til grund for vurderingen, er skyggepåvirkninger af de eksisterende omkringliggende bebyggelser og byrum genereret i 3D modelleringsprogrammet Sketch Up. Skyggediagrammerne viser fremtidige forhold kl. 9.00, 12.00, 15.00 og 18.00 ved jævndøgn, vintersolhverv og sommersolhverv.

Der tages udgangspunkt i den maksimale bygningshøjde og forventede bygningsvolumener.

10.4 Eksisterende forhold

Den eksisterende bebyggelse på grunden er relativt lav, og samlet centralt på grunden, bebyggelsen har derfor meget begrænset skyggevirksomhed på omkringliggende bebyggelser og byrum.

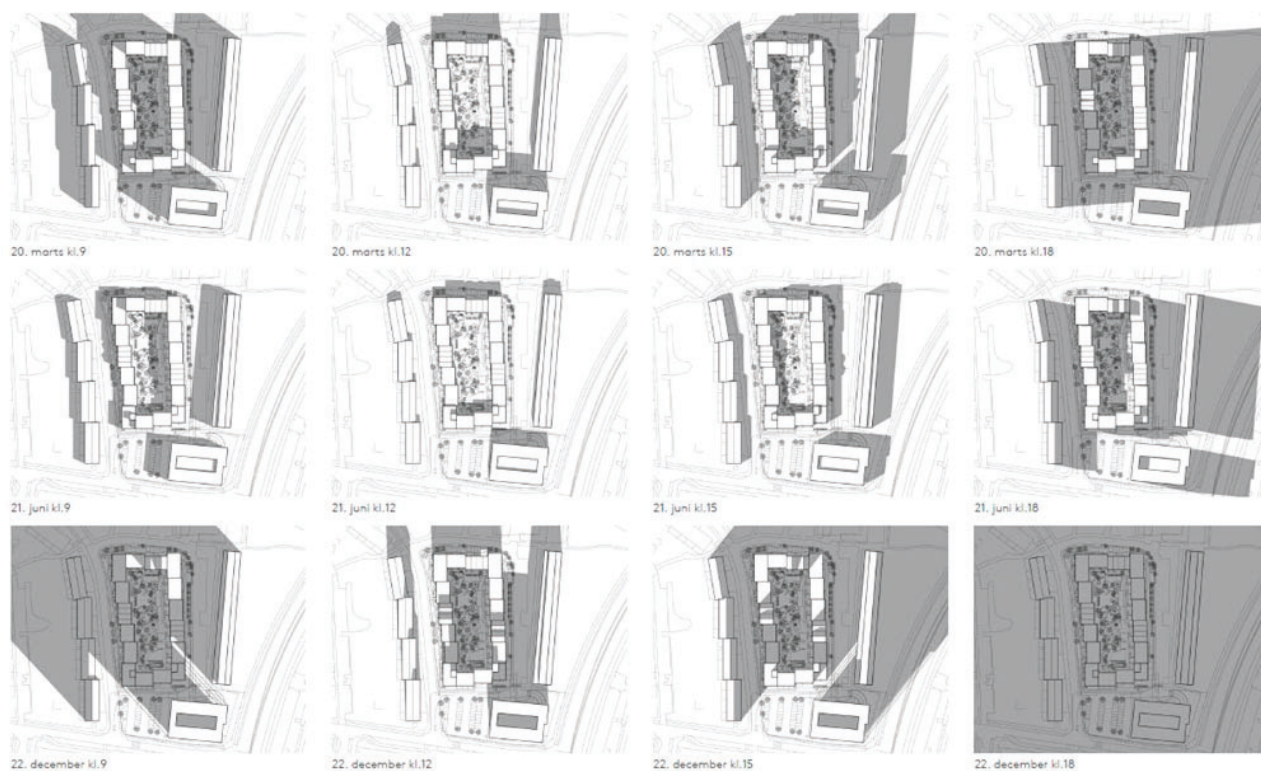
10.5 Referencescenariet

I referencescenariet etableres en 2-etages bebyggelse og skyggen bliver derved lidt længere end den eksisterende. I praksis har dette dog ikke betydning for skyggepåvirkningen, da skyggerne i al væsentlighed ikke vil nå naboerne.

10.6 Miljøpåvirkninger

Den eksisterende boligbebyggelse Diget 1-15 ligger vest for lokalplanområdet og påvirkes derfor i morgentimerne. Ved jævndøgn kl. 9 rammer skyggen den nederste del af bygningernes østfacade, bebyggelsen er derfor fri for skygger efter kl. 9 i hele sommerhalvåret. Øst for den nye bebyggelse ligger Diget 2-16, bygningen påvirkes af skygger fra ca. kl. 16 ved jævndøgn og de nederste dele af facaden fra ca. kl. 18 ved sommersolhverv.

Skyggeforholdene ved fremtidige forhold er illustreret i skyggediagrammerne i Figur 6 herunder.



Figur 4. Skyggeforhold ved fremtidige forhold.

10.7 Kumulative effekter

Der ses ikke egentlige kumulative effekter ved lokalplansforslagets skyggevirksomhed eller indblik.

10.8 Afværgeforanstaltninger

Der vurderes ikke at være behov for afværgeforanstaltninger.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision : GK – RH, 30/05/23

10.9 Overvågning

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision : GK – RH, 30/05/23

11 Vurdering af miljøpåvirkning: Trafik

Trafik forstås her som bil-, cykel- og fodgængertrafik, dvs. hvordan lokalplanforslaget påvirker disse trafikantgrupper. Letbanen, som anlægges på Nordre Ringvej, forventes desuden at reducere områdets fremtidige biltrafikudvikling en smule og er derfor indkalkuleret i de trafikestimater, der er foretaget for det omdannede byområde. Cykel- og fodgængertrafik er behandlet på et mere overordnet niveau. Trafikstøj behandles i Afsnit 7.

11.1 Samlet vurdering

Trafikalt set vurderes planområdet at tilgodese både trafikanterne og trafikafviklingen på en god og hensigtsmæssig måde. Omdannelsen af planområdet med nye funktioner medfører umiddelbart ikke den store forskel i den genererede trafik til det lokale vejnet i området sammenlignet med i dag. Generelt forbedres forholdene for cyklister og fodgængere i området sammenlignet med i dag.

Vurdering: Den sandsynlige væsentlige trafikale effekt af lokalplanforslaget vurderes at være **ubetydelig**, idet trafikmængden ikke stiger væsentligt og den ændrede indretning af området derudover tilgodeser en hensigtsmæssig trafikafvikling. Udformning af trafikarealerne formodes genovervejet på et mere detaljeret niveau i den senere projektering.

11.2 Miljømål og myndighedskrav

Både Diget og Stadionvej er offentlige veje. For de offentlige veje gælder lov om offentlige veje m.v. (LOV nr. 1520 af 27/12/2014), der har som formål at sikre et velfungerende og sammenhængende vejnet, samt at fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg. Vejloven gælder for offentlige veje og offentlige stier.

Vejene indenfor området forventes udformes som private fællesveje, hvilket indebærer at vejene benyttes af flere grundejere. For de private fællesveje gælder privatvejsloven (LBK nr 1234 af 04/11/2015), det skal medvirke til at sikre, at vejene er indrettet teknisk forsvarligt, at vejene er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejene, og at privates dispositioner i forbindelse med vejene ikke er i strid med den offentlige planlægning. Loven skal desuden medvirke til at sikre, at almene offentlige hensyn i øvrigt tilgodeses i forbindelse med private fællesveje i byer.

Glostrup kommunes udgangspunkt er, at trafiksikkerheden skal følge retningslinjerne i vejreglerne fra Vejdirektoratet.

11.3 Forudsætning og metode

Fremskrivning af trafiktal på lokalt vejnet (2027)

Til fremskrivning af trafikken på det lokale vejnet, grænsende op mod planområdet, er det valgt at anvende en fremskrivningsfaktor på 1 % pr. år, hvilket er nævnt i et notat, som Via Trafik har lavet for Glostrup Kommune /5/. En fremskrivningsfaktor på 1 % vurderes at være retvisende for det såkaldte Stadionkvarter /7/, som planlægningsområdet er en del af, idet Stadionkvarteret generelt vurderes at være tæt på fuldt udbygget og derfor ikke forventes at bibringe til væsentligt mere lokaltrafik fremover. De mindre lokalveje i boligkvarteret vurderes primært at afvikle den lokale trafik til/fra boliger, idet vejene ikke er oplagte at anvende for den gennemkørende trafik, der i stedet afvikles på de større trafikveje/hovedfærdselsårer i kommunen – eks. Hovedvejen og Nordre Ringvej.

Der er udelukkende inkluderet trafiktal fra tælleår forud for Corona-krisen, der som bekendt startede i 2020. Dette for at undgå misvisende tællinger, hvor trafikken er reduceret i størrelse sammenlignet med en normaltilstand. De anvendte trafiktal vurderes derfor at give et fornuftigt grundlag at fremskrive trafikken ud fra.

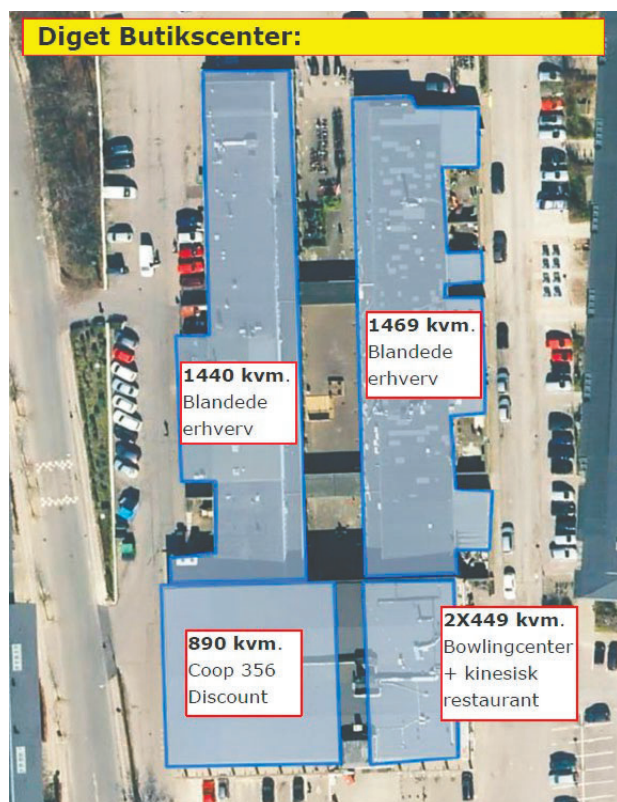
Estimat på biltrafik i referencescenarie (2027)

Der er foretaget et estimat på trafikken i referencescenariet, der omfatter beregning af den forventede trafik til/fra planområdet med en tænkt udbygning svarende til den eksisterende Lokalplan GL75.1. Dette referenceestimat er beregnet for år 2027. I den forbindelse er der taget udgangspunkt i Glostrup Kommunes egne turrater /5/ suppleret med Vejdirektoratets turrater.

Konkret er anvendt Glostrup Kommunes turrate på 3,44 for etageboliger med stationsafstand på 800-1.200 m. Denne turrate anvendes konkret for den eksisterende 6-etages ejendom, hvis beboere har vejgang til Diget og Stadionvej via planområdet. Turraten anvendes ligeledes for de 32 nye boliger på lokalcenterejendommen som Lokalplan GL75.1 indeholder.

Vejdirektoratets anbefalinger for turrate på 156 for dagligvarebutikker er anvendt som udgangspunkt for den eksisterende dagligvarebutik (COOP 365 Discount), idet denne har en størrelse på ca. 1.000 m². Der er imidlertid regnet med en 5% reduktion i turraten, idet det antages, at flere besøgende samtidig besøger en anden butik på torvet i dag. Der er således anvendt en turrate på 148,2 i stedet.

Udover dagligvarebutikken er der estimeret på en turrate for de øvrige erhvervsarealer på Diget Butikstov, der består af en bred sammensætning af erhverv, herunder restauranter/caféer, et bowlingcenter, en cykelhandler, en frisør m.m. Etagearealerne til det eksisterende butikstov er fastlagt ud fra opmåling på krak.kort.dk, som angivet på Figur 7. Opmålingen af arealerne er nødvendig, idet turrater for erhvervsarealer er angivet pr. 100 m².



Figur 5. Diget Butikstov – Arealopmåling af område.

Det bemærkes, at der i en mindre del af den samlede bygningsmasse er 2 etager indeholdende hhv. en kinesisk restaurant i stueetagen og et bowlingcenter på 1.sal. Turraten er fastsat ud fra to turrater med en

Miljørapport

Sagsnummer	:	17825
Dato	:	23/03/2023
Revision	:	GK – RH, 30/05/23

fordeling på hhv. 50% ift. "Dagligvarebutik" (156), reduceret med 5%, jf. beskrivelsen for den eksisterende dagligvarebutik (COOP 365 Discount) længere oppe, samt 50% ift. turraten for "Øvrig detail" (28,4) fra Miljøstyrelsen. Det vægtede gennemsnit heraf giver en turrate på 88,3. Det er fundet nødvendigt at tage udgangspunkt i flere forskellige turrater, idet erhvervs sammensætningen er så blandet, som den er.

Der er beregnet fremtidig trafik med udgangspunkt i det eksisterende lokalcenter idet Lokalplan GL75.1 fastholder størrelsen af lokalcenteret. Det forventes at en omdisponering af de nuværende bageste dele af lokalcenteret i forbindelse med referencescenariets viste udbygning til 2 etager, ikke vil ændre trafikmønstret.

Resultatet af den samlede turrateberegning for referencescenariet findes i Afsnit 11.5 og er beregnet for både morgen- og eftermiddagsmyldretiderne. Forskelle mellem de to myldretider er der taget højde for ved at anvende forskellige spidstimeprocenter, med udgangspunkt i vejledende værdier fra Vejdirektoratet alt afhængigt af, om der er tale om etageboliger eller erhverv. Det bemærkes dog, at der er antaget en relativt lav spidstimeprocent for de blandede erhverv på butikstorvet om morgenen på 4 %. Der er taget udgangspunkt i vejledende tal for "mindre discount dagligvarebutik" (7 %). Dog med en stor reduktion som følge af, at den store andel restauranter/caféer/bowlingcenter i planområdet formodes at afvikle meget lidt trafik i selve morgenspidstimen, da mange forretninger ikke formodes at være åbne i hele eller dele af spidstimen. Alle anvendte spidstimeandele fremgår af resultaterne i Afsnit 11.6.

Følsomhedsanalyse på trafikestimater

Der forekommer en relativt stor usikkerhed på trafikestimaterne, idet specielt trafikken fra lokalplanområdets nuværende meget blandede erhvervs sammensætning er kompliceret at fremskrive. Der er relativt stor usikkerhed på de anvendte turrater i den forbindelse, der således kan være overestimeret. For at belyse ovennævnte usikkerhed er der foretaget en følsomhedsanalyse på den genererede trafik fra Diget Butikstov holdt op mod den estimerede trafik for det omdannede planområde.

Konkret er følsomhedsanalysen udført ved at reducere trafikken fra Diget Butikstov med forskellige procentsatser for at afgøre, hvor store reduktioner, der skal til, før referencescenariets trafik bliver *mindre* end for det omdannede planområde. Dette som udtryk for følsomheden i den foretagne beregning. Resultater fremgår af Afsnit 11.6.

Estimat på biltrafik i omdannet planområde (2027)

Ifm. byomdannelsen på Diget er der foretaget et estimat af den forventede trafik i åbningsåret 2027. I den forbindelse er der taget udgangspunkt i Glostrup Kommunes egne turrater /5/ suppleret med Vejdirektoratets turrater.

Konkret er anvendt Glostrup Kommunes turrate på 3,44 for etageboliger med stationsafstand på 800-1200 m. Denne turrate anvendes konkret for den eksisterende 6-etages ejendom, der bevares, hvis beboere har vejgang til Diget og Stadionvej via planområdet. Turraten er desuden anvendt for det planlagte, nye etagebyggeri i området.

Vejdirektoratets anbefalinger for turrate på 156 for dagligvarebutikker er anvendt for den konkrete dagligvarebutik (365 Discount), der etableres i området.

For øvrigt erhvervsareal er der ligeledes anvendt denne turrate, blot reduceret med 30 %, dvs. en turrate på 109,2. Dette med forventningen om, at det resterende, planlagte erhvervsareal ikke vil generere trafikmængder, svarende til en dagligvarebutik, eks. en mindre kiosk eller lignende. Der ville muligvis kunne anvendes en mindre turrate, men det har været ønskeligt at være på den sikre side.

Som konsekvens af områdets nærhed til et letbanestop på Nordre Ringvej, er det valgt at reducere den samlede, estimerede trafikmængde fra området med 5 %. Dette grundet en forventning om, at nogle bilister af og til vil vælge letbanen til i stedet for bilen.

Resultatet af turrateberegningen for området findes i Afsnit 11.6 og er beregnet for både morgen- og eftermiddagsmyldretiderne. Der er taget højde for forskelle mellem de to myldretider, ved at anvende forskellige spidstimeprocenter, med udgangspunkt i vejledende værdier fra Vejdirektoratet, afhængigt af, om der er tale om etageboliger eller erhverv. Alle anvendte spidstimeandele fremgår ligeledes af resultaterne i Afsnit 11.6.

Kapacitet ifm. ind- og udkørsler

Der er foretaget en overordnet kapacitetsvurdering på den estimerede biltrafik, der forventes genereret fra planområdet efter omdannelsen. Til dette formål er der skønnet en procentmæssig fordeling af den estimerede biltrafik rundt på områdets interne veje som udgangspunkt for yderligere at fordele trafikken på de tre ind- og udkørsler mellem planområdet og de to eksisterende lokalveje, Stadionvej og Diget, se Figur 8. Kapacitetsvurderingen sker for at vurdere på, hvor belastede hver ind- og udkørsel er, og om der vurderes at være risiko for køproblemer.



Figur 6. Placering af ind- og udkørsler mellem planområdet til lokalt vejnet. Grundlag for illustrationen er tegnet af Rum arkitekter.

Vurderingen af kapaciteten er foretaget for både en morgen- og eftermiddagssituation med en generel forventning om en primær trafikstrøm ud af området om morgenen og ind i området om eftermiddagen, med få undtagelser.

Det er desuden forudsat, at trafikken til og fra parkeringspladserne i terrænen, ud for Coop 365 Discount primært afvikles via Stadionvej (3. Sydlig ind- og udkørsel), og at kun et fåtal af køretøjerne (10 %)

fortsætter videre ind i beboelsesområdet. Desuden er der en forventning om, at langt størstedelen af den øvrige trafik, der genereres fra området, afvikles via den sydvestligste ind- og udkørsel (2. Sydvestlig ind- og udkørsel). Trafikken genereret fra etageboliger (karré og P-hus) samt erhverv (karré) forventes fordelt med 30% mod "1. Nordvestlig ind- og udkørsel" og 70% mod "2. Sydvestlig ind- og udkørsel".

Resultaterne af kapacitetsvurderingen, herunder den procentmæssige fordeling af trafikken på ind- og ud-kørende trafik i en morgen- og eftermiddagssituation, forefindes i Afsnit 11.6.

11.4 Eksisterende forhold

Diget Butikstorv

I dag er planområdets primære funktion at være butikstorv primært til den lokale forsyning, men også med en hvis kundetilstrømning fra Nordre Ringvej. Fakta er i dag omdannet til en COOP 365 Discount butik – en butik der i øvrigt bibeholdes i området fremover, blot med en ny placering. Netop dagligvarebutikken vurderes i dag at være en af de primære kilder til trafik til/fra planområdet.

Etageejendom – Glostrup Boligselskab

Adgangsvejene til butikstorvet giver endvidere adgang til en eksisterende 6-etagers ejendom, nord-syd-vendt, der grænser direkte op til Nordre Ringvej på adresserne Diget nr. 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14 og 16. Etageejendommen, der er ejet af Glostrup Boligselskab, er markeret med blå og planområdet med rødt på Figur 9. Det bemærkes, at der nedenfor etageejendommen i dag er placeret parkeringsbåse på vestsiden af bygningen (på det offentlige vejareal). Disse indgår ikke i det kommende byggeprojekt.



Figur 7. Eksisterende 6-etagers ejendom (BLÅ), der grænser op til planområder (RØD).

Internt vejareal og veje der grænser op til planområdet

De to veje, der grænser op til planområdet, er hver især indrettet til et lavt hastighedsniveau, se billederne på Figur 10 og Figur 11. I starten af Stadionvej (set fra Nordre Ringvej) påbegyndes en 40 km/t hastighedszone, der også gælder for Diget og øvrige veje i området. På Diget og Stadionvej er der konkret placeret hastighedsdæmpende foranstaltninger for ca. hver 100-150 m vejstrækning. Fra både Diget og Stadionvej

er der i dag ind- og udkørsler til planområdet, hhv. 3 fra/til Diget og 1 til/fra Stadionvej. Kun på Stadionvej er der særskilte cykelstier, mens der på begge veje er fortov i begge sider af vejen.



Figur 8. Stadionvej - vejudformning.



Figur 9. Diget - vejudformning.

Der er ingen hastighedsdæmpende foranstaltninger på vejarealerne tilknyttet Diget butikstorv samt den eksisterende etageejendom i dag. De to længste vejstrækninger langs butikstorvet fremgår af Figur 12. Butikstorvets udenomsarealer er i dag i høj grad præget af parkeringsmuligheder udover selve vejstrækningerne rundt i området.



Figur 10. Interne vejarealer på Diget butikstorvs område. til venstre ses vejareal på østsiden. Til højre ses vejarealet vest for butikstorvet. Begge billeder er taget i nordlig retning.

På planområdet er der i dag etableret fortovej på østsiden af butikstorvets bygningsmasse samt oppe langs med den nordlige grænse af planområdet. Herudover er der tilgængelige fortovsarealer syd og vest for bygningsmassen, placeret i forbindelse med selve vejtracéet for hhv. Stadionvej og Diget.

11.5 Referencescenariet

I referencescenariet er nuværende trafiktal for nærområdets veje fremskrevet til åbningsåret 2027. Tilsvarende er beregnet den trafik, som den nuværende udformning af planområdet genererer af trafik. Resultaterne af estimaterne fremgår af de næstfølgende afsnit.

Fremskrevne trafiktal på lokalt vejnet (2027) - resultater

De indhentede trafiktal for de tre veje, som grænser op til planområdet, har dannet grundlag for fremskrivning af trafiktal til åbningsåret, 2027, som vist i Tabel 2. De reelle trafiktællinger, som har dannet grundlag for estimatet, er ligeledes vist.

Tabel 3. Estimat på trafik i 2027 på veje, der grænser op til planlægningsområde.

Lokalitet:	Årstal	Trafiktal (ÅDT)	Trafiktal (HDT)	Trafiktal (ÅDT) - 2027	Trafiktal (HDT) - 2027
Diget (ud for nr.13)	2019	1.164	1.271	1.260	1.376
Stadionvej (ud for nr. 27)	2017	2.530	2.809	2.795	3.103
Nordre Ringvej (ml. Egevej og Vestervej)	2018	15.273	17.435	16.704	19.068

Den generelle trafikudvikling på det omkringliggende vejnet bliver, som det fremgår af Tabel 2, ikke væsentligt ændret frem mod åbningsåret, herunder eksempelvis den trafikale indvirkning for trafikafviklingen på Nordre Ringvej.

Biltrafik i referencescenarie (2027) – resultater

Nedenfor i Tabel 3, Tabel 4, Tabel 5 og Tabel 6 fremgår det fulde grundlag af værdier, som estimatet for den genererede trafik i referencescenariet bygger på, herunder anvendte turrater og spidstimeandele. Disse ses opdelt på de forskellige bygningskategorier, som området indeholder samt de den beskudne udbygning af lokalcenterejendommen der er muligt med Lokalplan GL75.1.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK - RH, 30/05/23

Ture er beregnet for både morgen og eftermiddag for hver af bygningskategorierne. I Tabel 7 og Tabel 8 findes en opsummering af resultaterne.

Tabel 4. Morgen - estimeret trafik til/fra Diget Butikstov - referencescenarie.

Diget Butikstov						
	Størrelse (m ²)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)
Dagligvarebutik Coop 365 Discount	890	8,9	148,2 (*)	1.319	7%	92
Erhverv, blandet	3.358 (****)	33,58	88,3 (**)	2.965	4% (***)	119
Totaltrafik i spidstimen						211

Tabel 5. Eftermiddag - estimeret trafik til/fra Diget Butikstov - referencescenarie.

Diget Butikstov						
	Størrelse (m ²)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)
Dagligvarebutik Coop 365 Discount	890	8,9	148,2 (*)	1.319	14%	185
Erhverv, blandet	3.358 (****)	33,58	88,3 (**)	2.965	7% (***)	208
Totaltrafik i spidstimen						393

Tabel 6. Morgen - estimeret trafik til/fra boliger - referencescenarie.

Etageboliger						
	Størrelse (m ²)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)
Eksisterende etageboliger (højhus)		96	3,44	330	7%	23
Nye boliger i 1. sal ovenpå butikstov		32	3,44	110	7%	8
Totaltrafik i spidstimen						31

Tabel 7. Eftermiddag - estimeret trafik til/fra boliger - referencescenarie.

Etageboliger						
	Størrelse (m ²)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)
Eksisterende etageboliger (højhus)		96	3,44	330	10%	33
Nye boliger i 1. sal ovenpå butikstov		32	3,44	110	10%	11
Totaltrafik i spidstimen						44

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

Nedenfor i Tabel 7 og

Tabel 8 fremgår resultaterne af estimatet på den trafik, der genereres i referencescenariet i henholdsvis en morgen- og eftermiddagssituation.

Tabel 8. Estimeret trafik fra planområde fra Diget Butikstorv i referencescenariet i 2027 i en morgenspidstime.

Trafikale forhold - <i>morgen</i>	Antal køretøjer
Eksisterende og nye boliger	31
Eksisterende grund (Coop 365 Discount) Dagligvarebutik	92
Eksisterende grund, Butikstorv Blandet erhverv	119
Forventet ÅDT i morgenspidstime i 2027	242

Tabel 9. Estimeret trafik fra planområde fra Diget Butikstorv i referencescenariet i 2027 i en eftermiddagsspidstime.

Trafikale forhold - <i>eftermiddag</i>	Antal køretøjer
Eksisterende og nye boliger	44
Eksisterende grund (Coop 365 Discount) Dagligvarebutik	185
Eksisterende grund, Butikstorv Blandet erhverv	208
Forventet ÅDT i eftermiddagsspidstime i 2027	436

Som det fremgår af Tabel 7 og Tabel 8, er det estimeret, at der i eftermiddagsspidstimen vurderes at være væsentligt mere trafik end i morgenspidstimen. Det bør samtidigt påpeges, at der er en relativt stor usikkerhed på estimatet, idet specielt trafikken fra planområdets nuværende meget blandede erhvervs-sammensætning på Diget Butikstorv er kompliceret at fremskrive. Der er således stor usikkerhed på de anvendte turrater i den forbindelse og trafikken kan være overestimeret.

Biltrafik fra omdannet planområde (2027) - resultater

Jævnfør estimatet på trafikken for referencescenariet, omtalt i Afsnit 11.5, er der ligeledes estimeret på hvor meget trafik, som udnyttelse af lokalplanens muligheder vil kunne bevirke. Nedenfor i Tabel 9, Tabel 10, Tabel 11 og Tabel 12 fremgår det fulde grundlag af værdier, som estimatet på den genererede trafik for det omdannede byområde bygger på, herunder anvendte turrater og spidstimeandele. Disse ses opdelt på de forskellige bygningskategorier, som området indeholder, og ture er beregnet for både morgen og eftermiddag for hver af bygningskategorierne. I Tabel 13 og Tabel 14 og

Tabel 14 findes en opsummering af resultaterne.

Tabel 10. Morgen - estimeret trafik til/fra P-hus.

P-hus							
	Størrelse (m ²)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)	Spidstime (ture) inkl. 5% reduktion
Etagebolig		23	3,44	79	7%	8	6
Dagligvarebutik	1.200	12	156	1.872	7%	131	124
Totaltrafik i spidstimen							130

Tabel 11. Eftermiddag - estimeret trafik til/fra P-hus.

P-hus							
	Størrelse (m ²)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)	Spidstime (ture) inkl. 5% reduktion
Etagebolig		23	3,44	79	10%	8	8
Dagligvarebutik	1.200	12	156	1.872	14%	262	249
Totaltrafik i spidstimen							257

Tabel 12. Morgen - estimeret trafik til/fra karré.

Karré							
	Størrelse (m ²)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)	Spidstime (ture) inkl. 5% reduktion
Etagebolig		250	3,44	860	7%	60	57
Erhverv, blandet	600	6	109,2	655	7%	46	44
Totaltrafik i spidstimen							101

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

Tabel 13. Eftermiddag - estimeret trafik til/fra karré.

Karré							
	Størrelse (m ²)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)	Spidstime (ture) inkl. 5% reduktion
Etagebolig		250	3,44	860	10%	86	81
Erhverv, blandet	600	6	109,2	655	14%	92	87
Totaltrafik i spidstimen							168

Tabel 14. Estimeret trafik fra omdannet planområde i 2027 i en morgenspidstime.

Trafikale forhold - morgen	Antal køretøjer	
	Nyt område u/reduktion for letbane	Nyt område m/5 % reduktion for letbane
Karré Etageboliger	60	57
Karré Erhverv	46	44
P-hus Etageboliger	8	6
P-hus Dagligvarer	131	124
Eksisterende grund Etageboliger	23	22
Forventet ÅDT i morgenspidstime i 2027:	268	253

Tabel 15. Estimeret trafik fra omdannet planområde i 2027 i en eftermiddagsspidstime.

Trafikale forhold - eftermiddag	Antal køretøjer	
	Nyt område u/reduktion for letbane	Nyt område m/5 % reduktion for letbane
Karré Etageboliger	86	81
Karré Erhverv	92	87
P-hus Etageboliger	8	8
P-hus Erhverv	262	249
Eksisterende grund Etageboliger	33	31
Forventet ÅDT i eftermiddagsspidstime i 2027:	481	456

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

Som det fremgår af resultaterne i Tabel 13 og Tabel 14 for det omdannede byområde sammenholdt med resultaterne for referencescenariet vist i Tabel 7 og Tabel 8 i Afsnit 11.5, er det beregnet, at der i både morgen- og eftermiddagssituationen vil en meget lille stigning i trafikbidraget fra planområdet sammenlignet med i referencescenariet.

Den lille stigning skyldes primært at Lokalplan GL75.2 fastlægger en reduktion af lokalcenterets omfang fra 3.000 m² butiksareal til 1.800 m². Denne reduktion medfører en reduktion i potentiel kundetilstrømning og dermed også beregningsmæssigt en reduktion i trafikbelastning. Omvendt indeholder Lokalplan GL75.2 et meget større omfang boliger som samlet set bevirker en lille stigning i den beregnede trafik.

Konkret forventes der 5 % stigning i trafikken i såvel morgenspidstimen som eftermiddagsspidstimen for det omdannede byområde (inkl. letbanereduktion) sammenlignet med referencescenariet. Referencescenariet indeholder i denne beregning ca. 3 % mere trafik end butikstorvet i sin nuværende indretning.

En ombygning svarende til mulighederne i Lokalplan GL75.2 svarer dermed til en stigning på knap 10 % i forhold til de eksisterende forhold.

Følsomhedsanalyse

Det er vurderet, at usikkerheden på estimatet af biltrafikken i referencescenariet, som omtalt i Afsnit 11.5, er relativt stor. Derfor er der foretaget en følsomhedsanalyse på den genererede trafik fra Diget Butikstorv i referencescenariet ved at analysere på, hvad der sker, hvis trafikken herfra reduceres med 5-20 % på hhv. Coop 365 Discount butikkens trafik og det samme for de øvrige, blandede erhverv. Øvelsen er foretaget både for den beregnede trafik i hhv. morgen- og eftermiddagsspidstimerne, og resultatet fremgår af Tabel 15.

Tabel 16. Følsomhedsanalyse på trafik fra eksisterende Coop 365 Discount butik samt fra de øvrige blandede erhverv. M=Morgenspidstime og E=Eftermiddagsspidstime.

Følsomhedsbetragtning		
Reduktion i trafik fra Coop 365 + øvrige erhverv på Diget butikstorv.	U/5% reduktion for letbane (M/E)	M/5% reduktion for letbane (M/E)
- 20 %	25/25	21/21
- 15 %	22/21	17/17
- 10 %	18/17	13/13
- 5 %	14/13	9/8

Med 20 % reduktion i trafikken fra det eksisterende Diget Butikstorv opstår der en relativ stor forskel til den beregnede trafik fra et omdannet planområde. Stigningen vil være på 21 % i såvel morgenspidstimen som eftermiddagsspidstimen fra eksisterende situation til den fremtidige situation med et omdannet planområde. Dette fremfor den lille beregnede stigning på 5 % i begge perioder for det tilfælde at Diget Butikstorv opretholder den beregnede trafikstrøm i referencescenariet.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

Kapacitetsvurdering på ind- og udkørsler

Der er ikke noget, der tyder på, at omdannelsen af planområdet i sig selv bevirker køproblemer internt i planområdet eller til/fra planområdet fra Diget og Stadionvej, hverken ved morgen- eller eftermiddags-spiddstimen.

Table 17. Skønnet fordeling af ind- og udkørende trafik på planområdets 3 stk. ind- og udkørsler.

Kapacitetsvurdering (ind- og udkørsler)									
Placering af ind- og udkørsel	Morgen				Eftermiddag				Kommentar:
	Ind	%	Ud	%	Ind	%	Ud	%	
1. Nordvestlig ind- og udkørsel	10	25	30	75	49	75	16	25	Trafikken genereret fra etageboliger (karré og P-hus) samt erhverv. Karré forventes fordelt med 30% mod ind- og udkørsel 1 og 70% mod "2. Sydvestlig ind- og udkørsel".
2. Sydvestlig ind- og udkørsel	25	25	74	75	113	75	38	25	Jf. kommentar ovenfor.
3. Sydlig ind- og udkørsel	86	25	29	75	144	60	96	40	10% af trafik til/fra P-areal i terræn forventes at køre videre ind i planområdet.
SUM:	253				456				

De angivne ind- og udkørende mellem planområdet og Diget, samt mellem planområdet og Stadionvej, spænder om morgenen mellem et antal på 10-86 indkørende køretøjer, når der ses på tværs af de tre ind- og udkørsler. Dette svarer til maksimalt 1 køretøj (indkørende) pr. ca. 40. sekund, hvilket ikke vurderes at nødvendiggøre en egentlig kapacitetsberegning. Det samme er tilfældet for de udkørende fra planområdet, hvor der maksimalt afvikles et køretøj pr. minut.

Eftermiddagsspiddstimen spænder mellem 49-144 indkørende og 16-96 udkørende set på tværs af ind- og udkørslerne. Dette medfører, at der i den mest belastede ind- og udkørsel maksimalt afvikles 1 køretøj som indkørende pr. 25. sekund og maksimalt et køretøj som udkørende pr. 38. sekund. Som tilfældet med morgenspiddstimen vurderes den estimerede trafik til/fra området dermed heller ikke isoleret set at medføre udfordringer kapacitetsmæssigt i eftermiddagsspiddstimen.

Opsummerende for morgen- og eftermiddagsspiddstimen er der således ikke noget, der tyder på, at omdannelsen af planområdet i sig selv bevirker køproblemer internt i planområdet eller indtil planområdet fra Diget og Stadionvej. Ej heller, hvis usikkerhederne på trafikestimaterne, omtalt i følsomhedsanalysen, tages med i betragtning.

Trafikal påvirkning af Nordre Ringvej

Med udgangspunkt i estimat på fremtidig trafik genereret til/fra det omdannede planområde samt kapacitetsvurderingen på ind- og udkørsler til området ovenfor, er der ikke noget, der indikerer, at der vil være nogle afledte, negative konsekvenser for trafikken på Nordre Ringvej.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision : GK – RH, 30/05/23

Forhold for bløde trafikanter

Gårdarealet i karréen er som udgangspunkt fredet for biltrafik. Et stiforløb løber rundt langs karréen og skaber et trafiksikkert miljø for fodgængere. Cyklister henvises som udgangspunkt til vejarealet på yderkanten af karréen, men er dog også tiltænkt at kunne anvende fodgængernes stiforløb i mindre grad langs karréen.

Generelt forbedres forholdene for cyklister og fodgængere i området sammenlignet med i dag, og der er sørget for at indtænke trafiktekniske foranstaltninger, der både skal begrænse gennemkørende trafik i området, sikre gode forbindelse til eksisterende faciliteter samt gøre det sikrere at krydse på interne veje på essentielle krydsningspunkter. Blandingen af boliger og erhverv forventes også forbedre bløde trafikanters oplevelse af tryghed, da flere mennesker kommer at være i bevægelse i området især under de sene aften- og nattetimer.

11.6 Miljøpåvirkninger

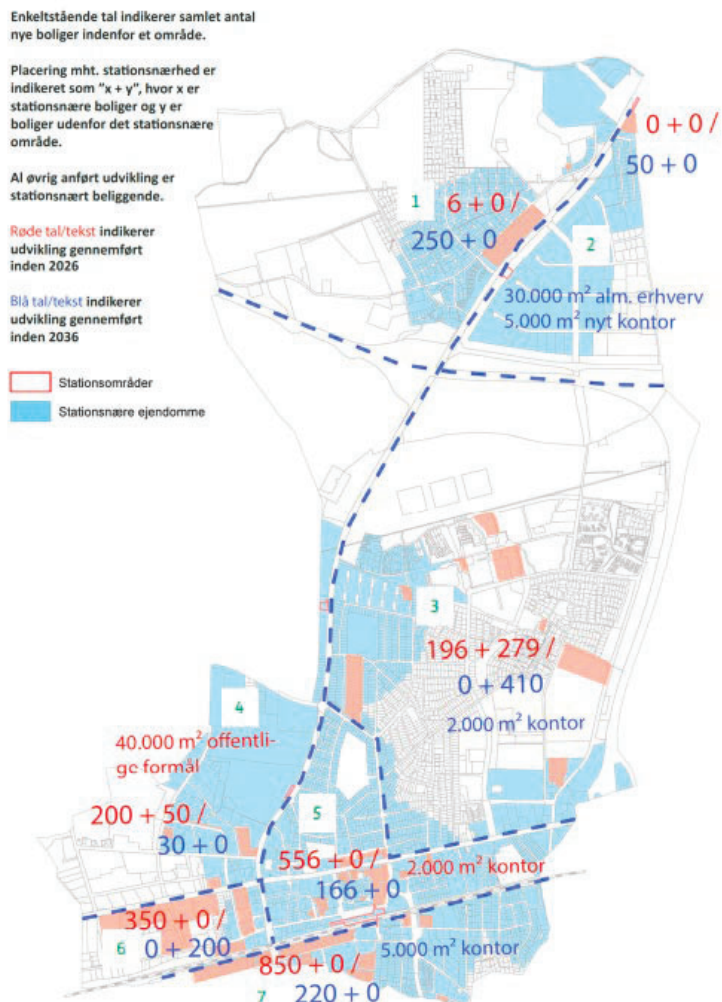
Den sandsynlige væsentlige indvirkning på trafikforholdene vurderes at være mindre negativ ved gennemførelse af omdannelsen, idet biltrafikken forventes at mindskes og kunne afvikles på nærliggende veje uden kødannelser. Forholdene for cyklister og fodgængere ift. trafiksikkerhed, oplevet tryghed m.m. forbedres, når området omdannes.

Fordeling mellem typer af trafikanter

Som følge af planlagte ændringer fra en primært erhvervspræget grund til en grund, der i højere grad er præget af boliger forventes trafikmønstre til og indenfor området ændres. Der forventes at ske en øgning i cyklister og fodgængere, og en mindskning af biltrafik.

11.7 Kumulative effekter

Ifølge den trafik- og byudviklingsanalyse Via Trafik udarbejdet (/5/) skal det i område 4, hvor Diget er lokaliseret, bygges 250 boliger og 36 000 m² erhverv til 2036, og yderligere 30 boliger til 2036, se Figur 13. Omkringliggende områder er også i kraftig vækst, se nedenunder. /5/



Figur 11. Forventet byudvikling i Glostrup Kommune opgjort i januar 2023 /5/.

Den byudvikling der sker både øst og syd for området, forventes at give en generel øgning i hverdagsdøgnbiltrafik (HDT) på omkringliggende veje. For lokalplansområdet forventes især Nordre Ringvej blive påvirket af udviklingen, idet den grænser til flere byudviklingsprojekter, se Tabel 17. Stadionvej og Diget vurderes ikke blive påvirket af omkringliggende byudvikling.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

Tabel 18. Samlet trafikbelastning (HDT) på Nordre Ringvej (NR), Søndre Ringvej (SR), Hovedvejen Øst (HVØ) og Hovedvejen Vest (HVV) som byudviklingsområderne i Albertslund, Brøndby og Glostrup genererer, år 2026 /5/.

Lokalitet	NR	SR	HVØ	HVV
Tællegrundlag (2018)	17.435	20.130	24.427	25.425
Glostrup udviklingsprojekter				
- Område 1	6	2	2	2
- Område 2	0	0	0	0
- Område 3	393	131	157	157
- Område 4 (boliger)	198	66	198	198
- Område 4 (hospital)	1.440	480	432	432
- Område 5	376	235	704	235
- Område 6	541	271	271	812
- Område 7	0	0	0	0
Kirkebjerg	458	1.374	458	458
Herstedøster	7.661	2.554	2.554	2.554
Coop Byen	93	93	48	235
Vridsløselille Fængsel	118	118	118	353
Letbanen	-4.995	-3.570	147	-1.381
Generel trafikvækst	0	0	0	0
Samlet trafik	23.723	21.883	29.515	29.479
Forskel i forhold til tælling	+6.288	+1.753	+5.088	+4.054

Den tidligere beregnede mertrafik (2019) fra Område 4 i skemaet (i praksis lokalplan GL75.2s område) blev vurderet til at udgøre knap 0,7 % af den samlede trafik på Hovedvejen og Ringvejen i 2026 efter etablering af de nye boliger i lokalplanområdet.

Imidlertid er denne beregning udført inden omfanget af detailhandel i lokalplanområdet blev planlagt reduceret. Trafikmængden er derved overestimeret. Af nedenstående skema fremgår den tidligere beregnede spidstimebelastning fra byudviklingsområderne i Glostrup Kommune.

Tabel 198. Spidstimebelastning (eftermiddagstimen) på Nordre Ringvej (NR), Søndre Ringvej (SR), Hovedvejen Øst (HVØ) og Hovedvejen Vest (HVV) er beregnet for ovenstående byudviklingsområder i Glostrup genererer, år 2026 /5/.

Lokalitet	Samlet	NR	SR	HVØ	HVV
- Område 1	2	0	0	0,5	0,5
- Område 2	0	0	0	0	0
- Område 3	157	39	39	39	39
- Område 4 (boliger)	79	20	20	20	20
- Område 4 (hospital)	576	576	576	173	173

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

- Område 5	202	81	81	152	152
- Område 6	108	54	54	81	81
- Område 7	0	0	0	0	0

Den tidligere beregning med fuld omfang af lokalcenteret og tilførsel af yderligere 200 boliger til lokalplanområdet medførte en øget spidstimetrafik på 79 køretøjer svarende til 20 biler i hver retning fra det store kryds Hovedvejen/Ring3.

Den beregnede spidstimebelastning fra referencescenariet er i forbindelse med denne miljørapport jf. Tabel 6 og tabel 8 er beregnet til 403 køretøjer i eftermiddagsspidstimen i 2027 når trafikken fra områdets eksisterende boliger fraregnes (33 køretøjer). Denne trafikmængde skal sammenlignes med Tabel 14, der viser en eftermiddagsspidstimetrafik på 425 køretøjer fra det omdannede lokalplanområde i 2027. Svarende til en stigning i spidstimetrafikken på 22 køretøjer ved gennemførelse af nyt byggeri jf. Lokalplan GL75.2.

En stigning i spidstimetrafikken på 22 køretøjer vil i runde tal betyde yderligere 5 biler i hver retning i timen fra det store kryds Hovedvejen/Ring3. Eller svarende til en stigning på ca. en fjerdedel af det tidligere beregnede. En sådan trafikbelastning vurderes at være helt ubetydelig i forhold til anden tilstrømning af trafik til det overordnede vejnet.

11.8 Afværgeforanstaltninger

Som beskrevet i trafikanalysen, se Bilag 3, vil der i det videre projekt blive indtænkt trafiktekniske foranstaltninger, der både skal begrænse gennemkørende trafik i området, sikre gode forbindelse til eksisterende faciliteter samt gøre det sikrere at krydse på interne veje på essentielle krydsningspunkter.

11.9 Overvågning

Det er ikke planlagt overvågning af udviklingen i trafikken fra området ud over de normale løbende trafik-tællinger på kommunens veje.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
 Dato : 23/03/2023
 Revision : GK – RH, 30/05/23

12 Opsummering

Det er sammenfattende vurderingen, at planforslaget ikke vil have væsentlige negative påvirkninger på miljøet. For boliger gælder krav om sikring mod trafikstøj, hvorfor trafikstøj er den centrale udfordring ved etablering af boliger og friarealer mod ikke acceptable støjpåvirkninger.

Der er i denne rapport undersøgt en række miljøfaktorer. I nedenstående tabel er faktorerne opstillet og det er angivet, hvilken virkning implementeringen af lokalplanforslaget vurderes at få på de enkelte faktorer.

Tabel 20. Oversigt med de samlede miljøpåvirkninger før og efter eventuelle afværgeforanstaltninger.

Miljøfaktor	Påvirkning	Afværge/monitoring	Påvirkning efter afværge
Bymiljø og landskab	Positiv påvirkning	Ikke relevant	Positiv påvirkning
Støj	Moderat negativ påvirkning	Støjreducerende facader og vinduer	Ubetydelig påvirkning
Jordforurening	Ubetydelig påvirkning	Forurennet jord fjernes	Positiv påvirkning
Ressourceanvendelse	Mindre negativ påvirkning	Ikke relevant	Mindre negativ påvirkning
Befolkning og sundhed (skygge)	Moderat negativ påvirkning	Ikke relevant	Moderat negativ påvirkning
Trafik	Ubetydeligt påvirkning	Ikke relevant	Ubetydelig påvirkning

Miljørapport

Sagsnummer	:	17825
Dato	:	23/03/2023
Revision	:	GK – RH, 30/05/23

13 Referencer

- /1/ "Diget, Glostrup", RUM Arkitekter, 21. september 2022.
- /2/ "Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter", LBK nr. 1976, 27. oktober 2021.
- /3/ "Diget, Glostrup. NO_AKU_N01_Trafikstøjsnotat", AFRY for AG Gruppen, 28. november 2022.
- /4/ "Diget, Glostrup. Trafikanalyse", AFRY for AG Gruppen, 30. november 2022.
- /5/ "Byudvikling i Glostrup og nærliggende områder i nabokommuner", ViaTrafik, 16. april 2021.
- /6/ "Fingerplan 2019, Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning, Erhvervsstyrelsen, marts 2019.
- /7/ "Boligafdeling 9, Stadionkvarteret", https://www.dingeo.dk/almennyttigbolig/afdeling/glostrupboligselskab_9stadionkvarteret, 9. marts 2023.

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision : GK – RH, 30/05/23

Bilag 1

Afgrænsningsnotat

(2. februar 2023)

Diget, Glostrup

Miljønotat 1.

Afgrænsningsnotat for miljørapport for ny lokalplan og tilhørende kommuneplantillæg

Revision C den: 2. februar 2023



Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Indholdsfortegnelse

Side

1	Baggrund.....	2
1.1	Ændring af plangrundlag.....	2
1.2	Projektbeskrivelse.....	3
1.3	Miljøforhold.....	3
2	Lovgrundlag.....	4
3	Miljøvurdering.....	4
3.1	Proces.....	4
3.2	Krav til miljørapport.....	5
3.3	Høring af afgrænsningsnotatet.....	6
3.3.1	Bemærkninger til afgrænsningsnotatet.....	6
3.3.2	Tilpasning af afgrænsningsnotatet.....	6
3.4	Afgrænsning af miljøparametre for miljøvurdering.....	7
3.5	Sandsynlige indvirkninger på miljøet.....	10
4	Referencer.....	11

Bilagsfortegnelse

Bilag 1	Situationsplan med placering af bygninger samt disponering af udearealer (2. december 2022)
Bilag 2	Plan med etagehøjder og anvendelsestyper (fra ref. /1/)
Bilag 3	Kriterier for miljøvurdering (ref. /2/, bilag 3)
Bilag 4	Skyggediagrammer (2. december 2022)
Bilag 5	Endeligt høringssvar – Hovedstadens Letbane
Bilag 6	Endeligt høringssvar – Albertslund Kommune

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

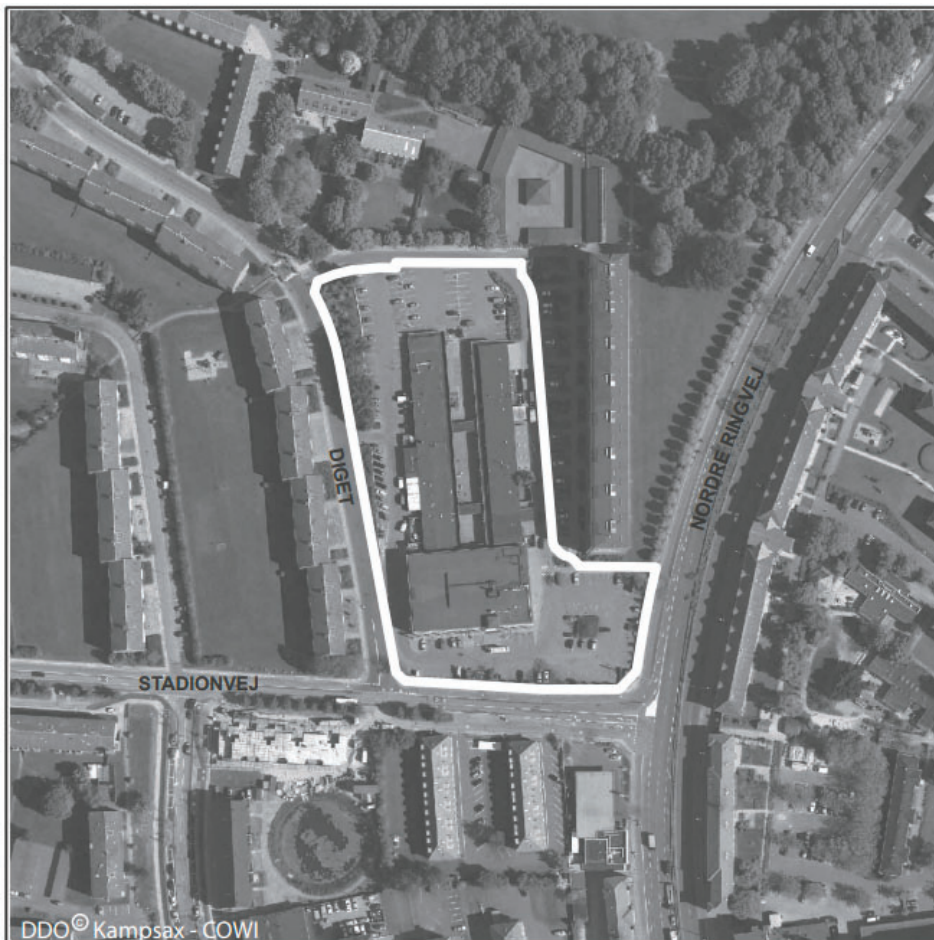
Dato : 02/02/2023

Revision : C

1 Baggrund

1.1 Ændring af plangrundlag

Glostrup Kommune har besluttet at udarbejde en ny lokalplan for et område beliggende mellem Diget, Nordre Ringvej og Stadionvej, se nedenstående oversigtsfoto.



Den kommende lokalplan vil omfatte matrikel 5at og en del af vejarealet 7000bf Glostrup By, Glostrup. Området er i dag omfattet af rammeområde GC02 i Glostrup Kommuneplan 2023-2025 og er udlagt til blandet bolig og erhverv.

Den gældende lokalplan for et område ved Glostrup Butikstov, Diget (GL75.1) fastlægger desuden områdets anvendelse til lokalcenter (dagligvare- og udvalgsvarerbutikker), liberalt erhverv og andre erhvervsformål i miljøklasse 1, kundeorienterede serviceerhverv, café, restaurationsformål og rekreative arealer samt boligformål (helårsboliger).

Den kommende lokalplans indhold ligger ud over de bygningsmæssige bestemmelser, der gælder for rammeområde GC02 i kommuneplanen. Lokalplanen forudsætter dog ikke ændringer i forhold til den planlagte anvendelse og er dermed i overensstemmelse med kommuneplanens hovedstruktur.

For at muliggøre lokalplanen udarbejdes der samtidig et kommuneplantillæg til Kommuneplan 2013-25, der ændrer de bygningsmæssige bestemmelser for rammeområde

Miljøforhold	Sagsnummer	:	17825
	Dato	:	02/02/2023
Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport	Revision	:	C

GC02, der betyder, at bygningshøjden kan ændres til 8 etager og en bebyggelsesprocent på 180.

1.2 Projektbeskrivelse

Det kommende boligprojekt, der muliggøres med det ny plangrundlag består af:

- En 4-sidet 3-8 etagers boligkarré med et centralt gårdrum.
- Et 6-etagers P-hus med dagligvareforretning i stueetagen og boliger på toppen.
- Imellem disse et butikstorv.

Bebyggelsen erstatter det eksisterende butiks-/boligområde fra 1960/90, og boligtyperne i projektet er af forskellige størrelser. D.v.s. såvel til familier som til enlige.

Situationsplan med placering af bygninger samt disponering af udearealer er vedlagt som Bilag 1, og plan med etagehøjder og anvendelsestyper som Bilag 2.

1.3 Miljøforhold

- Byggefeltet omfatter matr.nr.: 5at Glostrup By, Glostrup, som jf. arelinfo.dk er på 13.500 m².
- Den sydlige del af byggefelter (ca. 3.500 m²) er kortlagt med lok.-nr.: 161-30283 på vidensniveau 2 efter Jordforureningsloven.
- Byggefeltet er områdeklassificeret med krav om analyser ved bortskaffelse af jord fra ejendommen.
- Byggefeltet er beliggende udenfor Område med Særlig Drikkevandsinteresse (OSD), men indenfor Område med Drikkevandsinteresse (OD) og indenfor indvindingsopland for offentligt vandværk (Glostrup Hjelpevandværk).
- Nærmeste indvindingsboringer er boring DGU 200.11110, som er beliggende ca. 130 meter mod vest. Boringen er ført til 77 m u.t. og vandspejlet er beliggende ca. 12,8 m u.t.
- Nærmeste recipient er to mindre søer, som er beliggende ca. 650 meter mod nordvest.

Idet en del af ejendommen er kortlagt efter Jordforureningsloven, og idet der skal opføres boliger, skal der foreligge tilladelse til det konkrete byggeprojekt efter Jordforureningslovens §8.

Miljøforhold	Sagsnummer	:	17825
	Dato	:	02/02/2023
Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport	Revision	:	C

2 Lovgrundlag

Der skal jf. Miljøvurderingsloven (ref. /2/) gennemføres vurdering af planer og programmer, som er omfattet af lovens Bilag 1 eller 2.

Det ny plangrundlag vil fastlægge rammer for arealanvendelse og fremtidige anlægstilladelser til et byggeprojekt, der er omfattet af Bilag 2 til miljøvurderingsloven, pkt. 10b - Infrastrukturprojekter – anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg.

Glostrup Kommune har gennemført en screening og vurderet, at lokalplanen og kommuneplantillægget er omfattet af miljøvurderingsloven § 8, stk. 2, nr. 1 og 2, da planen fastlægger anvendelsen af mindre områder på lokalt plan eller afgiver ændringer i sådanne planer og programmer.

Det vurderes på baggrund af vedlagte screeningskema (afgrænsning af miljøparametre), at mulighederne i lokalplanen og kommuneplantillægget vil kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. Selvom planen og tillægget omfatter et mindre område på lokalt plan, skal der derfor gennemføres en miljøvurdering af lokalplanen og kommuneplantillægget, jf. miljøvurderingslovens § 8 stk. 2 punkt 2.

Den resulterende miljørapport skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden, gængse vurderingsmetoder og planens detaljeringsgrad.

Ifølge miljøvurderingsloven skal der forud for udarbejdelse af miljørapporten foretages en afgrænsning af indholdet i miljørapporten ved udarbejdelse af et afgrænsningsnotat, der fastlægger omfanget af miljøvurderingen ud fra de emner, der er nævnt i miljøvurderingslovens Bilag 4.

Dette afgrænsningsnotat er af Glostrup Kommune sendt i høring hos følgende berørte myndigheder:

- Albertslund Kommune
- Hovedstadens Letbane

3 Miljøvurdering

3.1 Proces

Processen for udarbejdelse af en miljøvurdering består som udgangspunkt af følgende punkter:

1. Udarbejdelse af udkast til afgrænsningsnotat for en miljøvurderingsrapport (nærværende notat).
2. Berørte myndigheder høres om afgrænsningen af miljørapportens indhold.
3. Udarbejdelse af endeligt afgrænsningsnotat på baggrund af udkastet (høringsversion) og de indkomne høringssvar.
4. Miljørapport udarbejdes af bygherre på basis af endeligt afgrænsningsnotat *.
5. Planmyndigheden udarbejder udkast til lokalplan
6. Miljørapporten høres offentligt sammen med lokalplanforslaget.
7. Planmyndigheden udarbejder efter offentlig høring en sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen af planforslagene jf. § 13
8. Lokalplanen vedtages endeligt.

* Sideløbende eller efterfølgende gennemføres en proces vedrørende vurdering af det konkrete projekt inkl. miljøkonsekvensrapport og afgørelse efter Miljøvurderingslovens §25

Etablering af projektet forventes ikke at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet i en anden stat og der gennemføres derfor ikke høring af nabolande efter miljøvurderingslovens § 38.

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

3.2 Krav til miljørapport

De oplysninger, som skal indgå i en miljørapport (jf. Miljøvurderingslovens afsnit II) er beskrevet i Bilag 4 til Miljøvurderingsloven, og er gengivet nedenfor.

Bilag 4 - punkt	Oplysninger	Behandling i miljøvurderingsrapporten
Pkt. j	Ikke-teknisk resume	Der skal udarbejdes et ikke-teknisk resume i letlæseligt sprog.
Pkt. a	Plan- og projektbeskrivelse	<p>En gennemgang af planernes indhold, hovedformål og forbindelser med andre relevante planer og programmer. D.v.s.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En gennemgang af projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante oplysninger, inkl. kortbilag. • Projektbeskrivelsen skal indeholde en gennemgang af driftsfasen.
Pkt. b og c	Miljøstatus	<p>En beskrivelse status (reference scenarie) af miljøforholdene i området. D.v.s.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menneskers sundhed, herunder: <ul style="list-style-type: none"> ○ Støj. ○ Grundvand og drikkevandsinteresser. ○ Trafik. ○ Jordforurening. ○ Luft. ○ Klimatiske faktorer. • Landskab / Visualisering, herunder: <ul style="list-style-type: none"> ○ Kulturarv, herunder kirker. ○ Arkitektonisk og arkæologisk arv. • Biologisk mangfoldighed, herunder: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fauna. ○ Flora. ○ Jordbund. ○ Vand. • Evt. internationale miljøbeskyttelsesmål. • Kumulative effekter.
Pkt. f	Sandsynlige væsentlige indvirkninger	<p>Beskrivelse af sandsynlige væsentlige påvirkninger som konsekvens af de ændrede udnyttelsesmuligheder i det nye plangrundlag med udgangspunkt i de afrænsede miljøparametre – det vil sige primært:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byarkitektonisk værdi • Støj- og forurennet jord • Skyggeforhold • Indblik og lysindfald i eksisterende såvel som nye boliger • Trafikforhold
Pkt. h	Rimelige alternativer	En kort skitsering af mulige alternativer og sammenligning af miljøkonsekvenser af disse – herunder et 0-alternativ

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Bilag 4 - punkt	Oplysninger	Behandling i miljøvurderingsrapporten
Pkt. i	Overvågning	Beskrivelse evt. overvågning, der kan anvendes med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere miljøpåvirkningerne.

3.3 Høring af afgrænsningsnotatet

Glostrup Kommune sendte afgrænsningsnotatet i høring hos en række berørte parter d. 16. marts 2021 og 14 dage frem. Følgende berørte myndigheder blev hørt:

- Albertslund Kommune og
- Hovedstadens Letbane

3.3.1 Bemærkninger til afgrænsningsnotatet

Hovedstadens Letbane og Albertslund Kommune indsendte d. 16. januar 2023 deres bemærkninger til afgrænsningsnotatet. Bemærkningerne fra Hovedstadens Letbane er vedlagt som Bilag 5 og bemærkningerne fra Albertslund Kommune er vedlagt som Bilag 6.

Hovedstadens Letbane havde ingen bemærkninger.

Albertslund Kommune havde følgende bemærkninger:

- *Der ønskes en præcisering af hvilke turrater, der skal være grundlaget for trafikredegørelsen.*
- *At trafikredegørelsen belyser dette projekt med de af 277 boliger plus detailhandel afledte trafikale konsekvenser i forhold til trafikafvikling på Nordre Ringvej (Ring 3), herunder konsekvenserne for udvidelsen af Glostrup Hospital og byudviklingen i Albertslund Kommune og især byomdannelse af Hersted Industripark.*
- *At de kumulative virkninger i forhold til den øvrige byudvikling langs med Nordre Ringvej (Ring 3) herunder udvidelsen af Glostrup Hospital og byudviklingen i Albertslund Kommune og især byomdannelse af Hersted Industripark inddrages i miljørapporten.*
- *At der under emnet overvågning henvises til og inddrages de forhold omkring monitorering af de trafikale forhold, der fremgår af "Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune".*

3.3.2 Tilpasning af afgrænsningsnotatet

Nedenstående afgrænsning af miljørapporten er tilpasset på to områder:

Det præciseres, at der skal redegøres for konsekvenser for trafikafviklingen på Nordre Ringvej ved gennemførelse af lokalplanens muligheder. Konsekvenserne for andre projekter langs Nordre Ringvej skal vurderes ud fra om den trafikale virkning af projektet vurderes væsentlig eller ej. Således om der i det hele taget vurderes en væsentlig påvirkning af trafikken på Nordre Ringvej. Virkningen for andre konkrete projekter skal ikke vurderes for så vidt at den trafikale påvirkning af Nordre Ringvej måtte vurderes uvæsentlig. Hvis virkningen vurderes væsentlig, skal den konkrete betydning for andre projekter vurderes.

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Kumulative effekter af beregnet fremtidig trafik fra andre områder medtages. De øvrige projekter fremgår af Glostrup Kommunes samlede trafikanalyse, der ligger til grund for vurderingen af kumulativ virkning.

I forhold til turrater benyttes den aftalte fælles referenceramme for beregning af trafik (aftalt mellem Glostrup og Albertslund Kommune. Der optræder dog en lille forskel idet det er aftalt at p-normer skal have effekt i trafikanalyserne. Da p-normerne er politisk besluttede og forskellige i Albertslund henholdsvis Glostrup Kommune, opstår der en politisk betinget forskel i forudsætningerne for beregning af trafik. Men princippet for beregningen af trafikken er ens på tværs af kommunegrænsen.

Miljørapporten henviser ikke til den aftalte overvågning af trafikale forhold i Hersted Industripark, da aftalen ikke indeholder områder udenfor Hersted Industripark. Men den løbende dialog mellem Glostrup og Albertslund Kommuner om trafikforhold finder naturligvis sted uanset miljøvurdering af forslag til Lokalplan GL75.2 for Diget.

3.4 Afgrænsning af miljøparametre for miljøvurdering

Jf. aftale med Glostrup Kommune afgrænses miljøvurderingen gennem nedenstående skema, som tilpasset iht. indkomne høringsvar.

Ved screeningen skal konsekvenserne ved planens gennemførelse vurderes for følgende faktorer både i og uden for lokalplanområdet:	Ikke relevant	Ikke væsentlig	Væsentlig	Begrundelse for vurdering	Håndtering
Bymiljø & landskab					
Grønne områder; fredskov, park, græsarealer, støjvolde, stiforbindelser etc.	X			Lokalplanen omfatter ikke eksisterende grønne områder og udlægger ingen nye	Ingen
Landskabelig/byarkitektonisk værdi; bykerne, villaområde, landsby etc.			X	Der planlægges for en samlet tæt karré med store bygningshøjder	Den byarkitektoniske betydning af lokalplanens muligheder skal vurderes nærmere i miljørapporten
Vestskoven; skovrejsning/-nedlæggelse etc.	X			Afstand >1,5 km.	Ingen.
Kulturhistoriske forhold; kirkeområder, ældre/typiske, bevaringsværdige bygninger	X			Ingen kulturminde indenfor ca. 1 km.	Ingen.
Dyre- og planteliv; mangfoldighed, faunapassager, bynatur etc.	X			Ingen naturområder indenfor ca. 1 km.	Muligheden for bynatur i forbindelse med projektet belyses.
Fredning og beskyttelseslinjer: Skovbyggelinje, søbeskyttelseslinje, fortidsmindebeskyttelseslinje etc.	X			Ingen beskyttede områder indenfor ca. 1 km.	Ingen.
Forurening					
Støjniveau; støj og vibrationer, maskin-, ventilations- og transportstøj samt støj fra børn.			X	Mange boliger (både eks. og nye) i og umiddelbart udenfor lokalplanområdet.	Støj fra veje og stier. Mulig støj fra erhverv. Vurderes mere detaljeret i miljørapporten

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

	Ikke relevant	Ikke væsentlig	Væsentlig	Begrundelse for vurdering	Håndtering
Ved screeningen skal konsekvenserne ved planens gennemførelse vurderes for følgende faktorer både i og uden for lokalplanområdet:					
Lys- og refleksionsgener; belysning, skilte, blanke overflader, trafiklys etc.			X	Mange boliger (både eks. og nye) i og umiddelbart udenfor lokalplanområdet.	Lokalplanen fastlægger bestemmelser der sikrer mod lys- og refleksionsgener.
Luftkvalitet; Støv, vanddamp, aerosoler, lugt etc.		X		Ingen væsentlige ændringer i forhold til nuværende anvendelse af lokalplanområdet.	Ingen.
Jord; forureningsklasser, jordbundsforhold etc.		X		Områdeklassificeret og delvist V2-kortlagt.	Bortskaffelse af overskudsjord jf. gældende regler.
Grundvand; afstand til vandforsyning/boringer, indvindingsområder etc.		X		V2-kortlagt areal (hvor der kan udvaskes forurening til grundvandet) afgraves og befæstes yderligere.	Opgravning og bortskaffelse af forurennet jord.
Overfladevand; afledning til søer, åer, grøft og dræn. Risiko for spild med forurenende stoffer.		X		Ingen risikostoffer i lokalplanområdet, nærmeste recipient ca. 850 m mod nordvest.	Ingen.
Eksisterende forurening; jordforurening, støjbelastning.			X	Jordforurening: Jf. ovenfor Støjbelastning:	Støj fra erhverv/andre boliger kan forekomme. Vurderes mere detaljeret i miljørapporten
Samlet belastning i området; ovenstående underpunkter samlet set.			X	Støjbelastning og forurennet jord	Vurderes mere detaljeret i miljørapporten
Ressourceanvendelse					
Arealforbrug; udlæg i forhold til strategier og visioner.			X	Fortættet, men ellers uændret arealanvendelse	Ingen
Energiforbrug; opførelse, drift etc.		X			Bygningerne opføres iht. gældende bygningsreglement. Lokalplanen regulerer ikke dette område.
Vandforbrug; kapacitet, bortledning, recirkulation etc.		X			Bygningerne opføres iht. gældende bygningsreglement. Lokalplanen regulerer ikke dette område.
Produkter, materialer, råstoffer; bæredygtighed, levetid, aldring etc.		X			Bygningerne opføres iht. gældende bygningsreglement. Lokalplanen regulerer ikke dette område.
Affald, genanvendelse; rest-produkter, sortering, genbrug, etc.		X			Gældende retningslinje fra kommunen skal følges.
Befolkning og sikkerhed					
Demografi og socioøkonomiske forhold; arbejdspladser, omsætning, bosætning og skattegrundlag etc..			X	Projektet indeholder ca. 277 nye boliger og en dagligvarebutik. Der	Den fremtidige beboersammensætning vil forventeligt være yngre end

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Ved screening skal konsekvenserne ved planens gennemførelse vurderes for følgende faktorer både i og uden for lokalplanområdet:	Ikke relevant	Ikke væsentlig	Væsentlig	Begrundelse for vurdering	Håndtering
				etableres samtidig lejemål, der kan indeholde fælleshus, butikker, café eller restaurant.	gennemsnittet i den eksisterende boligmasse i området. Da der i forbindelse med projektet nedlægges eksisterende butikker og restauranter vil antallet af arbejdspladser inden for lokalplanområdet falde.
Arbejdsmiljø; hensyn, sikkerhed, beskyttelse.		X		Der etableres kun få arbejdspladser indenfor lokalplanområdet (butik og café/restaurant)	Ingen.
Svage grupper; adgangs-, og parkeringsforhold, blindeudstyr etc.			X	Boligtyperne i projektet er af forskellige størrelser. D.v.s. såvel til familier som til enlige.	I den videre projektering indarbejdes gode tilgængelige løsninger i udearealer og boligplaner.
Risikoforhold såsom brand, eksplosion, giftpåvirkning o.l.; afstande, hensyn etc.		X		Ingen risikovirkninger indenfor lokalplanområdet	Ingen.
Skyggevirksomheder og øvrige nabo-forhold; nærhed, udsigt, indblik, lysindfald etc.			X		Skyggeforhold og indbliksgener skal vurderes nærmere i miljørapporten
Trafik					
Sikkerhed og tryghed; trafiksikkerhed, oversigt, hastighed og oplevelse af tryghed etc.			X	Udformning af vejmiljø og forhold for bløde trafikanter ændres på grunden, hvilket har indvirkning på trafiksikkerhed og tryghed.	Vurderes mere detaljeret i miljørapporten
Energiforbrug; ændringer i forbrug, effektivisering af drift etc.		X			Der forventes ikke væsentlige ændringer i trafikintensiteten, og dermed heller ikke i energiforbrug i forbindelse hermed.
Trafikmønstre; trafikmængder, transportbehov, fordeling mellem typer af trafikanter etc.			X	Trafikmønstret/trafikmængderne vil ændres som følge af de planlagte ændringer fra en primært erhvervspræget grund til en grund, der i højere grad er præget af boligbyggeri.	Vurderes mere detaljeret i miljørapporten Der redegøres for konsekvenser for trafikafviklingen på Nordre Ringvej ved gennemførelse af lokalplanens muligheder. Konsekvenserne for andre projekter langs Nordre Ringvej vurderes såfremt den trafikale virkning af dette projekt vurderes væsentlig.

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Ved screening skal konsekvenserne ved planens gennemførelse vurderes for følgende faktorer både i og uden for lokalplanområdet:	Ikke relevant	Ikke væsentlig	Væsentlig	Begrundelse for vurdering	Håndtering
Støj; ændring af støjbelastning, hensyn til omkringboende, hvordan forebygges og begrænses etc.			X	Støjen kan ikke reduceres uden at reducere trafikken.	Isolering af bygningsfacader er eneste gangbare løsning. Erhverv skal overholde gældende regler. Forholdet skal vurderes mere detaljeret i miljørapporten
Andet					
Renovation		X			Der etableres nedgravede affaldsbeholdere langs Diget og rum for storskrald i bygningernes stueetage. Dagligvarebutik har egen varegård med opbevaring af affald.

3.5 Sandsynlige indvirkninger på miljøet

Planens karakteristika	
I hvilket omfang kan planen eller programmet danne grundlag for projekter og andre aktiviteter med hensyn til beliggenhed, art, størrelse og driftsbetingelser eller ved tildeling af midler?	Den ændrede lokalplan er grundlaget for opførelse af et nyt etageboligprojekt med P-hus og dagligvareforretning.
I hvilket omfang har planen indflydelse på andre planer eller programmer, herunder også planer og programmer, som indgår i et hierarki?	Ingen væsentlig indflydelse.
Er der miljøproblemer af relevans for planen eller programmet?	Der skal sikre fokus på trafikstøj ift. boligerne. Dette er et velkendt forhold for byfortætningsprojekter og det forventes at kunne løses med traditionelle løsninger.
Vil planen eller programmet påvirke gennemførelsen af anden miljølovgivning, der stammer fra en EU-retsakt (f.eks. planer og programmer i forbindelse med affaldshåndtering eller vandbeskyttelse)?	Nej.
Indvirkning og berørte områder	
Planens indvirkning - sandsynlighed, varighed, hyppighed og reversibilitet?	Den ændrede lokalplan vil med stor sandsynlighed medføre nyt byggeri, hvilket må anses for en irreversibel påvirkning.
Indvirkningens kumulative karakter?	Sammen med den øvrige byudvikling i Glostrup skaber den ændrede planlægning en kumulativ virkning i forhold de samlede trafikmængder på de overordnede veje. Vurderes mere detaljeret i miljørapporten Kumulative effekter af beregnet fremtidig trafik fra andre områder medtages

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Indvirkningens (national)grænseoverskridende karakter?	Ingen.
Er der fare for menneskers sundhed og miljøet (f.eks. på grund af ulykker)?	<p>Der vurderes ikke på nuværende tidspunkt at være forhold, i den planlagte ombygning af grunden, der bevirker en særlig risiko for eks. trafikulykker sammenlignet med den eksisterende situation på grunden i dag.</p> <p>Generelt forbedres forhold for fodgængere og cyklister.</p> <p>Der kan dog være en mindre problematik mellem bakkende lastbiler ifm. varelevering til den nye COOP 365 Discount butik og krydsende fodgængere mellem karréen og P-huset. Derfor lægges der bl.a. op til, at varelevering kun må ske i tidsrum, hvor der forventes et ubetydeligt/lavt niveau af fodgængere, og at indretningen af færdselsarealerne desuden tilgodeser problematikken.</p> <p>Generelt søges der i øvrigt at udforme vejarealer, der ikke lægger op til høj hastighed og at henvise fodgængere til naturlige og trygge krydsningspunkter. Herudover er der tiltænkt foranstaltninger for at undgå unødvendig, gennemkørende trafik på tværs af P-husets p-areal i terræn.</p> <p>Ovenstående er yderligere i beskrevet i Trafikanalyse, ref. /4/.</p>
Hvad er indvirkningens størrelsesorden og rumlige udstrækning (det geografiske område og størrelsen af den befolkning, som kan blive berørt)?	<p>Rumlig udstrækning:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samlet grundareal: ca. 12.800 m². • Boligareal: ca. 19.800 m². • Antal bolig enheder: ca. 277 stk. <p>Indvirkningen forventes af ringe omfang og der forventes ikke væsentlig påvirkning udenfor Glostrup Kommunes grænser.</p>
Hvad er værdien og sårbarheden af det område, som kan blive berørt. Dette som følge af enten: Særlige karakteristiske naturtræk, kulturarv, overskridelse af miljøkvalitetsnormer/grænseværdier eller intensiv arealudnyttelse	Den eksisterende bebyggelse er fra 1960-erne, delvist 1990-erne, og er nedslidt. Ingen oplysninger om bevaringsværdige bygninger eller lignende.
Hvad er indvirkningen på områder eller landskaber, som har en anerkendt beskyttelsesstatus på nationalt plan, fællesskabsplan eller internationalt plan?	Ingen væsentlige indvirkninger.

4 Referencer

- /1/ "Diget, Glostrup", RUM Arkitekter, 21. september 2022.
- /2/ "Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter", LBK nr. 1976, 27. oktober 2021.
- /3/ "Diget, Glostrup. NO_AKU_N01_Trafikstøjsnotat", AFRY for AG Gruppen, 28. november 2022.
- /4/ "Diget, Glostrup. Trafikanalyse", AFRY for AG Gruppen, 30. november 2022.

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Bilag 1

Situationsplan med placering af bygninger samt disponering af udearealer

(2. december 2022)





Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

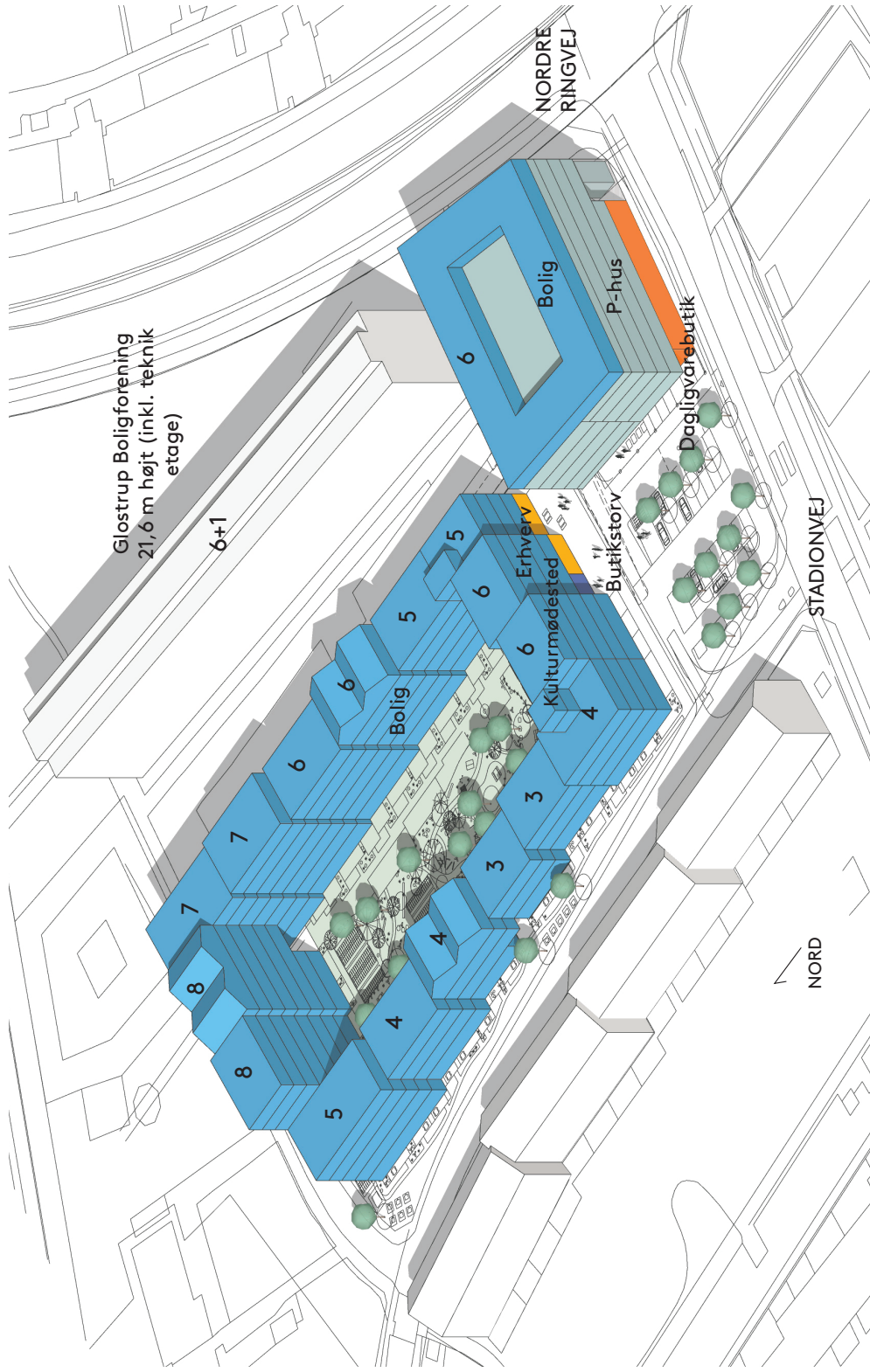
Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Bilag 2

Plan med etagehøjder og anvendelsestyper

(fra ref. /1/)



Boligareal : ca.19.800m²
 (+ 75 m² affaldsrum)
 Antal bolig enheder: 277



Kultur mødested : 80 m²



Liberalt erhverv : 200 m²



Dagligvarebutik : ca.1090 m²



Parkeringshus : ca.6550 m²



Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Bilag 3

Kriterier for miljøvurdering

(ref. /2/, bilag 3)

Kriterier for bestemmelse af den sandsynlige betydning af den indvirkning på miljøet, der er omhandlet i § 10

(Miljøvurderingsdirektivets bilag II)

- 1) Planernes og programmernes karakteristika, idet der navnlig tages hensyn til:
 - i hvilket omfang planen eller programmet kan danne grundlag for projekter og andre aktiviteter med hensyn til beliggenhed, art, størrelse og driftsbetingelser eller ved tildeling af midler,
 - i hvilket omfang planen har indflydelse på andre planer eller programmer, herunder også planer og programmer, som indgår i et hierarki,
 - planens eller programmets relevans for integreringen af miljøhensyn specielt med henblik på at fremme bæredygtig udvikling,
 - miljøproblemer af relevans for planen eller programmet
 - planens eller programmets relevans for gennemførelsen af anden miljølovgivning, der stammer fra en EU-retsakt (f.eks. planer og programmer i forbindelse med affaldshåndtering eller vandbeskyttelse).
- 2) Kendetegn ved indvirkningen og det område, som kan blive berørt, idet der navnlig tages hensyn til:
 - indvirkningens sandsynlighed, varighed, hyppighed og reversibilitet
 - indvirkningens kumulative karakter
 - indvirkningens grænseoverskridende karakter
 - faren for menneskers sundhed og miljøet (f.eks. på grund af ulykker)
 - indvirkningens størrelsesorden og rumlige udstrækning (det geografiske område og størrelsen af den befolkning, som kan blive berørt)
 - værdien og sårbarheden af det område, som kan blive berørt som følge af:
 - særlige karakteristiske naturtræk eller kulturarv
 - overskridelse af miljøkvalitetsnormer eller -grænseværdier
 - intensiv arealudnyttelse
 - indvirkningen på områder eller landskaber, som har en anerkendt beskyttelsesstatus på nationalt plan, fællesskabsplan eller internationalt plan.

Miljøforhold

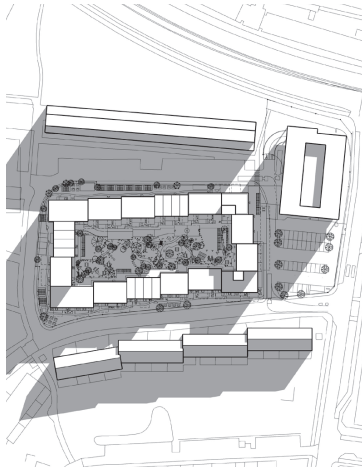
Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

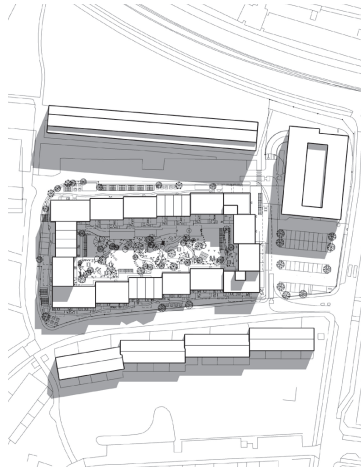
Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

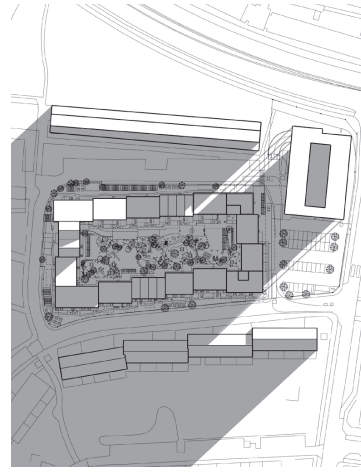
Bilag 4
Skyggediagrammer
(2. december 2022)



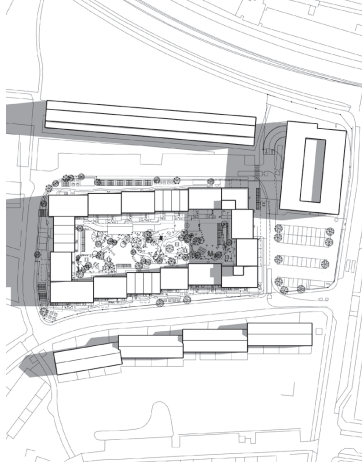
20. marts kl. 9



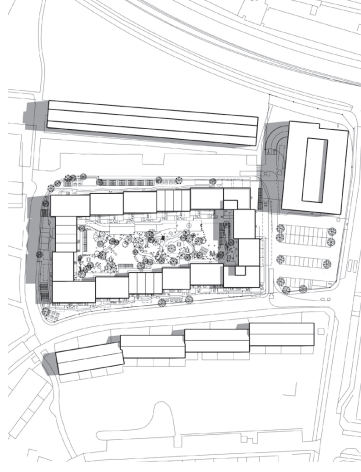
21. juni kl. 9



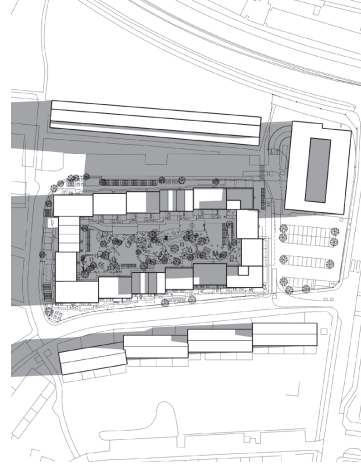
22. december kl. 9



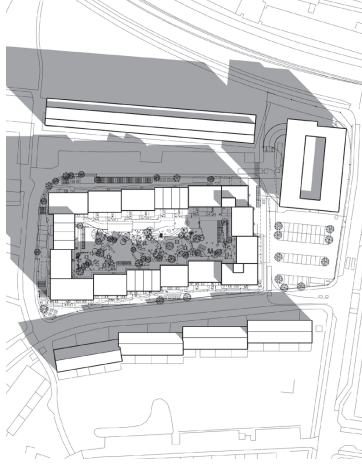
20. marts kl. 12



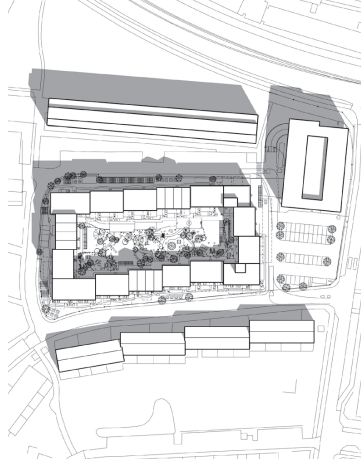
21. juni kl. 12



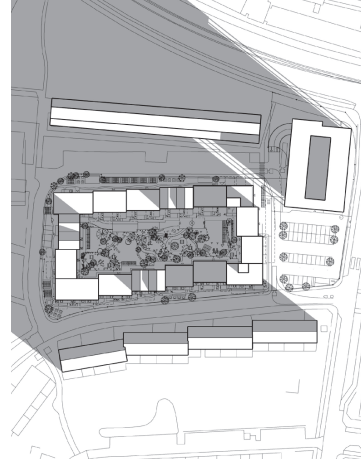
22. december kl. 12



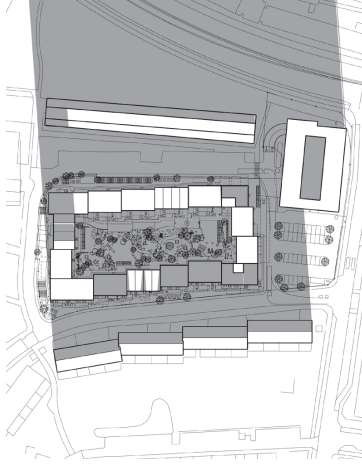
20. marts kl. 15



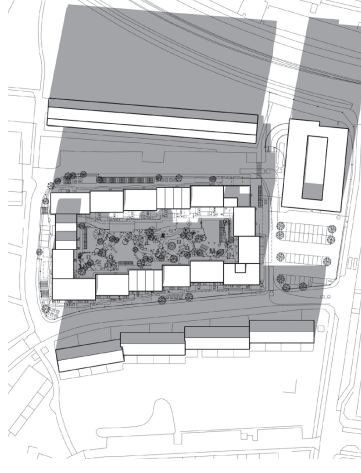
21. juni kl. 15



22. december kl. 15



20. marts kl. 18



21. juni kl. 18



22. december kl. 18

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Bilag 5

Endeligt høringssvar – Hovedstadens Letbane



Glostrup Kommune
Center for Miljø og Teknik
Rådhusparken 2
2600 Glostrup

Brevet er fremsendt pr. mail til miljo.teknik@glostrup.dk
Att.: Rasmus Hansen

**Hovedstadens Letbanes bemærkninger til afgrænsning af miljøvurdering -
Lokalplan GL75.2 - Etageboligprojekt på Diget**

Hovedstadens Letbane har den 23. december 2022 modtaget anmodning om udtalelse i forbindelse med høring om afgrænsning af miljøvurdering ifm. Lokalplan GL75.2 – Etageboligprojekt på Diget.

Lokalplanen har til formål at muliggøre en boligkarré, et P-hus med dagligvareforretning og et butikstov.

Hovedstadens Letbane har gransket det fremsendte materiale og har ingen bemærkninger hertil.

Hvis kommunen har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Hovedstadens Letbane på mailadressen byggeprojekt@m.dk.

Med venlig hilsen

Caroline Christiansen
Eksterne Byprojekter

**Hovedstadens
Letbane**

Metrovej 5
DK-2300 København S
dinletbane.dk

T +45 3311 1700
E info@dinletbane.dk

2023-01-16

Miljøforhold

Sagsnummer : 17825

Dato : 02/02/2023

Afgrænsningsnotat for miljøvurderingsrapport

Revision : C

Bilag 6

Endeligt høringssvar – Albertslund Kommune



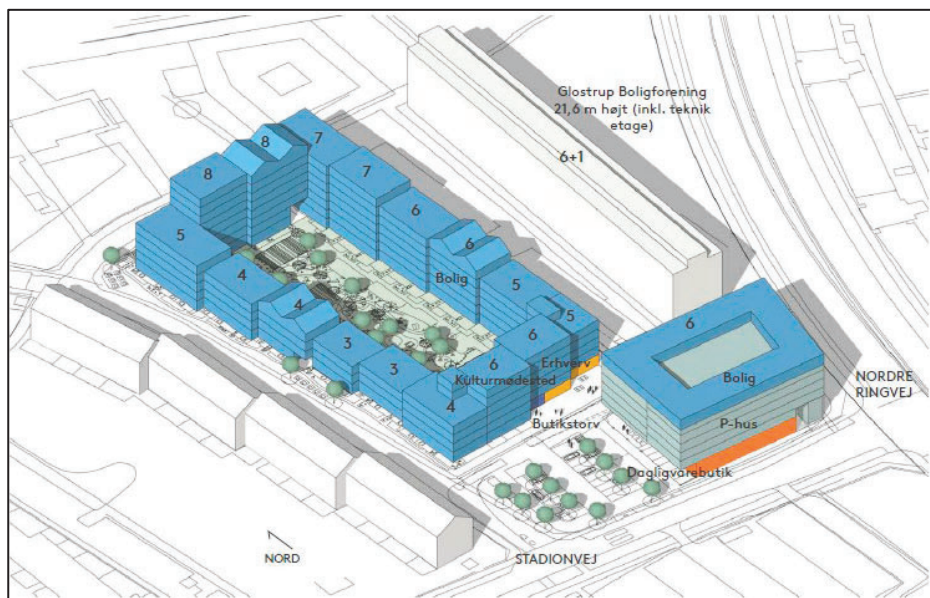
Glostrup Kommune
Center for Miljø og Teknik
Rådhusparken 2
2600 Glostrup
miljo.teknik@glostrup.dk

Att.: Rasmus Hansen
rasmus.hansen@glostrup.dk

Lokalplan GL75.2: Albertslund Kommunes bemærkninger til udkast til afgrænsningsnotat

Dato: 16. januar 2023
Sags nr.: 09.40.05-K04-1-23

Først og fremmest takker Albertslund Kommune for det fremsendte materiale, som viser et spændende projekt, der ligger lige ud til Nordre Ringvej (Ring 3)



Figur 1: Illustration fra det fremsendte skitseforslag.

Skitseforslaget

Af skitseforslaget fremgår det, at det samlede boligareal er omkring 19.800 m² og at der kommer 277 boliger, hvor kravet for [Glostrup Kommunes principielle retningslinjer for nybyggeri af marts 2020](#) omkring en gennemstørrelse af bolig på cirka 75 m² er opfyldt.

Beregningen af den samlede parkering fremgår ligeledes af skitseforslaget:

Bilparkering	
Bilparkering (Bolig 1 pr. enhed)	277
Bilparkering (Dagligvarer 1 pr. 33 m ² salgsareal)	24
Bilparkering (Liberalt erhverv 1 pr. 50 m ²)	4
I alt efter dobbeltudnyttelse ved Kommunens procentsatser (Inkl. handicap pladser jf. Principielle retningslinjer for nybyggeri)	288

BY, KULTUR, MILJØ & BESKÆFTIGELSE

Plan, Byg & Miljø Plan

Albertslund Kommune
Nordmarks Allé 1
2620 Albertslund

albertslund@albertslund.dk
T 43 68 68 68



Udkast til afgrænsningsnotat for miljørapport til Lokalplan GL75.2 – Etageboliger på Diget

Miljøparametre

I udkast til afgrænsningsnotatet for miljørapporten fremgår følgende i afsnittet om miljøparametre i emnet "Trafik":

Ved screeningen skal konsekvenserne ved planens gennemførelse vurderes for følgende faktorer både i og uden for lokalplanområdet:	Ikke relevant	Ikke væsentlig	Væsentlig	Begrundelse for vurdering	Håndtering
Trafikmønstre; trafikmængder, transportbehov, fordeling mellem typer af trafikanter etc.			X	Trafikmønstret/trafikmængderne vil ændres som følge af de planlagte ændringer fra en primært erhvervspræget grund til en grund, der i højere grad er præget af boligbyggeri.	Vurderes mere detaljeret i miljørapporten

Af ovenstående fremgår ikke hvilken turrategrundlag og/eller metode, der anvendes i denne trafikvurdering – f.eks. er det Vejdirektoratets turrater af 1. september 2020, der ligger til grund for beregninger?

Endvidere fremgår ej heller noget om [Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b](#) hvoraf det fremgår, at:

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

Det er Albertslund Kommunes vurdering, at nærværende projekt med 277 bolig plus erhverv kan påvirke de trafikale forhold omkring Hersted Industripark.

Under samme emne om Trafik kan følgende læses:

Ved screeningen skal konsekvenserne ved planens gennemførelse vurderes for følgende faktorer både i og uden for lokalplanområdet:	Ikke relevant	Ikke væsentlig	Væsentlig	Begrundelse for vurdering	Håndtering
Energiforbrug; ændringer i forbrug, effektivisering af drift etc.		X			Der forventes ikke væsentlige ændringer i trafikintensiteten, og dermed heller ikke i energiforbrug i forbindelse hermed.

Det fremgår af skitseforslaget, at der vil komme 288 parkeringspladser og dermed mulighed for mindst 288 biler til og fra området, og derfor er sætningen omkring, at *"Der forventes ikke væsentlige ændringer i trafikintensiteten"*, bemærkelsesværdig, især når det er besluttet, at der skal udarbejdes en trafikredegørelse jf. ovenstående tabel.



Sandsynlige indvirkninger på miljøet

I udkast til afgrænsningsnotatet for miljørapporten fremgår følgende i afsnittet om "Sandsynlige indvirkninger på miljøet":

Planens karakteristika	
I hvilket omfang har planen indflydelse på andre planer eller programmer, herunder også planer og programmer, som indgår i et hierarki?	Ingen væsentlig indflydelse.

Det undrer Albertslund Kommune, at hverken planerne for Glostrup Hospital eller andre planer langs med Nordre Ringvej (Ring 3), herunder byudviklingen af Hersted Industripark, vurderes at blive påvirket af, at der kommer yderligere 277 nye boliger plus en dagligvarebutik.

Endvidere står der følgende under "Indvirkningens kumulative karakter":

Indvirkning og berørte områder	
Indvirkningens kumulative karakter?	Sammen med den øvrige byudvikling i Glostrup skaber den ændrede planlægning en kumulativ virkning i forhold de samlede trafikmængder på de overordnede veje. Vurderes mere detaljeret i miljørapporten

I ovennævnte refereres der kun til byudviklingen i Glostrup Kommune, og der inddrages således ikke de kumulative virkninger af byudviklingen i Albertslund Kommune f.eks. byomdannelsen af Hersted Industripark.

Overvågning

I udkast til afgrænsningsnotat refereres der til, at en miljørapport jf. miljøvurderingsloven bilag 4 ([LBK nr. 4 af 03/01/2023](#)) skal behandle emnet overvågning.

Det fremgår ikke af det fremsendte udkast til afgrænsningsnotat hvilke forhold, der skal overvåges, selvom det fremgår af "[Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune om indsigelse i henhold til planlovens § 29 b](#)" under punkt 5.2, at:

"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"



Opsamling

Albertslund Kommune vil anbefale, at der i det endelige afgrænsningsnotat for miljørapport til Lokalplan GL75.2 – *Etageboliger på Diget* bliver indarbejdet følgende:

- En præcisering af hvilke turrater, der skal være grundlaget for trafikredegørelsen.
- At trafikredegørelsen belyser dette projekt med de af 277 boliger plus detailhandel afledte trafikale konsekvenser i forhold til trafikafvikling på Nordre Ringvej (Ring 3), herunder konsekvenserne for udvidelsen af Glostrup Hospital og byudviklingen i Albertslund Kommune og især byomdannelse af Hersted Industripark.
- At de kumulative virkninger i forhold til den øvrige byudvikling langs med Nordre Ringvej (Ring 3) herunder udvidelsen af Glostrup Hospital og byudviklingen i Albertslund Kommune og især byomdannelse af Hersted Industripark inddrages i miljørapporten.
- At der under emnet overvågning henvises til og inddrages de forhold omkring monitorering af de trafikale forhold, der fremgår af "[Den politiske aftale mellem Glostrup Kommune og Albertslund Kommune om indsigt i henhold til planlovens § 29 b.](#)

Albertslund Kommune ser frem til at blive indbudt til et godt og konstruktivt samarbejde omkring at opstille et monitoreringsprogram og implementeringen heraf for byudviklingsprojekter langs Nordre Ringvej i Glostrup Kommune jf. ovennævnte politiske aftale mellem kommunerne.

Med venlig hilsen

Flemming Fryd
Byplanlægger & miljøvurderingsspecialist

E-mail: flemming.fryd@albertslund.dk

Mobil: 30 70 48 54

Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision :

Bilag 2

Situationsplan med placering af bygninger samt disponering af udearealer

(2. december 2022)

Diget

Diget

Diget

Stadionvej



Miljørapport

Sagsnummer : 17825
Dato : 23/03/2023
Revision :

Bilag 3

Diget, Glostrup, Trafikanalyse (rev. 0 af 30. november 2022)



Diget, Glostrup Trafikanalyse



Udarbejdet af: Matilda Porsö og
Mads Skov Thomsen
Kontrolleret af: Lasse Bredtved
Lunde-Christensen

Dato: 30-11-2022
Rev. GK-RH

Rev. 0

Indholdsfortegnelse

1	Indledning	3
1.1	Formål	3
1.2	Planområdets afgrænsning	4
1.3	Eksisterende forhold	5
1.3.1	Diget Butikstov	5
1.3.2	Etageejendom – Glostrup Boligselskab.....	6
1.3.3	Internt vejareal og veje der grænser op til planområdet.....	6
1.4	Planlagt udvidelse med boliger og erhverv.....	8
2	Estimeret trafik i 2027-scenarie	9
2.1	Følsomhedsanalyse.....	12
3	Kapacitet ifm. kryds.....	13
4	Parkeringsforhold	15
4.1	Bilparkering	15
4.2	Cykelparkering.....	16
5	Arealer for cyklister og fodgængere	17
5.1	Mindskning af risiko for gennemkørende trafik	17
5.2	Trafiksikkerhed ifm. varelevering	18
6	Konklusion.....	20
7	BILAG	21
7.1	Estimeret trafik til/fra eksisterende Diget Butikstov	21
7.2	Estimeret trafik til/fra eksisterende etageejendom.....	22
7.3	Estimeret trafik til/fra P-hus	23
7.4	Estimeret trafik til/fra Karré.....	23
7.5	Servitut for parkering	24
7.6	Planlagt udformning af planområde	28

1 Indledning

1.1 Formål

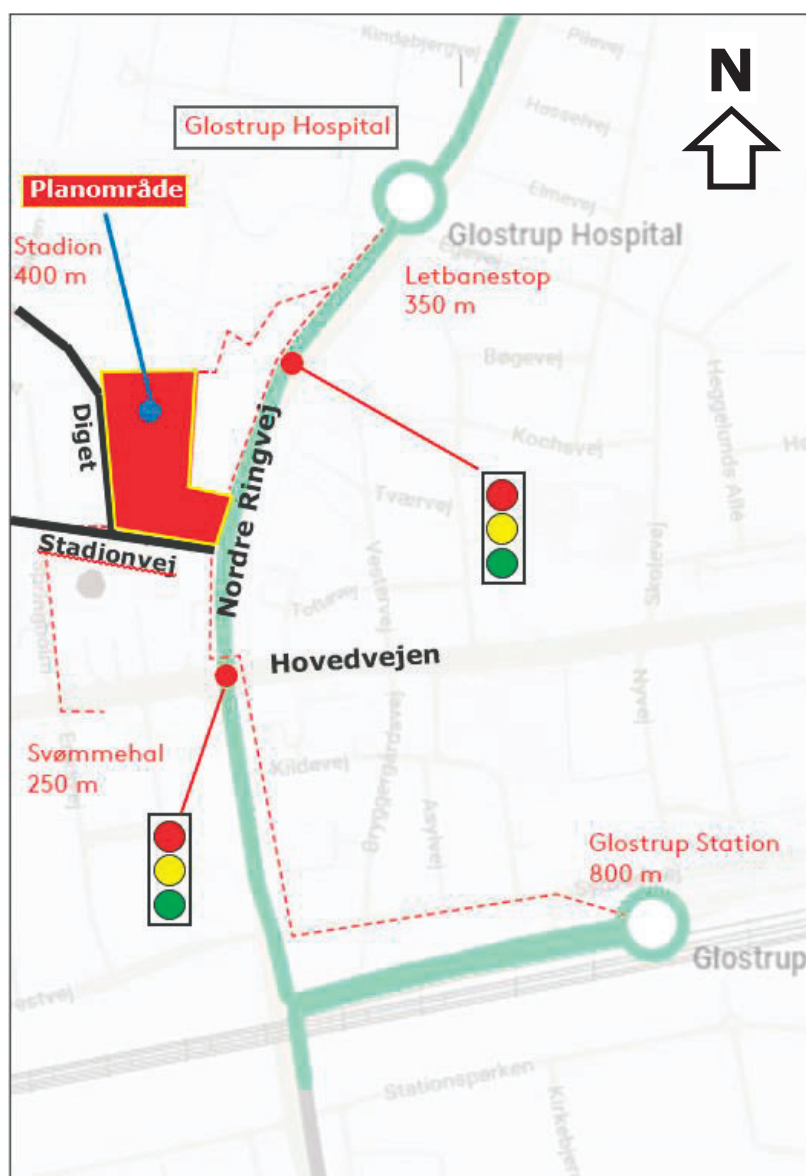
Nærværende trafikanalyse for planområdet har konkret til formål at belyse følgende spørgsmål:

- 1. Hvor meget trafik vil det nye planområde med boliger og erhverv generere?*
- 2. Giver trafikken anledning til kapacitetsproblemer?*
- 3. Er parkeringsforholdene planlagt?*
- 4. Hvordan er trafiksikkerheden indtænkt i udformningen?*

Som led i trafikanalysen er der beregnet estimater på fremtidens trafik fra planområdet – dette primært for at undersøge, om AG-gruppens nuværende oplæg til områdets indretning med boliger og erhverv, herunder bl.a. en dagligvarebutik, samt indretning af p-pladser m.m., kan medføre en tilfredsstillende afvikling af trafikken hhv. internt og til/fra området via Diget og Stadionvej.

1.2 Planområdets afgrænsning

I Figur 1 nedenfor fremgår afgrænsning af planområdet, der har Nordre Ringvej (O3) på østlig side, Stadionvej på sydsiden og Diget på vestsiden. Når letbanen på Nordre Ringvej forventes at stå færdig i 2025¹, vil der være placeret et letbanestop ca. 350 m fra planområdet, der desuden ligger forholdsvis tæt på det lokale knudepunkt for kollektiv trafik ved Glostrup Station, ca. 800 m. væk.



Figur 1: Illustration af planområde, faciliteter og veje i nærområdet.

Nærværende trafiknotat afgrænser sig konkret til at vurdere og analysere på trafikken indenfor selve planområdet, markeret med rødt på Figur 1. Idet det er svært at se på planområdet isoleret set, er der imidlertid gjort visse betragtninger på aspekter, der ligger udover planområdet eller i direkte tilknytning hertil.

¹ <https://www.dinletbane.dk/da/foelg-byggeriet/tidsplan/>

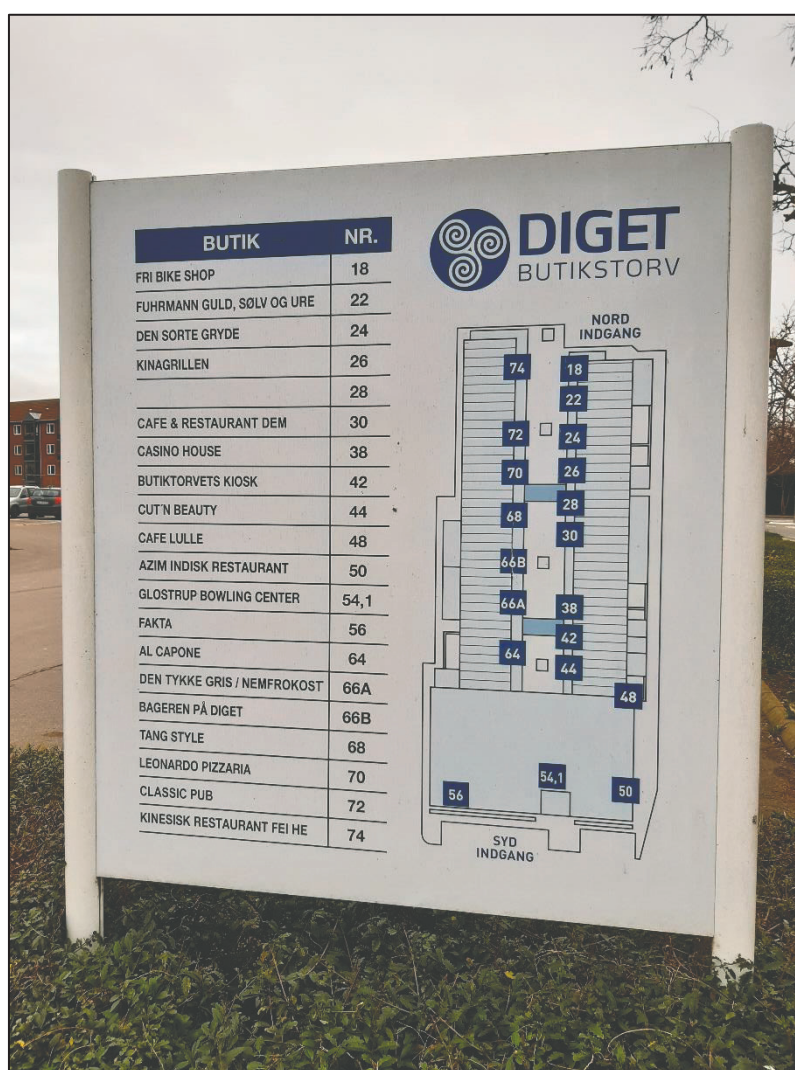
1.3 Eksisterende forhold

I nedenstående underafsnit er det beskrevet, hvordan de eksisterende forhold er på selve planområdet, men også arealer, der grænser op hertil. Dette både mht. betydende bygninger og veje.

1.3.1 Diget Butikstorv

I dag er planområdets primære funktion at være butikstorv for en lang række forskellige mindre og mellemstore erhverv. Se butikslisten på

Figur 2. Fakta er i dag omdannet til en COOP 365 Discount butik – en butik der i øvrigt bibeholdes i området fremover, blot med en ny placering. Netop dagligvarebutikken vurderes i dag at være en af de primære kilder til trafik til/fra planområdet.



Figur 2: Butikssammensætning på Diget Butikstorv (billede taget 16.11.2022).

Som det fremgår af butikslisten på Figur 2, er der i dag en meget bred vifte af erhverv på Diget Butikstorv – dog synes der umiddelbart at være en større andel af arealer med caféer/restauranter/fastfood, der formodentligt primært genererer trafik i aftentimerne. Dette formodes også at være tilfældet for Glostrup Bowlingcenter, der er beliggende i butikstorvet sydlige ende ved siden af COOP 365 Discount butikken.

1.3.2 Etageejendom – Glostrup Boligselskab

Adgangsvejene til butikstorvet giver endvidere adgang til en eksisterende 6 etagers ejendom, nord-sydvendt, der grænser direkte op til Nordre Ringvej på adresserne Diget nr. 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14 og 16. Etageejendommen, der er ejet af Glostrup Boligselskab, er markeret med blå og planområdet med rødt på Figur 3. Det bemærkes, at der nedenfor etageejendommen i dag er placeret parkeringsbåse på vestsiden af bygningen, der grænser op til planområdet, men altså ikke indgår heri.



Figur 3: Eksisterende 6 etagers ejendom (BLÅ), der grænser op til planområder (RØD).

1.3.3 Internt vejareal og veje der grænser op til planområdet

De to veje, der grænser op til planområdet, er hver især indrettet til et lavt hastighedsniveau, se billederne på Figur 4 og Figur 5.

I starten af Stadionvej (set fra Nordre Ringvej) påbegyndes en 40 km/t hastighedszone, der også gælder for Diget og øvrige veje i området. På Diget og Stadionvej er der konkret placeret hastighedsdæmpende foranstaltninger (bump) for ca. hver 100-150 m vejstrækning.

Fra både Diget og Stadionvej er der i dag ind- og udkørsler til planområdet, hhv. 3 fra/til Diget og 1 til/fra Stadionvej. Kun på Stadionvej er der særskilte cykelstier, mens der på begge veje er fortov i begge sider af vejen.



Figur 4: Stadionvej - vejudformning.



Figur 5: Diget - vejudformning.

Der er ingen hastighedsdæmpende foranstaltninger på de interne vejarealer tilknyttet Glostrup Butikstorv, Diget eller på den østlige gren af Diget. De to længste vejstrækninger langs butikstorvet fremgår af Figur 6. Butikstorvets udenomsarealer er i dag i høj grad præget af parkeringsmuligheder udover selve vejstrækningerne rundt i området.



Figur 6: Interne vejarealer på Diget butikstorvs område. Til venstre ses vejareal på østsiden. Til højre ses vejarealet vest for butikstorvet. Begge billeder er taget i nordlig retning.

På planområdet er der i dag etableret fortov på østsiden af butikstorvets bygningsmasse samt oppe langs med den nordlige grænse af planområdet. Herudover er der tilgængelige fortovsarealer syd og vest for bygningsmassen, placeret i forbindelse med selve vejtracéet for hhv. Stadionvej og Diget.

1.4 Planlagt udvidelse med boliger og erhverv

Fordelingen mellem boliger og erhverv planlægges ændret i retning af et egentligt boligområde, hvor der vil være et langt mindre omfang af butikker/erhvervs i område sammenlignet med i dag. På nuværende tidspunkt planlægges området indrettet som vist på Figur 7 og nærmere angivet i Tabel 1.

Dagligvarebutikken, Coop 365 Discount, flyttes til stueetagen i bygningen "P-hus", der endvidere, udover at have funktion som P-hus i 4 etager, også har en beboelsesetage i toppen af bygningen. Coop 365 Discount butikken er planlagt at have et butiksareal på størrelse med i dag. Udover arealer til dagligvarebutikken, angivet i Tabel 1, er der desuden tilknyttet en varegård på 71 m².



Figur 7: Planlagt udformning af planområdet med karre inkl. boliger og erhverv (brun bygning til venstre) samt et P-hus, der samtidig huser dagligvarebutik i stueetagen og boliger i øverste etage (til højre). Illustration er tegnet af Rum arkitekter.

Karré:	Antal boliger	Erhvervsareal:
Etageboliger	250 stk.	-
Erhverv (blandet) *	1 stk.	600 m ²
P-hus:	Antal boliger	Erhvervsareal:
Etageboliger	23 stk.	-
Dagligvarebutik	1 stk.	1200m ²
	Sum boliger:	Sum erhvervsareal:
	273 stk.	1.800 m²

Tabel 1: Arealopgørelse af planområdet (Karré og P-hus) mht. boliger og erhverv.

* Der opretholdes mulighed for blandet erhvervs sammensætning på erhvervsarealet i Karréen. Der kunne eks. være tale om en blanding af kontorareal og areal til en cafe/pizzeria, men dette er ikke endeligt klarlagt.

2 Estimeret trafik i 2027-scenarie

Som følge af den planlagte karrebebyggelse forventes den genererede trafik til/fra vejen at ændres ift. i dag. For at danne et billede af, hvilken indflydelse ændringerne vil medføre, er der foretaget et estimat for hhv., hvordan trafikken er i dag, og hvordan den bliver i fremtiden i det forventede åbningsår, 2027, med planområdets nye udformning. Heri medregnet, at den eksisterende etageejendom ud til Nordre Ringvej opretholdes som i dag. Det er til information valgt at se bort fra at estimere trafikken til/fra materielgården og garager, der er beliggende nord for etageejendommen i dag, idet disse funktioner kun forventes at generere ubetydelig og formodentligt kun intern trafik i planområdet.

Som udgangspunkt for estimererne er der indhentet trafiktal, som angivet i Tabel 2, hvoraf udvalgte tællinger er anvendt i selve estimererne. Der fremgår både tal for ÅDT (Årsdøgntrafik) og HDT (Hverdagsdøgntrafik) fra tælleåret samt fremskrivning af disse trafiktal til det forventede åbningsår, 2027.

Det bemærkes, at det i estimatet på trafikken er valgt at anvende en fremskrivningsfaktor på 1 % pr. år, hvilket er nævnt i et notat, som ViaTrafik har lavet for Glostrup Kommune ². En fremskrivningsfaktor på 1 % vurderes at være retvisende for det såkaldte Stadionkvarter ³, som planlægningsområdet er en del af, idet Stadionkvarteret generelt vurderes at være tæt på fuldt udbygget og derfor ikke forventes at bibringe til væsentligt mere lokaltrafik fremover. De mindre lokalveje i boligkvarteret vurderes primært at afvikle den lokale trafik til/fra boliger, idet vejene ikke er oplagte at anvende for den gennemkørende trafik, der i stedet afvikles på de større trafikveje/hovedfærdselsårer i kommunen – eks. Hovedvejen og Nordre Ringvej.

Lokalitet:	Årstal:	Trafiktal (ÅDT)	Trafiktal (HDT)	Trafiktal (ÅDT) - 2027	Trafiktal (HDT) - 2027
Diget (ud for nr.13)	2019	1.164	1.271	1.260	1.376
Stadionvej (ud for nr. 27)	2017	2.530	2.809	2.795	3.103
Nordre Ringvej (ml. Egevej og Vestervej)	2018	15.273	17.435	16.704	19.068

Tabel 2: Estimat på trafik i 2027 på veje, der grænser op til planlægningsområde.

Det fremgår af tabellen, at der udelukkende er inkluderet trafiktal fra tælleår forud for Corona-krisen, der som bekendt startede i 2020. Dette for at undgå misvisende tællinger, hvor trafikken er reduceret i størrelse sammenlignet med en normaltilstand. De anvendte trafiktal vurderes derfor at give et fornuftigt grundlag at fremskrive trafikken ud fra.

Hertil kommer de fremtidige, trafikale forhold, som ikke er indregnet i trafiktallene. Hvilke trafikale forhold, det drejer sig om, og hvordan de enkeltvist påvirker den samlede trafikmængde fremover (+/-/0), fremgår af Tabel 3 herunder. Under "Kommentar", fremgår det desuden, hvad der specifikt er estimeret/skønnet ifm. dette notat.

² "GK Forudsætningsnotat 160421", Viatrafik, d.16.04.2021.

³ https://www.dingeo.dk/almennyttigbolig/afdeling/glostrupboligselskab_9stadionkvarteret

Påvirkninger (+/÷/0)			Trafikalt forhold	Kommentar
+			1. Bebyggelse med Karré (boliger+erhverv)	Estimeret
+			2. Bebyggelse med P-hus (boliger+erhverv+parkering)	Estimeret
	÷		3. Reduktion ifm. etablering af letbane og nærhed til letbanestop	Skønnet
	÷		4. Fjernelse af Diget Butikstov (erhverv+butikker)	Estimeret
		0	5. Eksisterende 6.etagesejendom	Estimeret

Tabel 3: Trafikale påvirkninger for øget, reduceret eller bibeholdt trafik på Diget.

Generelt vil der genereres ny trafik ifm. bebyggelse af grunden ved Diget, mens trafik fra nedlagte funktioner modsat indgår som en reduktion. Bibeholdte funktioner medregnes både for eksisterende situation og den fremtidige trafiksituation med ny bebyggelse. Herudover forventes der en mindre reduktion i den fremtidige trafik som følge af nærhed til et kommende letbanestop og letbanen i øvrigt.

Med udgangspunkt i tal for planlagte boliger og erhverv, som angivet i Tabel 2, og erfaringsmæssige tal for, hvad disse typer turformål genererer af trafik, er der indledningsvist foretaget et estimat på spidstimetrafikken, morgen og eftermiddag, i et 2027-scenarie.^{4,5,6,7}

Resultater inkl. mellemregninger, overordnede antagelser og forudsætninger er nærmere beskrevet i afsnit 7.1, 7.2, 7.3 og 7.4 i BILAG. En opsummering af resultaterne på den samlede trafik i 2027, der genereres hhv. i morgen- og eftermiddagsspidsstimen fra planlægningsområdet, fremgår af Tabel 4 og Tabel 5.

⁴ Turrater, Areal og planlægning, Vejdirektoratet, 2020.

⁵ Turraterprojekt i Aalborg Kommune, En opkvalificering af turrater gældende i Aalborg Kommune, COWI, 2011.

⁶ "GK Forudsætningsnotat 160421", Viatrafik, d.16.04.2021.

⁷ <https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/1999/87-7909-182-2/html/kap06.htm>

Trafikale forhold (Morgen):	Antal køretøjer			Kommentar:
	I dag	Nyt område u/reduktion for letbane	Nyt område m/ 5 % reduktion for letbane	
Karrè Etageboliger		60	57	
Karrè Erhverv		46	44	
P-hus Etageboliger		8	6	
P-hus Erhverv		131	124	
Eksisterende grund Etageboliger	23	23	22	Indgår både i eksisterende og fremtidig situation.
Eksisterende grund (Coop 365 Discount) Dagligvarebutik	92			
Eksisterende grund, Butikstov Blandet erhverv	119			
Forventet ÅDT i morgenspids-time i 2027:	<u>234</u>	<u>268</u>	<u>253</u>	8 % vækst i fremtidig situation (inkl. letbane) sammenlignet med i dag.

Tabel 4: Estimeret trafik fra planområde fra eksisterende udformning på Diget Butikstov samt fra udbygget version i 2027 i en morgenspidstid.

Trafikale forhold (Eftermiddag):	Antal køretøjer			Kommentar:
	I dag	Nyt område u/reduktion for letbane	Nyt område m/ 5 % reduktion for letbane	
Karrè Etageboliger		86	81	
Karrè Erhverv		92	87	
P-hus Etageboliger		8	8	
P-hus Erhverv		262	249	
Eksisterende grund Etageboliger	33	33	31	Indgår både i eksisterende og fremtidig situation.
Eksisterende grund (Coop 365 Discount) Dagligvarebutik	185			
Eksisterende grund, Butikstov Blandet erhverv	208			
Forventet ÅDT i eftermiddagsspids-time i 2027:	<u>425</u>	<u>481</u>	<u>456</u>	7 % vækst i fremtidig situation (inkl. letbane) sammenlignet med i dag.

Tabel 5: Estimeret trafik fra planområde fra eksisterende udformning på Diget Butikstov samt fra udbygget version i 2027 i en eftermiddagsspidsstid.

Som det fremgår af Tabel 4 og Tabel 5, er det estimeret, at der i såvel morgen- som eftermiddagssituationen vil ske en lille v i trafikbidraget fra planområdet sammenlignet med i dag. Den lille stigning skyldes primært at den kommende ny lokalplan fastlægger en reduktion af lokalcenterets omfang fra 3.000 m² butiksareal til 1.800 m².

Denne reduktion medfører en reduktion i potentiel kundetilstrømning og dermed også beregningsmæssigt en reduktion i trafikbelastning. Omvendt indeholder den kommende lokalplan også et meget større omfang boliger som samlet set bevirker en lille stigning i den beregnede trafik.

Det bør dog ligeledes påpeges, at der forekommer en relativt stor usikkerhed på estimatet, idet specielt trafikken fra planområdet nuværende meget blandede erhvervs sammensætning er kompliceret at estimere sig frem til. Der er således stor usikkerhed på de anvendte turrater i den forbindelse, der således kan være overestimeret.

2.1 Følsomhedsanalyse

For kort at belyse ovennævnte usikkerhed er der foretaget en følsomhedsanalyse på den generede trafik fra Diget Butikstorv ved at analysere på, hvad der sker, hvis trafikken herfra reduceres med 5-20% på hhv. Coop 365 Discount butikkens trafik og det samme for de øvrige, blandede erhverv. Øvelsen er foretaget både for den beregnede trafik i hhv. morgen- og eftermiddagsspidstimerne, og resultatet fremgår af Tabel 6.

Følsomhedsbetragtning		
Reduktion i trafik fra Coop 365 + øvrige erhverv på Diget butikstorv.	U/5% reduktion for letbane (M/E)	M/5% reduktion for letbane (M/E)
- 20 %	28/28	24/24
- 15 %	24/24	20/20
- 10 %	21/20	16/15
- 5 %	17/12	16/11

Tabel 6: Følsomhedsanalyse på trafik fra eksisterende Coop 365 Discount butik samt fra de øvrige blandede erhverv. M=Morgenspidstime og E=Eftermiddagsspidstime. Positive tal angiver stigning fra eksisterende tilstand til den nye udformning af planområdet.

Med 20% reduktion i trafikken fra det eksisterende Diget Butikstorv fås således en stigning på 24% i såvel morgenspidstimen som i eftermiddagsspidstimen fra eksisterende situation til den fremtidige situation med et omdannet planområde.

5.

3 Kapacitet ifm. kryds

I tilknytning til trafikberegningen og følsomhedsbetragtningen herpå er der foretaget en overordnet kapacitetsvurdering på den estimerede trafik, der forventes genereret fra planområdet efter omdannelsen. Til dette formål er der skønnet en fordeling af den estimerede trafik rundt på områdets interne veje samt på ind- og udkørsler mellem planområdet og de to eksisterende lokalveje, Stadionvej og Diget. Se placering af ind- og udkørsler på Figur 8 og fordelingen af ind- og udkørende trafik herpå i hhv. morgen- og eftermiddagsmyldretiden, som fremgår af Tabel 7.



Figur 8: Placering af ind- og udkørsler mellem planområdet til lokalvejnet. Grundlag for Illustration er tegnet af Rum arkitekter.

Kapacitetsvurdering (ind- og udkørsler)									
Placering af ind- og udkørsel:	Morgen:				Eftermiddag:				Kommentar:
	Ind:	%	Ud:	%	Ind:	%	Ud:	%	
1. Nordvestlig ind- udkørsel	10	25	30	75	49	75	16	25	Trafikken genereret fra etageboliger (Karré og P-hus) samt erhverv (Karré forventes fordelt med 30% mod ind- og udkørsel 1 og 70% mod "2. Sydvestlig ind- og udkørsel"
2. Sydvestlig ind- og udkørsel	25	25	74	75	113	75	38	25	Jf. kommentar ovenfor.
3. Sydlig ind- og udkørsel	86	25	29	75	144	60	96	40	10% af trafik til/fra P-areal i terræn forventes at køre videre ind i planområdet.
SUM:	253				456				

Tabel 7: Skønnet fordeling af ind- og udkørende trafik på planområdets 3 ind- og udkørsler.

Det er forudsat, at trafikken til og fra P-pladserne i terræn, ud for Coop 365 Discount primært afvikles via Stadionvej, og at kun et fåtal af køretøjerne (10%) fortsætter videre ind i området (3. Sydlig ind- og udkørsel). Desuden er der en forventning om, at langt størstedelen af den øvrige trafik, der genereres fra området afvikles via den sydligste ind- og udkørsel hertil (2. Sydvestlig ind- og udkørsel.). Her er der antaget en fordeling på 70% samt og kun 30% til nordvestlig ind- og udkørsel.

De angivne ind- og udkørende mellem planområdet og Diget samt mellem planområdet og Stadionvej spænder om morgenen mellem et antal på 10-86 indkørende køretøjer, når der ses på tværs af de tre ind- og udkørsler. Dette svarer til maksimalt 1 køretøj (indkørende) pr. ca. 40. sekund, hvilket ikke vurderes at nødvendiggøre en egentlig kapacitetsberegning. Det samme er tilfældet for de udkørende fra planområdet, hvor der maksimalt afvikles et køretøj pr. minut.

Eftermiddagsspidstimen spænder mellem 49-144 indkørende og 16-96 udkørende set på tværs af ind- og udkørslerne. Dette medfører, at der i den mest belastede ind- og udkørsel maksimalt afvikles 1 køretøj som indkørende pr. 25. sekund og maksimalt et køretøj som udkørende pr. 38. sekund. Som tilfældet med morgenspidstimen vurderes den estimerede trafik til/fra området dermed heller ikke isoleret set at medføre udfordringer kapacitetsmæssigt i eftermiddagsspidstimen.

Opsummerende for morgen- og eftermiddagsspidstimen er der således ikke noget, der tyder på, at omdannelsen af planområdet i sig selv bevirker køproblemer internt i planområdet eller indtil planområdet fra Diget og Stadionvej. Ej heller, hvis usikkerhederne på trafikestimaterne, omtalt i Afsnit 2.1, tages med i betragtning.

4 Parkeringsforhold

Projektområdet er lokaliseret 350 m fra en fremtidig letbanestation, når letbanen åbner i 2027, som omtalt i Afsnit 1.2, hvilket skaber gode forudsætninger for bæredygtig mobilitet.

4.1 Bilparkering

Antal bilparkeringspladser til projektet er beregnet ud fra Glostrups kommunes parkeringsnorm fra 2019⁸. Beregningen er foretaget af Rum Arkitekter ifm. projektet. Dobbeltudnyttelse af parkeringspladser er taget i betragtning for boligarealer, dagligvarebutik og erhverv. Bilparkeringen, der planlægges etableret i projektet, opfylder parkeringskravet, se Figur 9. Parkeringsefterspørgslen løses primært ved parkeringsmuligheder i et det planlagte parkeringshus på 4 etager, der er omtalt i Afsnit 1.4.

parkeringsopgørelse Diget			
Parkeringskrav	P-krav	faktor**	
boligarealer	277,0	100,0 %	277,0
dagligvarebutik	25,8	40,0 %	10,4
erhverv	5,4	5,0 %	0,3
I alt	308,2		287,7
**dobbeltudnyttelses faktor, ved hverdag aften			
Parkering i projekt		P-pladser	
Parkering ved Karre		6 (ikke indtegnet)	
Parkering torv		42	
Parkering i p-hus		240	
I alt		288	
**dobbeltudnyttelses faktor, ved hverdag aften			

Figur 9: Parkeringsopgørelse for bilparkering beregnet af Rum Arkitekter.

I en servitut fra 1994 (se BILAG, Afsnit 7.5) er det bestemt, at de, på ejendommene værende parkeringspladser, kan anvendes af hver af parterne omfattet af servituten, og pladser kan ikke nedlægges uden samtykke fra ejerne af de øvrige ejendomme og ej heller uden samtykke fra Glostrup kommune. Det er oplyst, at boligforeningen tilbydes ca. 40 erstatningspladser nord (1000 kvm.) for området ved ungdomsskolen, såfremt de ønsker det. Der tilbydes kun erstatning for den del af parkeringspladserne, som er tilknyttet Diget Butikstorv i dag. Den kantstensparkering, der ligger vest for Glostrup Boligselskabs eksisterende etageejendom, bibeholdes i fremtiden.

Det bemærkes i øvrigt, at handicapparkering er placeret centralt ift. funktioner i hhv. karréen og ifm. dagligvarebutikken for at højne tilgængeligheden mest muligt.

⁸ https://www.glostrup.dk/~media/borger/veje-trafik/parkering/Parkeringsnormer_pixi%202019%20til%20C3%A6g%201_2.ashx?la=da

4.2 Cykelparkering

Antal cykelparkeringspladser er, ligesom bilparkeringspladserne, beregnet af Rum Arkitekter ud fra Glostrups kommunes parkeringsnorm fra 2019. Cykelparkeringen, der planlægges etableret i projektet, opfylder parkeringskravet, se Figur 10.

Parkeringskrav cykler	krav	beregning	
etageboliger	2,5 pr. bolig	2,5x212	530,0
ungdomsboliger	1,5 pr. bolig	1,5x65	97,5
dagligvare	1 pr. 50m ²	850 / 50	17,0
erhverv	1 pr. 40m ²	268 / 40	6,7
I alt			651,2
Cykelparkering i projekt			cykel P
Cykelparkering kantzoner ved Karre			160
Cykelparkering porrte i Karre			270
Cykelparkering gårdrum i Karre			64
Cykelparkering torv			30
Cykelparkering i p-hus			130
I alt			654

Figur 10: Parkeringsopgørelse for cykelparkering.

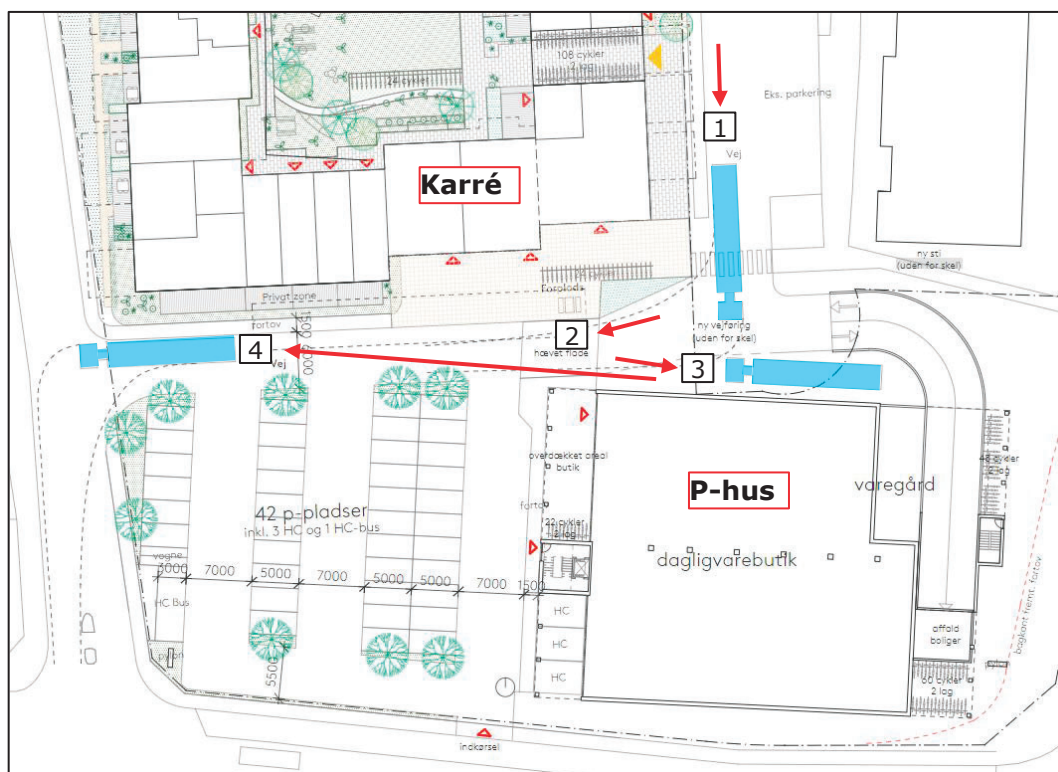
Cykelparkeringen planlægges fordelt relativt jævnt rundt i hele planområdet. Se placeringen af cykelparkeringen i Afsnit 7.6 i BILAG. Beboere i karréen forventes primært at anvende de cykelpladser, der er placeret i umiddelbar tilknytning til karréen, herunder i kantzonen til vejareal, i karréens porte og gårdrum.

Cykelpladserne, lokaliseret øst for parkeringshuset, forventes primært at blive anvendt af beboere i ungdomsboligerne i samme bygning. Her er der på nuværende tidspunkt planlagt placeret 108 pladser til cyklister, hvilket kan vise sig at være i overkanten set ift. behovet på denne side af bygningen. Den endelige placering af cykelpladserne i området anbefales taget op til nærmere vurdering ifm. detailprojekteringen for planområdet. Dette bl.a. for at sikre, at cykelparkeringen stemmer overens med det forventede behov på de enkelte lokationer i området, således det i videst muligt omfang undgås, at cyklister parkerer uregelmæssigt udenfor områder med cykelparkeringspladser.

Det er ligeledes essentielt at binde eksisterende Glostrup Boligselskabs nuværende etageejendom sammen med de nye faciliteter i området. Derfor er der placeret en fodgængerovergang mellem etageejendommen og den nye karré, som vist på Figur 11. Dette vil bidrage til at skabe en naturlig forbindelse mellem ny og eksisterende bebyggelse på en placering, der synes at være hensigtsmæssig ift., hvor der vurderes at være et behov herfor og hvor det vurderes at være sikkert.

5.2 Trafiksikkerhed ifm. varelevering

Ind- og udkørsel for bilister til parkeringshuset sker på bygningens nordlige side, hvilket også gælder for varelevering til dagligvarebutikken. Lastbilerne ankommer fra områdets nord-sydgående interne vej, drejer derefter mod vest for slutteligt at bakke tilbage mod øst ind langs parkeringshusets nordside, som illustreret på Figur 12. Efter aflæsning af varer, kører lastbilerne ud via områdets ind- og udkørsel mod Diget, syd for karréen. Det er en fordel, at lastbilerne ikke bakker ud mod parkeringsarealerne. Vareleveringen bør ske udenfor de mest trafikerede tidsrum for at undgå unødvendige konflikter med øvrige trafikanter - særligt fodgængere mellem karréen og parkeringshuset, der skal krydse arealet, hvor lastbilerne skal bakke henover. Det bør derfor indskærpes overfor dagligvarebutikken, at deres varelevering skal ske i specifikke tidsrum – eks. før kl. 7.00 om morgenen.



Figur 12: Bakmanøvre for lastbiler ifm. varelevering til dagligvarebutikken og efterfølgende udkørsel. Illustration er udarbejdet af Rum Arkitekter med nogle mindre grafiske ændringer.

At blande søgetrafik til parkeringspladserne, kørende trafik til parkeringshuset og bakkende lastbiler til dagligvarebutikken, med fodgængere og cyklister kan være problematisk. Det er derfor vigtigt, at krydsningspunktet mellem karréen og dagligvarebutikken udformes hensigtsmæssigt. Der er således lagt vægt på at planlægge et klart og tydeligt vejforløb, hvor fodgængerne ikke er i tvivl om deres vigepligt ifm. krydsning af vejarealet. Dette vil bidrage til et trafiksikkert miljø. En hævet flade, eller en lignende foranstaltning, vil samtidig tydeliggøre for bilister og

tung trafik, at der her er tale om et særlig vigtigt krydsningspunkt for fodgængerne i området samtidigt med, at det har en hastighedsdæmpende virkning. Se placering på oversigtstegninger i Afsnit 7.6 i BILAG. En bred forplads skaber muligheder for ophold, men bidrager samtidig til at indsnævre vejforløbet, således krydsningsafstanden for fodgængerne mindskes mest muligt.

6 Konklusion

Omdannelsen af planområdet med nye funktioner medfører umiddelbart ikke den store forskel i den genererede trafik til det lokale vejnet i området sammenlignet med i dag. Der kan imidlertid være en vis usikkerhed på, om der er tale om en reduktion eller stigning i trafikken. Uanset hvad vurderes trafikken estimeret fra planområdet ikke isoleret set at give anledning til køproblemstillinger og lignende. Det virker desuden hensigtsmæssigt, at trafikken til p-pladsen i terræn, ved COOP 365 Discount butikken primært forventes at afvikle sin trafik direkte til/fra Stadionvej – og dermed ikke som gennemkørende trafik i planområdet i øvrigt.

Generelt forbedres forholdene for cyklister og fodgængere i området sammenlignet med i dag, og der er sørget for at indtænke trafiktekniske foranstaltninger, der både skal begrænse gennemkørende trafik i området, sikre gode forbindelse til eksisterende faciliteter samt gøre det sikrere at krydse på interne veje på essentielle krydsningspunkter.

Trafikalt set vurderes planområdet at tilgodese både trafikanterne og trafikafviklingen på en god og hensigtsmæssig måde. Udformning af trafikarealerne formodes genovervejet på et mere detaljeret niveau i den senere projektering.

7 BILAG

7.1 Estimeret trafik til/fra eksisterende Diget Butikstorv

Eks. Diget Butikstorv						
	Størrelse (kvm)	Stk.	Turrate	Trafik-mængde	Spidstime-andel	Spidstime (ture)
Dagligvare-butik Coop 365 Discount	890	8,9	148,2 (*)	1319	7%	92
Erhverv, blandet	3358 (****)	33,58	88,3 (**)	2965	4% (***)	119
Totaltrafik i spidstimen:						211

Tabel 8: Morgen - estimeret trafik til/fra eksisterende Diget Butikstorv.

Eks. Diget Butikstorv						
	Størrelse (kvm)	Stk.	Turrate	Trafik-mængde	Spidstime-andel	Spidstime (ture)
Dagligvare-butik Coop 365 Discount	890	8,9	148,2 (*)	1319	14%	185
Erhverv, blandet	3358 (****)	33,58	88,3 (**)	2965	7% (***)	208
Totaltrafik i spidstimen:						393

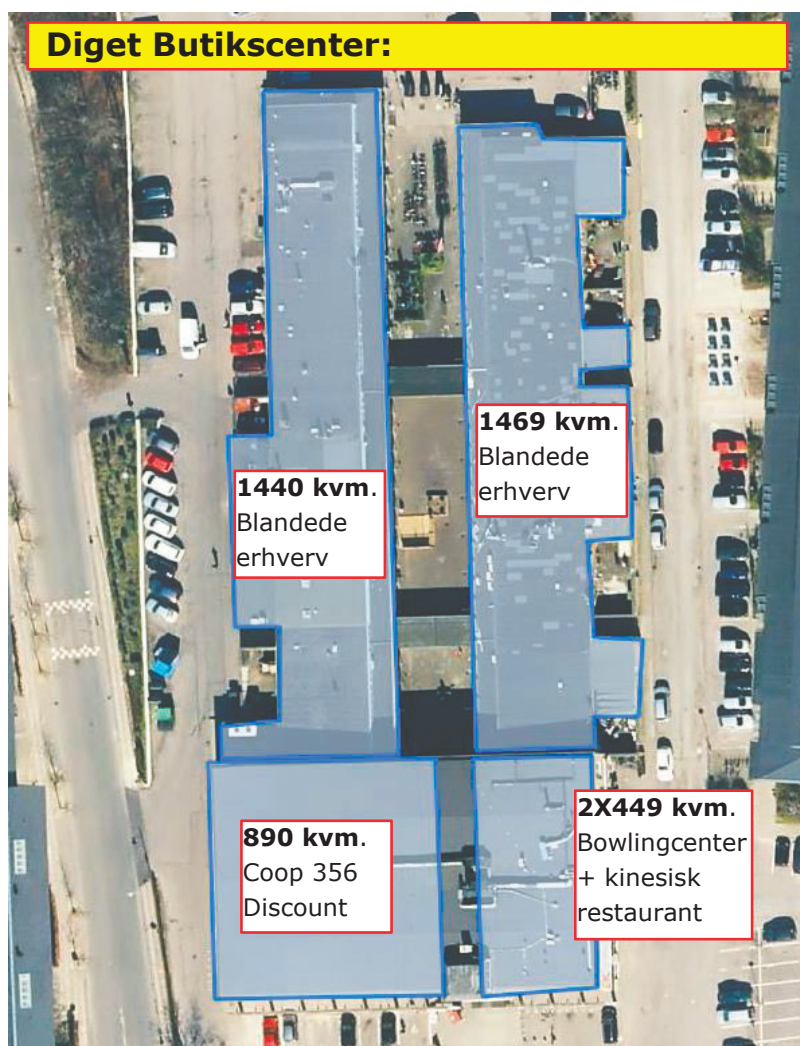
Tabel 9: Eftermiddag - estimeret trafik til/fra eksisterende Diget Butikstorv.

(*) Der er regnet med en 5% reduktion i turraten på 156, idet det antages, at flere besøgende i dag samtidig besøger en anden butik på butikstorvet udover Coop 365 Discount butikken.

(**) Turraten er fastsat ud fra to turrater med en fordeling på hhv. 50% ift. Dagligvarebutik (156) reduceret med 5% jf. (*) samt 50% ift. øvrig detail (28,4).

(***) Det forventes i øvrigt, at mange af restauranternes/caféernes/bowlingcentrets trafik afvikles udenfor myldretiderne – i særlig grad set ift. morgensituationen, men også set ift. eftermiddagssituationen. Der vil dog sandsynligvis stadig være en vis varekørsel og medarbejderkørsel.

(****) Etagearealerne til det eksisterende butikstorv er fastlagt ud fra opmåling på krak.kort.dk. Det bemærkes, at der i en mindre del af den samlede bygningsmasse er 2 etager indeholdende hhv. en kinesisk restaurant i stueetagen og et bowlingcenter på 1.sal. De opmålte arealer fremgår af Figur 13.



Figur 13: Diget Butikstov - Arealopmåling af område.

7.2 Estimeret trafik til/fra eksisterende etageejendom

Eks. etageejendom							
	Størrelse (kvm)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)	Spidstime (ture) inkl. 5% reduktion
Etagebolig		96	3,44	330	7%	23	22
Totaltrafik i spidstimen:							22

Tabel 10: Morgen - estimeret trafik til/fra eksisterende etageejendom.

Eks. etageejendom							
	Størrelse (kvm)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)	Spidstime (ture) inkl. 5% reduktion
Etagebolig		96	3,44	330	10%	33	31
Totaltrafik i spidstimen:							31

Tabel 11: Eftermiddag - estimeret trafik til/fra eksisterende etageejendom.

7.3 Estimeret trafik til/fra P-hus

P-hus							
	Størrelse (kvm)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)	Spidstime (ture) inkl. 5% reduktion
Etagebolig		23	3,44	79	7%	8	6
Erhverv, blandet	1092	10,92	156	1704	7%	238	119
Totaltrafik i spidstimen:							125

Tabel 12: Morgen - estimeret trafik til/fra P-hus.

P-hus							
	Størrelse (kvm)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)	Spidstime (ture) inkl. 5% reduktion
Etagebolig		23	3,44	79	10%	8	8
Erhverv, blandet	1092	10,92	156	1704	14%	238	227
Totaltrafik i spidstimen:							235

Tabel 13: Eftermiddag - estimeret trafik til/fra P-hus.

7.4 Estimeret trafik til/fra Karré

Karré							
	Størrelse (kvm)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)	Spidstime (ture) inkl. 5% reduktion
Etagebolig		254	3,44	874	7%	61	58
Erhverv, blandet	268	2,68	109,2 (*)	293	7%	20	19
Totaltrafik i spidstimen:							77

Tabel 14: Morgen - estimeret trafik til/fra Karré.

Karré							
	Størrelse (kvm)	Stk.	Turrate	Trafikmængde	Spidstimeandel	Spidstime (ture)	Spidstime (ture) inkl. 5% reduktion
Etagebolig		254	3,44	874	10%	87	83
Erhverv, blandet	268	2,68	109,2 (*)	293	14%	41	39
Totaltrafik i spidstimen:							122

Tabel 15: Eftermiddag - estimeret trafik til/fra Karré.

(*) Der er for "erhverv, blandet" regnet med turrater for dagligvarebutik på 156, men med en 30 % reduktion, idet der i det planlagte erhvervsareal, der er af beskeden størrelse, ikke forventes anlagt en dagligvarebutik. Det kan dog evt. være et andet erhverv, som kan generere relativt meget trafik, eks. en kiosk eller lignende. Der er valgt en høj turrate for, om muligt, at være på den sikre side.

7.5 Servitut for parkering

jæmsvinstrets gruppepapir

Matr. nr. 5 ae m.fl.
Glostrup by, Glostrup

Diget og Stadionvej

~~_____~~

L-85

Anmelder:

KOOPERATIV BYGGEINDUSTRI ½
Nordre Fasanvej 224
2200 København N

STEMPELMÆRKE
CIVILR. I
GLOSTRUP

KUN GYLDIG MED AFSTEMPLING AF
DOMMENSCHIFRETS KASSEKONTROLAPPARAT
H 830823

24.02.94 11:55
0000750.00
233178 SN 01

24.FEB.1994*004058

DEKLARATION

Mellem undertegnede Centerplan Aps, Kongens Nytorv 21, 1050 København K, som ejer af ejendommen matr. nr. 5 at, Glostrup by, Glostrup og medundertegnede Glostrup Boligselskab, Hovedvejen 121, 2600 Glostrup afdeling 11, som ejer af ejendommen matr. nr. 5 ae, Glostrup by, Glostrup, afdeling 9, som ejer af ejendommene matr. nr. 5 aa og 5 æ ibd., afdeling 16, som ejer af ejendommen matr. nr. 5 ao ibd. og afdeling 19, som ejer af ejendommen matr. nr. 5 ap ibd. er for os og hver efterfølgende ejer af nævnte ejendomme eller parceller heraf indgået følgende aftale om parkeringspladser for de nævnte ejendomme:

1.

De på ejendommene værende parkeringspladser kan anvendes af hver af parterne, og pladser kan ikke nedlægges uden samtykke fra ejerne af de øvrige ejendomme og ej heller uden samtykke fra Glostrup kommune.

2.

Hver af parterne renholder, herunder snerydder og vedligeholder de parkeringspladser og adgangsarealerne hertil, der er beliggende på den dem tilhørende ejendom, og ingen af parterne kan gøre krav mod de øvrige for udgifter i forbindelse hermed.

Dette gælder dog ikke skader, der forsætlig eller ved grov uagtsomhed er påført en ejer af en af de øvrige ejere eller af personer, for hvem en ejer hæfter efter dansk rets almindelige regler.

3.

Hver af parterne er overfor trediemand ansvarlig efter dansk rets almindelige regler for de skader, der måtte opstå som følge af manglende renholdelse, vedligeholdelse m.v. af egne parkerings-



side 2

arealer og adgangsarealer hertil.

4.

Misligholder en part sin renholdelses- eller vedligeholdelsesforpligtelse på en sådan måde, at en anvendelse af parkeringspladser bliver helt eller delvist uanvendelig, kan en eller flere af de øvrige parter lade nødvendige arbejder udføre på den misligholdendes regning, efter at denne skriftligt med angivelse af sanktionen med 8 dages varsel er blevet opfordret til at foretage de nødvendige arbejder.

Ved uopsættelige arbejder kan enhver af parterne dog straks og uden skriftlig påmindelse lade sådanne arbejder udføre på den misligholdendes regning.

5.

I det omfang der på ejendommen matr. nr. 5 at, Glostrup by, Glostrup sker en udvidelse af det planlagte byggeri, som medfører krav fra Glostrup kommune om anlæg af et større antal parkeringspladser, er ejeren af ejendommen matr. nr. 5 ae ibd. pligtig at stille et areal ca. 1.000 m² beliggende i ejendommens nordlige ende ud mod Nordre Ringvej til rådighed herfor. I det omfang forpligtelsen bliver aktuel, skal ejeren af ejendommen matr. nr. 5 at, Glostrup by, Glostrup afholde alle udgifter i forbindelse hermed, ligesom denne skal afholde udgifter i forbindelse med etablering af adgangsvej fra dette areal til ejendommen matr. nr. 5 at, Glostrup by, Glostrup. Ejeren af ejendommen matr. nr. 5 ae, Glostrup by, Glostrup skal godkende projekt for anlæg af pladser og for etablering af adgangsvej.

6.

Nærværende deklaration begæres tinglyst servitutstiftende på ejendommene matr. nr. 5 aa, 5 ae, 5 ao, 5 ap, 5 at og 5 æ, alle Glostrup by, Glostrup med de til enhver tid værende ejere af nævnte ejendomme og med Glostrup kommune som påtaleberettigede.

De på ejendommene d.d. tinglyste servitutter, byrder og pantehæftelser respekteres.

København, den

Som ejer af ejendommen matr. nr. 5 at, Glostrup by, Glostrup:

Centerplan Aps

6/11 1994
[Signature]

sew af ejer
10/4 1994


GLOSTRUP BUTIKSTOV A/S
c/o Flemming Pingsd
Helleruplund Allé 10
DK-2900 Hellerup

[Signature]

Administrations genpartipapir

side 3

Glostrup, den 23. 11. 1993
Som ejer af ejendommene matr. nr. 5 aa, 5 ae, 5 ao, 5 ap og 5 at,
alle Glostrup by, Glostrup:

 *Kaj Stenning*
Glostrup Boligselskab, afdelingerne 9, 11, 16 og 19



Med henvisning til lov om planlægning nr. 388 af 6. juni 1991 § 42 meddeles herved samtykke til tinglysning af ovenstående dokument.

Tilvejebringelse af lokalplan er ikke påkrævet.

Glostrup, den 10. februar 1994

GLOSTRUP KOMMUNALBESTYRELSE


Anner Larsen
borgmester

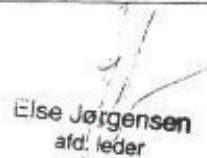

J. F. Hovmand
stadsingeniør

INDFØRT I DAGBOGEN

24 FEB. 1994

FOR CIVILRETTEEN I GLOSTRUP

LYST på matr. nr. 5-at, 5-aa, 5-ae,
5-ao og 5-ap Glostrup by, Glostrup.
AFVIST f.s.v. angår matr. nr. 5-at
på grund af manglende adkomst.


Else Jørgensen
afd. leder



Side: 4

Påtegning på byrde
vedrørende matr.nr. 5 AT, Glostrup By, Glostrup
Lyst i tingbogen den: 19.04.1994 under dagbogsnr.: 24065

001 på matr. nr. 5-at Glostrup by, Glostrup

Retten i Glostrup den 05.05.1994

Else Olsen

Miljørapport

Sagsnummer : 17825

Dato : 23/03/2023

Revision : GK – RH, 30/05/23

Bilag 4

Diget, Glostrup, Støjanalyse (rev. 11 af maj 2023)

Notat

Sagsnummer: 17825

Sag : Diget, Glostrup
 Kunde : AG Gruppen
 Notat nr. : NO_AKU_N01_Trafikstøjsnotat
 Emne : Trafikstøj

 Dato:
21-11-2022

 Revideret, den
10-05-2023

Fase : Lokalplan
 Bilag : 9
 Notat : Oliver Jokumsen

	Navn	Dato
Udarbejdet	Oliver Jokumsen	21-11-2022
Kontrolleret	Christian Claumarch	23-11-2022

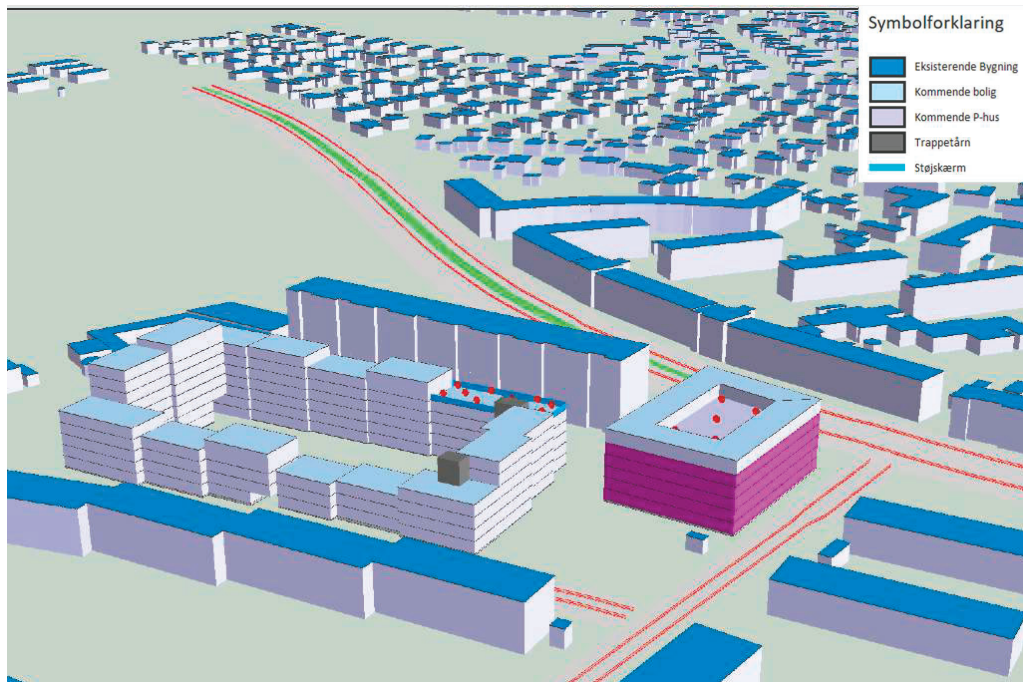
Revision	Beskrivelse	Udført	Kontrolleret	Dato
A	Opdatering af trafiktal	28-12-2022	Mike Jensen	01-12-2022
B	Opdatering af hastighed på Diget Alle støjkort er opdaterede	10-05-2023	Christian Claumarch	10-05-2023

Indhold

1	Indledning	2
2	Grænseværdier	2
3	Datagrundlag for beregningsmodel	3
4	Beregningsresultater	4
5	Sammenfatning	7
6	Bilag	8

1 Indledning

- 1.1 Der er i forbindelse med nybyggeri ved Diget i Glostrup behov for at afdække trafikstøjsbelastningen på det nye område og på kommende bygningsfacader. Byggeriet består af en karré i det nordvestlige hjørne, samt et p-hus med studieboliger på øverste etage i det sydøstlige hjørne. Karréen består af let erhverv i stueplan i form af butikstovr, café m.m. og boliger på de øvrige etager.



Figur 1.1 Fugleperspektiv af 3D-model for Diget.

2 Grænseværdier

- 2.1 I Tabel 2.1 ses den vejledende grænseværdi for trafikstøj ved facader og opholdsarealer i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje".

Tabel 2.1 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje.

Vejledende grænseværdier for trafikstøj	
Områdetype	Veje
Boligområder (boligbebyggelse, daginstitutioner m.v., udendørs opholdsarealer)	$L_{den} = 58 \text{ dB}$
Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.)	$L_{den} = 63 \text{ dB}$
Støjgrænserne gælder for såkaldt "frit felt", dvs. uden indregning af en lydrefleksion fra boligens egen facade	

3 Datagrundlag for beregningsmodel

3.1 Trafiktal og forudsætninger for beregningen kan ses i Tabel 2.2.

Tabel 2.2 Datagrundlag for beregningsmodel. Trafikdata er oplyst af Glostrup Kommune, via mastra, og derefter viderebehandlet af AFRYs vejingeniør.

Element	Kommentar			
Terræn / koter	Danmarks højdemodel, Dataforsyningen.dk			
Eksisterende bygninger	GeoDanmark, Dataforsyningen.dk			
Projekterede bygninger	Som tegnet af ARK			
Eksisterende veje	GeoDanmark, Dataforsyningen.dk			
Diverse arealer - informationer	GeoDanmark, Dataforsyningen.dk			
Veje:				
Navn/Strækning	ÅDT År 2032	Hastighed [km/t]	Vej overflade	Vejtype
Motorring 3	133.726	101,1	SMA 11	Motorvej, Sjælland
Nordre Ringvej	17.403	59,0	SMA 11	Trafikvej i by
Sønder Ringvej	19.650	60	SMA 11	Trafikvej i by
Hovedvejen	8.151	50,1	SMA 11	Trafikvej i by
Stadionvej	2.712	40	SMA 11	Lokalvej
Diget	1.179	32	SMA 11	Lokalvej

3.2 De anvendte beregningsindstillinger kan ses i Tabel 2.3.

Tabel 2.3 Beregningsindstillinger.

Parameter	Værdi
Søgeradius	5000
Antal refleksioner	3
Tolerance (totalt resultat)	0,1 dB
Maks. Refleksion til modtager	200
Maks. Refleksion til kilde	200
Antal vejklasser	9
Terrænklasse (-r)	D & G
Bygningsrefleksioner	1 dB refleksionstab

4 Beregningsresultater

4.1 Oversigt over området er vist herunder.

Trafikstøj, oversigtskort



Figur 3.1 Oversigtskort.

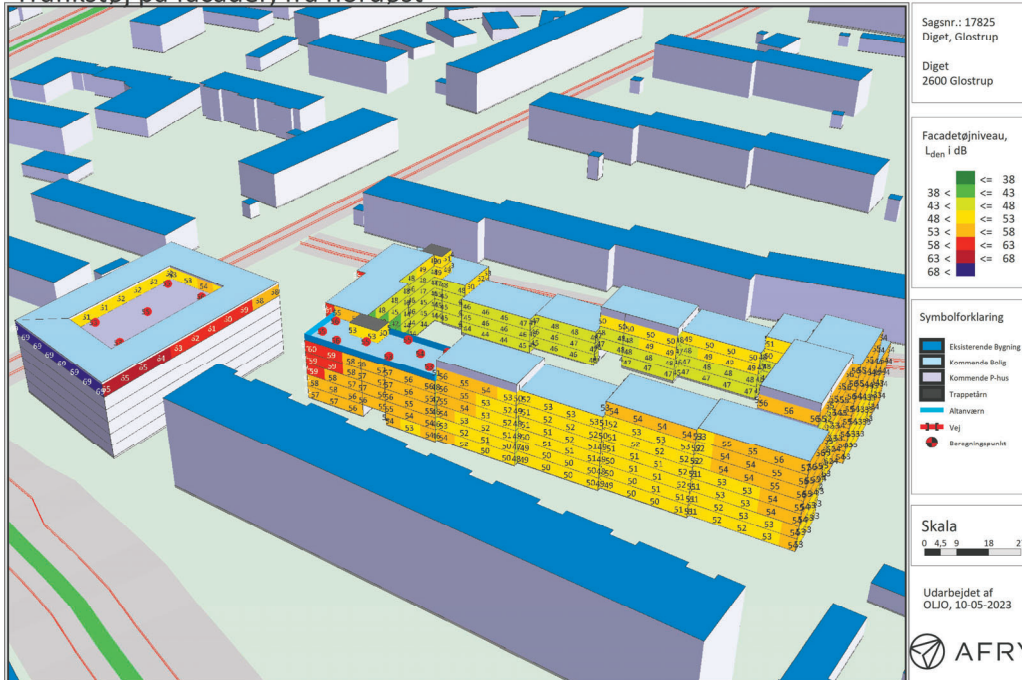
4.2 De mest støjplagede facader er facaderne mod syd, øst og vest, hvor Ringvejen, hovedvejen og motorvejen er. Disse er vist i Figur 4.3 og i større udgave i bilag B.3. Der er støjplagede facader op til $L_{den} = 69$ dB.

Trafikstøj, oversigtskort



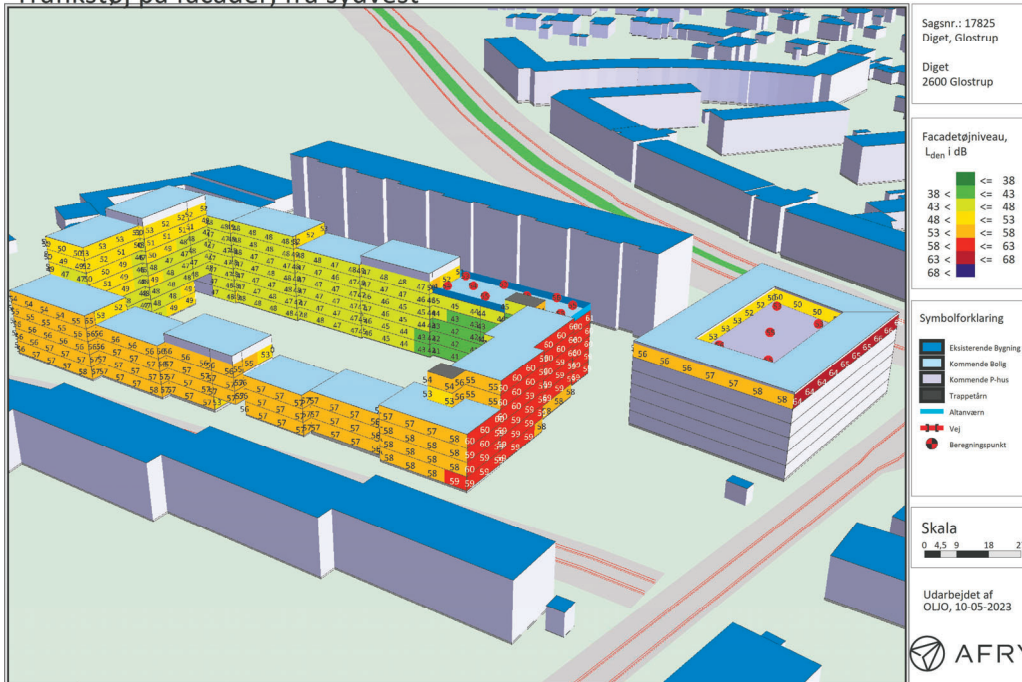
Figur 3.2 Oversigtskort, zoomet.

Trafikstøj på facader, fra nordøst



Figur 4.3 Trafikstøj på facader set fra nordøst.

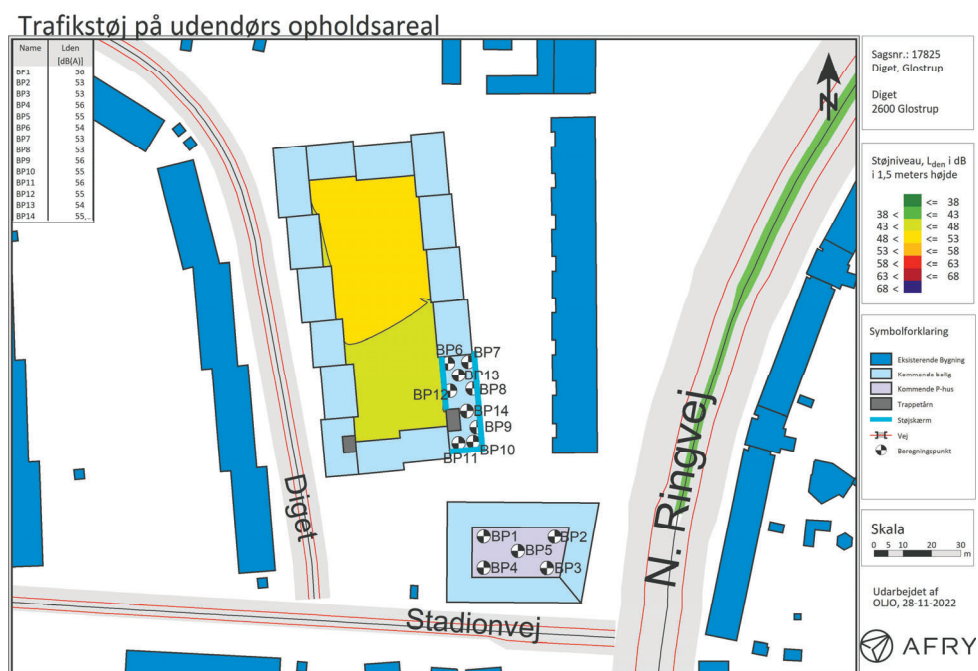
Trafikstøj på facader, fra sydvest



Figur 4.4 Trafikstøj på facader set fra sydvest.

4.3 Hovedparten af facadearealerne på de udadvendte for boligfacader er støjbelastede over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, mens de indadvendte facader (ind mod gårdarealet) ikke er støjbelastede over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Støjbelastningen på facader med boliger er op til $L_{den} = 69$ dB. Støjbelastningen på facade med erhverv er op til $L_{den} = 59$ dB.

4.4 Beregning af støjbelastning på udendørs opholdsarealer er vist herunder og i større udgave i bilag. Arealer som ligger mellem bygninger og de tilstødende veje er alle støjbelastede, højeste beregningsværdi er $L_{den} = 65$ dB. Gårdrummene er ikke støjbelastede over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi $L_{den} = 58$ dB.



Figur 4.3 Trafikstøj på opholdsarealer i karré-gårdrummet samt på tagterrasser.

- 4.5 Der er facader inde i gårdrummet ikke fundet overskridelser af grænsen på $L_{den} = 58$.
- 4.6 På de udvendige facader er der beregnet op til $L_{den} = 60$. Hvor den mest støjbelastede facade er den sydlige.
- 4.7 Beregning af støjbelastning på udendørs opholdsarealer og på tagterrasser er vist på Figur 4.3 i større udgave i bilag. Her er alle beregnede værdier under $L_{den} = 58$.

5 Sammenfatning

- 5.1 Der er udført beregninger af støj fra veje, dels som støjkonturer på udendørs opholdsarealer, og dels som punkter på facaderne af det forventede byggeri. Beregning af støjkonturer er udført i en højde af 1,5 m over terræn.
- 5.2 Ved punktberegningerne på facader er vejtrafikstøjen bestemt som fritfeltsværdi, uden den sidste lydrefleksion fra "egen" facade, så resultatet kan direkte sammenlignes med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.
- 5.3 Beregningerne af støjkonturer medtager derimod alle refleksioner, inkl. refleksionen i egen facade, og de kan derfor kun betragtes som vejledende. Dette kan også betyde, at støjkonturer og punktberegninger kan vise forskellige resultater tæt ved bygningsfacader.
- 5.4 På hovedparten af facadearealerne på de udadvendte facader er støjbelastningen over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi $L_{den} = 58$ dB for boliger. De mest støjbelastede facader hvor der er bolig er belastet med $L_{den} = 69$ dB. Der er ingen overskridelse af de indvendige facader.
- 5.5 Erhvervsdelen har støjbelastede facader op til 59 dB. Grænseværdien indendørs i kontorer og mødelokaler er 5 dB højere end for boliger (altså krav på højest $L_{den} = 63$ dB), hvorfor der ikke er tale om overskridelser af støj på facaderne.
- 5.6 På arealer som ligger mellem bygninger, "indvendigt" (gårdrummet) er støjbelastningen under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi $L_{den} = 58$ dB for udendørs opholdsarealer.
- 5.7 Opholdsarealer som ligger på tagterrasser er ikke støjbelastede over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi $L_{den} = 58$ dB for udendørs opholdsarealer, under den forudsætning af sikkerhedsværn er minimum 1,6 meter højt, fast, tæt til tag/krone og med en flade vægt på minimum 15 kg/m².







6

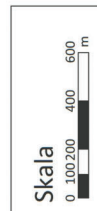
Bilag

B.1. Oversigtskort

Sagsnr.: 17825
 Diget, Glostrup
 Diget
 2600 Glostrup

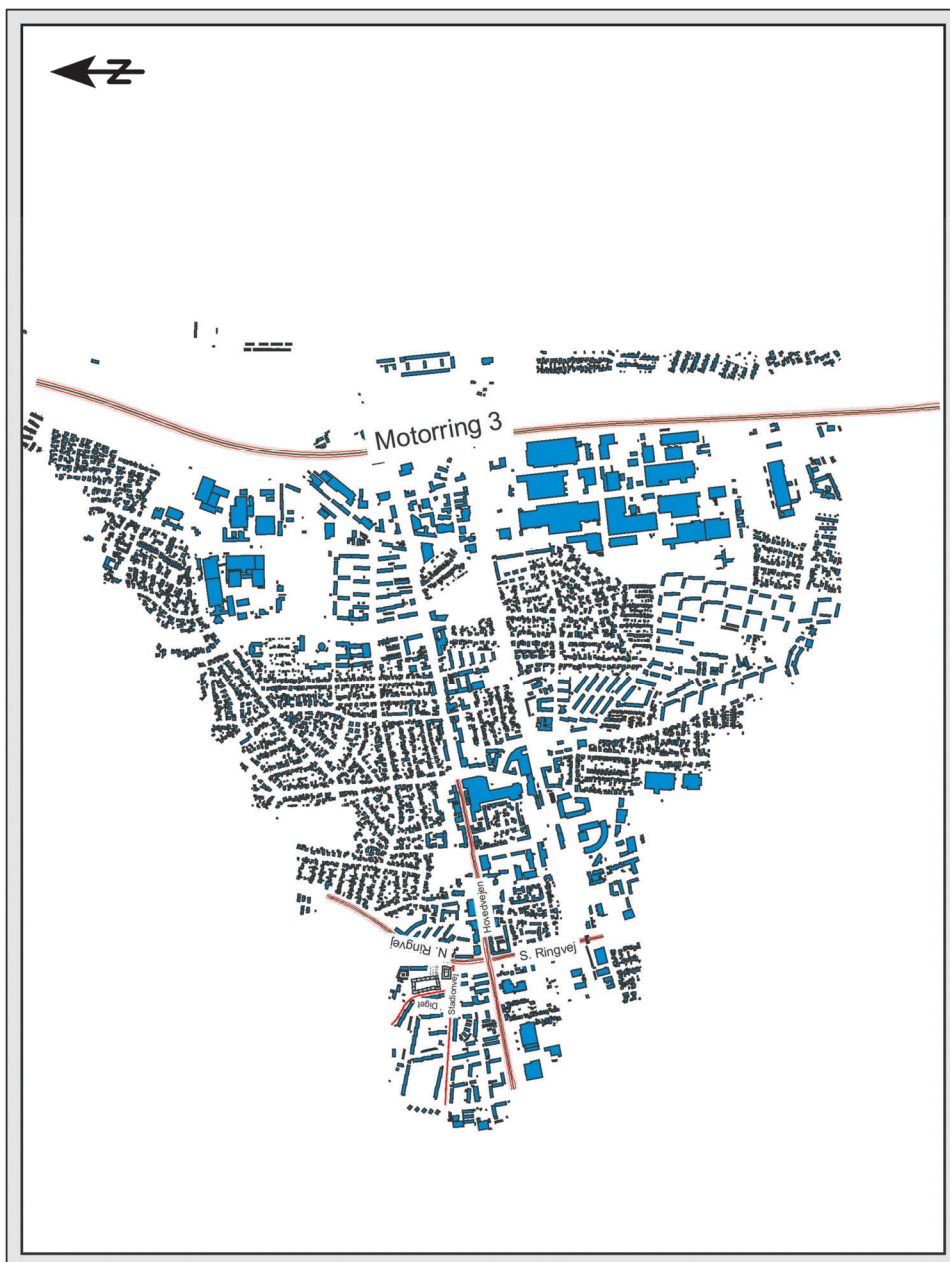
Symbolforklaring

	Ekisterende Bygning
	Kommende Boligbyggeselse
	Kommende P+us
	Trappetårn
	Støjstærn
	Vej

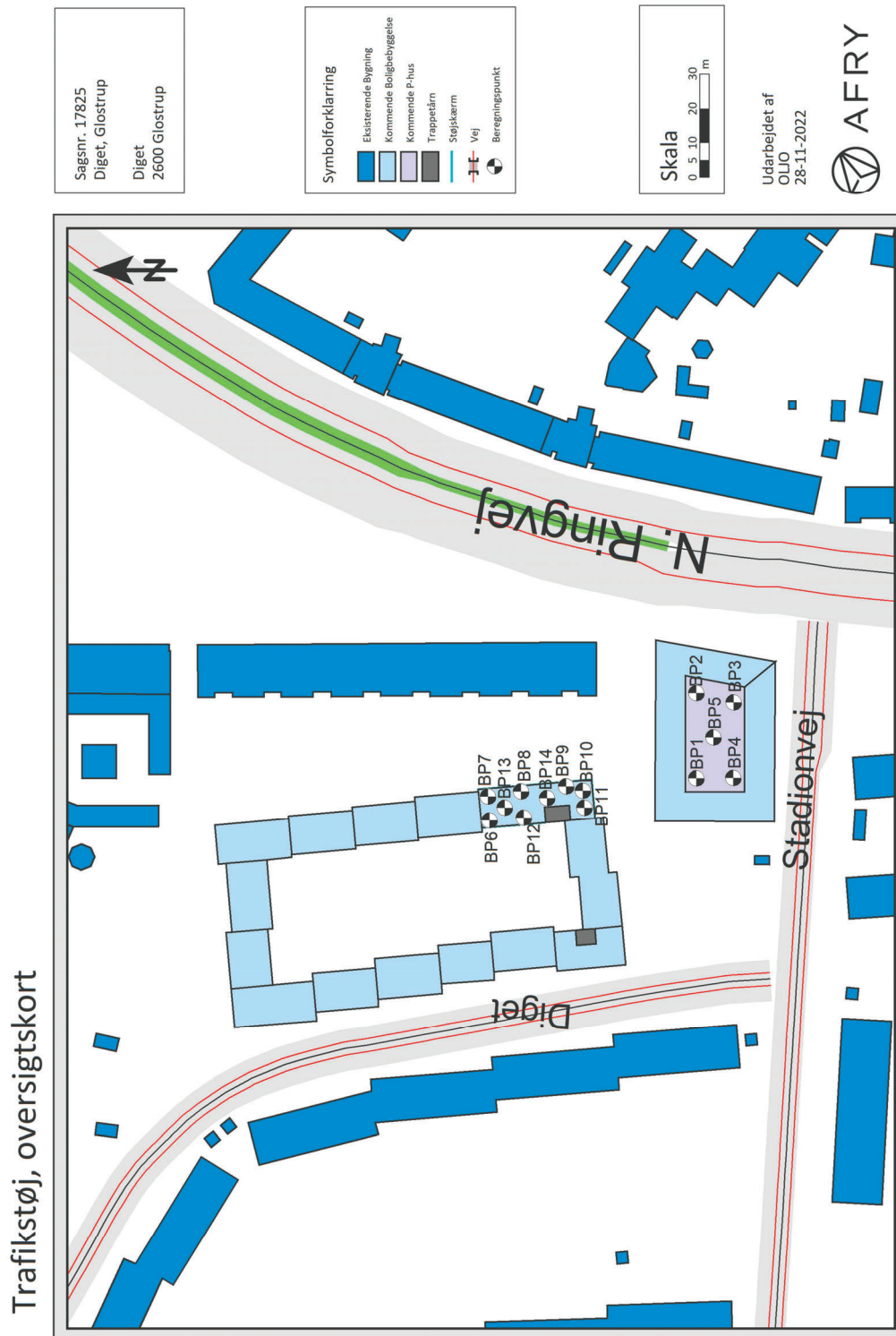


Udarbejdet af
 OLJO
 21-11-2022

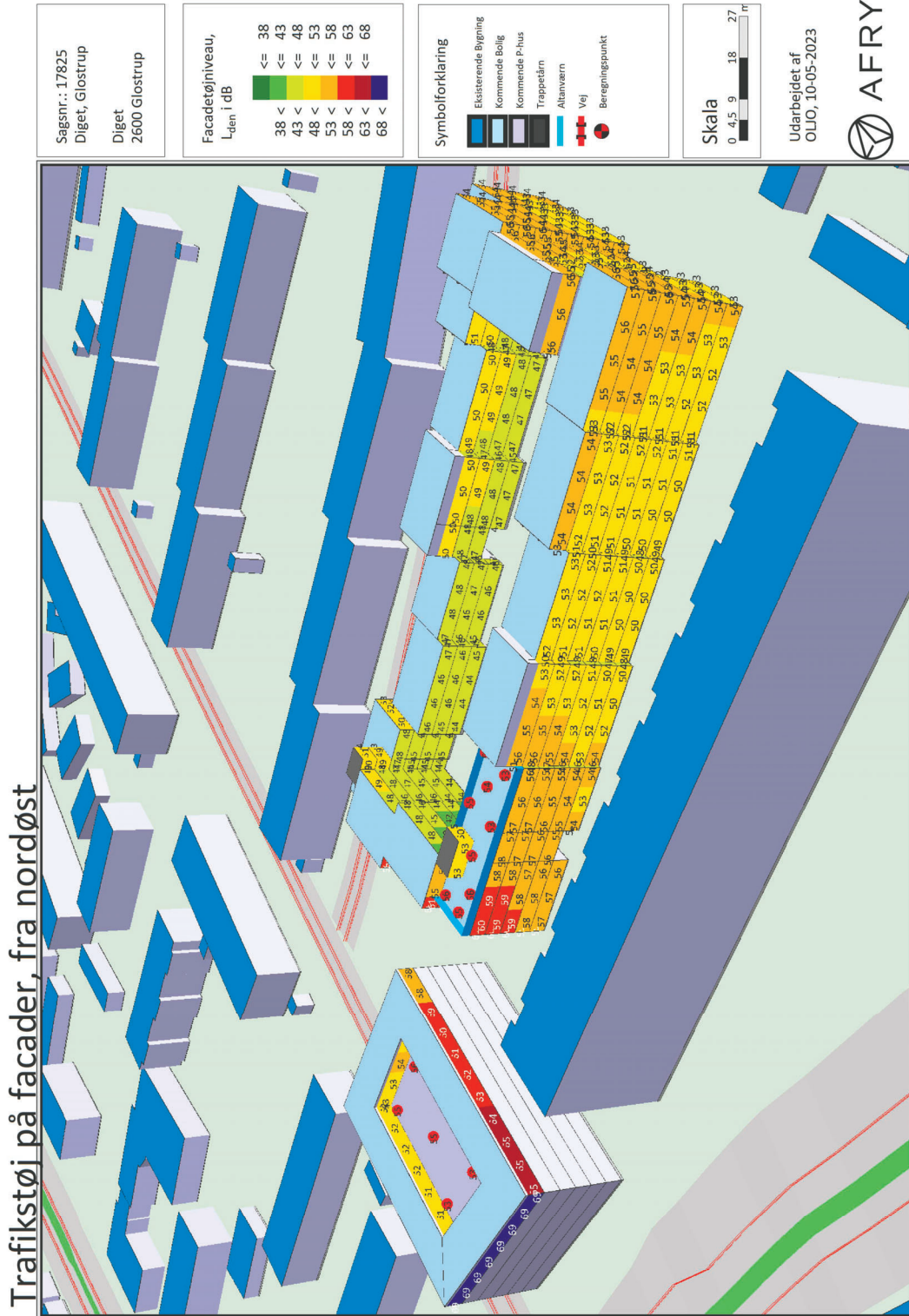
Trafikstøj, oversigtskort

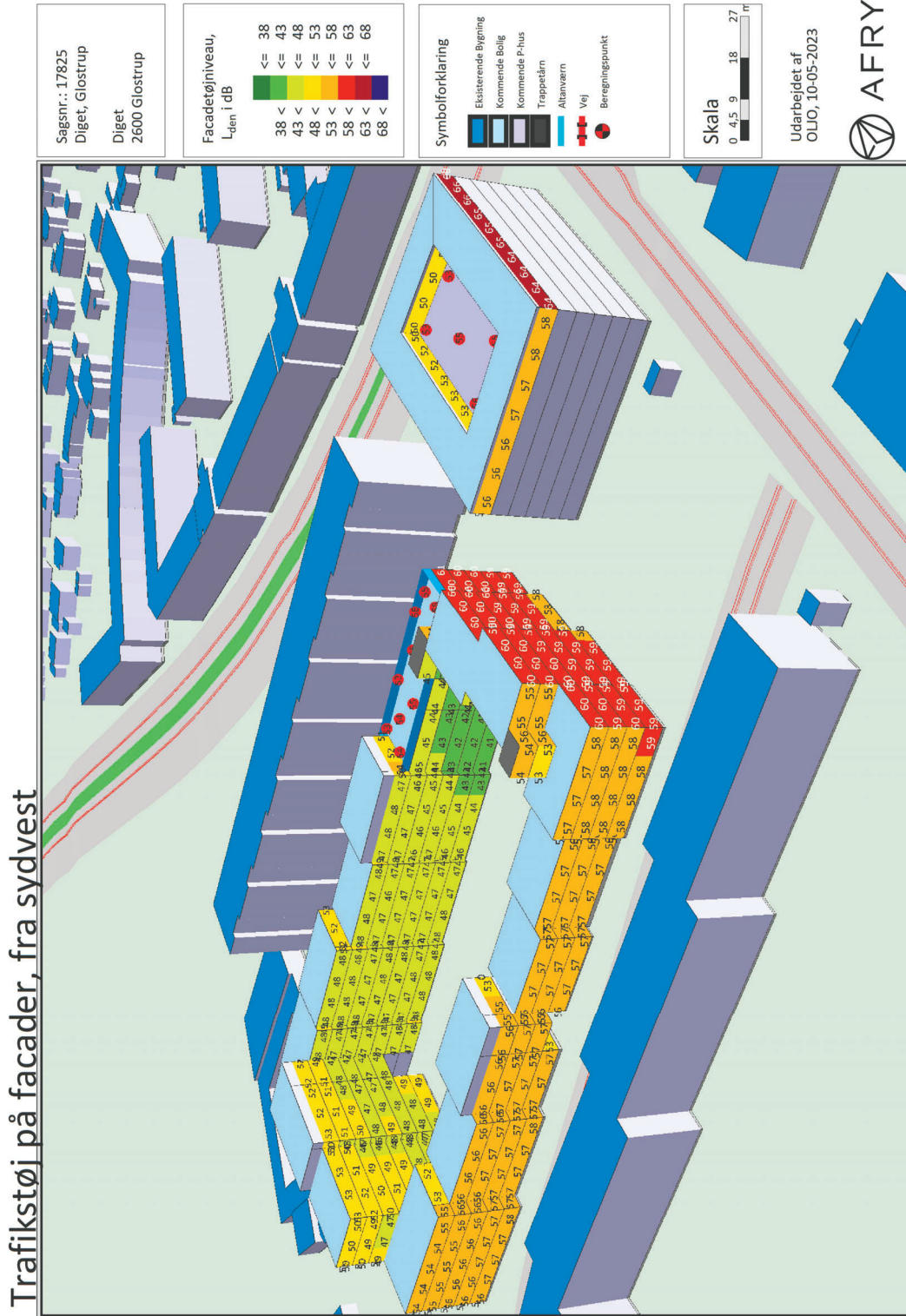


B.2. Oversigtskort, zoomet

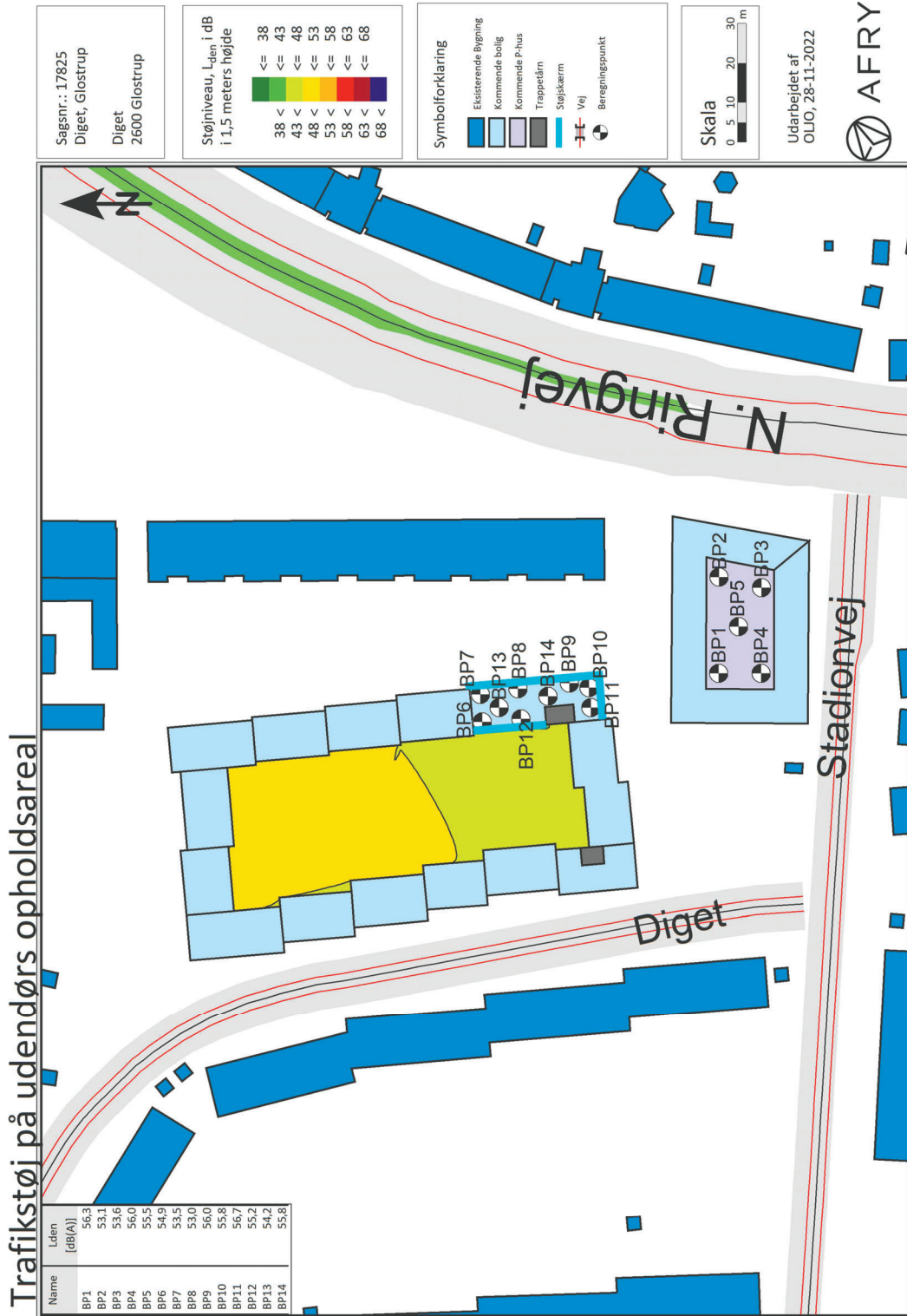


B.3. Støjkort facader, set fra nordøst

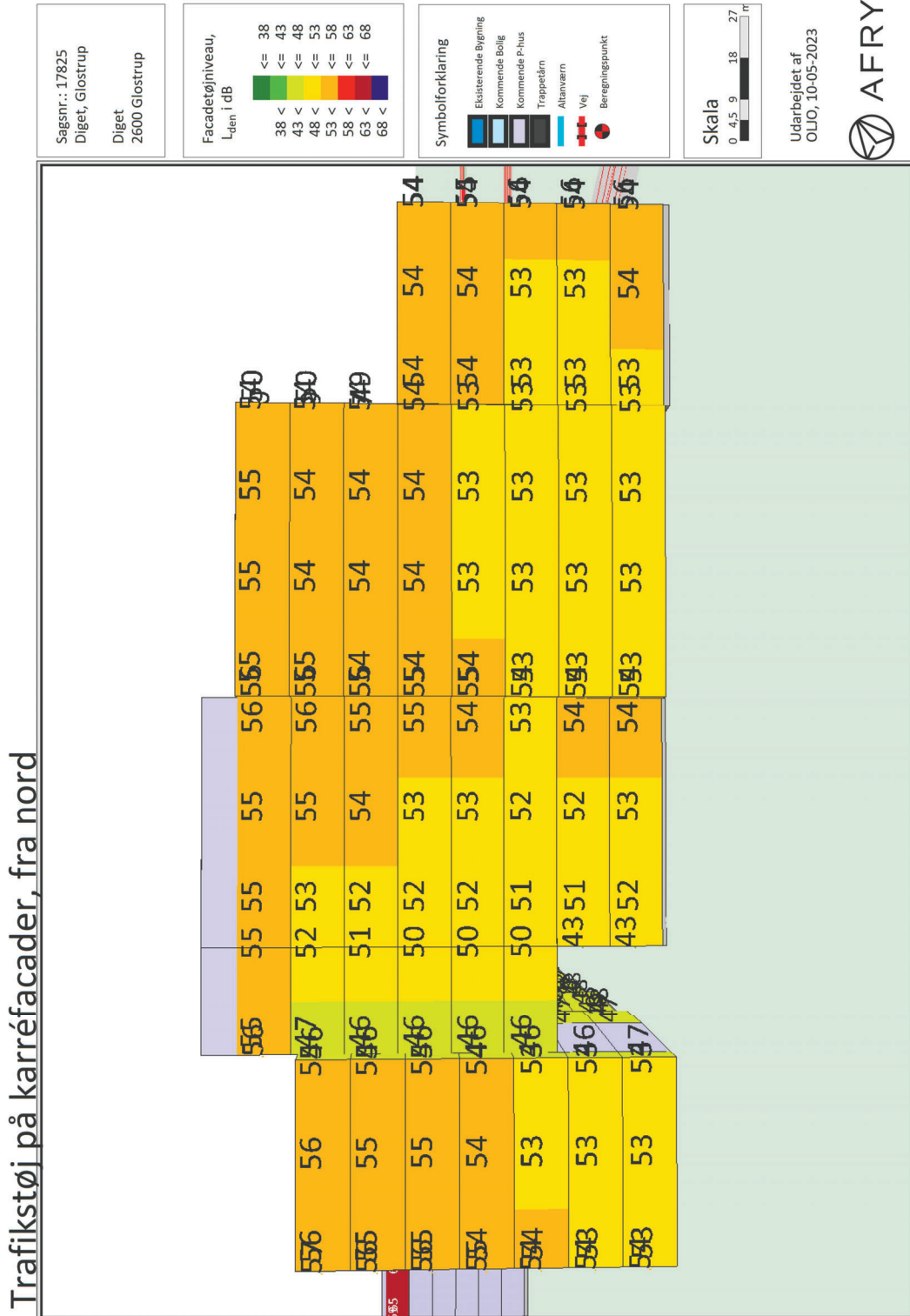


B.4. Støjkort facader, set fra sydvest

 Udarbejdet af
 OLJO, 10-05-2023

B.5. Støj kort udendørs opholdsarealer (inkl. tagterrasser)



B.6. Støjkort karré nord facade



B.7. Støjkort karré syd facade

