

# Miljørapport for lokalplan GL22.2 Glostrup Shoppingcenter og tilhørende kommuneplantillæg nr. 24

Marts 2022



Udarbejdet af: Stefan Outzen  
Kontrolleret af: Lærke Nykjær Johansen  
Godkendt af: Glostrup Kommune  
Dato: 17. 02. 2023  
Version: Endelig udgave  
Lokalplan: GL22.2 – Glostrup Shoppingcenter

**MOE A/S**  
Buddingevej 272  
DK-2860 Søborg  
+45 4457 6000  
CVR: 64 04 56 28  
[www.moe.dk](http://www.moe.dk)

## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Baggrund og formål</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Ikke-teknisk resumé</b> .....	<b>8</b>
2.1	Alternativer .....	8
2.2	Referencescenarie .....	8
2.3	Vurdering af miljøpåvirkning .....	8
<b>3</b>	<b>Om miljøvurderingen</b> .....	<b>14</b>
3.1	Læsevejledning .....	14
3.2	Proces.....	14
3.3	Videre forløb.....	15
3.4	Miljøvurderingens indhold og metode .....	16
<b>4</b>	<b>Hovedforslag og referencescenarie</b> .....	<b>18</b>
4.1	Hovedforslag.....	18
4.2	Tillæg til kommuneplan 2013-2025 .....	21
4.3	Referencescenariet .....	21
<b>5</b>	<b>Overordnede planforhold</b> .....	<b>22</b>
5.1	Landsplan .....	22
5.2	Zonestatus.....	22
5.3	Kommuneplan 2013-2025 .....	22
5.4	Helhedsplan Banegårdspladsen.....	23
5.5	Lokalplan .....	23
<b>6</b>	<b>Trafik</b> .....	<b>24</b>
6.1	Samlet vurdering.....	24
6.2	Miljømål og myndighedskrav.....	24
6.3	Metode og forudsætninger .....	24
6.4	Eksisterende forhold .....	26
6.5	Referencescenariet .....	27
6.6	Miljøpåvirkninger .....	27
6.7	Kumulative effekter .....	28
6.8	Afværgeforanstaltninger.....	28
6.9	Overvågning .....	28
<b>7</b>	<b>Støj</b> .....	<b>29</b>
7.1	Samlet vurdering.....	29
7.2	Miljømål og myndighedskrav.....	29
7.3	Støjberegninger .....	32
7.4	Eksisterende forhold .....	34
7.5	Referencescenariet .....	34
7.6	Miljøpåvirkninger .....	34

7.7	Kumulative effekter .....	39
7.8	Afværgeforanstaltninger.....	39
7.9	Overvågning .....	40
<b>8</b>	<b>Lugt .....</b>	<b>41</b>
8.1	Samlet vurdering.....	41
8.2	Miljømål og myndighedskrav.....	42
8.3	Metode og forudsætninger .....	42
8.4	Eksisterende forhold.....	42
8.5	Referencescenariet .....	43
8.6	Miljøpåvirkninger.....	43
8.7	Kumulative effekter .....	43
8.8	Afværgeforanstaltninger.....	43
8.9	Overvågning .....	43
<b>9</b>	<b>Visuel effekt.....</b>	<b>44</b>
9.1	Samlet vurdering.....	44
9.2	Miljømål og myndighedskrav.....	44
9.3	Metode og forudsætninger .....	45
9.4	Referencescenariet .....	45
9.5	Skyggepåvirkninger for eksisterende og fremtidige forhold .....	45
9.6	Indblikforhold .....	48
9.7	Kumulative effekter .....	51
9.8	Afværgeforanstaltninger.....	51
9.9	Overvågning .....	51
<b>10</b>	<b>Ressourcer og affald.....</b>	<b>52</b>
10.1	Samlet vurdering.....	52
10.2	Miljømål og myndighedskrav.....	52
10.3	Forudsætning og metode .....	52
10.4	Eksisterende forhold.....	52
10.5	Referencescenariet .....	52
10.6	Miljøpåvirkninger .....	52
10.7	Kumulative effekter .....	53
10.8	Afværgeforanstaltninger.....	53
10.9	Overvågning .....	53
<b>11</b>	<b>Jordbund og jordforurening.....</b>	<b>54</b>
11.1	Samlet vurdering.....	54
11.2	Miljømål og myndighedskrav.....	54
11.3	Forudsætning og metode .....	55
11.4	Eksisterende forhold.....	55
11.5	Referencescenariet .....	57
11.6	Miljøpåvirkninger .....	57
11.7	Kumulative effekter .....	57



11.8	Afværgeforanstaltninger.....	57
11.9	Overvågning .....	57
<b>12</b>	<b>Drikkevandsinteresser og grundvand .....</b>	<b>58</b>
12.1	Samlet vurdering.....	58
12.2	Miljømål og myndighedskrav.....	58
12.3	Forudsætning og metode .....	58
12.4	Eksisterende forhold .....	59
12.5	Referencescenariet .....	59
12.6	Miljøpåvirkninger .....	60
12.7	Kumulative effekter .....	60
12.8	Afværgeforanstaltninger.....	60
12.9	Overvågning .....	60
<b>13</b>	<b>Materielle goder .....</b>	<b>61</b>
13.1	Samlet vurdering.....	61
13.2	Miljømål og myndighedskrav.....	61
13.3	Forudsætning og metode .....	61
13.4	Eksisterende forhold .....	61
13.5	Referencescenariet .....	62
13.6	Miljøpåvirkninger .....	62
13.7	Kumulative effekter .....	62
13.8	Afværgeforanstaltninger.....	62
13.9	Overvågning .....	62
<b>14</b>	<b>Opsummering .....</b>	<b>63</b>
<b>15</b>	<b>Mangler i rapporten .....</b>	<b>64</b>
<b>16</b>	<b>Referencer .....</b>	<b>65</b>

## Bilag

Bilag 1: Afgrænsningsnotat

Bilag 2: ViaTrafik – Trafikprognose

Bilag 3: ViaTrafik – Parkeringsredegørelse

## 1 Baggrund og formål

Glostrup Kommune har udarbejdet forslag til lokalplan GL22.2 med tilhørende kommuneplantillæg nr. 24 for en ombygning af Glostrup Shoppingcenter. Lokalplanen fastlægger de nærmere rammer for udviklingen af bebyggelsen.

Planerne skal muliggøre nedrivning af den sydlige del af centeret og opførelse af ny bebyggelse med detailhandel, restaurant og boliger.

Glostrup Kommune har vurderet, at udvidelsen af Glostrup Shoppingcenter er omfattet af miljøvurderingslovens<sup>1</sup> bilag 2, punkt 10 b) Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg

Lokalplanen og kommuneplantillægget er omfattet af miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, nr. 1., da planen fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der er omfattet af bilag 1 og 2. Plangrundlaget er delvist omfattet af § 8 stk. 2, hvorfor planforslaget er screenet ved inddrage de relevante kriterier i bilag 3, hvorved det er fundet, at planerne er omfattet af krav om miljøvurdering.

Miljørapporten er gennemført samtidig med udarbejdelsen af planerne, således at resultaterne af vurderingen kan få indflydelse på planernes endelige udformning. Dermed er miljøvurderingen medvirkende til at sikre, at miljøhensyn integreres i lokalplanen og kommuneplantillægget.

Lokalplanens område er beliggende syd for Hovedvejen i Glostrup Bymidte, afgrænset af Hovedvejen mod nord, Banegårdsvej mod øst, Sydvestvej mod syd, samt Lilletorv, Jernbanevej og Glostrup Torv mod vest. Lokalplanen omfatter et areal på 26.200 m<sup>2</sup>. Området er beliggende i byzone.

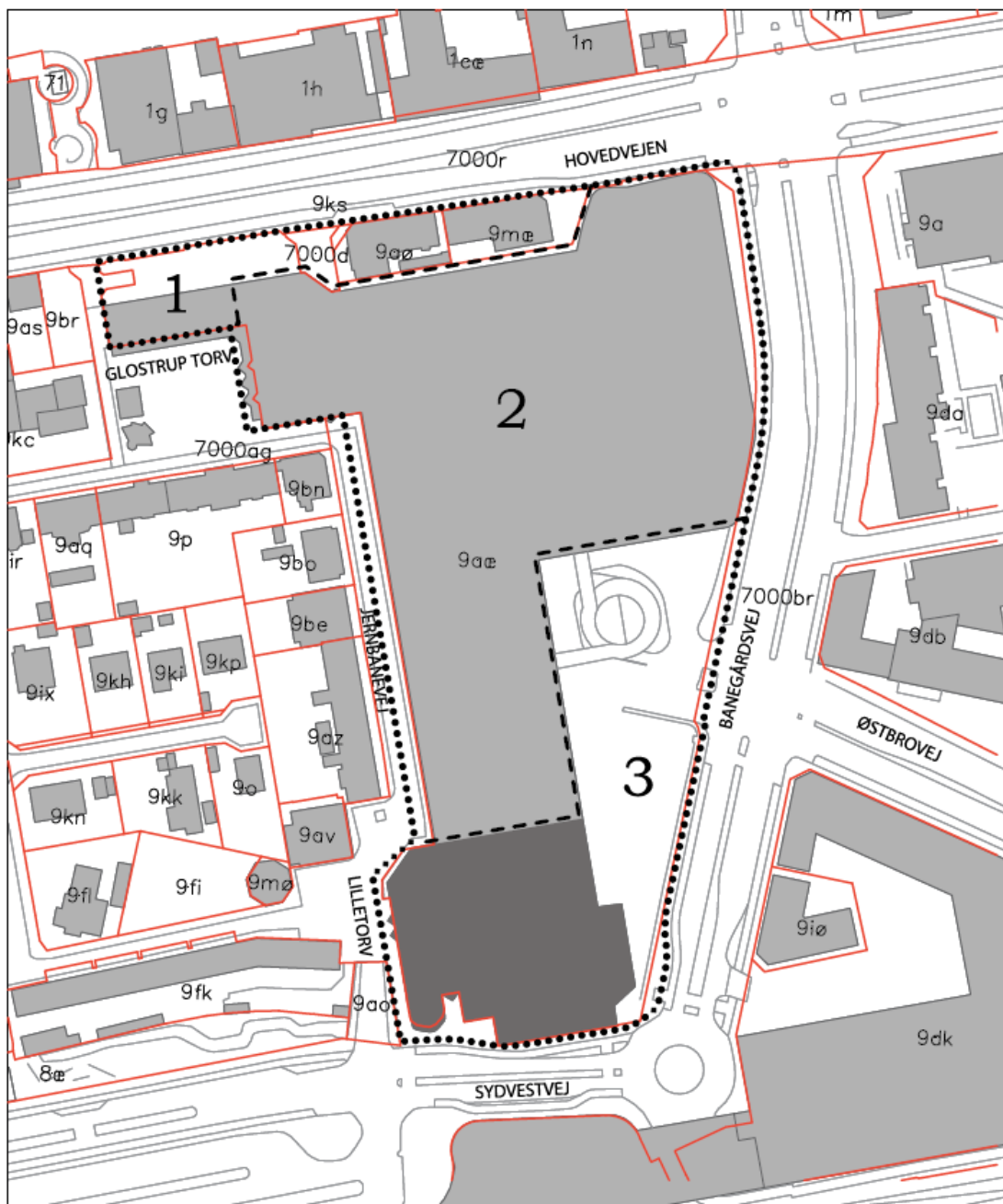
Den tiltænkte ombygning af Glostrup Shoppingcenter kan ikke rummes under eksisterende Lokalplan GL 22.1 for Glostrup Storcenter idet der tænkes bygget i større etagehøjder end den gældende lokalplan åbner mulighed for. Derfor har Glostrup Kommune udarbejdet Forslag til lokalplan GL 22.2, der ligger til grund for denne miljørapport.

Forud for udarbejdelse af miljørapporten er der i afgrænsningsnotatet foretaget en afgrænsning af miljøvurderingens omfang, hvor miljørapportens overordnede indhold er fastlagt. Afgrænsningen har været i høring hos berørte myndigheder i perioden 8. september 2022 – 25. september 2022.

Afgrænsningsnotat og kommentarer fra høringen er vedlagt i bilag 1.

---

<sup>1</sup> Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) LBK nr. 4 af 03/01/2023



Figur 1 Afgrænsning af lokalplanområdet.

Formålet med miljøvurderingen er at:

- Undersøge de mulige miljøpåvirkninger inden ombygning og etablering af boliger
- Inddrage offentligheden
- Beskrive, hvordan projektet tilpasses, så væsentlige miljøpåvirkninger undgås, forebygges, reduceres, eller hvordan der kompenseres for de væsentlige miljøpåvirkninger, der ikke kan undgås (afværgeforanstaltninger).

I rapporten anvendes termen "lokalplansforslaget" for det samlede plangrundlag, dvs. også kommuneplantillægget.

## 2 Ikke-teknisk resumé

Miljøvurderingen i denne miljørapport vedrører forslag til lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg, som fastlægger de nærmere rammer for planområdets anvendelse. Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af et ønske om at ombygge centeret og etablere boliger i bebyggelsen (på taget).

Lokalplansforslaget skal muliggøre nedrivning af den sydlige del af det eksisterende Glostrup Shoppingcenter ud mod Sydvestvej og Lilletorv og opførelse et nyt byggeri i varierende højder ud mod Sydvestvej, Banegårdsvej og Jernbanevej. Bebyggelsen sammenbygges med den eksisterende del af Glostrup Shoppingcenter og skaber derved en naturlig sammenhæng med den nuværende centergade. Den nye bebyggelse skal få området ved Sydvestvej og Banegårdsvej til at fremstå imødekomende, hvor området vendes fra at være bagside til forside.

Boligbebyggelsen omfatter 70 studieboliger med tilhørende fælles faciliteter og 143 lejligheder med 2-5 værelser. Bebyggelsen vil variere i 3-7 etager, hvor bebyggelsen vil være lavest ved Lille Torv/Jernbanevej og højest på hjørnet af Sydvestvej og Banegårdsvej, så byggeriet forholder sig til den omgivende bebyggelses skala.

### 2.1 Alternativer

Miljørapporten gennemføres med udgangspunkt i ét hovedforslag uden alternativer. Alternativer har således ikke været en del af udarbejdelsen af miljørapporten. Der er indarbejdet mindre justeringer, som ikke vurderes som reelle alternativer, eller som ikke er væsentlige for vurderingen.

### 2.2 Referencescenarie

Referencescenariet er den situation, hvor planerne ikke gennemføres. Dette scenarie kaldes også 0-alternativet. Planforslaget sammenlignes med referencescenariet for at vurdere de fremtidige miljøforhold, hvis planerne ikke gennemføres. Ved sammenligning med referencescenariet, sammenlignes med den forventede fremskrivning af områdets aktuelle miljøforhold.

Referencescenariet er i denne miljørapport således den aktuelle miljøstatus, hvor området forbliver som fastlagt i lokalplan GI 22.1. Dette betyder, at eksisterende bebyggelse og funktioner bevares eller kun ændres lidt.

### 2.3 Vurdering af miljøpåvirkning

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

#### 2.3.1 Trafik

Trafik er defineret som motortrafik. Der er ikke foretaget analyser af påvirkningen af cyklende og gående trafik, ligesom der ikke er udført analyser af trafikikkerhed som påvirket af projektet.

Der er foretaget beregninger af udviklingen i trafikken som konsekvens af ombygningen af Glostrupcenteret. Mertrafikken er beregnet til 701 kørsler pr. hverdag, dvs. en udvikling i trafikken på 3-5 % for nærområdet. Mertrafikken er beregnet til 49 køretøjer i eftermiddagsspidsstimen.

Der er i forlængelse heraf foretaget kapacitetsanalyser af de fire kryds omkring Glostrup Shoppingcenter. Disse viser, at der ikke vil opstå mærkbare forsinkelser i trafikafviklingen. Der kan helt lokalt

forekomme en påvirkning af krydset Banegårdsvej/Østbrovej idet en forholdsvis stor trafikmængde forventes flyttet fra shoppingcenterets p-kælder til p-tag.

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige indvirkning på trafikforholdene vurderes at være **mindre negativ** ved gennemførelse af planerne, idet den forventede mertrafik forventes at kunne afvikles uden mærkbare kødannelser ved højre-/venstresving i det umiddelbare opland, dvs. Banegårdspladsen, Hovedvejen og Østbrovej.

Der forventes ingen permanent effekt overhovedet på det overordnede vejnet og derfor er der ikke redegjort for den samlede trafikudvikling på disse veje. Det må forventes at de trafikale ændringer som følge af de ændrede muligheder for Glostrup Shoppingcenter ikke vil medvirke til signifikante ændringer i trafikken på de overordnede veje.

Anlægsfasen, hvor en del af eksisterende bygningsmasse nedrives og nybyggeri opføres, vil samlet generere ca. 1.700 lastbiltransporter fordelt over anlægsperioden på 18 måneder.

### 2.3.2 Støj

Støj omfatter støjpåvirkning af boliger efter implementering af lokalplansforslaget. Der er taget udgangspunkt i projektet, som lokalplanen skal muliggøre.

Der er foretaget beregninger af vejtrafikstøj, jernbanestøj og virksomhedsstøj på bygningens facader. Den vejledende vejstøjgrænse forventes overskredet på facaden med op til 7 dB mod Banegårdsvej. Enkelte boliger mod banen belastes 1 dB over den vejledende jernbanestøjgrænse. Trafikstøjen vurderes at kunne håndteres med lydisolerende facadetiltag (lydruder og særligt støjdæmpende vinduesopluk som russervinduer<sup>2</sup>), sådan at de indendørs støjkrav kan overholdes i boligernes sove- og opholdsrum.

Afhængig af bygningens indretningsplan vil det i relativt stort omfang være nødvendigt at anvende støjdæmpende vinduesopluk og lydisolerende vindueskonstruktioner mod trafikstøjen.

På opholdsarealerne i gården forventes støjbelastningen at overholde Miljøstyrelsens grænseværdier for trafikstøj. Ved etablering af tagterrasserne vil en af dem (den nordligste mod Banegårdsvej) have behov for at etablering af et fast og tæt altanværn for at reducere vejstøjen til under Miljøstyrelsens støjgrænse på 58 dB.

Butikscenterets aktiviteter vurderes at give anledning til virksomhedsstøj ved de fremtidige boliger. Under forudsætning af at affaldsafhentning og varelevering kun foregår i dagperioden (07-18) i hverdage, 07-14 om lørdagen og ikke søn- og helligdage forventes disse ikke at give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser gældende for boliger i centerområder.

De eksisterende ventilationsafkast på centerets tag forventes dog at medføre overskridelse af nattestøjgrænsen på de nærmeste fremtidige boliger, og det vurderes derfor at være nødvendigt at nedbringe støjen fra disse.

Den begrænsede mængde biler, der forventes at parkere på centerets tag inden kl. 7 vurderes ikke at medføre overskridelse af nattestøjgrænsen på de fremtidige boliger.

---

<sup>2</sup> Et russervindue er et dobbeltvindue med forskudt åbning. Navnet russervindue skyldes den italienske arkitekt Bartolomeo Rastrelli, der i 1754 udviklede det til Vinterpaladset i Skt. Petersborg.

**Vurdering:** At indrette nye boliger, der udsættes for støjbelastning fra begge sider (vejstøj fra gadesiden og virksomhedstøj mod gårdsiden) vurderes at stride mod hensigten i støjvejledningernes afsnit om nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder.

Den sandsynlige væsentlige indvirkning på støjforholdene vurderes at være **mindre negativ** ved gennemførelse af lokalplansforslaget og kommuneplantillægget, da det er muligt at eliminere støjpåvirkningen ved afværgeforanstaltninger, der sikrer mod miljøskadelig påvirkning af beboerne ude og inde.

### 2.3.3 Lugt

Det er vurderingen, at afkast fra erhvervskøkken vil have en begrænset volumen og en begrænset påvirkning givet de tekniske foranstaltninger i aftræk fra erhvervskøkken, som er forudsat i projektet. Der er boliger mod vest, syd og øst, og afstanden til disse er ca. 30 m.

Eventuel lugt tilknyttet afkastet vil blive væsentligt fortyndet, før den når frem til boligerne. Det er vurderingen, at afkastforholdene bliver bedre med etableringen af det planlagte ventilationssystem, end forholdene før.

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige påvirkning med lugt vurderes at være **neutral**, idet afkast fra køkken og bageri vil ske gennem ventilationssystem forsynet med tekniske foranstaltninger til begrænsning af lugt.

### 2.3.4 Visuel effekt

Den visuelle effekt omfatter både æstetiske og funktionelle forhold, hvor de æstetiske forhold fortrinsvis knytter sig til facadeudtryk, mens de funktionelle forhold omhandler planforslagenes betydning for lys og skygge samt ind- og udblikforhold.

Facadeudtryk er ikke underkastet en kvalitativ vurdering, men indgår i sammenhæng med de funktionelle forhold, hvor relevant.

Den samlede volumen af bygningsmassen i Glostrup Shoppingcenter vil være større, og bygningshøjden vil øges op til syv etager på det højeste sted. Den øgede bygningsmasse vil ændre på lys- og skyggeforhold i nærområdet, ligesom forandringerne ændrer på ind- og udblikforhold, altså at der kan opstå mulighed for at kigge ind ad vinduer fra en bolig til en anden, og at udblik fra boliger øst for planområdet ændres. Der vil være mindre himmel, men den nye facade vil formentlig opleves mere imødekomende end den eksisterende.

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

Skyggeforholdene er belyst gennem en serie skyggediagrammer for sommer- og vintersolhvervs- og jævndøgn ved tre klokkeslæt for eksisterende og kommende bygningsmasse. Skyggepåvirkningen vurderes på det grundlag at være begrænsede sammenholdt med referencescenariet.

Boligerne på Jernbanevej 17, Banegårdsvej 13-15 og Østbrovej 2A vil opleve skygge fra den planlagte bebyggelse, men i begrænset omfang. I morgentimerne hele året vil der være skygge på en del af facaden på Jernbanevej 17.

Boligbebyggelsen Østbrovej 2A, Banegårdsvej 13-15 vil opleve mere skygge på en del af facaden i vinterhalvårets eftermiddagstimer. Disse er i forvejen skyggeramt fra bebyggelsen i stationsområdet i de mørkeste måneder.

Det er sammenfattende vurderingen, at lokalplansforslaget vil medføre begrænsede skyggepåvirkninger for enkelte beboelser i begrænsede tidsrum.

Tilsvarende er det vurderingen, at der er taget hensyn til mulige indbliksgener ved udarbejdelsen af planforslaget. Der kan være en risiko for generende indblik fra gårdhaven mod Jernbanevej til boligerne på modsatte side af Jernbanevej og derfor er der i lokalplanen fastlagt bestemmelser om afskærmning af gårdhaven mod Jernbanevej.

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige visuelle effekt af lokalplansforslaget vurderes **ubetydeligt negativ**. Påvirkningerne af skyggeforhold anses som så små, at der ikke skal foretages justeringer af lokalplansforslaget.

### 2.3.5 Ressourcer og affald

Ressourcer og affald refererer i nærværende sammenhæng til materialer hidrørende fra nedrivningen af den sydlige del af centeret, som omfatter ca. 13.000 ton bygningsmaterialer, der kan genanvendes efter nærmere behandling. Lokalplansforslaget giver mulighed for nedrivning af dele af den eksisterende bygningsmasse.

Den sydlige del af eksisterende bygningsmasse nedrives og nedknuses med henblik på genanvendelse til andre formål og i anden sammenhæng. Før nedrivning skal bygningerne saneres ved, at materialer og maling, der indeholder miljøskadelige stoffer fjernes og bortskaffes før nedknusning og/eller genbrug. Kortlægningen af disse stoffer kan ske sammen med en ressourcekortlægning for identifikation af materialer, der kan genanvendes umiddelbart.

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet ved nedrivning vurderes at medføre en **mindre negativ** påvirkning af miljøet, idet bygningsmaterialer kan genanvendes.

### 2.3.6 Jordbund og jordforurening

Lokalplansarealet omfatter et V1- og et V2-kortlagt<sup>3</sup> areal. Et mindre delareal af området er kortlagt på vidensniveau 1 (V1) på baggrund af, at der har været to 20.000 l, nedgravede gasolietanke. Der blev i 1992 givet tilladelse til naturgaskonvertering af tre kedler. I den forbindelse blev de to tanke opgravet. Tankene har formentlig ligget der siden etablering af varmecentral i 1971.

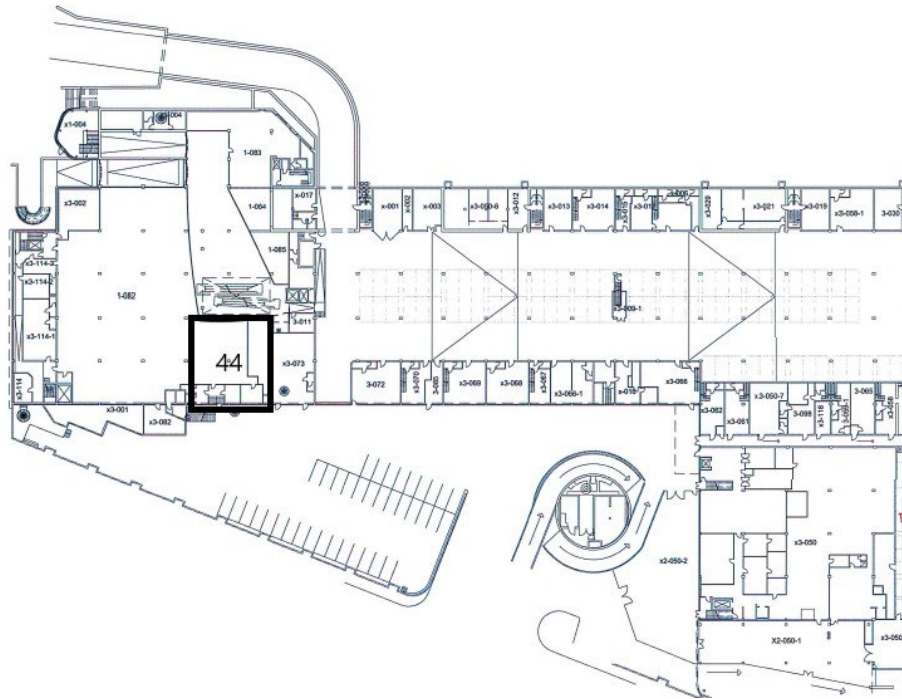
Der foreligger ikke attest for opgravning /24/. Området er ikke undersøgt for forurening.

Der har i perioden 1972 – 2002 været renseri lejemål 44, der var beliggende i stueplan syd for udkørslen fra parkeringsområdet. Renseri er baggrunden for kortlægningen på vidensniveau 2 (V2). Placeringen er vist på situationsplan nedenfor.

---

<sup>3</sup> Et V1-kortlagt areal er et areal, hvorom der foreligger viden om tidligere aktiviteter, der kan have medført jordforurening (vidensniveau 1). Et V2-kortlagt areal er et areal, hvorom der foreligger viden om en påvist jordforurening på stedet (vidensniveau 2).





Figur 2 Placeringen af renseri 1972-2002

De kortlagte arealer er vist på situationsplan nedenfor.



Figur 3 V1- og V2-kortlægninger i området. V1 er blå, og V2 er rød.

I det omfang, der træffes forurening med kulbrinter i det V1-kortlagte areal, skal denne som udgangspunkt fjernes i forbindelse med opførelse af bebyggelse her.

Der er ved en undersøgelse gennemført 2018 konstateret en kraftig forurening med primært klorerede kulbrinter under og ved det tidligere renseri. Forureningen er ikke afgrænset horisontalt, men synes afgrænset nedad til ca. 4 m u.t.

Ved en supplerende undersøgelse udført oktober 2022 er forureningen afgrænset og konstateret væsentlig mindre omfattende i udbredelse end vurderet på grundlag af den første undersøgelse.

Forureningen har en kildestyrke, der ikke kan forventes afskåret sikkert for afdampning til indeklima, hvorfor bygherre forventeligt skal fjerne forureningen eller nedbringe kildestyrken til et niveau, der muliggør etablering af boliger i lokalplanområdet.

Plangrundlaget vil dermed sikre indeklimaet mod afdampning fra forureningen. Det vurderes, at det ved gennemførelse af oprensningen kan sikres, at beboere ikke udsættes for farlige stoffer.

**Vurdering:** Lokalplansforslagets sandsynlige væsentlige indvirkning på forureningen vurderes at være **positiv**, idet denne giver mulighed for, at forureningen fjernes/reduceres og dermed hindrer en fremtidig eksponering for de skadelige stoffer.

### 2.3.7 Drikkevandsinteresser og grundvand

Lokalplansforslaget indeholder ikke elementer, der vil kunne udsætte grundvandsmagasinet for forurening. Lokalplansforslaget forudsætter en hel eller delvis oprensning af den påviste forurening med klorerede kulbrinter, hvilket vil sikre mod nedsivning og påvirkning af vandkvaliteten til Glostrup Vandforsyning, hvis nærmeste kildeplads ligger ca. 400 m sydøst for planområdet, og hvis indvindingsopland strækker sig ind under projektarealet.

**Vurdering:** Lokalplansforslagets sandsynlige væsentlige indvirkning på forureningen vurderes at være **positiv**, idet dette giver mulighed for, at forureningen fjernes/reduceres og dermed sikrer Glostrup Vandforsynings kildeplads sydøst for lokalplanområdet mod forurening herfra.

### 2.3.8 Materielle goder

Materielle goder knytter sig her til de arkitektoniske udtryk i byrummet, centeret som indkøbs- og opholdssted og de planlagte beboelseslejligheder.

Samlet set vurderes det, at lokalplansforslaget har en positiv virkning for materielle goder i lokalområdet. De eksisterende materielle goder vurderes ikke negativt påvirket af planforslaget, da nedrivningen omfatter bygningsdele, der ikke rummer specielle arkitektoniske udtryk eller goder, der ikke erstattes ved lokalplansforslaget. Planforslaget vil tilføre nye goder i form af boliger og friarealer, og det er her målsætningen at søge arkitektoniske udtryk, der tilfører bebyggelsen et kvalitativt løft i det omgivende byrum.

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige virkning af projektet for materielle goder vurderes **positiv**, idet eksisterende goder i form af centeret suppleres med etableringen af boliger, der også medfører et arkitektonisk løft i det omgivende byrum.

### 3 Om miljøvurderingen

I dette kapitel beskrives miljøvurderingsprocessen, rapportens indhold og den metode, rapporten er udarbejdet efter.

#### 3.1 Læsevejledning

Kapitel 1-3 indeholder de 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 området Glostrup Shoppingcenter, og som skal inddrages, når udviklingen af området planlægges, samt relevante planer for de tilgrænsende områder.

Kapitlerne 6-13 behandler væsentlige miljøfaktorer, der er fremkommet ved afgrænsningsnotatet udarbejdet af bygherre til Glostrup Kommune og vedlagt i bilag 1.

Hvert fagkapitel indeholder en beskrivelse af planforslagernes forventede virkninger for den udpegede miljøfaktor. Alle fagkapitler har samme opbygning og indeholder som udgangspunkt en vurdering opbygget ved følgende afsnit:

- Sammenfatning
- Forudsætning og metode
- Miljømål og myndighedskrav
- Eksisterende forhold
- Referencescenarie
- Planforslagets virkninger efter implementering
- Kumulative effekter
- Afværgeforanstaltninger
- Overvågning

Kapitel 14 og 15 er en opsamling og konklusion på miljørapporten, herunder en oversigt over eventuelle mangler ved vurderingsgrundlaget. Kapitel 16 indeholder en oversigt over de referencer, der indgår i rapporten.

#### 3.2 Proces

Planer, der fastlægger rammerne for bygge- og anlægsprojekter omfattet af bilag 1 eller bilag 2 og fysisk planlægning og arealanvendelse, kan kun realiseres med baggrund i en såkaldt miljørapport, medmindre det ved screening efter kriterierne i bilag 3 er fundet, at der ikke er krav om miljøvurdering. Reglerne fremgår af miljøvurderingsloven<sup>4</sup>.

Glostrup Kommune har afgjort, at ombygningen af centeret er omfattet af lovekendtgørelsens bilag 2, punkt 10b: Anlægsarbejder i byzone, herunder opførelse af butikcentre og parkeringspladser.

---

<sup>4</sup> Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr. 4 af 03/01/2023

Lokalplansforslaget er screenet i henhold til miljøvurderingsloven ved anvendelse af de relevante kriterier, der er indeholdt i lovens bilag 3, og fundet omfattet af krav om miljøvurdering.

Der er forud for miljøvurderingen udarbejdet en afgrænsning for miljørapportens indhold. Afgrænsningen fastlægger de miljøfaktorer, der forventes at kunne opleve en væsentlig miljøpåvirkning. Disse miljøfaktorer behandles i miljørapporten.

Udkast til afgrænsningen har 11. august til 25. august 2022 været i høring hos berørte myndigheder, jf. § 32 stk. 3 nr. 2, hvorefter Glostrup Kommune har udarbejdet et endeligt afgræsningsnotat indeholdende en afgørelse om at: *”Der skal udarbejdes en miljørapport, da flere elementer i planen muligvis vil påvirke miljøet væsentligt, herunder skal det undersøges, om der er lys/skyggeforhold i forhold til naboer, om der kan forventes støjgener, og om jordforureningen under eksisterende bebyggelse vil udgøre en risiko for indeklimaforhold og drikkevandsinteresser i området”.*

Afgræsningsnotat og kommentarer fra høringen er vedlagt i bilag 1.

I afgræsningsnotatet er miljørapportens overordnede emner således fastlagt, og der gennemgås følgende miljøfaktorer:

- Trafik
- Støj
- Lugt
- Visuel effekt
- Ressourcer og affald
- Jordbund og jordforurening
- Drikkevandsinteresser og grundvand
- Materielle goder

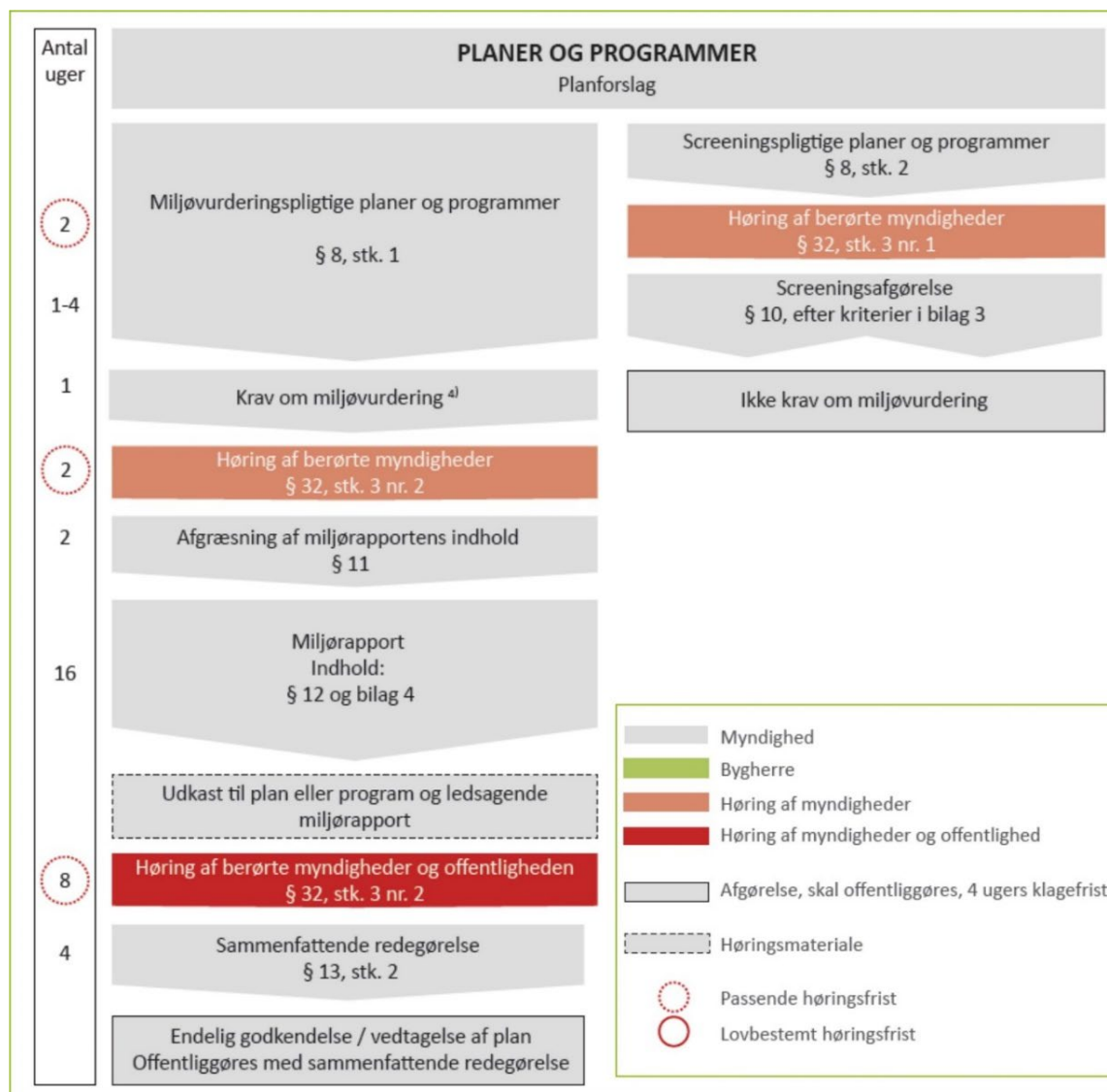
Miljørapporten er offentliggjort sammen med lokalplansforslaget og forslaget til kommuneplantillæg.

### **3.3 Videre forløb**

På baggrund af planforslagene, miljørapporten og de indkomne høringssvar fra myndigheds- og offentlighedshøringen fremlægges de endelige planforslag til vedtagelse i kommunalbestyrelsen.

Ikrafttrædelse af lokalplanen sker ved offentliggørelse af den endelige plan. Samtidig offentliggøres en sammenfattende redegørelse, som beskriver, hvordan miljøvurderingen og indkomne høringssvar er taget i betragtning.

Evt. planlagt overvågning af miljømæssige konsekvenser af planen gennemføres på baggrund af vedtagelse i kommunalbestyrelsen.



Figur 4 Oversigt over processen for miljøvurdering af planer og programmer. LBK nr. 1976 af 27/10/2021.

### 3.4 Miljøvurderingens indhold og metode

Miljøvurderingen af forslaget til lokalplan og medfølgende kommuneplantillæg beskriver de miljømæssige konsekvenser, når planerne er fuldt implementeret. Vurderingen er foretaget på det detaljeringniveau, som bestemmelserne i planforslagene muliggør.

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 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 forbedrede forhold for dennes tilstand.
- **Ubetydeligt negativ eller neutral/ingen virkning:** Der forventes ikke at være nogen virkning på miljøet. Påvirkningerne anses som så små, at der ikke skal tages højde for disse ved implementering af planerne.
- **Mindre negativ virkning:** Virkningen vil kunne erkendes, men i en grad hvor det er usandsynligt, at afværgende eller kompenserende foranstaltninger er nødvendige.
- **Moderat negativ virkning:** Virkningen vil være mærkbar i en grad, hvor afværgende eller kompenserende foranstaltninger bør overvejes.
- **Væsentlig negativ virkning:** Virkningen anses for så alvorlig, at man bør overveje at ændre planerne eller sikre, at der gennemføres afværgende foranstaltninger for at mindske virkningen.

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.

Som baggrund for miljørapporten er der udarbejdet visualiseringer, som indgår helt eller delvist i denne rapport. Anvendte materialer og rapporter fremgår af kapitel 16 Referencer.



## 4 Hovedforslag og referencescenarie

### 4.1 Hovedforslag

Lokalplanområdet er beliggende syd for Hovedvejen i Glostrup Bymidte, afgrænset af Hovedvejen mod nord, Banegårdsvej mod øst, Sydvestvej mod syd, samt Lilletorv, Jernbanevej og Glostrup Torv mod vest. Lokalplanen omfatter matr. 7000d, 9ks, 9aø, 9mæ og 9aæ, Glostrup by, Glostrup.

Lokalplansforslaget gælder således for hele den eksisterende lokalplan "lokalplan GL22.1 for Glostrup Storcenter", som også har bebyggelsen med ved Hovedvejen, så den gamle lokalplan kan aflyses i sin helhed.

Området er beliggende i byzone. Området er omfattet af kommuneplanens rammeområde GC04 Glostrupcenteret, som udlægger området til blandet bolig og erhverv.

Planområdet grænser mod øst op til en forretningsejendom flankeret af to etagebebyggelser med beboelse og mod vest af etageejendomme med beboelse. Mod syd ligger Banegårdspladsen, og mod nord afgrænses planområdet af Hovedvejen (Roskildevej).

Bebyggelse i medfør af Lokalplan GL22.2 er vist på figur 5 nedenfor.



Figur 5 Lokalplansområdet i 3D



#### 4.1.1 Lokalplanens formål

Det er lokalplanens formål:

- at give mulighed for etablering af etageboliger på overliggende etager over Glostrup Shoppingcenter og ud mod Banegårdsvej, Sydvestvej og Lilletorv,
- at sikre at ny boligbebyggelse over ejendommens nuværende taghøjde etableres i god sammenhæng med det omgivende kvarter med hensyn til bygningshøjder og opbrydninger af bygningskroppen i mindre dele,
- at fastlægge krav til bebyggelsens udtryk så der gennem facadedetaljering skabes et levende, varieret og attraktivt bygningsudtryk,
- at muliggøre en omdannelse og fornyelse af centerområdets sydlige del så der skabes et åbent, indbydende og mere direkte indgangsparti fra Sydvestvej,
- at den meget tillukkede gadefacade langs Jernbanevej i forbindelse med en ombygning gives større åbenhed og gennemsigtighed,
- at det fremtidige Glostrup Shoppingcenter fremstår som en samlet arkitektonisk helhed.

#### 4.1.2 Lokalplanens indhold

Lokalplanen giver mulighed for at nedrive dele af det eksisterende Glostrup Shoppingcenter og opføre et nyt byggeri i varierende højder ud mod Sydvestvej, Banegårdsvej og Jernbanevej. Bebyggelsen sammenbygges med den eksisterende del af Glostrup Shoppingcenter og skaber en naturlig sammenhæng med den nuværende centergade. Den nye bebyggelse skal få området ved Sydvestvej og Banegårdsvej til at fremstå som en imødekomende ankomst til byen, hvor området vendes fra at være en bagside til forside.

Lokalplanen giver derudover mulighed for at renovere eksisterende facader på shoppingcenteret, så der skabes en arkitektonisk og materialemæssig sammenhæng mellem nyt og eksisterende byggeri.

De fysiske forhold for hhv. eksisterende og foreslået lokalplan er vist i figur nedenfor.

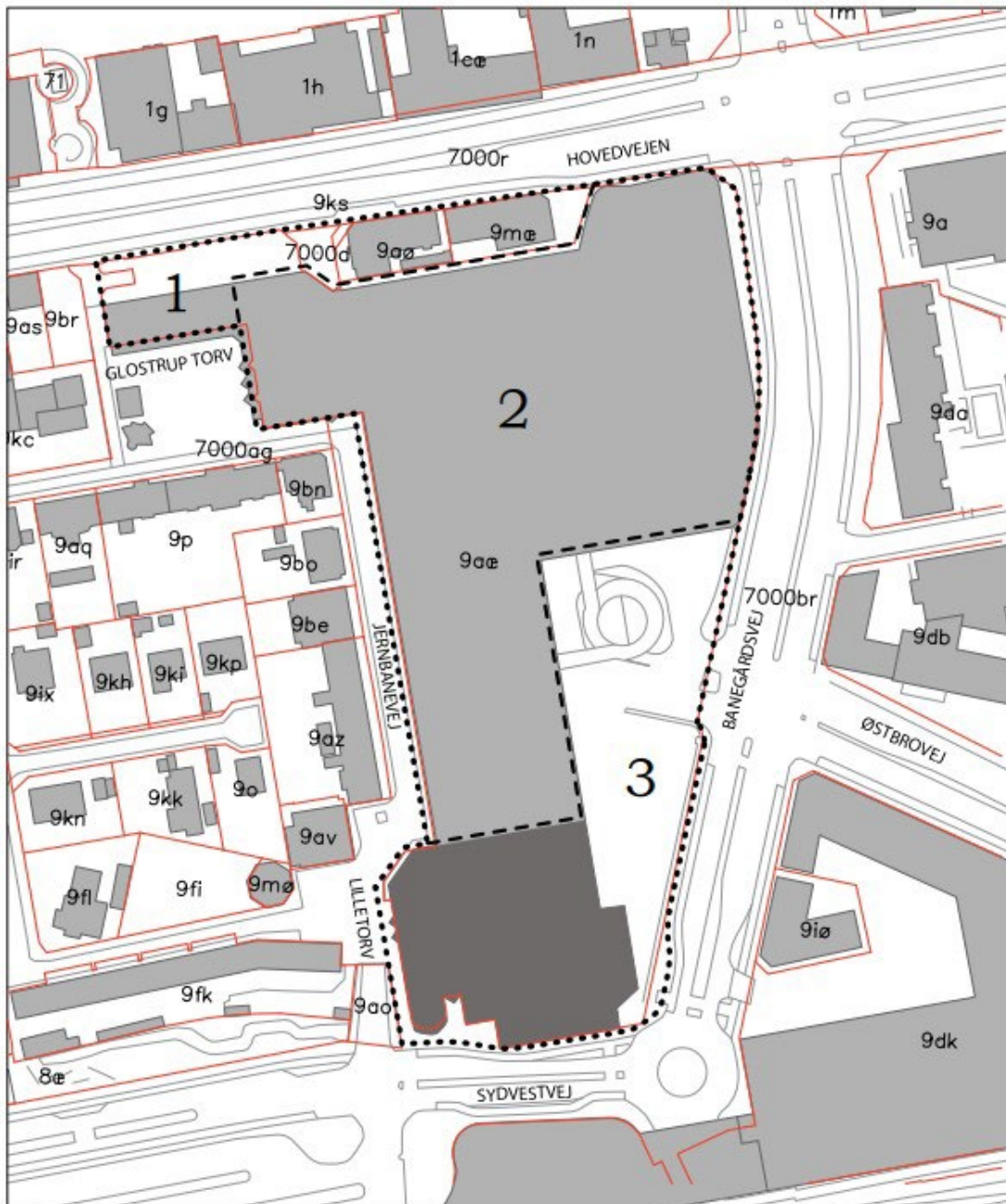


Figur 6 Det fysiske udtryk i eksisterende og foreslået lokalplan

Lokalplanen opdeles i tre delområder, som vist på figur 7 nedenfor, hvor delområde 1 omfatter de enkeltstående bygninger ud mod Hovedvejen. Delområde 2 omfatter eksisterende byggeri for shoppingcenteret, hvor facader kan ombygges. Delområde 3 omfatter nybyggeri mod syd med etablering

af nye boliger og centerfunktioner, der bygges sammen med shoppingcenteret i delområde 2. I delområde 2 gives der mulighed for at placere bebyggelse på taget af shoppingcenteret forudsat, at ud- og ombygninger forstærker det samlede byggeris arkitektoniske sammenhæng som ét bygningsværk, samtidig med at byggeriet skal forholde sig til den omgivende by og byliv.

Gældende for hele lokalplanområdet er anvendelse til centerformål, hvilket omfatter butikker, herunder udvalgsware- og dagligvarebutikker, servicevirksomhed, affaldsområde, varegårde, cafe/restaurant, fitness, kontorer, klinikker, liberalt erhverv, biograf, hotel, leisure, boliger, studieboliger og lignende.



Figur 7 Lokalplanområdet med tre delområder

Med lokalplanen fastholdes bebyggelsesprocenten på maks. 225 for lokalplanområdet under ét. Der sker en mindre justering af matrikelgrænsen 9aæ og vejmatrিকlen 7000br Glostrup By, Glostrup mod syd i forbindelse med byggeriet. Der forudsættes ligeledes en mindre arealoverførsel fra 9mæ til 9aæ.

For delområde 1 gælder, at bebyggelsen omfang, placering og den visuelle udformning føres videre i lokalplanen, som er bebyggelse i op til 5 etager, der henvender sig ud til Hovedvejen.

For delområde 2 gælder, at der ikke må bygges højere end 3 etager. Eksisterende bygningsvolumener må ændres i mindre omfang i forbindelse med etablering af nye indgange og i form af ny bebyggelse på taget. Arealet af shoppingcenteret må øges i det omfang det er nødvendigt for at sikre en facade- og tagopbygning svarende til gældende lovgivning samt et mere moderne udtryk og et velfungerende center. Der må derudover opsættes afskærmende bygningsdele ved støjende installationer som fx. ventilationsafkast mv. Hovedindgange til centeret må markeres med baldakiner over fortovsareal eller andet fodgængerareal. Se også kortbilag 2 for principiel placering af disse.

For delområde 3 gælder, at bebyggelsen skal variere i 3-7 etager, hvor bebyggelsen skal være lavest ved Lille Torv/Jernbanevej og højest på hjørnet af Sydvestvej og Banegårdsvej, så byggeriet forholder sig til den omgivende bebyggelses skala.

Om facaderne gælder, at der ikke må benyttes reflekterende materialer, som kan give anledning til væsentlige gener for omgivelserne, og at der i bebyggelsen anvendes støjdæmpende facadematerialer og russervinduer for at sikre at støjkrav på facaden og i indendørs opholdsrum kan overholdes.

#### **4.2 Tillæg til kommuneplan 2013-2025**

Lokalplanområdets samlede bebyggelsesprocent opretholdes på 225 %, mens den maksimale bygningshøjde ændres til syv etager svarende til ca. 24 meter ved eksisterende terræn. Der er i forlængelse heraf udarbejdet et forslag til tillæg til kommuneplanen med nye rammer for områdetyperne.

#### **4.3 Referencescenariet**

Referencescenariet er den situation, hvor planerne ikke gennemføres. Dette scenarie kaldes også 0-alternativet. Referencescenariet til lokalplansforslaget er gældende lokalplan GL 22.1.

Planforhold sammenlignes med referencescenariet for at vurdere de fremtidige miljøforhold, hvis planerne ikke gennemføres. Ved sammenligning med referencescenariet, sammenlignes med den forventede fremskrivning af området aktuelle miljøforhold.

Referencescenariet er i denne miljørapport således den aktuelle miljøstatus, hvor området er vedtaget til udvikling som beskrevet i den gældende Lokalplan GL 22.1. I princippet ville der i så fald være tale om almindelig udnyttelse/udbygning af de eksisterende bygninger indenfor de muligheder som Lokalplan GL21.1 beskriver, svarende til de aktuelle anvendelser med erhverv og boliger.

## 5 Overordnede planforhold

Dette kapitel indeholder en kort beskrivelse af de relevante planer, der gælder for det område, som er indeholdt i lokalplansforslaget og tilhørende kommuneplantillæg.

Kapitlet er opbygget sådan, at det starter med de mest overordnede planer, hvorefter der zoomes ind på mere lokale planer. Kapitlet er således opbygget som en tragt, hvor man starter på regionalt niveau, derefter kommunalt niveau og til sidst på lokalt niveau.

### 5.1 Landsplan

Området er omfattet af ”Fingerplan 2019 Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning” fra marts 2019 /3/. Fingerplanen har til formål at sikre, at kommuneplanlægning i hovedstadsområdet sker på grundlag 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.

Lokalplansområdet er omfattet af det ydre storbyområde (byfingre) og er derfor underlagt retningslinjer, som angives af planens kapitel 4 om kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde. Det betyder bl.a., at 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, nabo til S-togstation og ca. 150 m fra den kommende letbanestation og opfylder således begge krav.

En lokalplan skal indeholde oplysninger om planens formål og retsvirkning. Formålet skal fastlægge den planlægningsmæssige begrundelse.

Tilvejebringelse af en lokalplan før nedrivning af ”større” bebyggelse mv. følger af planlovens § 13, stk. 2. Lokalplankataloget i § 15, stk. 2, indeholder ikke særskilte bestemmelser om nedrivning. Der er ikke tale om noget, der skal reguleres i lokalplanen, men lokalplanen skal indeholde en tilstrækkelig redegørelse for, hvad det drejer sig om, og en bestemmelse om, hvad der agtes nedrevet.

### 5.2 Zonestatus

Lokalplanen ligger i et område omfattet af byzone.

Hovedformålet med zoneinddelingen er at forhindre spredt og ikke planlagt bebyggelse og anlæg i det åbne land samt sikre, at egentlig byudvikling sker, hvor der er åbnet mulighed for det gennem kommune- og lokalplanlægningen. Planlovens bestemmelser om zoneinddeling fremgår af planlovens kap. 7 § 34.

### 5.3 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 (GC04) udlagt til centerområde med boliger, kontor- og serviceerhverv, butikker og publikumsorienterede serviceerhverv og forslag til Lokalplan GL22.2 er dermed i overensstemmelse med den fastlagte hovedstruktur for Glostrup Kommune.

### **5.3.1 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. Lokalplanområdet vil være påvirket med hensyn til de dele, der ombygges svarende til delvis nybyggeri idet lokalplanområdets såkaldte afledningsret i udgangspunktet er overskredet.

Dette medfører at en ombygning svarende til delvis nybyggeri (ændring af fundament) udløser krav om at regnvand fra de ombyggede dele (nye bygningsdele/nye overflader) skal tilbageholdes jf. Tillæg 4A.

Glostrup Kommune er interessant i Spildevandscenter Avedøre I/S (SCA) – et fælles kommunalt interessentskab ejet af 10 kommuner på Københavns Vestegn. Spildevandet fra Glostrup afledes til renselanlægget hos SCA, der er opbygget som et mekanisk-biologisk renselanlæg med næringssaltfjernelse.

### **5.4 Helhedsplan Banegårdspladsen**

Glostrup Kommune har i forlængelse af "Strategi for udvikling af Bymidten (2017)" udarbejdet en helhedsplan for Banegårdspladsen, hvor ny busterminal, letbanestation og cykel/gangbro er sammentænkt i "Knudepunkt Glostrup".

*"Ved ankomsten til Glostrup station skal man i fremtiden mødes af et indbydende, urbant og funktionelt velfungerende byrum. Som et nyt centralt ankerpunkt i byen, skal Banegårdspladsen fungere som en art fordelingsentré, der sender indbyggere og gæster videre til deres destinationer og gøremål. Det stationsnære område skal samtidig skabe gode rammer omkring den nye boligbebyggelse, med mulighed for fællesskaber og gode sammenhænge med bykernens mange tilbud."*

Det nye Glostrup Shoppingcenter forventes at spille sammen med helhedsplanens visioner.

### **5.5 Lokalplan**

#### **5.5.1 Lokalplan GL 22.1**

Nærværende lokalplan omfatter et område, som før implementeringen dækker den gældende Lokalplan GL 22.1.

#### **5.5.2 Servitutter**

Der er flere servitutter på lokalplanområdets matrikler. Nærværende lokalplansforslag forudsætter aflysninger af servitutter, der strider mod lokalplansforslaget.



## 6 Trafik

Trafik forstås her som biltrafik (motorkøretøjer), dvs. hvordan lokalplansforslaget påvirker biltrafikken til og fra indkøbscenteret og i nærområdet.

### 6.1 Samlet vurdering

Trafik er defineret som motortrafik. Der er ikke foretaget analyser af påvirkningen af cyklende og gående trafik, ligesom der ikke er udført analyser af trafiksikkerhed som påvirket af plangrundlaget.

Samlet set vurderes helhedsplanen for Banegårdspladsen at generere 1.827 ture per hverdagsdøgn og 202 ture i eftermiddagsspilstimen.

Der er foretaget beregninger af udviklingen i trafikken som konsekvens af lokalplansforslaget. Mertrafikken er beregnet til 701 kørsler pr. hverdag, dvs. en udvikling i trafikken på 3-5 % for nærområdet. Mertrafikken er beregnet til 49 kørsler i eftermiddagsspilstimen. Det vil sige knap en bil ekstra i minuttet fordelt mellem Hovedvejen Øst, Hovedvejen Vest, Østbrovej og Sydvestvej

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige indvirkning på trafikforholdene vurderes at være **mindre negativ** ved gennemførelse af planerne, idet den forventede mertrafik forventes at kunne afvikles uden mærkbare kødannelser ved højre-/venstresving i det umiddelbare opland, dvs. Banegårdspladsen, Hovedvejen og Østbrovej.

Der forventes ingen permanent effekt overhovedet på det overordnede vejnet og derfor er der ikke redegjort for den samlede trafikudvikling på disse veje. Det må forventes at de trafikale ændringer som følge af de ændrede muligheder for Glostrup Shoppingcenter ikke vil medvirke til signifikante ændringer i trafikken på de overordnede veje.

### 6.2 Miljømål og myndighedskrav

For 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.

Der er ikke fastsat generelle mål for trafik og trafiksikkerhed. Færdselssikkerhedskommissionen formulerer i handlingsplaner anbefalinger til kommunerne om trafiksikkerhedsrevision, der er en systematisk og uafhængig granskning af trafiksikkerhedsforhold for alle trafikantgrupper i et nyt vej- eller trafikanlæg /35/.

### 6.3 Metode og forudsætninger

#### 6.3.1 Trafiktilvækst

Der er for lokalplansforslaget foretaget en fremskrivning af trafikken i nærområdet. Fremskrivningen er baseret på turrater, som er fastsat af Glostrup Kommune for området, og trafiktællinger (hverdagsdøgntrafik) i nærområdet. Fremskrivningen er beskrevet i trafiknotat for lokalplansforslaget /34/.

Turraterne er opstillet i tabel nedenfor.

Tabel 1 Turrater Glostrup Kommune /34/

Afstand til station	Ture pr. etagebolig	Ture pr. rækkehus	Ture pr. 100 m <sup>2</sup>		
			Kontor- erhverv	Detail	Speciel detail
< 600 m	3,06	3,75	8	85	35,52
600-1.000 m	3,41	4,01	8,4	85	35,52
1.000-1.200 m	3,42	4,04	8,4	85	35,52
>1.200 m	3,55	4,3	8,4	85	35,52

For planerne er endvidere fastsat turrater for ungdomsboliger og butikker i Glostrupcenteret.

- Ungdomsboliger: 0,50 ture pr. bolig
- Butikker i Glostrup Shoppingcenter: 28,4 ture pr. 100 m<sup>2</sup>

Prognosen er desuden baseret på arealanvendelsen, som er vist i tabel nedenfor.

Tabel 2 Arealanvendelsen før og efter ombygning /34/

Bygning	Før nedrivning (Eksisterende)	Efter nedrivning	Fremtidig (Efter nedrivning + nyt)	Forskel (Fremtidig - eksisterende)
Butik (speciel detailhandel)	14.407 m <sup>2</sup>	10.549 m <sup>2</sup>	11.399 m <sup>2</sup>	-3.008 m <sup>2</sup>
Kontor	558 m <sup>2</sup>	500 m <sup>2</sup>	500 m <sup>2</sup>	-58 m <sup>2</sup>
Dagligvarebutik (discountbutik)	5.211 m <sup>2</sup>	5.211 m <sup>2</sup>	6.528 m <sup>2</sup>	+1.317 m <sup>2</sup>
Restaurant	1.238 m <sup>2</sup>	1.238 m <sup>2</sup>	1.920 m <sup>2</sup>	+682 m <sup>2</sup>
Alm. lejligheder	8 boliger	8 boliger	151 boliger	+143 boliger
Ungdomsboliger			70 boliger	+70 boliger

Den forventede fremtidige mertrafik er på det grundlag med enkelte korrektionsfaktorer beregnet til 701 ture pr. hverdagsdøgn.

### 6.3.2 Kapacitet

Der er foretaget kapacitetsberegningerne for de nærliggende trafikryds, som vist på figuren nedenfor.





Figur 8 Modelvejnet vist med rød markering. Grå prikker viser de fire kryds der udtrækkes resultater for i analysen /38/

Analysen er baseret på simuleringprogrammet Vissim, hvor der er foretaget 25 simuleringer med forskellige ankomstfordelinger og udtrukket resultater for disse kørsler.

Der er udtrukket resultater for kølængde og gennemsnitlig forsinkelse i krydsene i området. Kølængder er både angivet som en gennemsnitskø og en maksimal kølængde.

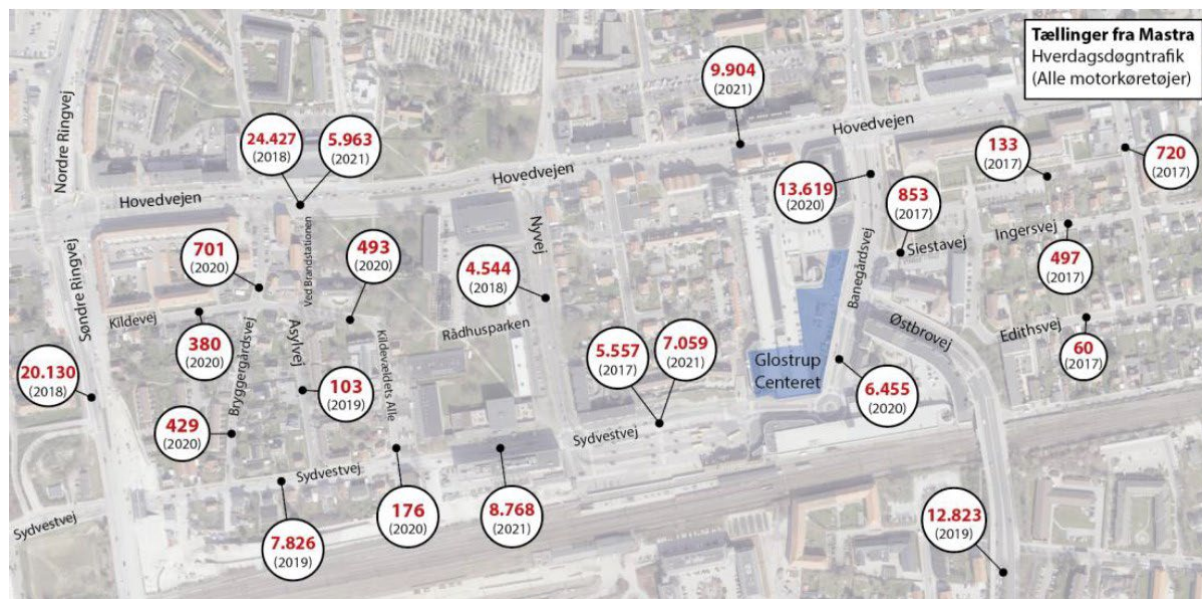
I tabellen nedenfor er vist de tre scenarier, der er simuleret. Alle scenarierne indeholder reduktion af trafik som følge af letbanens anlæg i Ring 3. Den generelle trafikvækst i 2030 scenariet indeholder en stigning på 1 % om året for gennemkørende trafik på Ringvejen og Hovedvejen. I 2030 scenariet med udbygningen af Glostrup Shoppingcenter tilføjes 49 biler, som udgør den ekstra trafik til Glostrup Shoppingcenter i eftermiddagsspidsstimen.

	Letbane	Generel trafiktilvækst	Lokalplan for Glostrup Shoppingcenter
2019 0-alternativ	X		
2030 0-alternativ	X	X	
2030 scenarie	X	X	X

Figur 9 Scenarier i trafiksimuleringen /38/

#### 6.4 Eksisterende forhold

Trafiktællinger for nærområdet er vist på figur nedenfor.



Figur 10 Trafiktal for veje i nærområdet /34/

## 6.5 Referencescenariet

I referencescenariet forventes en fremskrivning af nuværende trafiktal for nærområdet som følge af projekterne i området omkring Banegårdspladsen (helhedsplanen) og den almindelige udvikling i biltrafikken.

Samlet set vurderes helhedsplanen at generere 1.827 ture per hverdagsdøgn og 202 ture i eftermiddagsspidsstimen.

## 6.6 Miljøpåvirkninger

Den sandsynlige væsentlige indvirkning på trafikforholdene vurderes at være **mindre negativ** ved gennemførelse af lokalplansforslaget, idet mertrafikken forventes at kunne afvikles uden væsentlige kødannelser ved højre-/venstresving i det umiddelbare opland, dvs. Banegårdspladsen, Hovedvejen og Østbrovej.

### 6.6.1 Mertrafik

Ved implementering af planerne vil der dagligt genereres 701 flere kørsler ind og ud af centeret. Dette svarer til en stigning på 3-5 % i nærområdet og en stigning i trafik til og fra parkeringspladsen på taget af centeret på 55 %. Denne flytning af trafik vurderes dog kun at give anledning til "ringe forsinkelse" jf. skemaet herunder. Eventuelle gener vil forventeligt kunne afhjælpes ved regulering af grøntid til svingbevægelser.

### 6.6.2 Kapacitet

Resultaterne fra kapacitetsberegningerne viser, at den ekstra trafik i eftermiddagsspidsstimen til Glostrup Shoppingcenter ikke vil forårsage afviklingsproblemer i de nærmeste fire kryds på Banegårdsvej og Sydvestvej.

Resultaterne er sammenfattet i tabel nedenfor.

Tabel 3 Kapacitetsberegninger for de nærmeste kryds. Kilde: /38/

Kryds (alle retninger)	Forsinkelse (sekunder)	Serviceniveau
Hovedvejen/Banegårdsvej/Nørre Alle	26	Ringe forsinkelse
Østbrovej/Banegårdsvej/Glostrup Shoppingcenter	28	Ringe forsinkelse
Sydvestvej/Banegårdsvej/2Gshopping	10	Næsten ingen forsinkelse
Sydvestvej/Banegårdspladsen/P-kælder	14	Begyndende forsinkelse

### 6.7 Kumulative effekter

Glostrup Kommune har ved ViaTrafik foretaget en analyse af trafikforholdene i Glostrup Bymidte i konsekvens af forslag til helhedsplan for Banegårdspladsen /37/. I analysen er endvidere inddraget andre byudviklingsprojekter i nærområdet.

Helhedsplanen inkl. Glostrup Shoppingcenter vurderes på det grundlag at generere 1.827 ture per hverdagsdøgn og 202 ture i eftermiddagsspilstimen. Medtages de øvrige byudviklingsprojekter i nærområdet vurderes disse sammen med helhedsplanen at generere 3.092 ture per hverdagsdøgn og 346 ture i eftermiddags-spilstimen /37/.

### 6.8 Afværgeforanstaltninger

Der identificeres ikke umiddelbart behov for afværgeforanstaltninger, men ændringer i signalreguleringen i krydset Østbrovej og Banegårdspladsen og Hovedvejen og Banegårdspladsen kan blive aktuelle når øvrig tiltænkt udvikling i området jf. helhedsplanen gennemføres.

### 6.9 Overvågning

Det er forventningen, at Glostrup Kommune vil følge udviklingen for at optimere trafikafviklingen ud og ind af centeret.

## 7 Støj

Dette kapitel gengiver målsætninger, metode og udførte støjberegninger for lokalplansforslaget og tilhørende kommuneplantillæg, fremstillet i notat af Gade & Mortensen Akustik A/S /22/. Der tages udgangspunkt i de maksimalt tilladte rammer og byggeprocenter.

### 7.1 Samlet vurdering

Der er foretaget beregninger af vejtrafikstøj, jernbanestøj og virksomhedsstøj på bygningens facader. Den vejledende vejstøjgrænse forventes overskredet på facaden med op til 7 dB mod Banegårdsvej. Enkelte boliger mod banen belastes 1 dB over den vejledende jernbanestøj-grænse. Trafikstøjen vurderes at kunne håndteres med lydisolerende facadetiltag (lydruder og særligt støjdæmpende vinduesopluk som russervinduer<sup>5</sup>), sådan at de indendørs støjkrav kan overholdes i boligernes sove- og opholdsrum.

Afhængig af bygningens indretningsplan vil det i relativt stort omfang være nødvendigt at anvende støjdæmpende vinduesopluk og lydisolerende vindueskonstruktioner mod trafikstøjen.

På opholdsarealerne i gården forventes støjbelastningen at overholde Miljøstyrelsens grænseværdier for trafikstøj. På en enkelt af tagterrasserne (nordligste, mod Banegårdsvej) skal der etableres fast og tæt altanværn for at reducere vejstøjen til under Miljøstyrelsens støjgrænse på  $L_{den}$  58 dB.

Butikscenterets aktiviteter vurderes at give anledning til virksomhedsstøj ved de fremtidige boliger. Under forudsætning af at affaldsafhentning og varelevering kun foregår i dagperioden (07-18) i hverdage, 07-14 om lørdagen og ikke søn- og helligdage forventes disse ikke at give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser gældende for boliger i centerområder. De eksisterende ventilationsafkast på centerets tag forventes dog at medføre overskridelse af nattestøjgrænsen på de nærmeste fremtidige boliger, og det vurderes derfor at være nødvendigt at nedbringe støjen fra disse.

Den begrænsede mængde biler, der forventes at parkere på centerets tag inden kl. 7 vurderes ikke at medføre overskridelse af nattestøjgrænsen på de fremtidige boliger.

**Vurdering:** At indrette nye boliger, der udsættes af støjbelastning fra begge sider (vejstøj fra gadesiden og virksomhedsstøj mod gårdsiden) vurderes at stride mod hensigten i støjvejledningernes afsnit om nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder. Det er imidlertid muligt at sikre de planlagte boliger mod negativ støjpåvirkning ved nærmere definerede afværgeforanstaltninger.

Den sandsynlige væsentlige indvirkning på støjforholdene vurderes at være **mindre negativ** ved gennemførelse af lokalplansforslaget og kommuneplantillægget, da det er muligt at eliminere støjpåvirkningen ved afværgeforanstaltninger, der sikrer mod miljøskadelig påvirkning af beboerne ude og inde.

### 7.2 Miljømål og myndighedskrav

Der gælder forskellige støjgrænser for forskellige støjkloder. Disse er nærmere beskrevet i sammenhæng med støjberegningerne. Der foreligger ikke målsætninger eller grænseværdier for støj fra håndtering af husholdningsaffald, hvorfor disse ikke er medregnet her.

---

<sup>5</sup> Et russervindue er et dobbeltvindue med forskudt åbning. Navnet russervindue skyldes den italienske arkitekt Bartolomeo Rastrelli, der i 1754 udviklede det til Vinterpaladset i Skt. Petersborg.

### 7.2.1 Vejtrafikstøj

I henhold til Miljøstyrelsens vejledende grænse for vejtrafikstøj gælder der udendørs på boligernes facader, at støjbelastningen ikke må overskride  $L_{den}$  58 dB.

Miljøstyrelsens vejledning 4/2007 anfører dog mulighed for at etablere nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder, hvormed der kan planlægges for boligbebyggelse ved støjbelastninger, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Dette dog under forudsætning af at:

- udendørs opholdsarealer sikres et støjniveau,  $L_{den}$ , der ikke overstiger 58 dB fra vejtrafik og at
- der indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer sikres et støjniveau, der ikke overstiger  $L_{den}$  46 dB.
- boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.

Bygningsreglementet, BR18, foreskriver, at støj fra trafik ( $L_{den}$ ) indendørs i beboelsesrum med lukkede vinduer (dog med evt. friskluftsventiler åbne) ikke må overstige  $L_{den}$  33 dB.

### 7.2.2 Jernbanestøj

I henhold til Miljøstyrelsens vejledende grænse for jernbanestøj gælder der udendørs på boligernes facader, at støjbelastningen ikke må overskride  $L_{den}$  64 dB.

I Miljøstyrelsens tillæg fra juli 2007 til vejledning 1/1997 anføres dog mulighed for at etablere nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder, hvormed der kan planlægges for boligbebyggelse ved støjbelastninger, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Dette dog under forudsætning af at:

- udendørs opholdsarealer sikres et støjniveau, der ikke overstiger 64 dB fra jernbanetrafik og at
- der indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer sikres et støjniveau, der ikke overstiger  $L_{den}$  52 dB.
- boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod banen.

Bygningsreglementet, BR18, foreskriver, at støj fra jernbanetrafik indendørs i beboelsesrum med lukkede vinduer (dog med evt. friskluftsventiler åbne) ikke må overstige  $L_{den}$  33 dB.

### 7.2.3 Støj fra virksomheder

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 4 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
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.

#### 7.2.4 Støj i områder udpeget til byomdannelse

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 Støjberegninger

#### 7.3.1 Grundlag for trafikstøjberegningerne

Støjberegningerne er udført ved hjælp af beregningsprogrammet SoundPLAN (version 8.2) og trafikstøjberegningerne er i henhold til beregningsmetoden Nord2000. Terrænet er forudsat hårdt og akustisk reflekterende på befæstede arealer. Grundlaget for trafikstøjberegningerne har været:

Volumenstudie F fra Arkitekt, 16. august 2022

- Kortmateriale fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, juli 2022
- Trafiktal fra Glostrup Kommune, juli 2022.
- Trafikstyrelsens "Trafikdata til grundlag for støjberegninger – opgørelse for den statslige jernbane 2019 og 2032", maj 2021

I henhold til Miljøstyrelsen er trafikdata for vejtrafik på nærmeste veje på baggrund aktuelle tællinger fremskrevet 10 år til år 2032. Der er antaget en forventet årlig vækst på 1 %. De benyttede vejtrafikmængder for de omgivende veje er vist i tabel nedenfor.

Tabel 5 Vejtrafikmængder

	ÅDT (køretøjer)	Hastighed (km/t)
Hovedvejen	22.200	50
Banegårdsvej, nord for indkørsel til centeret	13.500	40
Banegårdsvej, syd for indkørsel til centeret	6.400	30
Østbrovej	12.700	50
Sydvestvej	7.100	40
Nørre Alle	7.500	40

Fordelingerne af køretøjstyper og trafikken på de forskellige tidspunkter er baseret på Vejdirektoratets standardfordelinger for byområder. For alle områdetets veje er der forudsat vejbelægningen SMA8 (Skærvemastiks, kornstørrelse 8 mm).

For beregningerne af jernbanestøj er der anvendt togmængder som anført i Trafikstyrelsens prognose for støjberegninger år 2032. Disse er vist i tabel nedenfor.

Tabel 6 Togmeter

	Togmeter Dag	Togmeter Aften	Togmeter Nat	Hastighed (km/t)
S-tog	14.600	1.600	2.900	70
Moderne togsæt	15.400	2.000	3.400	120



Lokomotivtrukne passagertog	6.400	700	1.400	120
Godstog	8.200	2.000	6.400	120

### 7.3.2 Grundlag for beregninger af virksomhedsstøj

Grundlaget for virksomhedsstøjberegningerne har været:

- Volumenstudie D samt 3d-model fra Arkitekt, 23. februar 2022
- Kortmateriale fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, juli 2022
- Registreringsoversigt over parkeringer i centeret for uge 25 og uge 26 i 2022.
- Besigtigelse af parkeringsområdet den 11. juli 2022

Butikscenteret vurderes at have følgende driftsaktiviteter, der udgør væsentlige støjkloder:

#### Kundeparkering via rotunde til tag

På baggrund af parkeringsregistreringer ugerne 25 og 26 forventes der i alt 7 op- og nedkørsler til tag i den værste halve time om natten (kl. 22-07).

I dagperioden forventes ca. i alt 1.600 op- og nedkørsler til tag i løbet af referencetidsrummet på 8 timer.

#### Varelevering til butikker/indkøbscenter

Der er forudsat fem vareleveringer med lastbiler i løbet af reference-tidsrummet i dagperioden. Det er forudsat, at der ikke leveres varer i natperioden (før kl. 7 om morgenen).

Affaldshåndtering vil finde sted fra den overdækkede varegård og boliger vil på den måde være skærmet fra den direkte støjudbredelse. Da afhentning af affald imidlertid kan forventes også at finde sted før kl. 7 på hverdage og lørdage, hvor der er mere restriktive støjkrav, vil der i forbindelse med mere detaljeret udarbejdelse af projekt skulle tages stilling til hvordan boliger sikres mod støjpåvirkning.

#### Ventilationsaggregater på tag

Støjen fra eksisterende ventilationsaggregater ved tagparkering er vurderet ved orienterende støjmåling i forbindelse med besigtigelse. Støjniveauet fra ventilationsaggregat på toppen af rotunden er skønnet lavere end fra det målte anlæg.

Anvendte mængder og kildestyrker for delaktiviteterne er gengivet i Tabel 6 nedenfor.

Tabel 7 Kildestyrker og omfang ved de identificerede kilder

Delaktivitet	Kildestyrke	Antal, nat (tid pr. operation)	Antal, dag (tid pr. operation)
<b>Kundeparkering på tag <sup>6</sup></b>			
Op-/nedkørsel	90 dB(A)	7 (30 sek.)	1.600 (30 sek.)
Parkering på tag	85 dB(A)	6 (30 sek.)	800 (30 sek.)
<b>Varelevering</b>			
Kørsel, lastbil	101 dB(A)	-	5 (30 sek.)
Varehåndtering	91 dB(A)	-	5 (30 min)
<b>Affaldshåndtering/renovation</b>			
Kørsel, skraldebil	101 dB(A)	-	1 (60 sek.)
Affaldshåndtering	91 dB(A)	-	1 (10 min)
<b>Ventilation på tag</b>			
Ventilation P-plads	92 dB(A)	100%	100%
Ventilation Rotunde	86 dB(A)	100%	100%

#### 7.4 Eksisterende forhold

Der er ikke foretaget støjberegninger for de nuværende forhold, da der ikke aktuelt er støjfølsom anvendelse. Støjkilderne og kildestyrke må antages at være de samme som anvendt ved beregning af støjbelastningen ved implementeringen af planerne.

#### 7.5 Referencescenariet

Referencescenariet er den aktuelle miljøstatus, hvor shoppingcenteret videreføres med eksisterende faciliteter. Dette betyder, at eksisterende bebyggelse og funktioner bevares eller kun ændres lidt. Der kan derfor antages den samme fremskrivning af kildestyrkerne som anvendt i beregningerne, da planerne i sig selv ikke medføre støj.

Den nuværende arealanvendelse er ikke støjfølsom, og der forventes ingen anden arealanvendelse ved referencescenariet.

#### 7.6 Miljøpåvirkninger

Plangrundlaget medfører ikke i sig selv støjdannelse, der påvirker omgivelserne, hvorfor dette kapitel fokuserer på omgivelsernes påvirkning af planarealet.

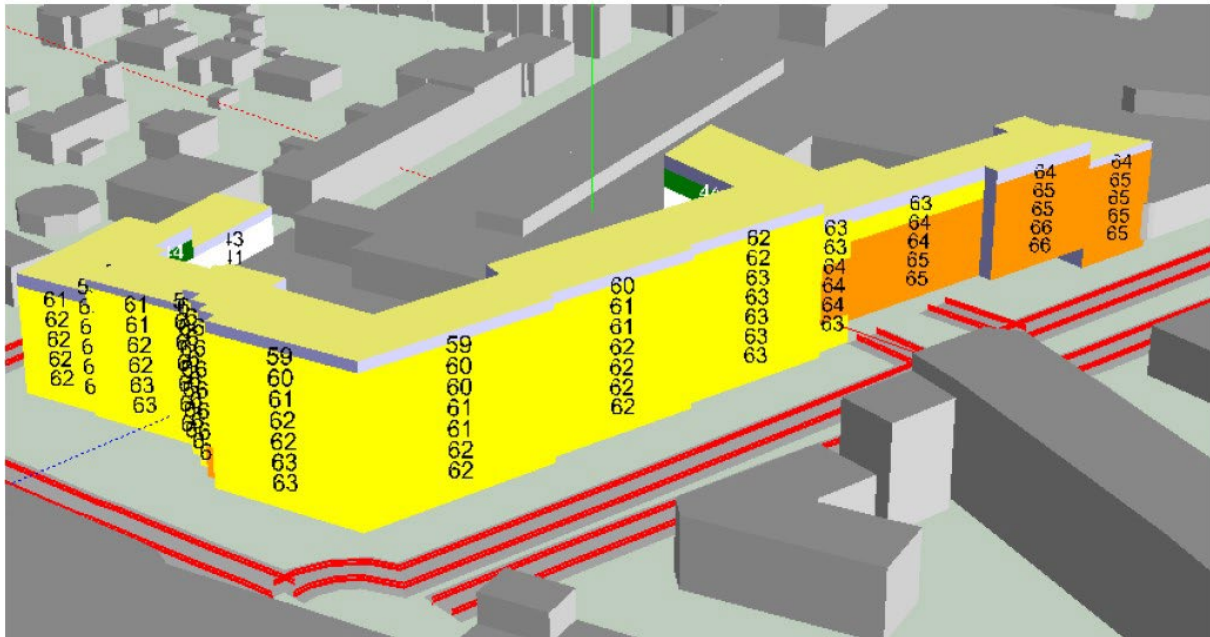
<sup>6</sup> Antal op- og nedkørsler er angivet for eksisterende forhold. ViaTrafik vurderer, at en fremskrivning med 891 ekstra kørsler vil medføre en stigning i støjniveau på 1 dB og dermed er uvæsentlig.

### 7.6.1 Jernbane- og vejtrafikstøjbergrning

Beregningerne viser, at området belastes over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for vejtrafikstøj på  $L_{den}$  58 dB. Mod Banegårdsvej er der beregnet en støjbelastning fra vejtrafikken på op til  $L_{den}$  66 dB.



Figur 11 Vejstøjbelastning, vist som  $L_{den}$  i dB for den mest støjbelastede etage

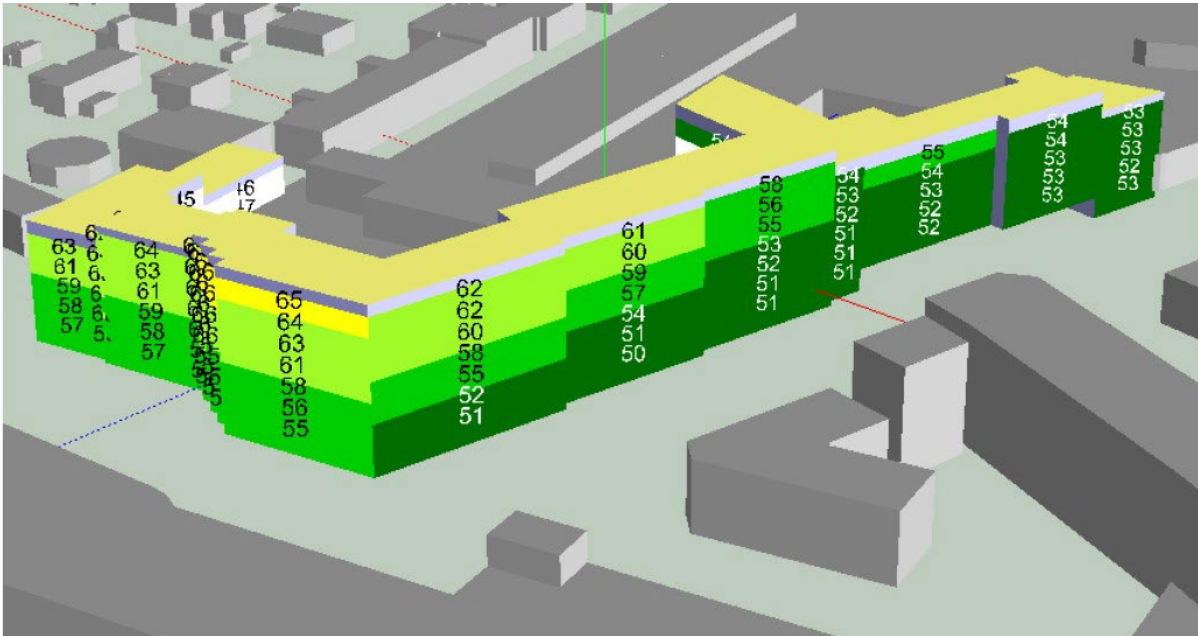


Figur 12 Vejstøjbelastning på facader, Lden i dB, mod Sydvestvej og Banegårdsvej.

Enkelte boliger mod banen udsættes for støj 1 dB over den vejledende støjgrænse for jernbane-støj på Lden 64 dB som vist på de følgende figurer.



Figur 13 Jernbanestøjbelastning vist som  $L_{den}$  i dB for den mest støjbelastede etage



Figur 14 Jernbanestøjbelastning på facader,  $L_{den}$  i dB, ved Sydvestvej og Banegårdsvej.

Støjbelastningen på boligfacaderne i gården samt på opholdsarealerne i gården overholder Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse for både jernbane- og vejtrafikstøj.

På en enkelt af tagterrasserne (nordligste, mod Banegårdsvej) vil der være behov for at etablere fast og tæt altanværn for at reducere vejstøjen til under Miljøstyrelsens støjgrænse på  $L_{den}$  58 dB. Dermed forventes støjbelastningen på byggeriets tagterrasser også at overholde støjgrænserne.

### 7.6.2 Virksomhedsstøj

Beregningerne viser støjbelastninger ved de mest udsatte fremtidige boligfacader ind mod gården som anført i tabel 5 nedenfor.

De forudsatte aktiviteter giver ikke anledning til en støjbelastning, der overskrider den vejledende støjgrænse på  $L_{Aeq,8t}$  55 dB i dagperioden. Selv hvis dele af aktiviteterne giver anledning til tydelig hørbar impulsstøj, vurderes den samlede støjbelastning af alle aktiviteter kun at overskride dagstøjgrænsen, hvis der mod forventning er markant bidrag fra ventilationsanlægget på taget af rotunden.

Kun støjen fra eksisterende ventilationsanlæg forventes at give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende natstøjgrænse på  $L_{Aeq, \frac{1}{2}t}$  40 dB gældende ved boliger i centerområder. Overskridelsens omfang afhænger af kildestyrken på anlægget placeret på tag af rotunde.



Tabel 8 Støjberegninger virksomhedsstøj

	Støjbelastning nat, $L_{Aeq, \frac{1}{2}t}$ [dB]	Støjbelastning dag, $L_{Aeq, 8t}$ [dB]
<i>Støjgrænse, centerområde</i>	40	55
Kundeparkering på tag		
Op-/nedkørsel	31	41
Parkering på tag	35	41
<b>Aktivitet i alt</b>	36	44
Varelevering		
Kørsel, lastbil	-	45
Varehåndtering	-	38
<b>Aktivitet i alt</b>	-	46
Affaldshåndtering/renovation for erhverv		
Kørsel, skraldebil	-	39
Affaldshåndtering	-	47
<b>Aktivitet i alt</b>	-	48
Ventilation på tag		
Ventilation P-plads	44	44
Ventilation Rotunde, skønet	(51)	(51)
<b>Aktivitet i alt</b>	44-52	44-52

### 7.7 Kumulative effekter

Der vurderes ikke at være kumulative effekter som følge af planforslagene eller mellem miljøfaktorer behandlet i miljørapporten.

### 7.8 Afværgeforanstaltninger

Det er formelt set muligt at etablere nye støjbelastede boliger i eksisterede byområder og udforme boligerne med lydisolerede facader mod gården, men det vurderes vanskeligt at støjbeskytte de udendørs opholdsarealer i gården tilstrækkeligt.

For at håndtere trafikstøjen på byggeriets ydre facader vil det være nødvendigt at etablere lydisolerede facadetiltag i de støjbelastede boliger. Der er derfor foretaget indledende generelle vurderinger af lydkrav til vinduesopluk for de fremtidige boliger i henhold til kravet om et maksimalt støjniveau indendørs på  $L_{den}$  46 dB for vejstøj og  $L_{den}$  52 dB for jernbanestøj med vindue åbnet til 0,35 m<sup>2</sup>. Der stilles kun krav til de boliger, der på facaden belastes over 58 dB for vejstøj og 64 dB for jernbanestøj. Kravet til dæmpning afhænger af rumvolumen og de beregnede udendørs støjniveauer.

På en enkelt af tagterrasserne (nordligste, mod Banegårdsvej) skal der etableres fast og tæt altanværn for at reducere vejstøjen til under Miljøstyrelsens støjgrænse på  $L_{den}$  58 dB. Dermed forventes støjbelastningen på byggeriets tagterrasser også at overholde støjgrænserne.

Den væsentligste støjende driftsaktivitet fra indkøbscenteret er ventilationsanlægget på taget. En støjdæmpning heraf muliggør implementering af planerne uden overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende natstøjgrænse på  $L_{Aeq,1/3t}$  40 dB gældende ved boliger i centerområder.

Hvis virksomhederne i centeret (især butikker og restauranter) har brug for (støjende) aktiviteter uden for dagstimer (7-18 i hverdage og 7-14 om lørdagen og ikke søn- og helligdage) til fx varelevering eller affaldshåndtering, kan de relevante arealer indrettes med afskærmning og/eller arbejdet kan udføres med særligt støjsvage arbejdsgange, så Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser kan overholdes i boligerne.

Med bestemmelser, der sikrer den fornødne støjdæmpning, kan planen implementeres uden grænseoverskridende miljøpåvirkning.

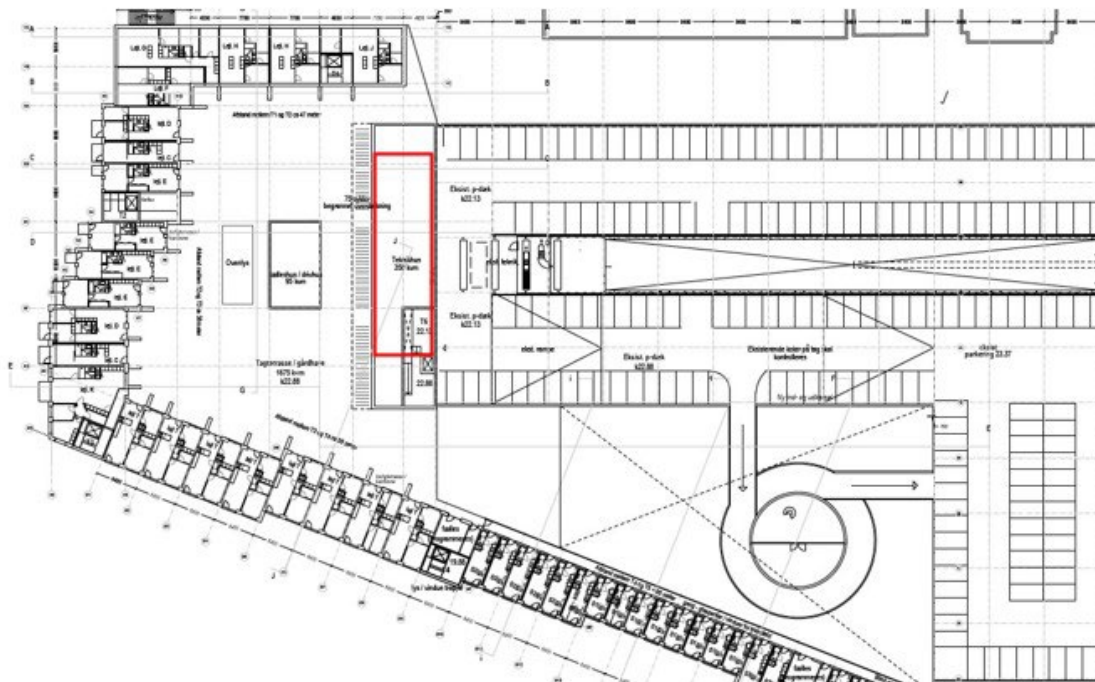
## **7.9 Overvågning**

Der vurderes ikke behov for overvågning.

## 8 Lugt

Lugt vedrører i denne sammenhæng emissioner fra afkast fra erhvervskøkken. Der vil ikke forekomme sundhedsskadelige emissioner som følge af lokalplansforslaget.

Der planlægges mulighed for etablering af restaurationsvirksomhed med tilhørende køkken og bageri i den nye centerdel. Disse funktioner vil have afkast i teknikhus på taget som angivet på situationsplan nedenfor. Afkastet sker i en højde svarende til 3. sal i beboelsesbygningen øst for teknikhuset.



Figur 15 Placering af teknikhus med ventilationsafkast

Ved køkken-/bageriaktiviteter produceres varme, fugt, lugt, partikler og flygtige organiske forbindelser (VOC'er). Disse skal bortledes fra køkkener på en hensigtsmæssig måde for at undgå gener i nærliggende boliger.

### 8.1 Samlet vurdering

Det er vurderingen, at afkast fra erhvervskøkken ikke vil medføre lugtgener i de nærmeste boliger givet de tekniske foranstaltninger i aftræk fra køkken og bageri, som er forudsat i lokalplansforslaget. Der er boliger mod vest, syd og øst, og afstanden til disse er ca. 30 m.

Eventuel lugt tilknyttet afkastet vil blive væsentligt fortyndet, før den når frem til boligerne. Det er vurderingen, at afkastforholdene for de planlagte erhvervskøkkener vil fungere bedre end de eksisterende afkast.

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige påvirkning med lugt vurderes at være **neutral**, idet afkast fra køkken og bageri vil ske gennem ventilationssystem forsynet med tekniske foranstaltninger til begrænsning af lugt. Eksisterende afkast fra erhvervskøkkener er ikke forsynet med ozon/UV-filtre, men kulfiltre. Der bør efter nærmere vurdering etableres ozon/UV-filtre på disse afkast.

## 8.2 Miljømål og myndighedskrav

Lugt fra restauranter har hidtil været omfattet af Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 1982 om støj og lugt fra restauranter /18/. Miljøstyrelsen forventer at lugt fra restauranter fremover vil være omfattet af ny lugtvejledning for virksomheder. Grundlaget for tekst om lugt fra restauranter m.v. i den nye lugtvejledning er fremstillet i rapport fra Referencelaboratoriet, nr. 70, 2015 /17/.

Rapporten indeholder ikke forslag til grænseværdier, men indeholder beskrivelser af lugtreduktionsmetoder og teknologier samt vedligeholdelse af aftrækskanaler.

Der er i 2021 fastsat en ny standard for ventilation i bygninger, "DS 447. Ventilation i bygninger – Mechaniske, naturlige og hybride ventilationssystemer".

## 8.3 Metode og forudsætninger

En eventuel påvirkning med lugt fra afkast på taget af teknikhuset er vurderet ud fra afstand til boliger, dominerende vindforhold og højde af afkast. Påvirkningen er på forhånd vurderet for beskeden til at måles ved spredningsmodelberegninger, ligesom der ikke er fastsat grænseværdier for afkast fra køkkenvirksomhed.

Der er taget udgangspunkt i, at emhætten i erhvervskøkken er forsynet med ozon/UV-filterenhed.

## 8.4 Eksisterende forhold

Der er tre afkast fra erhvervskøkkener i centeret. Disse er placeret på parkeringsdæk og tag. Aftræk er forsynet med emhætte og kulfilter. Afkast er vist på figur 14 nedenfor.



Figur 16 Afkast fra erhvervskøkken

### **8.5 Referencescenariet**

Referencescenariet er den aktuelle miljøstatus, hvor shoppingcenteret videreføres med eksisterende faciliteter. Dette betyder, at eksisterende bebyggelse og funktioner bevares eller kun ændres lidt. Det forventes derfor ikke, at ventilationssystemet vil være væsentligt anderledes end i dag, og der vil ikke være boliger, der udsættes for eventuelle lugtgener.

### **8.6 Miljøpåvirkninger**

Afkast fra produktionskøkken/bageri føres til teknikhus placeret på ny tilbygning til centerets sydlige ende. Afkasthøjden sker i 3. sals højde med en afstand til boligerne omkring på ca. 30 m.

Produktionskøkken ventileres med indblæsning og udsugning, der leveres af centerets procesanlæg. Det påhviler den enkelte lejer at etablere ozon- eller UV-behandlingsindsats efter VAV-spjæld på emhætte for reduktion af fedt i kanalerne og lugtgener herfra.

Afkast fra erhvervskøkken forventes ikke at medføre lugtgener i de nærmeste boliger givet de tekniske foranstaltninger i aftræk fra køkken og bageri, som er forudsat i projektet. Der er boliger mod vest, syd og øst, og afstanden til disse er ca. 30 m.

Eventuel lugt tilknyttet afkastet vil blive væsentligt fortyndet, før den når frem til boligerne. Det er vurderingen, at afkastforholdene bliver bedre med etableringen af det planlagte ventilationssystem, end forholdene før.

### **8.7 Kumulative effekter**

Der vurderes ikke at forekomme kumulative effekter.

### **8.8 Afværgeforanstaltninger**

Der er for de planlagte afkast fra erhvervskøkkener ikke behov for afværgeforanstaltninger, der ligger ud over det planlagte ventilationssystemets indbyggede foranstaltninger.

Det bør undersøges, hvorvidt de eksisterende afkast vil kunne afstedkomme lugtgener i de planlagte boliger. I givet fald bør disse også forsynes med ozon/UV-filtre.

### **8.9 Overvågning**

Der vurderes ikke behov for overvågning.



## 9 Visuel effekt

Den visuelle effekt omfatter både æstetiske og funktionelle forhold, hvor de æstetiske forhold fortrinsvis knytter sig til facadeudtryk, mens de funktionelle forhold omhandler planforslagenes betydning for lys og skygge samt ind- og udblikforhold.

Facadeudtryk er ikke underkastet en kvalitativ vurdering, men indgår i sammenhæng med de funktionelle forhold, hvor relevant.

### 9.1 Samlet vurdering

Den samlede volumen af bygningsmassen i Glostrup Shoppingcenter vil være større, og bygningshøjden vil øges op til syv etager på det højeste sted. Den øgede bygningsmasse vil ændre på lys- og skyggeforhold i nærområdet, ligesom forandringerne ændrer på indblikforhold, altså at der kan opstå mulighed for at kigge ind ad vinduer fra en bolig til en anden, og udblik fra naboejendomme.

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

Skyggeforholdene er belyst gennem en serie skyggediagrammer for sommer- og vintersolhvervs- og jævndøgn ved tre klokkeslæt for eksisterende og kommende bygningsmasse. Skyggepåvirkningen vurderes på det grundlag at være begrænsede sammenholdt med referencescenariet.

Boligerne på Jernbanevej 17, Banegårdsvej 13-15 og Østbrovej 2A vil opleve skygge fra den planlagte bebyggelse, men i begrænset omfang. I morgentimerne hele året vil der være skygge på en del af facaden på Jernbanevej 17.

Boligbebyggelsen Østbrovej 2A, Banegårdsvej 13-15 vil opleve mere skygge på en del af facaden i vinterhalvårets eftermiddagstimer. Disse er i forvejen skyggeramt fra bebyggelsen i stationsområdet i de mørkeste måneder.

Det er sammenfattende vurderingen, at lokalplansforslaget vil medføre begrænsede skyggepåvirkninger for enkelte beboelser i begrænsede tidsrum.

Tilsvarende er det vurderingen, at der er taget hensyn til mulige indbliksgener ved udarbejdelsen af planforslaget. Der kan være en risiko for generende indblik fra gårdhaven mod Jernbanevej til boligerne på modsatte side af Jernbanevej og derfor er der i lokalplanen fastlagt bestemmelser om afskærmning af gårdhaven mod Jernbanevej.

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige visuelle effekt af lokalplansforslaget vurderes **ubetydeligt negativt**. Påvirkningerne af skyggeforhold anses som så små, at der ikke skal foretages justeringer af betingelserne for lokalplanområdet.

### 9.2 Miljømål og myndighedskrav

Der gælder ikke et samlet regelsæt for skyggepåvirkning af beboelsesejendomme. Bygningsreglementet § 377 - § 384 omfatter bestemmelser om indre lysforhold, og generelt vil det derfor gælde, at eksisterende lysforhold i de omkringliggende boliger ikke må påvirkes negativt.



Der er ikke fastsat nærmere bestemmelser om udblikforhold, men det gøres gældende, at "Arbejdsrum mv. og beboelsesrum mv. skal forsynes med vinduer, der er anbragt, så personer i rummene kan se ud på omgivelserne."

Tilsvarende gælder det, at der ved planlægning af en bebyggelse skal tages hensyn til mulige gener vedrørende indblik.

### 9.3 Metode og forudsætninger

Der er udarbejdet skyggediagrammer for den nye bebyggelse, og disse ligger til grund for vurderinger af skyggeforhold ved gennemførelse af lokalplansforslaget.

Skyggediagrammerne er lavet i Sketch up 3D modelleringsprogram, og skygger udledes ved hjælp af renderingsprogrammet Enscape. Der tages udgangspunkt i den maksimale bygningshøjde og forventede bygningsvolumener.

For at belyse indblikforhold er der udarbejdet snit for vurdering af mulige indbliksgener på grundlag af vinkler og afstande.

### 9.4 Referencescenariet

I referencescenariet bevares hele den eksisterende bygningsmasse, og de nuværende lys- og skyggeforhold forbliver uændret.

### 9.5 Skyggepåvirkninger for eksisterende og fremtidige forhold

Skyggeforholdene ved eksisterende og fremtidige forhold er illustreret i skyggediagrammerne nedenfor.

Eksisterende forhold



Fremtidige forhold



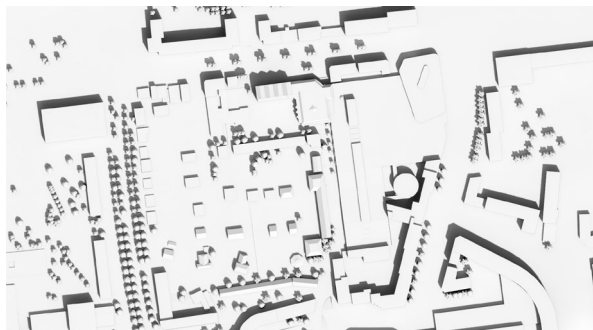
Figur 17 Skyggediagram for 21. juni kl. 9

Som det fremgår af skyggediagrammet, figur 15, vil lokalplansforslaget medføre, at der vil falde skygge på ejendommen Jernbanevej 17 (X) i morgentimerne, mens påvirkningen i øvrigt sker i projektets gårdrum.

Eksisterende forhold



Fremtidige forhold



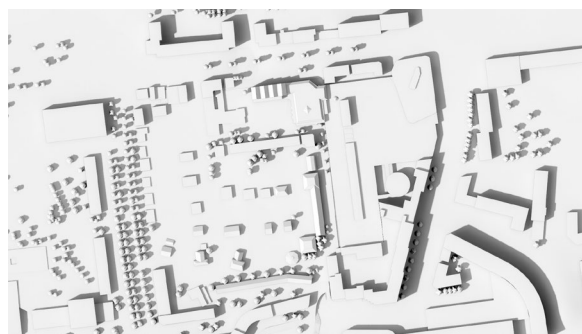
Figur 18 Skyggediagram for 21. juni kl. 12 /29, 30/

Som det fremgår af figur 16 og 17, sker skyggepåvirkningen for det planlagte projekt midt på dagen og om eftermiddagen i sommertiden alene i bebyggelsens gårdrum, mens de nederste boliger mod øst, Østbrovej 2A (X) og Banegårdsvej 13-15 (X), oplever skygge i aftentimerne i sommerperioden, som vist på figur 18.

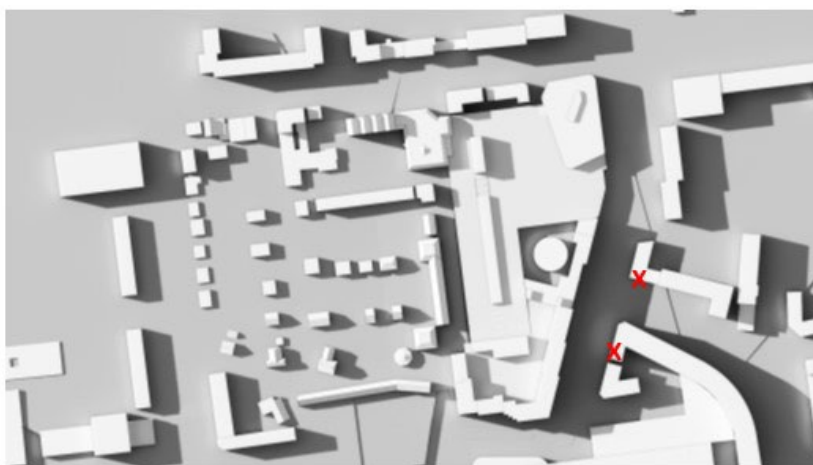
Eksisterende forhold



Fremtidige forhold



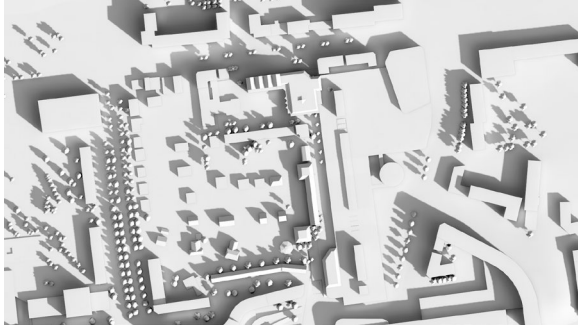
Figur 19 Skyggediagram for 21. juni kl. 16 /29, 30/



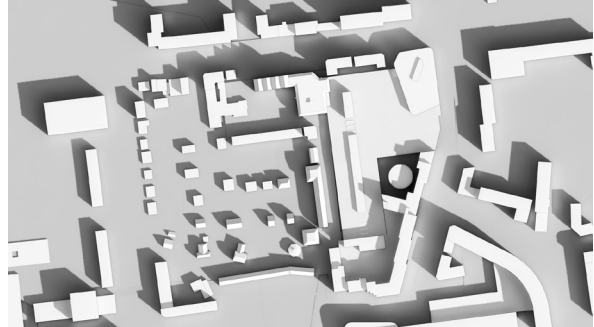
Figur 20 Skyggediagram for 21. juni kl. 19 /29/

Ved jævndøgn ses en større skyggepåvirkning ved lokalplansforslaget i eftermiddagstimerne, hvor skyggen på facaden af beboelsesbygningerne Østbrovej 2A og Banegårdsvej 13-15 er højere i eftermiddagstimerne, mens de øvrige skyggepåvirkninger hen over dagen er ubetydelige. Dette fremgår af figur 19 til figur 21.

Eksisterende forhold

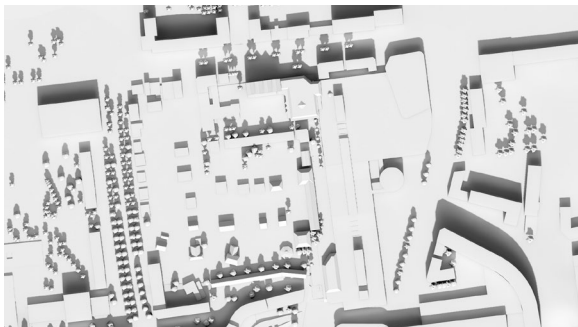


Fremtidige forhold



Figur 21 Skyggediagram for 21. marts kl. 9 /29, 30/

Eksisterende forhold

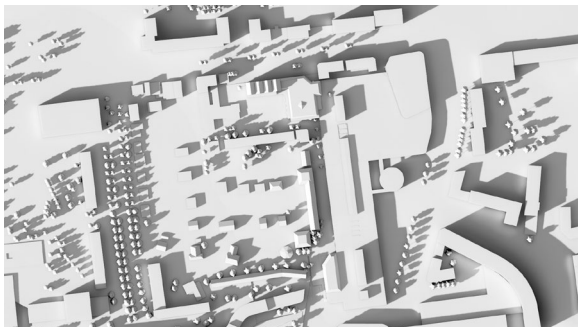


Fremtidige forhold



Figur 22 Skyggediagram for 21. marts kl. 12 /29, 30/

Eksisterende forhold



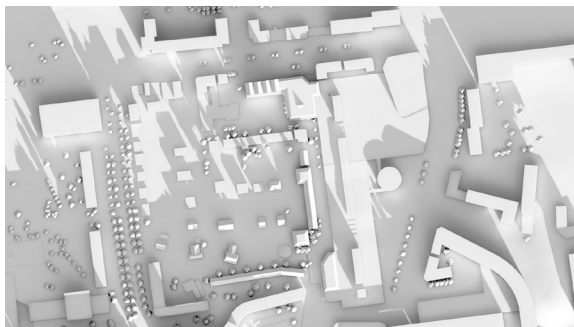
Fremtidige forhold



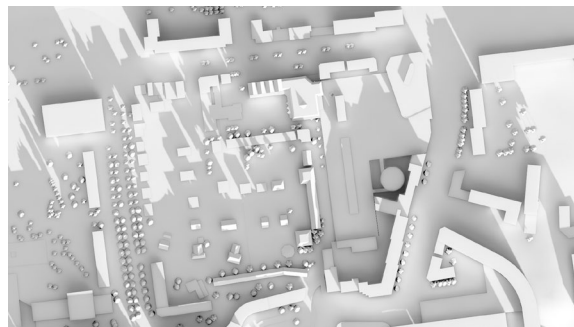
Figur 23 Skyggediagram for 21. marts kl. 16 /29, 30/

I vinterperioden, hvor lokalplansforslagets største påvirkning sker, vil påvirkningen i eftermiddagstimerne være meget lig eksisterende forhold, og den omgivende bebyggelse påvirkes meget begrænset hen over dagen, hvilket fremgår af figur 22 – figur 24.

Eksisterende forhold

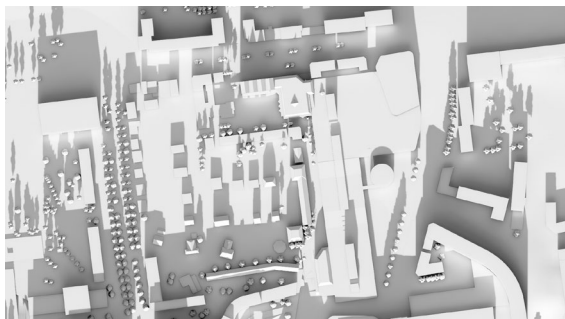


Fremtidige forhold

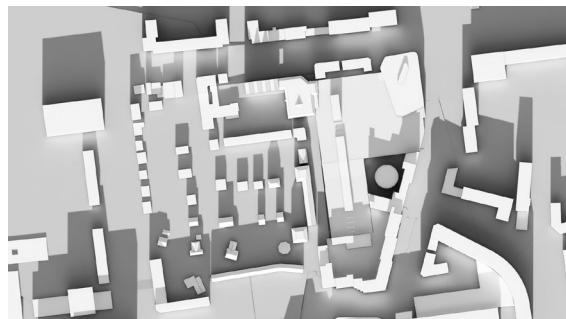


Figur 24 Skyggediagram for 21. december kl. 10 /29, 30/

Eksisterende forhold



Fremtidige forhold



Figur 25 Skyggediagram for 21. december kl. 12 /29, 30/

Eksisterende forhold



Fremtidige forhold



Figur 26 Skyggediagram for 21. december kl. 15 /29, 30/

Den sandsynlige væsentlige visuelle effekt af lokalplansforslaget vurderes ubetydeligt negativ. Påvirkningerne af skyggeforhold anses som så små, at der ikke skal foretages justeringer af betingelserne for lokalplanområdet.

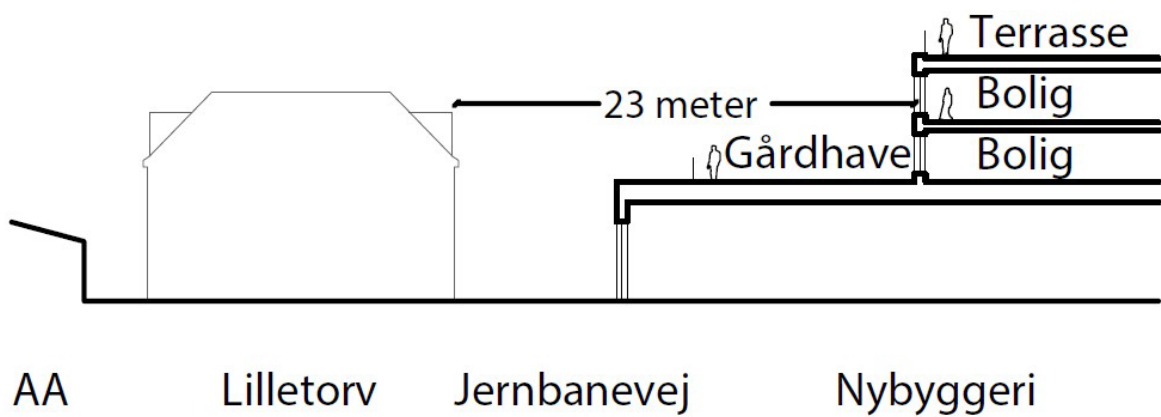
## 9.6 Indblikforhold

De følgende snit er udført for at vise indblikforhold mellem nybyggeri og eksisterende boliger. Snit-tenes placering er vist på oversigtskort herunder.



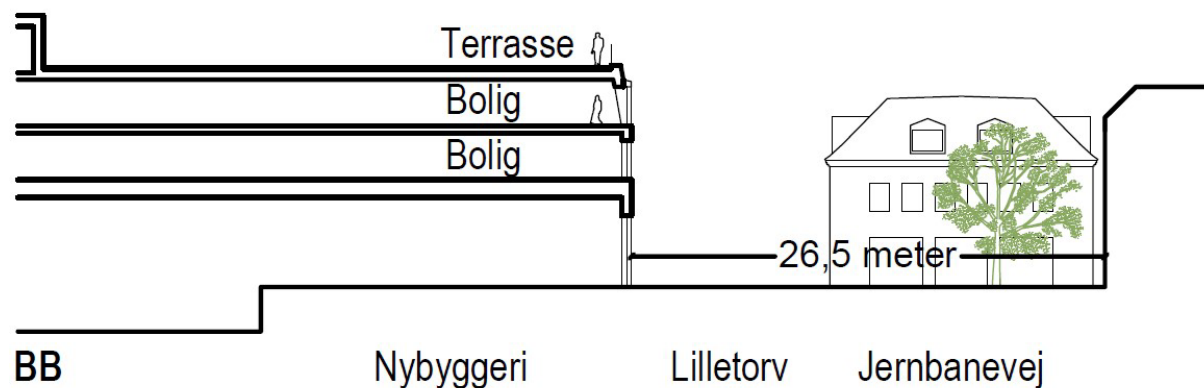


Figur 27 Oversigtskort for snit der viser indblikforhold ved lokalplansforslaget.



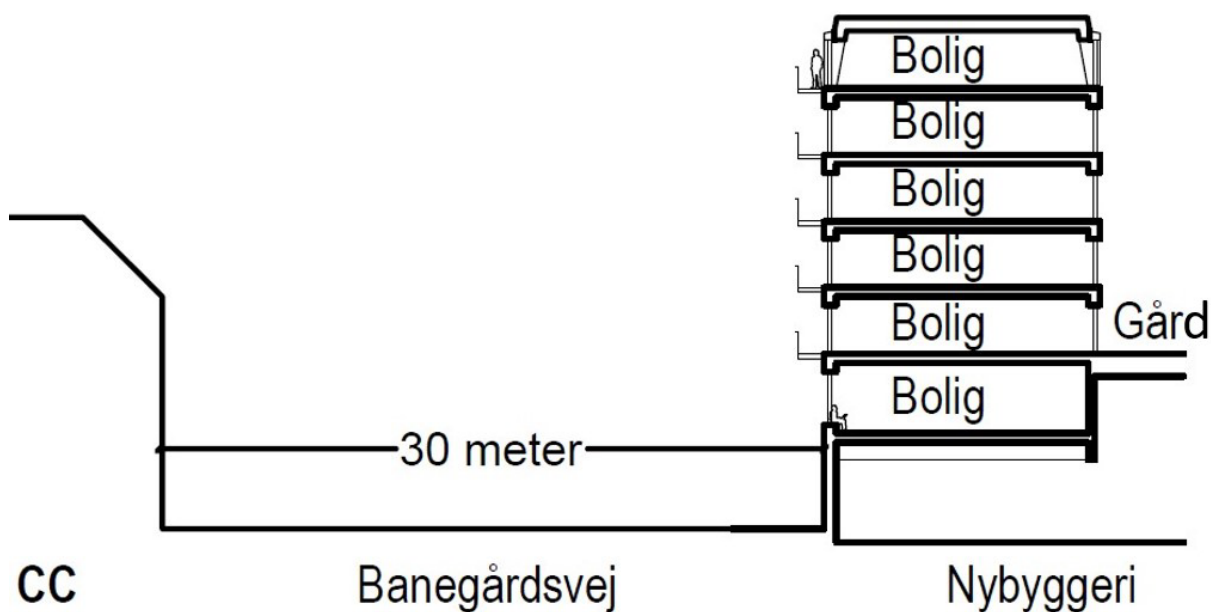
Figur 28 Snit AA i planforslaget

Snit AA (vest-øst) viser udblikforhold fra ny bebyggelse mod boligerne overfor på Jernbanevej. Boliger og tagterrasse i nybyggeriet ligger forskudt i forhold til de eksisterende boliger på Jernbanevej og med en afstand på 23 meter på korteste sted. Gårdhaven er afskærmet efter baldakin, således at der ikke vil opstå indbliksgener herfra. Forholdene er vist på snit AA ovenfor.



Figur 29 Snit BB i planforslaget

Snit BB (syd-nord) viser forholdene langs Jernbanevej. En afstand på 26,5 m mellem boliger i ny og eksisterende bebyggelse vurderes at give en god beskyttelse mod indbliksgener. Bygningen i baggrunden vurderes at ligge i omtrent samme afstand fra nybyggeriet.



Figur 30 Snit CC i planforslaget

Snit CC (øst-vest) viser forholdene mellem nye og eksisterende boliger ved Banegårdsvej. Med 30 m mellem boliger i nye og eksisterende bebyggelse, som vist i snit CC, vurderes at sikre mod indbliksgener. Der kan være en risiko for generende indblik fra gårdhaven mod Jernbanevej til boligerne på modsatte side af Jernbanevej og derfor er der i lokalplanen fastlagt bestemmelser om afskærmning af gårdhaven mod Jernbanevej.



Der ses ikke kritiske indblikforhold mod vest eller øst. Det er vurderingen, at indblikforholdene er håndteret hensigtsmæssigt.

Det er vurderingen, at planerne ikke vil medføre væsentlige ændringer i udblik fra beboelserne vest for planområdet, mens beboelserne øst for vil opleve et nyt byrum omkring Banegårdsvej.

#### **9.7 Kumulative effekter**

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

#### **9.8 Afværgeforanstaltninger**

Der vurderes ikke at være behov for afværgeforanstaltninger.

#### **9.9 Overvågning**

Der vurderes ikke at være behov for overvågning.

## 10 Ressourcer og affald

Ressourcer og affald refererer i nærværende sammenhæng til materialer hidrørende fra nedrivningen af den sydlige del af centeret, som omfatter ca. 13.000 ton bygningsmaterialer.

### 10.1 Samlet vurdering

Bygningsmassen, der nedrives, omfatter en række bygningsmaterialer, der kan genanvendes efter sortering og behandling.

Før nedrivning skal bygningerne saneres ved, at materialer og maling, der indeholder miljøskadelige stoffer fjernes og bortskaffes før nedknusning og/eller genbrug.

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet ved nedrivning vurderes at være **mindre negativ** ved implementeringen af planforslagene, idet bygningsmaterialer kan genanvendes.

### 10.2 Miljømål og myndighedskrav

Genanvendelse af materialer kan ske frit, dersom de opfylder miljøkrav til indhold af miljøfremmede stoffer.

Bygherre har for projektet bestemt, at minimum 70 % af nedrivningsaffald forberedes med henblik på genbrug, genanvendelse og anden materialenyttiggørelse, jf. bæredygtighedsprincipper fastsat i EU-taksonomien /31/. Planloven åbner ikke for muligheden af, at disse mål indarbejdes i plangrundlaget.

### 10.3 Forudsætning og metode

Det forudsættes med lokalplansforslaget, at dele af eksisterende bygningsmasse nedrives, mens andre bibeholdes.

Genanvendelsen af bygninger anses for at være ressourcebesparende. Den nedrevne bygningsmasse kan udgøre en ressource ved genanvendelse af bygningsmaterialer i hel eller nedknust form.

Mængder og art nedrivningsmaterialer er beregnet af nedbrydningsfirma.

### 10.4 Eksisterende forhold

Nedrivning forudsætter vedtagelsen af ny lokalplan for området. Bygningerne anvendes i dag til butikcenter.

### 10.5 Referencescenariet

I referencescenariet bevares hele den eksisterende bygningsmasse. Der frigives således ikke materialer, der kan indgå andetsteds som ressource eller byggeaffald.

### 10.6 Miljøpåvirkninger

Nedrivning omfatter i alt ca. 13.000 ton materialer, der vil kunne udnyttes til nye formål. Materialerne omfatter:

Beton	10.800 ton
Glas	1.400 ton
Jern og metal	270 ton
Asfalt	480 ton

Der foretages ikke nedknusning i lokalplanområdet. Alle materialer bortkøres til yderligere behandling uden for området.

Før nedrivning skal bygningerne saneres ved, at materialer og maling, der indeholder miljøskadelige stoffer fjernes og bortskaffes før nedknusning og/eller genbrug.

Bygningsmassen, der nedrives, vurderes udtjent som anvendelse til centerformål, hvorfor en bevarelse ikke er mulig. Da en række materialer vil kunne genanvendes, vurderes nedrivningen at medføre en mindre negativ påvirkning af miljøet.

Det er vurderingen, at nedrivningen med de fastsatte mål for genanvendelsen vil medføre en mindre negativ påvirkning af miljøet.

#### **10.7 Kumulative effekter**

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

#### **10.8 Afværgeforanstaltninger**

Der identificeres ikke behov for afværgeforanstaltninger.

#### **10.9 Overvågning**

Der er ikke behov for overvågning.

## 11 Jordbund og jordforurening

Afgrænsningsnotatet udpeger jordforurening som relevant tema, fordi der er beskrevet flere forureningskilder inden for planområdet, og dele af området er kortlagt på vidensniveau 1 (V1) og vidensniveau 2 (V2) jf. jordforureningsloven<sup>7</sup>. Et areal kortlægges på vidensniveau 1, når der er faktisk viden om, at der har været en aktivitet på arealet, som indebærer en risiko for forurening. Et areal kortlægges på vidensniveau 2, når der foreligger viden om, at der er en forurening på arealet, som kan udgøre en miljø- eller sundhedsmæssig risiko. Derfor behandles jordforurening i miljørapporten.

### 11.1 Samlet vurdering

Lokalplanområdet omfatter et V1- og et V2-kortlagt areal. Et mindre delareal af området er kortlagt på vidensniveau 1 på baggrund af, at der har været to nedgravede gasolietanke à 20.000 l. Der blev i 1992 givet tilladelse til naturgaskonvertering af tre kedler. I den forbindelse blev de to tanke opgravet. Tankene har formentlig ligget der siden etablering af varmecentral i 1971. Der foreligger ikke at-test for opgravning /24/. Området er ikke undersøgt for forurening.

I det omfang, der træffes forurening med kulbrinter i det V1-kortlagte areal, skal denne som udgangspunkt fjernes i forbindelse med opførelse af bebyggelse her.

Der har i perioden 1972 – 2002 været renseri i lejemål 44, der var beliggende i stueplan syd for udkørslen fra parkeringsområdet. Dette areal er kortlagt som V2. Placeringen er vist på situationsplan nedenfor.

Der er ved en undersøgelse gennemført i 2018 konstateret en kraftig forurening med primært klorede kulbrinter under og ved det tidligere renseri /25/.

Ved en supplerende undersøgelse i oktober 2022 er forureningen afgrænset og konstateret væsentlig mindre omfattende i udbredelse end vurderet på grundlag af den første undersøgelse /26/.

Forureningen har en kildestyrke, der ikke kan forventes afskåret sikkert for afdampning til indeklima, hvorfor forureningen skal forventes fjernet eller nedbringe kildestyrken til et niveau, der muliggør etablering af boliger.

Plangrundlaget vil dermed give mulighed for at sikre indeklimaet mod afdampning fra forureningen. Det vurderes, at det ved gennemførelse af oprensningen kan sikres, at beboere ikke udsættes for farlige stoffer.

**Vurdering:** Lokalplansforslagets sandsynlige væsentlige indvirkning på forureningen vurderes at være **positiv**, idet forureningen fjernes/reduceres og dermed hindrer den fremtidige eksponering for de skadelige stoffer.

### 11.2 Miljømål og myndighedskrav

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

Afdampningskriteriet er beregnet ud fra, at den meget følsomme anvendelse af arealet (boligbebyggelsen) er sundhedsmæssig forsvarlig. Afdampningskriteriet udtrykker det bidrag, som afdampningen fra jorden maksimalt må udgøre ved påvirkning af indeklimaet eller udeluft. Der er tale om en

---

<sup>7</sup> Bekendtgørelse af lov om forurennet jord LBK nr. 282 af 27/03/2017

bidrags-værdi og altså ikke om en total-værdi. Afdampningskriteriet er som udgangspunkt lig luftkvalitetskriteriet.

For tetraklorethylen, som er hovedkomponenten i forureningen kortlagt i lokalplanområdet, gælder et kriterium på 0,006 mg/m<sup>3</sup>. Beregningen af bidrag gennemføres med JAGG, som er et beregningsværktøj udviklet af Miljøstyrelsen til formålet. Bidraget kan i et vist omfang reduceres ved opbygning af barrierer, ligesom spredningsveje og transportkanaler mellem etager skal undgås.

### 11.3 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 2018. Endvidere er bygherres undersøgelse oktober i 2022 gennemgået for på det samlede grundlag at beskrive forureningsforholdene med henblik på identifikation af behov for supplerende viden og behov for afhjælpning af eksponeringsrisiko.

### 11.4 Eksisterende forhold

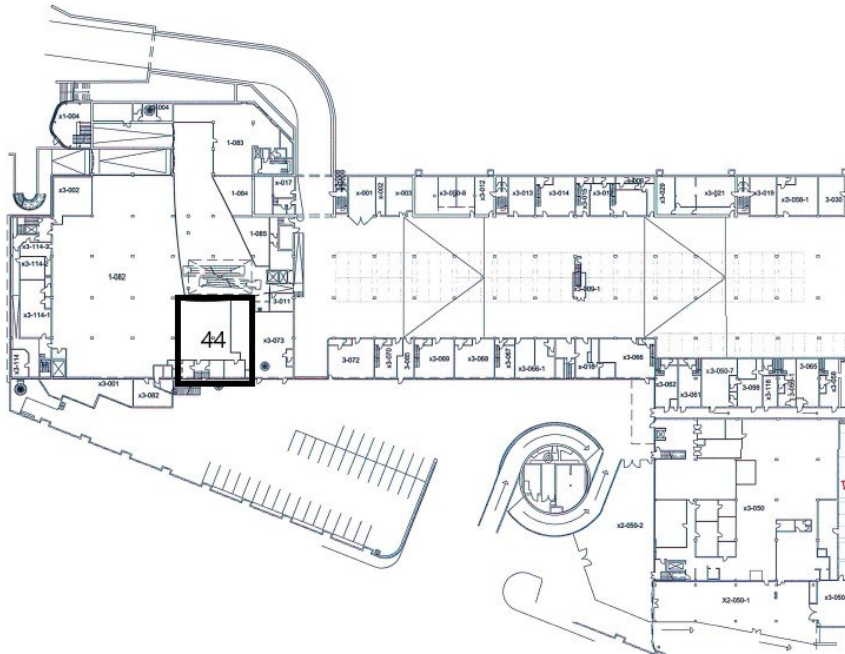
Planområdet er delvis kortlagt som V1 og V2. For V1-arealer vil det sige, at Region Hovedstaden vurderer, at der kan være risiko for forurening og for V2-arealer gælder, at der er undersøgt og påvist forurening. De kortlagte arealer er vist på situationsplan nedenfor.

De kortlagte arealer er vist på situationsplan figur 29 nedenfor.



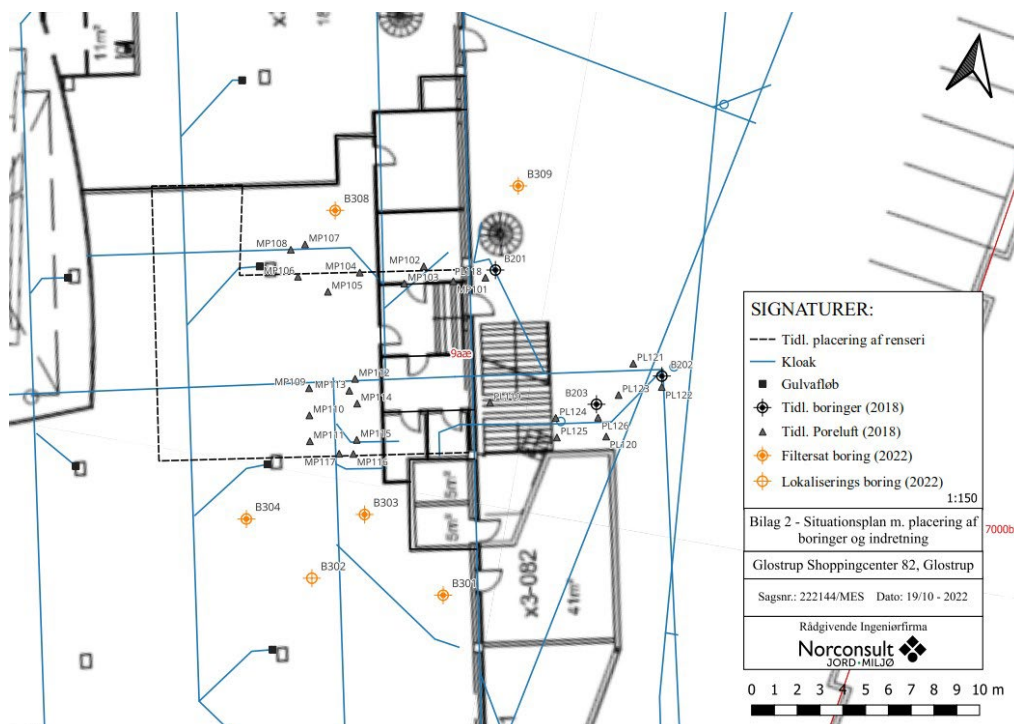
Figur 31 V1- og V2-kortlægninger i området.

Der er ved undersøgelsen af oktober 2018 påvist forurening i jorden under et tidligere renseri. Forureningens udbredelse er afgrænset ved undersøgelsen 2022. Placeringen af renseriet er vist på situationsplan figur 30 nedenfor.



Figur 32 Placeringen af renseri 1972-2002

Der er påvist klørede kulbrinter (TCE og PCE) under gulv, hvor der tidligere var renseri. Prøvepunkterne er vist på situationsplan figur 31 nedenfor /25/.



Figur 33 Prøvepunkter fra forureningsundersøgelsen 2018 og 2022



### 11.5 Referencescenariet

I referencescenariet foretages ikke en indsats for at afhjælpe forureningen. Der planlægges ikke for en ændring af bygningsmassen. Den eksisterende bygningsmasse vil forhindre, at forureningen spredes, men der kan ske afdampning til indeklimaet, som ved den aktuelle anvendelse ikke betegnes som følsom.

### 11.6 Miljøpåvirkninger

Planforslaget muliggør nedrivning af den sydlige del af centerbebyggelsen og opførelse af ny bebyggelse med erhverv og boliger.

Boligbebyggelse fordrer en afskæring af eksponeringsrisiko for mennesker ved en fjernelse af forureningen eller en sikring mod afdampning til indeklima og kontaktrisiko. Forureningen her har en styrke, der kræver, at den helt eller delvist fjernes for at kunne overholde krav til sikring af indeklima.

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.

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet vurderes at være **positiv** ved implementeringen af lokalplansforslaget, idet dette giver mulighed for, at forureningen afskæres og hindrer eksponering af mennesker for skadelige stoffer.

### 11.7 Kumulative effekter

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

### 11.8 Afværgeforanstaltninger

Forureningen forventes bortgravet eller på anden måde tilstrækkeligt håndteret, når bygningen er nedrevet. Den nye bebyggelse skal konstrueres således, at der ikke vil kunne ske en påvirkning af indeklima ved afdampning fra eventuel efterladt restforurening. Hvordan dette sikres, beskrives nærmere i ansøgning efter jordforureningslovens § 8.

### 11.9 Overvågning

Der forventes ikke behov for overvågning.

## 12 Drikkevandsinteresser og grundvand

Afgrænsningsnotatet udpeger drikkevand/grundvand som relevant tema, fordi der er beskrevet flere forureningskilder inden for planområdet, og dele heraf er V1- eller V2-kortlagt, som beskrevet i kapitel 11. Disse forureninger kan udgøre en risiko for drikkevandsinteresserne i området. Derfor behandles drikkevandsinteresser og grundvand i miljørapporten.

### 12.1 Samlet vurdering

Lokalplansforslaget indeholder ikke elementer, der vil kunne udsætte grundvandsmagasinet for forurening. Planområdet omfatter et V1- og et V2-kortlagt areal. Et mindre delareal af området er kortlagt på vidensniveau 1 (V1) på baggrund af, at der har været to nedgravede gasolietanke à 20.000 l. Der blev i 1992 givet tilladelse til naturgaskonvertering af tre kedler. I den forbindelse blev de to tanke opgravet. Tankene har formentlig ligget der siden etablering af varmecentral i 1971.

Der foreligger ikke attest for opgravning /24/. Området er ikke undersøgt for forurening, men der er påvist kulbrinter i det terrænnære grundvand under bygningen ved undersøgelserne i 2018 og 2022 /25,26/. Koncentrationerne er lave og giver ikke anledning til konflikt med det planlagte projekt, som lokalplansforslaget giver mulighed for.

Der har i perioden 1972 – 2002 været renseri lejemål 44, der var beliggende i stueplan syd for udkørslen fra parkeringsområdet. Dette areal er kortlagt som V2 på baggrund af undersøgelser, der viser forurening.

Lokalplansforslaget giver mulighed for en hel eller delvis oprensning af den påviste forurening med klorerede kulbrinter, hvilket vil sikre mod nedsivning og påvirkning af vandkvaliteten til Glostrup Vandforsyning, hvis nærmeste kildeplads ligger ca. 400 m sydøst for planområdet, og hvis indvindingsopland strækker sig ind under planarealet.

**Vurdering:** Lokalplansforslagets sandsynlige væsentlige indvirkning på drikkevandsinteresse og grundvand vurderes at være **positiv**, idet forureningen fjernes/reduceres og dermed hindrer en udvaskning af skadelige stoffer til grundvandet og sikring af, at disse forureninger ikke når frem til kildepladsen for Glostrup Forsyning.

### 12.2 Miljømål og myndighedskrav

Miljøstyrelsen har fastsat kriterier for grundvandskvaliteten. Grundvandskvalitetskriterierne er udarbejdet til brug for fastsættelsen af krav til grundvandet under forurenede grunde (gamle fabriksgrunde, gamle benzinstationer o.l.) ved offentligt finansierede oprydninger og er således ikke kvalitetskriterier, der kan bruges generelt for grundvandet.

For tetraklorethylen, som er hovedkomponenten i den kortlagte forurening i planområdet, gælder et kriterium på 1 µg/l.

### 12.3 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, ligesom den af Region Hovedstaden gennemførte forureningsundersøgelse oktober 2018 og bygherres undersøgelse fra 2022 er gennemgået for på det grundlag at beskrive forureningsforholdene med henblik på identifikation af behov for

supplerende viden og behov for afhjælpning af risiko for forurening af Glostrup Kommunes kildeplads sydøst for lokalplanområdet.

Grundvandsinteresser i området er indhentet fra Danmarks Arealinformation /10/.

#### 12.4 Eksisterende forhold

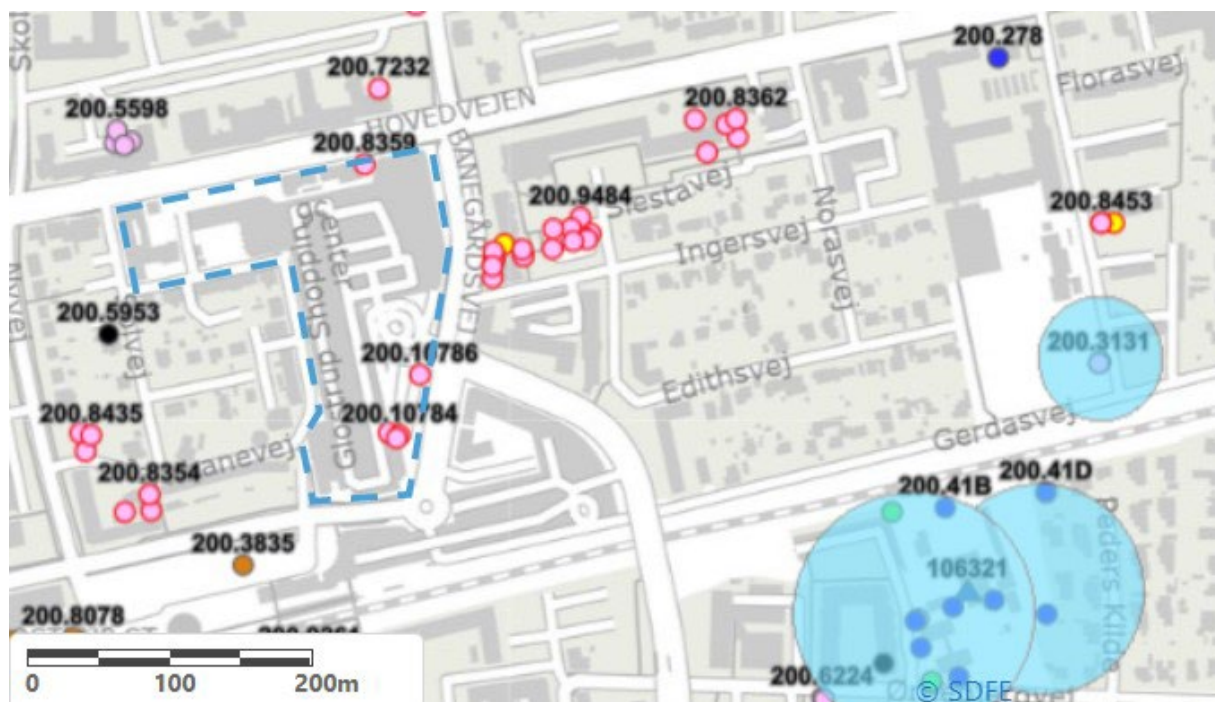
Lokalplanområdet er delvis kortlagt som V1, dvs., at Region Hovedstaden vurderer, at der kan være risiko for forurening på arealet, og V2, hvor der er undersøgt og påvist forurening.

Der er ved undersøgelsen af oktober 2018 påvist forurening i jorden under et tidligere renseri, og forureningens udbredelse er afgrænset ved undersøgelse i oktober 2022.

Der er påvist klorerede kulbrinter (TCE og PCE) under gulv, hvor der tidligere var renseri.

Ved undersøgelsen i 2018 er der i en enkelt boring påvist koncentrationer af klorerede kulbrinter op til 6.800 µg/l. Denne koncentration er ikke genfundet ved undersøgelsen i 2022.

De geologiske forhold i området udgør en vis beskyttelse mod nedsivning og transport til det primære grundvandsmagasin, som Glostrup Forsyning indvinder drikkevand fra. Lokalplanområdets placering i forhold til Glostrup Kommunes kildeplads er vist på figur 32 nedenfor.



Figur 34 Drikkevandsinteresser i nærområdet til lokalplansforslaget. Vandværkets borer er vist ved de boringsnære beskyttelseszoner (BNBO) med blå cirkler. Lokalplanområdet er vist med blå stiplede afgrænsning.

#### 12.5 Referencescenariet

I referencescenariet foretages ikke en indsats for at afhjælpe forureningen. Den eksisterende bygningsmasse vil forhindre, at forureningen spredes mod Glostrup Forsynings kildeplads sydøst for planområdet.

### **12.6 Miljøpåvirkninger**

Planforslaget muliggør nedrivning af den sydlige del af centerbebyggelsen og opførelse af ny bebyggelse med erhverv og boliger.

Boligbebyggelse fordrer en afskæring af eksponeringsrisiko for mennesker ved en fjernelse af forureningen eller en sikring mod afdampning til indeklima og kontaktrisiko, som beskrevet i kapitel 11.

Samlet set vil implementeringen af planforslagene muliggøre en fjernelse af forurening i et omfang, der sikrer, at forureningen ikke vil udsætte den lokale vandforsyning for risici.

Den sandsynlige væsentlige indvirkning på grundvandet vurderes at være positiv ved gennemførelse af lokalplansforslaget efter implementering af planerne, idet forureningen afskæres og hindres transport mod Glostrup Vandforsynings kildeplads. Forureningen vurderes ikke aktuelt at udgøre en risiko for drikkevandsressourcen i området, da bygning og omkringliggende befæstede arealer vil hindre udvaskning og forurening af grundvandet.

### **12.7 Kumulative effekter**

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

### **12.8 Afværgeforanstaltninger**

Forureningen bortgraves, når bygningen er nedrevet. Dermed fjernes en mulig kilde til forurening af grundvandsressourcen. Hvordan dette sikres, beskrives nærmere i ansøgning efter jordforureningslovens § 8.

### **12.9 Overvågning**

Der forventes ikke behov for overvågning.

### 13 Materielle goder

Dette afsnit indeholder jf. afgrænsningsnotat en vurdering af, hvorvidt lokalplansforslaget medfører påvirkning af de materielle goder i planområdet.

Begrebet materielle goder kan som udgangspunkt ikke afgrænses til alene at omfatte "fysiske goder". Indvirkningen på andre former for goder vil principielt set også kunne være omfattet. Det kan være bredere betragtninger som samfundsmæssige eller lokalsamfundsmæssige indvirkninger. Det vil sige grundlaget for et områdes sociale struktur og erhvervsliv. Begrænsningen ligger i beskrivelsen af indvirkningen, som kun kan være en undersøgelse af de miljømæssige indvirkninger på de materielle goder – og ikke den værdimæssige indvirkning på de materielle goder.

Nærværende kapitel omhandler således planerne indvirkning på eksisterende materielle goder, som knytter sig til de arkitektoniske udtryk i byrummet, centeret som indkøbs- og opholdssted og de planlagte beboelseslejligheder.

#### 13.1 Samlet vurdering

Samlet set vurderes det, at lokalplansforslaget har en positiv virkning for de materielle goder i lokalområdet. De eksisterende materielle goder vurderes ikke negativt påvirket af planforslaget, da nedrivningen omfatter bygningsdele, der ikke rummer specielle arkitektoniske udtryk. Planforslaget vil tilføre nye goder i form af boliger og friarealer, og det er her målsætningen at tilføre arkitektoniske udtryk, der tilfører bebyggelsen et kvalitativt løft af det omgivende byrum.

**Vurdering:** Den sandsynlige væsentlige virkning af planerne på materielle goder er **positiv**, idet eksisterende goder i form af centeret suppleres med etableringen af boliger, der medfører et arkitektonisk løft af det omgivende byrum.

#### 13.2 Miljømål og myndighedskrav

Der er ikke fastsat miljømål for materielle goder.

#### 13.3 Forudsætning og metode

Der findes ikke en overordnet definition af "materielle goder" i Miljøstyrelsens udkast til vejledning om miljøvurdering af planer og programmer fastsætter om materielle goder:

*"Materielle goder, landskab og kulturarven udgør også en vigtig del af miljøet. Materielle goder kan inddeles i naturskabte og menneskeskabte goder. De menneskeskabte omhandler ofte forsyningsinfrastrukturer af forskellige typer, og de naturskabte omhandler ofte mineraler, råstoffer, men også mere almene ressourcer som vand, skov og arealer i almindelighed. Fokus i vurderingen er på den miljømæssige/funktionelle påvirkning af de materielle goder samt de ressourcer/services, som normalt udnyttes/indvindes fra de materielle goder. I havmiljøssammenhængen omtales dette som økosystem-baserede services/ydelser." /2/*

Materielle goder knytter sig her til de arkitektoniske udtryk i byrummet, centeret som indkøbs- og opholdssted og de planlagte beboelseslejligheder.

#### 13.4 Eksisterende forhold

Områdets materielle goder udgøres fortrinsvis af eksisterende bygningsmasse med forsyning og parkeringsmuligheder. Der er ikke i planområdet materielle goder, der ikke er direkte forbundet med centerets formål som handelssted.

### **13.5 Referencescenariet**

I referencescenariet forventes ikke, at der sker en ændring i materielle goder. Centeret bevares som det er, og der opføres ikke boliger.

### **13.6 Miljøpåvirkninger**

Lokalplansforslaget giver mulighed for nedrivning af den sydlige del af det eksisterende Glostrup Shoppingcenter ud mod Sydvestvej og Lilletorv og opførelse af et nyt byggeri i varierende højder ud mod Sydvestvej, Banegårdsvej og Jernbanevej. Bebyggelsen sammenbygges med den eksisterende del af Glostrup Shoppingcenter og skaber en naturlig sammenhæng med den nuværende centergade. Den nye bebyggelse skal få området ved Sydvestvej og Banegårdsvej til at fremstå som en imødekommende ankomst til byen, hvor området vendes fra at være en bagside til forside.

Samlet set vurderes det, at lokalplansforslaget har en positiv virkning for de materielle goder i lokalområdet. De eksisterende materielle goder vurderes ikke negativt påvirket af planforslaget, da nedrivningen omfatter bygningsdele, der ikke rummer specielle arkitektoniske udtryk. Planforslaget vil tilføre nye goder i form af boliger og friarealer/opholdsarealer, og det er her målsætningen at tilføre arkitektoniske udtryk, der tilfører bebyggelsen et kvalitativt løft i det omgivende byrum.

### **13.7 Kumulative effekter**

Lokalplansforslaget giver mulighed for en positiv udvikling i de materielle goder som defineret her ved de arkitektoniske udtryk i byrummet, centeret som indkøbssted og de planlagte beboelseslejligheder.

Lokalplansforslaget vil sammen med helhedsplanen for Banegårdspladsen bidrage til et samlet løft for byrummet omkring denne.

### **13.8 Afværgeforanstaltninger**

Det vurderes ikke, at der er behov for afværgende eller kompenserende foranstaltninger, da lokalplansforslaget samlet set vurderes at have en positiv virkning på de materielle goder efter implementering.

### **13.9 Overvågning**

Der er ikke behov for overvågning.



## 14 Opsummering

Det er sammenfattende vurderingen, at planforslagene ikke vil have væsentlige negative påvirkninger af 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.

Det forventes, at nedrivningen af eksisterende bygninger vil muliggøre en hel eller delvis fjernelse af forureningen fra et tidligere renseri, som derved ikke vil skabe risiko for påvirkning af menneskers sundhed i den planlagte bebyggelse.

De forskellige miljøpåvirkninger er opstillet i nedenstående Tabel 8.

Tabel 9 Oversigt over de samlede miljøpåvirkninger med påvirkningsgrad før og efter afværgeforanstaltninger

Parameter	Påvirkning	Afværge/monitoring	Påvirkning efter afværge
Trafik	Ubetydelig	Ikke relevant	Ubetydelig negativ påvirkning
Støj	Moderat negativ påvirkning	Støjreducerende facader og vinduer	Mindre negativ påvirkning
Lugt	Mindre negativ påvirkning	Krav om UV/ozon-filter i aftræk	Neutral/ingen påvirkning
Visuel effekt	Ubetydelig negativpåvirkning	Ikke relevant	Ubetydelig negativ påvirkning
Ressourcer og affald (nedrivning)	Moderat negativ påvirkning	Materialer genanvendes	Mindre negativ påvirkning
Jordbund og jordforurening	Positiv påvirkning	Fjernelse/afskæring af forurening	Positiv påvirkning
Drikkevandsinteresser og grundvand	Positiv påvirkning	Fjernelse/afskæring af forurening	Positiv påvirkning
Materielle goder	Positiv påvirkning	Ikke relevant	Positiv påvirkning

## 15 Mangler i rapporten

Der vurderes ikke at være egentlige mangler i grundlaget for vurdering af de miljømæssige påvirkninger ved implementering af planforslagene. Men det bemærkes, at forureningsforholdene ikke er undersøgt og beskrevet i et omfang, der muliggør sikre konklusioner om behov for beskyttelse mod menneskers udsættelse for påvirkninger fra forurening i jorden og de øvre vandførende lag.

Det er imidlertid ikke muligt at tilvejebringe dette grundlag, før den eksisterende bygningsmasse er nedrevet og fjernet, hvilket kun kan ske med vedtagelsen af lokalplansforslaget.

Dette forhold vurderes ikke at have nærmere indflydelse på vurderingen af de miljømæssige konsekvenser af lokalplansforslaget, idet der gælder faste retningslinjer for, hvordan mennesker skal sikres mod udsættelse for miljø- og sundhedsskadelige stoffer fra jordforurening.

## 16 Referencer

Redegørelsen og miljøvurderingen er baseret på gældende plangrundlag for Glostrup Kommune, undersøgelser af trafik- og støjforhold, skyggevirksomheder og relevante data vedrørende miljø fra offentligt tilgængelige databaser og fremstillinger heraf.

- /1/ Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). LBK nr. 4 af 03/01/2023
- /2/ Miljøstyrelsen: Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Del 1 Planer og programmer 2022 (høringsudkast)
- /3/ Fingerplan 2019, Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning, marts 2019
- /4/ Hur Plan: Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen
- /5/ Glostrup Kommune: Kommuneplan 2013-2025
- /6/ Glostrup Kommune: Udviklingsstrategi 2012 – en sund by i bevægelse
- /7/ Glostrup Kommune: Forskrift for midlertidige bygge- og anlægsopgaver i Glostrup Kommune, 2016
- /8/ Glostrup Kommunes Spildevandsplan 2006-15 med tillæg 4A af 2019
- /9/ Glostrup Kommune: Strategi for udvikling af Bymidten. 2017
- /10/ Danmarks Arealinformation in: <https://arealinformation.miljoeportal.dk/html5/index.html?viewer=distribution>
- /11/ Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 Støj fra veje
- /12/ Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner
- /13/ Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 om ekstern støj fra virksomheder
- /14/ Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/2003 Ekstern støj i byomdannelsesområder
- /15/ Luftvejledningen. Vejledning nr. 2, 2001. Miljøstyrelsen.
- /16/ <http://mst.dk/service/publikationer/publikationsarkiv/1982/jan/stoej-og-lugt-fra-restaurationer/>
- /17/ Referencelaboratoriet for måling af emissioner til luften: Lugt fra restauranter. Rapport nr.: 70. 2015
- /18/ Miljøstyrelsens Vejledning nr. 3, 1982 Støj og lugt fra restauranter
- /19/ Miljøstyrelsens vejledning om regulering af visse midlertidige aktiviteter, 14. december 2017

- /20/ Bekendtgørelse om miljøregulering af visse aktiviteter (Miljøaktivitetsbekendtgørelsen) (BEK nr. 844 af 23/06/2017)
- /21/ BBR-oplysninger
- /22/ Raundahl & Moesby A/S for Gade & Mortensen Akustik a/s: Glostrup Shoppingcenter. Vurdering af støjforhold ved fremtidige boliger, 30. august 2022
- /23/ Region Hovedstaden: Sagsakter vedr. forurening og forureningskilder
- /24/ Region Hovedstaden (2013): Historisk redegørelse for Glostrup Shoppingcenter 75, lejemål 104, 2600, Glostrup, december 2014.
- /25/ Region Hovedstaden: Indledende forureningsundersøgelse. Renseri. Glostrup Shoppingcenter 82, 2600 Glostrup. 2018
- /26/ Raundahl & Moesby A/S for Glostrup Shoppingcenter: Supplerende miljøundersøgelse. 2022-10-19
- /27/ Miljø- og fødevarerministeriet: Liste over kvalitetskriterier i relation til forurenede jord, juni 2018
- /28/ Besigtigelse af ventilationsanlæg og afkast 15. november 2022
- /29/ PLH arkitekter: GSC Shadow Studies. Volumenstudie F. 27. 09. 2022
- /30/ PLH arkitekter: GSC Shadow Studies with existing situation 21. 11. 2022
- /31/ Dansk Standard: Introduktion til EU's Taksonomi miljømæssig bæredygtighed – byggeri. 2022
- /32/ Miljøministeriet: Vejledning om håndtering af bygge- og anlægsaffald (VEJ nr. 9139 af 25/02/2019)
- /33/ Glostrup Kommune: Affald fra byggeri og anlæg, in: <https://www.glostrup.dk/borger/miljoe-energi-og-affald/affald-og-genbrug/affald-byggeri-anlaeg>
- /34/ Glostrup Shoppingcenter (Via Trafik): Glostrup Shoppingcenter. Trafikprognose. 5. december 2022
- /35/ Færdselssikkerhedskommissionen: Handlingsplan 2021-2030 Anbefalinger til indsatser. November 2020

- /36/ PLH Arkitekter: Glostrup Shoppingcenter. Volumenstudie G. 8. december 2022
- /37/ Glostrup Kommune (ViaTrafik): NOTAT Helhedsplan for byudvikling i Bymidten i Glostrup. Trafikanalyse. December 2022
- /38/ Glostrup Kommune (ViaTrafik): Udvidelse af Glostrup Shoppingcenter. Trafikanalyse. 13. januar 2023

# Glostrup Shoppingcenter

## Afgrænsningsnotat for miljøvurdering

Forslag til Lokalplan GL22.2 for Glostrup Shoppingcenter samt Kommuneplantillæg. nr. 22 til Kommuneplan 2013-25





Udarbejdet af: Stefan Outzen  
Kontrolleret af: Lærke Nykjær Johansen  
Godkendt af: Frederik Teilmann Petersen  
Dato: 26.08.2022  
Version: 02  
Projekt nr.: 1017738

**MOE A/S**  
Buddingevej 272  
DK-2860 Søborg  
+45 4457 6000  
CVR: 64 04 56 28  
[www.moe.dk](http://www.moe.dk)

## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Baggrund og formål.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Projektbeskrivelse.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Lovgrundlag .....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Proces for miljøvurdering .....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Miljøvurderingsrapport .....</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Afgrænsning .....</b>	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>Høring af berørte myndigheder .....</b>	<b>12</b>
<b>8</b>	<b>Indkomne høringssvar.....</b>	<b>12</b>
<b>9</b>	<b>Ændringer som følge af høringssvar .....</b>	<b>13</b>
<b>10</b>	<b>Bilagsmateriale .....</b>	<b>13</b>

## 1 Baggrund og formål

Glostrup Kommune har vurderet, at udvidelsen af Glostrup Shoppingcenter er omfattet af miljøvurderingslovens<sup>1</sup> bilag 2, 10 b) Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg.

Danske Shoppingcentre P/S (herefter benævnt Bygherre) har derudover anmodet om at gennemføre en frivillig miljøkonsekvensvurdering for projektet. Dette finder dog sted i en efterfølgende separat proces.

## 2 Projektbeskrivelse

Projektet, som lokalplanforslaget vedrører, består af en renovering af centeret og en tilbygning med boliger i op til fem etager svarende til højden af eksisterende bebyggelse på modstående side af Sydvestvej og den formodede højde på fremtidig ny bebyggelse på Banegårdspladsen.

Den sydlige del af centret nedrives og erstattes af en ny bygning med shoppingcenter og boliger. Der opføres en ny bygning langs Banegårdsvej med boliger, hvor der etableres opholdsarealer på taget.

Plan- og projektområdet udgør i alt ca. 22.115 m<sup>2</sup>. Placering er vist på situationsplan nedenfor.



Figur 1 Glostrup Shoppingcenter før og efter

Mod Banegårdspladsen skabes et nyt "Downtown" med planlagte funktioner som dagligvareforretning, madmarked og restaurant i de nederste etager samt mulighed for ophold på den sydvendte Banegårdsplads/forpladsen til centeret. Oven på dagligvareforretning, madmarked og restaurant etablerede sammenhængende boligbebyggelse i op til 5 etager ud mod Banegårdspladsen, Sydvestvej og Banegårdsvej.

Den arkitektoniske idé er at bryde volumenet ned, så det opleves som sammensat af enkelte huse, der er beslægtede, men samtidig forskellige. Dette giver en mere menneskelig og oplevelsetæt

<sup>1</sup> Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) LBK nr. 1976 af 27/10/2021

byskala. Konkret sker dette ved, at der laves forskydninger i plan og terrasseringer i højden som fremhæver skiftet mellem enkelte huse.

### **3 Lovgrundlag**

For planer omfattet af miljøvurderingslovens<sup>2</sup> § 8 stk. 2 der er omfattet af § 8 stk. 1, nr. 1, og kun fastlægger anvendelsen af mindre områder på lokalt plan eller angiver mindre ændringer i sådanne planer eller programmer eller fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser, og som kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, skal myndighederne gennemføre en vurdering af, om planer og programmer kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Myndigheden træffer jf. § 10 afgørelse om, hvorvidt planer og programmer efter § 8, stk. 2, er omfattet af kravet om miljøvurdering. Ved afgørelsen skal myndigheden inddrage de relevante kriterier i bilag 3 og resultaterne af høringerne af berørte myndigheder efter § 32. Såfremt myndighederne træffer afgørelse om, at planen er omfattet af krav om miljøvurdering, skal myndigheden jf. § 11 foretage en afgrænsning af miljørapportens indhold forud for udarbejdelsen af miljørapporten.

Der skal udarbejdes en miljørapport, der på grundlag af de oplysninger, der er nævnt i lovens § 12 og bilag 4, vurderer den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet af planens gennemførelse og rimelige alternativer under hensyn til planens mål og geografiske anvendelsesområde.

Et konkret projekt, som er lokalplanpligtigt, og hvor miljøvurdering af planen og projektet udarbejdes samlet, kan først realiseres, når den samlede miljøvurderingsrapport er udarbejdet, myndigheden har skrevet en sammenfattende redegørelse jf. § 13, kommunalbestyrelsen har endeligt vedtaget forslag til lokalplan, samt at myndigheden har meddelt en tilladelse til projektet efter miljøvurderingslovens § 25, stk. 1.

### **4 Proces for miljøvurdering**

Processen for udarbejdelse af en miljøvurdering består på den baggrund af følgende trin:

1. Udarbejdelse af udkast til afgrænsningsnotat af en samlet miljøvurderingsrapport (høringsversion)
2. Berørte myndigheder høres om afgrænsningen af miljøvurderingsrapportens indhold
3. Udarbejdelse af endeligt afgrænsningsnotat på baggrund af udkastet (høringsversion) og de indkomne høringssvar
4. Miljørapport indeholdende miljøvurderingen udarbejdes af bygherre på basis af endeligt afgrænsningsnotat
5. Myndighederne gennemgår miljørapport
6. Myndighederne udarbejder udkast til lokalplan og miljørapport
7. Berørte myndigheder og offentligheden høres om forslag til kommuneplantillæg og forslag til lokalplan
8. Myndighederne udarbejder sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen af planforslagene jf. § 13
9. Lokalplanen og kommuneplantillæg vedtages endeligt og offentliggøres sammen med den sammenfattende redegørelse,

---

<sup>2</sup> Miljøvurderingsloven, LBK nr. 1976 af 27/10/2021 Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

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.

## 5 Miljøvurderingsrapport

Krav til miljøvurderingsrapportens indhold er sammenfattet i tabel nedenfor.

Tabel 1:Oversigt over overordnede krav til miljøvurderingsrapport

Oplysninger i henhold til miljøvurderingsloven § 12 og § 20, jf. bilag 4 og bilag 7	Behandling i miljøvurderingsrapporten
Ikke-teknisk resume	Der skal udarbejdes et ikke-teknisk resume i letlæseligt sprog
Plan- og projektbeskrivelse	En gennemgang af planernes indhold, hovedformål og forbindelser med andre relevante planer og programmer. En gennemgang af projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender inklusive fremstilling på kort. Projektbeskrivelsen skal indeholde en gennemgang af driftsfasen.
Miljøstatus	En beskrivelse af miljøforholdene i området, der kan blive væsentligt berørt, herunder: Støj Materielle goder Grundvand og drikkevandsinteresser Trafik Jordforurening Landskab / Visualisering Kumulative effekter
Referencescenarie	En beskrivelse af den aktuelle miljøtilstand for området samt den sandsynlige udvikling, hvis planer og projekt ikke gennemføres. Referencescenariet udgør det grundlag, hvorpå væsentligheden af planernes og projektets indvirkninger på miljøet vurderes.
Rimelige alternativer	En kort skitsering af grunden til at fravælge de alternativer, der har været behandlet i miljøvurderingsrapporten.
Metodebeskrivelse	En beskrivelse af metode til indsamling af viden og undersøgte parametre. Derudover en beskrivelse af den vurderingsmetode, der er anvendt til at vurdere graden af miljøpåvirkningerne.
Manglende viden	En beskrivelse af de væsentligste usikkerheder ved vurderinger i miljørapporten, hvor det er relevant (som f.eks. tekniske mangler eller mangel på knowhow), der er opstået under indsamlingen af de krævede oplysninger.
Væsentlige indvirkninger på miljøet	Dette behandles indgående i tabel 2.
Afværgeforanstaltninger og overvågning	I løbet af miljøvurderingsprocessen vil det blive afklaret, hvilke miljøpåvirkninger planerne og projektet vil medføre, og hvilke afværgeforanstaltninger, projektilpasninger eller, hvis relevant, overvågning, der kan

	anvendes med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere disse miljøpåvirkninger. Beskrivelsen skal redegøre for, i hvilken grad de valgte foranstaltninger undgår, forebygger, begrænser eller neutraliserer de væsentlige skadelige virkninger på miljøet og skal, hvis relevant, dække både anlægs- og driftsfasen. Foranstaltninger kan fremgå af de enkelte afsnit om en miljøfaktor, men skal også fremgå samlet i et sammenfattende afsnit.
Referenceliste	En oversigt over kilderne til de i miljørapporten indeholdte beskrivelser og vurderinger.

## 6 Afgrænsning

Nærværende afgrænsning danner grundlag for indholdet af den miljøvurdering, som skal udarbejdes for projektet samt lokalplanen, der giver tilladelse til gennemførelse af projektet og vedtagelse af lokalplanen.

I miljøvurderingsrapporten vurderes, om den planlagte udbygning af Glostrup Shoppingcenter kan medføre en sandsynlig væsentlig påvirkning på de enkelte miljøfaktorer, og om miljøfaktoren i givet fald skal belyses.

For hver miljøfaktor afkrydses om lokalplanlægning og udbygningen af Glostrup Shoppingcenter, skal belyses nærmere i miljøvurderingsrapporten.



Tabel 2: Oversigt over miljøfaktorer der efter vurdering belyses i miljørapporten

Oplysninger i henhold til miljøvurderingsloven § 12 og § 20 jf. bilag 4 og bilag 7	Ikke relevans	Forhold der ikke belyses yderligere	Forhold, der belyses i miljøvurderingsrapport	
Miljøfaktorer				Behandling i miljøvurderingsrapporten
<b>Befolkning og menneskers sundhed</b>				
Støj			x	<p><b>Begrundelse for relevans:</b> I anlægsfasen vil der være støj fra til- og frakørsel af materialer samt anlægsaktiviteter. Støjen vil være inden for en afgrænset anlægsperiode. I driftsfasen forventes, at der skal undersøges, om der vil være grænseoverskridende støjgener og om afværgende foranstaltninger er nødvendige. Der redegøres for støj fra varelevering og bygningstransmitteret støj i relation til tæthed mellem erhverv og beboelse.</p> <p>I miljørapporten beskrives og vurderes støj fra biltrafik til center og boliger samt lastvognstrafik for vare- og renovationstransport.</p>
Støv		x		<p><b>Begrundelse for fravalg:</b> Medtages ikke, da der kun vil forekomme mindre interne støvgener under anlæg. Ingen støvgener under drift.</p>
Vibrationer	x			<p><b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der vil være begrænset forekomst af vibrationer i anlægsfasen. Miljøkrav til vibration forventes overholdt.</p>
Emissioner	x			<p><b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der vil ikke være emissioner fra projektet, hverken under anlæg eller drift.</p>
Trafik			x	<p><b>Begrundelse for valg:</b> De trafikale konsekvenser vurderes på baggrund af en opgørelse og analyse af vejtrafikmængderne ved udnyttelse af lokalplanens muligheder samt en vurdering af konsekvenserne for kapaciteten af veje og knudepunkter i oplandet.</p>

				<p>De trafikale konsekvenser af den kommende Lokalplan GL22.2 skal vises for det lokale vejnet og også for de større veje gennem området, herunder Hovedvejen og Ring 3 for så vidt en øget trafikbelastning af disse veje vurderes væsentligt.</p> <p>Den kumulative trafikale virkning af den ændrede planlægning i sammenhæng med talrige andre kendte projekter kan fastslås idet belastningen fra de øvrige kendte projekter er vurderet i et tidligere projekt for kortlægning af den trafikale belastning af kritiske signalkryds på Hovedvejen og Ring3. Såfremt trafikbelastningen fra Lokalplan GL22.2 viser sig at være væsentlig, skal der redegøres for den beregnede samlede trafikbelastning for et større opland inkl. de kendte projekter.</p>
Lugt	x		X	<p><b>Begrundelse for relevans:</b> Lokalplansforslaget vil ikke muliggøre særlige lugtgener. Projektet vil ikke indeholde kilder til lugtgener i anlægsfasen. Der redegøres for mulige lugtgener i forbindelse med driftsfasen med fokus på afkast og udluftning fra den underliggende butiks-/restaurantetage.</p>
Lys	x			<p><b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Lokalplanen og projektet vil ikke medføre ændringer i nuværende lysforhold.</p>
Visuel effekt			x	<p><b>Begrundelse for relevans:</b> Lokalplanen omfatter bestemmelser om ændringer i funktioner og bygningsvolumen. I miljøvurderingsrapporten beskrives og vurderes skyggeforhold og indblik.</p>
Affald			x	<p><b>Begrundelse for relevans:</b> Der vil ikke blive produceret væsentlige mængder affald som følge af projektet i driftsfasen. Der skal redegøres for affaldshåndtering i anlægsfasen særligt med henblik på genbrug eller genanvendelse enten internt i projektet eller til andre, nærliggende projekter til fremme af cirkulær og bæredygtig anvendelse af ressourcer.</p>
Menneskers sundhed	x			<p><b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der vil ikke være gener fra projektet, jf. ovenstående punkter, hverken under anlæg eller drift.</p>
Rekreative interesser		x		<p><b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ikke rekreative interesser i plan- og projektområdet.</p>

<b>Biologisk mangfoldighed</b>				
Flora og fauna	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ikke væsentlige naturinteresser i plan- og projektområdet.
Beskyttede naturtyper (naturbeskyttelseslovens § 3)	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ikke væsentlige naturtyper beskyttet efter naturbeskyttelsesloven § 3 i eller nær plan- og projektområdet.
Beskyttede arter, herunder bilag IV-arter	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ikke kendskab til beskyttede arter i plan- og projektområdet.
Natura 2000-områder	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ikke Natura 2000-områder i nærområdet til plan- og projektområdet.
Spredningskorridorer og barrierer	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Ikke relevant.
<b>Jordarealer, jordbund, vand, luft og klima</b>				
Arealanvendelse	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Den overordnede arealanvendelse ændres ikke.
Jordbund og jordforurening			x	<b>Begrundelse for relevans:</b> Der er konstateret forurening med klorerede opløsningsmidler og oliestoffer på en del af grunden. En del af plan- og projektområdet er kortlagt som V2. I miljøvurderingsrapporten inddrages jordforureningsforhold.
Drikkevandsinteresser og grundvand			x	<b>Begrundelse for relevans:</b> I miljøvurderingsrapporten beskrives og vurderes påvirkningen af drikkevandsinteressen.
Overfladevand og spildevand		x		<b>Begrundelse for fravalg:</b> Overfladevandet håndteres som hidtil ved bortledning til kloak.
Luftkvalitet	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Lokalplanen og projektet indeholder ikke planer for aktiviteter, der kan forventes at påvirke luftkvaliteten.
Klima	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Projekt og plangrundlag forventes ikke at påvirke klima.
Ressourceforbrug	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Projektet vil medføre ressourceforbrug, men dette vil ikke adskille sig fra byggeprojekter generelt.
Kyst	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b>

				Plan og projektområde ligger uden for kystbeskyttelseslinjen/kystnærhedszonen.
<b>Materielle goder, kulturarv og landskab</b>				
Materielle goder			x	<b>Begrundelse for relevans:</b> Lokalplanlægningen har til formål at tillade etablering af nye boliger, som nærmere beskrevet i projektet. I miljøvurderingsrapporten beskrives og vurderes de materielle goder.
Kulturarv og fortidsminder	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ikke i plan- og projektområdet fortidsminder eller andre former for kulturarv.
Kirker og deres omgivelser	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ingen kirke eller kirkeomgivelser inden for plan- og projektområdet.
Arkitektonisk arv		x		<b>Begrundelse for fravalg:</b> Ikke relevant.
Arkæologisk arv	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ikke i plan- og projektområdet kendskab til arkæologisk arv.
Landskabelige forhold	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ikke i plan- og projektområdet særlige landskabelige interesser.
Arealfredning	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ikke i plan- og projektområdet arealfredninger.
Fredede eller bevaringsværdige bygninger	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Der er ikke fredede eller bevaringsværdige bygninger i plan- og projektområdet.
<b>Samspillet mellem ovenstående miljøfaktorer</b>				
Kumulative effekter			x	<b>Begrundelse for relevans:</b> Iværksættelse af andre planer og projekter i nærområdet vil sammen med igangværende anlæg af letbanen og udbygningen af Glostrup Shoppingcenter give anledning til kumulative effekter, der beskrives og vurderes i miljørapporten.
<b>Sårbarhed overfor større ulykker og/eller katastrofer</b>				

Risiko for større ulykker og/eller katastrofer	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Plan- og projektforslaget omfatter ikke elementer, der vil kunne medføre risici for større ulykker eller katastrofer.
Klimatilpasning	x			<b>Begrundelse for ikke relevans:</b> Plan- og projektområdet ligger uden for risikoområder for stormflod. Der sker ikke ændringer i arealer, der skal afvandes ved skybrud.

## 7 Høring af berørte myndigheder

Høring af berørte myndigheder skal, efter miljøvurderingslovens § 32, stk. 1, nr. 2, finde sted forud for den endelige afgrænsning af miljørapportens indhold, jf. lovens § 11. Dette forslag til afgrænsning af miljøvurderingen for Lokalplan GL22.2 – Glostrup Shoppingcenter og kommuneplantillæg nr. 22 har derfor været sendt i høring hos berørte myndigheder i perioden 11. august – 25. august 2022.

Følgende myndigheder har været omfattet af høringen:

- Miljøstyrelsen
- Albertslund Kommune
- Brøndby Kommune
- DSB Ejendomme

Afgrænsningen er endvidere sendt til orientering hos:

- Andre relevante myndigheder i Glostrup Kommune

## 8 Indkomne høringssvar

Glostrup Kommune har modtaget to høringssvar til høringen af afgrænsningsnotat for miljøvurdering af lokalplan GL22.2 for Glostrup Shoppingcenter. Nedenstående er Glostrup Kommunes myndighedsmæssige bemærkninger til de to høringssvar.

Albertslund Kommune og Glostrup Kommunes miljøteam har d. 25. august 2022 afgivet bemærkninger til afgrænsningsnotatet.

Albertslund Kommune har følgende bemærkninger:

- At det opland, der anvendes ved vurdering af trafikale konsekvenser, skal omfatte Hovedvejen frem til kommunegrænsen mod Albertslund samt Søndre Ringvej og Nordre Ringvej.
- At redegørelse for kumulativ virkning også kan medtage udbygningen af Glostrup Hospital, den kommende Lokalplan GL51 – Etageboliger på Christiansvej samt de byudviklingsprojekter, der er besluttet i Albertslund Kommuneplan 2022 – 2034.
- At det vil være hensigtsmæssigt med en detailhandelsanalyse for så vidt ombygningen af Glostrup Shoppingcenter medfører en udvidelse af detailhandelsarealet.
- At det er svært at se hvilke parametre, der vil blive behandlet i miljørapporten (SMV) henholdsvis miljøkonsekvensrapporten (VVM) og det derfor anbefales, at processen deles op i separate miljøvurderinger for henholdsvis lokalplanen og projektet.

Glostrup Kommunes miljøteam har følgende bemærkninger til afgrænsningsnotatet:

- Der skal redegøres for støj fra varelevering og bygningstransmitteret støj, når der nu kommer beboere væsentlig tættere på end tidligere.
- Der skal redegøres for mulige lugtgener i forbindelse med afkast og udluftning fra den underliggende butiks-/restaurantetage.
- Der skal redegøres for affaldshåndtering i byggefasen særligt med henblik på genbrug eller genanvendelse enten internt i projektet eller til andre, nærliggende projekter til fremme af cirkulær og bæredygtig anvendelse af ressourcer.

Der er herudover ikke indkommet høringsvar fra øvrige berørte myndigheder.

## 9 Ændringer som følge af høringsvar

Der er på baggrund af de indkomne høringsvar og efterfølgende drøftelser mellem bygherre, bygherres rådgiver og Glostrup Kommune foretaget følgende ændringer af miljørapportens afgrænsning, som er indarbejdet i afsnit 6:

- **Befolkning og menneskers sundhed/levestandard:** Vurderingstemaet udvides til også at omfatte vurdering af den samlede trafikbelastning fra et større opland, støj fra varelevering og bygningstransmitteret støj og mulige afværgetiltag, mulige lugtgener fra den underliggende centerbebyggelse samt affaldshåndtering i byggefasen.

Glostrup Kommune derudover følgende kommentarer til de afgivne høringsvar fra Albertslund Kommune:

- Ad a) I forbindelse med trafikal belastning nævnes den politiske aftale, der er indgået mellem Albertslund og Glostrup Kommuner om monitorering af trafikudvikling fra Hersted Industripark. Principielt omfatter den politiske aftale ikke andre veje end de veje, der fører ind til Hersted Industripark og objektet for aftalen er trafikbelastning som konsekvens af omdannelse af dette meget store område til boligområde. Dialogen om den generelle udvikling i de to kommuner – som nævnt i den politiske aftale – må formodes at findes sted som en direkte dialog og ikke gennem redegørelser i miljørapporter for andre planområder.
- Ad c) Lokalplan GL22.2 kommer ikke til at muliggøre en udvidelse af detailhandelsarealet hvorfor der ikke som en særlig indsats skal analyseres på de detailhandelsmæssige konsekvenser.
- Ad d) Afgrænsningsnotatet er tilpasset, så det fremgår at det alene redegør for processen i forbindelse med miljørapporten (SMV). Den miljøkonsekvensvurdering som er ansøgt af bygherre finder sted i en efterfølgende separat proces.

## 10 Bilagsmateriale

Som bilag er vedlagt høringsvar fra Albertslund Kommune og Glostrup Kommunes miljøteam.





Glostrup Kommune  
Center for Miljø og Teknik  
Rådhusparken 2  
2600 Glostrup  
Att.: Rasmus Hansen

## Albertslund Kommunes bemærkninger til udkast af afgrænsningsnotat for miljøvurdering af lokalplan GL22.2 – Boliger på taget af Glostrup Shoppingcenter

Dato: 25. august 2022  
Sags nr.: 09.40.05-K04-1-22

Først og fremmest takker Albertslund Kommune for at blive hørt som berørt myndighed i forbindelse med miljøvurdering af Glostrup Kommunes kommende forslag til lokalplan GL22.2 – *Boliger på taget af Glostrup Shoppingcenter*.

Albertslund Kommunes høringssvar berører nedenstående to forhold.

### 1. Trafik

Glostrup Kommune og Albertslund Kommune har i juni måned indgået en politisk aftale om trafikafviklingen i Hersted Industripark. Det fremgår blandt andet af [denne aftale](#), at:

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

I det fremsendte udkast til afgrænsningsnotat af 12. august 2022 står der følgende om trafik:

*"De trafikale konsekvenser vurderes på baggrund af en opgørelse og analyse af vejtrafikmængderne efter udførelsen af projektet og en vurdering af projektets konsekvenser for kapaciteten af veje og knudepunkter i oplandet".*

Albertslund Kommune vil gerne have med, at ovennævnte opland omfatter trafikken på Glostrup Hovedvej og videre forløb til Roskildevej i Albertslund Kommune samt trafikken på Søndre Ringvej og Nordre Ringvej. Således kan vi sikre, at vi lever op til den politiske aftale om at fremme dialog og vidensdeling mellem kommunerne samt at der bliver taget hensyn til Albertslund Kommunes byudviklingsprojekter jf. Albertslund [Kommuneplan 2022 – 2034](#).

### 2. Kumulative effekter

I rubrikken under kumulative effekter står der følgende i det fremsendte udkast til afgrænsningsnotat:

*"Iværksættelse af andre planer og projekter i nærområdet vil sammen med igangværende anlæg af letbanen og udbygningen af Glostrup Shoppingcenter give anledning til kumulative effekter, der beskrives og vurderes i miljørapporten og miljøkonsekvensrapporten".*

## BØRN, SUNDHED & VELFÆRD

Albertslund Kommune  
Nordmarks Allé 2  
2620 Albertslund

[www.albertslund.dk](http://www.albertslund.dk)  
[albertslund@albertslund.dk](mailto:albertslund@albertslund.dk)  
T 43 68 68 68



Albertslund Kommune vil gerne sikre sig, at ovennævnte andre projekter og planer f.eks. kan indbefatte ændringer og udvidelser af Glostrup Hospital og Lokalplan GL51 – *Etageboliger på Christiansvej* samt de byudviklingsprojekter, der er besluttet i Albertslund Kommuneplan 2022 - 2034

Hvis det kommende forslag til lokalplan for boliger på taget af Glostrup Shoppingcenter giver mulighed for yderligere detailhandel i Glostrup Shoppingcenter, er det Albertslund Kommunes opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt med en detailhandelsanalyse af de kumulative effekter i forhold til de omkringliggende kommunes detailhandelsstruktur.

Det skal afslutningsvis bemærkes, at det generelt i udkast til afgrænsningsnotatet er vanskeligt at se hvilke parametre, der vil blive belyst henholdsvis i anlægs- og driftsfasen, og således hvilke emner, der vil blive behandlet i miljørapporten (SMV) og i miljøkonsekvensrapporten (VVM).

For at fremme overskueligheden anbefaler Albertslund derfor, at processen for miljøvurderingen deles op. Albertslund Kommune foreslår således en miljøvurdering for henholdsvis selve planen og projektet.

Glostrup Kommune er som altid velkommen til at rette henvendelse til Albertslund Kommune for en uddybning af ovenstående og andre relevante spørgsmål, der kan være med til at styrke samarbejdet.

Med venlig hilsen

Albertslund Kommune  
Miljø & Teknik  
BY, KULTUR, MILJØ & BESKÆFTIGELSE  
Nordmarks Allé 1  
2620 Albertslund

**Fra:** [Tina Rømer](#)  
**Til:** [Rasmus Hansen](#)  
**Cc:** [Plan](#); [Tina Rømer](#)  
**Emne:** Bemærkninger fra Miljø - Afgrænsning af miljøvurdering - Lokalplan GL22.2 - Boliger på taget af Glostrup Shoppingcenter  
**Dato:** 25. august 2022 15:41:57  
**Vedhæftede filer:** [image001.png](#)

---

Kære Rasmus, Plan

Vi har i Miljø gennemgået afgrænsningsnotatet og de tilhørende dokumenter, og finder generelt at de væsentligste forhold er medtaget i afgrænsningen, men at der er enkelte punkter, som vi også finder bør inddrages for at projektet er fuldt belyst, og der er sikret at alle nødvendige miljømæssige forhold er – eller bliver – taget hånd om og beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten.

Herunder følger de forhold, der bør inddrages, ud over de allerede planlagte:

- **Støj:** I storcenteret findes butikker mm, der skal have vare tilkørt, og i den forbindelse skal der tages højde for både eksternt støj og bygningstransmitteret støj fra disse vareleveranser, når der nu kommer beboere væsentlig tættere på end tidligere. Det kan være nødvendigt at tænke indretning af bygninger, adgangsveje, kørselsruter mm ind tidligt i projektet.
- **Lugt (og til dels støj):** Der er planlagt cafeer og/eller restauranter i projektet. Vores erfaringer er, at de i nogle tilfælde kan give anledning til lugtgener (og muligvis støjgener) for de omkringliggende naboer, når der produceres mad. Alt efter hvordan indretning, drifts- og afkastforhold er, kan generne være væsentlige eller ubetydelige.
- **Affald og Ressourceforbrug:** Det ser umiddelbart ud til at der er indtænkt plads til affaldshåndtering i driftsfasen, og det er vigtigt. Vi finder at der også skal være fokus på håndtering af affaldshåndtering i byggefasen. Der er store dele af bygninger, der skal rives ned, og det bør være fokus på at disse materialer håndteres med henblik på genbrug eller genanvendelse enten internt i projektet eller til andre, nærliggende projekter til fremme af cirkulært og bæredygtigt anvendelse af ressourcer. Muligheder herfor bør belyses.

Herudover kan projektet også inddrage og understrege de kvaliteter, projektet allerede har, fx nærheden til kollektiv transport og planer om solceller mm.

Vedr. den interne myndighedsproces i kommunen, regner vi med, at Plan skriver de nødvendige tilladelser/godkendelser/udtalelser mm både vedrørende planer/programmer og det konkrete projekt, og inddrager Miljø, når der er behov for dette.

Hvis der er spørgsmål eller bemærkninger, så tag endelig fat i mig

Med venlig hilsen

**Tina Rømer**

Akademiingeniør

Center for Miljø og Teknik

Tlf. 4323 6100

Direkte: 4323 6365,

## Glostrup Shoppingcenter

NOTAT  
13. januar 2023  
MZ/SB

Konsekvenstilpasset af Glostrup  
Kommune, så arealer er revideret svarende  
til arealer anført i lokalplanforslag GL22.2

# Udvidelse af Glostrup Shoppingcenter

## Trafikanalyse



Via Trafik Rådgivning A/S  
Søvej 13 B 3460 Birkerød  
T.: 4820 9000  
E.: [via@viatrafik.dk](mailto:via@viatrafik.dk)  
[www.viatrafik.dk](http://www.viatrafik.dk)  
CVR. nr.: 25115708

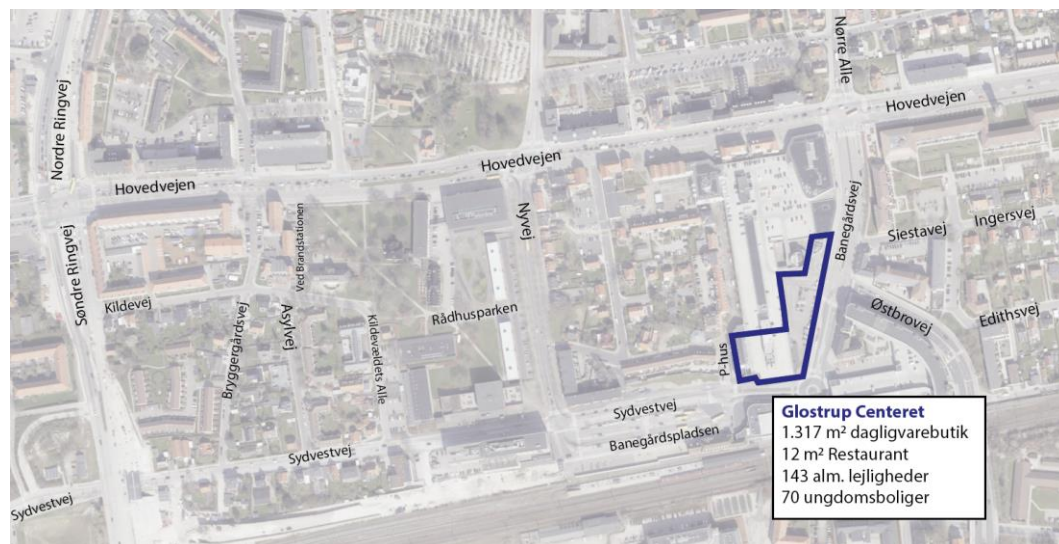
Via Trafik Aarhus  
Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal  
DK-8000 Aarhus C  
T.: 8626 6070  
E.: [via@viatrafik.dk](mailto:via@viatrafik.dk)

# 1

## Baggrund

Glostrup Shoppingcenter planlægges renoveret og udbygget, og i den forbindelse er Via Trafik blevet bedt om at udarbejde en trafikanalyse af den fremtidige arealanvendelse, der i omfang er vist på Figur 1.

I forbindelse med kommunens trafikanalyse "Helhedsplan for byudvikling i bymidten i Glostrup" fra d. 23. december 2022 er der udarbejdet en simuleringsmodel som også benyttes i denne analyse.



Figur 1. Oversigt over området der indgår i beregningen og områdets fremtidige anvendelse. De anførte m<sup>2</sup> og boliger er anført som en tilvækst i forhold til det nuværende Glostrup Shoppingcenter.

## 2 Fremtidig trafik

### 2.1 Forudsætninger

Glostrup Kommune har opstillet deres egne turrater på basis af Vejdirektoratets turrater. De har valgt at korrigere Vejdirektoratets turrater med stationsnærhed og derefter en midlet sammensætning af korrektionsfaktorer for parkeringsnorm, parkeringsbelastning og bystørrelse. Det bemærkes, at det ikke er præcis den fremgangsmåde som Vejdirektoratet lægger op til i deres håndbog om turrater.

I forbindelse med byudvikling i Glostrup og nærliggende områder i nabokommuner, er der fastlagt de turrater som fremgår af Se Tabel 1. Dette fremgår af forudsætningsnotatet, dateret d. 15. juni 2021, udarbejdet af Via Trafik.

Afstand til station	Ture pr. etagebolig	Ture pr. rækkehus	Ture pr. 100 m <sup>2</sup>		
			Erhverv*	Detail	Speciel detail
< 600 m	3,06	3,75	8,0	85	35,52
600-1.000 m	3,41	4,01	8,4	85	35,52
1.000-1.200 m	3,42	4,04	8,4	85	35,52
>1.200 m	3,55	4,30	8,4	85	35,52

Tabel 1. Turrater anvendt i Glostrup Kommune.

\*Udelukkende kontorer, tæt på motorvej, god kollektiv betjening.

Turraterne, der fremgår af Tabel 1, anvendes også i nærværende projekt. Udover disse anvendes også følgende turrater:

- Ungdomsboliger: 0,50 ture pr. bolig
- Butikker i Glostrup Shoppingcenter: 28,4 ture pr. 100 m<sup>2</sup>

### 2.2 Prognose

I Tabel 2 ses arealanvendelsen før og efter renovation og udvidelse. Bemærk at antallet af almindelige lejligheder er justeret ift. Glostrup Kommunes trafikanalyse "Helhedsplan for byudvikling i bymidten i Glostrup" fra d. 23. december 2022. Glostrup Kommune har haft 117 lejligheder som forudsætning i deres analyse.

Bygning	Før nedrivning	Efter nedrivning	Fremtidig (Eksist. efter nedrivning + nyt)	Forskel (Fremtidigt - eksisterende)
Butik (speciel detailhandel)	14.407 m <sup>2</sup>	10.549 m <sup>2</sup>	11.399 m <sup>2</sup>	-3.008 m <sup>2</sup>
Kontor	558 m <sup>2</sup>	500 m <sup>2</sup>	500 m <sup>2</sup>	-58 m <sup>2</sup>
Dagligvarebutik	5.211 m <sup>2</sup>	5.211 m <sup>2</sup>	6.528 m <sup>2</sup>	+1.317 m <sup>2</sup>
Restaurant	1.238 m <sup>2</sup>	1.061 m <sup>2</sup>	1.920 m <sup>2</sup>	+682 m <sup>2</sup>
Alm. lejligheder				+143 boliger
Ungdomsboliger				+70 boliger

Tabel 2. Arealanvendelse før og efter renovation og udvidelse.

Det bemærkes, at udvidelsen for "dagligvarebutik" udgøres af opførelse af en ny discountbutik på i alt 1.317 m<sup>2</sup>. Forskellen for restaurant er kun på 324 m<sup>2</sup>, hvilket ikke vurderes at medføre en afgørende mertrafik (så længe der ikke etableres en fastfoodrestaurant med "Mc Drive"). Vejdirektoratet har ikke turrater for en restaurant, hvorfor turrater for "restaurant" i det følgende er konstrueret på baggrund af en konkret lokal optælling.



I Tabel 3 ses det beregnede antal fremtidige ture pr. hverdagsdøgn og eftermiddagsspidsstunde, samt hvilke turrater der er benyttet. Beregningen med turraterne viser, at den forventede fremtidige mertrafik bliver 842 ture pr. hverdagsdøgn. En tælling foretaget torsdag d. 23. juni 2022 viser, at det eksisterende Glostrup Shoppingcenter genererer mindre trafik end det beregningsmæssigt gør ifølge de generelle turrater. Derfor er der foretaget en korrektion af turene for de eksisterende funktioner; detail, kontor og dagligvarebutik.

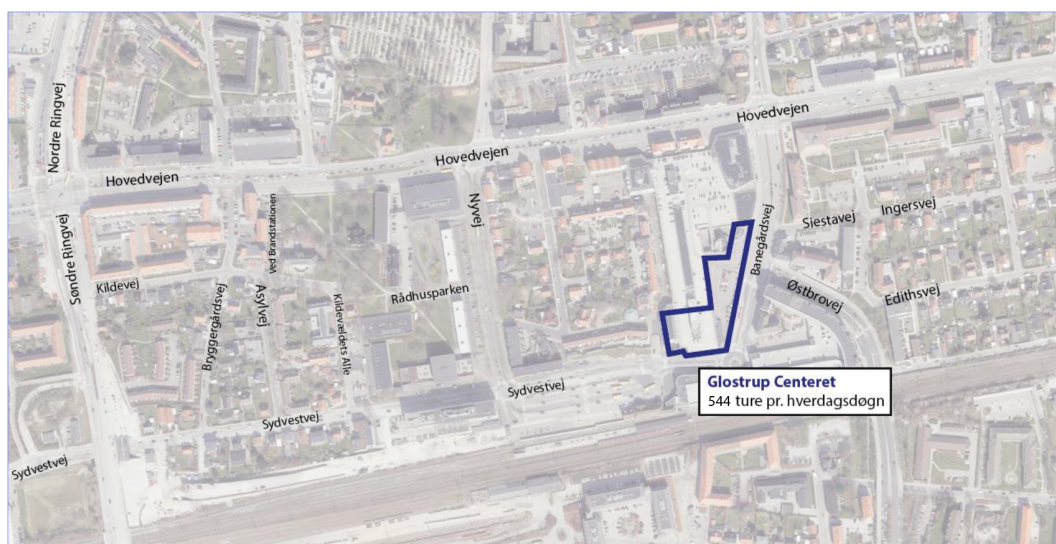
Der er 24 timer fri parkering på taget i Glostrup Shoppingcenter (3 timer i P-hus/P-kælder). Der er en formodning om at Glostrup Shoppingcenter benyttes til gratis parkering når trafikanter fx skal videre med tog eller bus fra Glostrup Station. Omfanget kendes ikke, men det antages, at nettotrafikken til tagparkeringen om morgenen kl. 5:00-8:59 ikke er kunder i Glostrup Shoppingcenter. Dette er omkring 60 biler, som afrundes til 50 biler som følge af at det også kan være ansatte i butikker. Der vil være en tilsvarende trafik på 50 biler fra Glostrup Shoppingcenter om eftermiddagen. Der er også korrigeret for dette i beregning af turrater for trafikken til/fra det nuværende Glostrup Shoppingcenter.

Den forventede fremtidige mertrafik er derfor beregnet til ca. 701 ture pr. hverdagsdøgn. Dette svarer til **49 ekstra ture i eftermiddagsspidsstimen eller lidt mindre end én bil hvert minut.**

Bygning	Forskel	Turrate	Trafik [ture pr. hverdagsdøgn]	Korrigeret trafik [ture pr. hverdagsdøgn]	Korrigeret trafik [ture pr. eftermiddagsspidsstunde]
Butik (speciel detailhandel)	-3.008 m <sup>2</sup>	28,40 ture pr. 100 m <sup>2</sup>	-854 ture	-529 ture	-89 ture
Kontor	-58 m <sup>2</sup>	8,0 ture pr. 100 m <sup>2</sup>	-5 ture	-3 ture	-1 ture
Dagligvarebutik (supermarked)	+1.317 m <sup>2</sup>	85,0 ture pr. 100 m <sup>2</sup>	+1.119 ture	+693 ture	+83 ture
Restaurant	+682 m <sup>2</sup>	16,0 ture pr. 100 m <sup>2</sup>	109 ture	68 ture	8 ture
Alm. lejligheder	+143 boliger	3,06 ture pr. bolig	+438 ture	+438 ture	+44 ture
Ungdomsboliger	+70 boliger	0,50 ture pr. bolig	+35 ture	+35 ture	+4 ture
<b>Samlet</b>			<b>+842 ture</b>	<b>+701 ture</b>	<b>+ 49 ture</b>

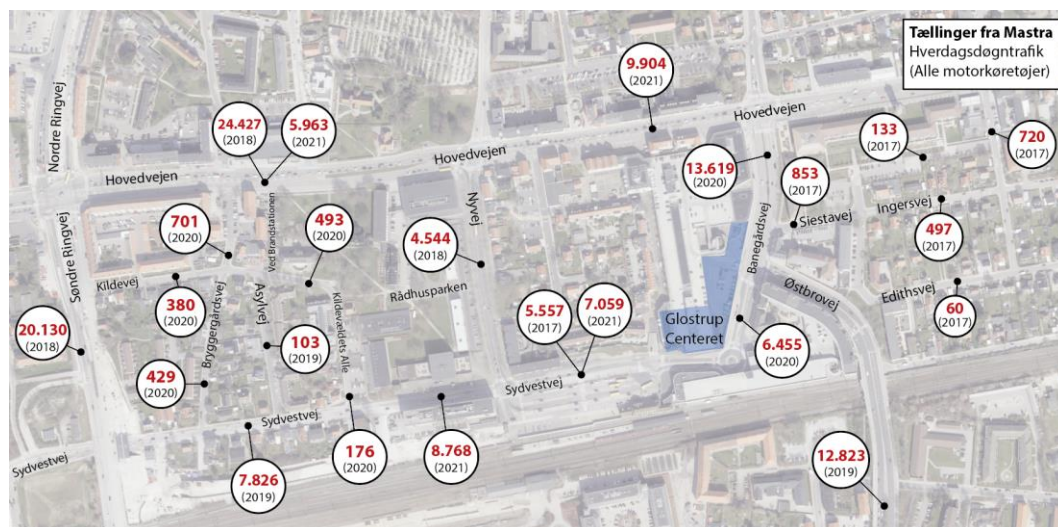
Tabel 3. Beregnede ture pr. hverdagsdøgn og eftermiddagsspidsstunde.

Af Figur 2 fremgår den beregnede forventede fremtidige mertrafik som følge af renovering og udvidelse af Glostrup Shoppingcenter.



Figur 2. Fremtidige ekstra ture pr. hverdagsdøgn (HDT).

Figur 3 viser foreliggende trafiktællinger (hverdagsdøgntrafik) på det omkringliggende vejnet. Tællingerne fra de seneste par år har været påvirket af etablering af letbanen i Ring 3 og er ikke retvisende for en normal situation.



Figur 3. Hverdagsdøgntrafik. Tællinger hentet fra Mastra. Alle motorkøretøjer.

En trafikstigning på omkring 700 ktj. pr. hverdagsdøgn skal ses i forhold til en trafik på de nærliggende veje som Banegårdsvej, Østbrovej og Sydvestvej, hvor der er talt en trafik på 6.455-13.619 ktj. Da trafikken fordeles mellem vejen vurderes det overordnet set at betyde trafikstigninger på 3-5 % på disse veje. Dette er i sig selv ikke meget, men for at vurdere om stigningen er problematisk for trafikafviklingen, er der foretaget kapacitetsberegninger i Vissim i en eftermiddagsspidsstime.

## 2.2.1

### Generel trafikvækst

Andre projekter i og udenfor Glostrup Kommune eller fra oplandet i Glostrup medtages ikke i nærværende analyse. Der regnes dog med en trafikvækst på 1 % om året for den gennemkørende trafik på Ringvejen og Hovedvejen for at kompensere for det.

Det bemærkes, at når der ses i forhold til den historiske trafikudvikling på de overordnede veje Nordre Ringvej, Søndre Ringvej og Hovedvejen, se Tabel 4, er der kun sket en lille stigning eller et fald i trafikken fra 2012 til 2018.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nordre Ringvej ud for Herstedøster (nord for Sofielundsvej)			19.878				19.732		20.218		
Nordre Ringvej ved hospital (syd for Egevej)			20.361				19.734		17.435		
Søndre Ringvej (syd for Kildevej)			18.359				20.207		20.130		
Hovedvejen Ø (øst for Vestervej)			26.461				25.548		24.427		
Hovedvejen V (øst for Thorsvej)			26.437				27.364		25.425		

Tabel 4. Snittællinger. Trafikudvikling på udvalgte veje i Glostrup Kommune, køretøjer pr. hverdagsdøgn (HDT).

## 3

# Kapacitet

I det følgende er beskrevet resultaterne af kapacitetsberegningerne.

Simuleringsprogrammet Vissim skaber selv en variation i ankomstfordelingen (seeds). Der er derfor foretaget 25 simuleringer med forskellige seeds og udtrukket resultater for disse kørsler.

Der er udtrukket resultater for kølængde og gennemsnitlig forsinkelse i krydsene i området.

Kølængder er både angivet som en gennemsnitskø og en maksimal kølængde (i dette tilfælde en 95 % fraktil). Kølængderne måles fra stopstregen og bagud. Modellen tager højde for, at trafikken skal nå en vis hastighed før en kø kan siges at være opløst. Samtidig tages der højde for afstanden mellem bilerne. Det betyder, at en kø godt kan være i bevægelse.

Den gennemsnitlige kølængde er den, der opleves over alle 25 kørsler af modellen i et givent punkt. Da det normalt ikke er gennemsnitskøen der projekteres efter når et kryds skal ombygges, skal denne værdi tolkes som et pejlemærke for, hvor ofte den maksimale kølængde optræder. Hvis den gennemsnitlige kølængde ligger tæt på den maksimale kølængde er der større sandsynlighed for, at den maksimale kølængde optræder flere gange og ikke bare i enkelte spidsbelastninger.

Forsinkelser er anført med et serviceniveau (LOS = Level Of Service) fra A til F, som har følgende fortolkning:

<b>A</b>	Næsten ingen forsinkelse
<b>B</b>	Begyndende forsinkelse
<b>C</b>	Ring forsinkelse
<b>D</b>	Nogen forsinkelse
<b>E</b>	Stor forsinkelse
<b>F</b>	Meget stor forsinkelse (sammenbrud)

### 3.1

## Scenarier

I Tabel 5 ses de tre scenarier der er simuleret. Alle scenarierne indeholder reducere af trafik som følge af letbanens anlæg i Ring 3. Den generelle trafikvækst i 2030 scenarierne indeholder en stigning på 1 % om året for gennemkørende trafik på Ringvejen og Hovedvejen. I scenarie 1 tilføjes 49 biler som udgør den ekstra trafik til Glostrup Shoppingcenter i eftermiddagsspidsstimen.

	Letbane	Generel trafikvækst	Udvidelse af Glostrup Shoppingcenter
<b>2019 0-alternativ</b>	X		
<b>2030 0-alternativ</b>	X	X	
<b>2030 Scenarie 1</b>	X	X	X

Tabel 5. Oversigt over scenarier i trafiksimuleringen.

I Figur 4 ses modelvejnettet markeret med rød og de grå prikker som viser de kryds der er udtrukket resultater for. Hvert af krydsene beskrives i efterfølgende afsnit.





Figur 4. Modelvejnet vist med rød markering. Grå prikker viser de fire kryds der udtrækkes resultater for i analysen.

## 3.2

## Resultater

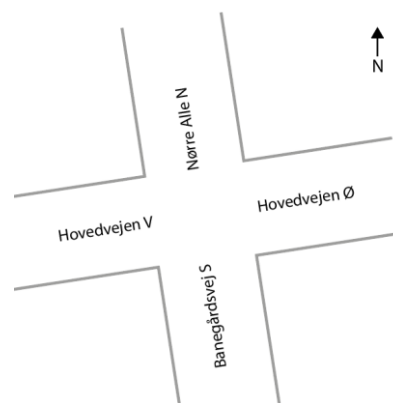
### 3.2.1

### Hovedvejen/Banegårdsvej/Nørre Alle

I Figur 5 ses placeringen af krydset Hovedvejen/Banegårdsvej/Nørre Alle.



Figur 5. Rød markering viser placering af kryds.



I Tabel 6 og Tabel 7 ses gennemsnitlig forsinkelse og serviceniveau, samt gennemsnitlige og maksimale kølængder for krydset Hovedvejen/Banegårdsvej/Nørre Alle. Der ses marginaler eller ingen ændringer i trafikafviklingen i krydset imellem scenarierne.

Banegårdsvej/Nørre Alle/Hovedvejen	Eftermiddag					
	2019		0-alt		Sce1	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Forsinkelse [sek]						
Nørre Alle N -> Hovedvejen V	32	C	33	C	31	C
Nørre Alle N -> Banegårdsvej S	29	C	29	C	29	C
Nørre Alle N -> Hovedvejen Ø	38	D	39	D	39	D
Hovedvejen Ø -> Nørre Alle N	19	B	20	B	19	B
Hovedvejen Ø -> Hovedvejen V	16	B	17	B	17	B
Hovedvejen Ø -> Banegårdsvej S	37	D	43	D	44	D
Banegårdsvej S -> Hovedvejen Ø	27	C	24	C	24	C
Banegårdsvej S -> Nørre Alle N	26	C	26	C	27	C
Banegårdsvej S -> Hovedvejen V	42	D	41	D	43	D
Hovedvejen V -> Banegårdsvej S	33	C	33	C	34	C
Hovedvejen V -> Hovedvejen Ø	26	C	28	C	28	C
Hovedvejen V -> Nørre Alle N	48	D	52	D	52	D
Hele krydset	26	C	27	C	27	C

Tabel 6. Gennemsnitlig forsinkelse og serviceniveau for Hovedvejen/Banegårdsvej/Nørre Alle.

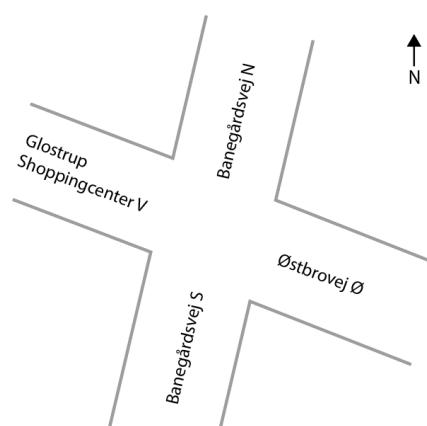
Banegårdsvej/Nørre Alle/Hovedvejen	Eftermiddag					
	2019		0-alt		Sce1	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Kølængde[m]						
Nørre Alle N, højre+ligeud	131	15	163	15	135	15
Nørre Alle N, venstre	121	7	159	7	117	7
Hovedvejen Ø, højre+ligeud	164	16	194	20	212	21
Hovedvejen Ø, venstre	144	14	208	18	201	19
Banegårdsvej S, højre	146	15	120	13	120	13
Banegårdsvej S, ligeud	92	10	102	10	94	10
Banegårdsvej S, venstre	57	5	55	5	68	6
Hovedvejen V, højre	125	5	133	5	156	7
Hovedvejen V, ligeud	151	26	174	32	161	32
Hovedvejen V, venstre	65	2	79	2	79	2

Tabel 7. Gennemsnitlige og maksimale kølængder for Hovedvejen/Banegårdsvej/Nørre Alle.

I Figur 6 ses placeringen af krydset Østbrovej/Banegårdsvej/Glostrup Shoppingcenter.



Figur 6. Rød markering viser placering af kryds.



I Tabel 8 og Tabel 9 ses gennemsnitlig forsinkelse og serviceniveau, samt gennemsnitlige og maksimale kølængder for krydset Østbrovej/Banegårdsvej/Glostrup Shoppingcenter. Der ses marginale eller ingen ændringer i de fleste svingbevægelser i krydset imellem scenarierne. Den største ændring er fra Banegårdsvej N til Glostrup Shoppingcenter V hvor den gennemsnitlige forsinkelse stiger med 6 sekunder uden at nå et kritisk niveau, eller at der sker tilbagestuvning til Hovedvejen.

Østbrovej/Banegårdsvej/Glostrup Shoppingcenter	Eftermiddag					
	2019		2030			
	Basis	0-alt	Sce1			
Forsinkelse [sek]	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Banegårdsvej N -> Glostrup Shoppingcenter V	36	D	35	C	41	D
Banegårdsvej N -> Banegårdsvej S	25	C	25	C	26	C
Banegårdsvej N -> Østbrovej Ø	26	C	26	C	26	C
Østbrovej Ø -> Banegårdsvej N	13	B	13	B	13	B
Østbrovej Ø -> Glostrup Shoppingcenter V	33	C	33	C	34	C
Østbrovej Ø -> Banegårdsvej S	49	D	48	D	50	D
Banegårdsvej S -> Østbrovej Ø	38	D	38	D	38	D
Banegårdsvej S -> Banegårdsvej N	24	C	23	C	23	C
Banegårdsvej S -> Glostrup Shoppingcenter V	22	C	23	C	21	C
Glostrup Shoppingcenter V -> Banegårdsvej S	31	C	31	C	31	C
Glostrup Shoppingcenter V -> Østbrovej Ø	29	C	29	C	29	C
Glostrup Shoppingcenter V -> Banegårdsvej N	36	D	36	D	37	D
Hele krydset	28	C	28	C	29	C

Tabel 8. Gennemsnitlig forsinkelse og serviceniveau for Østbrovej/Banegårdsvej/Glostrup Shoppingcenter.

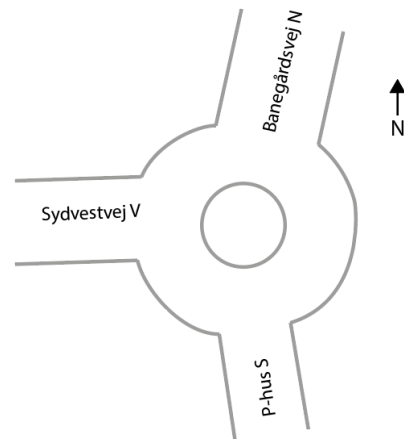
Østbrovej/Banegårdsvej/Glostrup Storcenter	Eftermiddag					
	2019		2030			
	Basis	0-alt	Sce1			
Kølængde[m]	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Banegårdsvej N, højre	89	10	75	10	87	14
Banegårdsvej N, ligeud	61	5	56	5	75	5
Banegårdsvej N, venstre	68	11	69	11	73	11
Østbrovej Ø, højre	94	7	92	7	97	7
Østbrovej Ø, ligeud	90	4	97	4	95	4
Østbrovej Ø, venstre	135	16	135	16	147	17
Banegårdsvej S, højre	173	21	174	21	178	21
Banegårdsvej S, ligeud	122	8	115	8	126	8
Banegårdsvej S, venstre	12	0	13	0	13	1
Glostrup Storcenter V, højre+ligeud	69	5	69	5	88	5
Glostrup Storcenter V, venstre	62	5	62	5	65	5

Tabel 9. Gennemsnitlige og maksimale kølængder for Østbrovej/Banegårdsvej/Glostrup Shoppingcenter.

### 3.2.3

## Sydvestvej/Banegårdsvej/P-hus

I Figur 7 og Figur 6 ses placeringen af rundkørslen Østbrovej/Banegårdsvej/Glostrup Shoppingcenter.



Figur 7. Rød markering viser placering af kryds.

I Tabel 10 og Tabel 11 ses gennemsnitlig forsinkelse og serviceniveau, samt gennemsnitlige og maksimale kølængder for rundkørslen Sydvestvej/Banegårdsvej/2G Shopping. Der ses marginale eller ingen ændringer i trafikafviklingen i krydset imellem scenarierne.

Sydvestvej/Banegårdsvej/P-hus Forsinkelse [sek]	Eftermiddag					
	2019		2030			
	Basis		0-alt		Sce1	
	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
Banegårdsvej N -> Sydvestvej V	5	A	5	A	5	A
Banegårdsvej N -> 2G shopping P-hus S	7	A	7	A	6	A
2G shopping P-hus S -> Banegårdsvej N	9	A	9	A	8	A
2G shopping P-hus S -> Sydvestvej V	6	A	6	A	7	A
Sydvestvej V -> 2G shopping P-hus S	6	A	7	A	7	A
Sydvestvej V -> Banegårdsvej N	10	A	9	A	10	A

Tabel 10. Gennemsnitlig forsinkelse og serviceniveau for Sydvestvej/Banegårdsvej/2G Shopping.

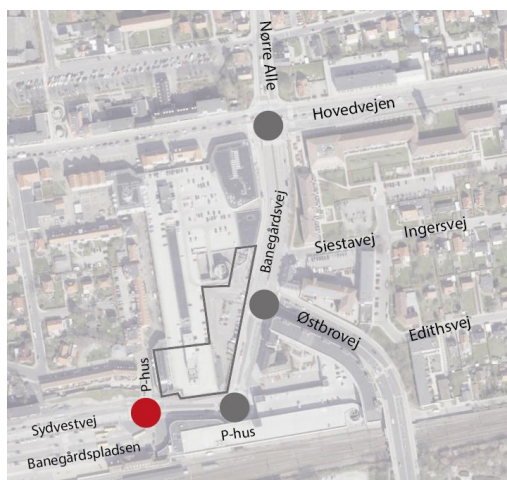
Sydvestvej/Banegårdsvej/ P-hus Køllængde[m]	Eftermiddag					
	2019		2030			
	Basis		0-alt		Sce1	
	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Banegårdsvej N	87	2	81	2	85	2
Rasmus Olsens Sti S	27	1	27	0	28	1
Sydvestvej V	95	5	95	5	93	6

Tabel 11. Gennemsnitlige og maksimale kølængder for Sydvestvej/Banegårdsvej/2G Shopping.

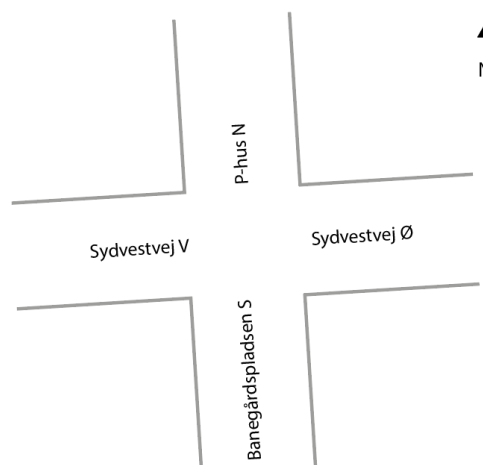


## Sydvestvej/Banegårdspladsen/P-kælder

I Figur 8 Figur 7 Figur 6 ses placeringen af rundkørslen Østbrovej/Banegårdsvej/Glostrup Shoppingcenter.



Figur 8. Rød markering viser placering af kryds.



I Tabel 12 og Tabel 13 ses gennemsnitlig forsinkelse og serviceniveau, samt gennemsnitlige og maksimale kølængder for krydset Sydvestvej/Banegårdspladsen/P-kælder.

Der ses marginale eller ingen ændringer i trafikafviklingen i krydset imellem scenarierne.

Sydvestvej/Banegårdspladsen/ P-kælder	Eftermiddag					
	2019		2030			
	Basis	0-alt	Sce1			
Forsinkelse [sek]	Sek	LOS	Sek	LOS	Sek	LOS
P-hus N -> Sydvestvej V	16	B	15	B	15	B
P-hus N -> Sydvestvej Ø	24	C	23	C	25	C
Sydvestvej Ø -> P-hus N	8	A	9	A	8	A
Sydvestvej Ø -> Sydvestvej V	10	A	10	A	10	A
Banegårdspladsen S -> Sydvestvej Ø	26	C	26	C	26	C
Banegårdspladsen S -> P-hus N	24	C	25	C	23	C
Banegårdspladsen S -> Sydvestvej V	28	C	28	C	26	C
Sydvestvej V -> Sydvestvej Ø	11	B	11	B	12	B
Sydvestvej V -> P-hus N	15	B	15	B	15	B
Hele krydset	14	B	14	B	14	B

Tabel 12. Gennemsnitlig forsinkelse og serviceniveau for Sydvestvej/Banegårdspladsen/P-kælder.

Sydvestvej/Banegårdspladsen/ P-kælder	Eftermiddag					
	2019		2030			
	Basis	0-alt	Sce1			
Kølængde [m]	Max	Gns	Max	Gns	Max	Gns
Banegårdspladsen N	29	1	29	1	24	1
Sydvestvej Ø, højre	77	1	76	1	77	1
Sydvestvej Ø	77	5	76	5	77	5
Banegårdspladsen S	84	7	83	7	79	7
Sydvestvej V	83	4	94	4	88	4
Sydvestvej V, venstre	20	0	19	0	39	0

Tabel 13. Gennemsnitlige og maksimale kølængder for Sydvestvej/Banegårdspladsen/P-kælder.

## 4

## Konklusion

Resultaterne fra kapacitetsberegningerne viser, at den ekstra trafik i eftermiddagsspidsstimen til Glostrup Shoppingcenter, ikke vil forårsage afviklingsproblemer i de nærmeste fire kryds på Banegårdsvej og Sydvestvej. Ændringerne er marginale.

# Danske Shoppingcentre

## Glostrup Shoppingcenter

Vurdering af behov for parkering

NOTAT  
7. december 2022  
UVH/SB

Konsekvenstilpasset af Glostrup  
Kommune, så arealer er revideret svarende  
til arealer anført i lokalplanforslag GL22.2



---

Via Trafik Rådgivning A/S  
Søvej 13 B 3460 Birkerød  
T.: 4820 9000  
E.: [via@viatrafik.dk](mailto:via@viatrafik.dk)  
[www.viatrafik.dk](http://www.viatrafik.dk)  
CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus  
Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal  
DK-8000 Aarhus C  
T.: 8626 6070  
E.: [via@viatrafik.dk](mailto:via@viatrafik.dk)

# Indhold

1	Indledning .....	2
2	Eksisterende forhold .....	2
2.1	Behov for P-pladser i den eksisterende situation .....	4
3	Fremtidige P-forhold.....	5
3.1	Fremtidigt P-behov uden dobbeltudnyttelse.....	5
3.2	Dobbeltudnyttelse .....	5
3.3	Model for beregning af det samlede parkeringsbehov.....	7
3.4	Vurdering.....	8
4	Cykelparkering .....	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.

## 1

### Indledning

Danske Shoppingcentre planlægger renovering og udbygning af Glostrup Shoppingcenter, og i den forbindelse er Via Trafik blevet bedt om at vurdere behovet for fremtidige antal P-pladser

I Tabel 1 ses arealanvendelsen før og efter renovation og udvidelse.

Bygning	Før nedrivning	Efter nedrivning	Fremtidig (Eksist. efter nedrivning + nyt)	Forskel (Fremtidigt - eksisterende)
Butik (speciel detailhandel)	14.407 m <sup>2</sup>	10.549 m <sup>2</sup>	11.399 m <sup>2</sup>	-3.008 m <sup>2</sup>
Kontor	558 m <sup>2</sup>	500 m <sup>2</sup>	500 m <sup>2</sup>	-58 m <sup>2</sup>
Dagligvarebutik	5.211 m <sup>2</sup>	5.211 m <sup>2</sup>	6.528 m <sup>2</sup>	+1.317 m <sup>2</sup>
Restaurant	1.238 m <sup>2</sup>	1.061 m <sup>2</sup>	1.920 m <sup>2</sup>	+682 m <sup>2</sup>
Alm. lejligheder				+143 boliger
Ungdomsboliger				+70 boliger

Tabel 1. Arealanvendelse før og efter renovation og udvidelse

## 2

### Eksisterende forhold

Glostrup Shoppingcenter har tre P-arealer, der i alt rummer ca. 634-645 P-pladser, alt afhængigt af hvordan er optælles. De tre arealer er:

- Tag-P
- Kælder-P
- Terræn-P

Der er 24 timers gratis parkering på taget og tre timers gratis parkering i parkeringshuset, der ligger i kælderen. Parkeringshuset åbner kl. 7.00 og lukker kl. 21.30 mandag - fredag og kl. 20.30 lørdag og søndag.

Fra Banegårdsvej er der direkte indkørsel både til parkering på taget og i parkeringshuset med handicapparkering og ladestation. Elevatorer fører direkte fra P-arealerne til butikkerne. Der er i alt 19 handicapparkeringspladser fordelt på parkerings-taget, i parkeringshuset og i parkeringsgården, hvor to af handicapparkeringspladserne er forbeholdt minibusser.



Handicapparkeringspladserne er ekstra store i forhold til de almindelige parkeringspladser, og de er tydeligt markeret med et handicapskilt.

Der er foretaget tælling af de ledige antal P pladser på de tre P-arealer på de to meget travle dag hhv. Black Friday (d. 25.11 2022) samt lørdag d. 3.12 2022 hvor der erfaringsmæssigt er en meget stor julehandel. Resultaterne af tællingen fremgår af nedenstående Tabel 2 og Tabel 3.

	Antal tomme p-pladser			
Fredag d. 25-11-22	Udendørs P	Kælder P	Tag P	i alt
13:00-14:00	1	42	138	181
14:00-15:00	4	35	129	168
15:00-16:00	3	13	159	175

Tabel 2. Registrering af antallet af ledige P-pladser, på de tre mest travle timer. Fredag d. 25.11 2022 (Black Friday).

	Antal tomme p-pladser			
Lørdag d. 03-12-22	Udendørs P	Kælder P	Tag P	i alt
11:00-12:00	14	27	261	302
12:00-13:00	13	5	245	263
13:00-14:00	5	15	238	258

Tabel 3. Registrering af antallet af ledige P-pladser, på de tre mest travle timer. Lørdag d. 3.12 2022 (stor julehandel).

Der er således mange ledige P-pladser, selv på de allermest travle handelsdage på året.



Figur 1: Foto af Tag-P på en alm. handelsdag i spidsperioden.

Jf. registreringer fra sommeren 2022 er der løbende bilister, der parkerer i centeret, uden at handle der som hovedformål. Det kan enten være ansatte i butikkerne eller bilister som pendler med offentlig transport til/fra f.eks. København, DTU eller andre store uddannelsessteder. Fælles for disse bilister er at de parkerer mere end 4 timer på centerets P-pladser. For disse er der gennemsnitligt registreret:

- Ca. 50 biler parkerer mere end 8 timer om dagen
- Ca. 80 biler parkerer 4-8 timer om dagen

Dvs. ca. 130 af P-pladserne optages i gennemsnit af bilister, der ikke har som hovedformål at handle i centeret. Det skønnes at ca. 50% af disse er ansatte i centeret.

## 2.1 Behov for P-pladser i den eksisterende situation

På baggrund af ovenstående kan de reelle P-behov i den eksisterende situation opgøres til ca. 407 P-pladser (Black Friday i den værste time):

640 (totale antal P-pladser)  
65 ((50% af de 130) biler der holder mere end 4 timer og ikke har handel som hovedformål)  
168 (antal ledige P-pladser)

(640 – 65 – 168 = 407 inkl. ca. 65 P-pladser til ansatte).

Det er forudsat at de biler der parkerer mere end 4 timer, og som ikke har handel som hovedformål, fjernes fra centerets P-arealer ved indførsel af P-restriktioner (se efterfølgende afsnit).



Figur 2: Foto af centeret fra Banegårdspladsen.

## 3

# Fremtidige P-forhold

Den planlagte udbygning af Glostrup Shoppingcenteret medfører at det samlede udbud af P-pladser i centeret reduceres til ca. 613 P-pladser.

I den fremtidige situation forudsættes det at der indføres 2 timers gratis parkering, og herefter betaling. Der indføres videoregistrering af de ind- og udkørende og parkeringsarealerne inddeles i zoner, hvorved de ansatte kan "flyttes" til de mindre attraktive P-pladser.

### 3.1

## Fremtidigt P-behov uden dobbeltudnyttelse

P-behovet i det eksisterende center er fastlagt til 407 p-pladser i det ovenstående. Den planlagte ændringer i centeret - når der ses bort fra de nye boliger – fremgår af nedenstående tabel:

Anvendelse	Forskel (Fremtidigt - eksisterende)
Butik (speciel detailhandel)	-3.008 m <sup>2</sup>
Kontor	-58 m <sup>2</sup>
Dagligvarebutik	+1.317 m <sup>2</sup>
Restaurant	+682 m <sup>2</sup>

Tabel 4. Forskel i arealanvendelse før og efter projekt.

Butikker (specielle detailhandels-butikker) reduceres markant i areal. Til gengæld etableres en ny stor dagligvarebutik. Dette medfører erfaringsmæssigt et større P-behov, bl.a. grundet hyppigere indkøbsbehov, lavere enhedspriser samt større annoncerings-power. Kontor- m<sup>2</sup> er stort set uændret. Samlet set vurderes ændringen af medføre at behovet for P-pladser stiger fra nuværende 407 til 450 P-pladser.

Behovet for antal af P-pladser, som følge af de nye boliger, er beregnet i nedenstående tabel.

Type	Antal	P-faktor	Behov
Ungdom	73	0,45	32,85
Alm	144	1	144
Sum	217		176,85

Tabel 5: Beregning af antal P til boliger

Afrundet medfører de nye boliger et P-behov på ca. 177 P-pladser.

I følgende delafsnit foretages en kortfattet redegørelse af dobbeltudnyttelse af bilparkering i det planlagte center inkl. boliger.

### 3.2

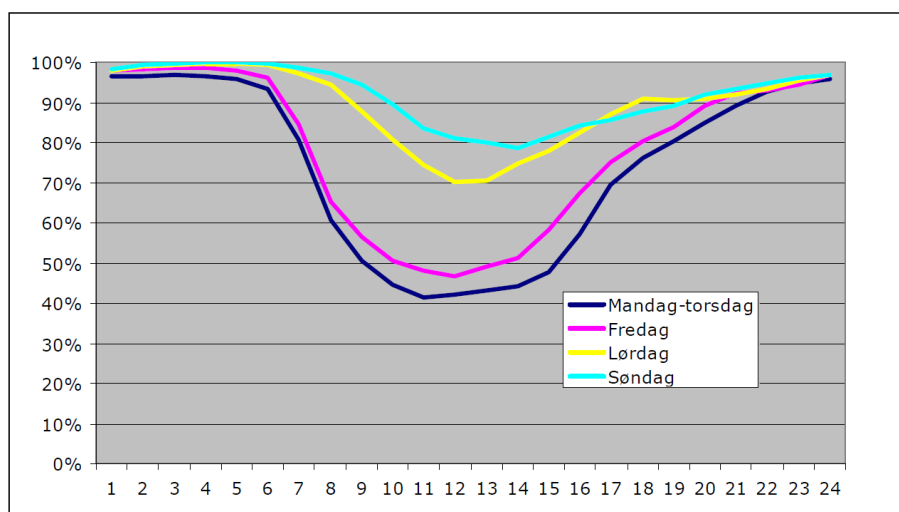
## Dobbeltudnyttelse

Selv om parkeringskravene tilskriver, at man anlægger et bestemt antal pladser afhængig af funktionen, vil man i områder med blandet anvendelse (bolig, erhverv og indkøb) sjældent komme ud for at alle pladserne skal bruges på samme tid. Boligparkering foregår typisk i aften- og nattetimerne samt i weekenden, mens butiks- og kontorparkering typisk er i dagtimerne mellem kl. 8:00 og 17:00. Derfor kan der opnås besparelser i antallet af P-pladser ved at indtænke dobbeltanvendelse.

I det følgende er den tidsmæssige variation for parkering ved boliger, butikker og kontor-arbejdspladser derfor analyseret nærmere. Der er taget udgangspunkt i beskrivelse og figurer fra Vejdirektoratets rapport "Parkeringsbehov". Her er variationen i belægningsgrader på hverdage belyst ud fra analyser og automatiske tællinger for en række områder.



### Boligparkeringens tidsmæssige variation

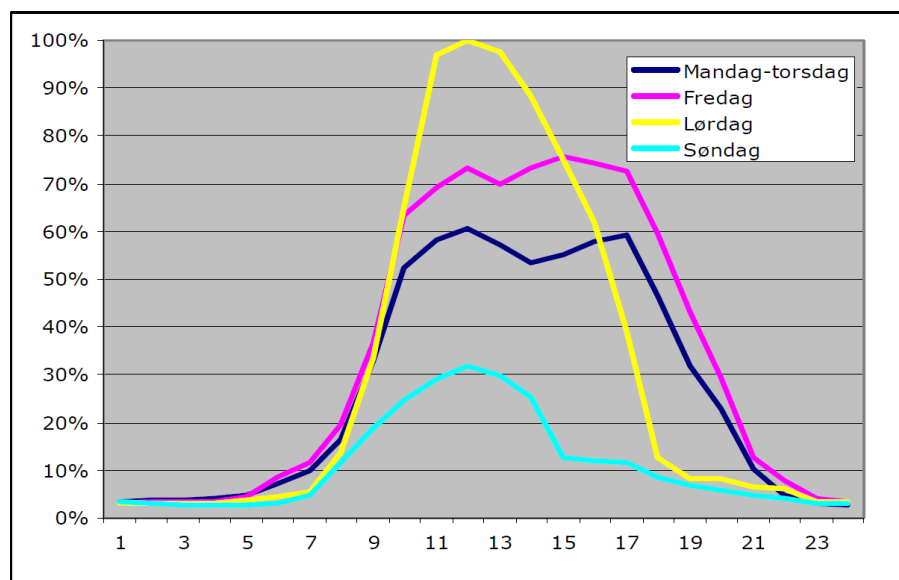


Figur 3: Boligparkeringens variation over ugen i % af maksimumparkering.

På hverdage er boligparkeringen størst først på natten og falder 50-60 % i dagtimerne. Lørdag formiddag forlader en mindre del af beboerne deres bolig i bil, således at parkeringen midt på lørdagen er ca. 70 % af det maksimale behov.

Variationen over ugen er omtrent ens for forskellige typer beboelse.

### Butiksparkerings tidsmæssige variation

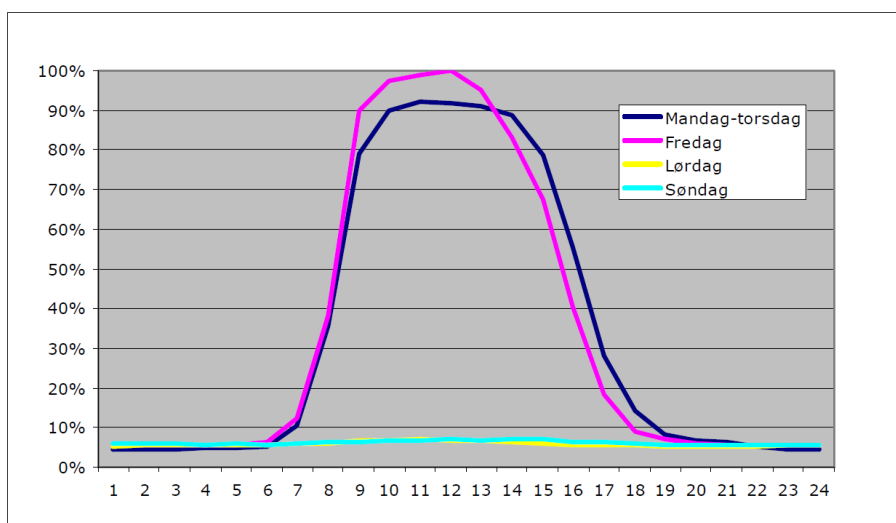


Figur 4: Butiksparkerings variation over ugen i % af maksimumparkering.

Butiksparkeringen er størst lørdag formiddag, 20-30 % mindre om fredagen og 40-50 % mindre mandag til torsdag. Også om søndagen forekommer parkering i forbindelse med butikker, der holder søndagsåbent.

Variation over ugen er lidt forskellig fra sted til sted. I nogle tilfælde vil parkeringen på hverdage være større end om lørdagen. Dette er tilfældet i bycentre med blandede funktioner, hvor en større del af parkeringen finder sted i tilknytning til kontorarbejdspladser.

### Kontorparkeringens tidsmæssige variation



Figur 5: Kontorparkeringens variation over ugen i % af maksimumparkering.

Parkeringsbehovet er størst på fredage midt på dagen og 5-10 % mindre de andre hverdage.

På en mandag – torsdag reduceres parkeringen et sted med op til 40 %, mens den to steder er omtrent den samme som om fredagen.

Antallet af kvm kontorer begrænset i Glostrup Centeret og forskellen mellem de eksisterende og fremtidige kontorarealer er meget begrænset, hvorfor der i det følgende ses bort fra dette element.

## 3.3

### Model for beregning af det samlede parkeringsbehov

Ved at sammenlægge de maksimale parkeringsbehov for boliger, butikker og restauranter kan det samlede parkeringsbehov over ugens dage beregnes. Herved fås, hvor meget de samlede parkeringstal kan reduceres, hvis parkeringspladserne dobbeltudnyttes.

I det følgende er vist en overordnet sammenfatning af ovenstående grafer, hvor der samtidig er anført et eksempel på beregning af parkeringsbehovet.

	Fredag			Lørdag		Søndag	
	Middag	Eftermiddag	Aften	Middag	Aften	Middag	Aften
Boliger	45 %	75 %	95 %	70 %	95 %	80 %	95 %
Kontorer	100 %	30 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %
Butikker	75 %	75 %	5 %	100 %	5 %	30 %	5 %

Tabel 6: Vejledende sammenfatning af værdier for forventet parkeringsbehov til beregning af dobbeltudnyttelse.

Middag: spidsbelastningen i dagtimerne (typisk kl. 11-13), eftermiddag: kl. 17, aften: kl. 21.

Ved anvendelse af dobbeltudnyttelse vil det største parkeringsbehov være 574 P-pladser, som optræder om lørdagen midt på dagen jf. Tabel 5.

	P-Pladser	Fredag			Lørdag		Søndag	
		Middag	Eftermiddag	Aften	Middag	Aften	Middag	Aften
Boliger	177	80	133	168	124	168	142	168
Butikker / Restaurant	450	338	338	23	450	23	135	23
Sum	<b>627</b>	417	470	191	<b>574</b>	191	277	191

*Tabel 7: Beregning af beregning af dobbeltudnyttelse.*

*Middag: spidsbelastningen i dagtimerne (typisk kl. 11-13), eftermiddag: kl. 17, aften: kl. 21.*

## 3.4

### Vurdering

Der er beregnet et behov på i alt ca. 574 P-pladser. Dette er under forudsætning af at de biler der langtidsparkerer i centeret, eller ikke har ærinde i centeret, fjernes ved indførelse af P-restriktioner. Endvidere forudsættes det, at der kan ske fri dobbeltudnyttelse af P-pladserne. Dvs. der bliver for eksempel ikke fast reserverede P-pladser til beboere.

Under disse forudsætninger vurderes det at der er tilstrækkelig og passende buffer i forhold til de planlagte ca. 613 P-pladser.