

Notat

Sag : Diget
 Kunde : AG Gruppen
 Notat nr. : 1
 Emne : Projektbeskrivelse

Sagsnummer:
17825

Dato:
28/05/2024

Revideret, den
11/06 2024

1 Projektbeskrivelse

Projektet består af en boligblok med 236 boliger, fælleshus og erhverv samt et parkeringshus med dagligvarebutik i stueplan og 22 boliger på tagetagen.

Boligblokken og parkeringshuset har et bebygget areal på hhv. 3.786 m² og 1.548 m². Det samlede grundareal er 12.674 m².

Den nye bebyggelse erstatter det eksisterende Glostrup Butikstov, Diget, fra 1959/96 med et bebygget areal på 3.521 m² (se Figur 1 og 2).



Figur 1 Foto af eksisterende forhold.



Figur 2 Visualisering af fremtidige forhold.

Den eksisterende bygningsmasse er ikke tidssvarende hvad angår brug og funktion og det er ikke hensigtsmæssigt at renovere eller ombygge de eksisterende forhold. Bygningerne vurderes derfor at være udtjente og egnede til nedrivning. Før nedrivning saneres bygningerne for materialer med indhold af miljøskadelige stoffer så de rene materialer kan udsorteres selektivt til genanvendelse og nyttiggørelse.

Den nye bebyggelse opføres ved anvendelse af gennemprøvede materialer og konstruktioner med lang levetid. Middellevetiden for etageboliger 120 år og nyere studier fra DTU viser en gennemsnitlig levetid på 160 år. Middellevetiden for P-huse er 60 år.

Den nye bebyggelse skal indramme et nyt levende butikstov og nye moderne boliger (se Figur 3). Det grønne element dominerer i bebyggelsesplanen bl.a. via et stort åbent gårdrum og det nye butikstov.

Boligblokken er dannet af 3-8 etagers bygninger, der nedtrapper efter solorientering og udsigt. Gennem forskellige tagudformninger, facadebearbejdninger og materialeskift skabes en særegen identitet til bebyggelsen.

Randbebyggelsen åbner ind til gårdrummets stiforbindelser via markante porte og landskabsbearbejdning, så der skabes kig ind til det grønne gårdrum og man inviteres indenfor.



Figur 3. Situationsplan for ny bebyggelse.

Gårdrummet er rummeligt med gode dagslysforhold og med mulighed for at etablere opholdssteder med fastinventar til store og små. Børn kan lege på gårdens legepladser i flere forskellige zoner med forskelligartede faste installationer. Der lægges vægt på at anlægge buske, bede, blomster og træer der pryder gården hele året i forskellige farver og dufte.

Stierne i gårdrummet forbinder nærområdet i nord-sydgående retning. Stien formodes at ville bruges af mange der benytter den nye letbane. Her kan man tage en smutvej igennem blokken op til Nordre Ringvej. Stierne forbinder ligeledes i øst-vestlig retning fra byen til boligkvartererne i området.

Randbebyggelsen langs Diget og Stadionvej fremstår med små forskydninger, både horisontalt og vertikalt. Facaderne forskyder sig med "indhak" langs Diget. Herved skabes privathed og en dynamik i udtrykket.

Forskelligheder i materialevalg og farvevalg understøtter oplevelsen af en interessant bebyggelse (se Figur 4). Mod terrænen fremstår bebyggelsen som en teglbase, mens de øverste etager og porthusene beklædes i en let facadebeklædning (se Figur 5, 6 og 7). Dette skaber en nedskalering af bygningsvolumenet og giver en levende og varieret bebyggelse.



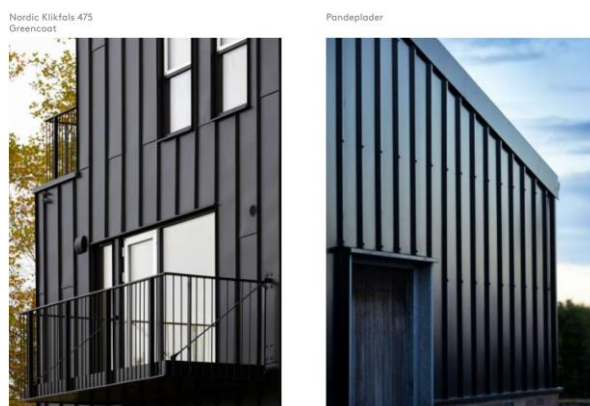
Figur 4 Facadeprincipper.



Figur 5 Principper for skærmtegl ved base, torso og tag.

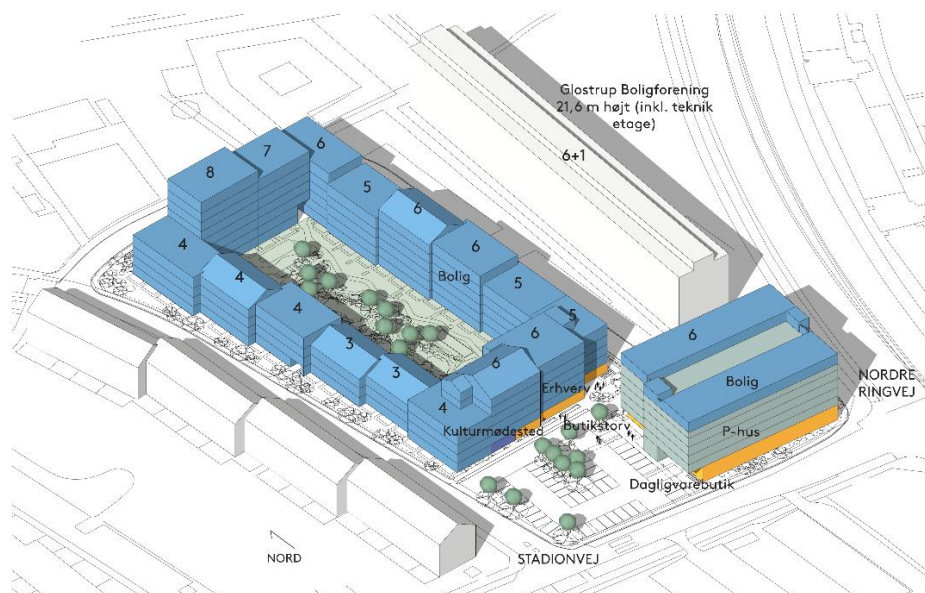


Figur 6 Tagreferencer.



Figur 7 Facadereferencer.

Boligblokkens bygningsvolumen er højest mod nord, og trappes ned til tre/fire etager i det sydvestlige hjørne (se Figur 8). Dermed sikres det, at bygningerne skalamæssigt tilpasser sig de eksisterende nabo-bebyggelser og at solen kommer ned i det store gårdrum. De to fløje af bebyggelsen er afstemt højdemæssigt med de to naboejendomme og afstanden til naboerne sikrer at der er rimelige lysforhold i de gadeprofiler, der opstår.



Figur 8 Volumenstudier.

Bebyggelsen placeres tilbagetrukket på grunden for dels at skabe gode adgangsforhold og dels overgangszoner mellem vej og hus. Denne tilbagetrækning medfører også større afstand til de eksisterende ejendomme.



Figur 9 Facade mod øst.



Figur 10 Facade mod vest.

I stueetagen af boligblokkens sydlige facade (mod Stadionvej), indrettes fælleslokale og mindre liberale erhvervslejemål – eksempelvis butikker og en café ud mod et butikstov.

Butikstovet er orienteret mod syd-vest, og det giver mulighed for etablering af gode opholdssteder og udeservering med eftermiddags- og aftensol. Torvet begrønnes med træer og bede, bl.a. mellem parkeringspladserne.

Parkeringshuset mod sydvest danner støjskærm for boligområdet, som en ny markant bygning der afslutter hjørnet ved Stadionvej og Nordre Ringvej. Bygningen indeholder en høj stueetage med dagligvarebutik, 4 parkeringsdæk og boliger på de øvrige etager med en fælles tagterrasse. Blandingen af funktioner vil sikre, at der er liv og færdsel i huset, hvilket er tryghedsskabende.

Parkeringshuset vil fremstå semi-transparent, da facaderne fra 1-4 etage vil være i strækmetal i en varm, rødbrun nuance som cortenstål. Herigennem vil man om aftenen kunne se lys fra p-huset, og bygningen vil fremstå som en lanterne mod byen. Facaden vil desuden fremstå med begrønning fra 1. sal og op, via integrerede plantekasser. Herved vil hjørnebygningen skabe et grønt og lysende hjørne mod det travle trafikkrøds og en skærmet opholdsplads mod sydvest.

Størstedelen af bilparkeringen til boligerne håndteres i hjørnebygningen. På denne måde frigøres gårdrummet og boligblokkens randzone til styrket landskabsbeplantning og større biodiversitet. Parkering til dagligvarebutik og til de mindre erhvervslejemål afvikles på terræn. Der vil være enkelte parkeringspladser langs Diget, mod øst, tillige med handicaparkering der er placeret opgangs- og butiksnært

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



Figur 11. Visualisering af nyt parkeringshus.

2 Støj

I det følgende afsnit er der foretaget en vurdering af støjen fra- og til projektgrunden, i projektfaserne nedrivning-, anlæg- og driftsfasen.

2.1 Nedrivnings- og anlægsfase (støj fra byggeplads)

Nedrivning af bygninger, gravearbejder, kørsel med maskiner og transport af materialer og til- og fra projektområdet kan give anledning til støjgener.

Der findes ikke gældende grænseværdier for støj fra byggepladser og kommunerne fastsætter selv eventuelle grænseværdier.

Projektgrunden er placeret mellem eksisterende boligbyggerier og beboerne kan opleve midlertidige støjgener fra arbejderne under nedrivnings- og anlægsfasen.

Den nye bebyggelse bliver direkte funderet og der vil således ikke være behov for nedramning af pæle.

Arbejderne vil blive udført indenfor rammerne af "Forskrift for midlertidige bygge- og anlægsopgaver i Glostrup Kommune (13/04/2016)".

Der må iht. forskriften ikke udføres støv-, støj- og vibrationsfrembringende aktiviteter udenfor normal arbejdstid, som er hverdage klokken: 7.00 - 18.00 og lørdage klokken: 7.00 - 14.00.

Byggepladsen og lokale arbejdsstationer vil blive indrettet og placeret så omgivelserne generes mindst muligt. Der vil så vidt muligt blive valgt støjsvage arbejdsmetoder.

Inden arbejdet igangsættes orienterer bygherre de omkringliggende boliger om de planlagte arbejder, og de gener det kan medføre, samt hvem der kan kontaktes i forhold til arbejdet.

2.2 Driftsfasen

2.2.1 Vejstøj

Støjregninger iht. Nord2000 beregningsmetoden, viser at den nye bebyggelse vil være støjbelastet i begrænset omfang på boligblokkens syd-vestlige eksterne facader og i større omfang på parkeringshusets østlige boligfacader.

Dog vil størstedelen af boligfacaderne overholde Bygningsreglementets krav (BR-krav) til vejstøj uden særlige tilpasninger og alle boliger forventes at have adgang til mindst én ikke-støjbelastet boligfacade, med mulighed for naturlig ventilation. Ved projektering sørges ved valg af glastyper og "støjopluk" for at boligfacaderne overholder BR krav.

Beregninger viser, at der ikke er overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier (BR-krav) på udendørsopholdsarealer i blokkens gårdrum.

Det vurderes, at det nye parkeringshus og boligblokken vil give "støj-skygge" til de eksisterende boligblokke, vest for projektområdet. Disse boliger forventes derfor at blive mindre generet af vejstøj ift. til de eksisterende forhold.

2.2.2 Jernbanestøj

Støjregninger for den nye letbane viser, at projektgrundens boligfacader og udendørsopholdsarealer ikke forventes at være støjbelastet ift. BR-grænseværdier, for støj fra jernbaner.

Vibrationer fra den nye letbane, forventes ikke at blive en udfordring for den nye bebyggelse. For konventionelle jernbaner anbefales afstanden fra boliger til nærmeste spormidte at være mindst 50 meter. Afstanden fra spormidte til nærmeste bolig i blokken er over 50 meter. Afstanden fra spormidte til nærmeste fremtidige boligfacade (i P-huset) er under 50 meter. Idet letbanens tog er relativt lette og kører med relativ lav hastighed ved passage af projektgrunden, forventes krav til komfortvibrationer i de fremtidige boliger at være overholdt og dette kan eftervises ved målinger, når letbanen er i drift.

2.2.3 Støj fra industri

Den eksisterende COOP 365 dagligvarebutik nedrives og der opføres en ny i parkeringshusets stueetage. Den nye dagligvarebutik forventes ikke at tilføje mere støj til området ift. den eksisterende dagligvarebutik.

Boligblokkens sydvendte boligfacader forventes at opleve støj ifm. varelevering til den nye dagligvarebutik og ifm. håndtering af affald pga. den relativt korte afstand mellem boligerne og varegården.

I det følgende præsenteres der en opsummering af metode, resultater og vurdering ifm. beregning og vurdering af virksomhedsstøj.

2.2.3.1 Beskrivelse og metode

Der er udført støjberegninger for en ny COOP 365 dagligvarebutik, på boligblokkens boligfacader og de udendørs opholdsarealer.

Virksomhedens forventede støjende aktiviteter er blevet kortlagt på baggrund af interviews med medarbejdere i den eksisterende COOP 365 dagligvarebutik på området herunder oplysninger om tidspunkter for vareleveringer og arbejds gange og dette materiale indgår i beregningsgrundlaget for støjen. COOP 365 har oplyst, at driften af den nye dagligvarebutik, herunder varelevering, vil være identisk med driften af den eksisterende dagligvarebutik.

Støjmodellen er implementeret i simuleringsprogrammet SoundPLAN 9.0, hvor den benyttede beregningsmetode er iht. Miljøstyrelsens vejledninger og GPM2019, som er standard ift. beregning og dokumentation af ekstern støj fra virksomheder.

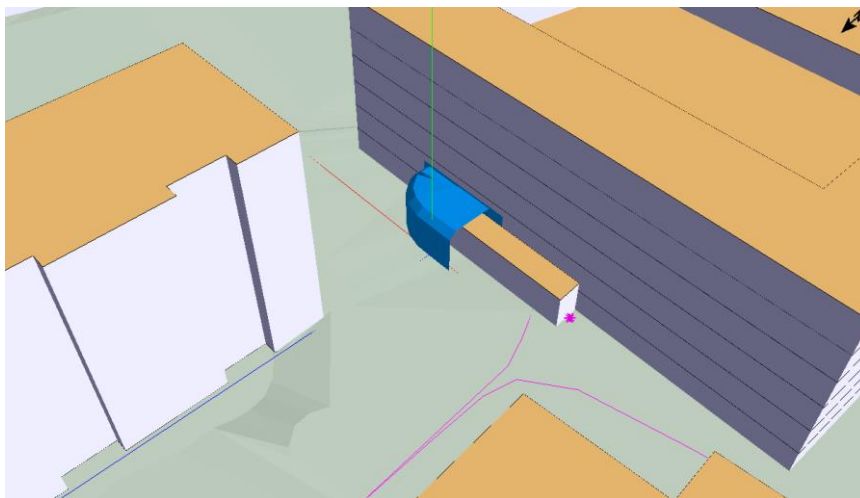
Der er inkluderet følgende støj kilder i modellen: Kundeparkering, lastbils kørsel ifm. vareindlevering, lastbil i tomgang ved levering af frostvarer, generel vareindlevering, flaskehåndtering, afhentning af overskudsmad samt afkast i facade fra køling.

2.2.3.2 Antagelser og beregningsforudsætninger

Alle vareleveringer samt affalds/- glashåndtering foretages i dagtimerne kl. 07-18 på hverdage og kl. 10 til kl. 14 på lørdage hvilket svarer til driften af den eksisterende COOP 365 dagligvarebutik, på området.

I beregningerne er der taget udgangspunkt i den "mest støjende hverdagssituation".

Ved porten til vareindlevering, opsættes der en støj dæmpende overdækning (svarende til en lastbils højde se Figur 12), som følger indersiden af den buede tilkørselsrampe til parkeringshuset og som tilslutter ved parkeringshusets facade. Det er antaget at indersiden af overdækningen – mod vareporten – er beklædt med et lydabsorberende panel, så som perforerede metalkasser med mineraluld.



Figur 12. Støjdæmpende overdækning ifm. varelevering til dagligvarebutik.

2.2.3.3 Beregningsresultater

Figur 13 viser beregningsresultater for højeste facadestøjniveauer samt i gårdrum, 1,5 meter over terræn.



Figur 13. Resultat af støjberegninger.

Beregningerne viser, at støjen fra dagligvarebutikken er overholdt på alle interne boligfacader og uden-dørs opholdsområder i boligblokkens gårdrum.

Beregningerne viser ligeledes at boligfacader mod øst, vest og nord ikke er støjbelastet iht. myndighedskrav.

Beregninger viser, at de sydlige boligfacader på boligblokken er støjbelastet med op til $L_{A,eq}$ 56 dB, hvilket er +1 dB over myndighedskravet på $L_r \leq 55$ dB.

Hvis man tillægger tone/impulstillæg på +5 dB til beregningsresultaterne, bliver det højeste facadestøjsniveau på de sydlige boligfacader, L_r 61 dB, hvilket overskrider myndighedskrav med +6 dB.

På de resterende boligfacader er myndighedskrav overholdt selv når tone/impulstillægget tillægges beregningsresultaterne.

I boliger, hvor facadestøjniveauet + tone/impulstillæg overskrider myndighedskrav, skal det sikres, at indendørsstøjniveauet i boligerne med lukkede vinduer ikke overskrider 30 dB og med ét åbent opluk (0,35 m²) pr. bolig ikke overskrider 43 dB.

2.2.3.4 Vurdering og støjreducerende tiltag

For at imødekomme myndighedskrav til indendørsstøjniveauer i boliger, skal der på dele af blokkens sydlige boligfacader projekteres med anvendelse af såkaldt "lydglas" og "støjopluk".

En worst-case-beregning viser, at lydglas og karm skal have en dokumenteret luftlydisolation på op til $R'_w + C_{tr} = 29$ dB og ét støjopluk pr. bolig med en luftlydisolation på op til $R'_w + C_{tr} = 8$ dB, med reference til et åbningsareal på 0,35 m².

Disse overslagsberegninger tager udgangspunkt i de højeste facadestøjniveauer til de mindste opholdsrum med det største vinduesareal - altså et worst-case scenarie.

Det vurderes, at lydglas og støjopluk kan leveres som dokumenterede standardløsninger, fra gængse leverandører af vinduesløsninger.

De beskrevne støjreducerende foranstaltninger – indkapsling af varelevering samt anvendelse af lydglas og støjopluk i boliger – vurderes samlet set at sikre, at projektet kan realiseres således at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier kan overholdes.

3 Trafik

3.1 Nedrivnings- og anlægsfase

3.1.1 Trafikafvikling

Trafikafviklingen i nedrivnings- og anlægsfasen forventes primært at være præget af tung trafik, der afvikles både til og fra byggepladsen, men også en vis mængde almindelige personbiler og varebiler. Nedrivningsfasen vil tidsmæssigt være af kortere varighed end anlægsfasen.

I nedrivningsfasen forventes hovedparten af trafikken til og fra byggepladsen at udgøres af lastbiler som skal bortkøre affald. Der vil kortvarigt være trafik ifm. af- og pålæsning af specialkøretøjer såsom grave-maskiner, frontlæssere etc. som skal køre inde på byggepladsen.

I anlægsfasen vil der ligeledes være transport til og fra byggepladsen med større entreprenørmaskiner, herunder specialtransporter med kraner og gravemaskiner samt kørsler med byggematerialer, stilladsmateriel m.m. I anlægsfasen forventes der, modsat nedrivningsfasen, i højere grad at skulle afvikles personbiler og varebiler ifm. diverse bygge-, anlægs- og håndværksmæssige opgaver på byggepladsen.

Både nedrivnings- og anlægsfasen forventes ikke at medføre nævneværdig trafik sammenlignet med den efterfølgende driftsfase, der er omtalt i Afsnit 4.1. Byggepladstrafikken i nedrivnings- og anlægsfasen vurderes således ikke selvstændigt at medføre problemer for trafikafviklingen, rent kapacitetsmæssigt, ift. indvirkningen på det tilstødende vejnet. Forskellen er primært, at der vil være en større andel af tunge køretøjer i nedrivnings- og anlægsfasen, sammenlignet med driftsfasen.

For at den tunge trafik i nedrivnings- og anlægsfasen er til mindst mulig gene for afvikling af trafikken på det omkringliggende vejnet, opstilles retningslinjer for hvilke ruter, der må anvendes til/fra byggepladsen. Det fremgår af foreløbige byggepladsplaner (se Afsnit 7) at trafikken til byggepladsen vil ske med indkørsel fra syd (ad Stadionvej) og sydvest (ad Diget). Trafikken afvikles ensrettet øst og nord om projektområdet med udkørsel mod nordvest (til Diget).

Det sikres samtidigt, at eksisterende boligtrafik/arbejdstrafik, herunder til etageejendommen på Diget 2-16 (Glostrup Boligselskab), også kan afvikles på tilfredsstillende vis under nedrivnings- og anlægsfasen – dette ved at få stillet adgangsveje til rådighed.

3.1.2 Trafiksikkerhed

Det er ligeledes vigtigt at etablere trafiksikre og tilgængelige adgangsforhold for beboerne i den eksisterende etageejendom på Diget 2-16 – herunder særligt for fodgængere og cyklister. Fodgængere og cyklister bør derfor skærmes ift. byggepladstrafikken på pladsen ved at henvise disse til dertil indrettede arealer/stiforbindelser til det omkringliggende vejnet.

Entreprenøren vil sikre, at byggepladstrafikken kun i begrænset omfang gør brug af færdsel på de offentlige veje udenom projektområdet, herunder ifm. aflæsning af materialer/materiel og særligt ifm. krævende bakkemanøvrer med tunge køretøjer. Bakkemanøvrer vil som udgangspunkt foregå inde på byggepladsen, eksempelvis ved etablering af vendepladser.

For at tage vare på eventuelle risikobetonede bakkemanøvrer eller krævende ind- og udsving til/fra byggepladsen, forventes entreprenøren at gøre brug af en "flagmand", der kan hjælpe med at dirigere og sikre den øvrige trafik. Særlige transporter til/fra byggepladsen vil så vidt muligt gennemføres uden for tidspunkter med myldretidstrafik for at mindske antallet af risikosituationer.

Det er desuden essentielt for trafiksikkerheden, at der skabes de fornødne oversigtsforhold ifm. overgangen mellem offentlige veje og adgangsvejene til byggepladsen. Derfor vil skyggende elementer som eks. byggepladsskiltning, byggepladshegn m.v. placeres på hensigtsmæssig vis.

3.2 Parkeringsforhold

Dén kantstensparkering, der er placeret vest for den eksisterende etageejendom (Glostrup Boligselskab), vil bibeholdes i fremtiden. I faserne for nedrivning og anlæg, er det derfor vigtigt at sikre adgangsforholdene til netop disse parkeringspladser med fokus på deres tilgængelighed og trafiksikkerhed – evt. ved at etablere hel/delvis egen adgangsvej afskærmet fra byggepladstrafikken.

Det bemærkes i øvrigt, at det er oplyst i en servitut fra 1994, at Glostrup Boligselskab tilbydes ca. 40 erstatningspladser (1000 m²) samt en adgangsvej hertil nord for området ved ungdomsskolen, såfremt dette ønskes. Erstatningspladserne skal erstatte den del af parkeringspladserne, der i dag er tilknyttet Diget Butikstovr, men som Glostrup Boligselskab har brugsret til.

4 Driftsfasen

4.1 Trafikafvikling

I trafiknotatet "Diget, Glostrup, Trafikanalyse" (dat.30/11-2022), der tidligere er udarbejdet ifm. projektet, blev der bl.a. beregnet på, hvor meget trafik, der forventes at blive afviklet i driftssituationen, og om denne trafik ville give anledning til problemer med trafikafviklingen. Vurderingen var på daværende tidspunkt, at der ikke ville opstå problemer.

Siden nævnte trafiknotat blev udarbejdet, er der sket ændringer i de beregningsforudsætninger, der ligger til grund for trafikvurderingen, se Tabel 1. Det drejer sig primært om, at der ved sammenligning med det tidligere stadie af projektet nu er sket en reduktion på antal etageboliger, både i boligblok og p-husbygning, samt en stigning i erhvervsarealet i boligblokken. Butiksarealet til dagligvarebutikken (COOP) kan betegnes som status quo.

Med udgangspunkt i den tidligere trafikberegning er der foretaget en ny, overordnet vurdering af den trafik der genereres fra det færdigudbyggede område. Samlet set medfører ovennævnte ændringer kun en begrænset estimeret mertrafik. Det vurderes ikke, at den nye bebyggelse vil give problemer ift. trafikafviklingen herunder kapaciteten i nærliggende vejkryds.

Tabel 1: Arealopgørelse af planområdet (boligblok og p-hus) mht. boliger og erhverv. Tallene er baseret på RUM arkitekters arealopgørelser. De grå kolonner viser status pr. 23. november 2022. De blå kolonner viser status pr. 22. maj 2024.

Område	Type	Antal boliger	Erhvervsareal	Antal boliger	Erhvervsareal
Blok	Etageboliger	254 stk.	-	236 stk.	-
	Erhverv (blandet)	-	268 m ²	-	401 m ²
P-hus	Etageboliger	23 stk.	-	22 stk.	-
	Dagligvarebutik	-	1092 m ²	-	1.096 m ²
	Sum	<u>277 stk.</u>	<u>1.360 m²</u>	<u>258 stk.</u>	<u>1.497 m²</u>

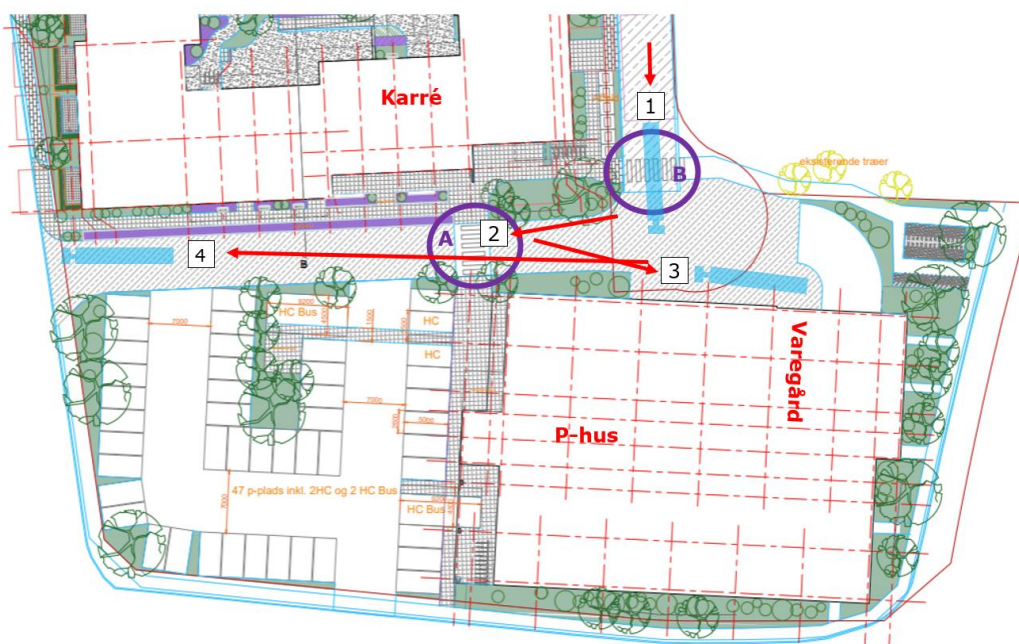
4.2 Trafiksikkerhed

Ved udformning af projektområdets interne trafikarealer er det generelt ønsket at sikre et passende hastighedsniveau på områdets interne veje, gode krydsningsfaciliteter for fodgængere m.m. For driftsfasen er der i den forbindelse særligt fokuseret på to udfordringer med indvirkning på trafiksikkerheden, og hvordan disse udfordringer er forsøgt varetaget på bedst mulig vis. Se nærmere beskrivelse herunder.

Varelevering sker på bygningens nordlige side, hvor lastbilerne ankommer fra områdets nord-sydgående interne vej, drejer derefter mod vest for at slutteligt at bakke tilbage mod øst langs parkeringshusets nordside. Efter aflæsning af varer ved butikkens varegård, kører lastbilerne ud via områdets ind- og udkørsel mod Diget, syd for blokken, som illustreret på Figur 14. Bakkende lastbiler mod krydsningspunktet

mellem parkeringshuset og boligblokken kan være problematisk. Dog forventes de potentielle risikosituationer at være stærkt begrænset i både antal og varighed. Dagligvarebutikken forventes at få mellem 0-5 vareleveringer pr. dag, hvilket altså er maksimum 5 lastbiler, der skal bakke helt/delvist over krydsningspunktet hver dag. Det er oplyst af COOP, at vareleveringen sker i tidsrummet kl. 8:00-18:00. Om muligt bør vareleveringen foregå udenfor perioder med myldretid morgen og eftermiddag. Det bør samtidig undgås, at vareleveringen sker i tidsrum, hvor støjniveauet ønskes værende lavt, hvorfor endelig afklaring herom i projekteringsfasen vil ske i koordinering med støjdelene af projektet.

Krydsningspunktet mellem blok og parkeringshus (A) er strategisk placeret ift., hvor der må forventes de primære fodgængerstrømme, som vist på Figur 14. En fodgængerovergang tydeliggør fodgængerne for den tværgående trafik (især tunge køretøjer) i krydsningspunktet. For at tydeliggøre krydsningsfaciliteten yderligere bør fodgængerfeltet dog kombineres med en hastighedsdæmpende foranstaltning - eksempelvis en hævet flade. En hævet flade vil kunne bidrage til at opretholde et passende hastighedsniveau i og omkring krydsningsfaciliteten. En løsning med hævet flade kan evt. også anvendes på det øst-vestvendte fodgængerfelt (B) mellem blokken og den eksisterende etageejendom (Glostrup Boligselskab).



Figur 14: Udformning af området, med parkeringsområde i terræn, krydsningspunkter og princip for varelevering.

4.3 Parkeringsforhold

Der er pt. en drøftelse i gang mellem projektgruppen og Glostrup Kommune vedrørende udformning af projektområdets interne bil- og cykelparkering. Antallet af parkeringspladser er beregnet med udgangspunkt i Glostrups kommunes parkeringsnorm fra 2019¹. Beregningerne er konkret foretaget af RUM arkitekter ifm. projektet. Bil- og cykelparkeringen, der planlægges etableret i projektet, skal opfylde parkeringskravet, se Figur 15 og Figur 16.

Opfyldelse af krav til bilparkering løses primært ved parkeringsmuligheder i det planlagte parkeringshus. Handicapparkering er placeret flere steder i området og centralt ift. funktioner i hhv. blokken og ifm. dagligvarebutikken. Parkeringskravene er overholdt, som det fremgår af Figur 15.

¹Parkeringsnormer 2019 – parkeringsnormer og parkeringsregistreringer, Glostrup Kommune, revideret notat af 12. november 2018, Via Trafik

Parkeringskrav	P-krav	faktor**	
boligarealer	258,0	100,0 %	258,0
dagligvarebutik	25,8	40,0 %	10,3
erhverv restaurant	13,1	90,0 %	11,8
erhverv kontor	4,6	5,0 %	0,2
erhverv fælleslokale	2,0	5,0 %	0,1
I alt	303		280
**dobbeltnudnyttelses faktor, ved hverdag aften			
Parkering i projekt			P-pladser
Parkering ved Karre			6
Parkering torv/ under p-hus			42
Parkering i p-hus			232
I alt			280

Figur 15: Parkeringsopgørelse for bilparkering, beregnet af RUM arkitekter. Med rødt er angivet, at den endelige fordeling af parkeringspladser ved hhv. boligblok og torv/under P-hus ikke er fastlagt.

Cykelparkeringen planlægges fordelt relativt jævnt rundt om i hele planområdet, hvilket giver god tilgængelighed for cyklister ved områdets forskellige målpunkter. Som det fremgår af Figur 16 er parkeringskravene overholdt.

Parkeringskrav cykler	krav	beregning	
etageboliger	2,5 pr. bolig	2,5x258	645,0
dagligvare	1 pr. 50m ²	850 / 50	17,0
erhverv	1 pr. 40m ²	499,6 / 40	12,5
I alt			674,5
Cykelparkering i projekt			cykel P
Cykelparkering i cykelrum i Karre			104
Cykelparkering passager i Karre			104
Cykelparkering kantzoner ved Karre			120
Cykelparkering gårdum i Karre			72
Cykelparkering torv			24
Cykelparkering i P-hus (mod nord)			176
Cykelparkering omkring P-hus			75
I alt			675

Figur 16: Parkeringsopgørelse for cykelparkering, beregnet af RUM arkitekter. Med rødt er angivet, at den endelige fordeling af cykelparkeringspladser ikke er fastlagt.

Det vil løbende sikres, at parkeringskravene for både biler og cyklister til enhver tid er overholdt i takt med projektets eventuelle fremtidige justeringer.

5 Skyggeforhold

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

Der er tidligere lavet skyggediagrammer af et projektforslag ifm. miljøvurdering af den nye lokalplan for området. Det blev dengang vurderet, at påvirkningerne fra skygger ved realisering af projektforslaget vil være moderat, og begrænset til vinterhalvåret og morgen- og aftentimer i sommerhalvåret.

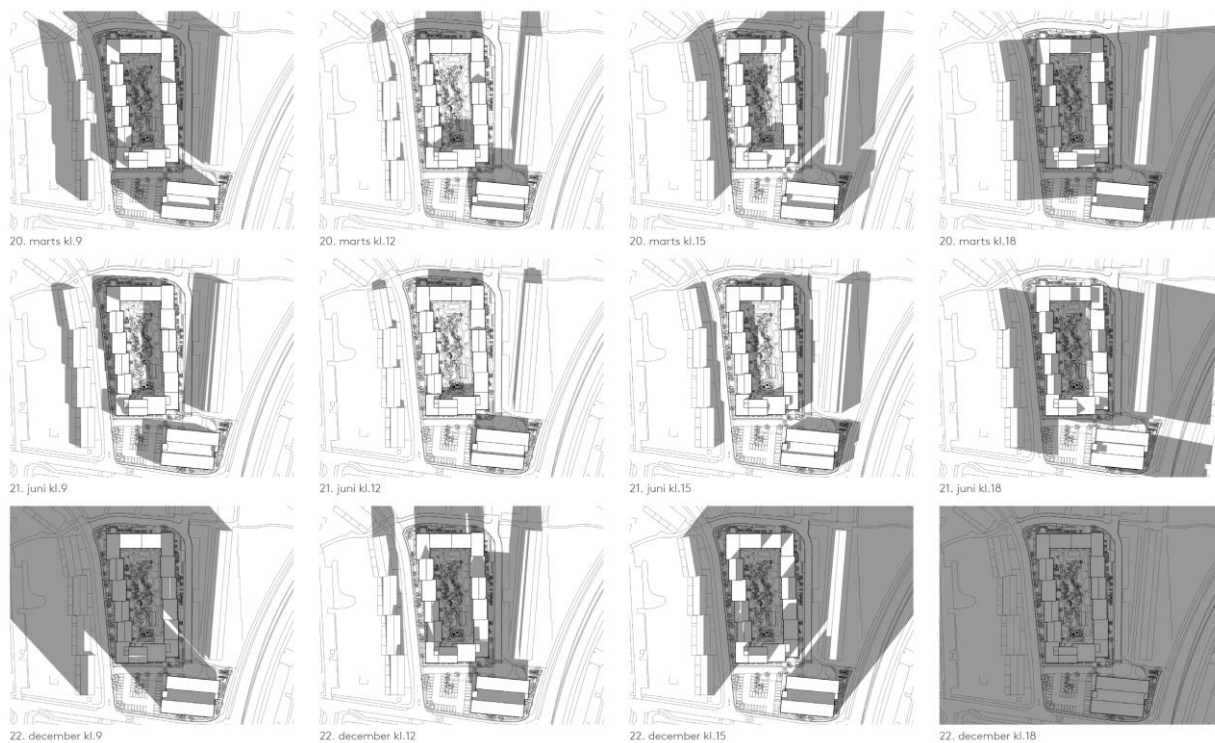
Volumen af den nye bebyggelse er reduceret i forhold til det tidligere projektforslag. Højden af boligblokkens nordøstlige hjørne er reduceret med to etager og højden af boligblokkens nordvestlige hjørne er reduceret med én etage. Den nye bebyggelses samlede påvirkning af skyggeforholdene er således reduceret ift. den vurdering der er lavet i miljøvurderingen af lokalplanen.

Skyggeforholdene for den nye bebyggelse er belyst gennem en serie skyggediagrammer for sommer- og vintersolhvervs- og jævndøgn ved fire klokkeslæt (se Figur 17).

Skygger på nabobebyggelserne, forårsaget af den nye bebyggelse, er begrænset til ydertimerne (morgen og aften). Dette medfører en større skyggebelastning i vinterhalvåret, hvor solen står lavt. Der er dog ikke væsentligt ændret skyggepåvirkning i dagens lyse timer kl. 10-14.

I perioden fra april til september vil der i praksis ikke være ændrede skyggeforhold fra kl. 8-16. I det tidlige forår og det sene efterår vil skyggen som vist ikke røre nabobebyggelsen i perioden fra kl. 9 til kl. 15.

Om sommeren vil der ikke være skyggegener i løbet af dagen, men de nederste lejligheder i højhuset på Diget vil opleve skygge om aftenen ift. de eksisterende forhold.



Figur 17 Skyggediagrammer.

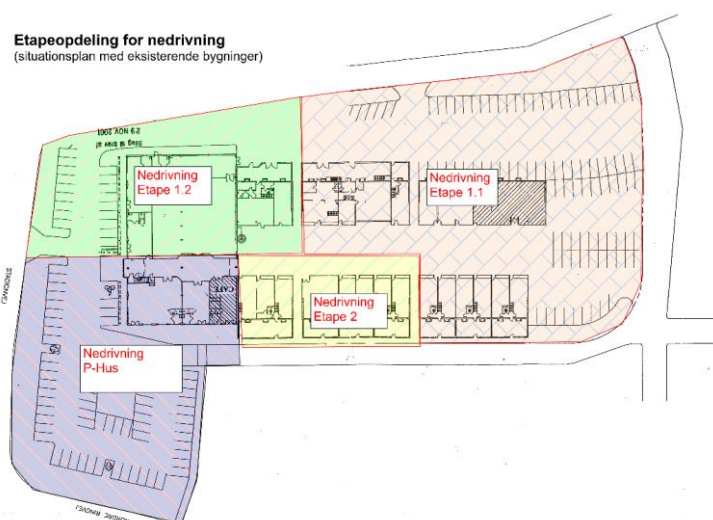
6 Tidsplaner

Arbejdet på området er opdelt i 3 etaper som hver indledes med en nedrivningsperiode og en efterfølgende bygge- og anlægsperiode (se Tabel 1 og Figur 12 og 13).

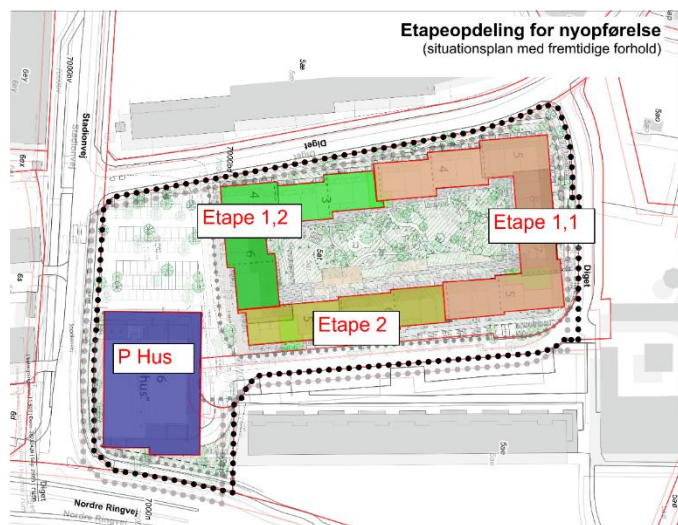
Den samlede nedrivnings- og anlægsperiode går fra 07/2024 – 12/2027.

Etape	Nedrivning omfatter	Nedrivningsperiode	Anlægsperiode
1.1 (inkl. parkeringshus)	Diget 18, 20, 22, 24, 26 og 28 Diget 48, 50 og 52 Diget 66A, 66B og 68	08/2024 – 11/2024	11/2024 – 06/2026
1.2	Diget 56, 58, 60. Diget 60, 62 og 64	03/2026 – 04/2026	04/2026 – 06/2027
2	Diget 30, 32, 34, 36 og 38-40 Diget 42 og 44-46.	05/2026 – 06/2026	06/2026 – 12/2027

Tabel 2. Nedrivnings- og anlægsperiode.



Figur 18 Etapeopdeling for nedrivning.



Figur 19 Etapeopdeling for nyopførelse.

7 Byggepladsplaner

Der er udarbejdet udkast til byggepladsplaner for projektets forskellige etaper.



Figur 20 Grundlag til byggepladsplan for etape 1.1



Figur 21 Grundlag til byggepladsplan for etape 1.1.



Figur 22 Grundlag til byggepladsplan for etape 1.2.



Figur 23 Grundlag til byggepladsplan for etape 1.2.



Figur 24 Grundlag til byggepladsplan for etape 2.



Figur 25 Grundlag til byggepladsplan for etape 2.



Notat : Damsgaard, Jacob
Porsö, Matilda
Lorenzen, Peter
Thomsen, Mads

Tilsendt : Glostrup Kommune, att.: Tina Rømer