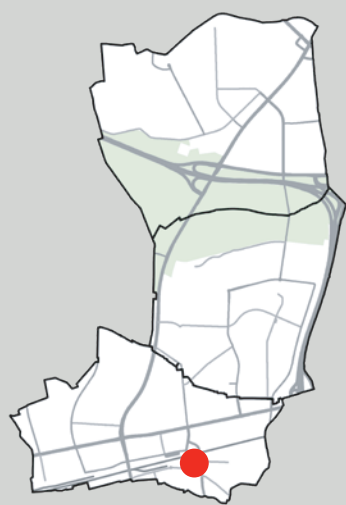




Lokalplan GL34

for et etageboligprojekt
på Kærmindevej

November 2024



GLOSTRUP
K O M M U N E

Lokalplan GL34

For et etageboligprojekt på Kærmindevej

Indholdsfortegnelse:

PLANREDEGØRELSE

Lokalplanens baggrund	side	2
Lokalplanens område	side	2
Lokalplanens formål	side	4
Lokalplanens indhold	side	5
Lokalplanens miljømæssige konsekvenser	side	11
Lokalplanens forhold til anden planlægning	side	22
Miljøvurdering	side	26
Tilladelse fra andre myndigheder	side	29

LOKALPLANENS BESTEMMELSER

1. Lokalplanens formål	side	30
2. Lokalplanens område	side	30
3. Områdets anvendelse	side	31
4. Udstykninger	side	31
5. Vej-, sti- og parkeringsforhold	side	31
6. Bevaring af bebyggelse	side	33
7. Bebyggelsens omfang og placering	side	33
8. Bebyggelsens ydre fremtræden	side	35
9. Ubebyggede arealer og hegning	side	36
10. Regnvand, spildevand og grundvand	side	38
11. Støjforhold for ny bebyggelse	side	38
12. Forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse	side	38
13. Ophævelse af ældre byplanvedtægter/lokalplaner	side	39
14. Lokalplanens retsvirkninger	side	40
Vedtagelsespåtegning	side	40

Kortbilag 1: Lokalplanens område

Kortbilag 2: Adgangsforhold, parkering og brandredning

Kortbilag 3: Matrikulære ændringer

Kortbilag 4: Byggefelter og placering af friarealer

Bilag 5: Skema for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser.

PLANREDEGØRELSE

Lokalplanens baggrund

Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af Glostrup Kommunes ønske om at udnytte lokalplanområdets centrale beliggenhed bedre. En mere intensiv udnyttelse af arealet er allerede indarbejdet i Kommuneplan 2013-2025 der på den måde i et årti har anvist en mere komprimeret udnyttelse af Kærmindevejsgrunden.



Lokalplanens område

Lokalplanens område

Lokalplanområdet har et samlet areal på ca. 6.450 m² og består af matriklerne 8fe, 8fg, 84 samt vejarealerne 7000bh, 7000bl samt del af 7000c, alle Glostrup By, Glostrup.

Området er mod nord afgrænset af jernbanen, mod øst af Østbrovej, mod syd af Ørnebjergvej og Tunnelvej og mod vest af bebyggelsen Tunnelvej 2-10.

Lokalplanområdet er stationsnært beliggende i forhold til Glostrup Station, der ligger med en gangafstand på ca. 170 m fra områdets vejadgang (fra Kærmindevej).

Kærmindevej var tidligere den gamle jernbaneoverskæring som forbandt Glostrup landsby med Brøndbyøster landsby. Livsnerven mod syd gik dengang fra Kildevej via Jernbanevej til Kærmindevej og Brøndbyøstervej. Med

tiden er området blevet et restareal og indeholder nu træer, buskads, en enkelt boligejendom (Kærmindevej 5) samt knap 80 parkeringspladser, der anvendes af de omgivende boligejendomme, pendlere og områdets erhvervsdrivende i fællesskab.

Kærmindevejsgrunden er en meget brugt parkeringsplads. Dette hænger blandt andet sammen med at nabobebyggelserne har meget få p-pladser på egen grund. Herudover har fitnessvirksomheden Sats.dk (Tunnelvej 1-3) erhvervet og tinglyst en brugsret til 22 p-pladser på Kærmindevejsarealet. Dette er en rettighed, som skal respekteres og ny bebyggelse på området skal til enhver tid indeholde 22 p-pladser, der kan disponeres af Sats.dk.

Parkeringsarealerne på Kærmindevej er udnyttet 80-100% i dagtimerne og 60-70% om natten. Det kan konstateres at ca. 30 biler parkerer dagen igennem som pendlerparkering. De øvrige 50 pladser er dels beboerparkering og dels korttidsparkering af varierende længde til områdets erhvervsdrivende. Om natten anvendes arealet af 35-40 biler arealet som beboerparkering. Ganske få biler er langtidsparkerede.

Ved bebyggelse som vist i lokalplanen vil der ikke længere være mulighed for beboerparkering i området for omgivende ejendomme. Sådan beboerparkering vil derefter skulle finde sted som gadeparkering eller på nogle af de mange erhvervsparkeringspladser, der står tomme efter normal kontortid og som vil kunne tilgås hvis der indgås aftale om dette mellem parterne.



Skråfoto set fra nord. Kilde: Styrelsen fra Dataforsyning og Infrastruktur

Områdets eksisterende ejendom, Kærmindevej 5, er en boligejendom med 2 etager og udnyttet tagetage opført 1905. Ejendommen har et boligareal på 584 m² og rummer 6 boligenheder.

Ejendommen, der er tidstypisk for stationsbybebyggelse i begyndelsen af det 20. århundrede, er opført med blank mur i røde tegl. Facaden er rigt ornamenteret og bygningen rummer i hjørnet en tidligere viktualiehandel med vinduer med original inskription/tekst i glasfelterne. Bygningen er udstyret med skifertag, kvistkonstruktioner og et hjørnetårn med et arkitektonisk udtryk. Lokalplanen fastlægger den eksisterende bebyggelse som bevaringsværdig.

Lokalplanens formål

Formålet med denne lokalplan er at give mulighed for at der kan opføres nye etageboliger i 2-8 etager på Kærmindevejsgrunden samtidig med at den eksisterende ejendom Kærmindevej 5 bevares og sikres som bevaringsværdig.

Lokalplanen fastlægger at ny bebyggelse skal tilpasses eksisterende tilstødende ejendomme så etagehøjden aftrappes mod nabobebyggelser og så der sikres bygningsmæssig sammenhæng gennem materialevalg og facade-detaljering. Det er lokalplanens hensigt at der derved skabes et levende, varieret og attraktivt bygningsudtryk der hænger sammen med det øvrige kvarter.



Fugleperspektiv af mulig ny bebyggelse. I baggrunden 2GShopping og jernbanen

Lokalplanen fastlægger en række krav til udtryk og detaljering af facader i projektet for at sikre en høj grad af alsidighed i det kommende

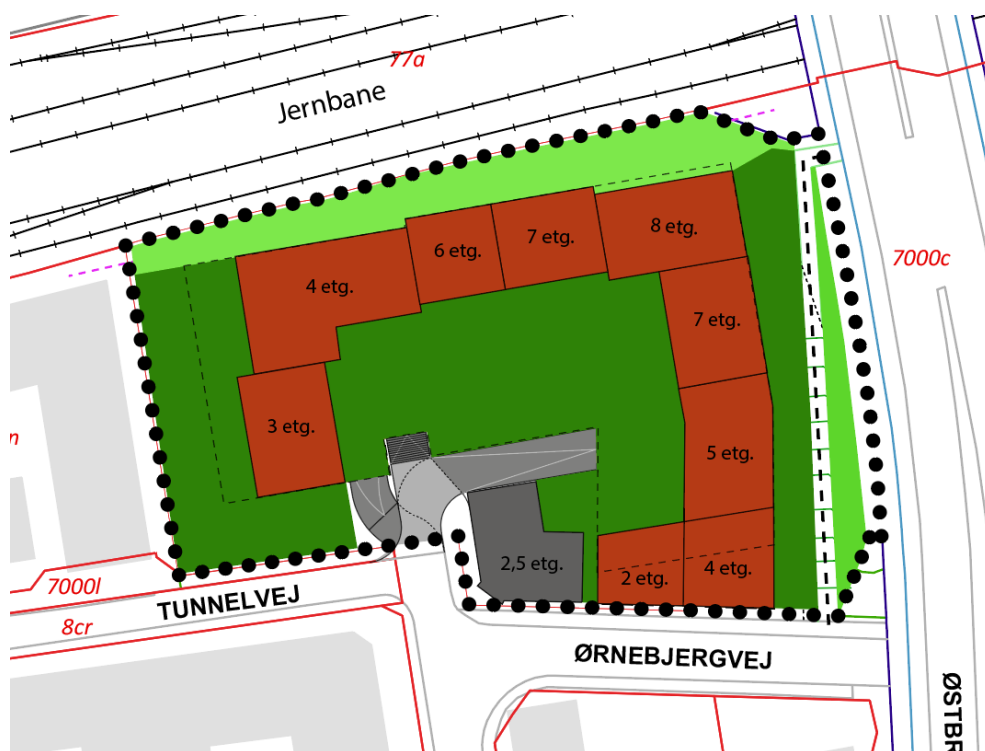
byggeprojekt. Ligeledes fastlægger lokalplanen en række krav til tagets udførelse for at sikre at tagformen passer til de omgivende bebyggelsers sad-deltag.

Lokalplanen fastlægger at parkering til ny bebyggelse såvel som den eksisterende ejendom Kærmindevej 5 etableres som plint eller kælderparke-ring. Parkering i plint/kælder sikrer at lokalplanens byggefelter anvendes til boligbebyggelse og ikke p-huskonstruktioner.

Endelig er det lokalplanens formål at sikre tilstrækkelige friarealer til ny bebyggelse. Der stilles i lokalplanen krav om opsætning af støjskærme for at sikre tilstrækkelig kvalitet i friarealet.

Lokalplanens indhold

Lokalplanen giver mulighed for at der opføres en åben karrébebyggelse med ca. 135 boliger i 2-8 etager. I de højeste dele af bebyggelsen vil den underste etage være en parkeringsetage. Den nye bebyggelse fastlægges i en næsten lukket karré, hvor den eksisterende bebyggelse Kærmindevej 5 (med 6 boliger) skal bevares som det ene ben af karreén. Parkering for det samlede lokalplanområde skal etableres som et kælder/plint-anlæg under ny bebyggelse.



Lokalplanens placering af byggefelter. Det mørkegrønne areal er friareal for bebyggelsen. Den tynde stiplede linje viser omfanget af det underliggende parkeringsanlæg.

Boligerne i projektet skal være varierende i størrelse omkring et gennemsnitligt bruttoareal på minimum 70 m².

Det forventes at der vil kunne etableres i alt ca. 10.000 m² bebyggelse inden for lokalplanens område hvoraf ca. 525 m² er beliggende i den eksisterende boligejendom, Kærmindevej 5.

Der fastlægges mulighed for at der som alternativ til boliger må etableres en mindre andel af andre funktioner i stueetagen ud mod Ørnebjergvej. Dette drejer som om mindre serviceerhverv og café/restaurant, der kan placeres sammen med boliger



Visualisering fra mulig ny bebyggelse set fra Kærmindevej

Bebyggelsesstrukturen er fastlagt med den højeste bygningshøjde i hjørnet mod jernbanen og Østbrovej (nordøstlige hjørne). Her er planlagt for bebyggelse med 7 boligetager ovenpå en parkeringsetage (8 etager i alt). Dette forholdsvis høje hjørne vil skalamæssigt passe sammen med Østbrovejs dæmning, der i sig selv er 2 etager høj og bebyggelsen langs Østbrovej nord for jernbanen. Jorddæmningen mod Østbrovej er tilpasset i sit tværprofil for at skabe en mindre stejl skråning mod boligbebyggelsen.

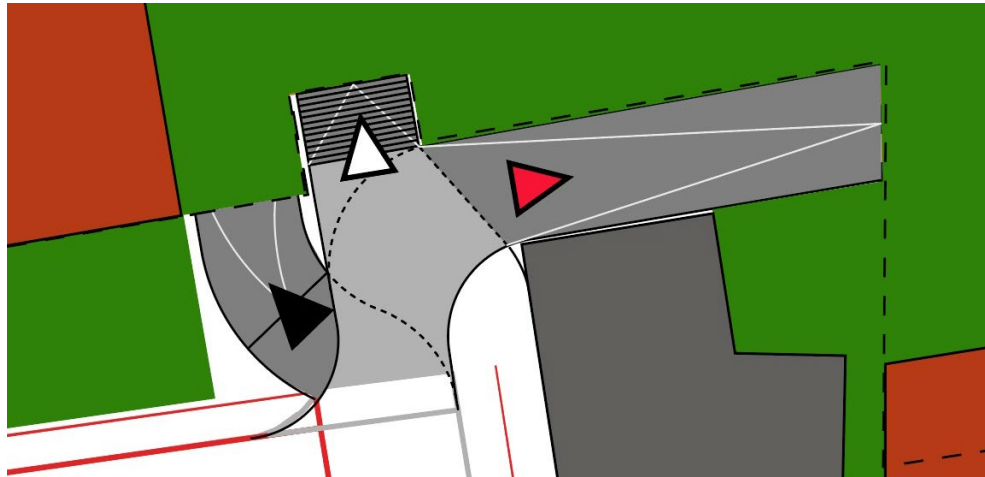
Den foreslåede bebyggelsesstruktur trappes ned til tre etager i hvert ben omkring vejadgangen fra Kærmindevej. Denne aftrapning sikrer god sammenhæng med de omkringliggende nabobebyggelser og samtidig, at sollys kan komme ned til kommende friarealer midt i bebyggelsen.

Vejadgang

Med lokalplanen lægges op til at den blinde del af Kærmindevej lukkes idet den vil kunne indgå i boligprojektet. Herved ændres T-krydset mellem Kærmindevej og Tunnelvej til et venstresving. Indkørsel til ny bebyggelse finder sted fra svinget mellem Kærmindevej og Tunnelvej idet den tidligere blinde del af Kærmindevej erstattes af en overkørsel ind på projektarealet.

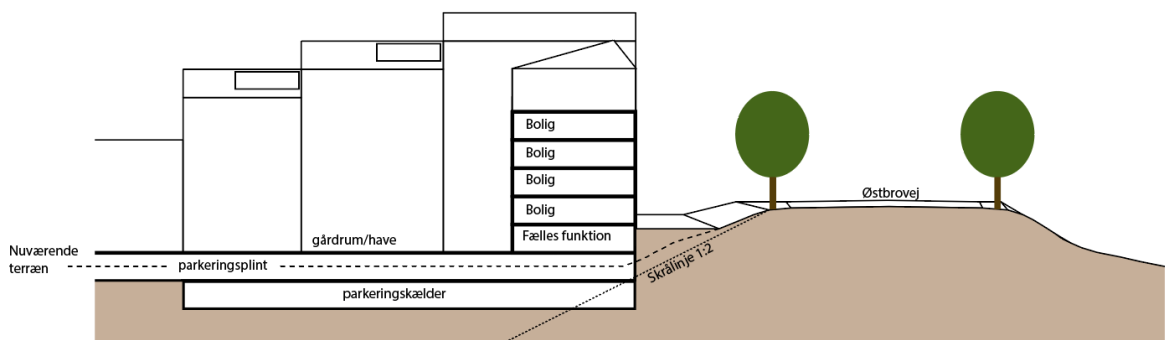
Efter overkørslen udlægger lokalplanen vejadgang til parkeringsanlægget

via en rampe og ligeledes adgang til kommende friarealer via en rampe op på plintarealet over parkeringsanlægget. Lokalplanen udlægger ligeledes placering af et trappeanlæg til friarealet i forlængelse af den nuværende Kærmindevej.



Princip for adgang til lokalplanområdet. Sort pil viser kørende adgang til parkeringsanlæg. Hvid pil viser hovedtrappe op til friarealet. Rød pil viser rampe/redningsvej til friareal.

Der vil skulle sikres brandredningsveje op på parkeringsplinten hvortil der kan etableres redningsåbninger fra næsten alle boliger. Et antal boliger forventes dog at skulle have redningsåbninger mod Østbrovej hvorfor der enten skal være mulighed for redning fra Østbrovej/Østbroen eller fra stien mellem Østbrovej og Ørnebjergvej. Denne sti er temmelig stejl og for at muliggøre redning fastlægger lokalplanen at skråningen mellem vej og hus kan tilpasses ved påbygning af jord. Skråningen må ikke afgraves under det nuværende skråningsanlæg da dette vil kunne destabilisere Østbrovej.



Principsnit vest-øst gennem ny bebyggelse og Østbrovej

Adgangsforhold

Lokalplanen fastlægger at boliger skal have adgang via interne opgange med trappe og elevator. Enkelte boliger må gives adgang direkte fra terræn og der må ligeledes etableres adgang fra en adgangsaltan til lejligheder i karréhjørner og lignende steder, hvor det kan være svært at skaffe direkte

adgang til elevator/trappekerner.

Adgang til boligenheder/funktioner i bebyggelse langs Ørnebjergvej må gives adgang direkte fra vejen.

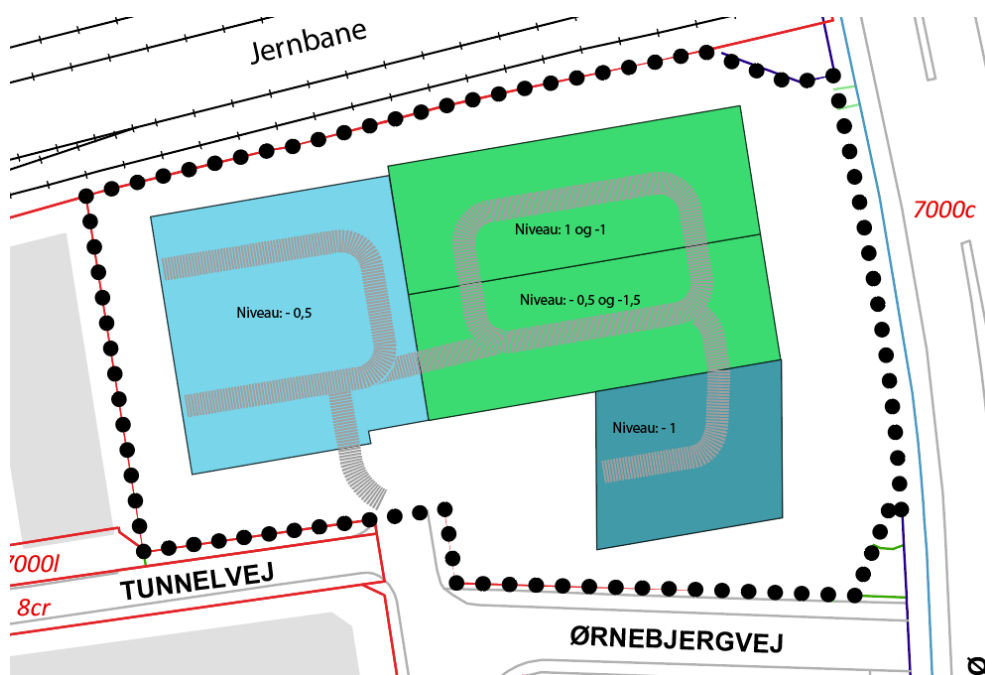
En adgangsaltan må i udgangspunktet deles mellem indtil 4 lejligheder og adskiller sig fra en egentlig altangang ved at der kun er adgang til et begrænset antal lejligheder. Lokalplanen sikrer at sådanne adgangsaltaner indrettes så der ud over det primære adgangsformål også indrettes ophold og rekreative arealer på adgangsaltanen. I den forbindelse skal brandbestemmelser naturligvis overholdes, så flugtveje sikres tilstrækkelig bredde.

Alle opgange og elevatorer skal have basis i det underliggende parkeringsanlæg og skal ligeledes give adgang til friarealerne midt i bebyggelsen. Bebyggelsen vil skulle have supplerende friarealer som taghaver, for at der kan sikres nok friarealer. Der vil skulle etableres ca. 500 m² taghaver fordelt i mindre enheder i hvert bygningsafsnit.

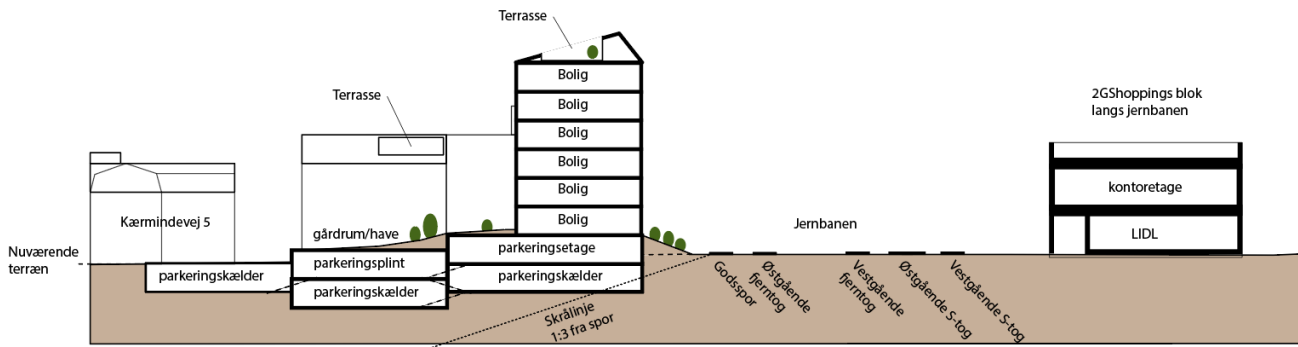
Alle taghaver skal placeres orienteret mod det indre gårdrum og nedfældet i saddeltagskonstruktionen. I saddeltaget vil der være gode muligheder for at etablere sydvest-vendte taghaver med gode læforhold.

Parkeringsforhold

Al parkering skal placeres i et kælder-/plintanlæg med friarealer indrettet ovenpå. Lokalplanen fastlægger at oversiden af plintanlægget maksimalt må være 1,5 m over Kærmindevejs terræn. Dette er sikret for at skabe en tæt visuel kontakt mellem vejens areal og friarealet.



Princip for opbygning af et parkeringsanlæg. Lyseblåt er en delvist nedgravet p-kælder (plint), Mørkeblåt er en fuldt nedgravet p-kælder. Grønt er et split-level-parkeringsanlæg, hvor hver halvdel er forskudt en halv etage hvorved interne ramper kan holdes korte.



Principsnit syd-gennem ny bebyggelse, jernbanen og 2GShopping på nordsiden af banen

En del af parkeringsanlægget vil kun kunne etableres som delvis nedgravet af hensyn til en stor kloakledning der går igennem lokalplanområdet. Denne ledning skal respekteres, men må ombygges så længe adgang til ledning ikke hindres. Ledningen må omlægges til en firkantet profil på stræket under parkeringsanlægget.



Illustration af mulig ny bebyggelse set Østbroen.

Det forventes at der vil kunne skaffes plads til maksimalt 160 p-pladser indenfor lokalplanområdet, hvoraf 22 pladser skal være til rådighed for erhverv i genbobebyggelsen på Kærmindevej 1 (pt. fitnessvirksomheden SATS)

Cykelparkering må etableres som overdækket cykelparkering langs Tunnelvej, som integreret i p-kælderanlægget og som almindelige stativer i friarealet i gårdrummet.

Materialer:

Lokalplanforslaget fastlægger, at der skal anvendes tegl i forskellige farver i de enkelte bygningsafsnit så disse opnår et varieret udtryk men samtidig sammenhæng med det omgivende kvarter. Variationen i det nye byggeri skabes med forskellige mursten, forbandt, rytme i murværket og andre mønstre og detaljer i facaden.

Det nye byggeri skal i hovedtræk mures i sten der harmonerer med naboerne. Lokalplanen fastlægger derfor at det primære facademateriale skal være mursten i røde nuancer.



Illustration af mulig ny bebyggelse set fra cykelstien langs jernbanen.

Lokalplanen fastlægger at tage skal udføres som saddeltage med asymmetrisk hældning. Det omkringliggende kvarter er kendetegnet ved saddeltage med sorte/grå paptage og røde teglsten og dette skal den nye bebyggelse afspejle. Lokalplanen fastlægger at begge typer tagmaterialer skal anvendes, så der opnås en varieret bebyggelse.

Der må etableres flade tage på mindre bygningsafsnit og sådanne tage skal være begrønnede og må ikke bruges til ophold eller tekniske anlæg. Tekniske anlæg skal etableres indbygget i saddeltaget, så kun hætter og afkast stikker op gennem taget.

Lokalplanen muliggør at der etableres fællesterrasser integreret i tagene. I forhold til beregning af bebyggelsens etageantal samt brandredning er tagterrasser sidestillet med en normal etage, men er i lokalplanen fastlagt som en overliggende 'penthouse'-etage ud over de etageantal, der ellers fastlægges i lokalplanen. Dette er fastlagt for at sikre, at der kan indrettes opholdsfaciliteter i tagkonstruktionen, men samtidig at der ikke kan indrettes egentlig boligareal i tagetagen.

Affald og småbebyggelse

Materiel til håndtering og sortering af affald skal placeres i arealet vest for indkørslen fra Kærmindevej (på Tunnelvej), så det er let tilgængeligt for bebyggelsens brugere. Lokalplanen fastlægger at affaldsløsninger skal etableres som nedgravede affaldsløsninger (molokker) på arealet foran bebyggelsen med en tilhørende overdækket plads til storskrald for hele bebyggelsen. Storskrald kan også etableres integreret i parkeringskonstruktionen.

I forbindelse med etablering af det nedgravede anlæg kan det blive nødvendigt at fjerne de fire kastanjetræer langs Tunnelvej. Lokalplanen fastlægger, at der skal genplantes nye træer i friarealet til erstatning for blandt andet de fældede træer langs Tunnelvej.

Lokalplanen sikrer, at nedgravede affaldsbeholdere etableres med en sti-forbindelse bag affaldsanlægget. Derved kan gående på fortovet passere, når en tømning er i gang, uden at bringe sig selv i fare. Affaldsløsninger skal overholde kommunens regulativ for husholdningsaffald. Regulativet fastsætter blandt andet krav til gåafstande for beboerne, sortering af affald, indretning af kørevej og placering af affaldsmateriel.

Landskabelig bearbejdning

Lokalplanen fastlægger at vejtræerne langs Østbrovej skal bevares og at friarealer anlagt over parkeringsanlægget skal etableres med tilstrækkeligt jorddække til at der kan anlægges bede og mindre beplantninger.

Lokalplanen fastlægger at der skal fastholdes/etableres afskærmende beplantning langs lokalplanens vestlige rand (mod Tunnelvejsbebyggelsen).

Friarealet skal indrettes med varierende terræn og attraktive opholds- og legeområder.

Lokalplanens miljømæssige konsekvenser

Trafikforhold

Den nuværende brug af lokalplanområdet skaber en trafik på ca. 600 ture fra de i alt ca. 300 individuelle parkeringer, der er konstateret dagligt i området (på et hverdagsdøgn). Af disse vurderes ca. 200 ture at stamme fra kundetrafik til fitness-virksomheden Sats.

Det er konstateret, at den nuværende største trafikale spidsbelastning ligger i eftermiddagsspidstimen (kl. 16.30-17.30). Her er der 58 ture til/fra lokalplanområdet. Den tilsvarende morgenspidstime (kl. 07.00-08.00) er på 37 ture til/fra lokalplanområdet. Der er en lille belastning fra korttidsparkeringer (Sats) i morgenspidstimen (6 ture) hvorimod belastningen er noget større i eftermiddagstimen (33 ture).

Hvis lokalplanområdet udbygges til i alt ca. 140 boliger inkl. de 6 eksisterende boliger i Kærmindevej 5, vil det ud fra normale erfaringstal give anledning til ca. 482 ture til boliger i lokalplanområdet. Disse vil være fordelt hen over døgnets timer således at de mest belastede perioder vil være i myldretiden med 48 ture i eftermiddagsspidstimen og 34 ture i morgenspidstimen.

Antallet af ture skal tillægges de ca. 200 ture der fortsat vil skabes fra de 22 p-pladser, der skal fastholdes reserveret til Sats indenfor lokalplanområdet. Det samlede antal ture vil derved ved udnyttelse af lokalplanens byggemuligheder være 682 ture svarende til en forøgelse på 14 %. De ekstra 82 ture vil ikke bevirke en mærkbar stigning i det omgivende vejnet.

Trafikmængden vil i en morgenspidstime bestå dels af ture til lokalplanområdets boliger (34) og dels af ture til korttidsparkeringspladserne (6). I alt 40 ture svarende til en stigning på ca. 8%. Trafik i eftermiddagsspidstimen vil bestå af ture til lokalplanområdets boliger (48) og ture til korttidsparkeringspladserne (33). I alt 81 ture svarende til en stigning på ca. 40%.

Stigningen i trafikmængden er forholdsvis stor i eftermiddagsspidstimen, men der er dog et forholdsvis begrænset antal (23 ture). Det vurderes at denne stigning ikke er væsentlig. Dette særligt henset til at den nuværende parkeringsplads er udnyttet fuldt ud og derfor forventeligt giver anledning til en del forgæves søgetrafik. Disse er dog ikke registreret.

Ud over de nævnte trafikmængder relateret direkte til ny anvendelse af lokalplanområdet, vil der være den trafikmængde der skabes fra beboere i omgivende boliger, der søger parkering andre steder. Dette drejer sig skønsvist om ca. 40 biler, der derved udgør ca. 80 ture i det omgivende vejnet. Det er dog ture, der vil være til stede uanset ny anvendelse af lokalplanområdet idet turene blot vil have nye destinationer i det lokale vejnet i stedet for lokalplanområdet.

Parkeringsforhold

Lokalplanområdet er stationsnært beliggende. Lokalplanen indeholder følgende krav til parkering som tager udgangspunkt i Glostrup Kommunes parkeringsnorm med tillæg fra 2019:

- 0,8 p-plads pr. bolig

- 1 p-plads pr. 75 m² kontor/liberalt erhverv.
- 1 p-plads pr. 13 m² serveringsareal i restaurant/café

Lokalplanens samlede byggemuligheder vil bevirke et parkeringsbehov på 113-117 p-pladser afhængigt af hvordan stueetagen mod Ørnebjergvej anvendes. Det antages at erhvervsformål mod Ørnebjergvej i udgangspunktet vil være et liberalt erhverv som frisør, ejendomsmægler eller tilsvarende. Dette vil med et etageareal på 300 m² udløse behov for 6 p-pladser. Hvis en mindre del af arealet (100 m²) indrettes til café vil der til dette areal være behov for 8 p-pladser og 4 p-pladser for den resterende del af arealet.

Der må dog reduceres i det beregnede parkeringsbehov på baggrund af Parkeringsnormens regler om dobbeltudnyttelse af pladserne hvis der etableres andre funktioner end boliger i stueetagen mod Ørnebjergvej.

Dobbeltudnyttelse benytter den kendsgerning at p-pladser kan benyttes af forskellige brugergrupper på forskellige tidspunkter af døgnet fx erhverv om dagen og beboere om aftenen. Dobbeltudnyttelse forudsætter dog at ingen pladser er konkret reserverede (skiltede). Tidsbegrænsninger i parkeringsudbuddet kan gøre dobbeltudnyttelsen mere effektiv.

Hvis der foretages dobbeltudnyttelsesberegning som vist i lokalplanens bilag 6, kan det beregnes at en anvendelse af stueetagen med delvis café – som beskrevet ovenfor, vil have det største parkeringsbehov (117 p-pladser) en hverdagsaften. Da det herudover antages at 2-5 af kunderne til en café forventeligt vil parkere som vejsideparkering på Ørnebjergvej, kan det maximale parkeringsbehov for lokalplanområdet sættes til 114 p-pladser.

Det samlede parkeringsanlæg indenfor lokalplanområdet vil skulle gives en størrelse på 136 p-pladser med 114 p-pladser til boliger/funktioner indenfor lokalplanområdet og 22 korttidspladser (Sats).

Handicapparkering er i lokalplanen udlagt svarende til anvisningerne fra Statens Byggeforskningsinstitut for en p-plads indeholdende 151-200 parkeringspladser. Dette er svarende til kravet i Parkeringsnormen.

Lokalplanen fastlægger, at der skal anlægges 3 handicappladser til alm. biler (3,6 x 5,1 m) og 4 handicappladser til kassebiler (4,6 x 9,1 m).

Der skal anlægges parkering for cykler iht. Glostrup Kommunes parkeringsnormer 2019:

- 2,5 plads pr. etagebolig
- 1 plads pr. 40 m² kontor/liberalt erhverv
- 1 plads pr. 10 siddepladser i restaurant/café

Lokalplanen fastlægger at 40 % af cykelparkeringspladserne skal være overdækkede.

Tinglyst aftale om 22 parkeringspladser til Sats

Mellem ejer af ejendommen matr.nr 8eø, Glostrup by, Glostrup (Tunnelvej 1) og Glostrup Kommune er i 2007 indgået en aftale om at den til enhver tid værende ejer af arealet matr.nr. 84, Glostrup by, Glostrup (del af lokalplanområdet) har pligt til at stille 22 parkeringspladser til rådighed på ejendommen matr.nr 84 til fordel for ejeren af matr.nr. 8eø. Den tinglyste ret består uanset om matr.nr. 84 bebygges.

Støj

Lokalplanområdet er udsat for støj fra dels Østbrovej umiddelbart mod øst og fra jernbanen umiddelbart mod nord.

Vejstøj er mere generende end jernbanestøj. Dette giver sig udtryk i at den vejledende støjgrænse for vejstøj er L_{den} 58 dB hvor den tilsvarende grænse for jernbanestøj er L_{den} 64 dB. L_{den} er en døgnvægtet middelværdi, hvor støj om natten tæller mere end støj om dagen for at udtrykke den effektive gene.

Støj fra vejtrafik

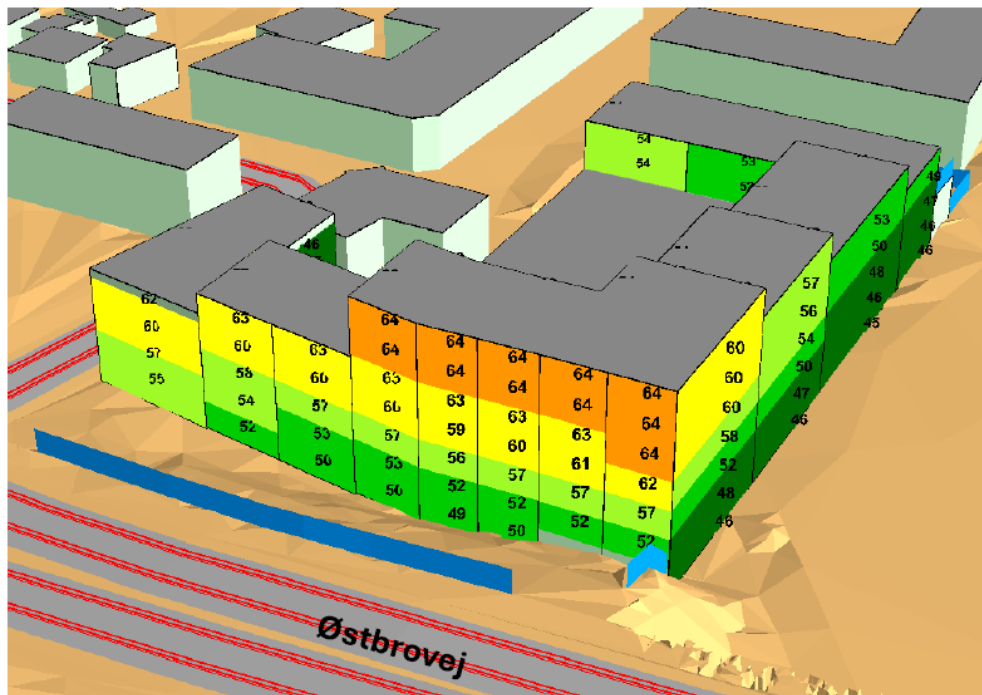
Støjpåvirkninger er som regel størst tættest på støjkilden, men da støjudbredelsen stiger med højden, ser man også stigende niveauer op af bygningen, og det er på de øverste etager mod Østbrovej, at der er beregnet de højeste støjniveauer. Generelt kan siges, at øverste halvdel af facaden mod Østbrovej samt facaden mod Ørnebjergvej overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj på L_{den} 58 dB. Støjbelastningen mod Østbrovej forventes at være op til L_{den} 64 dB.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj på L_{den} 58 dB overskrides, hvorfor der må forventes behov for særligt lydisolerende foranstaltninger på de mest støjbelastede facader samt afskærmning af eventuelle opholdsarealer på tag med henblik på at sikre boligerne mod vejtrafikstøj.

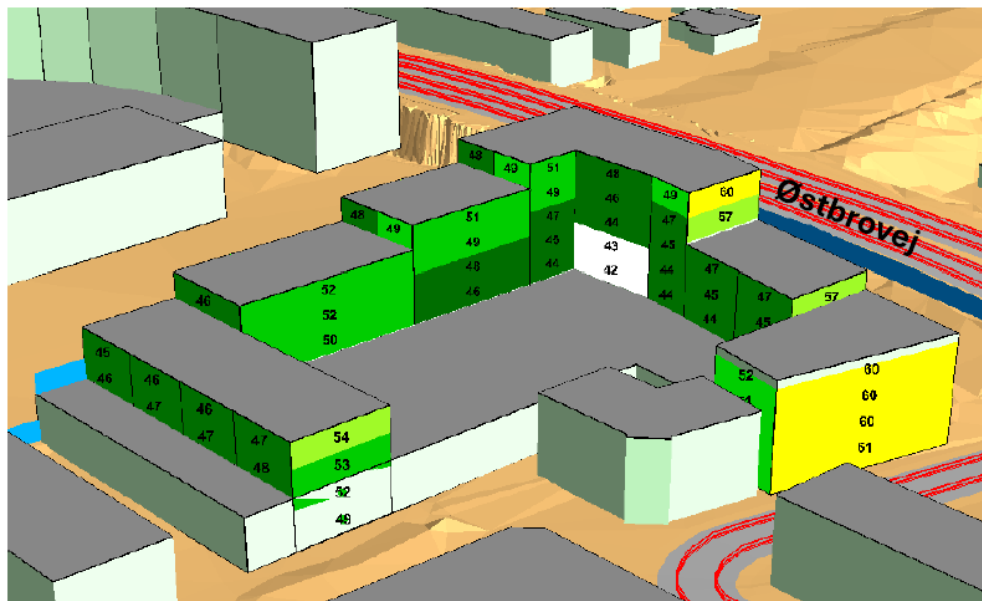
Da en del facader overskrider de vejledende støjgrænser, er lokalplanens byggemuligheder baseret på Planlovens muligheder for at opføre nye støjisolerede boliger i eksisterende støjbelastede byområder i forbindelse med udbygning af eksisterende boligområder (huludfyldning).

Når princippet om huludfyldning anvendes, skal der ved godkendelse af ny boliger ses på støjniveau indendørs i boligernes sove- og opholdsrum. Hvor støjbelastningen på facaden af boligers sove- og opholdsrum overstiger henholdsvis L_{den} 58 dB fra vejtrafik og L_{den} 64 dB fra jernbanetrafik, skal det via lejlighedsindretning, støjisolering mv. sikres, at det indendørs støjniveau med delvist åbne vindue ikke overstiger L_{den} 46 dB fra vejtrafik og L_{den}

52 dB for jernbanetrafik.



Støjbelastning på østvendte og nordvendte facader. Rød og gul farve betyder overskridelse af den vejledende grænseværdi.



Støjbelastning på den sydvendte facade (mod Ørnebjergvej). Gul farve betyder overskridelse af den vejledende grænseværdi. Højden af parkeringsanlægget er overdrevet i illustrationen.

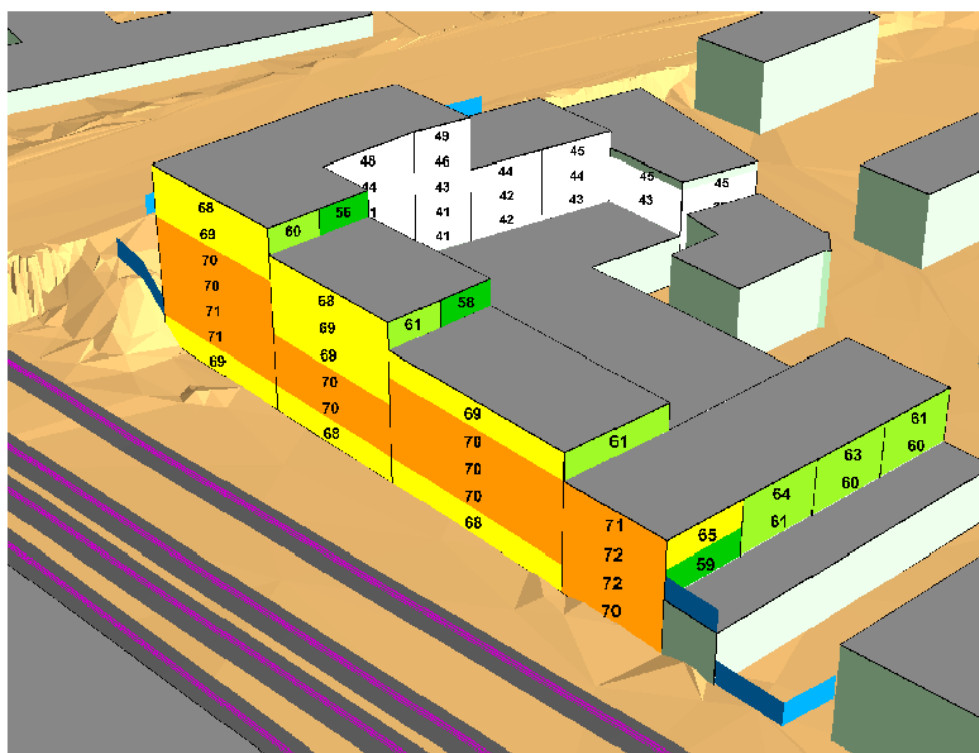
Lokalplanen fastlægger at der skal placeres støjskærme mod Østbrovej og mod jernbanen som vist med blå signatur på tegningen herunder. Derved kan Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj på L_{den} 58 dB overholdes for alle opholdsarealer på terræn omkring bebyggelse og ovenpå P-kælderanlægget.



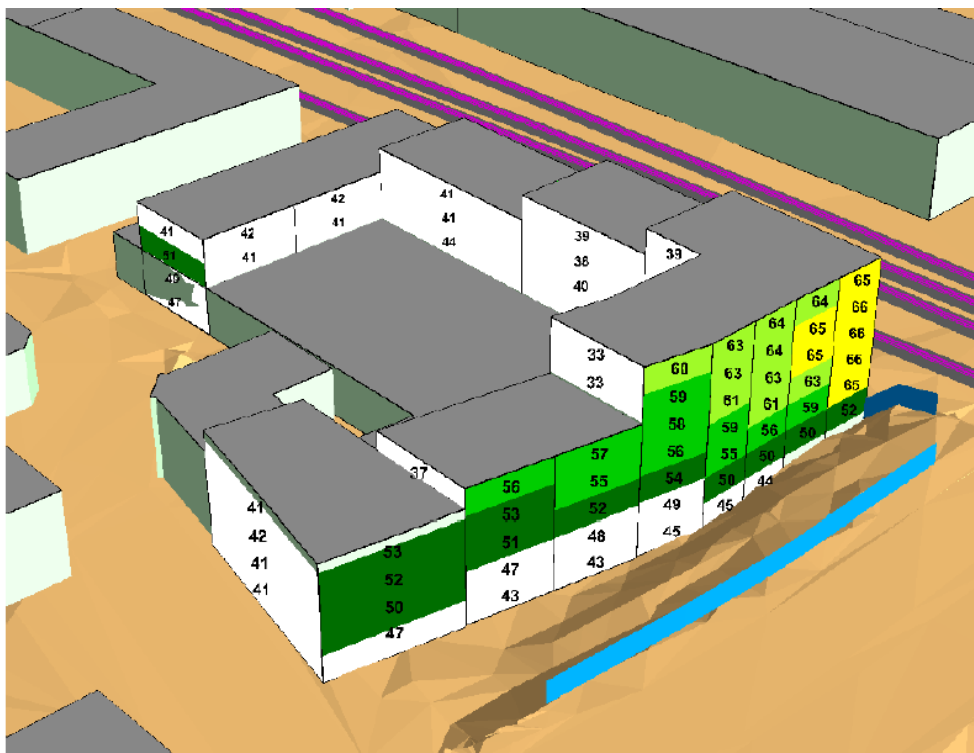
Støjbelastning fra vejstøj på friarealer. Alle arealer er belastet under grænseværdien.

Støj fra jernbanetrafik

Den beregnede jernbanestøj på bygningernes facader og mulige opholdsarealer er beregnet under forudsætning af etablering af 2,5 meter høje støjskærme mod banen for at nedbringe støjen på de udendørs opholdsarealer. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for jernbanestøj på L_{den} 64 dB er overskredet på hele den nordlige facade visse steder op til 72 dB.



Støjbelastning fra jernbanetrafik på den nordvendte facade. Gul og orange farve betyder overskridelse af den vejledende grænseværdi på L_{den} 64 dB



Støjbelastning fra jernbanetrafik på den østvendte facade. Gul farve betyder overskridelse af den vejledende grænseværdi på L_{den} 64 dB

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for jernbanestøj på L_{den} 64 dB overholdes for alle opholdsarealer på terræn omkring bebyggelse og ovenpå P-kælderanlægget.



Støjbelastning fra jernbanestøj på friarealer. Alle arealer er belastet under grænseværdien.

Vibrationer fra jernbanen

Umiddelbart nord for planområdet ligger jernbanen, hvor der kører S-tog, fjern- og godstog, til og fra København.

Togdriften på jernbaneterrænet kan forårsage vibrationer ind i lokalplanområdet. Ifølge miljøstyrelsens vejledning anbefales en mindsteafstand på 50 m fra jernbaner, hvor der forekommer mere end 10 tog pr. døgn, for at undgå vibrationsgener. Bygningerne skal sikres mod vibrationer, da de står tættere på sporet end miljøstyrelsens vejledende 50 m. Nærmeste facader vil være ca. 10 m fra nærmeste fjerntogsspormidte.

Støj og vibrationspåvirkningen fra jernbanen måles ved realisering af den planlagte boligbebyggelse og tilhørende udearealer. De nødvendige foranstaltninger, der skal sikre, at de vejledende grænseværdier ikke overskrides, skal etableres.

Inden ibrugtagning af boligerne skal der udarbejdes en vibrationsberegning, der viser, at komfortniveauet i alle boligerne er acceptabelt, og ingen steder vil overskride de opstillede krav. Det vurderes ligeledes, at der ingen steder er risiko for gener fra strukturlyd, og at vibrationsniveauet er markant under niveauet for bygningsskadelige vibrationer.

Skyggeforhold

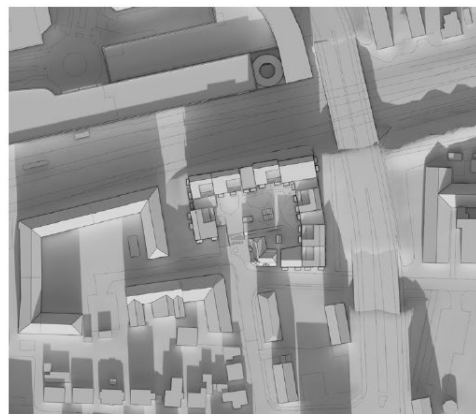
Den fremtidige bebyggelse bliver otte etager på det højeste sted. Den øgede bygningsmasse vil ændre på lys- og skyggeforhold i nærområdet.

Der er som led i lokalplanudviklingen udarbejdet skyggediagrammer, som illustrerer konsekvenserne af lokalplanforslaget. Skyggeforholdene er belyst gennem en serie skyggediagrammer for sommer- og vintersolhvervs- og jævndøgn ved fire klokkeslæt for den kommende bygningsmasse.

Vintersolhverv – 22. december:



22. december kl.9



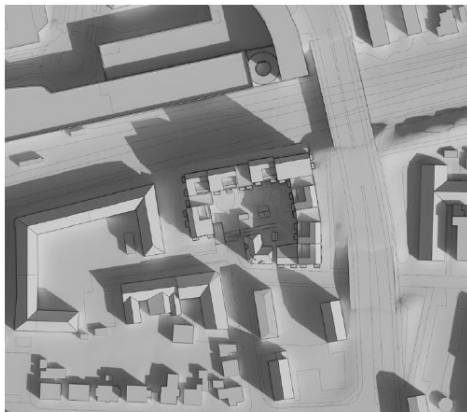
22. december kl.12



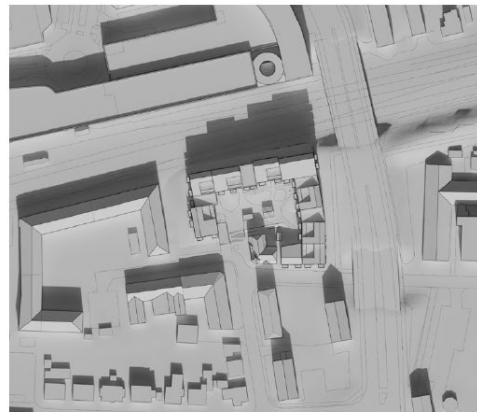
22. december kl.15

Skygger på nærliggende boligbebyggelserne vil være begrænset til formiddags- og eftermiddagstimerne, hvor solen om vinteren står lavt. Skygge vil selv på årets korteste dag hovedsageligt falde på jernbaneterrænet.

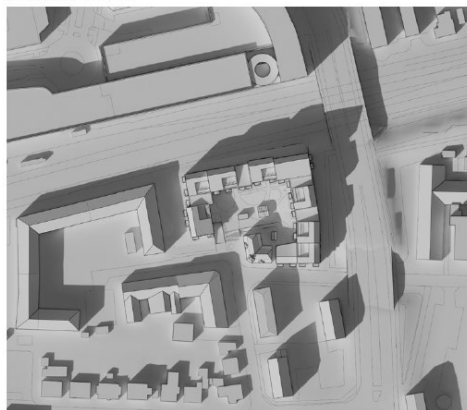
Forårsjævndøgn – 20 marts/september:



20. marts kl.9



20. marts kl.12

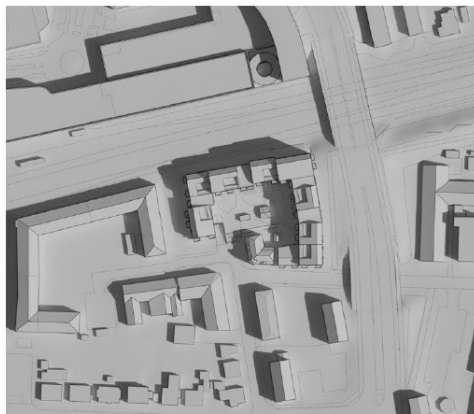


20. marts kl.15

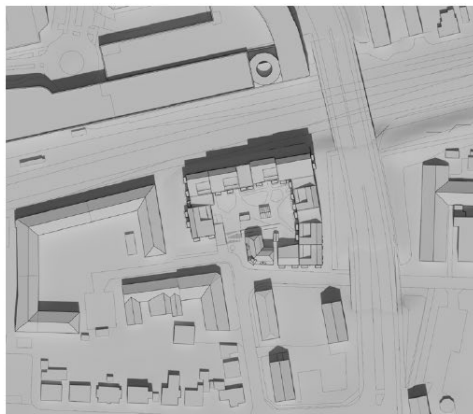
I de lyse måneder fra marts til oktober er skyggerne forholdsvis korte og vil kun meget tidligt om morgen ramme den vestlige nabo på Tunnelvej. Ingen andre boligbebyggelser vil i løbet af dagen blive påvirket af skygge fra den

planlagte bebyggelse. Boligområdet langs Gerdasvej vil sent om eftermiddagen kunne rammes af skyggen fra byggeriets højeste dele

Sommersolhverv – 21. juni:



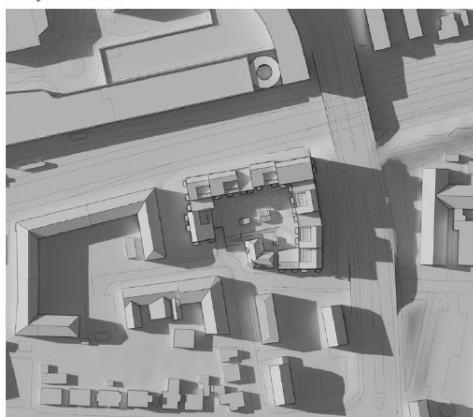
21. juni kl.9



21. juni kl.12



21. juni kl.15



21. juni kl.18

Om sommeren vil der ikke være tale om skyggegener i løbet af dagen, kun ved den allerseneste aftensol vil boligbebyggelser i Søndervangskvarteret opleve at solen står bag de højeste dele af ny bebyggelse. På dette tidspunkt er alle skygger dog lange og de fleste friarealer vil under alle omstændigheder ligge i skygge.

Samlet set vurderes påvirkningerne fra skygger fra ny bebyggelse at være ubetydelig, og begrænset til vinterhalvåret og morgen- og aftentimer i sommerhalvåret.

Indblik

Det er vurderingen, at nyt byggeri som vist i lokalplanen ikke vil medføre væsentlige indbliksgener for de omkringliggende bebyggelser. De vestlige bygningsafsnit vil komme til at ligge tættest på eksisterende Tunnelvejsbebyggelsen. Der vil her være 16-19 m afstand mellem modstående facader. Byggeriet er dog her i begrænset højde (3 henholdsvis 4 bolig etager ovenpå parkeringsanlægget, der dette sted vil være en høj kælder. Der vil ikke forventeligt være en fornemmelse af at nogle kigger på dig ovenfra.

Indblik er i høj grad følelsen af at andre kigger med – altså om man kan se andres øjne. En sådan afstand er typisk 15-20 m og forudsætter frit sigt mellem vinduer. Fornemmelsen forstærkes, hvis der er placeret vinduer højere end ens egen position idet det kan skabe fornemmelse af overvågning.

De højeste dele af ny bebyggelse ligger i det nordøstlige hjørne og har langt til andre boligbebyggelser. Nærmeste boligfacade er på buen på Østbrovej med en afstand på ca. 40 m mellem modstående facader. Buens endegavl er dog vinduesløs og indblik kan ikke finde sted.

Internt mellem bebyggelser på lokalplanens område optræder der modstående facader mellem ny bebyggelse og den eksisterende bebyggelse Kærmindevej 5. Her vil afstanden være ca. 20 m og indblik vurderes heller ikke her at være problematisk.

Jordforurening

Der er ikke kortlagt forurening indenfor lokalplanens område eller i nærområdet.

Området ligger i byzone og er områdeklassificeret. Den øverste jord kan derfor forventes at være lettere forurenede. Flytning af jord fra områdeklassificerede arealer skal anmeldes og normalt analyseres forud for flytningen.

Hvis der i forbindelse med bygge- og anlægsarbejde konstateres yderligere tegn på jordforurening, skal Glostrup Kommune straks kontaktes inden arbejdet kan forsættes.

Grundvand og nedsivning af regnvand

I Glostrup er grundvandet fra naturens side ikke særligt godt beskyttet, hvilket gør det sårbart. Lokalplanområdet ligger inden for et indvindingsopland for alment drikkevand. Det gør det vigtigt at forebygge forurening.

Afvanding og nedsivning fra særligt parkerings- og kørearealer skal ske under hensyn til grundvand og nærliggende recipienter. Derfor kræver det tilslutning fra Glostrup Kommune at nedsive overfladevand.

Natura 2000 og Bilag IV-arter

Kommunen må ikke vedtage planer, der kan skade arter eller naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder, eller yngle- og rastekområder for arter på EU's habitatdirektivs bilag IV, jf. Bekendtgørelse om administration af planloven i forbindelse med internationale beskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (nr. 1595 af 6. december 2018). Alle planer og projekter skal derfor vurderes i forhold til, om de kan skade Natura 2000-områder eller strengt beskyttede arter på direktivets bilag IV.

Natura 2000:

Det aktuelle planområde er udbygget byzone og nærmeste Natura 2000-område ligger mere end 8 km væk. Glostrup Kommune vurderer på den baggrund, at lokalplanen ikke vil påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder.

Det vurderes, at lokalplanen ikke vil påvirke udpegningsgrundlaget for dette eller andre Natura 2000-områder.

Bilag IV-arter:

Området indeholder enkeltstående (haveagtige) træer og et enkelt større buskads(vildnis).

Glostrup Kommune vurderer, at der ikke er væsentlige naturværdier i området og området tjener ikke som faunapassage eller yngle-/opholdstræer for flagermus.

På grund af lokalplanområdets karakter som bebygget areal samt parkeringsareal med spredt beplantning, ses der ikke at være relevante levesteder til de bilag IV-arter, som hidtil er registreret i Glostrup Kommune. Det vurderes derfor, at lokalplanen ikke vil skade beskyttede arter på direktivets bilag IV.

Lokalplanens forhold til anden planlægning

Fingerplan 2019

Fingerplan 2019 er et landsplandirektiv for Hovedstadsområdet. Kommunens planlægning må ikke stride imod bestemmelserne i Fingerplan 2019.

Fingerplan 2019 har til formål at sikre balance mellem byudviklingsinteresser og øvrige overordnede arealinteresser, herunder regionale hensyn.

Lokalplansområdet er omfattet af det såkaldte ydre storbyområde (by-fingre) i Fingerplanen. Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal som udgangspunkt foregå i den eksisterende byzone og med under hensyn til mulighederne for at styrke den kollektive trafik.

Lokalplanområdet ligger i eksisterende byzone i umiddelbar nærhed af Glostrup Station og udbygningen af lokalplanområdet opfylder således begge krav i Fingerplanen.

Kommuneplan 2013-2025 for Glostrup Kommune

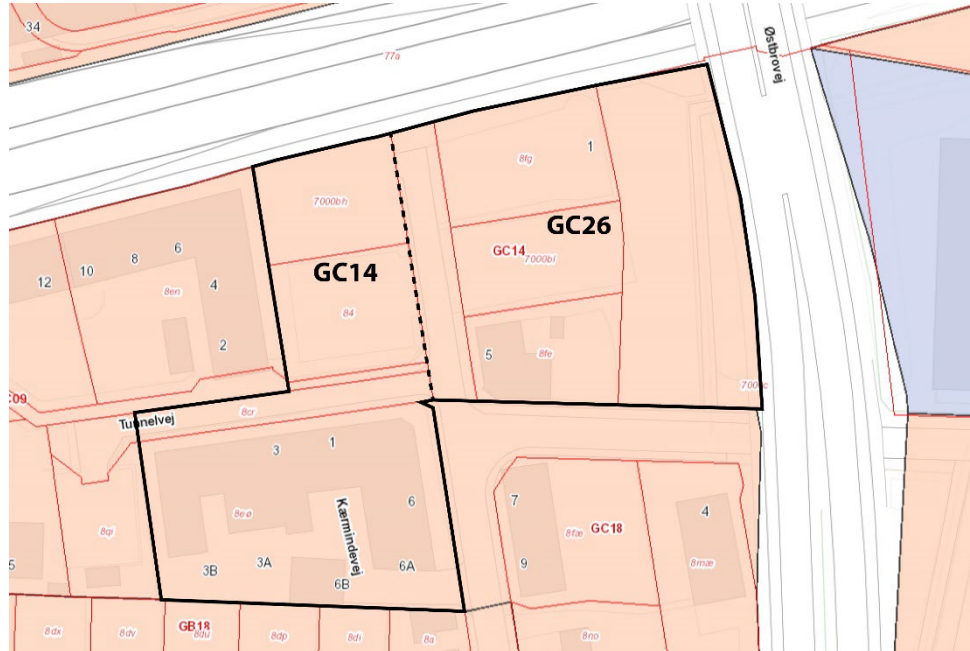
Lokalplanens område ligger indenfor kommuneplanens eksisterende rammeområde GC14 – Centerområde syd for banen ved Tunnelvej.

Lokalplanens indhold kan rummes indenfor rammeområdet anvendelsesbestemmer, men da lokalplanens mulighed i den østlige del af lokalplanområdet ikke er i overensstemmelse med de bygningsmæssige bestemmelser, der gælder for rammeområde GC14, er der udarbejdet et tillæg nr. 29 til Kommuneplan 2013-25, der fastlægger ændrede bygningsmæssige bestemmelser for et nyt rammeområde GC26.

De eksisterende rammebestemmelser fastlægger en maximal generel bygningshøjde på 4 etager med mulighed for at enkelte bygningsdele mod jernbanen opføres i 6 etager. Bebyggelsesprocenten er fastlagt til 110% for den enkelte ejendom dog sådan at den kan hæves til 160, hvis der etableres parkering i kælder.

Med lokalplanen muliggøres bebyggelse i indtil 8 etager i den østlige del af lokalplanområdet og bebyggelsesprocent vil for den østlige del isoleret set være 220%. Kommuneplantillægget fastlægger derfor at der i det nye rammeområde kan bygges indtil 8 etager og at bebyggelsesprocenten må hæves til 220% hvis der bygges parkering i kælder eller plint (delvis nedgravet).

Med kommuneplantillægget tilpasses den tilbageværende del af rammeområde GC14 idet der ikke længere vil være behov for at etablere bebyggelse i indtil 6 etager mod jernbanen.



Rammeområde GC14, med forslag til nyt udskilt rammeområde GC26.

Tillægget medfører ikke ændringer i de fastlagte anvendelseskategorier og er dermed i overensstemmelse med kommuneplanens hovedstruktur.

Kommuneplantillæg nr. 29 til Kommuneplan 2013-2025:

Ramme nr.:	GC14
Områdenavn:	Centerområde syd for banen ved Tunnelvej
Zonestatus:	Byzone
Generel anvendelse:	Blandet bolig og erhverv
Specifik anvendelse:	Område til offentlige formål, Butikker, Kontor- og serviceerhverv, Erhvervsområde, Boligområde
Områdets anvendelse:	Centerformål: dagligvare- og udvalgswarebutikker, liberalt erhverv samt boliger. Offentlige formål: administration, institutioner, parkering. Der kan i området etableres kontorer over 1.500 etagemeter, da området ligger indenfor det stationsnære kerneområde. Der kan nyopføres eller nyindrettes 250 m ² til detailhandel. Dagligvarebutikker må ikke overstige 250 m ² . Udvalgswarebutikker må ikke overstige 250 m ² .
Fremtidig zone	Byzone
Bebyggelsesprocent	110% beregnet ud fra den enkelte ejendom, parkeringsplint dog undtaget
Max etager/højde	4 etager/18 m
Notat	Bebyggelsesprocenten kan hæves til 160, hvis der etableres parkering i kælder eller plint. Parkerings- og kørearealer skal afvandes så der tages hensyn til grundvandet

Ramme nr.:	GC26
Områdenavn:	Centerområde langs Østbrovej
Zonestatus:	Byzone
Generel anvendelse:	Blandet bolig og erhverv
Specifik anvendelse:	Område til Butikker, Kontor- og serviceerhverv og Boligområde
Områdets anvendelse:	Centerformål: dagligvare- og udvalgswarebutikker, liberalt erhverv, café/restaurant samt boliger. Der kan i området etableres kontorer over 1.500 etagemeter, da området ligger indenfor det stationsnære kerneområde. Der kan nyopføres eller nyindrettes 250 m ² til detailhandel. Dagligvarebutikker må ikke overstige 250 m ² . Udvalgswarebutikker må ikke overstige 250 m ² .
Fremtidig zone	Byzone
Bebyggelsesprocent	110% beregnet ud fra den enkelte ejendom, parkeringsplint dog undtaget
Max etager/højde	8 etager/30 m
Notat	Bebyggelsesprocenten kan hæves til 220, hvis der etableres parkering i kælder eller plint. Parkerings- og kørearealer skal afvandes så der tages hensyn til grundvandet

Lokalplaner

Lokalplanområdet er omfattet af Lokalplan GL33. Denne lokalplan ophæves for det område, der er omfattet af Lokalplan GL34 med vedtagelse og bekendtgørelsen af lokalplanen.

Servitutter og deklarationer

I forbindelse med udarbejdelsen af denne lokalplan er deklarationerne for ejendommene i lokalplanområdet blevet gennemgået. Et antal servitutter skal respekteres og må ikke aflyses. Disse drejer sig om afstand til jernbanens højspændingsanlæg, tilslutningspligt (fjernvarme), vedtægter, kældertrappe, fastlæggelse af lejekontrakter og byfornylsesbeslutning.

Der er en række deklarationer der er delvis i modstrid med bestemmelserne i denne lokalplan, men som dog samtidig skønnes forældede. Glostrup Kommune bør som høringsberettiget uafhængigt af denne lokalplan anmode Tinglysningsdommeren om at afløse følgende deklarationer i deres helhed for de nævnte matrikelnumre jf. § 20 i tinglysningsloven:

- Dekl. lyst den 11. april 1900. Dok om benyttelse mv. vejret mv. Vedr. matr.nr. 8fe og 8fg. **Afløses** for matr.nr. 8fe og 8fg.
- Dekl. lyst den 1. marts 1905. Dok om bebyggelse, benyttelse mv. vejret mv. Vedr. matr.nr. 8fg. **Afløses** for matr.nr. 8fg.
- Dekl. lyst den 11. november 1905. Dok om bebyggelse, benyttelse mv. vejret mv. Vedr. matr.nr. 8fe. **Afløses** for matr.nr. 8fe.
- Dekl. lyst den 20. oktober 1959. Dok om fælles brandmur/gavl. Vedr. matr.nr. 8fg. **Afløses** for matr.nr. 8fg.

Ledninger

En kloakledning er placeret under den nuværende Kærmindevej og gennemskærer lokalplanområdet nord-syd. Ledningen er en Ø1400 hovedkloakledning, der forbinder Glostrup Kommune nord-syd. Ledningens overside ligger ca. 1,8 m under terræn. Denne ledning skal respekteres og nyt byggeri må ikke hindre adgang til ledningen. Dette vil betyde at nyt byggeri skal indrettes så gulvet i parkeringsanlægget umiddelbart over ledningen fx indrettes med plader eller elementer, der kan løftes af for at skaffe adgang til ledningen.

Overbygning af ledningsanlægget skal aftales med Glostrup Forsyning og det kan forventes at Glostrup Forsyning kræver tinglysning af vilkår for hvordan overbygning udføres og adgang til ledningen sikres.

Varmeforsyning

Lokalplanområdet er udlagt til fjernvarme.

Vandforsyning

Lokalplanområdet vandforsynes fra Glostrup Forsyning

Regnvand

Det kræver tilladelse at tilslutte regnvand fra tag og overflader til den offentlige kloak. For at undgå overløb i kloakken er retten til at aflede regnvand begrænset. Afledningsretten afhænger af grundens arealanvendelse og er fastsat i Glostrup Kommunes spildevandsplan.

Lokalplanen fastlægger ikke egentlige retningslinjer for udførelse af klimatilpasning, da dette håndteres separat gennem Glostrup Kommunes administration af spildevandsplanen.

Museumsloven

Hvis der under jordarbejder findes spor af fortidsminder, skal arbejdet standses og anmeldes til Museum for Astronomi, Nyere tid, Arkæologi, Antikvarisk enhed, Kroppedals Allé, 2630 Tåstrup (Bekendtgørelse af museumsloven – lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, § 27 stk. 2). Oplysninger kan evt. indhentes på Museet inden arbejdet påbegyndes.

Miljøvurdering

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer (Lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023) har myndigheder pligt til at miljøvurdere planer og programmer, der fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der kan have væsentlig indvirkning på miljøet.

Med henblik på at afklare, om det er nødvendigt at foretage en miljøvurdering, har Glostrup Kommune udarbejdet en indledende miljøscreening. På grundlag af screeningen har kommunen vurderet, at der skal tilvejebringes en miljøvurdering for at de miljømæssige konsekvenser af lokalplanen kan undersøges tilstrækkeligt. Dette på trods af, at det er vurderingen, at den udvikling i området som lokalplanen giver mulighed for ikke isoleret set i kræver en miljørapport.

Særligt trafikforholdene og den afledte støjkonsekvens har imidlertid en karakter, som tilsammen retfærdiggør, at der gennemføres en egentlig miljøvurdering.

Eksterne parter og myndigheder har været inviteret til at afgrænse undersøgelsesfeltet for miljøvurderingen. Miljøvurderingens anbefalinger er efterfølgende indarbejdet i lokalplanforslaget. Dette gælder særligt lokalplanens bestemmelser om placering af støjskærme

Miljørapporten ligger herud over som et selvstændigt dokument med en uddybende vurdering af de miljømæssige konsekvenser af planlægningen.

Miljøvurderingen har været i offentlig høring parallelt med den offentlige høring af lokalplanen, så alle parter har haft mulighed for at danne sig et overblik over de planlagte muligheder og de miljømæssige konsekvenser heraf.

Sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen

I juni 2024 blev forslag til Lokalplan GL34 for et etageboligprojekt på Kærmindevej offentliggjort. Forslaget til lokalplan med tilhørende miljøvurdering har været i offentlig høring i perioden fra den 26. juni 2024 til den 4. september 2024.

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

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

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

1 - Integration af miljøhensyn

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

Planområdet består af et næsten ubebygget parkeringsareal umiddelbart op ad Vestbanen i Glostrup. Arealet kan med den nye planlægning omdannes til en boligkarré med høj bebyggelse ud mod banen. Nedlæggelsen af parkeringsarealet betyder færre pladser til rådighed for de eksisterende boliger udenfor arealet og dermed en nødvendig opmærksomhed på hvordan der i det omliggende nærområde sikres tilstrækkelig parkering.

De høje dele af en kommende ny bebyggelse vil kunne belaste følsomme naboområder ved visuel påvirkning, indkig og skygge. Derfor er placeringen af bebyggelses høje dele indarbejdet på baggrund af skyggediagrammer, så gennem minimeres. Ligeledes er der arbejdet med afstandsforhold mellem dels bebyggelser i sædvanlig bygningshøjde (3-4 etager) og dels mellem

lave bygningstyper og de høje bygningstyper, der introduceres med den nye planlægning.

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

Etablering af en boligkarré på Kærmindevejsgrunden forventes at medføre følgende virkninger på miljøet:

- Den største påvirkning ved etablering af en boligkarré på arealet vurderes at være reduceret lokal parkeringskapacitet. Reduktionen vurderes at bevirke en "*moderat negativ*" påvirkning af det omgivende område.
- Trafikale konsekvenser og støjbelastninger ved gennemførelse af projektet vurderes at bevirke en "*begrænset*" påvirkning af det omgivende område.
- Støjbelastning af nye boliger vurderes at være "*marginal*" hvis der placeres støjskærm mod jernbanen og mod Østbrovej.
- Skygge- og indkigsgener vurderes at være "*uvæsentlige*".

2 - Høringssvar

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

Der er ikke modtaget bemærkninger til miljørapportens indhold. Der er derimod modtaget talrige bemærkninger til det planlagte byggeri og især til nedlæggelse af den eksisterende p-plads. I forbindelse med vedtagelse af lokalplanen er der indarbejdet et krav om afskærmende beplantning mod nabobebyggelse samt krav om nedgravede affaldsbeholdere.

3 - Alternativer

I miljørapporten er ikke omtalt et egentligt 0-alternativ, hvor miljøpåvirkningerne ved ikke at vedtage en lokalplan/et kommuneplantillæg fastlægges. Der er dog vurderet den situation, at området i stedet kunne udbygges med yderligere parkering svarende til den gældende lokalplan (p-hus i to etager). Et p-hus indenfor området er ikke støjfølsom anvendelse og den eksisterende vej- og jernbanestøj vil ikke have betydning herfor. Men hvis områdets parkeringskapacitet udbygges, vil den yderligere trafik til et sådan anlæg skabe mere trafikstøj på de lokale veje – særligt Kærmindevej. En sådan potentiel stigning i trafik og dermed trafikstøj på de lokale veje er ikke undersøgt yderligere, men vurderes at være af mindre betydning.

4 - Overvågning

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

Udbygning af området som vist i Lokalplan GL34 vil være underlagt de sædvanlige myndighedsmæssige procedurer i medfør af anden lovgivning end Planloven. Der vil derfor som en naturlig del af opførelse og drift af den ny bebyggelse finde miljømæssig overvågning sted.

Tilladelse fra andre myndigheder

Lokalplanen udlægger byggefeltet i umiddelbar nærhed af jernbanespor og kørestrømsanlæg. Et byggeprojekt vil skulle godkendes af Banedanmark med hensyn til udførelse af fundamenter, afgravningsprofiler og jording af byggeriets metaldele samt ligeledes godkendelse af procedure for samt af-skærmning i byggefasen.

Lokalplanen er udført i overensstemmelse med deklaration af 18. august 1989 om minimumsafstand til jernbanens højspændingsanlæg.

Ekspropriation til virkeliggørelse af en lokalplan

Kommunalbestyrelsen kan i medfør af § 47, stk. 1 i Planloven ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriation vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af en lokalplan eller byplanvedtægt og for varetagelsen af almene samfundsinteresser.

Ekspropriation efter planloven kan ske under opfyldelse af en række betingelser. Det er kommunalbestyrelsen, der kan beslutte at ekspropriere i medfør af en lokalplan inden for en frist på maksimalt 5 år fra den endelige lokalplans offentliggørelse. Ved ekspropriationssagens gennemførelse skal kommunalbestyrelsen følge de processuelle regler for ekspropriation i vejlovens §§ 99-102.

Uddybende beskrivelse af betingelser for ekspropriation og processuelle regler for ekspropriation fremgår af Erhvervsstyrelsens vejledning om ekspropriation efter Planloven og Vejdirektoratets vejledning om ekspropriation efter Vejloven.

LOKALPLANENS BESTEMMELSER

Lokalplan GL34

For et etageboligprojekt på Kærmindevej

I henhold til Planloven (Lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020) fastsættes hermed følgende bestemmelser for det i pkt. 2 nævnte område.

1. Lokalplanens formål

1.1 Det er lokalplanens formål:

- at give mulighed for etablering af etageboligbebyggelse i 2-8 etager,
- at sikre bevaring af den eksisterende ejendom Kærmindevej 5,
- at sikre at ny bebyggelses højde aftrappes mod de tilstødende ejendomme,
- at fastlægge krav til bebyggelsens udtryk så der gennem facadedetaljering skabes et levende, varieret og attraktivt bygningsudtryk med bygningsmæssig sammenhæng med den eksisterende bebyggelse,
- at sikre tilstrækkelig parkeringskapacitet for områdets bebyggelse,
- at sikre at der etableres tilstrækkeligt friareal, herunder på overfladen af et parkeringsanlæg samt at friarealet får attraktive adgangsforhold fra Kærmindevej,
- at sikre mulighed for etablering af støjafskærmning mod jernbanen og Østbrovej.

2. Lokalplanens område

2.1 Lokalplanområdet afgrænses som vist på Kortbilag 1 og omfatter ejendommene 8fe, 8fg, 84 samt vejarealerne 7000bh, 7000bl samt del af 7000c, alle Glostrup By, Glostrup, samt alle parceller, der efter den 15. februar 2024 udstykkes fra de nævnte ejendomme og vejarealer.

2.2 Området ligger i byzone

3. Områdets anvendelse

3.1 Der må inden for lokalplanområdet etableres etageboliger i form af familieboliger samt fælleshus og parkeringsanlæg til boligerne. Der må herudover i stueetagen mod Ørnebjergvej ligeledes etableres liberale erhverv samt serviceerhverv som restauration, café og lignende.

3.2 Boliger mod jernbanen må ikke være placeret i terræn, men skal placeres hævet over terræn enten som overliggende etage eller på plint over p-anlægget.

Generelt:

3.3 Der må indenfor lokalplanens område ikke etableres spillehaller eller anden form for gevinstgivende virksomhed med udbetaling af kontante præmier.

3.4 Indenfor området kan der efter kommunalbestyrelsens nærmere godkendelse opføres de tekniske anlæg (energi, vand, tele, netværk, signalstyring og lignende), der måtte være nødvendige for at sikre områdets forsyning under forudsætning af, at disse bygningers ydre harmonerer med omgivelserne. Inden for lokalplanområdet må der ikke opstilles større markante master til telekommunikation eller lignende.

Note: *Der henvises i øvrigt til Glostrup Kommunes retningslinjer for placering af mindre tekniske anlæg til et områdes forsyning (energi, vand, vindmøller, tele, netværk, signalstyring og lignende).*

4. Udstykninger

4.1 Der må gennemføres arealsammenlægninger og arealoverførsler i princippet som vist på Kortbilag 3.

5. Vej-, adgangs- og parkeringsforhold

5.1 Vejadgang til området skal ske fra Kærmindevej/Tunnelvej som vist på Kortbilag 2. Der skal etableres en adgang for gående via et trappe-/rampeanlæg til bebyggelsens indvendige gårdrum. Trappeanlægget skal ligge i forlængelse af Kærmindevej.

5.2 Der skal sikres areal til brandredningsveje til det indvendige gårdrum samt til facaden langs Østbrovej som vist på Kortbilag 2. Østbrovejs jordskråning må bearbejdes, så der opnås en hensigtsmæssig redningsvej. Skråningen må dog ikke afgraves i forhold til det nuværende skråningsanlæg.

5.3 Den eksisterende stiforbindelse mellem Ørnebjergvej og Østbrovej fastholdes som gangsti – som vist på Kortbilag 2.

5.4 Nedgravede parkeringsanlæg må etableres indenfor Østbrovejs skråningslinje, som vist på Kortbilag 2 så længe stabiliteten af jordskråningen sikres.

5.5 P-pladser skal etableres som parkeringskælder eller som parkeringsplint udformet efter følgende overordnede retningslinjer:

- Alle opgange/elevatorer skal have direkte adgang til p-kælderen.
- P-kælderens udvendige overside må maksimalt være 1,5 m over det omgivende terræn (Kærmindevej). Hertil kan der etableres en murkrone/fasthegn hvis overside maksimalt må være 2,0 m. over fortovet på Kærmindevej.
- P-kælderens rampeanlæg skal udformes med mindst 5 m forklæde (flad tilkørsel) inden offentligt fortov/vejareal.
- Ramper i parkeringsanlægget må maksimal gives en hældning på 120 ‰.
- Alle manøvrearealer skal være min. 7 m brede og uden forhindringer – altså ingen betonpiller, elevatorskakte og lignende i manøvrearealet. Ved udformning af skråparkering kan manøvrearealer reduceres til 5,8 m. Interne veje i kælderen skal overholde normale kørekurver med 50 cm frirum til hver side.
- P-pladser skal være min. 2,6 x 5 m – også mellem bærende konstruktioner. Ved udformning af skråparkering kan nettobredden på parkeringsbåsene reduceres til 2,4 m og der kan tillades enkelte båse (max 6 stk.) med en bredde på 2,2 m eller en længde ned til 4,5 m. Disse mindre båse vil kunne anvendes af mindre køretøjer.

5.6 Der skal udlægges og anlægges parkeringspladser iht. Glostrup Kommunes parkeringsnormer 2019:

- 0,8 p-plads pr. bolig
- 1 p-plads pr. 75 m² kontor
- 1 p-plads pr. 13 m² serveringsareal i restaurant/café

Der må reduceres i parkeringskravet iht. regler om dobbeltudnyttelse som anvist i Glostrup Kommunes parkeringsnorm af 2019 m. tillæg – som beskrevet i Bilag 5.

5.7 P-pladser må reserveres til handicappladser, men må herudover ikke reserveres til specifikke brugere eller formål og p-pladser indenfor lokalplanområdet skal udgøre en samlet parkeringskapacitet.

Note: *P-pladser må reguleres gennem tidsbegrænsning, nummerpladebetalingsanlæg, bruger-/ beboerlicenser eller andet, men må ikke ved skiltning reserveres specifikt til bestemte brugergrupper.*

- 5.8** P-pladserne må ikke gøres til genstand for selvstændig erhvervsmæssig udleje og skal til enhver tid være til rådighed som en samlet parkeringskapacitet for lokalplanområdets brugere.
- 5.9** Der skal anlægges 3 handicappladser til alm. biler (3,6 x 5,1 m) og 4 handicappladser til kassebiler (4,6 x 9,1 m). Handicapparkering tæller med i den samlede parkeringskapacitet. Der skal sikres afsnit i p-kælderen til de 4 handicap-kassebiler.
- 5.10** Der skal anlægges parkering for cykler iht. Glostrup Kommunes parkeringsnormer 2019:
- 2,5 plads pr. etagebolig
 - 1 plads pr. 40 m² kontor/liberalt erhverv
 - 1 plads pr. 10 siddepladser i restaurant/café
- 5.11** Minimum 40 % af cykel-p-pladserne skal etableres overdækkede.
- 5.12** Hvis der placeres nedgravede affaldsløsninger mellem vej og hus skal der sikres en stiforbindelse svarende til en fortovsbredde bag molokanlægget, så gående på fortovet kan passere via den interne forbindelsessti ved tømning af affaldsanlægget. Det skal ligeledes sikres, at en renovationsbil vil kunne holde på Tunnelvej uden at spærre denne.

6. Bevaring af bebyggelse

- 6.1** Facader og tag af Kærmindevej 5 udpeges som bevaringsværdig med hensyn til såvel udformning som materialer. Renoveringer må ikke tilsløre eller skjule detaljer i facaden såsom gesimser, karnapper m.v.
- 6.2** Hvis det på grund af brand eller lignende bliver nødvendigt at nedrive bevaringsværdig bebyggelse, skal bebyggelsen genopføres som oprindeligt. Det betyder, at facader og tag ved genopførelse gives samme arkitektoniske udformning, materialer, orientering og detaljering som oprindeligt.
- 6.3** Nyopført bebyggelse, der erstatter bevaringsværdig bebyggelse vil få status som bevaringsværdig bebyggelse.

7. Bebyggelsens omfang og placering

- 7.1** Inden for lokalplanområdet må den samlede bebyggelsesprocent ikke overstige 190%.
- 7.2** Ny bebyggelse må kun opføres indenfor de på Kortbilag 4 viste byggefeltet og gives et maksimalt etageantal svarende til det anførte. Byggefelterne er adskilt af principielle opdelinger, der ikke er endeligt fastlagte, men som vil

skulle tilpasses det konkrete byggeri. De principielle opdelinger må således forskydes indtil 2 m fra den viste placering. Placeringen af de principielle opdelinger er vist på Kortbilag 4.

Note: Der skal gøres opmærksom på at ny bebyggelse ikke må risikere at blive sporbærende og der derfor ikke må graves tættere på nærmeste jernbane (spormidte) end et skråt dybdegrænseplan 1:3 (3 meter ud og 1 meter ned).

Blandt andet af denne årsag må en bygherre forvente at der skal optages dialog med Banedanmark om forskellige forhold i forbindelse med godkendelse af et byggeprojekt. Det kan ligeledes forventes at der skal indrettes en særlig fundamentsopbygning for at imødegå vibrationsoverførsel fra jernbanen til nye boliger og at byggeriets metaldele skal jordforbindes.

- 7.3** Boliger skal have en gennemsnitsstørrelse på min. 70 m².
 - 7.4** Alle lejligheder skal have dagslys fra to sider. Etværelses- og tovværelseslejligheder med et bruttoareal under 70 m² orienteret mod syd eller vest, må dog undtages fra kravet om dagslys fra to sider.
 - 7.5** Boligbebyggelse må maksimalt etableres med en husdybde på 13 m målt mellem modstående facadeysider.
 - 7.6** Trappe- og elevatorteknikhuse skal integreres i tagkonstruktionen.
 - 7.7** Der må i alle byggefelter etableres tagterrasser. Tagterrasser skal etableres integreret i tagkonstruktionen og må ikke etableres på flade tage. Tagterrasser regnes som en overliggende etage udover det etageantal, der er angivet på Kortbilag 4.
- Note: En tagterrasse regnes jf. bygningsreglementet som en etage idet der skal beregnes brandredning fra opholdsarealet på taget. Det vil sige at et byggefelt, der på Kortbilag 4 er angivet til 5 etager i byggesagsbehandlingsmæssig forstand er 6 etager. Dog sådan at den 6. etage ikke kan anvendes til andet end friareal/terrasse.*
- 7.8** Alle boliger skal have adgang til enten have/terrasse, tagterrasse eller altan.
 - 7.9** Altaner og lignende mindre fremspringende strukturer på overliggende etager må overskride byggefelterne.
 - 7.10** Altaner over færdselsarealer skal have en minimumsfrihøjde på 2,7 m. Altaner over brandredningsveje skal have en minimumsfrihøjde på 3,4 m

- 7.11** Der må placeres fællesaltaner på gårdsiden af byggeriet. Fællesaltaner må give adgang til indtil 4 lejligheder. Der skal som del af hver fællesaltan etableres et område, der kan benyttes som friareal for beboere med adgang fra altanen. Et sådant friareal skal være minimum 2 x 3 m og må ikke være del af det primære flugtvejsareal på fællesaltanen.
- 7.12** Værn på tagterrasser må gives en højde på op til 1,3 m og skal placeres med en højde på max. 30 cm over tagfladen.
- 7.13** Uden for byggefeltet kan der opføres mindre bygninger som skure og lignende på samlet i alt max. 50m².
- 7.14** Nyt byggeri må placeres over den eksisterende kloakledning (vist på Kortbilag 1). Der skal sikres adgang til kloakledningen dels gennem direkte adgang til parkeringsanlæggets gulvflade og ligeledes ved at etablere gulvkonstruktionen så denne forholdsvis let kan fjernes/løftes af.

8. Bebyggelsens ydre fremtræden

- 8.1** Bebyggelsens facader skal fremstå af tegl, teglskaller eller skærmtegl i rødlige, grålige farver samt sort. Der må til mindre partier og underopdelinger af facaden anvendes solceller, plademateriale/tyndplademetal samt lameller i metal og træ.
- 8.2** Bebyggelsens facader skal varieres mellem de forskellige byggefeltet så der anvendes forskelligt primært facadematerialer i hvert byggefelt. Der skal i den samlede bebyggelse vælges minimum tre forskellige farvenuancer af tegl som anvendes som forskellige primære facadematerialer. Facadevariation mellem de forskellige byggefeltet skal herud over sikres gennem forskelligt forbandt, mønstre mv. Bebyggelse i det enkelte byggefelt skal have den samme facaderytme i form af vinduers placering, altaner eller anden detaljering.
- 8.3** Bygninger med mere end 4 etager skal udføres, så stueetagen markeres som en særlig etage. Bygningen skal på den måde fremstå med en markeret basis ved valg af et facademateriale og/eller udførelse, der markerer stueetagen i forhold til overliggende etager.

Note: Markering af stueetagen skal være så denne opnår et tydeligt anderledes udtryk end overliggende etager. Markeringen kan være med et farveskift eller et materialeskift.

- 8.4** Mindre bygningsdele som indgangspartier og lignende skal markeres og må derfor ud over de i pkt. 8.2 nævnte materialer ligeledes opføres i glas eller inddækkes i metal såsom zink, kobber eller tilsvarende.

- 8.5** Generelt i bebyggelsen må der anvendes russervinduer for at sikre at støjkrav på facaden og indendørs opholdsrum kan overholdes.
- 8.6** Tage skal udføres som saddeltage (symmetriske eller asymmetriske) med en hældning større end 15°. Enkelte bygningsafsnit, som markeret med "F" på Kortbilag 4, må etableres med flade tage.
- 8.7** Tage skal udføres i tegl eller skifer. Flade tage skal udføres som sedumtag. Til facade- og tagbeklædning må ikke benyttes reflekterende materialer, som kan give anledning til væsentlige gener for omgivelserne.
- 8.8** Tagterrasser skal nedfældes i tagkonstruktionen og skal med det primære materiale fremstå med et dæk af træ, fliser, betonklinker eller lignende.
- 8.9** Der kan til tagbeklædning eller i facaden anvendes solenergianlæg - herunder eksempelvis solceller, solfangere mv. Disse elementer skal integreres som en del af arkitekturen. Solcellepaneler skal sikres mod blændingsgener for naboer, genboer og forbipasserende på terræn, enten ved det specifikke panelvalg eller ved supplerende foranstaltninger.
- 8.10** Ventilationsanlæg skal integreres i tagkonstruktionen. Tagfladen må kun gennembrydes af afkast eller tilsvarende åbninger.
- 8.11** Elevatortårne og trapper skal integreres i bebyggelsens arkitektur og må ikke være placeret udenpå den egentlige facade.
- 8.12** Der må ikke opsættes udendørs antenner, herunder paraboler, hverken på bygninger eller master, der er synlig fra offentlig vej.
- 8.13** Skiltning må ikke indeholde belysning eller bevægelse, der kan give gener for nabobebyggelser.

9. Ubebyggede arealer og hegning

- 9.1** Til nye boliger skal der etableres opholdsarealer svarende til 30 % af bolig-etagearealet. Til opholdsarealet medregnes gårdrum, omliggende havearealer, tagterrasser, altaner samt friarealer på fælles adgangsaltaner.

Note: *Støjniveauerne på altaner skal beregnes uden natbidrag, da altaner ikke forventes brugt som friareal i nattetimerne.*

- 9.2** Der skal etableres støjhegn mod jernbanen og mod Østbrovej i det omfang et byggeprojekt forudsætter arealer mod jernbanen og mod Østbrovej

anvendt som friarealer. Støjhegnet skal placeres i respekt for de eksisterende vejtræer langs Østbrovej.

- 9.3** Der skal fastholdes/etableres et 2,5 m bredt afskærmende beplantningsbælte langs lokalplanområdets vestlige rand, som vist på Kortbilag 4.
- 9.4** Hegn i forbindelse med private bolighaver/terrasser skal etableres som hæk.
- 9.5** Der skal etableres min. 5% af lokalplanens område (min. 280 m²) som "vild" og så vidt muligt uplejet natur, hvor der opnås en høj grad af bynatur/biodiversitet. Arealet må placeres som afskærmende beplantning.
- 9.6** Støjskærme skal etableres så de kan forventes dækket af beplantning.
- 9.7** Friarealer over parkeringsanlægget skal indrettes med minimum 20% beplantninger og bede. Der skal etableres tilstrækkeligt jorddække/vandingsforhold til at beplantning kan trives.
- 9.8** Udendørs belysning må ikke blænde eller være til væsentlig gene for omgivelserne.
- 9.9** Affaldsløsninger skal placeres på egen grund som nedgravede løsninger – dog med undtagelse af storskrald). Affaldsløsninger skal overholde Glostrup Kommunes retningslinjer for affaldsøer og affaldsskure af oktober 2023.
- 9.10** Der skal sikres areal, hvor en renovationsvogn har adgang til storskraldsfaciliteter, så genen for færdsel på offentlig vej reduceres.
- 9.11** Nedgravede affaldsløsninger som molokker skal placeres, så de kan tømmes uden at bringe gående på fortovet i fare. Bag de nedgravede beholdere skal der derfor være passage svarende til et fortov.
- 9.12** Affaldet skal sorteres i flere typer og det daglige affald skal kunne afleveres samme sted. Materiel til sortering af affald skal placeres hensigtsmæssigt på egen matrikel, hvor de er let tilgængelige for området beboere. Affaldsløsningerne skal overholde Glostrup Kommunes retningslinjer for affaldsøer og affaldsskure af oktober 2023.

Note: Det må forventes, at indretning af affaldsløsninger med tiden vil kræve ændringer og opdateringer i forhold til ny teknologi og nye regler/lovgivning.

10. Regnvand, spildevand og grundvand

- 10.1** Kloakering i forbindelse med bebyggelse eller omlægning af belagte arealer skal udføres med separate regnvandsledninger frem til det offentlige tilslutningspunkt.
- 10.2** Regnvand fra tag og overflader (befæstede arealer) skal ledes til lokale forsinkede anlæg inden tilslutning til regnvandskloak.
- 10.3** I lokalplanen skal regnvandsanlæg dimensioneres, så afledningsretten for arealet ikke overskrides.

Note: Afledningsretten såvel som retningslinjer for dimensionering af forsinkende anlæg på den enkelte ejendom er fastlagt i Glostrup Kommunes spildevandsplan.

- 10.4** Anlæg til forsinkelse af regnvand skal udføres med overløb til offentlig kloak. Ny bebyggelse skal indrettes, så eventuelt overløb gør mindst muligt skade og vandet hindres adgang til vitale bygningsdele eller opbevarede værdier.

11. Støjforhold for ny bebyggelse

- 11.1** Det konstante indendørs støjniveau fra trafikstøj i boliger må ikke overstige L_{den} 33 dB, målt med lukkede vinduer og døre og med åbne udeluftventiler.
- 11.2** Det konstante indendørs støjniveau, som skyldes vejtrafikstøj i sove- og opholdsrum må ikke overstige L_{den} 46 dB med åbent vindue. Det konstante indendørs støjniveau, som skyldes jernbanestøj i sove- og opholdsrum må ikke overstige L_{den} 52 dB med åbent vindue. Åbningsarealet af vinduer skal være min. 0,35 m².
- 11.3** Det konstante udendørs støjniveau, som vejtrafikstøj påfører opholdsarealer må ikke overstige L_{den} 58 dB. Det konstante udendørs støjniveau, som jernbanestøj påfører opholdsarealer må ikke overstige L_{den} 64 dB. For facader mod jernbanen og Østbrovej må de indendørs grænseværdier kunne overholdes alene ved brug af en teknisk løsning, der sikrer den nødvendige udluftning ("russervinduer").

12. Forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse

Ny bebyggelse må ikke uden kommunalbestyrelses tilladelse tages i brug før:

- 12.1** – det kan godtgøres, at støjniveauet på bebyggelsens friarealer og indendørs arealer overholder følgende grænseværdier for trafikstøj målt i Lden (dB):
- Støjniveau på udendørs opholds- og friarealer i forbindelse med boliger: 58 (dB) for vejtrafikstøj og 64 (dB) for jernbanestøj,
 - Indendørs støjniveau i boligers opholdsrum med delvist åbne vinduer (0,35 m²): 46 (dB) for vejtrafikstøj og 52 (dB) for jernbanestøj.
 - Indendørs støjniveau i boligers opholdsrum med lukkede vinduer: 33 (dB)

For boligerne skal det være dokumenteret, at de er lydisoleret så godt, at de indendørs støjgrænser overholdes i alle sove- og opholdsrum. Dette skal eftervises for de boliger, der kan forventes at være de mest støjbelastede.

- 12.2** – det kan godtgøres, at krav til imødegåelse af vibrationer fra jernbanen kan overholdes,
- 12.3** - parkeringsarealer og øvrige ubebyggede arealer, herunder støjafskærmning for den pågældende bebyggelse er anlagt i overensstemmelse med bestemmelserne i afsnit 5,
- 12.4** – bebyggelsen er tilsluttet offentlig forsyning og at der er etableret affaldshåndtering.

13. Ophævelse af ældre byplanvedtægter/lokalplaner

Lokalplan GL33 af 9. maj 1978 ophæves for den del, der er omfattet af denne lokalplan.

14. Lokalplanens retsvirkninger

Efter kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse og offentliggørelse af lokalplanen må ejendomme, der er omfattet af planen, ifølge Planlovens § 18 kun udstykkes, bebygges eller i øvrigt anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv krav om etablering af de anlæg m.v., der er indeholdt i planen.

Kommunalbestyrelsen kan meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved en ny lokalplan.

Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen, jf. § 18 i Planloven.

Vedtagelsespåtegning

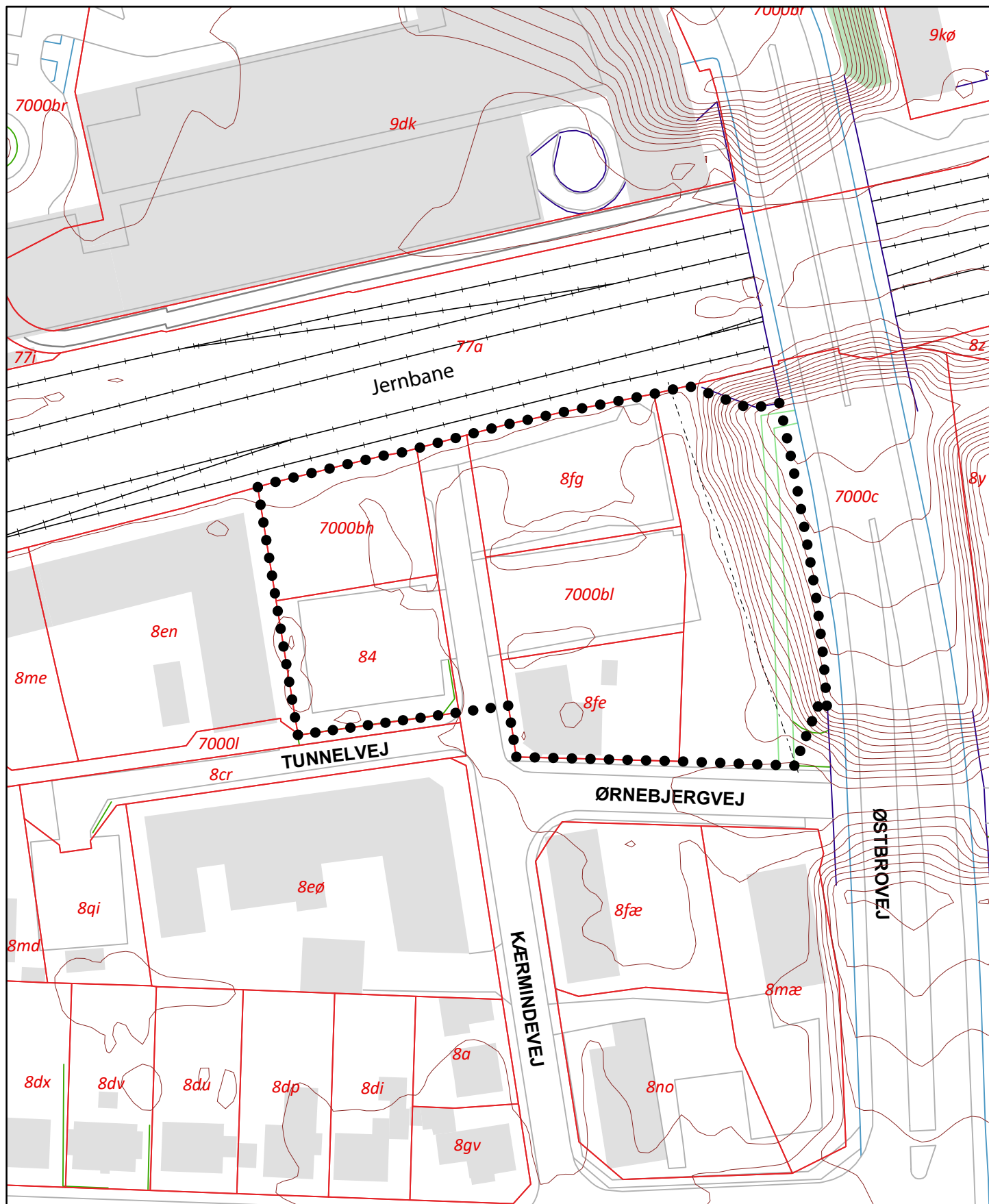
Lokalplanen er vedtaget endeligt af Glostrup Kommunalbestyrelse, den 20. november 2024.

GLOSTRUP KOMMUNALBESTYRELSE, den 28. november 2024.


Kasper Damsgaard
Borgmester

/


Anders Asmind
Centerchef



Kortgrundlag SDFE og Danske kommuner

0 25 50 meter

- ● ● ● Lokalplangrænse
- Matrikelskel
- Bygning tag
- Vejkant
- Fod af jordskråning



LOKALPLAN GL34

KORTBILAG 1

Glostrup Kommune
For et etageboligbyggeri på Kærmindevej

Lokalplanens område

Dato: 1. maj 2024

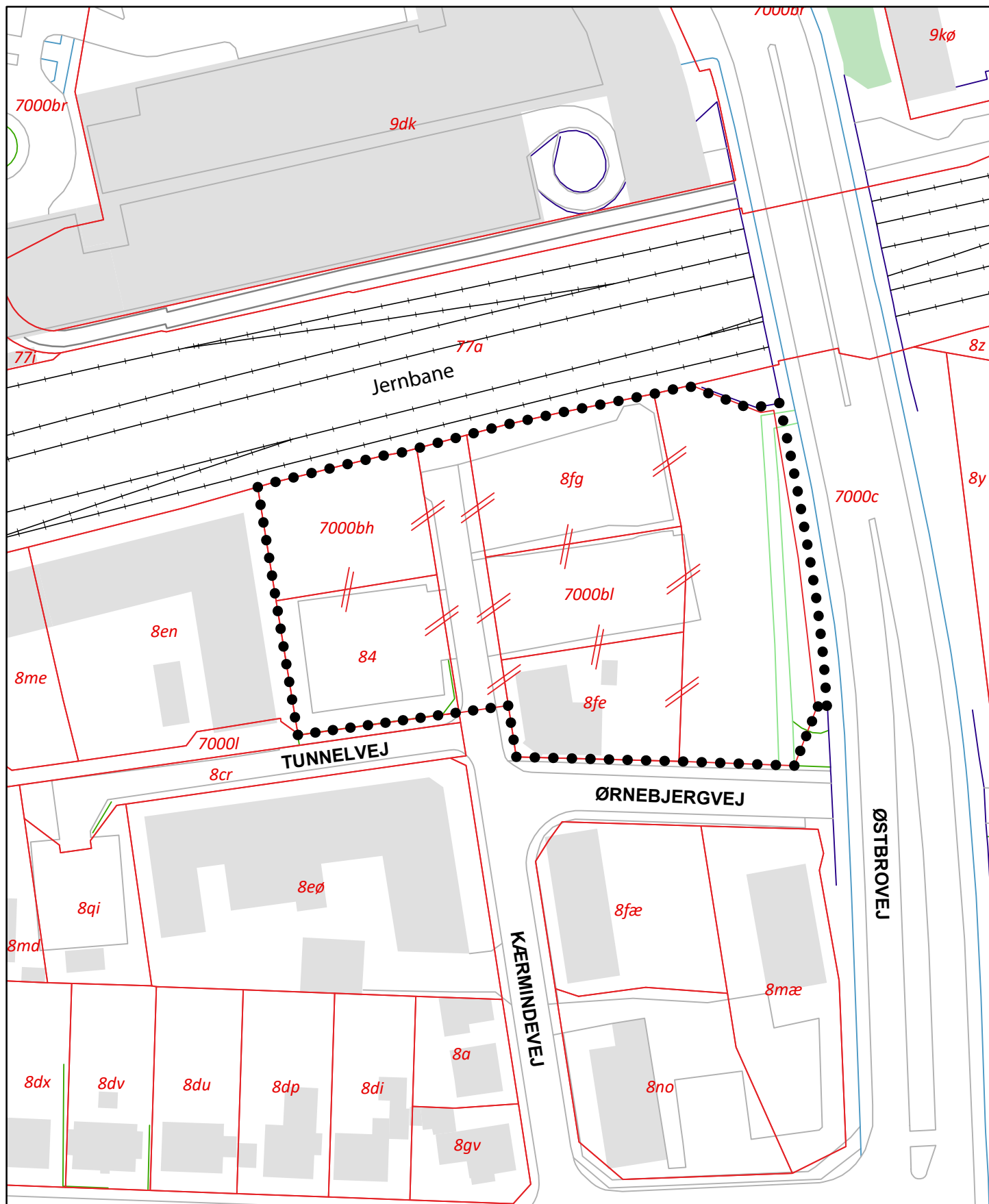
Mål: 1:1000

Kortgrundlag SDFE og Danske kommuner

0 25 50 meter

- | | | | |
|---------|--|---|----------------------------|
| ● ● ● ● | Lokalplangrænse | - - - - | Sti |
| — | Matrikelskel | ----- | Areal til brandredning |
| ▲ △ ▼ | Vejadgang, Gående adgang, Brandredning | | |
| — | Vejkant |   | P-plint, p-kælder/konstr. |
| — | Muligt nyt terræn | - - - - | Min. afstand til kørestrøm |

LOKALPLAN GL34		KORTBILAG 2
Glostrup Kommune For et etageboligbyggeri på Kærmindevej		
Adgangsforhold, parkering og brandredning		
Dato: 1. maj 2024		Mål: 1:1000



Kortgrundlag SDFE og Danske kommuner

0 25 50 meter

- ● ● ● Lokalplangrænse
- + Matrikelskel, nedlagte skel
- Bygning tag
- Vejkant



LOKALPLAN GL34

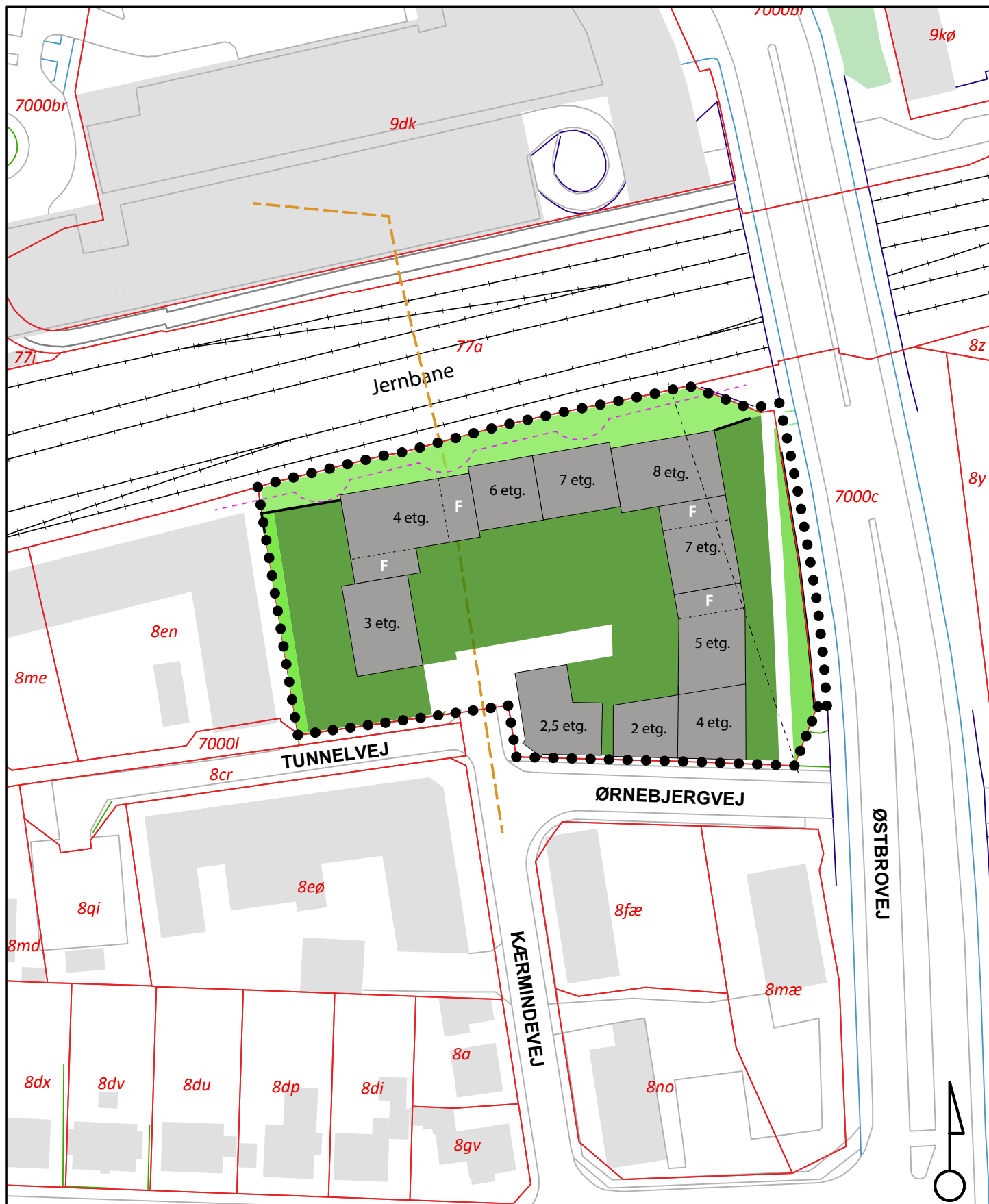
KORTBILAG 3

Glostrup Kommune
For et etageboligbyggeri på Kærmindevej

Matrikulære ændringer

Dato: 1. maj 2024

Mål: 1:1000



Kortgrundlag SDFE og Danske kommuner

0 25 50 meter

- | | | | |
|---|-----------------|---|----------------------------|
| ● ● ● ● | Lokalplangrænse | | Friareal |
| — | Matrikelskel | | Afskærmende beplantning |
| | Byggefelt | — — — — | Hovedkloak |
| — | Vejkant | - - - - - | Fod af jordskråning |
| — | Støjskærm | - - - - - | Min. afstand til kørestrøm |

LOKALPLAN GL34

KORTBILAG 4

Glostrup Kommune
For et etageboligbyggeri på Kærmindevej

Byggefelter og placering af friarealer

Dato: 1. maj 2024

Mål: 1:1000

Bilag 5 - Skema for dobbeltudnyttelse af parkeringspladser

Skemaet tager udgangspunkt i Glostrup Kommunes Parkeringsnormer 2019 med tillæg

3. Dobbeltudnyttelse af parkeringspladser

Dobbeltudnyttelse af parkeringspladser kan finde anvendelse, når parkeringspladserne vurderes at kunne blive benyttet af forskellige funktioner/brugergrupper.

I tabel 2 er der angivet procentsatser til beregning af dobbeltudnyttelse for brugergrupper indenfor lokalplan GL31.

Anvendelse	Hverdage		Lørdag		Søndag
	Middag	Aften	Middag	Aften	Middag
Bolig	60%	100%	60%	60%	70%
Kontor og liberalt erhverv	100%	5%	5%	0%	0%
Restaurant/café	40%	90%	70%	100%	80%

Tabel 2. Reduktion for dobbeltudnyttelse. Tabellen angiver hvor stor en del af parkeringen, der kan forventes belagt om morgenen, i spidsbelastningen omkring middag (kl. 12-13) samt om aftenen og i weekenden.

3.1 Anvendelse af dobbeltudnyttelse

Dobbeltudnyttelse beregnes for ét større sammenhængende parkeringsanlæg.

For at dobbeltudnyttelse kan finde anvendelse er det vigtigt at parkeringsanlægget etableres så det appellerer til brug af de forskellige funktioner og placeringer.