

RAPPORT

Miljøvurdering af lokalplan 165 og kommuneplatillæg 017

Foto:

Indholdsfortegnelse

Indledning	5
Ikke-teknik resume.....	5
Biologisk mangfoldighed/flora og fauna ift. beskyttede arter (Bilag IV)	5
Menneskers sundhed/levevilkår ift. trafikale forhold	6
Landskab ift. påvirkning af landskab og kystforland.....	8
Planlægning	10
Kommuneplantillæg 017.....	10
Lokalplan 165.....	10
Miljømålsætninger fra andre planer og programmer	12
Lovgrundlag og proces.....	12
Afgrænsning af miljøvurdering.....	13
Metode og tilgang til miljøvurdering	13
Biologisk mangfoldighed/flora og fauna (beskyttede arter) ift. bilag IV-arter ...	14
Metode	14
Miljøstatus	15
Miljøpåvirkninger	16
0-alternativ	16
Afværgeforanstaltninger.....	16
Overvågning.....	17
Miljøvurdering af menneskers sundhed/levevilkår ift. trafikale forhold.....	17
Forudsætninger og metode	17
Grundlag	18
Trafikprognose	18
Kapacitetsberegninger.....	18
Trafiksikkerhed	19
Miljøstatus	20
Vejudformning.....	20
Arealanvendelse	21
Trafiktal	22
Trafiksikkerhed	23
Trafikafvikling	26
Øvrige forhold	28
Miljøpåvirkninger	29
Arealanvendelse	29
Trafikprognose	30
Trafiksikkerhed	31
Trafikafvikling	32
0-alternativ	34
Arealanvendelse	34
Trafikprognose	34

Trafiksikkerhed	36
Trafikafvikling	36
Afværgeforanstaltninger	38
Anlægsfasen	38
Driftsfasen	38
Overvågning	40
Miljøvurdering af landskab ift. påvirkning af landskab og kystforland	40
Miljøstatus	40
Kystforland	41
Landskab	42
Miljøpåvirkninger	44
Påvirkning af kystforland	45
Påvirkning af landskab	47
Opsamling på miljøpåvirkning	52
Vurderede alternativer	52
Anden placering af bebyggelse i 25 meters højde indenfor planområdet ...	52
Nedgravet bebyggelse i 25 meters højde	52
0-alternativ	53
Afværgeforanstaltninger	53
Overvågning	53
Referencer	53

Indledning

Byrådet har igangsat lokalplan 165 for en del af erhvervsområdet i den nordlige del af Frederikssund med et tilhørende kommuneplantillæg, der skal sikre overensstemmelse mellem lokalplan 165 og den gældende kommuneplan.

Lokalplan 165 har til formål at sikre, at området anvendes til erhvervsformål og at skabe et erhvervsområde med en attraktiv og fleksibel indretning. Lokalplan 165 skal erstatte lokalplan 41 for det område, der er omfattet af lokalplan 165.

Lokalplan 165 vil hæve bygningshøjden og bebyggelsesprocent generelt i erhvervsområdet ift. tidligere gældende plangrundlag og give mulighed for etablering af et højlager i 25 meters højde i et afgrænset område indenfor lokalplanafgrænsningen. Dette gøres for at sikre, at erhvervsområdet fortsat er attraktivt og har gode udviklingsmuligheder. At hæve højderne og bebyggelsesprocenten i erhvervsområdet vil være med til at fremtidssikre det.

Formålet med kommuneplantillæg 017 er at sikre overensstemmelse mellem lokalplan 165 og den gældende kommuneplan. Det vil sige, at oprette en ny kommuneplanramme, der tillader bebyggelse i 25 meters højde. De gældende anvendelser og regulering af bebyggelsens omfang i den eksisterende kommuneplanramme videreføres i den nye kommuneplanramme. Dertil tilføjes anvendelsen tekniske anlæg til begge rammeområde.

Planlægningen er omfattet af § 8 stk. 1 nr. 1 i Lovbekendtgørelse nr. 4 af 03. januar 2023 om Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Det vurderes, at dele af planlægningen kan have en væsentlig påvirkning på miljøet, hvorfor der skal udarbejdes en miljøvurdering.

NIRAS har udarbejdet dele om biologisk mangfoldighed/flora og fauna ift. beskyttede arter til miljøvurderingen.
LinQ trafikrådgivning har udarbejdet dele om menneskers sundhed/levevilkår ift. trafikale forhold til miljøvurderingen.
Frederikssund Kommune har udarbejdet dele om Landskab ift. påvirkning af landskab og kystforland til miljøvurderingen.

Ikke-teknik resume

Frederikssund Kommune har gennemført en miljøvurdering af lokalplan 165 og kommuneplantillæg 017. Nedenfor er hovedresultaterne af miljøvurderingen resumeret.

Biologisk mangfoldighed/flora og fauna ift. beskyttede arter (Bilag IV)

Der er ikke i nogen databaser registreret arter opført på habitatdirektivets bilag IV inden for planområdet. Ifm. lokalplan 165 er der udført besigtigelser af planområdet mhp. at kortlægge forekomst og yngle- og rastesteder for markfirben og flagermus. Besigtigelserne blev udført i foråret og sommer 2023.

Der blev hverken fundet individer af markfirben eller flagermus. Der blev heller ikke fundet yngle- og rastesteder for arterne.

Lokalplanen planlægger ingen aktiviteter, som potentielt kan påvirke bilag IV-arter inden for eller i de nære omgivelser af planområdet. Da der ingen yngle- eller rastesteder er inden for planområdet, vurderes lokalplan 165 ikke at have en miljøpåvirkning af områdets biologiske mangfoldighed.

Menneskers sundhed/levevilkår ift. trafikale forhold

Der er foreslået en ny lokalplan, hvor bebyggelsesprocenten hæves fra 40 % til 60 % i et eksisterende industri- og erhvervsområde.

Lokalplanområdet er i dag indrettet nogenlunde hensigtsmæssigt i forhold til anvendelsen som blandet erhvervs- og industriområde. Der er ingen fremkommelighedsproblemer i de undersøgte vejkryds, men trafiksikkerheden er enkelte steder udfordret. På Smedetoften er der f.eks. ingen fortove, og cyklister deler kørebanen med biltrafikken. Det giver anledning til problematiske situationer med fodgængere på kørebanen og utryghed hos cyklister. Herudover er signalkrydset ved Holmensvej ulykkesbelastet, men dette kan ikke henføres til at skyldes lokalplanområdets nuværende anvendelse.

Der er undersøgt en fremtidig situation med og uden den planlagte lokalplanændring, jf. nedenstående tabel.

	Udvidelsesmulighed m ² etageareal	Trafikforøgelse pr. hverdagsdøgn	Lastbiltrafik
Med lokalplanændring - bebyggelsesprocent på 60 % i 2040	74.140	3.040	300
Uden lokalplanændring – 0-alternativet 2040	17.760	730	50

Den potentielle udvidelsesmulighed i lokalplanområdet og trafikken der skabes.

Der forventes en trafikforøgelse på ca. 3.000 daglige køretøjer. Det svarer til, at lokalområdets daglige trafik forøges med 25 % i forhold til i dag. Ud af de 3.000 daglige køretøjer forventes op imod ca. 300 af disse at være lastbiltrafik.

På de enkelte veje vil der kunne opleves store trafikstigninger i forhold til i dag. Umiddelbart øst for Elsenbakken forventes hverdagsdøgntrafikken således at stige fra ca. 3.100 til ca. 4.700 svarende til ca. 50 % mere trafik.

Det bemærkes at trafikstigningen er under forudsætning af, at hele lokalplanområdet opnår en bebyggelsesprocent på 60 %. Det tidligere lokalplanområde havde efter mange års udvikling en bebyggelsesprocent på ca. 34 % og dermed en uudnyttet byggeret på ca. 6 %. Det nye lokalplanområde forventes ligeledes at være mange år om at udnytte den forøgede bebyggelsesprocent. Det er også muligt, at byggeretterne i området aldrig udnyttes i det omfang, som lokalplanen giver mulighed for. De beregnede trafikale effekter skal derfor ses i lyset af dette.

Trafikafviklingen er undersøgt i signalkrydset ved Holmensvej og i vigepligtskrydset Askelundsvej/Smedetoften. Kapacitetsberegninger for både morgen- og eftermiddagsspilstimen har vist, at trafikforøgelsen ikke giver anledning til fremkommelighedsproblemer. Der er derfor ikke behov for tiltag, som forbedrer trafikafviklingen i de to nævnte kryds.

Der er konstateret at være lokale trafiksikkerhedsproblemer allerede i dagens situation. Nogle af udfordringerne kan desuden henføres til det eksisterende industri- og erhvervsområdes funktioner. Der er imidlertid ikke registreret færdselsulykker som følge af dette. Trafikforøgelsen fra den nye lokalplan kan

potentielt medføre, at der fremover sker egentlige trafikulykker, hvor dette ikke er tilfældet i dag.

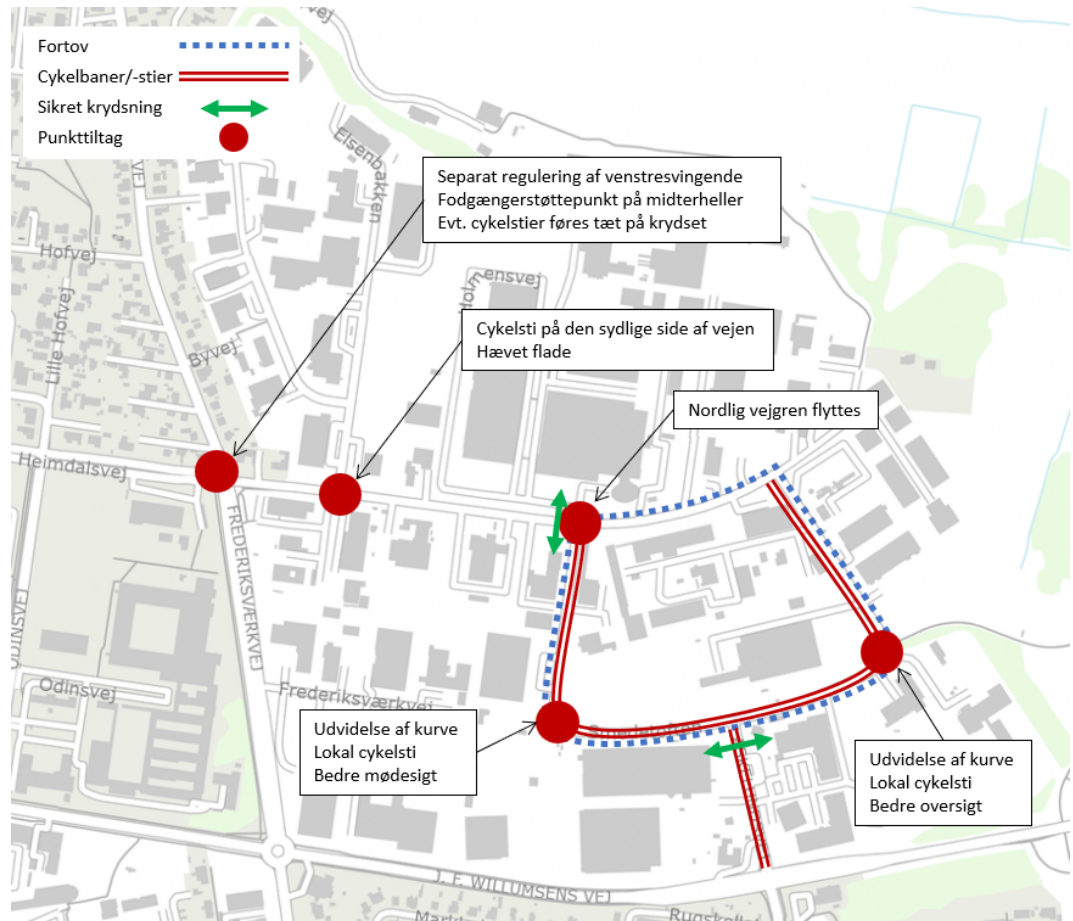
Det er imidlertid vanskeligt at afgøre, hvor og hvornår trafikstigningen har en størrelse, som giver anledning til ulykker. Trafikstigningen i 0-alternativet forventes ikke at give anledning til en nævneværdig ændring af trafiksikkerheden. Den fremtidige trafikstigning skal derfor overgå 0-alternativet, inden der forventes at ske ulykker. Dette kan tage mange år. Der er således ikke behov for afværgeforanstaltninger i forbindelse med lokalplanens godkendelse. Det er dog vigtigt, at trafiksikkerheden overvåges i takt med områdets udvikling. Dette skal ske med henblik på at kunne gribe ind rettidigt, hvis der er tegn på egentlige trafiksikkerhedsproblemer.

I det følgende er der givet eksempler på hvilke typer af ulykker der potentielt kan ske som følge af en intensiveret industri- og erhvervsfunktion. Det er disse typer af ulykker, som løbende skal overvåges.

På Smedetoften er der bl.a. risiko for påkørsel af både cyklister og fodgængere, når biltrafikken øges. Det vil også være sværere for fodgængere at krydse de trafikerede veje, hvilket ligeledes kan give anledning til påkørsler.

Herudover er der vejkryds, hvor der kan ske en forværring som følge af den intensiverede trafik. Krydsene på Holmensvej ved Elsenbakken og Smedetoften (vest) har henholdsvis fire og fem vejgrene. Disse krydstyper er erfaringsmæssigt ulykkesbelastede, og en betydelig trafikforøgelse kan føre til, at der fremover sker ulykker i disse kryds. Signalkrydset ved Holmensvej er i forvejen ulykkesbelastet, og de øgede trafikmængder kan her medføre yderligere en ulykke hen over en periode på fem år, hvis alle områdets byggeretter udnyttes.

På den baggrund er der foreslået afværgeforanstaltninger som vist på nedenstående billede. Det er disse afværgeforanstaltninger som kan overvejes, hvis overvågningen viser begyndende trafiksikkerhedsproblemer.



Oversigt over anbefalede afværgeforanstaltninger.

0-alternativet er også undersøgt. Der vurderes ikke at være behov for at gennemføre afværgeforanstaltninger som følge af den fremtidige udvikling i 0-alternativet. Det bemærkes dog, at der også i dagens situation er behov for en forbedring af signalkrydset ved Holmensvej samt lokale forbedringer på den vestlige del af Smedetoften samt Askelundsvej. Disse tiltag er anbefalelsesværdige uafhængigt af området udvikling.

Landskab ift. påvirkning af landskab og kystforland

Med den nye planlægning vil der ske en miljøpåvirkning af landskab og kystforland.

Ved den nuværende miljøstatus kan bebyggelsen i erhvervsområdet kun i mindre grad ses fra omkringliggende områder i Frederikssund by og fra kysten.

Miljøpåvirkningen af landskab og kystforland er undersøgt fra udvalgte steder i Frederikssund by og fra kysten, hvorfra det højere byggeri i erhvervsområdet vil kunne ses.

Med den nye planlægning, der vil tillade højere bebyggelse i henholdsvis 8,5 meter, 15 meter og 25 meter, vil bebyggelsen i erhvervsområdet kunne ses flere steder fra og ændre indtrykket af landskab og kystforland. Bebyggelsen i erhvervsområdet vil være tydeligt mere dominerende i landskabet set fra boligområdet vest for planområdet og set øst og nord for planområdet.

Set øst og nord for planområdet vil landskabet gå fra at have et grønt præg med beplantning og et åbent landskab til at have samme grønne præg men med ny høj bebyggelse i baggrunden.

Fra boligområdet vest for planområdet er landskabet i dag præget af at være et bebygget miljø med boliger med saddeltage. Det eksisterende bebyggede miljø adskiller sig fra den nye bebyggelse, som bliver mulig med lokalplanen. Den nye bebyggelse vil være højere og have større volumen end det eksisterende bebyggede miljø. Dertil vil den nye bebyggelse være med faldt tag, hvilket adskiller sig fra saddeltagene i det eksisterende bebyggede miljø.

Landskabet vil være mindre påvirket set fra boliger tættest på planområdet, hvor den nye bebyggelse i 25 meter vil være mere skjult bag eksisterende bebyggelse og beplantning.

Set fra kysten nord for Kronprins Frederiksbro vil den nye bebyggelse skabe en ændring af den eksisterende kystlinje. Erhvervsområdet ligger ca. 700 meter fra kysten nord for Kronprins Frederiksbro. Fra kysten ses bebyggelsen på Linderupvej. På Linderupvej ligger åben-lav boligbebyggelse i 1½ etage med røde tage. Sammenlignet med boligbebyggelsen i 1,5 etager vil bebyggelse på 25 meter og 15 meter med fladt tag vil være en afvigelse fra eksisterende kystlinje. Dertil ses virksomheden Topsoe, som er dominerende for kystlinjen set fra bugten. Topsoes bebyggelse er varierede i højden med op mod 18 meter. Bebyggelsen er store volumener med fladt tag i hvide og grå nuancer. I samspil med Topsoe vurderes bebyggelse på 25 meter og 15 meter i erhvervsområdet at være mindre dominerende for kystlandskabet ift. volumen og højden, men er ikke en uvæsentlig ændring.

Set fra kysten syd for Kronprins Frederiksbro vil den nye planlægning ikke skabe en ændring af kystforlandet. Dette skyldes planrådets placering 2,6 km fra kysten og at der både er skorstene fra fjernvarmeværket og anden høj bebyggelse.

På baggrund af miljøvurderingen af landskab og kystforland fastsættes der i lokalplanen bestemmelser om farve for bebyggelsen i delområde 3 og bestemmelser for glansværdi for bebyggelsen i hele lokalplanområdet.

Der har været overvejet to alternativer i planlægningen af erhvervsområdet:

1. Anden placering af bebyggelse i 25 meters højde indenfor planområdet
2. Nedgravning af bebyggelse i 25 meters højde

Alternativ 1 er ikke en mulighed, da bebyggelsen skal fungere som højlager for eksisterende virksomhed indenfor planområdet, der allerede har lokaliseret sig i erhvervsområdet. Virksomheden kan fortsat anvende eksisterende bygninger, kontor- og produktionsfaciliteter, hvis bebyggelsen i 25 meter placeres, som der planlægges for. Dette gør at virksomheden fortsat kan anvende eksisterende bygningsmasse, hvilket er et bæredygtighedsaspekt som Frederikssund Kommune ønsker at understøtte.

Alternativ 2 vil forlænge byggetid og skabe mere tungtrafik, mens overskudsgrunden skal bortskaffes. Dertil vil projektet blive for omkostningstungt og ikke økonomisk realiserbart for virksomheden.

I forhold til afværgeforanstaltninger har krav om beplantning for afskærmning for bebyggelsen været overvejet. Højden på bebyggelsen gør dog, at en eventuel afskærmning først vil være en realitet om mange år, når beplantningen har vokset sig stor nok til faktisk at afskærme bebyggelsen. Der er dertil ikke hjemmel i planloven til, at fastsætte lokalplanbestemmelser for reetablering af beplantning i tilfælde af at beplantningen skulle gå til. Derudover er der allerede et beplantningsbælte i Græse Ådal, der omkranser erhvervsområdet.

Miljøvurderingen af landskab ift. påvirkning af landskab og kystforland identificerer ikke miljøpåvirkninger, som skal overvåges.

Lokalplanen er i overensstemmelse med miljømålsætninger i planloven om at sikre gode rammer for erhvervsudvikling og vækst samt økonomisk velstand. Planområdet ligger i den kystnære del af byzonen, der ligger ud til kysterne, eller som indgår i et samspil med kystlandskabet. Der skal ved planlægning for bebyggelse og anlæg i de kystnære dele af byzonerne, der vil påvirke kysten visuelt, redegøres for påvirkningen. Såfremt bebyggelsen afviger væsentligt i højde eller volumen fra den eksisterende bebyggelse i området, skal der gives en begrundelse herfor. Der er redegjort for at ny bebyggelse, der bliver mulig med lokalplanen, vil være en væsentlig afvigelse fra den eksisterende bebyggelse og vil skabe miljøpåvirkninger på landskabet og kystforlandet og ændre indtrykket af landskabet og kystforlandet. Frederikssund Kommune ønsker, på trods af miljøpåvirkningerne, at hæve bygningshøjder og bebyggelsesprocenter i erhvervsområdet for at sikre, at erhvervet har gode muligheder for vækst og udvikling samt kan forblive konkurrencedygtige, jf. formålet med planloven. Frederikssund Kommune vurderer, at miljøpåvirkningerne ikke er så store, at planlægningen ikke kan gennemføres.

Planlægning

Virksomheders behov ændrer sig. Den nye planlægning giver mulighed for at fremtidssikre, sikre udviklingsmuligheder og fastholde et attraktivt erhvervsområde.

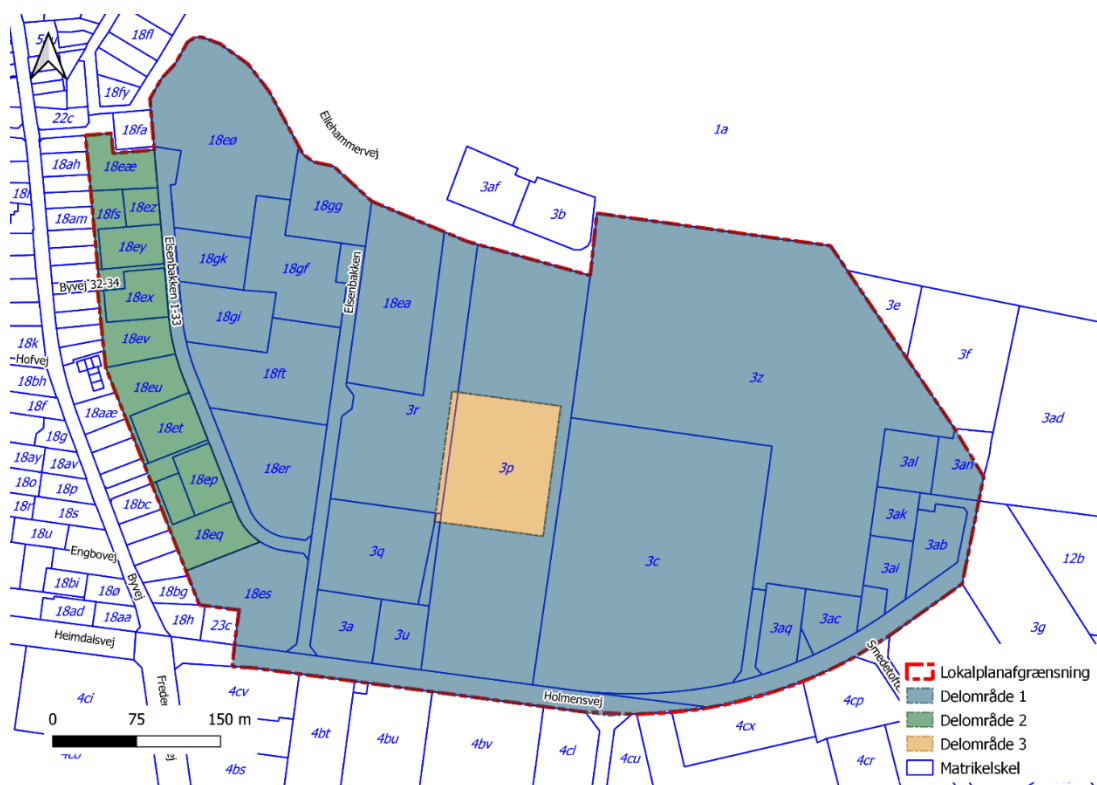
Kommuneplantillæg 017

Formålet med kommuneplantillæg 017 er at muliggøre byggeri i 25 meters højde i et mindre område, samt at tilføje anvendelsen tekniske anlæg til de eksisterende anvendelser, som er erhvervsområde i form af kontor- og serviceerhverv, industri, let industri, håndværk og støjende fritidsanlæg. Den eksisterende kommuneplanramme for området muliggør byggeri i 15 meters højde.

Lokalplan 165

Anvendelse

Lokalplanen er opdelt i 3 delområder, hvor der i delområde 1 og 3 må være industri. Indenfor delområde 2 må der være kontor- og serviceerhverv, let industri og håndværk. Indenfor lokalplanområdet kan der opføres tekniske anlæg og indrettes butikker i forbindelse med virksomhedens produktion. Butikker i forbindelse med virksomhedens produktion må højst være 100 m².



Lokalplanafgrænsningen og delområder inden for lokalplanafgrænsningen.

Lokalplanen sikrer, at der ikke kan etableres boliger indenfor planområdet.

Bebyggelsens omfang og placering

Bebyggelsens omfang reguleres ved at halvdelen af de enkelte matrikler må bebygges samt ved at fastsætte en bebyggelsesprocent på 60. Dette er en simplificering af reguleringen af bebyggelsen i lokalplan 41, hvor bebyggelsen reguleres ved at halvdelen af de enkelte matrikler må bebygges, bebyggelsesprocenten højst må være 40% og der højst må bygges 3 m³ pr. m² grundareal.

Af hensyn til planområdets afgrænsning mod det eksisterende boligområde mod vest og terrænforskellen på boligområdet og erhvervsområdet, må bebyggelse i delområde 2 opføres med en bygningshøjde på højst 8,5 meter. I delområde 1 må bebyggelse opføres med en bygningshøjde på højst 15 m. Delområde 3 tillader bebyggelse på højst 25 meter. Delområde 1 omkranser delområde 3 og på den måde sker der en nedtrapning af bygningshøjden mod de omkringliggende områder. Lokalplan 41 tillod bebyggelse i 5 meter i delområde 2 og 10 meter i delområde 1 og 3. Lokalplan 165 muliggør dermed højere bebyggelsen end tidligere.

Bebyggelse skal placeres 10 meter fra vejskel og 5 meter fra naboskel, hvilket også er fastsat pga. nabohensyn. Bestemmelser om placering af bebyggelse er en videreførelse af bestemmelserne i lokalplan 41.

Veje, stier og parkering

Lokalplanområdet er allerede udbygget og vejforsynet. Lokalplanen fastholder derfor de eksisterende veje, Holmensvej, Elsenbakken og CO-RO's vej samt de eksisterende kommunale stier indenfor lokalplanområdet. Der fastsættes bestemmelser for vej- og stibreder i lokalplanen.

Planområdet har vejadgang fra Holmensvej og Smedetoften.

Der er i lokalplanen fastsat bestemmelser om, at der minimum skal etableres 1 p-plads pr. 50 m² erhvervsetageareal ved kontor- og serviceerhverv, let industri og håndværk og 1 p-plads pr. 100 m² erhvervsetageareal ved industrivirksomheder indenfor lokalplanområdet. Der skal dertil etableres 2

cykelpladser pr. 100 m² kontor- og serviceerhverv. Lokalplan 41 indeholder bestemmelser om, at der skal etableres mindst 1 p-plads pr. 100 m² etageareal. Den nye lokalplan er mere differentieret i bestemmelser for parkering og mere restriktiv end den eksisterende lokalplan.

Bebyggelsens ydre fremtræden

Erhvervsvirksomhederne kan have forskellige behov og ønsker til bebyggelsens udseende. Lokalplanen stiller krav til bygningernes udformning og materialevalg i delområde 3, hvor bebyggelsens ydervægge skal være i grå aluminium og ikke må have en glansværdi over 30. Der stilles krav til bebyggelsens udseende i delområde 3 pga. bebyggelsens højde og synlighed. I delområde 1 og 2 må facader og tagbeklædning højst have en glansværdi på 10. Lokalplan 41 fastsatte bestemmelser om, at facademurer skal fremstå lyse: gule, hvide eller grå. Tagbeklædning skal være grå eller sort. Træværk skal fremstå som ubehandlet, trykimprægneret, hvidt, sort eller svenskrødt. Lokalplan 165 er mere lempelig hvad angår bebyggelsens ydre fremtræden end lokalplan 41.

Miljømålsætninger fra andre planer og programmer

Miljømålsætninger fra andre planer og programmer, der inddrages i miljøvurderingen:

- EU-mål om fuglebeskyttelse og habitatbeskyttelse og mål for vandmiljøet
- Planlovens målsætninger
- Målsætninger i Fingerplan 2019
- Statslige interesser i kommuneplanlægningen – 2019
- Frederikssund Kommune kommuneplan 21 - Byudviklingsstrategi

Lovgrundlag og proces

Planlægningen er omfattet af § 8 stk. 1 nr. 1 i Lovbekendtgørelse nr. 4 af 03. januar 2023.

I Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) stilles der krav om, at miljøvurdering af planer bør omfatte følgende faktorer (lovens brede miljøbegreb):

- biologisk mangfoldighed, flora og fauna befolkning (levevilkår)
- menneskers sundhed
- jordbund og jordarealer
- vand
- luft
- klimatiske faktorer
- materielle goder
- landskab
- kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv,
- større menneskeskabte katastroferisici og ulykker
- ressourceeffektivitet,
- det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, samt eventuelle kumulative indvirkninger.

Udarbejdelsen af miljøvurderingen forløber efter følgende proces:

1. Udarbejdelse af udkast til afgrænsningsrapport
2. Udkast til afgrænsningsrapport sendes i høring hos berørte myndigheder
3. Udarbejdelse af endelig afgrænsningsrapport på baggrund af eventuelle høringsvar
4. Udarbejdelse af miljøvurdering på baggrund af afgrænsningsrapport

-
5. Miljøvurderingen vedtages af byrådet og sendes i offentlig høring sammen med planforslagene
 6. Udarbejdelse af sammenfattende redegørelse, der offentliggøres samtidig med endelig vedtagelse af lokalplan og kommuneplantillæg

Afgrænsning af miljøvurdering

Der er udarbejdet en afgrænsningsrapport, der har været forelagt Miljøstyrelsen, Plan- og Landdistriktsstyrelsen samt myndigheder i Frederikssund Kommune, som berørte myndigheder. Der er i forbindelse med høringen ikke indkommet bemærkninger til afgrænsningsnotatet. Miljørapportens indhold følger afgrænsningsnotatet og i miljørapporten behandles følgende emner:

- Biologisk mangfoldighed/flora og fauna (beskyttede arter) ift. bilag IV-arter
- Menneskers sundhed/levevilkår ift. trafikale forhold
- Landskab ift. påvirkning af landskab og kystforland

Metode og tilgang til miljøvurdering

Jf. miljøvurderingslovens § 12 stk. 2 skal miljørapporten indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder og til, hvor detaljeret planen eller programmet er, hvad planen eller programmet indeholder, på hvilket trin i et beslutningsforløb planen eller programmet befinder sig, og hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb.

Til miljøvurdering af miljøfaktorer er der blevet udarbejdet visualiseringer af bebyggelse ift. landskabet og kystlandskabet, besigtigelser ift. bilag IV arter og en trafikanalyse.

I miljørapporten skal miljøpåvirkningerne sammenholdes med overvejede alternativer og normalt et 0-alternativ. 0-alternativet i denne miljøvurdering er den nuværende miljøstatus, der er i dag med den nugældende planlægning.

Biologisk mangfoldighed/flora og fauna (beskyttede arter) ift. bilag IV-arter

Der er ikke registreret fund af beskyttede arter inden for planområdet. Givet områdets karakter som industri kvarter med høj befæstelsesgrad, er området ikke af ringe naturværdi. Denne vurdering sætter derfor fokus på bilag IV-arter, som er særligt beskyttede arter, som potentielt kan forekomme inden for eller tæt ved planområdet.

Arter opført på habitatdirektivets bilag IV er strengt beskyttede. Deres yngle- og rastesteder er ligeledes beskyttede, uanset om de forekommer i eller udenfor Natura 2000-områder eller andet beskyttet natur.

Af habitatbekendtgørelsen¹ fremgår, at der ikke må gives tilladelser til projekter eller vedtages planer m.v., der kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for visse dyrearter, de såkaldte bilag IV-arter, i deres naturlige udbredelsesområder, eller at individer af disse arter forsætligt må slås ihjel eller indfanges/flyttes som følge af f.eks. anlægsarbejde eller drift. I en vurdering kan der anvendes princippet om, at der ikke må være en negativ effekt på yngle- eller rasteområdets vedvarende økologiske funktion (en bred økologisk betragtning) for bilag IV-arter. Dette indebærer, at myndighederne i forbindelse med vedtagelse af planer eller afgørelser i sager skal sikre, at der ikke sker en beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder for bilag IV-arter. Bilag IV-arterne, herunder også planter, skal desuden sikres imod forsætlig indfangning, flytning og anden skade.

Det er en forudsætning, at den økologiske funktionalitet af et yngle- eller rasteområde for bilag IV-arter opretholdes på mindst samme niveau som hidtil, og at enkeltindivider ikke skades eller flyttes². Den økologiske funktionalitet af et yngle- og rasteområde kan defineres som de betingelser (funktioner) som et yngle- eller rasteområde tilbyder en bestand af en bestemt art. Et yngleområde defineres som det sted, hvor en given art har yngleterritorier eller har sine æg og unger, indtil disse kan klare sig selv. Et rasteområde defineres som et sted, hvor individer af en given art opholder sig, når de ikke søger føde eller yngler, og dette kan være forskelligt fra sommer til vinter. Ifølge vejledning til habitatbekendtgørelsen kan yngle- eller rasteområder bestå af flere lokaliteter, der tjener som levesteder for den samme bestand. En betingelse for økologisk funktionalitet er ligeledes arternes frie bevægelse mellem rastesteder.

Metode

Den eksisterende viden om naturforhold i området er indhentet fra Naturdata (Naturdata, 2022) og Naturbasen: Licens E03/2014 (Naturbasen, 2022). Der er ydermere anvendt faglitteratur som "Håndbog om arter på habitatdirektivets bilag IV" (Christian Kjær (Red.), 2023) og "Forvaltningsplan for flagermus" (Møller, Baagøe, Degn, & Krabbe, 2013).

Der er udført besigtigelser af planområdet i forår og sommeren 2023 ifm. med lokalplan 165 på vegne af Frederikssund Kommune og Co-Ro. Besigtigelserne blev udført i overensstemmelse med tekniske anvisninger for NOVANAs naturprogram³. En indledende screening af området blev foretaget d. 12. april,

¹ Bekendtgørelse nr. 2091 af 12. november 2021 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (habitatbekendtgørelsen)

² Meddelelse fra Kommissionen af 12. oktober 2021 vejledning om streng beskyttelse af dyrearter af fællesskabsbetydning i henhold til habitatdirektivet.

³ <https://ecos.au.dk/forskningraadgivning/fagdatacentre/biodiversitet/tekniske-anvisninger>

som havde til formål at kortlægge forekomster af beskyttet natur og arter inden for planområdet. Ved den indledende screening blev der ikke eftersøgt Bilag IV-padder, da der ikke er nogen vandhuller eller andet åbent overfladevand inden for planområdet som kan huse arterne. Screeningen udpegede to bygninger og én trægruppe som potentielt yngle- eller rastested for flagermus, samt en henlagt byggegrund som potentielt yngle- eller rastested for markfirben. Herudover er der et ubekræftet fund af markfirben i Græse Ådal, nord for planområdet, og på baggrund af den indledende screening og det ubekræftede fund, blev området efterfølgende eftersøgt for levesteder for markfirben og arter af flagermus.

Markfirben er blevet eftersøgt d. 3 maj, d. 12 juni og 14 august 2023 efter metode i den tekniske anvisning for overvågning af markfirben⁴. Undersøgelsen var koncentreret omkring et enkelt område på CO-RO's areal, som blev udpeget i den indledende screening.

En levestedskortlægning for flagermus blev udført d. 12 juni og d. 29 juni 2023. Undersøgelsen blev udført med endoskop og kikkert i bygninger og træer, som ikke kunne afvises som yngle eller rastested i den indledende screening.

På figuren nedenfor ses de bygninger og områder, som blev udpeget i den indledende screening, og efterfølgende undersøgt inden for planområdet.



Potentielle yngle- og rastesteder for markfirben og flagermus udpeget i den indledende screening. Der blev ikke fundet markfirben eller flagermus ved efterfølgende besigtigelse.

Miljøstatus

Fra offentlige og private databaser er der ikke registreret nogle arter opført på habitatdirektivets bilag IV inden for planområdet. Ved besigtigelserne udført i forår og sommeren 2023, blev der ligeledes hverken fundet individer eller yngle- eller rastesteder for bilag IV-arter – herunder markfirben og arter af flagermus.

⁴ https://ecos.au.dk/fileadmin/ecos/Fagdatacentre/Biodiversitet/TAA16_Markfirben_v2.pdf

Fra forvaltningsplan for flagermus kan følgende arter af flagermus forekomme i omgivelserne omkring planområdet: vandflagermus, troldflagermus, dværgflagermus, brunflagermus og skimmelflagermus.

Frivillige fra Danmarks Naturfredningsforening udførte en lytning af flagermus i Græse Ådal d. 21 juni 2023. Her blev der observeret 6 arter af fouragerende flagermus i naturområdet: brunflagermus, skimmelflagermus, sydflagermus, vandflagermus, langøret flagermus og dværgflagermus. Disse registreringer stemmer overens med de observerede arter i forvaltningsplanen.

Planområdet vurderes ikke at spille en vigtig rolle som fourageringsområde for flagermus, da det hovedsageligt består af industribygninger og befæstede arealer. Lokale flagermus vil derfor primært søge føde i naturområdet omkring Græse Ådal, som er et mosaiklandskab af levende hegn, åbent landskab, søer og vådområder, og vil have en større mængde af fødeemner for flagermusene (insekter).

Der er ikke registreret andre fredede eller beskyttede arter inden for planområdet.

Miljøpåvirkninger

Lokalplan 165 planlægger ingen nedrivningsaktivitet af bygninger eller fældning af træer. Dog vil der som følge af den nye anvendelse i de tre delområder blive ændret i bebyggelsesprocent og byggehøjde, hvilket på sigt kan medføre nedrivning og byggeaktivitet.

Der vurderes ikke være egnede yngle- eller rastesteder inden for planområdet for bilag IV-arter, og nedrivningsaktivitet som følge af Lokalplan 165 vil derfor ikke påvirke markfirben eller arter af flagermus. Opførelse af byggeri vil ikke påvirke flagermus eller markfirben.

Det vurderes, at Lokalplan 165 kan gennemføres uden at forringe den vedvarende økologiske funktionalitet af området for hverken markfirben eller flagermus. **Lokalplan 165 vil ikke have en miljøpåvirkning af bilag IV-arter inden for planområdet.**

De udførte feltbesigtigelser, som vurderingerne beror på, vurderes forældet efter en ca. 5 årig periode. Fremtidige projekter, efter denne periode, kræver derfor yderligere besigtigelser. Behovet for nye feltundersøgelser skal dog til en hver tid vurderes og afgøres på baggrund af forslag til nye planer eller konkrete projekter.

0-alternativ

Hvis Lokalplan 165 ikke vedtages, vil der ikke ske en ændring i planområdet. Området har i dag ingen til meget lille betydning for bilag IV-arter, og dette vurderes at være situationen fremover ved 0-alternativet. Det vurderes således, at 0-alternativet ikke vil forringe den vedvarende økologiske funktionalitet af området.

Afværgeforanstaltninger

Der vil ikke være behov for afværgeforanstaltninger for bilag IV-arter ifm. vedtagelsen af Lokalplan 165.

Overvågning

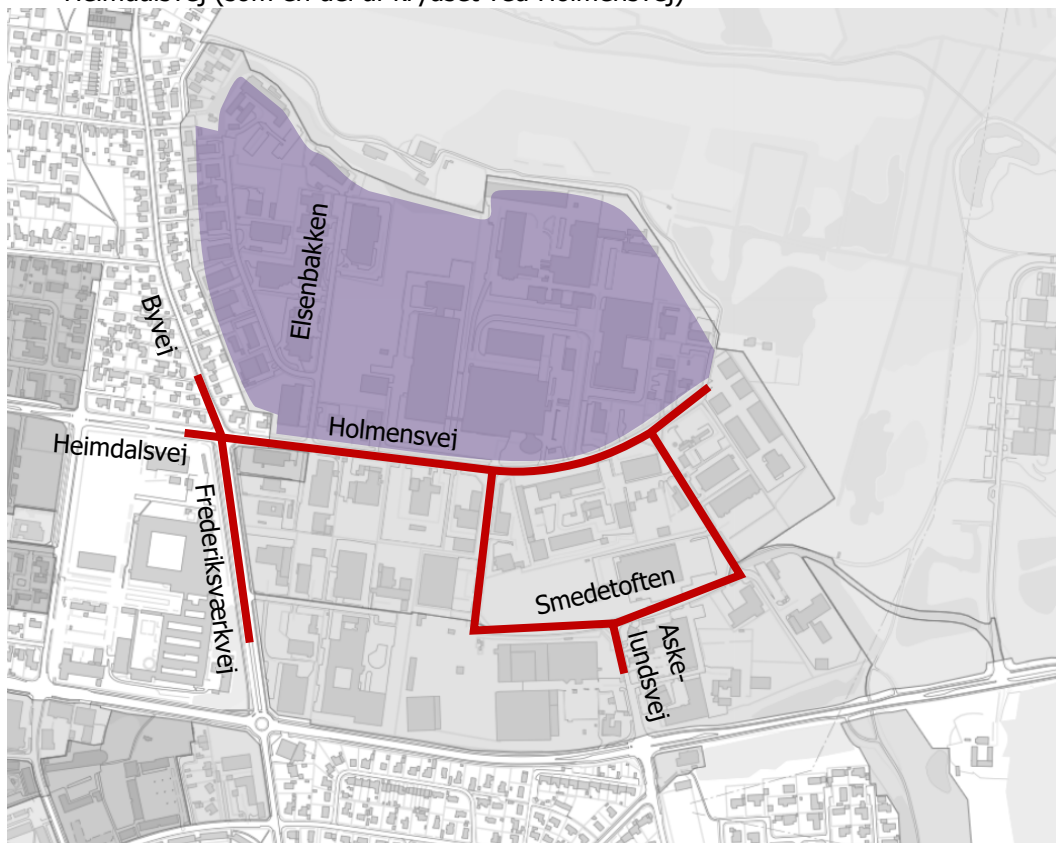
Der vil ikke være behov for overvågning.

Miljøvurdering af menneskers sundhed/levetilstand ift. trafikale forhold

Forudsætninger og metode

Den trafikale konsekvensvurdering er afgrænset til vejene og området, som fremgår af nedenstående billede:

- Holmensvej
- Smedetoften
- Askelundsvej (nord for byggemarkederne)
- Frederiksværkvej
- Byvej (som en del af krydset ved Holmensvej)
- Heimdalsvej (som en del af krydset ved Holmensvej)



Afgrænsning af det nye lokalplanområde med hævet bebyggelsesprocent (lilla markering) samt de veje der indgår i konsekvensvurderingen (rød linje).

Der er undersøgt tre situationer i denne konsekvensvurdering, hvor de to forholder sig til fremtidige situationer. Det er valgt at tage udgangspunkt i år 2040 til vurderingen af de fremtidige forhold, da der vil gå en række år, inden byggeretten kan forventes realiseret. De tre situationer er:

- Eksisterende forhold 2023 – Den nuværende situation
- Ny lokalplan 2040 – Lokalplanen tillader maks. 60 % bebyggelsesprocent
- 0-alternativet 2040 – Lokalplanen ændres ikke

Grundlag

De eksisterende forhold i området er undersøgt ved hjælp af:

- Besigtigelse og fotoregistrering
- Ejendomsoplysninger fra OIS
- Krydstælling i morgen- og eftermiddagsmyldretiden
 - Frederiksværkvej/Holmensvej (15. juni, 2023)
 - Askelundsvej/Smedetoften (15. juni, 2023)
- Strækningstælling af en uges varighed:
 - Byvej (2019)
 - Heimdalsvej (2021)
 - Frederiksværkvej (2018)
 - Holmensvej (2021)
 - Askelundsvej (2018)
- Politiregistrerede færdselsulykker (2018-2023)

Trafikprognose

Den fremtidige trafik er beregnet ved hjælp af Vejreglernes turrater for blandet industri. Denne turrate er baseret på undersøgelser af andre eksisterende industriområder. Turraten er indledningsvist vurderet i forhold til den nuværende arealanvendelse og foreliggende trafiktællinger, og er på den baggrund vurderet at være et egnet grundlag for trafikprognosen. Turraten for blandet industri er 4,1 bilture pr. 100 m².

Turraterne tager ikke højde for den fremtidige samfundsudvikling med hensyn til f.eks. bilejerskab, benzinpriser og høj eller lavkonjunktur, da dette kun vanskeligt kan forudsiges over en længere årrække. Disse forhold kan i praksis medføre betydelige variationer i forhold til konsekvensvurderingens prognoser og beregninger.

I denne konsekvensvurdering er der forudsat en generel trafikstigning på 0,5 % pr. år fra 2023 til 2040. Det svarer til en samlet stigning på 9 %. På kommunale veje er der typisk en trafikstigning på ca. 1 % om året. Denne trafikstigning sker som følge af samfundsudviklingen, men indeholder også trafikstigninger som følge af eksempelvis byudvikling. Lokalplanændringen forventes at udgøre en stor del af den fremtidige trafikstigning, og derfor anvendes der en reduceret generel trafikstigning i denne konsekvensvurdering. Den generelle trafikstigning forventes kun at ske på Frederiksværkvej, Byvej og Heimdalsvej idet trafikstigningen internt i lokalområdet udelukkende forventes at ske som følge af den øgede byggeret.

Kapacitetsberegninger

Trafikafviklingen er undersøgt ved hjælp af kapacitetsberegninger i DanKap. Kapacitetsberegninger i DanKap opgør resultater på tre måder: Belastningsgraden (B), middelforsinkelsen (t) og kølængden ($n_{5\%}$).

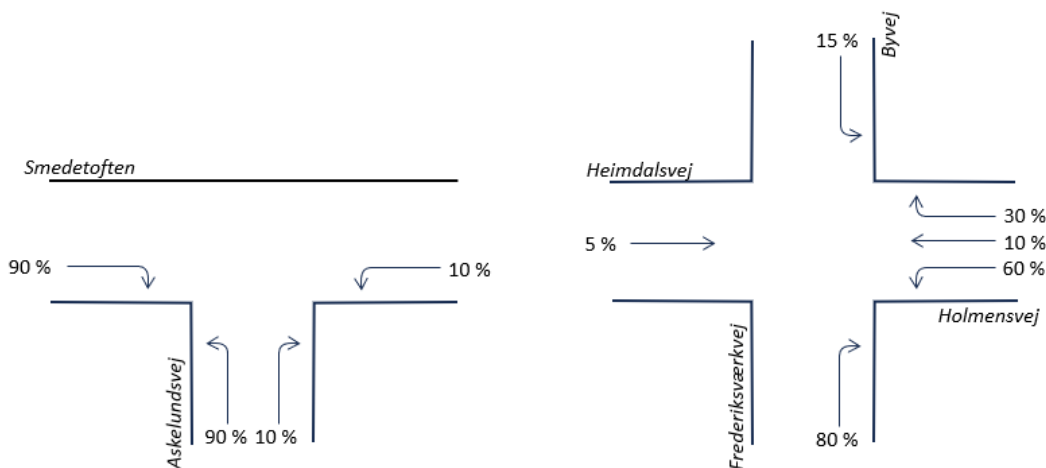
Typisk accepteres belastningsgrader (B) på under 0,7, men i større og mere komplekse kryds kan der i visse tilfælde accepteres belastningsgrader på op imod 0,9. En belastningsgrad på 1,0 eller større betyder, at der i praksis forekommer et sammenbrud, da der vil være mere trafik end det er muligt at afvikle i krydset.

Middelforsinkelser (t) under ca. 25-35 sekunder vurderes generelt at være acceptable. I lighed med belastningsgraden accepteres der dog ofte højere middelforsinkelser i større og mere tungt belastede vejryds. Middelforsinkelser større end 70 og 100 sekunder i henholdsvis vigepligtskryds og signalkryds betragtes som et sammenbrud.

Hvorvidt en kørlængde ($n_{5\%}$) er problematisk afhænger af forholdene på stedet. Det er typisk uacceptabelt, at der sker tilbagestuvning til nærliggende vejkryds.

Følgende er forudsat som grundlag for kapacitetsberegning af begge fremtidsscenerier i 2040 (0-alternativet og scenariet med 60 % bebyggelsesprocent):

- Fremtidig lastbilandel: 10 %
- Døgntrafikkens fordeling på adgangsvejene er baseret på trafiktællingerne, og fordeler sig med:
 - o 1/3 af trafikken kører via krydset Holmensvej/Frederiksværkvej
 - o 2/3 af trafikken kører via Askelundsvej
- Spidstimefaktor, morgen: 11 %
- Spidstimefaktor, eftermiddag: 11 %
- Spidstimetraffikkens fordeling ind/ud om morgenen er baseret på den talte spidstimetrafik i krydset Holmensvej/Frederiksværkvej, og fordeler sig med:
 - o 59 % indkørende
 - o 41 % udkørende
- Spidstimetraffikkens fordeling ind/ud om eftermiddagen er baseret på den talte spidstimetrafik i krydset Holmensvej/Frederiksværkvej, og fordeler sig med:
 - o 30 % indkørende
 - o 70 % udkørende
- At signalkrydset ved Holmensvej har en omløbstid på 58 sekunder med 20 sekunder grønt til Frederiksværkvej og Byvej samt 20 sekunder grønt til Holmensvej og Heimdalsvej.
- Trafikkens retningsfordeling i de to kryds er gengivet på figur herunder. Retningsfordelingen afviger fra de nuværende fordelinger i krydset, hvor der er en større andel trafik til/fra Heimdalsvej samt også Smedetoften (øst). Dette er korrigeret til fordel for en øget trafik i de øvrige retninger.



Retningsfordelinger i de to kryds. Der er anvendt samme retningsfordeling både om morgenen og om eftermiddagen.

Trafiksikkerhed

Der er anvendt uheldsmodeller til at opgøre de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af den øgede trafik i krydset Askelundsvej/Smedetoften samt signalkrydset Holmensvej/Byvej/Heimdalsvej/Frederiksværkvej. Der er i denne forbindelse benyttet følgende uheldsmodeller og AP-værdier:

$$UHT = UHT = a \times \dot{A}DT^{p1_{primær}} \times \dot{A}DT^{p2_{sekundær}}$$

Krydstype med randbebyggelse	AP-type	a	p1primær	p2sekundær
3-ben, vigepligt uden kanalisering	510	0,000025	0,53	0,49
4-ben, signalreguleret	611	0,000016	0,59	0,63

Vejdirektoratets AP-parametre til uheldsmodeller.

Miljøstatus

Lokalplan 41 blev vedtaget i 1990, og udlægger hovedsageligt området til erhvervsformål, herunder bl.a. industri, håndværks- og serviceprægede virksomheder, engroshandel og transport. Nogle af de oprindelige delområder i lokalplanen er i mellemtiden overgået til andre lokalplanområder.

Lokalplanens tilbageværende delområder har forskellige anvendelsesbegrænsninger i forhold til højde, og der er også lokale begrænsninger på omfanget af gener i forhold til omgivelserne. Fælles for alle delområder er, at de er underlagt en maksimal bebyggelsesprocent på 40 % og et parkeringskrav om mindst en plads pr. 100 m² etageareal.

Vejudformning

Alle vejene (Holmensvej, Smedetoften, Askelundsvej, Byvej, Heimdalsvej, Frederiksværkvej) er klassificeret som sekundære trafikveje i kommunens trafikplan, og de har derfor til formål at afvikle gennemkørende biltrafik. Alle vejene er desuden tosporede med en tilladt hastighed som i byzone (50 km/t),

På Holmensvej er der ensidigt fortov og cykelbaner på dele af strækningen, jf. billede herunder. Fortovet ophører øst for Smedetoften (vest), og cykelbanen ophører øst for krydset ved Smedetoften (øst). Længst mod øst er vejen kantstensafrænset og med græsabat. Vejkryds er generelt udformet som vigepligtsregulerede T-kryds uden kanalisering. Ved Smedetoften (vest) og Elsenbakken er der også overkørsler i krydsområdet, og de fungerer derfor i praksis som henholdsvis fire- og femvejskryds.



På Holmensvej er der ensidigt fortov og cykelbaner på strækningen vest for Smedetoften (vest).

Smedetoften er kantstensafgrænset og med græsribat uden fortove og cykelfaciliteter. Der er trampede stier på den vestlige del af Smedetoftens sydlige side, hvilket indikerer at der forekommer nogen gangtrafik her, jf. billede herunder. Askelundsvej har en tilsvarende udformning som Smedetoften, hvor der dog er et meget smalt fortov i den ene vejside. Begge veje har en samlet kørebanebredde på ca. 8-8,5 meter, hvilket er bredere end på Holmensvej, Krydset Askelundsvej/Smedetoften er vigepligtsreguleret og uden kanalisering.



Der er trampede stier langs Smedetoften.

Frederiksværkvej har et bredt vejudlæg med gennemgående træbeplantet midterhelle. Der er brede cykelbaner og fortov i begge vejsider. Krydset ved Holmensvej er signalreguleret med kanalisering i flere af vejgrenene. Der er fodgængerfelt på tværs af alle vejgrenene, og fortov på alle hjørner af krydset. I nord-/sydgående retning er der cykelfelt i forlængelse af Frederiksværkvejs cykelbane og Byvejs cykelstier. I øst-/vestgående retning er der ingen cykelfaciliteter i krydset. Der er gennemkørselsforbud for lastbiler på Byvej.

Der er ingen kollektiv trafikbetjening internt i lokalplanområdet. Linje 311 og 325 har fælles rute langs Frederiksværkvej, og de to linjers ruter fortsætter via henholdsvis Heimdalsvej og Byvej. Der er stoppesteder i begge retninger i lidt afstand fra signalkrydset. Begge linjer kører med lav frekvens med 1-2 afgang i timen i myldretiden.

Arealanvendelse

Der er foretaget opslag i OIS/BBR for at kortlægge den nuværende anvendelse af ejendommene i den del af lokalplanområdet, hvor den maksimale bebyggelsesprocent er foreslået hævet fra 40 % til 60 %, jf. nedenstående tabel:

Areal - matrikler	Etageareal – erhverv/industri	Etageareal – kontor	Etageareal – bolig	Etageareal – udhus mv.	Bebyggelsesprocent – ekskl. Udhus	Bebyggelsesprocent – inkl. udhus
281.900	88.600	4.600	600	1.200	33,3 %	33,7 %

Sammenfatning af arealanvendelser i den del af lokalplanområdet, hvor bebyggelsesprocenten hæves til 60 %. Arealer er afrundet til nærmeste 100 m².

Den nuværende arealanvendelse medfører hovedsageligt erhvervstrafik, hvoraf en del vil være i form af varebiler og tung trafik. Herudover er der nogle enkelte ejendomme, hvor der også er en større kontorfunktion i tilknytning til erhvervsfunktionen. Dette giver anledning til en større andel personbiltrafik fra ansatte end der typisk ses ved erhvervs- og industriformål.

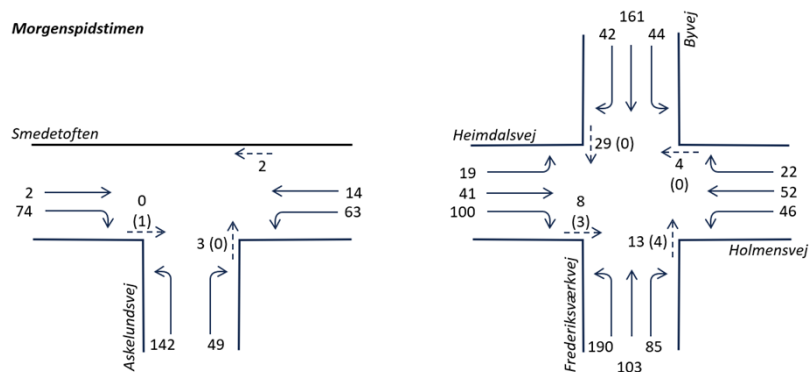
Trafiktal

Trafikken på vejene fremgår af kort herunder.



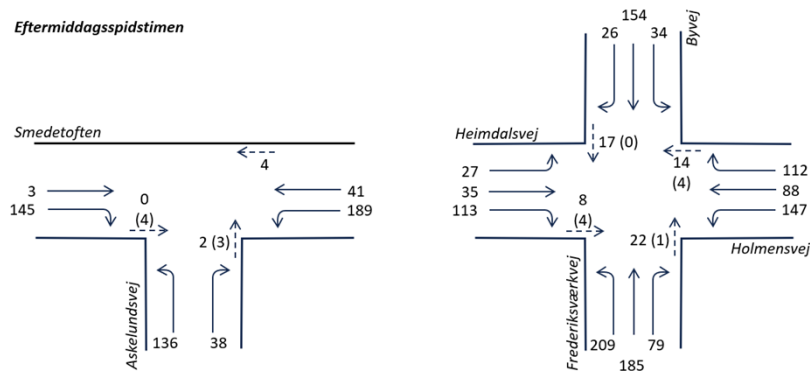
Hverdagsdøgntrafik (HDT) samt lastbilandel i procent.

På de to nedenstående figurer fremgår spidstimetrafikken om morgenen og om eftermiddagen for krydset Smedetoften/Askelundsvej og Holmensvej/Frederiksværkvej.



Trafikmængder i morgenspidstimen. Cyklister der kører ligeud og svinger til venstre er opgjort særskilt. Højresvingende cyklister fremgår i parentes.

Eftermiddagsspidstimen



Trafikmængder i eftermiddagsspidstimen. Cyklister der kører ligeud og svinger til venstre er opgjort særskilt. Højresvingende cyklister fremgår i parentes.

I myldretiderne udgør den tunge trafik ca. 2 % og 7 % på henholdsvis Holmensvej og Askelundsvej, hvilket er lidt lavere end på døgnniveau. Tallene indikerer at den tunge trafik foretrækker en rute via Askelundsvej, når de skal køre til og fra lokalplanområdet.

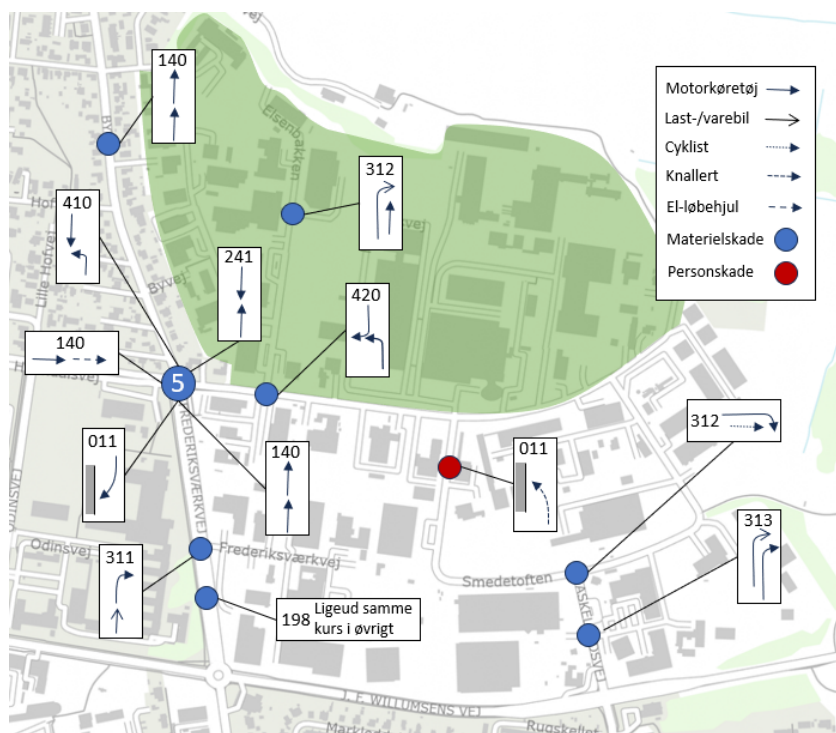
Der er kun ganske få cyklister i krydset ved Askelundsvej. Til sammenligning afvikler signalkrydset ved Holmensvej et noget større antal cyklister.

Der er ikke talt nogen nævneværdig fodgængertrafik i krydset ved Askelundsvej. Der er dog konstateret trampestier langs den vestlige del af Smedetoften, hvilket indikerer at der forekommer gangtrafik af en vis størrelse.

Der er flere fodgængere i signalkrydset ved Holmensvej. Her er der ca. 40 og 80 passager af krydsets vejgrene i løbet af henholdsvis morgenspidstimen og eftermiddagsspidstimen. Der er flest fodgængere på tværs af Frederiksværkvej, og dernæst Holmensvej og Heimdalsvej. Der er kun ganske få, der færdes på tværs af Byvej.

Trafiksikkerhed

De politiregistrerede færdselsulykker i perioden 2018-2023 er kortlagt, jf. nedenstående kort. Der er i alt registreret 13 ulykker i undersøgelsesområdet. Der har været lette trafikanter involveret i tre af ulykkerne. Lastbiler og varebiler har også været involveret i tre af ulykkerne, hvor modparten i alle tilfælde har været en personbil.



Politiregistrerede færdselsulykker i perioden 2018-2023.

Der forekommer flest ulykker i krydset Holmensvej/Frederiksværkvej, hvor der i alt er registreret fem ulykker. Antallet er i sig selv tilstrækkeligt til at betragte krydset som værende ulykkesbelastet. Ulykkerne er generelt forskelligartede, og der tyder ikke på at være en sammenhæng imellem krydsets udformning, og de registrerede ulykker. Ulykkerne kan heller ikke henføres til det nuværende industri- og erhvervsområdes aktiviteter.

Der er etableret nyt slidlag i signalkrydset i 2021, og der er i denne forbindelse etableret tilbagetrukket stopstreg i tre ud af fire tilfarter. De tilbagetrukne stopstreger har ikke umiddelbart påvirket trafiksikkerheden nævneværdigt, da 2 af de 5 ulykker er registreret efter etablering af den nye afmærkning. Ulykkernes forskellighed kan være et udtryk for tilfældighed, hvorfor der bør ske en løbende overvågning af signalkrydset. Det anbefales at gennemføre en generel trafiksikkerhedsforbedring, hvis der registreres nye ulykker i de kommende år.

De øvrige ulykker i området giver ikke umiddelbart anledning til at pege på egentlige problemer med den nuværende vejudformning. Det bemærkes dog, at der ved besigtigelsen er konstateret problematiske forhold flere steder i lokalområdet, hvor der dog ikke er konstateret at være sket trafikulykker. I det følgende er der givet eksempler på hvilke typer af ulykker disse eksisterende udfordringer potentielt kunne give anledning til:

1. Trængningsulykker mellem cyklister og bilister
2. Mødeulykker i de skarpe kurver
3. Påkørsel af fodgængere der færdes på kørebanen eller faldulykker som følge af manglende fortovej
4. Ulykker i firevejskryds

Ad 1 – Trængningsulykker: Der vurderes at være risiko for trængningsulykker langs Smedetoften (vestlig del) og Askelundsvej, hvor cyklister deler kørebanen med biltrafikken, jf. nedenstående billede. På Smedetoften er risikoen skærpet, da der er skarpe vejkurver med nedsat oversigt. Der er kun knæben plads til både en cyklist og en bilist, hvis de skal passere en modkørende på samme tid.



Der er kun kneben plads til både cyklist og bilist, når der er modkørende trafik.

Ad 2 – Mødeulykker: Allerede i dag kan der konstateres problematiske mødesituationer i de skarpe vejkurver på Smedetoften, jf. nedenstående billeder, Det indebærer en risiko for alvorlige mødeulykker.



En sættevogn lægger beslag på modkørende kørespor, men har ikke oversigt til modkørende inden kurven.

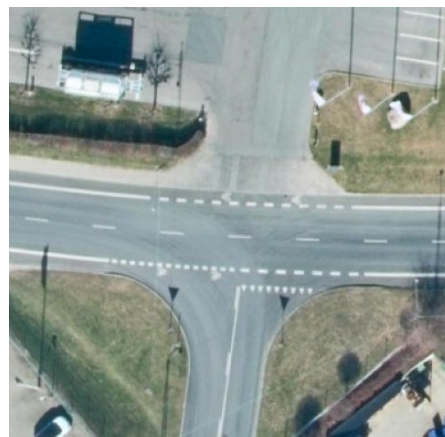
Ad 3 – Påkørsel af fodgængere: Der er trampestier langs Smedetoften, og der forekommer derfor gangtrafik langs de veje, hvor der ikke er fortov i dag. Nogle fodgængere er desuden tilbøjelige til at gå på kørebanen frem for en våd og mudret rabat, jf. nedenstående billede. Det er trafiksikkerhedsmæssigt betænkeligt at have fodgængertrafik på kørebanen.



En fodgænger har valgt at gå på kørebanen.

De fodgængere der vælger at gå i rabatten, har desuden øget risiko for faldulykker, da stien dels kan blive ujævn, og samtidig er svær at glatførebekæmpe.

Ad 4 – Ulykker i firevejskryds: Firevejskryds er vigepligtsregulerede vejkryds med fire vejgrene. Det er velkendt at denne krydsudformning ofte er ulykkesbelastet, da det er vanskeligt at overskue trafikken og afklare sin vigepligt ordentligt. Derfor fraråder de danske vejregler også, at der sker nyanlæg af denne type kryds. Der er to kryds i lokalområdet, som har karakteristika svarende til et firevejskryds. Det er krydsene på Holmensvej ved Elsenbakken og Smedetoften (vest), jf. nedenstående billeder.



Krydsene på Holmensvej ved Elsenbakken og Smedetoften (vest) vurderes at kunne blive problematiske, når trafikken øges.

Der er kun registreret en enkelt ulykke i de to kryds i perioden 2018-2023, og krydsene er derfor ikke problematiske i dagens situation, men de kan potentielt blive det på længere sigt.

Trafikafvikling

Trafikafviklingen i krydsene Askelundsvej/Smedetoften og Holmensvej/Frederiksværkvej/Byvej/Heimdalsvej er undersøgt med en kapacitetsberegning på baggrund af trafiktallene i afsnittet om trafiktal i kapitlet miljøstatus. Resultaterne fremgår af nedenstående figurerer i dette afsnit.

Signalkrydset ved Holmensvej – Morgenspidstimen 2023

Vejgren	Kørespør	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n5% Kt
Heimdalsvej	V	0,04	14	1
Heimdalsvej	L	0,06	12	1
Heimdalsvej	H	0,20	14	4
Holmensvej	V	0,10	16	1
Holmensvej	LH	0,12	13	1
Frederiksværkvej	V	0,50	24	6
Frederiksværkvej	L	0,14	13	4
Frederiksværkvej	H	0,17	14	1
Byvej	VLH	0,39	16	7

Resultat af kapacitetsberegning i signalkrydset ved Holmensvej i morgenspidstimen 2023.

Signalkrydset ved Holmensvej – Eftermiddagsspidstimen 2023

Vejgren	Kørespør	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n5% Kt
Heimdalsvej	V	0,07	17	1
Heimdalsvej	L	0,05	12	1
Heimdalsvej	H	0,22	14	4
Holmensvej	V	0,33	18	5
Holmensvej	LH	0,35	16	6
Frederiksværkvej	V	0,50	23	7
Frederiksværkvej	L	0,26	14	5
Frederiksværkvej	H	0,16	14	1
Byvej	VLH	0,33	15	6

Resultat af kapacitetsberegning i signalkrydset ved Holmensvej i eftermiddagsspidstimen 2023.

Beregningsresultaterne for signalkrydset ved Holmensvej viser generelt en god trafikafvikling både morgen og eftermiddag med lav belastningsgrad og uden nævneværdig kødannelse og forsinkelse. Frederiksværkvej er den sværest belastede vejgren, og her kan der i korte perioder opleves kødannelser på op imod ca. 40-50 meter i myldretiden. Tilsvarende kødannelser kan opleves på Byvej.

Askelundsvej/Smedetoften – Morgenspidstimen 2023

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Smedetofte LH	0,06	3	1
Smedetofte VL	0,06	3	1
Askelundsv VH	0,24	6	2

Resultat af kapacitetsberegning i krydset Askelundsvej/Smedetofte i morgenspidstimen 2023.

Askelundsvej/Smedetofte – Eftermiddagsspidstimen 2023

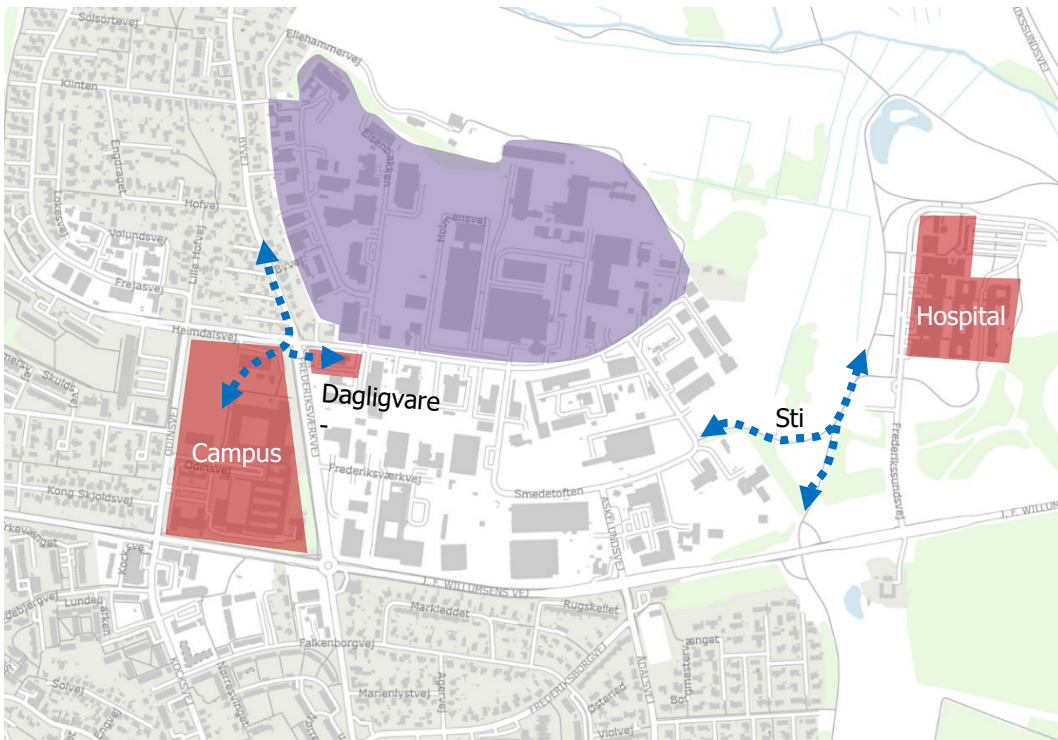
Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Smedetofte LH	0,11	3	1
Smedetofte VL	0,22	4	1
Askelundsv VH	0,30	9	2

Resultat af kapacitetsberegning i krydset Askelundsvej/Smedetofte i eftermiddagsspidstimen 2023

Beregningsresultaterne for krydset Askelundsvej/Smedetofte viser at der generelt er en god trafikafvikling i krydset med kun ganske lille middelforsinkelse og kødannelse. Belastningsgraderne er desuden lave, og der er derfor en betydelig restkapacitet i krydset.

Øvrige forhold

Lokalplanområdet er placeret i den østlige periferi af Frederikssund, og der er kun ganske få forbindelser igennem området. Det bemærkes dog, at der er en stiforbindelse mod Frederikssund Hospital, jf. nedenstående kort, Stien vurderes dog kun at være en attraktiv rute for relativt få, og trafiktællingerne har heller ikke påvist nogen nævneværdig cykeltrafik i retning mod stien.



Hospitalet og Campus er væsentlige funktioner i nærheden af lokalplanområdet, men de har ingen nævneværdig indflydelse på lokalplanområdet.

Frederikssund Campus ligger umiddelbart vest for lokalområdet. Signalkrydset ved Holmensvej anvendes formentlig af mange af eleverne på deres vej til og fra skolerne. Der er formentlig også en del aktivitet mellem Campus og dagligvarebutikken på Holmensvej i løbet af dagen. Uddannelsesinstitutionerne vurderes dog ikke at give anledning til nogen nævneværdig trafik længere inde i lokalplanområdet.

Miljøpåvirkninger

I dette kapitel beskrives konsekvenserne af at øge bebyggelsesprocenten fra 40 % til 60 %.

Det bemærkes at analysen tager udgangspunkt i, at hele lokalplanområdet opnår en bebyggelsesprocent på 60 %. Det tidligere lokalplanområde havde efter mange års udvikling en bebyggelsesprocent på ca. 34 % og dermed en udnyttet byggeret på ca. 6 %. Det nye lokalplanområde forventes ligeledes at være mange år om at udnytte den forøgede bebyggelsesprocent. Det er også muligt, at byggeretterne i området aldrig udnyttes i det omfang, som lokalplanen giver mulighed for. De beregnede trafikale effekter skal ses i lyset af dette.

Arealanvendelse

En bebyggelsesprocent på 60 % vil medføre en potentiel forøgelse af det samlede etageareal fra ca. 95.000 m² i dag til 169.140 m² i fremtiden. Der vil kunne etableres yderligere ca. 74.140 m² etageareal, og det svarer til en forøgelse på ca. 80 % i forhold til den nuværende anvendelse i denne del af lokalplanområdet.

Matrikler m ²	60 % bebyggelse m ²	Eks. Bebyggelse m ²	Udvidelsesmulighed m ²
281.900	169.140	Ca. 95.000	Ca. 74.140

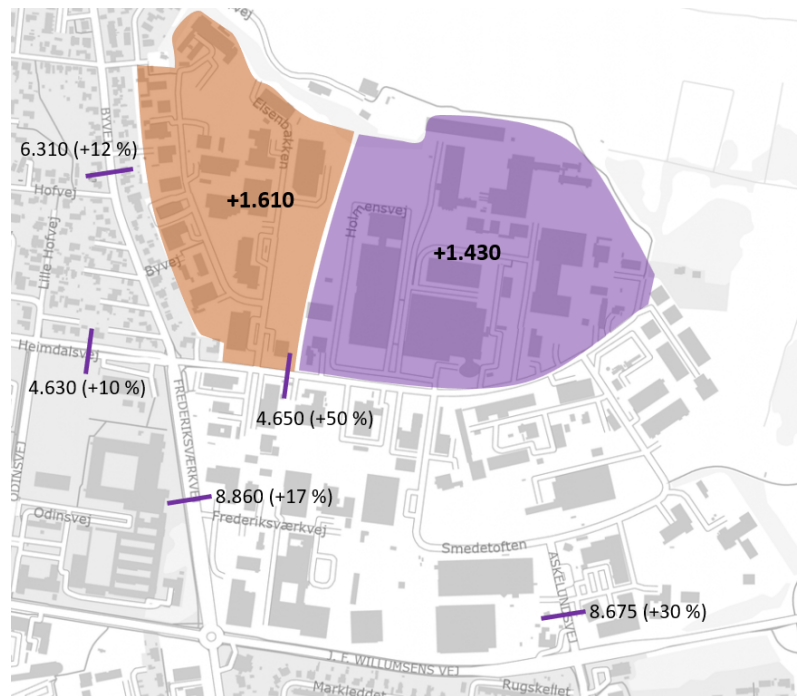
Opgørelse af den potentielle byggeret med en bebyggelsesprocent på 60 %.

Den nuværende arealanvendelse består hovedsageligt af erhvervsfunktioner samt nogle enkelte ejendomme, hvor dette er kombineret med en større kontorfunktion. Det er i denne konsekvensvurdering forudsat, at den nye byggeri i lokalplanområdet hovedsageligt udnyttes til erhvervsfunktioner i form af industri og serviceerhverv mv. og ikke som kontor.

En udvidelse på 74.140 m² vil indebære krav om, at der etableres minimum 742 nye parkeringspladser i tilknytning til det nye byggeri.

Trafikprognose

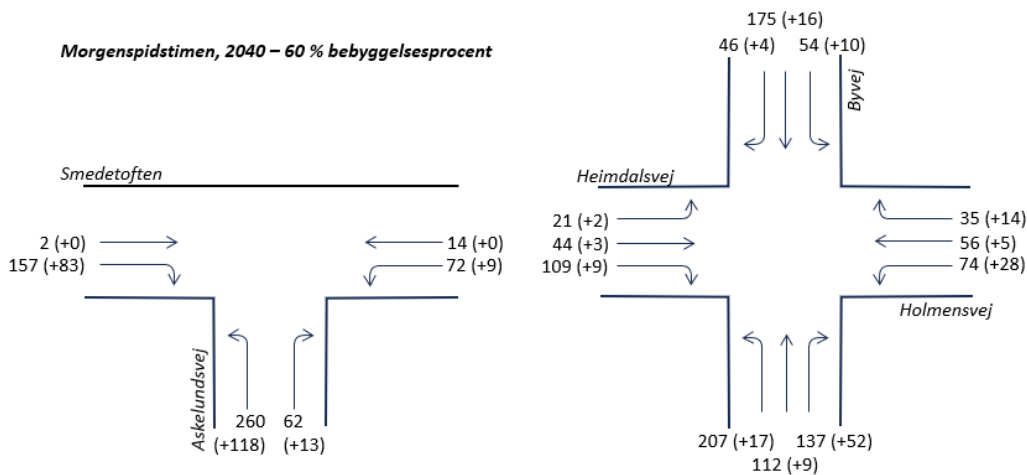
I 2040 forventes de ca. 74.140 m² (jf. forrige tabel) byggeri at kunne være etableret, og til den tid vil det give anledning til en trafikforøgelse på ca. 3.040 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Dette svarer til en samlet trafikstigning på omtrentligt 25 % ind og ud fra lokalområdet. Denne nye trafik forventes at fordele sig nogenlunde som i dag, hvor 1/3 kører via Holmensvej og 2/3 kører via Askelundsvej. Den samlede udvikling i området fremgår af nedenstående kort, hvor der også indgår en generel trafikstigning på de øvrige veje i størrelsesordenen ca. 0,5 % pr. år siden 2023.



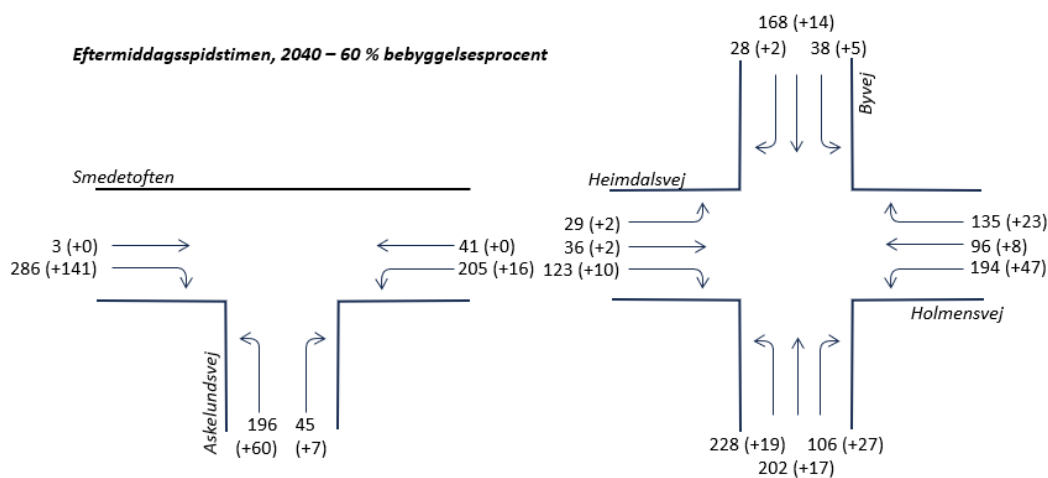
Hverdagsdøgntrafik (HDT) i lokalområdet i 2040. I parentes fremgår stigningen i forhold til i dag.

Der forventes en lidt højere andel af lastbiltrafik end i dagens situation. I dag er lastbilandelen ca. 6 %, og der er i analysen taget udgangspunkt i en andel på 10 % svarende til en forøgelse på ca. 300 lastbiler pr. hverdagsdøgn. Dermed vil lastbiltrafikken blive ca. 50 % større end den er i dag.

På de to nedenstående figurer fremgår spidstimetrafikken om morgenen og om eftermiddagen for krydset Smedetoften/Askelundsvej og Holmensvej/Frederiksværkvej.



Trafikmængder i morgenspidstimen i 2040 med 60 % bebyggelsesprocent.



Trafikmængder i eftermiddagsspidstimen i 2040 med 60 % bebyggelsesprocent.

Trafikmængderne vil stige betydeligt i krydset Askelundsvej/Smedetoften, hvor der forventes særligt store trafikstigninger fra vest mod syd og modsat. Trafikken vil også stige i signalkrydset ved Holmensvej, men her er den forholdsmæssige ændring ikke i samme størrelsesorden som i krydset ved Askelundsvej.

Trafiksikkerhed

Der forventes en samlet trafikstigning på ca. 3.000 køretøjer pr. døgn i lokalplanområdet, og det kan potentielt give anledning til ulykker, hvis vejudformningen ikke tilpasses de nye trafikmængder. Flere strækninger opnår en døgntrafik, som er tæt på eller større end 5.000. Dette vil være tilfældet på den vestlige halvdel af Holmensvej samt også Smedetoften. En døgntrafik i dette omfang vil typisk give anledning til, at der skal overvejes etablering af f.eks. cykelfaciliteter og krydsningsheller for at sikre en acceptabel trafiksikkerhed.

Der er en række eksisterende trafiksikkerhedsmæssige udfordringer i lokalområdet, jf. afsnittet trafiksikkerhed i kapitlet miljøstatus. Der er øget risiko for, at disse eksisterende udfordringer vil give anledning til egentlige trafikulykker i fremtiden. Det gælder bl.a.:

1. Trængningsulykker mellem cyklister og bilister
2. Mødeulykker i de skarpe kurver

3. Påkørsel af fodgængere der færdes på kørebanen eller faldulykker som følge af manglende fortov
4. Ulykker i firevejskryds

Signalkrydset ved Holmensvej er allerede i dag ulykkesbelastet. Der er udarbejdet en beregning af den forventede ulykkesudvikling i signalkrydset samt også vigepligtskrydset Askelundsvej/Smedetoften, hvis området bebygges svarende til lokalplanområdets rammer, jf. nedenstående tabel:

Sted	Ulykker 2018-2023	Ændring	Ulykker 2040-2044
Askelundsvej/Smedetoften	1	Ca. +50 %	Ca. 1-2
Signalkrydset v. Holmensvej	5	Ca. +20 %	Ca. 6

Forventet ulykkesudvikling i områdets to væsentligste vejkryds.

Antallet af ulykker forventes at stige i begge kryds, og forøgelsen er ikke ubetydelig. Ved Askelundsvej skal dette dog ses i sammenhæng med det lave antal ulykker i dagens situation. Signalkrydset ved Holmensvej er i forvejen præget af flere ulykker og en forøgelse på 20 % giver sandsynligvis anledning til en ulykke yderligere hen over en periode på fem år.

Herudover kan en betydelig forøgelse af trafikken give anledning til, at der fremover sker krydsningsulykker på lokalområdets veje. På Holmensvej, Smedetoften og Askelundsvej forventes der at køre biltrafik i et omfang, som vil gøre det vanskeligt for en fodgænger at overskue trafikken og krydse vejen sikkert. Fodgængertrafikken er begrænset, men der vurderes at være øget risiko for ulykker med krydsende fodgængere i krydsene Holmensvej/Smedetoften samt Askelundsvej/Smedetoften.

Trafikafvikling

Trafikafviklingen i krydset Askelundsvej/Smedetoften og signalkrydset ved Holmensvej er undersøgt med en kapacitetsberegning på baggrund af trafiktallene i afsnittet trafikprognose i kapitlet miljøpåvirkninger. Resultaterne fremgår af nedenstående figurer i dette afsnit.

Beregningsresultaterne for signalkrydset ved Holmensvej viser generelt en god trafikafvikling både morgen og eftermiddag med lav belastningsgrad og uden nævneværdig kødannelse og forsinkelse. Venstresvingssporet på Frederiksværkvej er den sværest belastede retning, og her kan der i korte perioder opleves kødannelser på op imod ca. 50-60 meter i myldretiden og middelforsinkelser på ca. 25 sekunder.

Signalkrydset ved Holmensvej – Morgenspidstimen 2040 – 60 %

Vejgren	Kørespør	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n _{5%} Kt
Heimdalsvej	V	0,04	14	1
Heimdalsvej	L	0,06	12	1
Heimdalsvej	H	0,21	14	4
Holmensvej	V	0,17	17	1
Holmensvej	LH	0,15	13	1
Frederiksværkvej	V	0,61	29	7
Frederiksværkvej	L	0,16	13	4
Frederiksværkvej	H	0,28	15	4
Byvej	VLH	0,50	18	8

Resultat af kapacitetsberegning i signalkrydset ved Holmensvej i morgenspidstimen 2040 med 60 % bebyggelsesprocent.

Signalkrydset ved Holmensvej – Eftermiddagsspidstimen 2040 – 60 %

Vejgren	Kørespør	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n _{5%} Kt
Heimdalsvej	V	0,08	18	1
Heimdalsvej	L	0,05	12	1
Heimdalsvej	H	0,24	14	4
Holmensvej	V	0,45	21	6
Holmensvej	LH	0,41	16	7
Frederiksværkvej	V	0,57	25	8
Frederiksværkvej	L	0,28	14	6
Frederiksværkvej	H	0,22	14	4
Byvej	VLH	0,36	15	6

Resultat af kapacitetsberegning i signalkrydset ved Holmensvej i eftermiddagsspidstimen 2040 med 60 % bebyggelsesprocent.

Beregningsresultaterne for krydset Askelundsvej/Smedetoften viser en større ændring i forhold til beregningen baseret på situationen i dag (se evt. figurerne med morgenspidstimen 2023 og eftermiddagsspidstimen 2023 for krydset Askelundsvej/Smedetoften i afsnittet trafikafvikling i kapitlet miljøstatus). Der er dog alligevel fortsat tale om en god trafikafvikling med kun ganske lille middelforsinkelse og kødannelse. Belastningsgraderne er desuden lave, og der er derfor også en restkapacitet i krydset.

Askelundsvej/Smedetoften – Morgenspidstimen 2040 – 60 %

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Smedetofte LH	0,12	3	1
Smedetofte VL	0,08	4	1
Askelundsv VH	0,43	9	3

Resultat af kapacitetsberegning i krydset Askelundsvej/Smedetofte i morgenspidstimen 2040 med 60 % bebyggelsesprocent.

Askelundsvej/Smedetofte – Eftermiddagsspidstimen 2040 – 60 %

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Smedetofte LH	0,21	3	1
Smedetofte VL	0,29	6	2
Askelundsv VH	0,47	13	3

Resultat af kapacitetsberegning i krydset Askelundsvej/Smedetofte i eftermiddagsspidstimen 2040 med 60 % bebyggelsesprocent.

o-alternativ

I dette kapitel beskrives konsekvenserne af at fastholde bebyggelsesprocenten på 40 % i hele lokalplanområdet.

Arealanvendelse

I dag er der realiseret en bebyggelsesprocent på ca. 33-34 %, jf. tabel i afsnittet arealanvendelse i kapitel miljøstatus. Med en uændret maksimal bebyggelsesprocent på 40 % forudsættes det, at området med tiden vil blive bebygget svarende til rammerne i lokalplanen. Det indebærer en potentiel forøgelse af det samlede etageareal fra ca. 95.000 m² i dag til 112.760 m² i fremtiden. Der vil kunne etableres yderligere ca. 17.760 m² etageareal. Det svarer til en forøgelse på ca. 20 % i forhold til den nuværende anvendelse i denne del af lokalplanområdet.

Matrikler m ²	40% bebyggelse m ²	Eks. Bebyggelse m ²	Udvidelsesmulighed m ²
281.900	112.760	Ca. 95.000	Ca. 17.760

Opgørelse af den potentielle byggeret med en bebyggelsesprocent på 60 %.

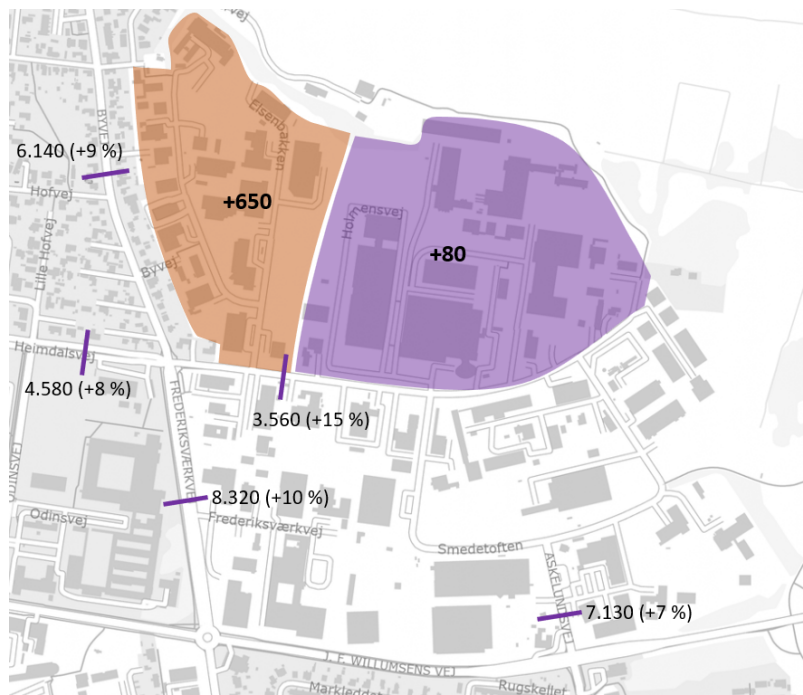
Den nuværende arealanvendelse består hovedsageligt af erhvervsfunktioner, hvor enkelte også har en større kontorfunktion i tilknytning til erhvervsfunktionen. Det er i denne konsekvensvurdering forudsat, at den resterende byggeret i lokalplanområdet udnyttes til erhvervsfunktioner i form af industri og serviceerhverv mv. og ikke som kontor.

En udvidelse på 17.760 m² vil indebære krav om, at der etableres minimum 178 nye parkeringspladser i tilknytning til det nye byggeri.

Trafikprognose

De resterende ca. 17.760 m² (jf. forrige tabel) byggeret forventes at kunne være etableret i 2040, og til den tid vil det give anledning til en trafikforøgelse på ca. 730 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Dette svarer til en samlet trafikstigning

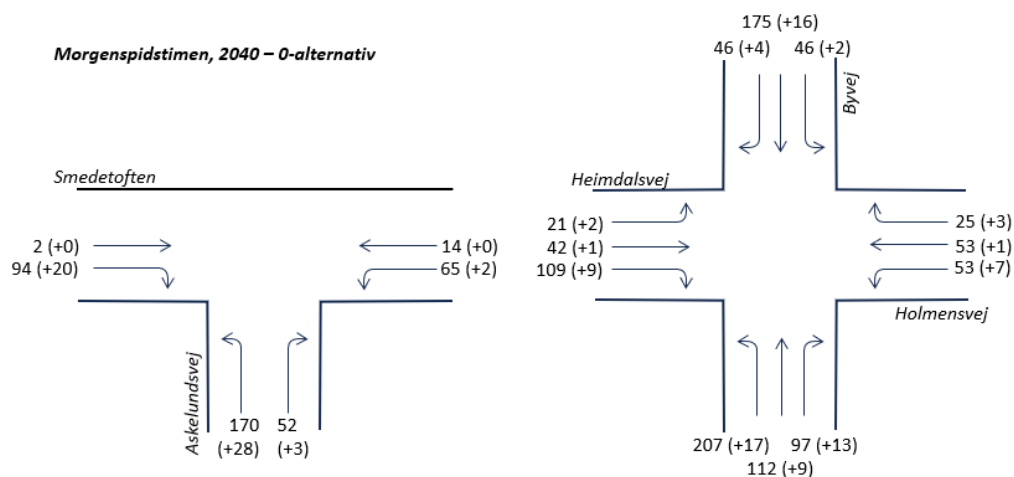
på omtrentligt 5-10 % ind og ud fra lokalområdet. Den samlede udvikling i området fremgår af nedenstående kort, hvor der også indgår en generel trafikstigning på de øvrige veje i størrelsesordenen ca. 0,5 % pr. år siden 2023.



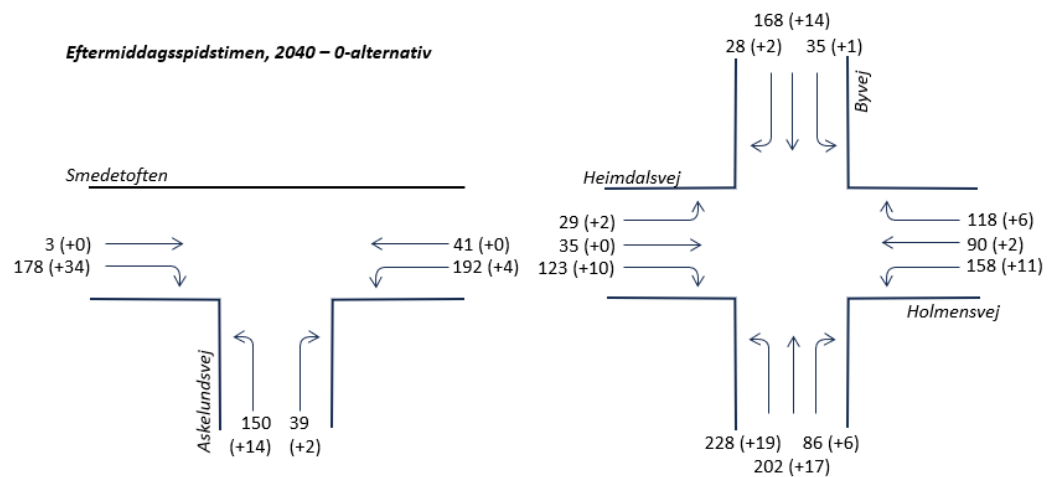
Hverdagsdøgnetrafik (HDT) i lokalområdet i 2040. I parentes fremgår stigningen i forhold til i dag.

Andelen af lastbiltrafik forventes ikke at ændre sig i forhold til den nuværende situation. I dag er lastbilandelen ca. 6 %, og der forventes derfor yderligere ca. 40-50 flere lastbiler pr. hverdagsdøgn.

På nedenstående figurer fremgår spidstimetrafikken om morgenen og om eftermiddagen for krydset Smedetoften/Askelundsvej og signalkrydset ved Holmensvej.



Trafikmængder i morgenspidstimen i 2040 med 40 % bebyggelsesprocent.



Trafikmængder i eftermiddagsspidstimen i 2040 med 40 % bebyggelsesprocent.

Trafikmængderne vil stige i krydset Askelundsvej/Smedetoften, hvor retningen fra vest mod syd og modsat er nævneværdig. Trafikken i signalkrydset ved Holmensvej stiger kun i beskedent omfang.

Trafiksikkerhed

Der forventes en samlet trafikstigning på ca. 730 køretøjer pr. døgn i lokalplanområdet. Der er i nedenstående tabel beregnet en forventet ulykkesudvikling i signalkrydset ved Holmensvej og i vigepligtskrydset Askelundsvej/Smedetoften:

Sted	Ulykker 2018-2023	Ændring	Ulykker 2040-2044
Askelundsvej/Smedetoften	1	Ca. +10%	Ca. 1
Signalkrydset v. Holmensvej	5	Ca. +10%	Ca. 5-6

Forventet ulykkesudvikling i områdets to væsentligste vejryds.

Den forventede ulykkesforøgelse i krydsene er i samme omfang, som der normalt ville kunne opleves som følge af den generelle udvikling i trafikken. Der er som udgangspunkt ikke behov for afværgeforanstaltninger som følge af den øgede trafik i krydset.

På strækningerne kan trafikforøgelsen også give anledning til ulykker. I modsætning til fremtidsscenariet med en bebyggelsesprocent på 60 %, vil trafikstigningen dog være mere beskedent. Trafiksikkerhedsudviklingen i 0-alternativet vil derfor være mere sammenlignelig med den nuværende ulykkesituation.

Trafikafvikling

Trafikafviklingen i krydset Askelundsvej/Smedetoften og signalkrydset ved Holmensvej er undersøgt med en kapacitetsberegning på baggrund af trafikallene i afsnittet trafikprognose i kapitlet 0-alternativet. Resultaterne fremgår af nedenstående figurer i dette afsnit.

Beregningsresultaterne for signalkrydset ved Holmensvej viser generelt en god trafikafvikling både morgen og eftermiddag med lav belastningsgrad og uden nævneværdig kødannelse og forsinkelse. Frederiksværkvej er den sværest belastede vejgren, og her kan der i korte perioder opleves kødannelser på op imod ca. 50-60 meter i myldretiden.

Signalkrydset ved Holmensvej – Morgenspidstimen 2040 (0-alternativ)

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n5% Kt
Heimdalsvej	V	0,04	14	1
Heimdalsvej	L	0,06	12	1
Heimdalsvej	H	0,21	14	4
Holmensvej	V	0,14	16	1
Holmensvej	LH	0,14	13	1
Frederiksværkvej	V	0,56	26	7
Frederiksværkvej	L	0,16	13	4
Frederiksværkvej	H	0,19	14	3
Byvej	VLH	0,42	17	7

Resultat af kapacitetsberegning i signalkrydset ved Holmensvej i morgenspidstimen 2040 med 40 % bebyggelsesprocent.

Signalkrydset ved Holmensvej – Eftermiddagsspidstimen 2040 (0-alternativ)

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n5% Kt
Heimdalsvej	V	0,07	18	1
Heimdalsvej	L	0,05	12	1
Heimdalsvej	H	0,24	14	4
Holmensvej	V	0,36	19	5
Holmensvej	LH	0,37	16	6
Frederiksværkvej	V	0,57	25	8
Frederiksværkvej	L	0,28	14	6
Frederiksværkvej	H	0,17	14	1
Byvej	VLH	0,36	15	6

Resultat af kapacitetsberegning i signalkrydset ved Holmensvej i eftermiddagsspidstimen 2040 med 40 % bebyggelsesprocent.

Askelundsvej/Smedetoften – Morgenspidstimen 2040 – 40 % (0-alternativ)

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Smedetofte LH	0,07	3	1
Smedetofte VL	0,07	3	1
Askelundsv VH	0,29	7	2

Resultat af kapacitetsberegning i krydset Askelundsvej/Smedetoften i morgenspidstimen 2040 med 40 % bebyggelsesprocent.

Askelundsvej/Smedetoften – Eftermiddagsspidstimen 2040 – 40 % (0-alternativ)

Strøm/Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden n i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	n5% Kt
Smedetoften LH	0,13	3	1
Smedetoften VL	0,22	4	1
Askelundsv VH	0,34	10	2

Resultat af kapacitetsberegning i krydset Askelundsvej/Smedetoften i eftermiddagsspidstimen 2040 med 40 % bebyggelsesprocent.

Beregningsresultaterne for krydset Askelundsvej/Smedetoften viser at der ikke forventes nogen nævneværdig ændring i forhold til den nuværende situation i krydset. Der er således generelt en god trafikafvikling i krydset med kun ganske lille middelforsinkelse og kødannelse. Belastningsgraderne er desuden lave, og der er derfor en betydelig restkapacitet i krydset.

Afværgeforanstaltninger

Der er foreslået afværgeforanstaltninger i både anlægs- og driftsfasen. De foreslåede afværgeforanstaltninger er baseret på problemstillingerne knyttet til en bebyggelsesprocent på 60 %.

Anlægsfasen

Området er ejet af flere forskellige virksomheder, og en evt. udvidelse på de enkelte ejendomme vurderes at ville ske løbende hen over en årrække. Af samme årsag forventes byggeaktiviteten også at være jævnt fordelt, hvormed den ikke vil præge lokalområdet i nævneværdigt omfang.

Der vurderes ikke at være behov for at henvise evt. byggetrafik til særlige ruter, da lokalområdets veje i forvejen afvikler lastbiltrafik. Dette gælder dog ikke Byvej, hvor der allerede er forbud mod gennemkørsel for lastbiler.

Driftsfasen

Trafikafviklingen på det undersøgte vejnet forventes ikke at give anledning til problemer i fremtiden. Det er således beregnet, at de eksisterende vejanlæg fortsat vil have en tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken på et acceptabelt niveau.

Der er konstateret at være lokale trafikikkerhedsproblemer allerede i dagens situation. Nogle af udfordringerne kan desuden henføres til det eksisterende industri- og erhvervsområdes funktioner. Der er imidlertid ikke registreret færdselsulykker som følge af dette. Trafikforøgelsen fra den nye lokalplan kan potentielt medføre, at der fremover sker egentlige trafikulykker, hvor dette ikke er tilfældet i dag.

Det er imidlertid vanskeligt at afgøre, hvor og hvornår trafikstigningen har en størrelse, som giver anledning til ulykker. Trafikstigningen i 0-alternativet forventes ikke at give anledning til en nævneværdig ændring af trafikikkerheden. Den fremtidige trafikstigning skal derfor overgå 0-alternativet, inden der forventes at ske ulykker. Dette kan tage mange år. Der er således ikke behov for afværgeforanstaltninger i forbindelse med lokalplanens godkendelse. Det er dog vigtigt, at trafikikkerheden overvåges i takt med områdets udvikling med henblik på kunne gribe ind rettidigt, hvis der er tegn på egentlige trafikikkerhedsproblemer.

I det følgende er der givet eksempler på hvilke typer af ulykker der potentielt kan ske som følge af enten en generel trafikstigning eller en intensiveret industri- og erhvervsfunktion. Det er disse ulykkestyper, som løbende skal overvåges:

1. Forøget antal ulykker i signalkrydset ved Holmensvej
2. Påkørsel af cyklister langs Smedetoften og Askelundsvej
3. Fodgængerulykker grundet manglende fortove langs Smedetoften
4. Mødeulykker i vejkurverne på Smedetoften
5. Krydsningsulykker på de trafikerede veje
6. Øget trafik i firevejkryds

I det tilfælde at overvågningen påpeger et problem, kan der overvejes følgende afværgeforanstaltninger:

Ad 1 – Signalkrydset ved Holmensvej: Separatregulering af venstresvingende vil medvirke til en sikker afvikling af den venstresvingende trafik og reducere risikoen for alvorlige ulykker med venstresvingende over for ligeudkørende. Dette tiltag kan etableres på Holmensvej, Heimdalsvej og Frederiksværkvej. På de samme vejgrene anbefales det at udvide midterhellerne, så de kan fungere som støttepunkter for krydsende fodgængere.

Herudover kan det overvejes at etablere cykelstier helt frem i alle krydsets til- og frafarter, hvor det dog bemærkes at dette i højere grad er et tryghedsfremmende tiltag end et egentligt trafikikkerhedstiltag.

Ad 2 – Manglende cykelfaciliteter: Der etableres cykelbaner (eller cykelstier) på Smedetoften og Askelundsvej, hvormed cyklister ikke længere skal dele færdselsarealet med biltrafikken. Behovet er størst på den vestlige del af Smedetoften og Askelundsvej.

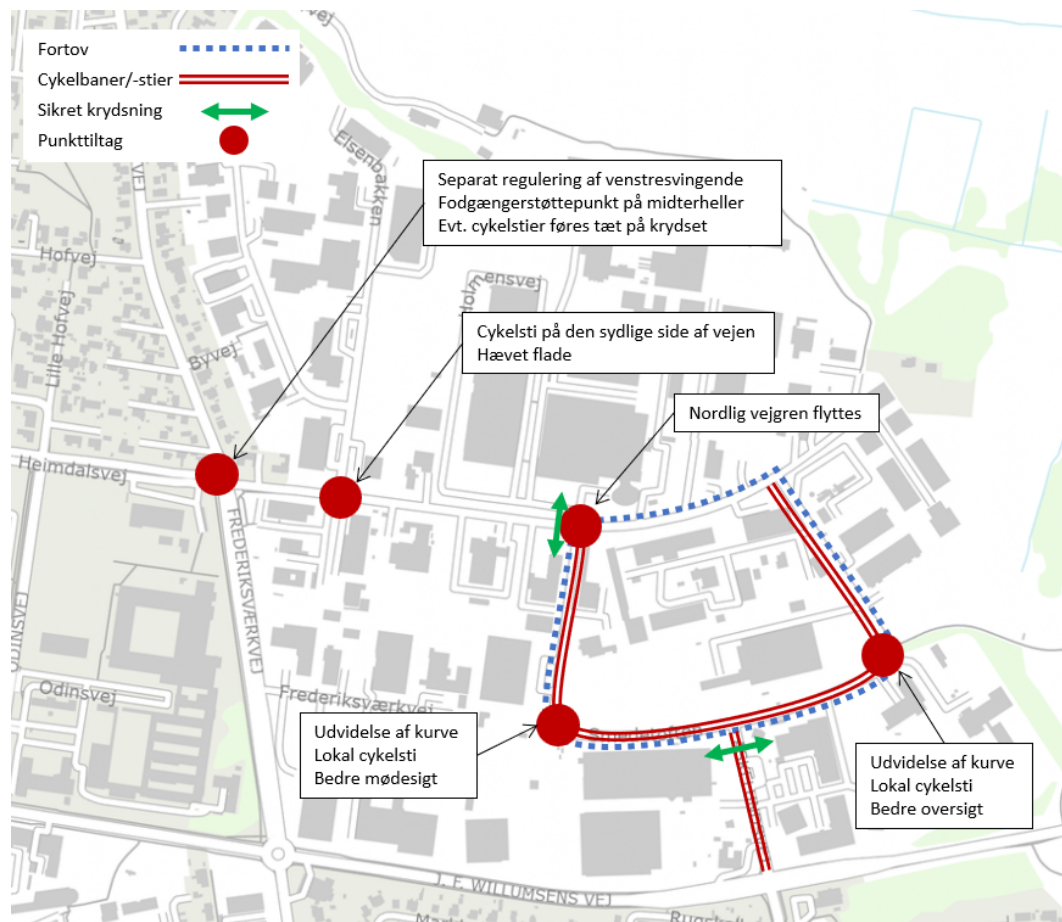
Ad 3 – Manglende fortove: Der etableres fortove langs Smedetoften og på den østlige del af Holmensvej. Behovet er størst på den vestlige del af Smedetoften.

Ad 4 – Problematiske vejkurver: Vejkurverne udvides i et omfang, som gør det muligt for den tunge trafik at passere uden at inddrage modkørende kørespor. Der etableres korte cykelstier i kurverne for at sikre, at cyklisterne ikke klemmes af biltrafikken. Oversigten forbedres ved at fjerne beplantning. Der er principielt behov for at gennemføre denne afværgeforanstaltning på begge vejkurver, men behovet er størst på den vestlige.

Ad 5 – Sikre krydsningspunkter: Der foreslås etableret midterheller til krydsning af vejene. Midterheller etableres på Holmensvej ved Smedetoften (vest) samt på Askelundsvej ved Smedetoften.

Ad 6 – Firevejskryds: Krydsene på Holmensvej kan forbedres på forskellig vis. Ved Smedetoften foreslås vejadgangen på den nordlige side flyttet (f.eks. 100 m mod vest), så krydset bliver trebenet. Ved Elsenbakken kan der laves overkørsler med gennemført cykelsti på den sydlige side af vejen, og krydset som helhed kan ombygges til en hævet flade for at øge trafikanternes opmærksomhed.

De foreslåede afværgeforanstaltninger er sammenfattet på kortet herunder



Oversigt over anbefalede afværgeforanstaltninger.

Overvågning

Den nye lokalplan vil medføre øget trafik på områdets veje og stier. Der er risiko for, at dette på sigt medfører et øget antal trafikulykker i lokalområdet. Ulykkesudviklingen skal derfor overvåges med henblik på at sikre, at der gribes ind rettidigt, hvis den nuværende vejudformning ikke kan afvikle trafikken på en sikker og hensigtsmæssig måde.

Med de foreslåede afværgeforanstaltninger forventes både trafiksikkerhed og trafikafvikling på områdets veje og stier at være acceptabel. Den videre overvågning af området vil afgøre, om der er behov for afværgeforanstaltninger.

Frederikssund Kommune varetager den almindelige overvågning af vejtrafikken, herunder også på lokalplanområdets veje og stier.

Miljøvurdering af landskab ift. påvirkning af landskab og kystforland

Miljøstatus

I dette kapitel redegøres for den eksisterende miljøtilstand ift. landskab og kystforland. Den eksisterende miljøtilstand danner grundlag for miljøvurderingen. Kapitlet er opdelt i miljøstatus for kystforland og miljøstatus for landskabet.

Planområdet rummer i dag bebyggelse i højest 10 meter, hvilket er det lokalplan 41 giver mulighed for. Der er dog dispenseret fra bestemmelsen i

lokalplanen og der er derfor enkelte steder byggeri over 10 meters højde, dog højest i 12 meters højde.



Udvalgte visualiseringspunkter, hvorfra den nuværende miljøstatus er vurderet fra

Kystforland



Billede taget fra fjorden syd for Kronprins Frederiksbro. Ca. 2,6 km fra erhvervsområdet.

Kystlinjen set syd for kronprins Frederiksbro viser, en bebygget kystlinje, hvor der både ses etageboligbebyggelse på 3-5 etager, åben-lav og tæt-lav boligbebyggelse. Dertil ses etagebyggeri i 14 etager samt høje skorstene. En bebygget kystlinje som Frederikssund bys er forventet for en by indenfor den kystnære del af byzonen.



Billede taget fra fjorden nord for Kronprins Frederiksbro. Ca. 1,7 km fra erhvervsområdet.

Kystlinjen set fra bugten nord for virksomheden Topsoe viser bebyggelsen på Linderupvej, som er i første række mod kysten. På Linderupvej ligger åben-lav boligbebyggelse i 1½ etage med røde tage. Virksomheden Topsoe er dominerende for kystlinjen set fra bugten. Topsoes bebyggelse er varierede i højden med op mod 18 meter. Bebyggelsen er store volumener med fladt tag i hvide og grå nuancer. Den gældende kommuneplan tillader dertil en bygningshøjde på 24 m på et afgrænset areal indenfor virksomheden. Erhvervsområdet er bag bebyggelsen på Linderupvej. Bebyggelsen i erhvervsområdet i dag kan kun svagt anes fra kysten, da den er afskærmet bag beplantningen i Græse Ådal, der omkranser erhvervsområdet.

Landskab



Billede taget fra Frederikssundsvej. Ca. 1,2 km fra erhvervsområdet.

Landskabet set fra Frederikssundsvej viser et åbnet landskab med lav beplantning i Græse Ådal og højere beplantning lang Frederikssundsvej. Det er muligt at se toppen af eksisterende bebyggelse i 10 meters højde i erhvervsområdet. Den eksisterende bebyggelse, der kan ses er placeret på det højeste sted i erhvervsområdet, hvor bebyggelsen i 25 meters højde skal placeres.



Billede taget fra Linderupvej. Ca. 800 m fra erhvervsområdet.

Den allerøverste top af bebyggelsen i erhvervsområdet kan skimtes over beplantningen i Græse Ådal, der omgrænser erhvervsområdet. Erhvervsbebyggelsen er ikke dominerende i landskabet og der er generelt ikke høj bebyggelse i landskabet set fra Linderupvej.



Billede taget fra Græse Bakkeby. Ca. 700 m fra erhvervsområdet.

Fra Græse Bakkeby ses Græse Ådal med lav beplantning. Toppen af den nuværende erhvervsbebyggelse kan skimtes gennem trætoppene uden blade. Det er ikke bebyggelse, der præger landskabet set fra Græse Bakkeby.



Billede fra Ellehammervej 4. ca. 50 meter fra erhvervsområdet.

Ovenstående billede er taget på en sommerdag, hvor beplantningen, der omkranser erhvervsområdet står med blade. Når beplantningen står med blade afskærmer den eksisterende bebyggelse i 10 meters højde.

Opsamling på miljøstatus

Generelt er landskabet omkring erhvervsområdet ikke præget af høj bebyggelse, da det meste af den eksisterende bebyggelse i erhvervsområdet er afskærmet af beplantningsbæltet rundt om erhvervsområdet i Græse Ådal. Fra kysten ses et bebygget kystforland, som det må forventes af en by som Frederikssund.

Miljøpåvirkninger

I dette kapitel redegøres for de miljøpåvirkninger, der vil ske ift. landskab og kystforland med den kommende planlægning. Kapitlet er opdelt i miljøstatus for kystforland og miljøstatus for landskabet.

Lokalplanen muliggør bebyggelse i 8,5 meters højde, 15 meters højde og i 25 meters højde for et mindre, men højtliggende, område.

Bebyggelse i 8,5 meter i delområde 2 er ikke visualiseret i nedenstående vurdering. Dette skyldes, at bebyggelsen i 8,5 meter er en almindelig byggehøjde jf. byggeretten i BR18. Lokalplan 41 tillader kun bebyggelse i 5 meter i delområde 1, hvilket formentlig skyldes terrænspringet fra boligerne på Byvej til lokalplanens delområde 2, som er varierende, men på ca. 4 meter. Frederikssund Kommune vurderer, at det ikke er nødvendigt, at visualisere bebyggelse i 8,5 meters højde ift. påvirkning af landskabet, da 8,5 meter er almindelig byggehøjde i en by som Frederikssund uagtet terrænforskellen.

Bebyggelse i 15 meter i delområde 1 er visualiseret, men ikke i samme grad, som bebyggelsen i 25 meters højde i delområde 3. Dette skyldes, at bebyggelse i 25 meters højde vil være mest synlig og skabe den største påvirkning af landskabet. Bebyggelse i 15 meters højde har begrænset betydning på store afstande, og er derfor visualiseret fra det sted, hvor bebyggelse i 15 meters højde er tættest på nærliggende boliger.



Udvalgte visualiseringspunkter, hvorfra miljøpåvirkningen er vurderet fra

Påvirkning af kystforland

Planområdet ligger i den kystnære del af byzonen, der ligger ud til kysterne, eller som indgår i et samspil med kystlandskabet. Kommunalbestyrelsen skal for de kystnære dele af byzonerne vurdere de fremtidige bebyggelsesforhold, herunder bygningshøjder, med henblik på;

- 1) at ny bebyggelse indpasses i den kystlandskabelige helhed,
- 2) at der tages hensyn til bevaringsværdige helheder i bystrukturen og til naturinteresser på de omgivende arealer,
- 3) at der tages hensyn til nødvendige infrastrukturanlæg, herunder havne, og
- 4) at offentligheden sikres adgang til kysten.

Jf. Planlovens § 16 stk. 5 skal der ved planlægning for bebyggelse og anlæg i de kystnære dele af byzonerne, der vil påvirke kysten visuelt, redegøres for påvirkningen. Såfremt bebyggelsen afviger væsentligt i højde eller volumen fra den eksisterende bebyggelse i området, skal der gives en begrundelse herfor.

Området for planområdet er beliggende i byzone ca. 700 m fra kysten.

Lokalplanen muliggør bebyggelse i 8,5 meters højde, 15 meters højde og i 25 meters højde for et mindre, men højtliggende, område. Grundet mulighederne for højt byggeri vil den nye bebyggelse være synlig fra flere forskellige steder set fra kysten. Set fra nogle steder, vil bebyggelsen være en afvigelse fra den eksisterende kystlinje, mens bebyggelsen set fra andre steder, ikke vil være en afvigelse fra eksisterende kystlinje.



Visualisering af bebyggelse i 25 og 15 meters højde set fra fjorden nord for Kronprins Frederiksbro. Ca. 1,7 km fra erhvervsområdet.

Visualisering af bebyggelse i 25 og 15 meters højde ses i venstre side af visualiseringen. Sammenlignet med boligbebyggelsen i 1,5 etager vil bebyggelse på 25 meter og 15 meter med fladt tag vil være en afvigelse fra eksisterende kystlinje.

I samspil med Topsoe vurderes bebyggelse på 25 meter og 15 meter i erhvervsområdet at være mindre dominerende for kystlandskabet ift. volumen og højden, men er ikke en uvæsentlig ændring.



Visualisering af bebyggelse i 25 meters højde set fra fjorden syd for Kronprins Frederiksbro. Ca. 2,6 km fra erhvervsområdet.

Visualisering af bebyggelse i 25 meters højde ses i midten af billedet til venstre for fjernvarmeværkets to skorstene. Der er i dag afskærmende bebyggelse i mellem bebyggelsen på 25 meter og kysten. Bebyggelsen på 25 meter med fladt tag vurderes ikke at være en væsentlig ændring i volumen eller højden for kystlinjen set syd for Kronprins Frederiksbro.

Bebyggelsen er lokaliseret i et eksisterende erhvervsområde, hvor flere af kommunens større virksomheder allerede er lokaliseret. Ved at tillade virksomhederne i området, at udvide indenfor det eksisterende erhvervsområde gives virksomhederne mulighed for at benytte eksisterende bygninger,

infrastruktur, produktion med mere. Dette gør at virksomhederne ikke skal ud og etablere sig på en ny lokation.

Bebyggelse i 25 meters højde er dertil kun tilladt i midten og indenfor en mindre del af erhvervsområdet. Bygningshøjden for omkringliggende bebyggelse fastsættes til 15 meter og der er dermed en nedtrapning af bebyggelsen i erhvervsområdet ud mod omkringliggende områder.

Lokalplanen fastsætter, at facader på det nye byggeri i 25 meters højde skal være grå. Der er fastsat bestemmelser om bebyggelsens farve for at sikre at bebyggelsen ikke bliver for dominerende i landskabet og at bebyggelsen spejler himlen. Dertil fastsættes der max glansværdier for bygningsfacader og tagbeklædning indenfor hele lokalplanområdet.

Påvirkning af landskab



Visualisering af bebyggelse i 25 meters højde set fra Frederikssundsvej. Ca. 1,2 km fra erhvervsområdet.

Visualiseringen af bebyggelsen i 25 meters højde set fra Frederikssundsvej viser at bebyggelsen vil kunne ses i landskabet. På visualiseringen er ikke visualiseret bebyggelse i 15 meters højde. Bebyggelsen vil være højere end den eksisterende beplantning i dag og vil derfor ikke være afskærmet af beplantning. Bygges der i 15 meters højde rundt om bebyggelsen i 25 meter vil det være medvirkende til at nedtrappe bygningshøjden til det omkringliggende område.



Visualisering af bebyggelse i 25 meters højde set fra Linderupvej. Ca. 800 m fra erhvervsområdet.

Visualiseringen af bebyggelsen i 25 meters højde set fra Linderupvej viser, at bebyggelsen vil være højere og mere dominerede end den eksisterende bebyggelse, der kan ses fra Linderupvej. Ændringen i landskabet, set fra Linderupvej, vil derfor være stor.



Visualisering af bebyggelse i 25 meters højde set Græse Bakkeby. Ca. 700 m fra erhvervsområdet.

Visualiseringen af bebyggelsen i 25 meters højde set fra Græse Bakkeby viser, at bebyggelsen vil være synlig i landskabet. Størstedelen af bebyggelsen vil være afskærmet af eksisterende beplantning, men øverste del af bebyggelsen kan ses. Landskabet set fra Græse Bakkeby får et andet præg ved at der bygges i 25 meters højde i det ellers grønne landskab.



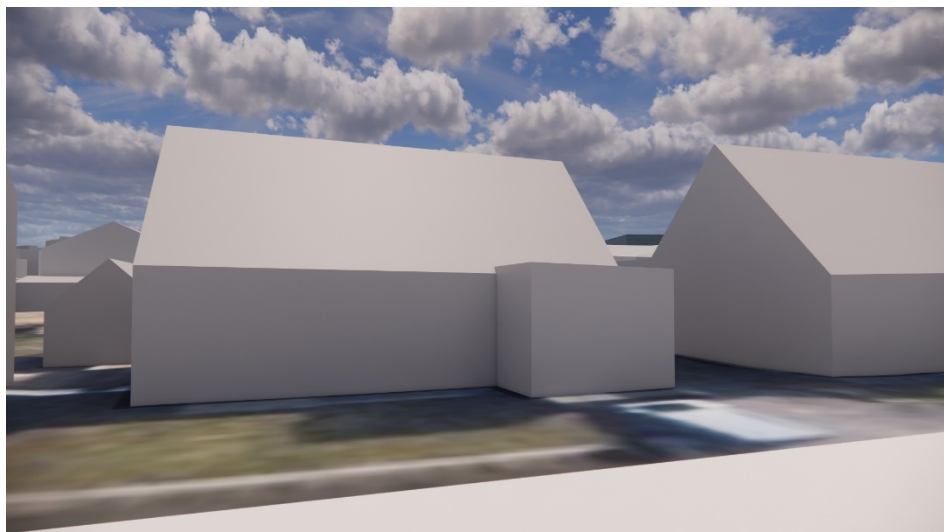
Visualisering af bebyggelse i 25 meters højde set fra boligvejen Hofvej 22. Ca. 500 m fra erhvervsområdet.

Visualiseringen af bebyggelsen i 25 meters højde set fra Hofvej 22 viser, at bebyggelsen vil være synlig. Bebyggelsens højde, flade tag og volumen vil være en ændring i landskabet og det eksisterende bebyggede miljø set fra Hofvej 22.



Visualisering af bebyggelse i 25 meters højde set fra Kærsangervej 1. Ca. 600 m fra erhvervsområdet.

Visualiseringen af bebyggelsen i 25 meters højde set fra Kærsangervej 1 viser, at bebyggelsen vil være synlig fra Kærsangervej 1. Bebyggelsens højde, flade tag og volumen vil være en ændring i landskabet og det eksisterende bebyggede miljø set fra Kærsangervej 1.



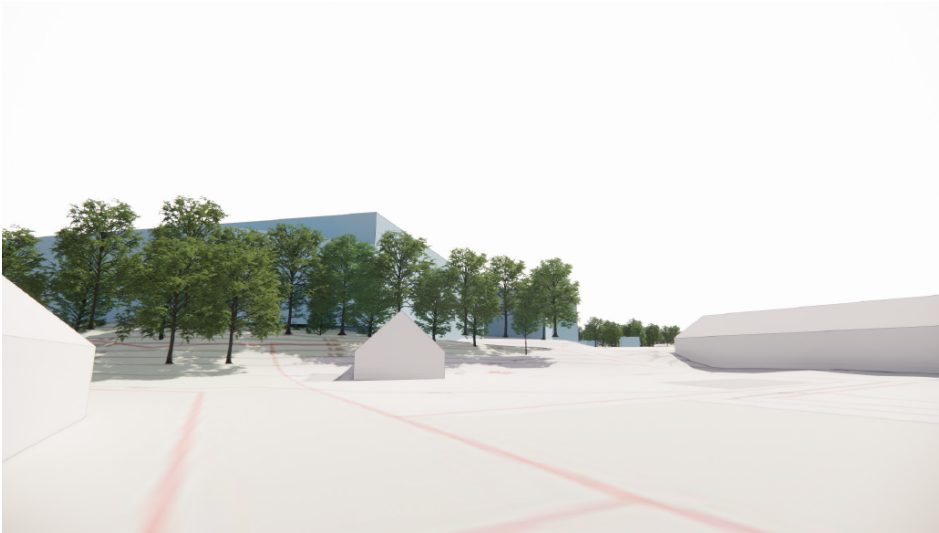
Visualisering af bebyggelse i 25 meters højde set fra Byvej 42. Ca. 450 m fra højlageret.

Visualiseringen af bebyggelsen i 25 meters højde set fra Byvej 42 viser, at bebyggelsen kun ganske svagt kan ses mellem Byvej 42 og Byvej 40. Anden bebyggelse, der er tættere på vil synes højere. Kunne en lille del af bebyggelsen er synlig og bebyggelsens højde, flade tag og volumen fremstår, derfor ikke så dominerende set fra Byvej.



Visualisering 1 af bebyggelse i 15 meters højde set fra Ellehammervej 4. Ca. 50 m fra erhvervsområdet.

Visualisering 1 af bebyggelsen i 15 meters højde set fra Ellehammervej 4 er lavet på et foto taget en sommerdag og viser, at bebyggelsen vil være synlig over eksisterende beplantning. Når eksisterende beplantning er udsprunget som på fotoet vil det meste af bebyggelsen være afskærmet af beplantningen.



Visualisering 2 af bebyggelse i 15 meters højde set fra Ellehammervej 4. Ca. 50 m fra erhvervsområdet.

Visualisering 2 af bebyggelsen i 15 meters højde set fra Ellehammervej 4 er lavet på en computerlavet visualisering. På visualisering 2 fremstår beplantningen mindre tæt og mere af bebyggelsen i 15 meters højde er derfor synlig. Visualiseringen giver derfor et bedre indtryk af hvordan bebyggelsen vil tage sig ud i efteråret og om vinteren, hvor beplantningen står uden eller med færre blade.

Planlovens formålsparagraf lyder:

"§ 1. Loven skal sikre en sammenhængende planlægning, der forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen, medvirker til at værne om landets natur og miljø og skaber gode rammer for vækst og udvikling i hele landet, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag med respekt for menneskets livsvilkår, bevarelse af dyre- og planteliv og øget økonomisk velstand.

Stk. 2. Loven tilsigter særlig,

- 1) at der ud fra en planmæssig og samfundsøkonomisk helhedsvurdering sker en hensigtsmæssig udvikling i hele landet og i de enkelte kommuner og lokalsamfund,*
- 2) at der skabes og bevares værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber,*
- 3) at skabe gode rammer for erhvervsudvikling og vækst,*
- 4) at de åbne kyster fortsat skal udgøre en væsentlig naturværdi og landskabelig værdi,*
- 5) at biodiversiteten understøttes, og at forurening af luft, vand og jord samt støjulempere forebygges,*
- 6) at offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet, og*
- 7) at alsidighed i boligsammensætningen fremmes gennem mulighed for planlægning for almene boliger i byerne."*

Ved at tillade højere bebyggelse i erhvervsområdet vil Frederikssund Kommune understøtte planlovens formål om at sikre gode rammer for erhvervsudvikling og vækst samt økonomisk velstand.

I de nationale interesser i kommuneplanlægningen pålægges kommunerne, at udpege bevaringsværdige landskaber, der som udgangspunkt skal friholdes for byggeri og anlæg af hensyn til den landskabelige oplevelse.

Planområdet ligger udenfor bevaringsværdige landskaber i Frederikssund Kommunes kommuneplan og er derfor i overensstemmelse med de nationale interesser i kommuneplanlægningen.

I Frederikssund Kommunes byudviklingsstrategi har Frederikssund by en særlig status som fingerby, jf. Fingerplan 2019. Frederikssund by skal udnytte sit særlige potentiale og fastholde og udbygge sin position i konkurrencen med hovedstadsområdet større byer om, at tiltrække vækst og fremtidsmuligheder indenfor handel, erhverv, uddannelse, kultur, bosætning mv. Denne målsætning i byudviklingsstrategien understøttes blandt andet ved sikre erhvervet gode vækstmuligheder og fremtidssikre deres udviklingsmuligheder.

Opsamling på miljøpåvirkning

Ændringer i bygningshøjder og bygningsvolumener vil skabe miljøpåvirkninger på landskabet og kystforlandet og ændre indtrykket af landskabet og kystforlandet. Frederikssund Kommune ønsker, på trods af miljøpåvirkningerne, at hæve bygningshøjder og bebyggelsesprocenter i erhvervsområdet for at sikre, at erhvervet har gode muligheder for vækst og udvikling samt kan forblive konkurrencedygtige, jf. formålet med planloven og kommunens byudviklingsstrategi. Frederikssund Kommune vurderer, at miljøpåvirkningerne ikke er så store, at planlægningen ikke kan gennemføres.

Vurderede alternativer

Der har i planlægningsfasen været vurderet på to alternativer til det planlagte projekt.

Anden placering af bebyggelse i 25 meters højde indenfor planområdet

Bebyggelse i 25 meters højde placeres terrænmæssigt på det højeste sted indenfor lokalplanområdet og vil derfor fremstå endnu højere end, hvis bebyggelsen var placeret på et terrænmæssigt lavere sted. Der har derfor været vurderet på muligheden for at placere bebyggelsen i 25 meters højde et andet sted indenfor planområdet.

Bebyggelsen i 25 meters højde skal fungere som højlager for en eksisterende virksomhed indenfor om lokalplanområdet. Ved at tillade, at højlageret placeres på netop den placering, som er skitseret indenfor planområdet, muliggør det at den eksisterende virksomhed kan opretholde deres produktion imens højlageret bygges. En produktion, som virksomheden ikke er interesseret i at lukke ned, mens der bygges nyt. Placeringen tillader samtidig, at virksomheden fortsat kan anvende eksisterende bygninger, som fx kontorfaciliteter, da de ikke skal genopbygges på ny. Den interne kørsel hos virksomheden vil blive mindre, da det er muligt for virksomheden at både produktion og lager under samme tag, hvis højlageret placeres på den planlagte placering. At eksisterende bebyggelse kan genbruges og ikke skal nedrives for at gøre plads til et nyt højlager samt at minimere intern kørsel er bæredygtighedsaspekter, som Frederikssund Kommune ønsker at understøtte.

Nedgravet bebyggelse i 25 meters højde

Et andet alternativ er at bearbejde terrænet, så bebyggelsen fortsat er i 25 meters højde, men startende fra en lavere kote. På den måde vil bebyggelsen påvirkning på landskabet og kystforlandet blive mindre.

At nedgrave højlageret vil forlænge byggetiden for højlageret og skabe mere tung trafik ikke bare i lokalområdet, mens overskudsjorden skal køres væk, men på hele strækningen fra planområdet til stedet hvor overskudsjorden skal ende.

En nedgravning af højlageret vil også være medvirkende til, at byggeriet bliver mere omkostningstungt og dermed ikke økonomisk realiserbart for virksomheden.

O-alternativ

Med 0-alternativet vil den ændrede miljøpåvirkning ikke finde sted, og erhvervsområdets udvikling vil fortsætte med afsæt i gældende planlægning og nuværende miljøstatus. Det betyder en udvikling med bebyggelse i højest 10 meters højde og 5 meters højde tættest på boligområdet vest.

Med 0-alternativet vil det ikke være muligt at sikre et attraktivt og fremtidssikret erhvervsområde med gode udviklingsmuligheder. Virksomhederne vil ikke kunne udvikle sig og virksomhederne vil være dårligere stillet end i mange andre erhvervsområder.

Afværgeforanstaltninger

På baggrund af miljøvurderingen af landskabet fastsættes der i lokalplanen bestemmelser om farve for bebyggelsen i delområde 3 og bestemmelser for glansværdi for bebyggelsen i hele lokalplanområdet.

Krav om beplantning for afskærmning for bebyggelsen har været overvejet. Højden på bebyggelsen gør dog, at en eventuel afskærmning først vil være en realitet om mange år, når beplantningen har vokset sig stor nok til faktisk at afskærme bebyggelsen. Der er dertil ikke hjemmel i planloven til, at fastsætte lokalplanbestemmelser for reetablering af beplantning i tilfælde af at beplantningen skulle gå til. Derudover er der allerede et beplantningsbælte i Græse Ådal, der omkranser erhvervsområdet.

Overvågning

I henhold til § 12 stk. 4 i miljøvurderingsloven skal miljørapporten indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af de væsentlige indvirkninger på miljøet ved planens gennemførelse i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 14. Miljøvurderingen af landskab ift. påvirkning af landskab og kystforland identificerer ikke miljøpåvirkninger, som skal overvåges. Der fastlægges derfor ikke et overvågningsprogram, som følge af planlægningen.

Referencer

- Christian Kjær (Red.), L. C. (2023). Opdatering af: Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets Bilag IV. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi.
- Danmarks Miljøportal. (11 2021). *Danmarks Arealinformation*. Hentet fra <https://arealinformation.miljoportal.dk/html5/index.html?viewer=distribution>
- Møller, J. D., Baagøe, H. J., Degn, H. J., & Krabbe, E. (2013). *Forvaltningsplan for flagermus*. Naturstyrelsen, Miljøministeriet.
- Naturbasen*. (2022). Hentet fra <https://www.naturbasen.dk/>
- Naturdata*. (2022). Hentet fra <https://naturdata.miljoportal.dk/speciesSearch>

