
FREDERIKSSUND
KOMMUNE

NOTAT

Miljøvurdering af forslag til Kommuneplan 2021



Indholdsfortegnelse

Indledning	4
Kommuneplanens indhold	4
Beslutning om gennemførelse af miljøvurdering	5
Afgrænsning af miljøvurderingen	5
Miljøfaktorer der inddrages i miljøvurderingen.....	5
Miljømålsætninger der inddrages i miljøvurderingen	6
Alternativer	6
Eventuelle foranstaltninger til overvågning af virkninger på miljøet	6
Ikke teknisk resumé	6
Reservation til nye veje.....	5
Stationsnærhed	7
Skovrejsning	7
Reservation af arealer til produktionsvirksomheder og udpegning af konsekvensområder	7
Cykelstier.....	8
Solceller	8
Miljøvurdering af mulighed for etablering af nye kommunale veje	9
Baggrund, miljømål og relation til andre planer Stationsnærhed	9
Planforslag.....	12
Miljøstatus og eksisterende miljøproblemer.....	12
Indvirkning og planlagte foranstaltninger.....	12
Vurderede alternativer	13
Planforslag.....	12
Forbindelse vest for Frederikssundsvej fra Strandvangen nordpå til Ågade fravalgt i den indledende fase.....	14
Forbindelse vest for Frederikssundsvej fra Strandvangen sydpå til rundkørslen på Fjordforbindelsen fravalgt i den indledende fase	14
Overgang fra motorvej til landevej ved Vinge og bibeholdelse af rundkørsel eller anden tilslutning ved Strandvangen.....	14
Overgang fra motorvej til motortrafikvej ved Vinge og etablering af et tilslutningsanlæg ved Strandvangen	14
Fuldt tilslutningsanlæg ved Strandvangen (både nord- og sydvendte ramper)	14
Halvt tilslutningsanlæg ved Strandvangen (kun sydvendte ramper)	14
Strandvangen bøjes mod syd til tilslutningsanlægget ved Vinge	14
Strandvangen bøjes mod nord til tilslutningsanlægget ved Ågade og der etableres både nord- og sydvendte ramper her	15
0-alternativet	15
Overvågning	15
Miljøvurdering af ændret udpegning af stationsnære kerneområder	15
Planforslag, formål og relation til andre planer	15
Miljøstatus	18
Fastsatte miljømål	18

Eksisterende miljøproblemer.....	19
Indvirkning og planlagte foranstaltninger.....	19
0-alternativet	19
Overvågning	20
Miljøvurdering af ændringer i udpegninger vedr. skovrejsning	20
Planforslag, formål og relation til andre planer	20
Miljøstatus	21
Eksisterende miljøproblemer.....	21
Indvirkning og planlagte foranstaltninger.....	21
Ændret udpegning syd for Fjordforbindelsen ved Viermosen	21
Ændret udpegning ved Jørlunde	22
Ændret udpegning ved Ågadetilslutningen.....	24
0-alternativet	25
Overvågning	25
Miljøvurdering af udpegning af områder til produktionsvirksomheder og konsekvensområder omkring disse	25
Planforslag, formål og relation til andre planer	25
Miljøstatus	26
Indvirkning og planlagte foranstaltninger.....	26
0-alternativet	27
Overvågning	27
Miljøvurdering af ændret planlægning for cykelstier og stikrydsninger	27
Planforslag, formål og relation til andre planer	27
Miljøstatus	28
Indvirkning og planlagte foranstaltninger.....	28
0-alternativet	28
Overvågning	28
Miljøvurdering af nye bestemmelser om placering af store solcelleanlæg	28
Planforslag, formål og relation til andre planer	28
Miljøstatus	29
Indvirkning og planlagte foranstaltninger.....	29
0-alternativet	29
Overvågning	30
Vurdering af planens betydning for yngle- og rasteområder for bilag IV-arter ..	30
Bilag 1: Miljøfaktorer der inddrages i miljøvurderingen	31

Indledning

Ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), Miljøvurderingsloven, skal kommunen foretage en miljøvurdering af en plan, hvis den vurderes at medføre en væsentlig indvirkning på miljøet. Formålet er sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer og ved tilladelse til projekter med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling, ved at der gennemføres en miljøvurdering af planer, programmer og projekter, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Formålet med en miljøvurdering er, at der under inddragelse af offentligheden så tidligt som muligt og forud for, at myndigheden træffer afgørelse om planen, programmet eller projektet, tages hensyn til planers, programmers og projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet i bred forstand.

Miljøvurderingen er gennemført for de ændringer i det gældende plangrundlag, som ændres med forslag til Kommuneplan 21. Det vil sige, at denne miljørapport alene omtaler ændringer i forhold til Frederikssund Kommunes gældende kommuneplan – Kommuneplan 2017.

Kommuneplanens indhold

De væsentligste forventede ændringer i Kommuneplan 21 er:

- Der reserveres mulighed for etablering af nye kommunale veje, herunder vejtilslutninger til Frederikssundmotorvejen, som er fastlagt med anlægslov i december 2009.
- Bestemmelser om stationsnærhed og det stationsnære kerneområdes udstrækning justeres bl.a. som følge af nye muligheder omkring knudepunktstationer i Fingerplan 2019.
- Udpegninger til skovrejsning ændres i lyset af dels etableringen af Fjordforbindelsen, dels muligheden for etablering af overordnede veje og endelig præciseres udpegningerne omkring Hørup Skov ved Slangerup, hvor der sikres indsigtsskiler og udpeges mindre nye områder til skovrejsning.
- Som følge af statslige krav foretages udpegnings af områder til produktionsvirksomheder og konsekvensområder omkring disse.
- Cykelstiplanlægningen ajourføres med nye planlagte cykelstier og forbedringer af stikrydsninger.
- Der tilføjes bestemmelser om placering af store solcelleanlæg

Derudover forventes foretaget en række mindre ændringer i Kommuneplan 21, som vurderes at have så små miljømæssige indvirkninger, at de ikke miljøvurderes, herunder:

- Frederikssund Kommunes byudviklingsstrategi er beskrevet i kommuneplanen og skal lægges til grund ved lokalplanlægning. Byudviklingsstrategien erstatter afsnit om Bymønster og Grøn og Blå struktur i Kommuneplan 2017.
- Rækkefølgeplanen er opdateret, sådan at rækkefølgebelagte områder frigives i sidste halvdel af kommuneplanperioden 2021-2033 dvs. fra 2027 i stedet for fra 2023.
- I bestemmelser om klimatilpasning er tilføjet en bestemmelse om erosion og kortlægningen af trusler er udvidet, så der nu ikke alene er kort over truslen fra stigende havvand men også for trusler fra erosion, opstuvning af regnvand samt oversvømmelse fra kloakker og vandløb. Der var allerede i Kommuneplan 17 krav om, at sikre nye bebyggelser mod oversvømmelse. Reguleringen i Kommuneplan 21 er således i vidt omfang en videreførelse af reguleringen i Kommuneplan 17.
- Grønt Danmarkskort justeres ved Vænget og i Græse Ådal. Ændringerne vedrører kun et mindre geografisk område.
- Kraftværksområde og kulplads ved Kyndbyværket registreres som landskab, der kan ændres. Ændringen vedrører kun et mindre geografisk område.

- Statslig støjkortlægning for overordnede veje og jernbaner vises.
- Der er indført et nyt tema om landsbyer og byernes rolle i bymønsteret er omtalt i to nye bestemmelser.
- Temaet om varmforsyning bliver alene en redegørelse. Varmeforsyning reguleres via varmeplanprojekter. I tema om lokalplaner stilles dog krav om, at der sikres nødvendige arealer til varmforsyning ved lokalplanlægning og det sikres, at tilslutningspligter i lokalplaner ikke ophæves uden koordinering med varmeplanlægningen.
- Bestemmelser om Ferie- og fritidsanlæg er forkortet væsentligt, men reguleringen ændres ikke.
- I rammebestemmelsen for Svanholm præciseres beliggenheden af de kulturhistoriske interesser.
- Grænsen mellem et område til offentlige formål D 1.10 og et område til boliger B 1.21 justeres
- Specifikke anvendelser i en række rammeområder tilføjes og rammebestemmelser harmoniseres med gældende lokalplanbestemmelser.

Beslutning om gennemførelse af miljøvurdering

Frederikssund Kommune har vurderet, at Kommuneplan 2017 – 2029 for Frederikssund Kommune skal miljøvurderes. Frederikssund Kommune har udpeget en række miljøfaktorer og miljømålsætninger, som skal indgå i miljøvurderingen.

I miljøvurderingen beskrives og vurderes følgende miljøfaktorer:

Den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder på den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv, landskab og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer samt relevante miljøforhold i de områder, der kan blive væsentligt berørt.

Miljøvurderingens detaljeringsniveau afpasses efter planens detaljeringsniveau. På grund af den overordnede karakter af kommuneplanen, der som hovedregel kun fastlægger overordnede rammebetingelser for fremtidige arealanvendelser, er miljøvurderingens detaljeringsniveau derfor tilsvarende af en overordnet karakter.

Det vurderes, at Kommuneplan 21 ikke vil give anledning til påvirkninger på internationalt niveau.

Afgrænsning af miljøvurderingen

Inden miljøvurderingens endelige indhold er blevet afgrænset er berørte myndigheder blevet hørt. I forbindelse med denne høring har Frederikssund Kommune modtaget følgende bemærkninger, som er indgået ved afgrænsningen af miljøvurderings indhold.

Miljøfaktorer der inddrages i miljøvurderingen

Se skema i Bilag 1

Miljømålsætninger der inddrages i miljøvurderingen

Miljøvurdering vil tage udgangspunkt i relevante internationale, statslige og lokale målsætninger, herunder:

EU-mål om fuglebeskyttelse og habitatbeskyttelse og mål for vandmiljøet.

Planlovens målsætninger.

Målsætninger i Fingerplan 2019.

Statslige interesser i kommuneplanlægningen – 2019.

Kommuneplan 21 - Byudviklingsstrategi

Lov om anlæg af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund.

Danmarks nationale skovprogram, herunder målsætning om, at skovarealet i Danmark skal dække 20-25% af Danmarks areal inden udgangen af det 21. århundrede.

Målsætninger om nedbringelse af brugen af fossile brændsler i nationale energiaftaler og i kommunens egen klimastrategi, hvor målsætningerne er: Frederikssund Kommune sigter indenfor egne rammer efter at være uafhængig af fossile brændstoffer senest år 2030.

Frederikssund Kommune sigter mod at kommunen som geografisk enhed er CO₂-neutral senest i 2045.

Alternativer

I miljøvurderingen beskrives og vurderes en række alternative vejløsninger, som har været overvejet. Derudover beskrives og vurderes 0-alternativet til planen.

Eventuelle foranstaltninger til overvågning af virkninger på miljøet.

I miljøvurdering vurderes det i hvilket omfang, der er behov for overvågning af virkninger på miljøet.

Ikke teknisk resumé

Frederikssund Kommune har gennemført en miljøvurdering af nye emner og ændringer i Kommuneplan 2021-2033. Nedenfor er hovedresultaterne af miljøvurderingen resumeret:

Reservation til nye veje

Det indgår i den statslige vejplanlægning, at Frederikssundsvej ombygges til motorvej og at den eksisterende direkte vejadgang fra Strandvangen til Frederikssundsvej i den forbindelse sløjfes. Uden en hensigtsmæssig adgang til det overordnede vejnet fra Strandvangen vil virksomheder i erhvervsområderne ved Pedersholm og i den nordlige del af Vinge få dårligere vilkår for transport til og fra deres virksomheder og virksomhedernes transport vil belaste mange boliger i den sydlige del af Frederikssund med lastbiltrafik. En række mulige vejløsninger er i den forbindelse overvejet. En løsning, hvor Strandvangen bøjes mod nord til det fremtidige tilslutningsanlæg ved Ågade og der etableres både nord- og sydvendte ramper er vurderet som den mest hensigtsmæssige løsning ud fra en bred miljøvurdering.

Det planlagte vejanlæg vil skåne boligområder i Frederikssund for en væsentlig forøgelse af tung trafik, når motorvejen etableres. Samtidig etableres en vejstruktur i Vinge, hvor tung trafik sendes mod nord og dermed ikke vil genere boligområder i Vinge med støj og reduceret trafiksikkerhed. Opdelingen af trafikken i Vinge i tung trafik, som føres mod nord og let trafik som føres mod syd til Vingetilslutningen sikrer endelig, at Roskildevej ikke kommer til at danne en direkte forbindelse fra Vinge til Frederikssund Centrum med den konsekvens, at trafikbelastningen på Roskildevej øges, hvilket vil være u hensigtsmæssigt, at Roskildevej er en vigtig skolevej og der er mange boliger og mange direkte udkørsler til Roskildevej.

Med de nordvendte ramper ved Ågade sikres samtidig en dæmpning af trafikken på Bakkegade og Ådalsvej og en hensigtsmæssig adgang til genbrugspladsen ved Pedersholm for borgere, som bor nord og øst for Ågadetilslutningen.

Stationsnærhed

Med Fingerplan 2019 er reglerne for afgrænsningen af det stationsnære kerneområde ændret, således at de nu afgrænses med udgangspunkt i gangafstande på 1.000 m omkring købstadsstationer, herunder Frederikssund, mod tidligere 600 m. En udpegning til stationsnært kerneområde giver bredere muligheder for at placere byfunktioner i de pågældende rammeområder, herunder mere lempelige muligheder for at placere f.eks. kontorvirksomhed.

Hidtidige udpegninger til stationsnære områder, som nu kan udpeges til stationsnære kerneområder udpeges som sådanne. Endvidere udpeges en del af Kalvøen omkring og bagved lystbådehavnen, hvor strandbeskyttelseslinjen er ophævet, og hvor det er besluttet at opføre et maritimt center som stationsnært kerneområde. I Vinge udpeges endelig et mindre område mellem Okavangovej og Dalvejen som nyt stationsnært kerneområde.

Udpegning af yderligere stationsnære kerneområder i Frederikssund og Vinge vil bidrage til en byudvikling i hovedstadsområdet, hvor trafikbehovet minimeres og hvor den nødvendige trafik i videst muligt omfang kan være kollektiv trafik og hvor der fremmes en udbygning på eksisterende byarealer, således at byspredning modvirkes. Udbygningen med et maritimt center på Kalvøen understøtter Fingerplanens mål om, at besøgsintensive byfunktioner placeres i eksisterende byområder og tæt på S-togsstationer.

Skovrejsning

Skovrejsning syd for Fjordforbindelsen ved Viermosen ændres således at skovrejsningsområde, som vil skjule udsigter til Viermosen fra fjordstien fjernes, mens der udpeges nye skovrejsningsarealer nord for Viermosen som kan skjule Fjordforbindelsen. Den samlede virkning ventes at blive omtrent samme areal udlagt til skovrejsning, bedre rekreative oplevelser i området, som får mindre præg af de store vejanlæg mens naturværdier og udsigter til disse beskyttes bedre og grundvandsbeskyttelsen kun påvirkes marginalt. Området har væsentlig rekreativ betydning for borgere i Frederikssund og Vinge og også mere generelt, idet fjordstien som har en bredere brugerkreds løber gennem området.

Skovrejsning syd og vest for Slangerup ændres således at en kile som giver indsiget til landsbyen Hørup fra Hørup Skovvej og cykelstien Frederikssund-Slangerup udtages af skovrejsningsområde og en kile som giver indsiget til Slangerup By og Kirke fra Jørlunde Kirke og indsiget til Jørlunde Kirke fra Slangerup By og Kirke udtages af skovrejsningsområde. Mulighederne for at opleve landskabet og dets kulturværdier sikres med planlægningen uden at dette går ud over grundvandsinteresserne. Samtidig udpeges to mindre områder uden væsentlige konfliktende miljøinteresser til skovrejsning.

Endelig ændres udpegninger fra skovrejsning neutral og ønsket til uønsket ved nogle mindre arealer til nordvendte ramper på Ågadetilslutningen.

Reservation af arealer til produktionsvirksomheder og udpegning af konsekvensområder

Med Kommuneplan 2021 udpeges 4 nye områder til produktionsvirksomheder og konsekvensområder omkring disse. Herudover justeres udpegningen af et af de eksisterende områder. Områderne til produktionsvirksomheder ligger alle i eksisterende kommuneplanrammer udlagt til erhverv.

Udpegningen af konsekvensområder omkring Kyndbyværket og Danish Agro omfatter arealer i landzone. I disse områder er der i forvejen væsentlige begrænsninger på

arealudnyttelsen, så konsekvensområderne giver ikke nye bindinger af væsentlig betydning.

Kraftvarmeværket i Frederikssund har meget begrænsede miljøpåvirkninger af omgivelserne og kan dermed sikres mod skærpede krav i forbindelse med kommende miljøgodkendelser ved udlæg af et meget begrænset konsekvensområde, som ligeledes ikke giver nye bindinger af væsentlig betydning.

Haldor Topsøes lager ved Oppe Sundby ligger i et industriområde, hvor der ikke er følsomme anvendelser i nærheden, og hvor der dermed ikke ved udpegnings af konsekvensområdet opstår nye bindinger af væsentlig betydning.

Udpegnings af område til produktionsvirksomhed og konsekvensområde omkring Topsil er reduceret lidt i forslag til Kommuneplan 21, idet området til produktionsvirksomhed nu kun omfatter det areal, som Topsil ejer. Nabomatriklen er dermed ikke mere forbeholdt produktionserhverv, men da den ligger indenfor konsekvensområdet gælder bindinger i konsekvensområder stadig for nabomatriklen.

Den med udpegnings ønskede øgede sikkerhed for produktionsvirksomhedernes økonomiske aktivitet kan således opnås uden væsentlige indskrænkninger af andre erhvervs- og bosætningsmuligheder.

Cykelstier

En række yderligere cykelstier er indarbejdet i forslag til Kommuneplan 21. Det drejer sig om:

- Ferslev-Kommunegrænsen
- Hyldestedvejen
- Kalvøen
- Skuldelev-Østby
- Deltakvarteret-Busvej
- Hillerødvej

Herudover har Teknisk Udvalg peget på 4 steder, hvor der ønskes forbedrede stikrydsninger. Disse er ligeledes indarbejdet i forslag til Kommuneplan 21.

De planlagte cykelstier og forbedrede stikrydsninger vil give en forbedret tilgængelighed for bløde trafikanter i mange dele af kommunen. De bløde trafikanter får forbedret adgang til uddannelse, arbejde og service og samtidig er cykling både sundt og miljømæssigt fordelagtigt i relation til forbruget af fossil energi og mindre støj mv. Flere af stierne fører ud til overordnede veje i kommunen, hvor de giver forbedret adgang til busnettet, således at cykeltrafik i kombination med den kollektive trafik kan give borgerne en bedre mobilitet. Stierne vil samtidig give en bedre tilgængelighed til mange landskaber og naturområder og dermed forbedre borgernes rekreative muligheder og oplevelsen af, at man bor i attraktive omgivelser. Mulighederne for rekreative oplevelser er også vigtige for turister og turisterhvervene og de planlagte cykelstier og forbedrede krydsninger styrker dermed også kommunens udvikling erhvervsmæssigt. Da mange af de planlagte cykelstier ligger i landområderne styrkes dermed også disses udviklingsmuligheder.

Da cykelstier og stikrydsninger har meget begrænsede påvirkninger på omgivelserne forventes det ikke at disse får væsentlige negative indvirkninger på naturværdier, landskabsværdier mv. Der er ikke planlagt særlige foranstaltninger for at imødegå negative indvirkninger på natur og landskab, men cykelstien Skuldelev-Østby skal etableres med hensyntagen til det nærliggende habitatområde Roskilde Fjord.

Solceller

Frederikssund Kommune Klimastrategi 2019 indeholder to overordnede visioner:

- Frederikssund Kommune som virksomhed skal være uafhængig af fossile brændsler i 2030
- Frederikssund Kommune skal være et CO2-neutralt område i 2045.

Frederikssund Kommunes planstrategi har endvidere som en vigtig målsætning, at "beskytte vores fjorde og oplevelsesrige landskaber med de store skove, ådale, lange kyststrækninger og spændende kulturhistorie.

I forslag til Kommuneplan 21 afvejes disse to hensyn i nogle nye retningslinjer for placering af store solcelleanlæg. Det fastsættes at placering af store solcelleanlæg i landzone skal ske under iagttagelse af en række hensyn til andre interesser, herunder f.eks. naturbeskyttelsesinteresser, landskabsinteresser og under hensyntagen til kysterne. Det angives endvidere, at solcelleparker i landzone som udgangspunkt bør placeres på plane, jævne arealer med mulighed for randbeplantning og i tilknytning til erhvervsbygninger, udnyttede erhvervsområder, eksisterende tekniske anlæg eller i landskaber, der i landskabsstrategien er udpeget til "ændre". I byzone og indenfor landsbyer i landzone skal solceller integreres i bebyggelse eller etableres parallelt med tage og evt. andre bygningsdele. Solceller i byerne må som udgangspunkt ikke placeres på terræn.

Baggrunden for formuleringen af retningslinjerne er, at solceller i de senere år er blevet væsentligt billigere og dermed er ønsket om at placere store solcelleanlæg blevet væsentligt stærkere.

Etablering af store solcelleanlæg vil kunne bidrage til omstilling af energisektoren væk fra fossil energi og over til vedvarende energikilder.

I forslag til Kommuneplan 21 tydeliggøres, at der skal tages hensyn til Natura 2000 områder, fredninger, beskyttede naturtyper, kystnærhedszonen, beskyttede landskaber, når der skal planlægges for store solcelleanlæg. For at minimere de negative indvirkninger af solcelleanlæg henvises disse til plane, jævne arealer med mulighed for randbeplantning og i tilknytning til erhvervsbygninger, udnyttede erhvervsområder, eksisterende tekniske anlæg eller i landskaber, der i landskabsstrategien er udpeget til "ændre". I byzone og indenfor landsbyer i landzone skal solceller integreres i bebyggelse eller etableres parallelt med tage og evt. andre bygningsdele. Solceller i byerne må som udgangspunkt ikke placeres på terræn.

Det vurderes, at tydeliggørelsen af de hensyn, der skal tages ved etablering af store solcelleanlæg vil medvirke til at mindske de negative konsekvenser af evt. fremtidig etablering af sådanne anlæg.

Miljøvurdering af mulighed for etablering af nye kommunale veje

Baggrund, miljømål og relation til andre planer

I 2009 er der vedtaget en anlægslov for Frederikssundmotorvejen. Den eksisterende Frederikssundsvej er overbelastet, hvilket medfører forsinkelser for trafikanterne og unødigt forurening. Vejen belaster endvidere en række byområder med trafik og forurening, herunder støj.

I 2021 er der gennemført en opdatering af VVM'en og i den forbindelse foreslået små ændringer i anlægget. Det aktuelt foreslåede anlæg rummer indenfor Frederikssund Kommunes areal et fuldt tilslutningsanlæg ved Rørbæk (hen over kommunegrænsen), et fuldt tilslutningsanlæg ved Vinge/Fjordforbindelsen, ingen tilslutning ved Strandvangen – her føres vejen blot hen over motorvejen ude af niveau, et halvt, sydvendt tilslutningsanlæg ved Ågade og så slutter motorvejen i den allerede anlagte tosporede rundkørsel ved J. F. Willumsensvej.

Frederikssund Kommunes Trafikplan 2016-2025 har en overordnet målsætning om, at det er trygt, sikkert og nemt at færdes på et sammenhængende sti- og vejnet. Denne målsætning er gentaget i Planstrategi 2019 som bl.a. tilføjer at kommunen vil arbejde for bedre forbindelser til hovedstadsområdet.

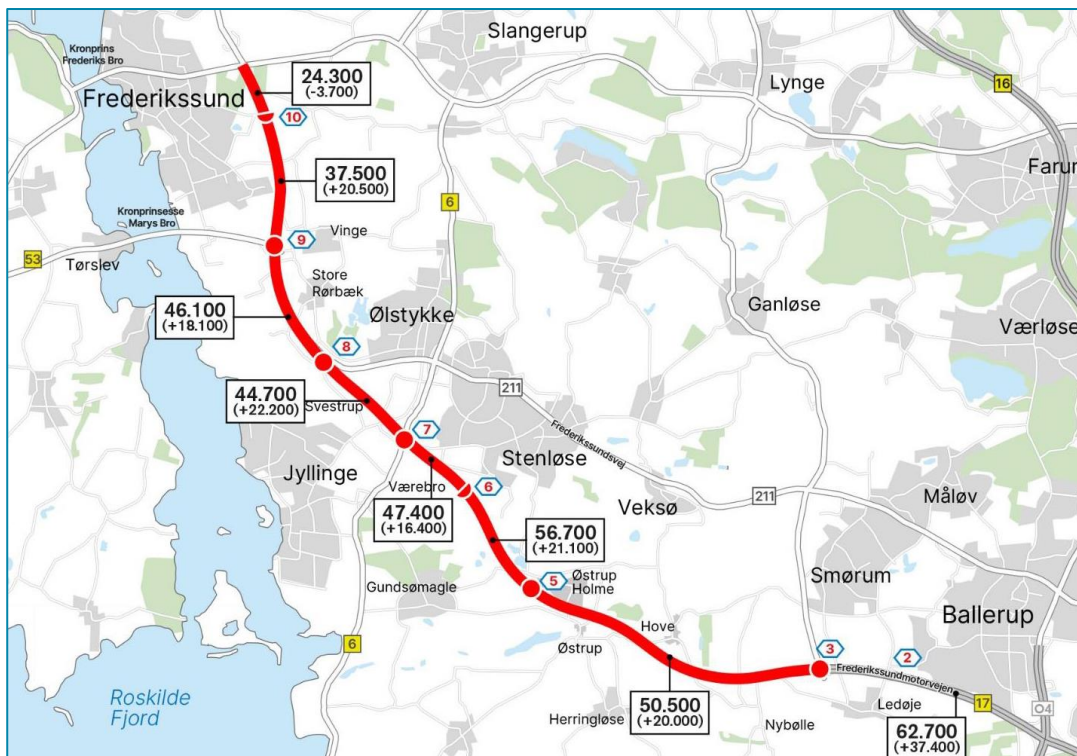
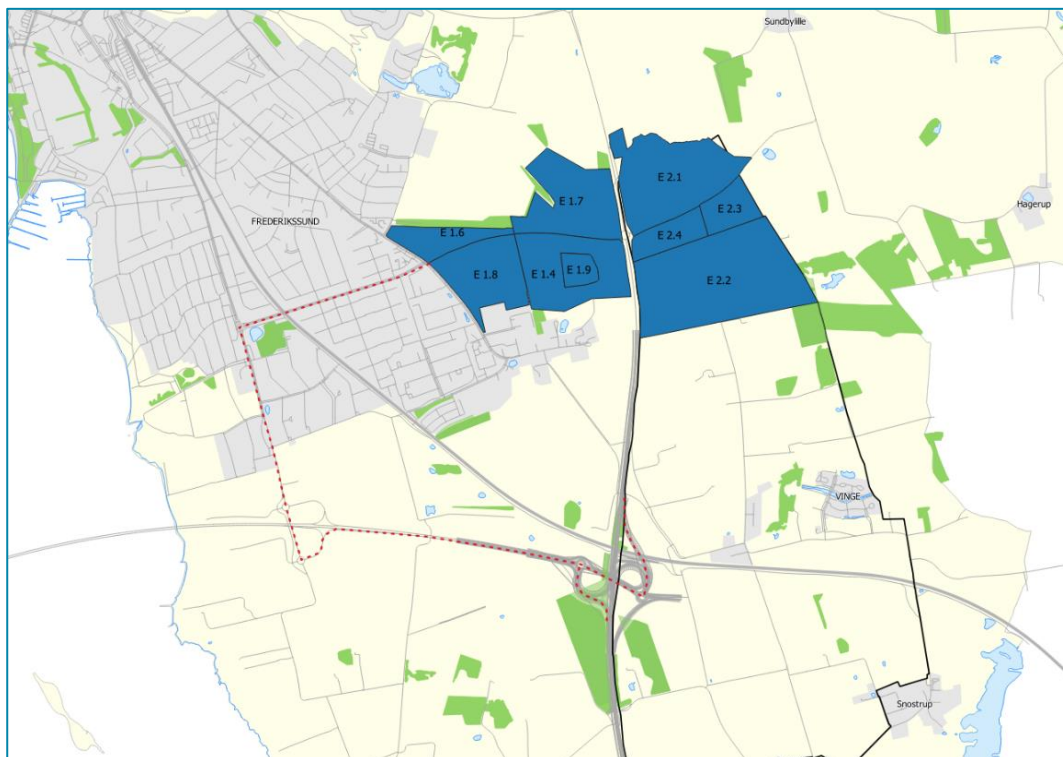


Illustration fra Vejdirektoratets opdatering af VVM'en. Der vises nyberegnete trafiktal for 2030 og tal for 2010, sådan som de blev beregnet i VVM'en fra 2002 i parentes.

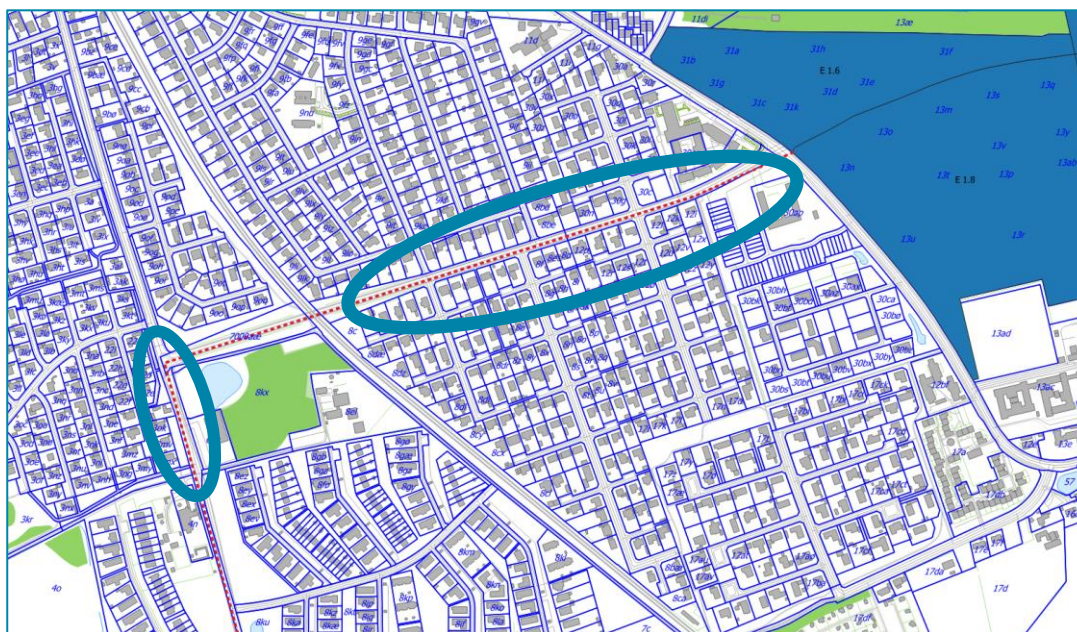
Det forhold, at der ikke etableres tilslutning ved Strandvangen betyder, at den tunge trafik fra erhvervsområderne ved Pedersholm og i den nordlige del af Vinge får afskåret deres direkte adgang til motorvejen.

Med den nuværende vejstruktur vil den mest hensigtsmæssige rute for trafikken fra erhvervsområderne efter etableringen af Frederikssundmotorvejen være ad Strandvangen-Marbækvej til Fjordforbindelsen og herfra til Frederikssundsvej, men denne rute vil belaste mange boliger i den sydlige del af Frederikssund med lastbiltrafik.



Adgang til Frederikssundmotorvej fra erhvervsområder ved Strandvangen

Ved Strandvangen øst for Pedersholm og ved rundkørslen Strandvangen/Marbækvej ligger der boliger tæt på vejen, som vil blive belastet af støj (vist med blå ellipser på kortet herunder).



Også boligerne i Sydbyen vil blive generet af lastbiltrafik, men her er væsentligt større afstand fra vejen til de nærmeste boliger.

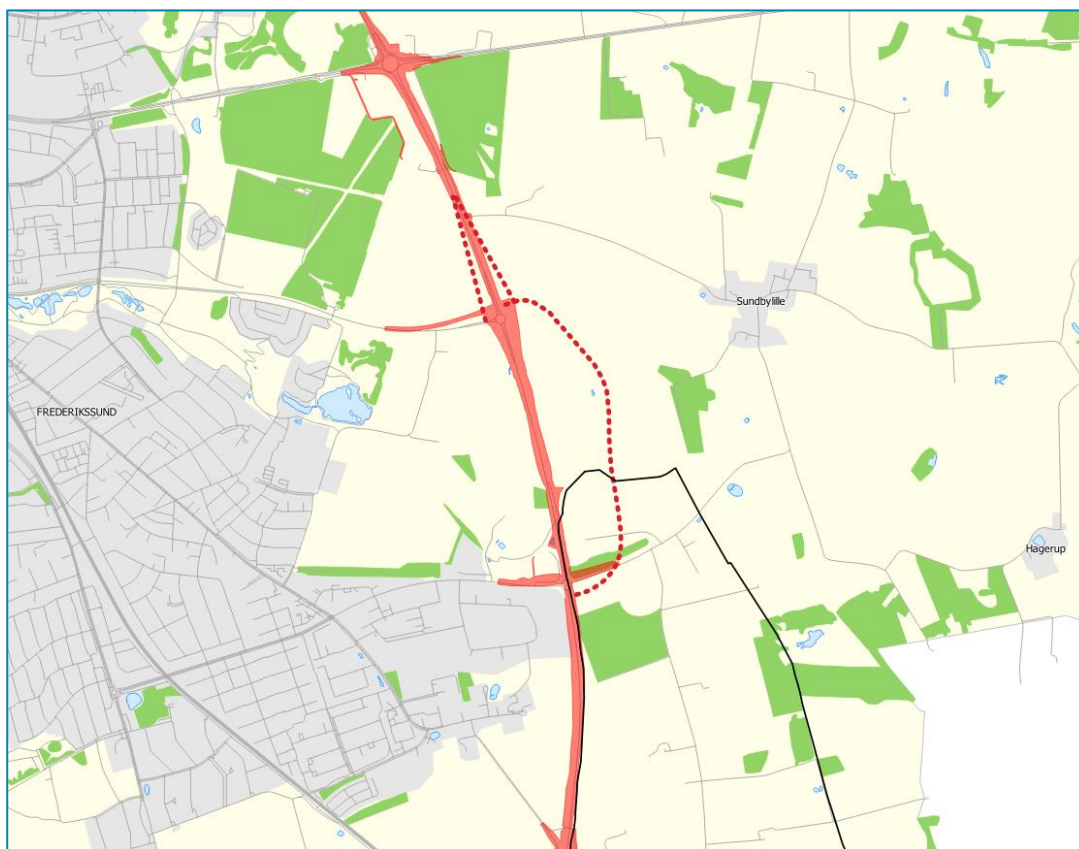
Det er også en ulempe, at lastbiler skal gennem en rundkørsel ved Strandvangen-Marbækvej, hvor de skal dreje 270 grader i en rundkørsel med en diameter på ca. 25 m. Af hensyn til bløde trafikanter skal det hindres, at lastbiler kører mod nord ad Bonderupvej forbi skolen og idrætsbyen til tilslutningsanlægget ved Ågade.

Da denne løsning for den tunge trafik fra erhvervsområderne ikke er hensigtsmæssig er der overvejet alternativer.

Af oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning fra 2019 fremgår det, at arealer til fremtidige og eksisterende infrastrukturanlæg skal friholdes for skovrejsning.

Planforslag

I Kommuneplan 21 reserveres der mulighed for etablering af en vejforbindelse på den østlige side af den kommende motorvej fra Strandvangen og nordpå til Ågadetilslutningsanlægget og en supplerende af Ågadetilslutningsanlægget med nordvendte ramper, således at anlægget også kan betjene trafik til og fra nord. Dermed etableres en vejstruktur, som både kan sikre en hensigtsmæssig betjening af erhvervsområderne og en vejstruktur, som kan danne grundlag for en trafiksikker udbygning af Vinge.



Planforslag, principskitse

Da nordvendte ramper ikke indgår i anlægsloven for Frederikssundmotorvejen har Frederikssund Kommune været i dialog med Vejdirektoratet, som ikke har indvendinger mod, at kommunen supplerer tilslutningsanlægget ved Ågade med nordvendte ramper. Den vestlige af de nordgående ramper berører et område, som er udpeget til skovrejsning. Da hensynet til skovrejsningen og til sikring af hensigtsmæssig infrastruktur ikke kan varetages samtidig ændres området udpegning til skovrejsning uønsket.

Miljøstatus og eksisterende miljøproblemer

Arealerne som berøres af de planlagte vejanlæg er landbrugsarealer og en mindre del er udlagt til et fremtidigt erhvervsområde. Der er ikke kendte miljøproblemer i området.

Indvirkning og planlagte foranstaltninger

Det planlagte vejanlæg vil skåne boligområder for en væsentlig forøgelse af tung trafik, når motorvejen etableres. Det gælder særligt boligområderne langs Strandvangen og

Marbækvej. Samtidig etableres en vejstruktur i Vinge, hvor tung trafik sendes mod nord og dermed ikke skal føres mod syd ned til tilslutningsanlægget ved Vinge, hvilket ville betyde, at den tunge trafik dels skulle afvikles tæt på de kommende boligområder i Vinge, dels ville blive blandet med den lette trafik fra boligområderne, men reduceret trafiksikkerhed til følge for både personbiler og lette trafikanter. En opdeling af den lette og tunge trafik i Vinge vil samtidig reducere den fremtidige trafikbelastning på Roskildevej.

En del af vejanlægget vil komme til at gå igennem et råstofgraveområde. Det kan evt. betyde, at der ikke kan indvindes råstoffer i vejtracéet. Hvis vejen anlægges efter råstofgravning, kan det dog også være en mulighed, at vejen lægges lavt i terrænet. Råstofgravning hindres i dag af, at der ikke er en egnet vejforbindelse til området. Anlægget af vejen kan således også vise sig at være en fordel for råstofudvindingen, idet det tilvejebringer en mulig vejforsyning til råstofgravningen, som ikke findes i dag.

De kommende vejarealer ligger 2,5 til 3 km fra de nærmeste Natura 2000 områder i og ved Roskilde Fjord og Frederikssund By ligger mellem vejene og fjorden. Det vurderes dermed at der ikke vil være væsentlige påvirkninger på Natura 2000 områder.

Der er ikke særlige landskabsinteresser, geologiske interesser eller landbrugsmæssige interesser i området.

Der er kulturhistoriske interesser knyttet til to fredede gravhøje og der er mulighed for at der kan vise sig arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejdet. Der tages højde for de fredede gravhøje ved at føre vejen uden om højene og der tages højde for evt. arkæologiske fund i tilrettelæggelsen af anlægsarbejdet enten ved at der foretages arkæologiske forundersøgelser eller ved at anlægsarbejdet stoppes, såfremt der viser sig arkæologiske fund i forbindelse med arbejdet. Der er ikke arkitektoniske interesser i området.

Der er registreret en § 3-beskyttet sø i området. Vejen er lagt uden om søen. Forud for anlægsarbejderne skal søen besigtiges, så den aktuelle udstrækning kan fastlægges og det kan vurderes om der evt. skal tages særlige hensyn til bilag IV-arter. Der er desuden naturinteresser (potentielt økologisk forbindelse) i et smalt bælte ved Sillebro Å. I forbindelse med projektering af anlægget sikres derfor en faunapassage langs Sillebro Å. Med tilpasninger og nærmere undersøgelser i forbindelse med projekteringen af vejen forventes der ikke væsentlige påvirkninger af naturinteresser. Ved søen er der et lavbundsområde. Da vejen føres udenom søen forventes ingen konflikter med hensynet til lavbundsområdet.

En del af det nordvendte rampeanlæg berører arealer udlagt til skovrejsning. For at undgå fordyrelse af vejanlægget udtages arealerne af udpegningen til skovrejsning. Den samlede virkning af Kommuneplan 21 på skovrejsningsarealet er marginal set på kommuneniveau.

Vejen føres gennem et udpeget vindmølleområde og et erhvervsområde. Vindmølleområdet er ikke blevet udnyttet siden det blev udlagt i Kommuneplan 13, og giver ikke mulighed for at opføre de markedsomt mest interessante møller med stor højde. Mulighederne for at udnytte vindmølleområdet kan begrænses både af den fremtidige udnyttelse af erhvervsområdet og af vejanlægget. Det kan således ikke udelukkes, at vejen yderligere vil begrænse mulighederne for at udnytte vindmølleområdet. Det vurderes dog at vejens betydning vil være marginal for fremtidige vindmølleprojekter i forhold til de markedsomt hindringer for udnyttelse af vindmølleområdet og betydningen af beliggenheden i et erhvervsområde.

Vurderede alternativer

Indledningsvist er der overvejet stort antal vejløsninger, som dog ret hurtigt er reduceret til 6 løsninger, som er undersøgt nærmere.

Forbindelse vest for Frederikssundsvej fra Strandvangen nordpå til Ågade fravalgt i den indledende fase

En forbindelse fra Strandvangen nordpå til Ågade vest for Frederikssundsvej er valgt fra dels fordi der ikke er ledige arealer i eller mellem erhvervsområdet E 1.7 og idrætsbyen, dels fordi terrænet er stærkt kuperet. Derudover er der også diverse beskyttelseshensyn i området.

Forbindelse vest for Frederikssundsvej fra Strandvangen sydpå til rundkørslen på Fjordforbindelsen fravalgt i den indledende fase

En forbindelse fra Strandvangen sydpå til rundkørslen på Fjordforbindelsen er fravalgt idet det ikke vil være muligt at lægge vejen op over jernbanens kørestrømsanlæg og komme ned i rundkørselens niveau med hensigtsmæssige stigninger/fald på vejen. Heller ikke en tunnelloøsning er mulig med hensigtsmæssige stigninger/fald. Derudover er det en ulempe, at en sådan vej vil gå tæt forbi landsbymiljøet i Oppe Sundby.

Overgang fra motorvej til landevej ved Vinge og bibeholdelse af rundkørsel eller anden tilslutning ved Strandvangen

En overgang fra motorvej til landevej ved Vinge og bibeholdelse af rundkørsel eller anden tilslutning ved Strandvangen er fravalgt, da vejstrækningen Vinge-J. F. Willumsensvej vil få en trafikbelastning, som væsentligt vil overskride kapaciteten for det eksisterende vejanlæg, som er en tosporet landevej med enkeltsporede rundkørsler. Derudover viser trafikberegninger, at tilslutning ved Strandvangen i 2030 vil give omtrent en fordobling af trafikken på Roskildevej. Roskildevej er skolevej og der er mange boliger ud til vejen og mange direkte udkørsler.

Overgang fra motorvej til motortrafikvej ved Vinge og etablering af et tilslutningsanlæg ved Strandvangen

En overgang fra motorvej til motortrafikvej ved Vinge og etablering af et tilslutningsanlæg ved Strandvangen er fravalgt, da tilslutning ved Strandvangen ikke lever op til statens krav om afstand mellem tilslutningsanlæg og da tilslutning ved Strandvangen som ovenfor nævnt vil give omtrent en fordobling af trafikken på Roskildevej i 2030. Roskildevej er skolevej og der er mange boliger ud til vejen og mange direkte udkørsler.

Fuldt tilslutningsanlæg ved Strandvangen (både nord- og sydvendte ramper)

Et fuldt tilslutningsanlæg ved Strandvangen er fravalgt, da tilslutning ved Strandvangen ikke lever op til statens krav om afstand mellem tilslutningsanlæg og da tilslutning ved Strandvangen som ovenfor nævnt vil give omtrent en fordobling af trafikken på Roskildevej i 2030. Roskildevej er skolevej og der er mange boliger ud til vejen og mange direkte udkørsler.

Halvt tilslutningsanlæg ved Strandvangen (kun sydvendte ramper)

Et halvt tilslutningsanlæg ved Strandvangen er fravalgt, da tilslutning ved Strandvangen ikke lever op til statens krav om afstand mellem tilslutningsanlæg. Et halvt tilslutningsanlæg giver endvidere ikke en løsning for den nordgående tunge trafik fra erhvervsområderne.

Strandvangen bøjes mod syd til tilslutningsanlægget ved Vinge

Denne løsning indebærer, at tung trafik fra erhvervsområderne føres gennem Vinge, hvilket vil give både støjmæssige og sikkerhedsmæssige ulemper. Hvis vejen gøres så direkte som muligt af hensyn til trafikafviklingen, af hensyn til belastningen af Vinge med støj og af hensyn til adskillelse af den tunge trafik og de bløde trafikanter, som skal færdes i Vingens Grønne Hjerter, som i nord dannes omkring Gl. Slangerupvej, vil den skulle føres gennem

en fredskov. Hvis vejen føres udenom fredskoven vil det give en dårligere betjening af vejtrafikken, mere støj og sammenblanding af tung trafik og bløde trafikanter.

Løsningen giver ikke en overbelastning af Vinge i 2030, men da Vinges trafik bindes meget direkte op på Strandvangen vil Strandvangen tiltrække trafik fra Vinge efterhånden som Vinge udbygges og Strandvangen-Roskildevej vil blive en meget direkte vej til Frederikssund Centrum. På længere sigt vil løsningen dermed give anledning til overbelastning af Roskildevej.

Af de ovennævnte grunde er løsningen fravalgt.

Strandvangen bøjes mod nord til tilslutningsanlægget ved Ågade og der etableres både nord- og sydvendte ramper her

Det planlagte vejanlæg vil skåne boligområder i Frederikssund for en væsentlig forøgelse af tung trafik, når motorvejen etableres. Det gælder særligt boligområderne langs Strandvangen og Marbækvej. Samtidig etableres en vejstruktur i Vinge, hvor tung trafik sendes mod nord og dermed ikke vil genere boligområder i Vinge med støj og reduceret trafiksikkerhed. Opdelingen af trafikken i Vinge i tung trafik, som føres mod nord og let trafik som føres mod syd til Vingetilslutningen sikrer endelig, at Roskildevej ikke kommer til at danne en direkte forbindelse fra Vinge til Frederikssund Centrum med den konsekvens, at trafikbelastningen på Roskildevej øges, hvilket vil være u hensigtsmæssigt, at Roskildevej er en vigtig skolevej og der er mange boliger og mange direkte udkørsler til Roskildevej.

Med de nordvendte ramper ved Ågade sikres samtidig en dæmpning af trafikken på Bakkegade og Ådalsvej og en hensigtsmæssig adgang til genbrugspladsen ved Pedersholm for borgere, som bor nord og øst for Ågadetilslutningen.

Af de ovennævnte grunde er denne løsning valgt.

Reservation af arealer til denne vejløsning sikrer ikke i sig selv etablering af vejen, men ændringerne i kommuneplanen bidrager til at Kommuneplan 21 bliver rammesættende for en bæredygtig udvikling.

0-alternativet

Uden en hensigtsmæssig adgang til det overordnede vejnet fra Strandvangen vil virksomheder i erhvervsområderne ved Pedersholm og i den nordlige del af Vinge få dårligere vilkår for transport til og fra deres virksomheder og virksomhedernes transport vil som ovenfor beskrevet belaste mange boliger i den sydlige del af Frederikssund med lastbiltrafik.

Overvågning

Der er ikke påtænkt overvågning særskilt for den valgte vejløsning. Generelt overvåger Frederikssund Kommune imidlertid trafikmønsteret i Frederikssund Kommune ved jævnlige trafiktællinger.

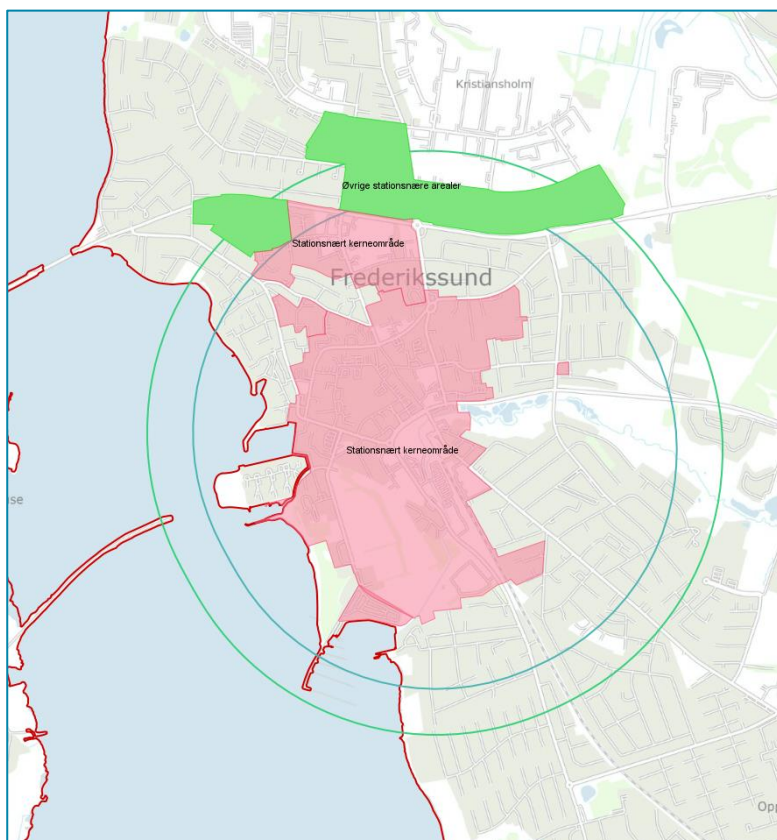
Miljøvurdering af ændret udpegning af stationsnære kerneområder

Planforslag, formål og relation til andre planer

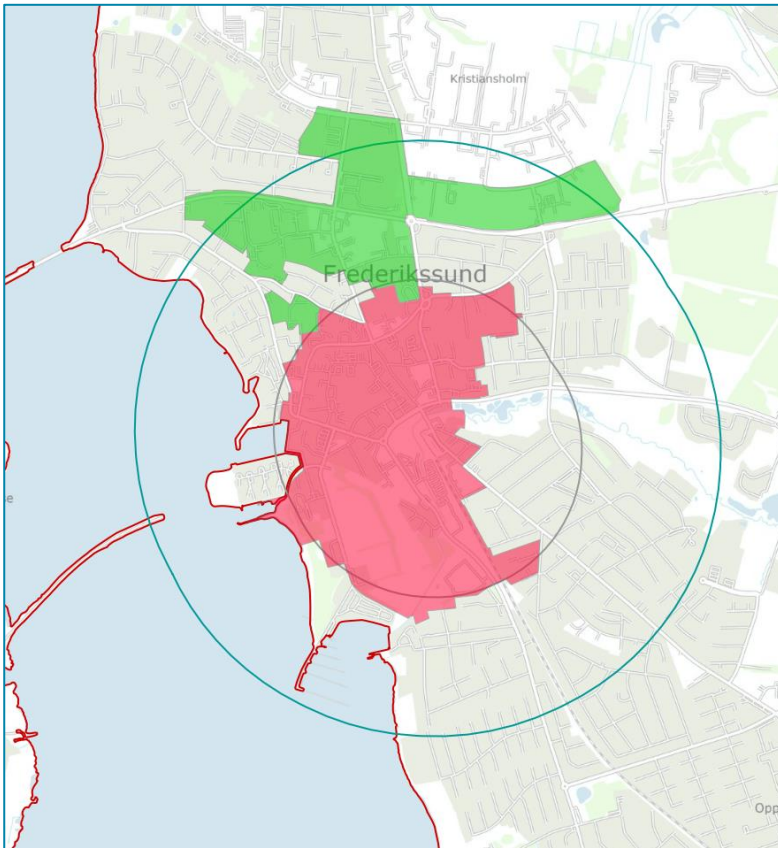
Fingerplan 2019 fastsætter, at byfunktioner i det ydre storbyområde, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter skal placeres inden for de stationsnære områder og fortrinsvist inden for de stationsnære kerneområder.

Med Fingerplan 2019 er reglerne for afgrænsningen af det stationsnære kerneområde ændret, således at de nu afgrænses med udgangspunkt i gangafstande på 1.000 m omkring købstadsstationer, herunder Frederikssund, mod tidligere 600 m. Områder inden for en afstand på 1.000 m fra Frederikssund Station, der i hidtidig planlægning har været udpeget som stationsnære, men ikke som kerneområde, udpeges nu som kerneområde. En udpegning til stationsnært kerneområde giver bredere muligheder for at placere byfunktioner i de pågældende rammeområder, herunder mere lempelige muligheder for at placere f.eks. kontorvirksomhed.

Endvidere udpeges en del af Kalvøen omkring og bagved lystbådehavnen, hvor strandbeskyttelseslinjen er ophævet, og hvor det er besluttet at opføre et maritimt center som stationsnært kerneområde.

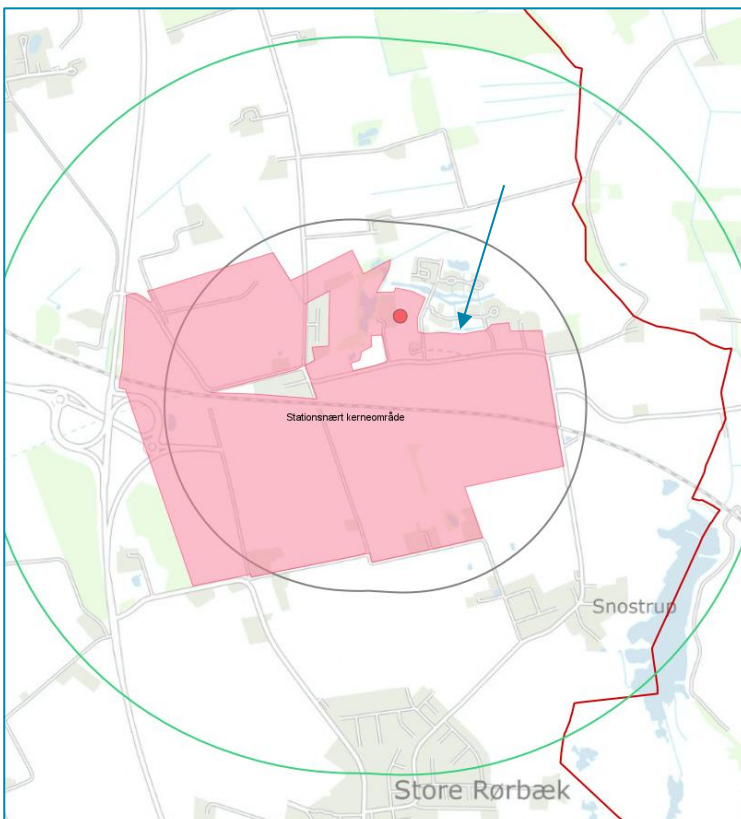


Stationsnære områder i Frederikssund i forslag til kommuneplan 21

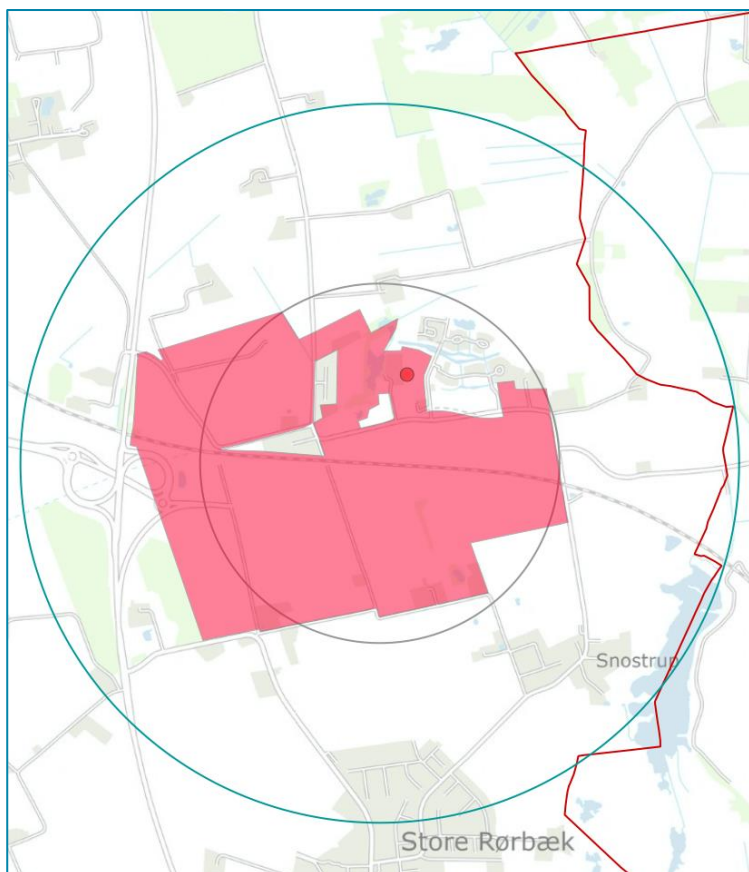


Stationsnære områder i Frederikssund i kommuneplan 17

I Vinge udpeges endelig et mindre område mellem Okavangovej og Dalvejen som nyt stationsnært kerneområde.



Stationsnære områder i Vinge i forslag til kommuneplan 21



Stationsnære områder i Vinge i kommuneplan 17

Planlægningen ligger i forlængelse af målet i Planstrategi 2019 om, at Frederikssund Kommune vil "udnytte de særlige vækstmuligheder i områderne omkring S-togstationerne i Frederikssund og Vinge".

Miljøstatus

Områderne som går fra stationsnære områder til stationsnære kerneområder er helt overvejende eksisterende byområder, som enten allerede er bebyggede eller er planlagt bebyggede. Arealet på Kalvøen skiller sig ud ved at være udlagt som rekreativt område, som dog er intensivt udnyttet med en eksisterende lystbådehavn, bådopbevaring og trafik både til og igennem området dels af biler med ærinde i lystbådehavnen, dels af gående og cyklende, som bruger det rekreative område. Arealet ligger umiddelbart ud til Natura 2000 områderne i og ved Roskilde Fjord. Der skal således tages særlige hensyn til naturen i disse områder ved udvikling i området. Arealet på Kalvøen er endvidere kystnært, hvorfor der skal tages hensyn til både indsigt til og udsigt fra arealerne ved planlægningen af rekreative anlæg i området.

Fastsatte miljømål

Hovedstadsområdet ønskes udviklet efter grundprincipperne i Fingerplanen, som sigter mod, at områdets trafikbehov minimeres og den trafik, der er nødvendig, i videst muligt omfang kan være kollektiv trafik. Hovedstadsområdet ønskes endvidere udviklet således at der sikres en klar grænse mellem by og land og byspredning undgås, så der kan opretholdes en relativt kort afstand fra byområder til åbent land. Udpegningen af stationsnære kerneområder, som ønskes udnyttet intensivt, er et led i bestræbelsen på at samle byvækst og besøgsintensive funktioner tæt på hovedstadsområdets S-togsstationer.

Arealet på Kalvøen grænser op til EF-fuglebeskyttelsesområdet Roskilde Fjord, Kattinge Vig og Kattinge Sø og til habitatområdet Roskilde Fjord. Der er fastsat målsætninger for beskyttelse dels af fuglelivet, dels af naturtyper og dels af arter på udpegningsgrundlaget.

Det indgår som et mål i planloven at fastholde værdierne i de kystnære områder. Der fokuseres dog særligt på at undgå bebyggelse i kystnære områder uden for eksisterende byzone og sommerhuszone. Inden for byzone skal der imidlertid også tages hensyn til indsigter til kysten.

Eksisterende miljøproblemer

På nogle af de kommende stationsnære kerneområder er der risiko for oversvømmelse fra havet. De fleste ligger dog over eller tæt på kote 3, hvor risikoen er meget lav og kan håndteres ved krav til udformning og placering af det konkrete byggeri. Arealet ved Kalvøen skiller sig ud ved at være lavtliggende, indvundet land, med et behov for oversvømmelsessikring ved etablering af et kystbeskyttelses anlæg.

Arealet på Kalvøen er en del af et større område, som er registreret som forurenet på vidensniveau 2, dvs. der er en kendt forurening i området.

Indvirkning og planlagte foranstaltninger

Udpegnning af yderligere stationsnære kerneområder i Frederikssund og Vinge vil bidrage til en byudvikling i hovedstadsområdet, hvor trafikbehovet minimeres og hvor den nødvendige trafik i videst muligt omfang kan være kollektiv trafik og hvor der fremmes en udbygning på eksisterende byarealer, således at byspredning modvirkes. Udbygningen med et maritimt center på Kalvøen understøtter Fingerplanens mål om, at besøgsintensive byfunktioner placeres i eksisterende byområder og tæt på S-togsstationer.

Etableringen af det maritime center på Kalvøen skal samtænkes med etableringen af en oversvømmelsessikring, som kan forbedre beskyttelsen mod stormflod for Kalvøen og Frederikssund Midtby. Det kan evt. ske ved at byggeriet eller stier, veje eller andre anlæg i forbindelse med centeret samtidig indgår i oversvømmelsessikringen. Planlægningen af det maritime center er i en indledende fase og der er på det nuværende stade ikke truffet beslutning om præcise foranstaltninger. Disse vil blive fastlagt i den videre planlægning for centeret.

Det maritime center forventes ikke at få negativ indvirkning på Natura 2000-områderne. I forbindelse med planlægningen skal forholdet til disse områder undersøges nøjere og såfremt der konstateres negative indvirkninger skal disse imødegås.

I forbindelse med planlægningen af det maritime center skal der tages stilling til udsigter fra og indsigter til centeret og området omkring det. Der er på grund af planlægningens indledende stade p.t. ikke taget stilling til præcise foranstaltninger.

0-alternativet

Det fremgår af Fingerplan 2019, at det stationsnære område omkring bl.a. Frederikssund Station skal afgrænses med udgangspunkt i en maksimal gangafstand på 1.000 m. Den nuværende afgrænsning lever ikke op til dette krav. Uden justering af de stationsnære områder i forslag til kommuneplan 21, vil mulighederne for vækst og udvikling i overensstemmelse med Fingerplanens principper blive ringere. Ændringerne i kommuneplanen bidrager således til at Kommuneplan 21 bliver rammesættende for en mere bæredygtig udvikling.

Overvågning

Der er ikke påtænkt overvågning særskilt vedr. udpegningen af stationsnære kerneområder. Generelt vurderer Frederikssund Kommune behovet for ændringer i kommuneplanlægningen hvert 4. år i forbindelse med de lovpligtige kommuneplanprocesser.

Miljøvurdering af ændringer i udpegninger vedr. skovrejsning

Planforslag, mål og relation til andre planer

Regeringen udsendte i 2018 en ny udgave af "Danmarks nationale skovprogram", som indeholder to langsigtede mål:

1. en målsætning om, at skovarealet i Danmark skal dække 20-25% af Danmarks areal inden udgangen af det 21. århundrede.
2. en målsætning om, at mindst 10% af Danmarks samlede skovareal har natur og biologisk mangfoldighed som det primære driftsformål frem mod 2040.

Af oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning fra 2019 fremgår det, at "områder med naturværdier, landskabsværdier, geologiske værdier, kulturhistoriske værdier samt råstofgraveområder og arealkorridorer til fremtidige og eksisterende infrastrukturanlæg" skal friholdes for skovrejsning.

Den nationale interesse er således en øget skovrejsning, men også en balance mellem hensynet til skovrejsning og andre planlægningsmæssige hensyn.

I Kommuneplan 17 øgede Frederikssund Kommune skovrejsningsarealet betydeligt med nye skovrejsningsarealer øst for Jørlunde, vest for Vinge og nord for Skibby. I forslag til Kommuneplan 21 øges det samlede arealudlæg til skovrejsning ikke, men der tages øget hensyn til en række andre interesser, mens det samlede areal til skovrejsning søges fastholdt.

Der foretages følgende større ændringer i udpegningen til skovrejsning:

- Skovrejsning syd for Fjordforbindelsen ved Viermosen ændres således at skovrejsning som skjuler udsigter til Viermosen fra fjordstien fjernes, mens der udpeges nye skovrejsningsarealer nord for Viermosen op mod Fjordforbindelsen.
- Ved Jørlunde udpeges to nye områder til skovrejsning og to skovrejsningsområder ændres til skovrejsning uønsket af hensyn til landskabsværdier og kulturhistorie.
- Udpegninger ændres fra skovrejsning neutral og ønsket til uønsket ved arealer til nordvendte ramper på Ågadetilslutningen.

Som konsekvens af tidligere planlægning ændres endvidere følgende:

- Udpegning ændres fra skovrejsning neutral til uønsket ved arealer som blev udlagt til Ny Landerslevvej i Kommuneplan 17
- Udpegning ændres fra skovrejsning ønsket til neutral ved arealer som er udlagt til ny idrætsby.

Disse ændringer vurderes ikke som væsentlige og er derfor ikke nærmere gennemgået.

Skovrejsning ved Jørlunde er bl.a. drevet af et ønske om sikring af store grundvandsforekomster mod forurening.

Kommunen rummer store landskabsmæssige og kulturhistoriske interesser mv., som taler for at landskaber skal holdes åbne og skovrejsning skal undgås. I planlægningen søges hensynene afvejet, således at der både lægges vægt på at bidrage til den samlede

nationale øgning af skovarealet og sikring af lokale interesser, som kræver åbne landskaber.

Miljøstatus

Frederikssund Kommune rummer både store eksisterende skove og planer for nye, store skove, som er under realisering. Frederikssund Kommunes eksisterende skovareal er på godt 4.000 ha svarende til mellem 15 og 20 % af kommunens samlede areal.

Eksisterende miljøproblemer

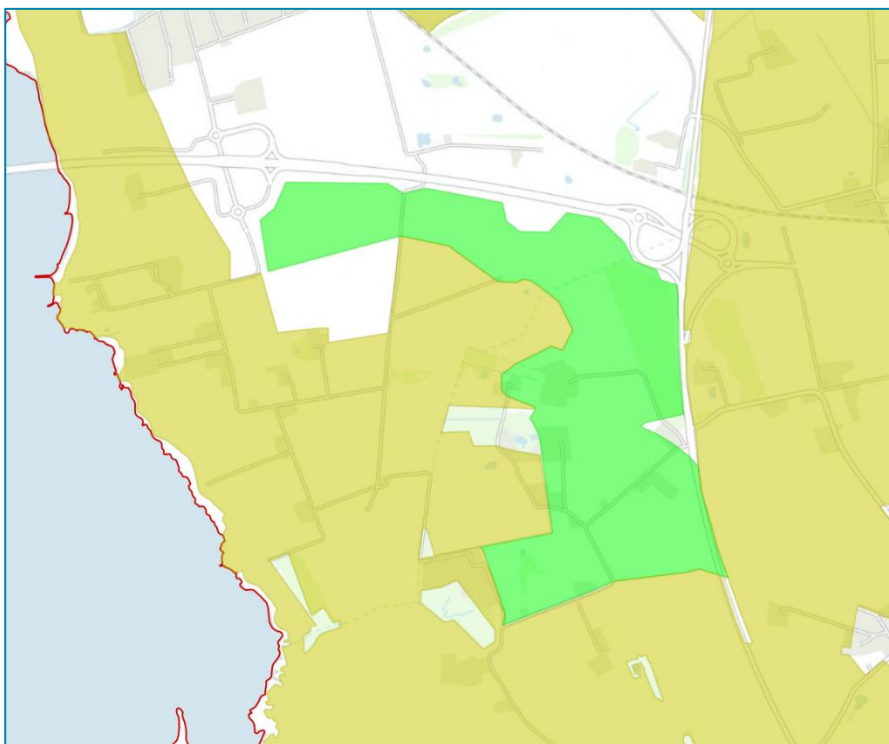
Grundvandet er i stigende grad udsat for forurening. Store sammenhængende udlæg til skovrejsning evt. med lysåbne arealer indeholdt kan, hvis arealerne drives miljørigtigt, være med til at forebygge denne forurening.

Indvirkning og planlagte foranstaltninger

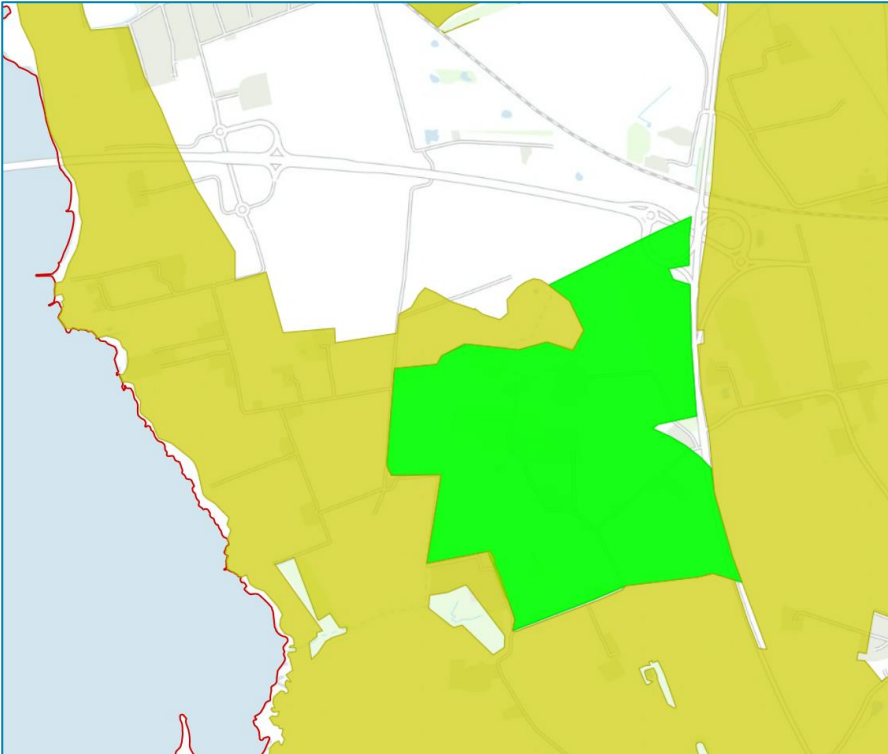
Kommuneplan 21 fastholder overordnet set det øgede skovrejsningsareal i kommunen, men tager øgede hensyn til andre interesser, som beskrevet nedenfor.

Ændret udpegning syd for Fjordforbindelsen ved Viermosen

Skovrejsning syd for Fjordforbindelsen ved Viermosen ændres således at skovrejsningsområde, som vil skjule udsigter til Viermosen fra fjordstien fjernes, mens der udpeges nye skovrejsningsarealer nord for Viermosen som kan skjule Fjordforbindelsen. Den samlede virkning ventes at blive omtrent samme areal udlagt til skovrejsning, bedre rekreative oplevelser i området, som får mindre præg af de store vejanlæg mens naturværdier og udsigter til disse beskyttes bedre og grundvandsbeskyttelsen kun påvirkes marginalt. Området syd for Fjordforbindelsen og vest for Frederikssundsvej er udpeget til Grøn kile i Fingerplan 19. Grønne kiler skal forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse. Med ændringen i skovrejsning forbedres områdets rekreative værdi. Området har væsentlig rekreativ betydning for borgere i Frederikssund og Vinge og også mere generelt, idet fjordstien som har en bredere brugerkreds løber gennem området.



Skovrejsningsområde (grønt) i Kommuneplan 21

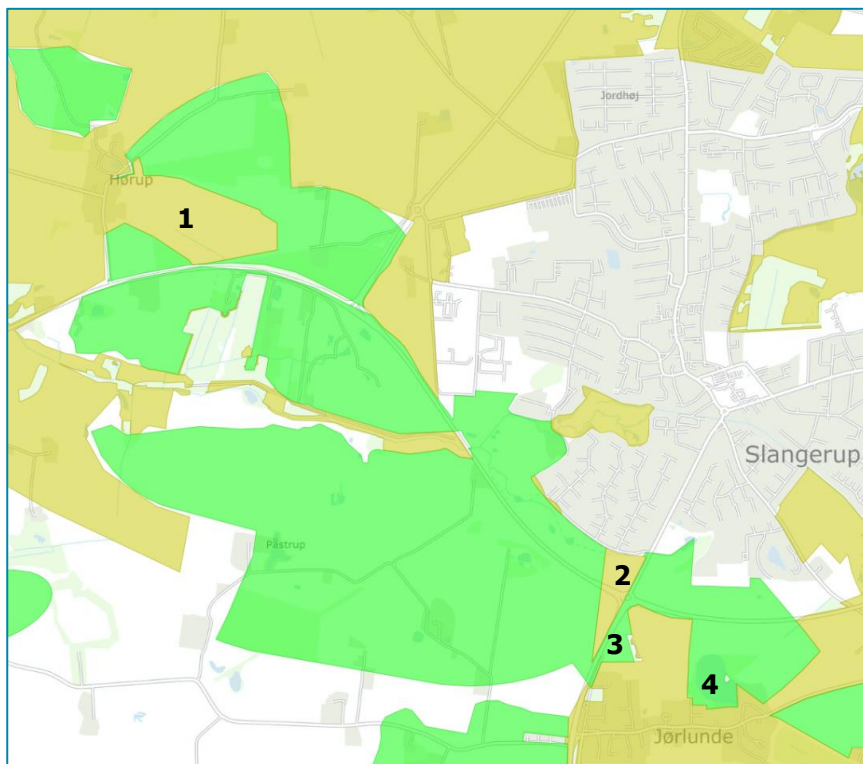


Skovrejsningsområde (grønt) i Kommuneplan 17

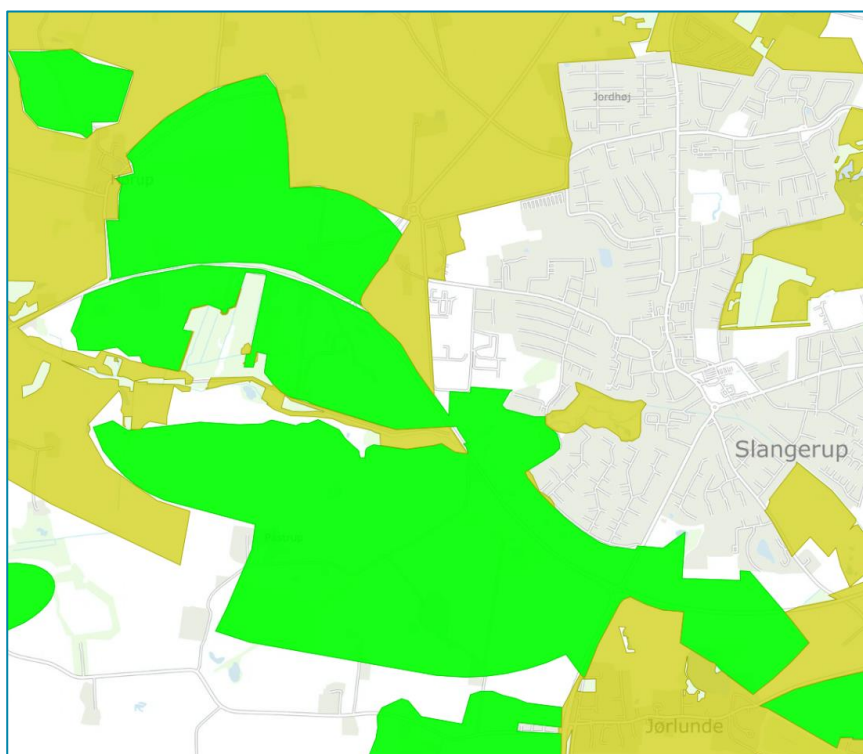
Både den tidligere udpegning og den nye udpegning ligger indenfor de store indvindingsområder syd for Frederikssund. Udpegninger omfatter arealer af ca. samme størrelse. Den tidligere udpegning dækker i højere grad end den foreslåede boringsnære beskyttelsesområder.

Ændret udpegning ved Jørlunde

Ved Jørlunde udpeges to nye områder til skovrejsning og to skovrejsningsområder ændres til skovrejsning uønsket af hensyn til landskabsværdier og kulturhistorie.



Skovrejsningsområde (grønt) i Kommuneplan 21



Skovrejsningsområde (grønt) i Kommuneplan 17

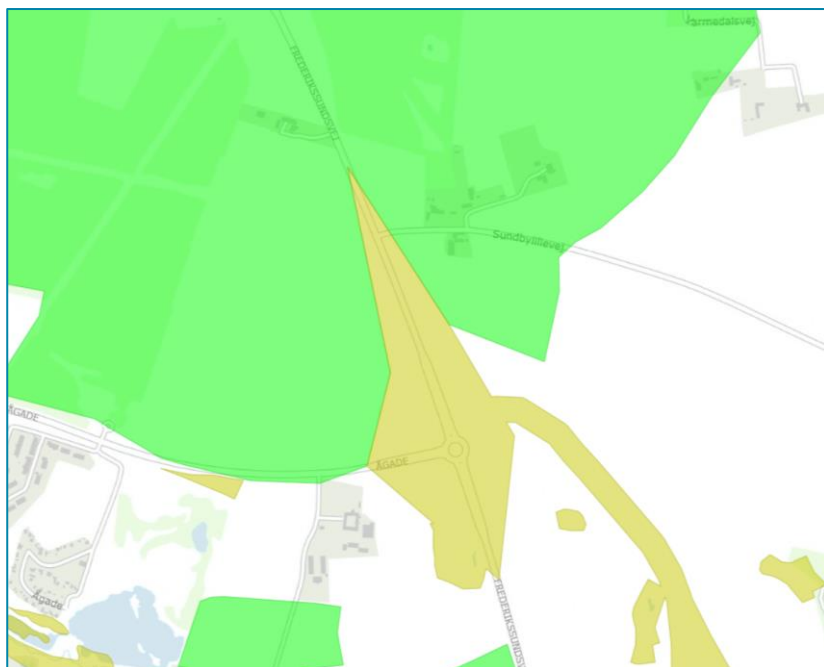
En kile som giver indsigt til landsbyen Hørup fra Hørup Skovvej og cykelstien Frederikssund-Slingerup udtages af skovrejsningsområde (markeret som nr. 1 på ovenstående kort). Området ejes af Naturstyrelsen og vil uanset at det ikke mere udpeges til skovrejsning blive drevet med hensyntagen til grundvandsinteresserne. Mulighederne for at opleve landskabet sikres med planlægningen uden at dette går ud over grundvandsinteresserne.

En kile som giver indsigt til Slangerup By og Kirke fra Jørlunde Kirke og indsigt til Jørlunde Kirke fra Slangerup By og Kirke udtages af skovrejsningsområde (markeret som nr. 2 på ovenstående kort). Området ejes af Naturstyrelsen og vil uanset om det udpeges til skovrejsning blive drevet med hensyntagen til grundvandsinteresserne. De kulturhistoriske interesser ved kirkerne sikres bedre med planlægningen uden at dette går ud over grundvandsinteresserne.

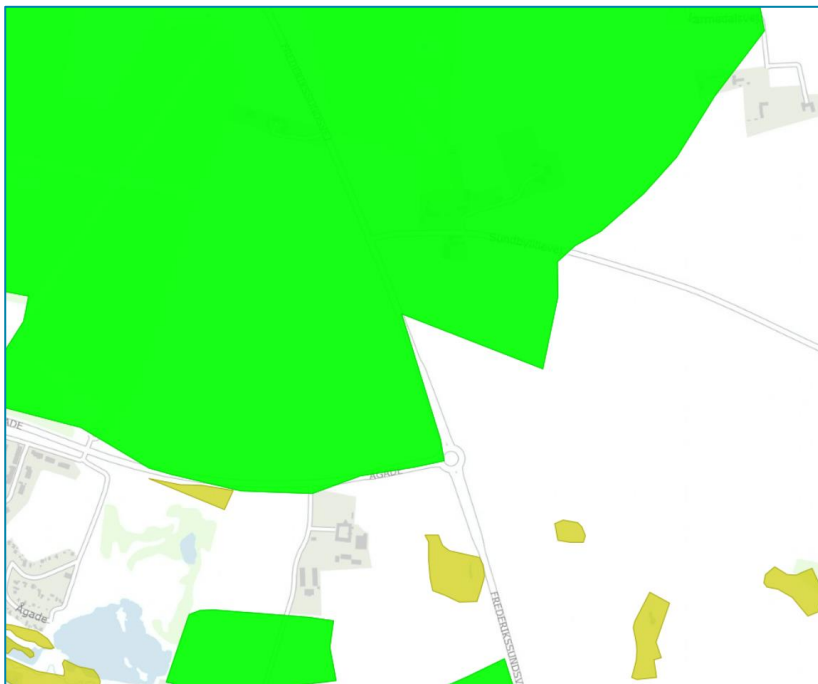
To områder, som er erhvervet af Naturstyrelsen med henblik på skovrejsning udpeges til skovrejsning ønsket (markeret som nr. 3 og 4 på ovenstående kort). Der er ikke væsentlige modstående landskabelige, kulturhistoriske eller andre hensyn til hinder for ændringen.

Ændret udpegning ved Ågadetilslutningen

Udpegninger ændres fra skovrejsning neutral og ønsket til uønsket ved arealer til nordvendte ramper på Ågadetilslutningen. Reduktionen i skovrejsningsareal er marginal set på det kommuneniveau.



Skovrejsningsområde (grønt) i Kommuneplan 21



Skovrejsningsområde (grønt) i Kommuneplan 17

0-alternativet

Hvis udpegningerne til skovrejsning ikke blev ændret ville rekreative interesser, infrastrukturinteresser, kulturhistoriske interesser som det fremgår ovenfor blive varetaget mindre hensigtsmæssigt. Ændringerne i kommuneplanen bidrager således til at Kommuneplan 21 bliver rammesættende for en mere bæredygtig udvikling.

Overvågning

Der iværksættes ikke overvågning som led i ændringerne af udpegningerne vedr. skovrejsning.

Miljøvurdering af udpegning af områder til produktionsvirksomheder og konsekvensområder omkring disse.

Planforslag, formål og relation til andre planer

En ændring af planloven i 2017 har medført, at kommunerne skal udpege områder til produktionsvirksomheder af national interesse og udpegning af konsekvensområder omkring disse i kommuneplanen. Hensigten med lovændringen er, at sikre produktionsvirksomheders fortsatte drifts- og udviklingsmuligheder, således at disse ikke bliver pålagt skærpede krav i forbindelse med kommende miljøgodkendelser, som følge af f.eks. placering af boliger, kontorer, institutioner og rekreative formål tæt på virksomhederne. Frederikssund Kommune startede på denne udpegning i Kommuneplan 2017, hvor der blev udpeget to virksomheder og tilhørende konsekvensområder – Haldor Topsøe og Topsil. Frederikssund Kommune har i udpegningerne vedr. produktionsvirksomheder i forslag til Kommuneplan 21 udpeget yderligere fire virksomheder og konsekvensområder og herunder taget hensyn til de virksomheder, som fremgår af Bolig- og Planstyrelsens liste over produktionsvirksomheder af national interesse.

Planlægges der for en ændret arealanvendelse indenfor et konsekvensområde omkring en produktionsvirksomhed, skal der ved lokalplanlægning redegøres for, hvordan der tages højde for, at den ændrede anvendelse ikke påvirker den eksisterende produktionsvirksomheds drifts- og udviklingsmuligheder. Konsekvensområder omkring produktionsvirksomhederne kan sammenlignes med "opmærksomhedszoner", der anviser, hvor kommunen i sin planlægning skal være særlig opmærksom på produktionsvirksomheden. Konsekvensområder har ikke umiddelbare konsekvenser for eksisterende lovlig anvendelse i området.

Med Kommuneplan 2021 udpeges 4 nye områder til produktionsvirksomheder og konsekvensområder omkring disse. Herudover justeres udpegningen af et af de eksisterende områder.

Miljøstatus

Områderne til produktionsvirksomheder ligger alle i eksisterende kommuneplanrammer udlagt til erhverv.

De to områder, som rummer virksomhederne Haldor Topsøe og Kyndbyværket ligger tæt på Natura 2000 områder, hvor der skal være særlig opmærksomhed på miljøkonsekvenser. Forslag til Kommuneplan 21 giver ikke nye udvidelsesmuligheder for de omfattede virksomheder og forventes dermed ikke at påvirke Natura 2000 områderne omkring Haldor Topsøe og Kyndbyværket.

Arealerne ved Topsøe og Kyndbyværket ligger endvidere kystnært, hvorfor der skal tages hensyn til både indsigt til og udsigt fra arealerne ved planlægningen af anlæg i områderne.

Indvirkning og planlagte foranstaltninger

De udpegede områder til produktionsvirksomheder er alle eksisterende virksomhedsområder. Udpegningen ændrer ikke områdernes miljømæssige tilstand.

Udpegningen af konsekvensområder omkring Kyndbyværket og Danish Agro omfatter arealer i landzone. I disse områder er der i forvejen væsentlige begrænsninger på arealudnyttelsen, så konsekvensområderne giver ikke nye bindinger af væsentlig betydning. Udpegningen af konsekvensområde omkring Kyndbyværket går endvidere ud i søterritoriet. Udpegningen gælder imidlertid ikke på søterritoriet udenfor kommunens myndighedsområde.

Kraftvarmeværket i Frederikssund har meget begrænsede miljøpåvirkninger af omgivelserne og kan dermed sikres mod skærpede krav i forbindelse med kommende miljøgodkendelser ved udlæg af et meget begrænset konsekvensområde, som ligeledes ikke giver nye bindinger af væsentlig betydning.

Haldor Topsøes lager ved Oppe Sundby ligger i et industriområde, hvor der ikke er følsomme anvendelser i nærheden, og hvor der dermed ikke ved udpegning af konsekvensområdet opstår nye bindinger af væsentlig betydning.

Udpegningen af område til produktionsvirksomhed og konsekvensområde omkring Topsil er reduceret lidt i forslag til Kommuneplan 21, idet området til produktionsvirksomhed nu kun omfatter det areal, som Topsil ejer. Nabomatriklen er dermed ikke mere forbeholdt produktionserhverv, men da den ligger indenfor konsekvensområdet gælder bindinger i konsekvensområder stadig for nabomatriklen.

Udpegningen omkring Haldor Topsøes fabrik er videreført uændret fra Kommuneplan 2017.

Den med udpegningen ønskede øgede sikkerhed for produktionsvirksomhedernes økonomiske aktivitet kan således opnås uden væsentlige indskrænkninger af andre erhvervs- og bosætningsmuligheder.

O-alternativet

En manglende udpegning af områder til produktionsvirksomheder og konsekvensområder omkring disse vil kunne risikere at føre til fremtidige miljøkonflikter mellem produktionserhvervene og omkringliggende miljøfølsomme aktiviteter og indskrænkning af produktionsvirksomhedernes udviklingsmuligheder.

Overvågning

Der er ikke påtænkt overvågning vedr. udpegningen af områder til produktionsvirksomheder og konsekvensområder omkring disse.

Miljøvurdering af ændret planlægning for cykelstier og stikrydsninger

Planforslag, formål og relation til andre planer

Frederikssund Kommunes trafikplanlægning bygger på en vision om, at det er trygt, sikkert og nemt at færdes på et sammenhængende sti- og vejnet. Trafikplanen indeholder endvidere en række målsætninger for kommunens arbejde med stinettet:

“Målsætningen er at styrke gang- og cykeltrafiks andel af den samlede transport i Frederikssund Kommune og dermed gøre flere borgere fysisk aktive, herunder at få flere børn og unge til at cykle. Det skal være nemt, direkte og sikkert at færdes på cykel eller til fods. Derfor skal der være de rette fysiske rammer, så borgerne kan få let adgang til natur, byrum og faciliteter.

Delmål:

Stinettet skal være sikkert, trygt og fremkommeligt med god komfort, stand og sammenhæng.

Der skal være god tilgængelighed for fodgængere.

Det skal være muligt på cykel at komme let og direkte til sit mål.

Pendlere skal gives bedre mulighed for at vælge cykel eller gang som dagligt transportmiddel eventuelt i kombination med kollektiv transport.”

Trafikplanen indeholder endvidere en række prioriterede udbygninger af kommunens cykelstier. Teknisk Udvalg har i august 2020 drøftet yderligere udbygninger af kommunens cykelstier og peget på en række yderligere cykelstier, som er indarbejdet i forslag til Kommuneplan 21. Det drejer sig om:

- Ferslev-Kommunegrænsen
- Hyldestedvejen
- Kalvøen
- Skuldelev-Østby
- Deltakvarteret-Busvej
- Hillerødvej

Herudover har Teknisk Udvalg peget på 4 steder, hvor der ønskes forbedrede stikrydsninger. Disse er ligeledes indarbejdet i forslag til Kommuneplan 21.

Cykelstiplanlægningen ligger i forlængelse af Frederikssund Kommunes vision i Planstrategi 2019 - Gode forbindelser – som bl.a. indeholder følgende sætning: “Vi vil gøre vore tre kyster og øvrige rige natur mere tilgængelig. Det tiltrækker indbyggere og turister og skaber job i lokalområderne.” Planstrategien siger endvidere i afsnittet Infrastruktur: “Vi vil

arbejde for at cyklister og gående får bedre transportforhold til arbejde, uddannelsesinstitutioner, fritidsaktiviteter og til busruter og S-tog.”

Miljøstatus

Cykelstien Skuldelev-Østby vil komme til at ligge tæt på Skuldelev Ås i habitatområdet Roskilde Fjord. Ved planlægningen skal der således være særlig opmærksomhed på dette område. De øvrige stier og stikrydsninger ligger ikke tæt på Natura 2000 områder. Stierne skal etableres med respekt for øvrige naturværdier herunder f.eks. værdier som er beskyttet ved udpegninger til Grønt Danmarkskort. Grønt Danmarkskort er ikke til hinder for etablering af stier.

Indvirkning og planlagte foranstaltninger

De planlagte cykelstier og forbedrede stikrydsninger vil give en forbedret tilgængelighed for bløde trafikanter i mange dele af kommunen. De bløde trafikanter får forbedret adgang til uddannelse, arbejde og service og samtidig er cykling både sundt og miljømæssigt fordelagtigt i relation til forbruget af fossil energi og mindre støj mv. Flere af stierne fører ud til overordnede veje i kommunen, hvor de giver forbedret adgang til busnettet, således at cykeltrafik i kombination med den kollektive trafik kan give borgerne en bedre mobilitet. Stierne vil samtidig give en bedre tilgængelighed til mange landskaber og naturområder og dermed forbedre borgernes rekreative muligheder og oplevelsen af, at man bor i attraktive omgivelser. Mulighederne for rekreative oplevelser er også vigtige for turister og turisterhvervene og de planlagte cykelstier og forbedrede krydsninger styrker dermed også kommunens udvikling erhvervsmæssigt. Da mange af de planlagte cykelstier ligger i landområderne styrkes dermed også disse udviklingsmuligheder.

Da cykelstier og stikrydsninger har meget begrænsede påvirkninger på omgivelserne forventes det ikke at disse får væsentlige negative indvirkninger på naturværdier, landskabsværdier mv. Der er ikke planlagt særlige foranstaltninger for at imødegå negative indvirkninger på natur og landskab, men som det er bemærket ovenfor skal cykelstien Skuldelev-Østby etableres med hensyntagen til det nærliggende habitatområde Roskilde Fjord.

o-alternativet

Planlægning for udbygning af cykelstinet sikrer ikke i sig selv realisering af miljøgevinster, men ændringerne i kommuneplanen bidrager til at Kommuneplan 21 bliver rammesættende for en bæredygtig udvikling.

Overvågning

Der er ikke påtænkt overvågning vedr. udpegningen af nye prioriterede cykelstier og stikrydsninger.

Miljøvurdering af nye bestemmelser om placering af store solcelleanlæg

Planforslag, formål og relation til andre planer

Frederikssund Kommune Klimastrategi 2019 indeholder to overordnede visioner:

- Frederikssund Kommune som virksomhed skal være uafhængig af fossile brændsler i 2030
- Frederikssund Kommune skal være et CO₂-neutralt område i 2045.

Frederikssund Kommunes planstrategi har endvidere som en vigtig målsætning, at "beskytte vores fjorde og oplevelsesrige landskaber med de store skove, ådale, lange kyststrækninger og spændende kulturhistorie.

I forslag til Kommuneplan 21 afvejes disse to hensyn i nogle nye retningslinjer for placering af store solcelleanlæg. Det fastsættes at placering af store solcelleanlæg i landzone skal ske under iagttagelse af en række hensyn til andre interesser, herunder f.eks. naturbeskyttelsesinteresser, landskabsinteresser og under hensyntagen til kysterne. Det angives endvidere, at solcelleparker i landzone som udgangspunkt bør placeres på plane, jævne arealer med mulighed for randbeplantning og i tilknytning til erhvervsbygninger, udnyttede erhvervsområder, eksisterende tekniske anlæg eller i landskaber, der i landskabsstrategien er udpeget til "ændre". I byzone og indenfor landsbyer i landzone skal solceller integreres i bebyggelse eller etableres parallelt med tage og evt. andre bygningsdele. Solceller i byerne må som udgangspunkt ikke placeres på terræn.

Baggrunden for formuleringen af retningslinjerne er, at solceller i de senere år er blevet væsentligt billigere og dermed er ønsket om at placere store solcelleanlæg blevet væsentligt stærkere.

Miljøstatus

Frederikssund Kommune er velsignet af en rig, smuk og varieret natur. Den gør kommunen attraktiv for byudvikling og er samtidig en vigtig basis for kommunens turismeudvikling. Naturen udgør fundamentet i kommunens identitet og tiltrækningskraft, og er beskyttet af såkaldte beskyttelsesinteresser. Kommunen har en lang kystlinje med særlige værdier, som ligeledes skal beskyttes.

Frederikssund Kommune rummer også store åbne landområder, herunder områder som ligger tæt på eksisterende elinfrastruktur og dermed arealer som er attraktive for etablering af solcelleanlæg.

Indvirkning og planlagte foranstaltninger

Etablering af store solcelleanlæg vil kunne bidrage til omstilling af energisektoren væk fra fossil energi og over til vedvarende energikilder.

I forslag til Kommuneplan 21 tydeliggøres, at der skal tages hensyn til Natura 2000 områder, fredninger, beskyttede naturtyper, kystnærhedszonen, beskyttede landskaber, når der skal planlægges for store solcelleanlæg. For at minimere de negative indvirkninger af solcelleanlæg henvises disse til plane, jævne arealer med mulighed for randbeplantning og i tilknytning til erhvervsbygninger, udnyttede erhvervsområder, eksisterende tekniske anlæg eller i landskaber, der i landskabsstrategien er udpeget til "ændre". Store solcelleanlæg kan dog selv med hensigtsmæssig placering få negativ indvirkning på rekreative og landskabelige kvaliteter. Disse ulemper vil blive søgt minimeret i forbindelse med konkrete solcelleprojekter.

I byzone og indenfor landsbyer i landzone skal solceller integreres i bebyggelse eller etableres parallelt med tage og evt. andre bygningsdele. Solceller i byerne må som udgangspunkt ikke placeres på terræn.

Det vurderes, at tydeliggørelsen af de hensyn, der skal tages ved etablering af store solcelleanlæg vil medvirke til at mindske de negative konsekvenser af evt. fremtidig etablering af sådanne anlæg.

O-alternativet

Hvis det ikke blev præciseret under hvilke vilkår Frederikssund Kommune ønsker solcelleanlæg etableret ville mulighederne for at fremme en udbygning som er tilpasset de nødvendige hensyn til natur, landskaber og andre interesser være lidt mindre tydelig. Det

vurderes at en mere tydelig kommunikation om muligheder og begrænsninger for etablering af solcelleanlæg vil få en marginal men dog positiv indvirkning på miljøet.

Overvågning

Der er ikke påtænkt overvågning vedr. tydeliggørelsen af retningslinjerne for placering af solcelleanlæg.

Vurdering af planens betydning for yngle- og rasteområder for bilag IV-arter

Kommuneplan 2021-2033 er en overordnet plan, som i vidt omfang skal følges op af nærmere planlægning, og der kan gå et stykke tid før denne nærmere planlægning bliver aktuel. Det gælder f.eks. i forbindelse med kommuneplanens reservation til nye forbindelser til og fra Frederikssundmotorvejen, hvor de kommunale veje først giver mening at etablere, når den statsvej, som vejene skaber forbindelser til og fra, er bygget. I denne situation giver det ikke mening at foretage en detailvurdering af betydningen for yngle- og rasteområder og udbredelse af beskyttede plantearter omfattet af bilag IV i habitatdirektivet på nuværende tidspunkt, idet vejens forløb på nuværende tidspunkt kun er besluttet på et meget overordnet niveau og idet bilag IV-arternes yngle- og rasteområder og udbredelsen af beskyttede planter kan forandre sig inden anlægget skal bygges. Den lovpligtige vurdering af hensynet til yngle- og rasteområder for bilag IV-arter gennemføres derfor først i forbindelse med detailprojekteringen af vejene og denne vurdering kan påvirke vejenes endelige tracé. Også for andre arealreservationer til skovrejsning, cykelstier mv. gælder, at etableringstidspunktet ikke er lagt fast og at der kan gå mange år før etablering bliver aktuelt. Det er på det foreliggende grundlag kommunens overordnede vurdering, at kommuneplan 2021-2033 ikke vil have negativ indvirkning på yngle- og rasteområder for bilag IV-arter, men det gælder generelt, at tiltag til beskyttelse af bilag IV-arter ikke kan fastlægges uden hensyntagen til naturens dynamik og at undersøgelser af bilag IV-arter skal være aktuelle, når et projekt detailplanlægges og realiseres.

Bilag 1: Miljøfaktorer der inddrages i miljøvurdering

Planændringer og væsentlige miljøparametre						
Planændringer	Reservation til nye veje	Stationsnærhed	Skovrejsning	Produktionsvirksomhed	Cykelstier	Solcelleanlæg
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	Reduktion af skovrejsningsområde		Ændrede skovrejsningsmuligheders betydning for natur			
	Krydsning af spredningskorridor					
Befolkningen (levetilvilkår)	Trafikal tilgængelighed	Trafikal tilgængelighed		Trafikal tilgængelighed	Trafikal tilgængelighed	
	Adgang til arbejde	Adgang til arbejde		Adgang til arbejde	Adgang til arbejde	
		Boligforhold				
Menneskers sundhed	Forurening			Forurening	Forurening	Forurening
	Trafiksikkerhed				Trafiksikkerhed	
			Rekreation		Rekreation	Rekreation

Planændringer og væsentlige miljøparametre

Planændringer	Reservation til nye veje	Stationsnærhed	Skovrejsning	Produktionsvirksomhed	Cykelstier	Solcelleanlæg
Miljøet – jordbund, vand, luft og klima					Klimabelastning	Klimabelastning
Materielle goder		Adgang til service			Adgang til service	
	Lokale udviklingsvilkår	Lokale udviklingsvilkår		Lokale udviklingsvilkår	Lokale udviklingsvilkår	Lokale udviklingsvilkår
			Attraktive omgivelser		Attraktive omgivelser	Attraktive omgivelser
Kulturarv	Fortidsminder		Kirkeomgivelser			
Landskab			Skovrejsnings indvirkning på landskaber			Solcellers indvirkning på landskabet