

JANUAR 2019
ERHVERVSSTYRELSEN

MILJØVURDERING AF UDSPIL OM HOVEDSTADEN 2030, HERUNDER FINGERPLAN 2019

MILJØRAPPORT

JANUAR 2019
ERHVERVSSTYRELSEN

MILJØVURDERING AF UDSPIL OM HOVEDSTADEN 2030, HERUNDER FINGERPLAN 2019

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR.

A112740

DOKUMENTNR.

VERSION

5.0

UDGIVELSESDATO

23.01.2019

BESKRIVELSE

Miljørapport

UDARBEJDET

STHZ

KONTROLLERET

UKJ

GODKENDT

STHZ

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Ikke-teknisk resumé	8
2.1	Vurdering af miljøpåvirkningerne	8
2.2	0-alternativet	11
2.3	Overvågning	11
3	Udspil om Hovedstaden 2030	12
3.1	Forslag til Fingerplan 2019	15
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	17
4.1	Tilgang og metode i miljøvurderingen	17
5	Miljøstatus	24
5.1	Geografisk afgrænsning	24
5.2	Eksisterende miljøtilstand i hovedstadsområdet	25
5.3	0-alternativet	30
6	Miljøvurdering	31
6.1	Vurdering af de enkelte miljøfaktorer	31
6.2	Vurdering af indvirkninger på miljømålsætninger	51
6.3	Vurdering af 0-alternativet	52
7	Overvågning	53

1 Indledning

Med offentliggørelsen af et kommissorium for Udspil om Hovedstaden 2030¹ igangsatte regeringen i maj 2018 et tværministerielt arbejde om hovedstadens udvikling frem mod 2030. Arbejdet forventes den 24. januar 2019 at munde ud i et politisk udspil med en række konkrete initiativer, herunder et forslag til en revideret Fingerplan 2019.

Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven², og der skal ifølge § 8 stk. 1, nr. 1, gennemføres en miljøvurdering.

I de følgende kapitler kan de enkelte dele af miljøvurderingen læses.

¹ Se kommissorium for Udspil om Hovedstaden 2030 her:
<https://www.regeringen.dk/media/5246/kommissoriumhovedstad2030.pdf>

² Lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25. oktober 2018 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

2 Ikke-teknisk resumé

Regeringen har med kommissorium for Udspil om Hovedstaden 2030 igangsat et tværministerielt arbejde om hovedstadens udvikling frem mod 2030. Det tværministerielle arbejde er udmøntet i Udspil om Hovedstaden 2030 og som en del heraf udkast til en revideret Fingerplan 2019.

Initiativerne i udspillet om Hovedstaden 2030 indeholder en række forslag til initiativer inden for følgende fire temaer:

- > Gode rammer for vækst, viden og virksomheder
- > Plads til alle
- > Smart og effektiv mobilitet
- > Aktiv, levende og grøn hovedstad

Udkast til en revideret Fingerplan 2019 er bl.a. udarbejdet på baggrund af 150 forslag til ændringer af Fingerplanen, som 33 ud af 34 kommuner i hovedstadsområdet har indsendt til Erhvervsstyrelsen.³ Forslagene omhandler både store og små ændringer, og spænder over et bredt felt af temaer, herunder navnlig:

- > Stationsnærhedsprincippet og udpegning af særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder svarende til stationsnære områder
- > Udvidelser af Fingerplanens håndflade og byfingre
- > Nye byudviklingsmuligheder i Fingerplanens øvrige hovedstadsområde
- > Arealreservationer til særlige virksomhedstyper
- > Arealreservationer til transportkorridorer

Fingerplanens grønne kiler, herunder ændringer af afgrænsningen af kilerne eller anvendelsesbestemmelserne for kilerne

2.1 Vurdering af miljøpåvirkningerne

En hel række af de initiativer der er indeholdt i Udspil om Hovedstaden 2030 og Fingerplan 2019 forudsætter gennemførelsen af grundigere forundersøgelser før initiativerne kan virkeliggøres. Dette har betydning for miljøvurderingens præcision, idet vurderingen i højere grad angiver en forventet retning af miljøpåvirkningerne end en endelig karakteristik af påvirkningerne.

³ Se alle kommunernes forslag til fingerplanrevisionen her:
<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/revision-af-fingerplanen>

2.1.1 Biologisk mangfoldighed

Påvirkningen af naturtyper og arter i forbindelse med udvidelse af Avedøre Holme, udlæg af nye arealer til byudvikling, herunder anlæg af Lynetteholmen, ophævelse af fredninger og etablering af rekreative anlæg i Køge-Bugt-Strandpark vurderes at være lav og initiativerne forventes derfor ikke at medføre en væsentlig påvirkning af den biologiske mangfoldighed. Initiativernes lokale påvirkning kan først vurderes nærmere, når forslagene udmøntes i konkrete planer.

2.1.2 Befolkningen og menneskers sundhed

Initiativerne forventes at medføre en positiv påvirkning af befolkningen som følge af bl.a. forbedrede rekreative forhold og flere boliger og arbejdspladser samt udvidelse af infrastrukturen på Lynetteholmen. Initiativerne kan medføre en negativ påvirkning af befolkningen som følge af øget trængsel forårsaget af navnlig øget byudvikling og lempelser af stationsnærhedsprincippet, herunder udpegningen af særlige lokaliseringsområder til erhverv. Udvidelse af motorvejsnettet vil på sigt medføre reduceret trængsel på motorvejene. På sigt kan en udvidelse af kapaciteten på det tilstødende overordnede vejnet føre til bedre fremkommelighed og nedsat rejsetid for bilister. På kort sigt vil en udvidelse af motorvejsnettet sandsynligvis ikke i sig selv føre til en nedsat trængsel, da trafikkapaciteten på det omgivende vejnet også spiller en stor rolle for trængslen. Løsning af kapacitetspresset i metroen vil ligeledes betyde reduceret trængsel og bedre fremkommelighed for brugerne.

2.1.3 Jordarealer og arealanvendelse

Jordarealerne, herunder råstofressourcerne, kan blive påvirket som følge af anlæg af Lynetteholmen og udvidelse af Avedøre Holme, hvor der skal anvendes en stor mængde jord. Den lokale påvirkning kan først vurderes nærmere, når initiativerne udmøntes i konkrete planer.

2.1.4 Vand

Initiativerne om byudvikling og etablering af nye erhvervsområder rummer ikke på nuværende tidspunkt planer om etablering af bebyggelse, som kan forurene grundvandet. Påvirkningen bør vurderes nærmere i forbindelse med udmøntningen af mulighederne i den konkrete kommune- og lokalplanlægning.

2.1.5 Luft

Flere af initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 vil medføre mere trafik i hovedstadsområdet, herunder byudvikling, lempelser af stationsnærhedsprincippet, udvikling af erhvervsområder, anlæg af Lynetteholmen, udvidelse af motorvejsnettet og udvidelse af Københavns Lufthavn. Det vurderes, at gennemførelse af initiativerne kan medføre en væsentlig lokal påvirkning på luftkvaliteten i hovedstadsområdet. Forbedret central trafikstyring vil samtidig bidrage til at reducere trafikken påvirkninger af lokal luftkvalitet. Udspillet indeholder samtidig et initiativ om reduktion af luftforureningen frem mod 2035, som forventes

at medføre en væsentlig positiv påvirkning på luftkvaliteten i hovedstadsområdet. Samlet forventes en positiv påvirkning af luftkvaliteten, som i et vist omfang snarere hænger sammen med en forventet øget anvendelse af el-biler end med initiativerne i H2030 og Fingerplan 2019. En udbygning af den kollektive transport forventes dog ligeledes at bidrage til en positiv indvirkning på luftmiljøet

2.1.6 Klimatiske faktorer

Flere af initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 vil medføre mere trafik i hovedstadsområdet, og dermed en forventet stigning i CO₂ udledningerne. Dette gælder for bl.a. lempelser af stationsnærhedsprincippet, udvidelse af motorvejsnettet og udvidelse af Københavns Lufthavn. Tiltagene til afhjælpning af konsekvenserne af klimaforandringerne, herunder kystbeskyttelse og klimasikring, vil have en positiv betydning for de materielle goder, som beskyttes.

2.1.7 Materielle goder

De nye byudviklingsmuligheder og nedlæggelse af eksisterende kolonihaver kan føre til en forøgelse af værdien af materielle goder, når arealerne udlægges til bebyggelse. Der vil ligeledes være en positiv påvirkning af de materielle goder, fx som følge af mulighederne for at etablere støjvolde ved de grønne kiler samt forslaget om at reducere vejstøj vha. støjreducerende asfalt og trafikstyring. Det vurderes, at påvirkningen af materielle goder samlet set ikke vil være væsentlig.

2.1.8 Landskab

Initiativerne vedrørende byudvikling, udvidelse af Avedøre Holme, anlæg af Lynetteholmen, udvikling af Køge Bugt Strandpark og ændringer af Fingerplanens grønne kiler vurderes samlet set at kunne medføre en påvirkning af landskabet. Denne påvirkning forventes dog ikke at være væsentlig.

2.1.9 Ressourceeffektivitet

De nye byudviklingsmuligheder forventes at medføre en påvirkning af ressourceeffektiviteten i hovedstadsområdet gennem opførelsen af mere energivenlige boliger og muligheden for at udnytte ressourcer og energi fra eksisterende aktiviteter i den fremtidige forsyning af hovedstadsområdet.

2.1.10 Kumulative effekter

Lempelse af stationsnærhedsprincippet og flere nye byudviklingsmuligheder kan medføre en øget trængsel i trafikken. Samtidig vil en øget samlokalisering af boliger og arbejdspladser på f.eks. Lynetteholmen kunne nedbringe miljøpåvirkningerne fra pendlertrafik mellem hjem og arbejde.

2.2 0-alternativet

Hvis initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 ikke gennemføres og forslag til Fingerplan 2019 ikke vedtages vil de ovenfor beskrevne miljøpåvirkninger ikke finde sted. Ved at sammenstille initiativerne med 0-alternativet vurderes det, at miljøpåvirkningerne identificeret i miljøvurderingen omfatter en forøgelse af påvirkningen af det lokale luftmiljø og støjpåvirkningen fra de store trafikårer p.g.a. øget trængsel på vejene på kort sigt. På længere sigt forventes denne påvirkning at blive positiv i takt med udskiftningen af biler til el-biler og iværksættelsen/gennemførelsen af en række af de øvrige initiativer. Muligheden for at iværksætte støjdæmpende tiltag vil i et vist omfang nedbringe mængden af støjramte arealer. De afledte effekter af byudvikling, lempelser af stationsnærhedsprincippet, anvendelse af jordarealer, påvirkning af landskabet vil ligeledes ikke indtræde såfremt initiativerne ikke blev vedtaget.

2.3 Overvågning

Det anbefales, at de trafikale effekter af lempelserne af stationsnærhedsprincippet, herunder udpegningen af særlige lokaliseringsområder, overvåges og evalueres.

3 Udspil om Hovedstaden 2030

Med kommissorium for Udspil om Hovedstaden 2030 har regeringen igangsat et tværministerielt arbejde om Hovedstadens udvikling frem mod 2030. Det tværministerielle arbejde har udmøntet sig i Udspil om Hovedstaden 2030, som indeholder en række forslag til initiativer inden for følgende fire temaer:

- > Gode rammer for vækst, viden og virksomheder
- > Plads til alle
- > Smart og effektiv mobilitet
- > Aktiv, levende og grøn hovedstad

Gode rammer for vækst, viden og virksomheder

Hovedstaden har stor betydning for dansk økonomi, og har en stærk position i et internationalt perspektiv. Hvis hovedstadsområdet fremover fortsat skal stå stærkt i den internationale konkurrence, og være en central vækstmotor i Danmark, skal udfordringerne tages op. Udfordringerne er på nuværende tidspunkt koncentreret omkring kommunernes erhvervsvenlighed, infrastruktur og mobilitet, adgang til kvalificeret arbejdskraft samt skatter og afgifter. På den baggrund foreslås følgende hovedinitiativer:

- > Flere attraktive erhvervsområder: Lempelser af fingerplanens stationsnærhedsprincip skaber mulighed for erhvervsbyggeri på attraktive arealer, og herudover udpeges særlige lokaliseringsområder i Vallensbæk, Nærum og Kvistgård for udvikling af erhvervsområder. Samtidig indledes et samarbejde med Hvidovre Kommune om udvidelse af Avedøre Holme.
- > Bedre erhvervs klima: Styrkelse af erhvervs klimaet er primært en kommunal opgave. Regeringen vil dog være med til at forbedre erhvervs klimaet ved at gå i dialog med kommunerne. Samtidig vil regeringen støtte op om samarbejdet i Greater Copenhagen.
- > Som forsøgsordning åbnes mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med op til tre udvalgte standsningssteder på op til tre fremtidige BRT-linjer.
- > Styrkepositioner: Udvikling af styrkepositioner inden for Life Science, cleantech, fintech, turisme, maritime erhverv, kreative erhverv, iværksætteri og IKT.
- > Med henblik på at understøtte udvikling af turisme, detailhandel og øvrigt erhvervsliv foreslås fire modeller for ændring af lukkeloven: 1) øget mulighed for dispensation i områder med mange turister, 2) kommunal selvbestemmelse 3) reduktion i antallet af lukkedage og 4) afskaffelse af lukkeloven.

- > Adgang til arbejdskraft: Initiativerne omfatter flaskehalse på arbejdsmarkedet, tiltrækning af udenlandsk arbejdskraft og talentsatsning på de videregående uddannelser.
- > Andre initiativer omfatter etablering af et partnerskab, der skal tiltrække virksomheder og forskere i forbindelse med etableringen af European Spallation Source (ESS), ændring af reservationer for særligt miljøbelastende virksomheder samt initiativer vedrørende bredbånd og 5G.

Plads til alle

Ifølge Danmarks Statistiks befolkningsprognose forventes befolkningen i hovedstadsområdet at stige med 200.000 indbyggere frem mod 2030, hvilket skaber en række udfordringer i forhold til at imødekomme behovet for nye boliger. For at skabe muligheder for udvikling af flere boliger frem mod 2030 foreslås følgende initiativer:

- > Etablering af ny bydel på Lynetteholmen og byudvikling på det nordøstlige Amager: Der etableres en ny bydel - Lynetteholmen, som anlægges ved jordopfyld i Øresund. Bydelen skaber plads til 35.000 nye boliger, et tilsvarende antal arbejdspladser, metro og en Østlig Ringvej. I forbindelse med anlæg af Lynetteholmen og afsøgning af muligheden for at bygge på Nordøstamager gennemføres en zonerings af industriområdet ved Prøvestenen med henblik på at skabe fremtidige byudviklingsmuligheder, og som opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale skal planerne om at byudvikle områderne ved Campinggrunden, Bådehavnsgade og Selinevej realiseres.
- > Der indledes en proces med henblik på frasalg af dele af Forsvarets område på Nyholm, som skal give mulighed for opførelse af nye boliger.
- > Behovet for studieboliger skal undersøges i hele landet.
- > Gennem revision af Fingerplanen sikres bedre planmæssige rammer for imødekommelse af bolig efterspørgslen. Initiativerne omfatter udvidelse af byfingre og mere fleksible byudviklingsmuligheder i landområder, ændring af støjzonen omkring Roskilde Lufthavn, bedre udnyttelse af de områder, hvor der i dag er kolonihaver samt servicetjek af anvendelsesbestemmelserne for transportkorridorerne og muligheder for indskrænkning af korridorerne.

Smart og effektiv mobilitet

Med en øget befolkningstilvækst, flere arbejdspladser og en bystruktur med flere centre opstår et voksende transportbehov i hovedstadsområdet. Den trafikale udvikling i transporten i hovedstadsområdet medfører større pres på infrastrukturens kapacitet. Visionen for 2030 er at sikre et mobilitetsudbud, der i højere grad matcher efterspørgslen. For at imødekomme visionen foreslås følgende initiativer:

- > Mere plads på vejene: Initiativerne omfatter forslag til undersøgelser og anlægsinvesteringer på vejnettet, herunder Frederikssundsmotorvejens 3.

etape, Hillerødmotorvejens forlængelse, en østlig ringvej, en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, udvidelse af kapaciteten på Motorring 3 og udbygning af Ring 4 og en Nordhavnstunnel.

- > Forbedret fremkommelighed ved smartere trafikstyring: Initiativerne indeholder forslag om optimering og samordning af trafiksignalerne.
- > Udvikling af Københavns lufthavn: I forbindelse med udviklingen af Københavns Lufthavn foreslås en udvidelse af perronkapaciteten på lufthavnsstationen og forbedring af kapaciteten på Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen. Det bemærkes dog, at der foreløbigt alene er lagt op til en videre undersøgelse af udbygningen af Øresundsmotorvejen og tilslutningsanlægget ved Københavns Lufthavn samt, i forlængelse af finanslovsaftalen for 2019, at iværksætte en forundersøgelse af kapacitetsforbedring på Amagermotorvejen.
- > Ring Syd: Udbygning af Glostrup Station med etablering af perroner for stop med regionaltoget i Glostrup som knudepunkt for omstigninger mellem tog og letbane i Ring 3.
- > Øget kapacitet i den kollektive trafik: Automatiseret S-togsdrift og udvidelse af metroen, så den også omfatter Lynetteholmen.

Aktiv, levende og grøn hovedstad

Frem mod 2030 vil den markante befolkningstilvækst i Hovedstaden medføre et stigende pres på boligmarkedet, et pres på den eksisterende infrastruktur samt pres på de eksisterende grønne, rekreative områder. Samtidig vil den globale klimapolitik i særdeleshed være udtalt i byerne. Det er vigtigt, at hovedstadens position som aktiv, attraktiv og grøn fastholdes, og på den baggrund forslås følgende hovedinitiativer:

- > Mindre støj- og luftforurening og drivhusgasudledning: Regeringen vil nedsætte støj- og luftforureningen i Hovedstaden ved at sikre en grøn omstilling af transportsektoren, reducere forurening fra brændeovne, fortsætte indsatsen med at udlægge støjreducerende slidlag på statsveje, etablering af støjvolde i grønne kiler.
- > Kystbeskyttelse: Regeringen vil etablere et koordinerende forum for kystbeskyttelse imellem staten, kommunerne og grundejerne for at sikre vejledning af kommunernes indsats.
- > Grønne og rekreative områder: Initiativerne omfatter etablering af nye grønne kiler i Fingerplanen, udviklingsprojekter om mulighederne for at bruge grønne kiler til klimatilpasningstiltag mv. samt udvikling af Køge Bugt Strandpark som rekreativt område. Herudover skal idrætsfaciliteter, arkitektonisk kvalitet samt Københavns kulturkvarter og parker styrkes.

3.1 Forslag til Fingerplan 2019

I juni 2017 igangsatte regeringen fingerplanrevisionens spor 2. I den forbindelse har de 34 kommuner i hovedstadsområdet haft mulighed for at komme med deres bud på, hvordan man med ændringer i Fingerplanen kan understøtte vækst og udvikling i hovedstadsområdet. 33 ud af 34 kommuner i hovedstadsområdet har indsendt i alt 150 forslag. Forslagene rummer både store og små ændringer, og spænder over et bredt felt af temaer.

På baggrund af kommunernes forslag lægges der op til at gennemføre følgende principielle justeringer i Fingerplanen:

- > Lempelser af stationsnærhedsprincippet og udpegning af tre særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder svarende til stationsnære områder.
- > Yderligere arealreservationer til særlige virksomhedstyper
- > Enkelte, fortrinsvis mindre, udvidelser af Fingerplanens byfingre
- > Undersøgelse af arealreservationer i transportkorridorer
- > Grønne områder – attraktive grønne kiler
- > Grønne områder – udvikling af Køge Bugt Strandpark

Herudover justeres Fingerplanen på en række mindre områder med henblik på at imødekomme konkrete forslag fra kommunerne.

Lempelse af stationsnærhedsprincippet

Det foreslås at fastholde de centrale elementer af stationsnærhedsprincippet, men der foretages lempelser. Lempelserne vil give kommunerne større frihed til at planlægge for udviklingen af nyt erhvervsbyggeri mv. i nærheden af de fem købstæder i Fingerbyen (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) samt i Høje-Taastrup. Det foreslås endvidere, at der gives mulighed for at etablere publikumsintensivt byggeri på konkrete lokaliteter i tilknytning til 3 hurtigbuslinjer i eget tracé (på forsøgsbasis). Endelig åbnes der op for etablering af intensivt erhvervsbyggeri svarende til stationsnærhedsprincippet's byggemuligheder i tre særlige lokaliseringsområder, som ikke er lokaliseret stationsnært.

Yderligere arealreservationer til særlige virksomhedstyper

Det foreslås, at der i lyset af en øget efterspørgsel indarbejdes yderligere reservationer af arealer til transport- og logistikerhverv. Det foreslås samtidig, at reservationerne af to fuldt udbyggede arealer delvis ophæves.

Nye byudviklingsmuligheder

Det foreslås, at:

- > Køge Bugt-byfingren udvides og forlænges, og

- > der foretages mindre udvidelser af byfingrene ved Solrød Landsby, i den sydlige og nordvestlige del af Roskilde, i den sydvestlige del af Hillerød og i den vestlige del af Helsingør,
- > støjzonen omkring lufthavnen i Roskilde revurderes på baggrund af opdaterede støjberegninger, hvilket forventes at medføre nye byudviklingsmuligheder, og
- > byudviklingsmuligheder i det øvrige hovedstadsområde uden for fingerbyen gøres mere fleksible.

Undersøgelse af arealreservationer i transportkorridorer

Det foreslås, at der gennemføres en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren. Samtidig undersøges mulighederne for at forbedre mulighederne for byggeri i alle transportkorridorer.

Grønne områder – attraktive grønne kiler

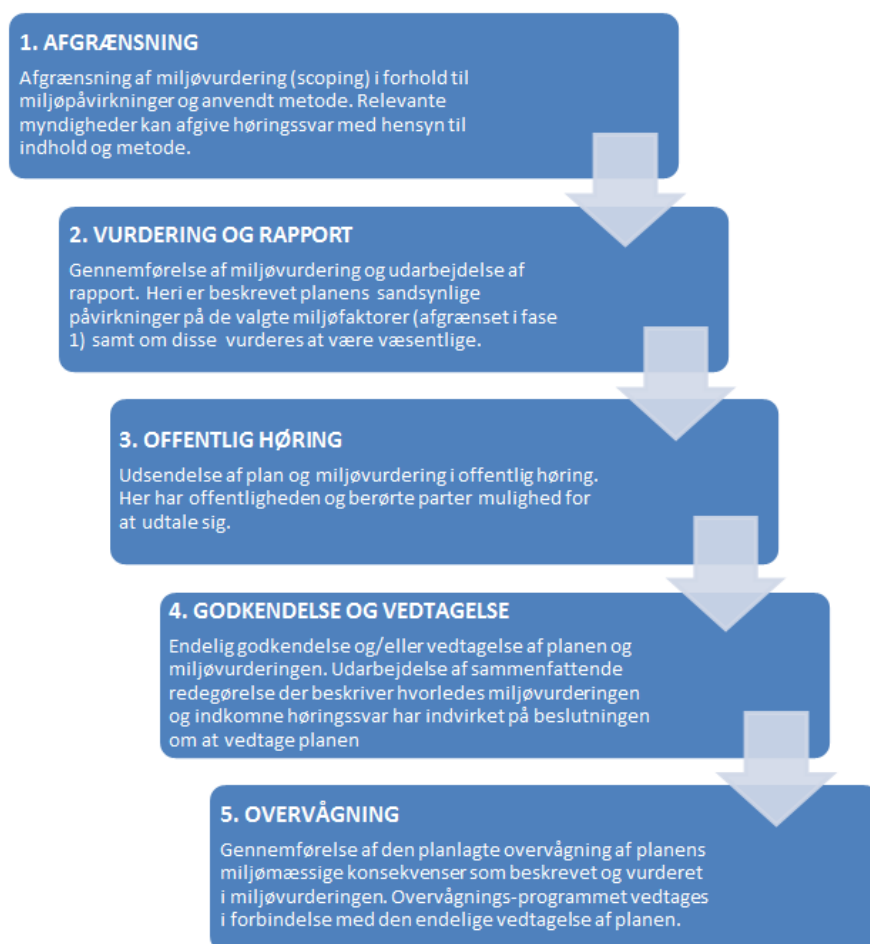
Det foreslås bl.a., at de grønne kiler udvides med ca. 400 ha. parallelt med ovennævnte udvidelse af byfingrene, at anvendelsesmulighederne for eksisterende ejendomme i grønne kiler forbedres, at der åbnes mulighed for, at arealerne i de grønne kiler kan bruges til håndtering af stigende havvand og nedbør som følge af klimaforandringer, og at der åbnes mulighed for at bytte ca. 160 ha. kilearealer med beskeden rekreativ værdi med nye og mere attraktive arealer. På de arealer der udtages muliggøres byudvikling.

Grønne områder – udvikling af Køge Bugt Strandpark

Det foreslås med lempelser af anvendelsesbestemmelserne for den del af grøn kile, som Køge Bugt Strandpark er placeret i, at der gives øgede planmæssige muligheder for at udvikle Køge Bugt Strandpark til et rekreativt strandområde af regional betydning.

4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 er omfattet af kravet om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, jf. lovens § 8, stk. 1, nr. 1. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de fem trin som ses i figur 4-1.



Figur 4-1: Miljøvurderingsprocessens fem trin.

4.1 Tilgang og metode i miljøvurderingen

Miljøvurderingens første del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang initiativer og forslag forventes at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsrapporten. Nedenfor er de kriterier, indikatorer og datagrundlag, som vil blive anvendt i miljøvurderingen, beskrevet.

Miljøvurderingens anden del gennemføres som en vurdering af hvorvidt initiativer og forslag antages at fremme eller udgøre en hindring for realisering af de miljø og naturmålsætninger, som er beskrevet i nationale strategier og handlingsplaner.

Miljøvurderingen er gennemført med udgangspunkt i de tilgængelige oplysninger i Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019.

4.1.1 Afgrænsning, vurdering og kriterier

I afgrænsningsrapporten er de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planernes tiltag, identificeret og fastlagt. De udpegede miljøfaktorer er:

- > Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Jordarealer og arealanvendelse
- > Vand
- > Luft
- > Klimatiske faktorer
- > Materielle goder
- > Landskab
- > Ressourceeffektivitet
- > Kumulative effekter

Afgrænsningsrapporten har været i høring hos de berørte myndigheder, som har haft mulighed for at kommentere forslaget til afgrænsningen af miljøvurderingen. De hørte myndigheder var:

- > De 34 kommuner i hovedstadsområdet
- > Region Hovedstaden
- > Region Sjælland
- > Miljøstyrelsen
- > Erhvervsstyrelsen (tværgående planlægning)

Høringen gav også mulighed for at stille forslag om miljøforhold, der burde belyses og vurderes i miljøvurderingen, og forslag til målsætninger, der også burde inddrages i miljøvurderingen.

Der er indkommet i alt 4 høringssvar, som alle har indeholdt bemærkninger til afgrænsningen.

Region Hovedstaden peger på, at for at sikre nødvendige råstoffer til kommissoriets udviklingstiltag, så er det vigtigt, at der er mulighed for at lande disse råstoffer i egnede havne. Herudover har Region Hovedstaden syv konkrete forslag til afgrænsningsrapporten. Region Hovedstaden foreslår, at miljøfaktorerne 'befolkningens sundhed' og 'materielle goder' også skal have fokus på stigende trængsel på vej og bane og antallet af forsinkelsestimer. Indikatoren 'befolkningen og menneskers sundhed' bør udvides til også at hedde 'livskvalitet'. I forbindelse med byudvikling, bør der laves en undersøgelse af, om der findes væsentlige råstofressourcer i de arealer der inddrages, og om disse ressourcer skal udnyttes.

Samtidig bør der i miljøvurderingen indgå en vurdering af jordarealer som en begrænset ressource. I vurderingen af klimatiske faktorer bør der indgå en vurdering af, hvordan initiativernes påvirkning på klimaet kan mindskes. Region Hovedstaden mener, at mulige påvirkninger af markedet for overskudsjord bør behandles i miljøvurderingen under miljøfaktoren 'ressourceeffektivitet'. Region Hovedstaden mener, at kumulative effekter bør medtages i miljøvurderingen, særligt i forhold til påvirkningen på klimaet, ændringer i andelen af befæstede arealer og påvirkningen af adgang til råstoffer i regionen. I forhold til de opstillede målsætninger mener Region Hovedstaden, at også 'En grøn transportpolitik' fra 2009 bør indgå.

Helsingør Kommune mener, at det på det foreliggende grundlag ikke kan udelukkes, at kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, arkitektonisk og arkæologisk arv, kan blive påvirket af de nye tiltag, og miljøparameteren bør derfor medtages i miljøvurderingen. Helsingør Kommune mener heller ikke, at det på det foreliggende grundlag kan udelukkes, at der kan opstå kumulative effekter. Helsingør Kommuner mener samtidig, at de synergistiske effekter af tiltagene bør inddrages, så det vurderes om flere forskellige miljøparametre inden for det samme område kan have en påvirkning.

Københavns Kommune mener, at argumentationen for, at der ikke skulle være kumulative effekter ikke er tilstrækkelig til at bedømme, om dette er tilfældet. Denne begrundelse bør derfor ændres eller underbygges bedre.

Roskilde Kommune mener, at de kumulative effekter fra bl.a. nye udviklingsmuligheder bør indtænkes i miljøvurderingen. Med de nye udviklingsmuligheder vil der komme flere befæstede arealer, hvorfor der bør vurderes på større naturskabte katastroferisici.

På baggrund af høringen er dele af miljøvurderingen tilpasset høringssvarene i de relevante afsnit.

I Tabel 4-1 angives de kriterier og indikatorer, der er anvendt ved vurderingen af de sandsynlige miljøpåvirkninger for hver af de relevante miljøfaktorer.

Tabel 4-1: Miljøfaktorer, vurderingskriterier, indikatorer og databehov

Miljøfaktor	Vurderingskriterier	Indikator	Databehov
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	> Påvirkning af biodiversitet og grønne områder	<p>Omfanget af påvirkning af biodiversitet som følge af initiativer vedrørende:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Udvidelse af Avedøre Holme > Ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav > Flere nye byudviklingsmuligheder > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Videreudvikling af Køge Bugt Strandpark > Justering af de grønne kiler > Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 > Udvidelse af infrastrukturen > Naturgenopretning og klimatilpasning 	Kvalitative
Befolkningen og menneskers sundhed	> Påvirkning af befolkningens sundhed	<p>Omfanget af påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed som følge af initiativer vedrørende:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Udvidelse af Avedøre Holme > Ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav > Flere nye byudviklingsmuligheder > Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Udvidelse af infrastrukturen > Samordning af trafiksignaler og bedre trafikstyring > Videreudvikling af Køge Bugt Strandpark > Justering af de grønne kiler 	Kvalitative

		<ul style="list-style-type: none"> > Naturgenopretning og klimatilpasning > Reduktion af støj- og luftforurening samt drivhusgasudledning 	
Jordarealer	> Ændringer i arealanvendelsen	<p>Omfanget af påvirkning af jordarealer som følge af initiativer vedrørende:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Udvidelse af Avedøre Holme > Ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav > Flere nye byudviklingsmuligheder > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 > Udvidelse af infrastrukturen > Videreudvikling af Køge Bugt Strandpark > Justeringer af de grønne kiler > Ændring af kolonihaveloven > Naturgenopretning og klimatilpasning 	Kvalitative
Vand	> Påvirkning af grundvand	<p>Omfanget af påvirkning af grundvandet som følge af initiativer vedrørende:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Flere nye byudviklingsmuligheder > Ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav > Trafikal udvikling i hovedstaden > Fingerplanens grønne kiler > En aktiv, attraktiv og grøn hovedstad 	Kvalitative
Luft	> Påvirkning af luftkvaliteten	<p>Omfanget af påvirkning af luftkvaliteten som følge af initiativer vedrørende:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Flere nye byudviklingsmuligheder 	Kvalitative

		<ul style="list-style-type: none"> > Ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Udvidelse af infrastrukturen > Reduktion af luftforurening og drivhusgasudledning 	
Klimatiske faktorer	> Påvirkning af klimaet og de afledte effekter af klimaforandringer	<p>Omfanget af påvirkning af klimaet som følge af initiativer vedrørende:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Udvidelse af Københavns Lufthavn > Udvidelse af infrastrukturen > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Klimatilpasningstiltag i de grønne kiler > Kystbeskyttelse > Reduktion af luftforurening og drivhusgasudledning 	Kvalitative
Materielle goder	> Påvirkning af materielle goder og ejendomsværdi	<p>Omfanget af påvirkning af de materielle goder som følge af initiativer vedrørende:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Flere nye byudviklingsmuligheder > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Udvidelse af infrastrukturen > Videreudvikling af Køge Bugt Strandpark > Justering af de grønne kiler > Kystbeskyttelse > Ændring af kolonihaveloven > Reduktion af støj- og luftforurening > Ændring af lukkeloven 	Kvalitative
Landskab	> Påvirkning af landskaber og den visuelle oplevelse	<p>Omfanget af påvirkning af landskabet som følge af initiativer vedrørende:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Nye byudviklingsmuligheder > Udvidelse af Avedøre Holme > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Udvidelse af infrastrukturen > Videreudvikling af Køge Bugt Strandpark > Justering af de grønne kiler > Kystbeskyttelse 	Kvalitative

		<ul style="list-style-type: none"> > Naturgenopretning og klimatilpasning 	
Ressourceeffektivitet	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning på udnyttelsen af ressourcer 	<p>Omfanget af påvirkning af ressourcerne som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Udvidelse af Avedøre Holme > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Flere nye byudviklingsmuligheder 	Kvalitative
Kumulative effekter	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning som følge af kumulative effekter 	<p>Omfanget af påvirkning af kumulative effekter som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Flere befæstede arealer > Øget trængsel, trafikstøj og luftforurening 	Kvalitative

5 Miljøstatus

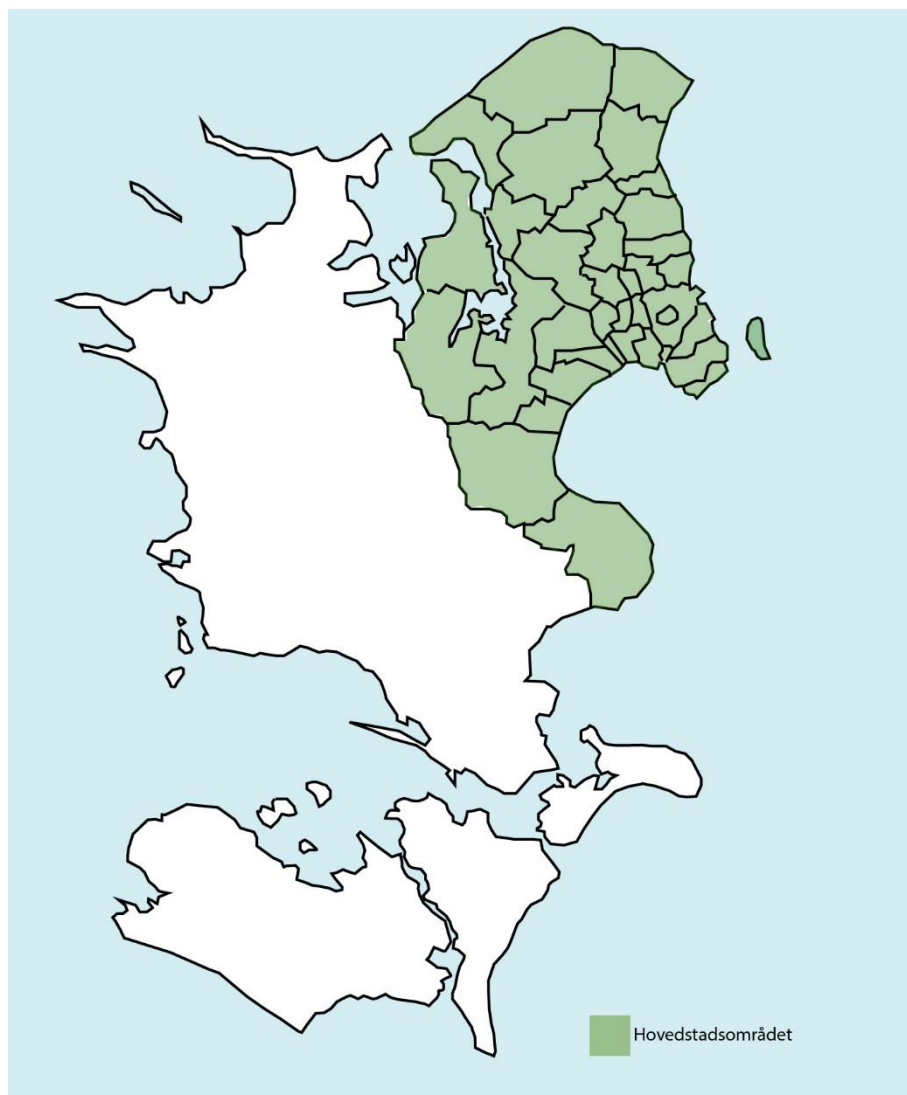
I dette afsnit redegøres for den eksisterende miljøtilstand i hovedstadsområdet. Den eksisterende miljøtilstand danner grundlag for 0-alternativet, som indgår i miljøvurderingen. Redegørelsen er udarbejdet med udgangspunkt i miljøtilstandsrapporten, Natur & Miljø 2014, og er delt op i de miljøfaktorer, som indgår i miljøvurderingen.

Det relativt beskedne areal, som Danmark består af, skal opfylde mange behov. Der skal være plads til et konkurrencedygtigt landbrug, by- og erhvervsudvikling, en større andel vedvarende energiproduktion, bedre sikring mod oversvømmelser, bevaring af kulturmiljøer, større skovareal og mere og bedre natur. I Hovedstadsområdet er denne udfordring større end i resten af landet pga. den høje befolkningskoncentration. Der bor ca. 2.1 millioner mennesker i Hovedstadsområdet.

Det er mange hensyn at tage, og i de fleste tilfælde skal der prioriteres - i andre tilfælde er det faktisk muligt at tilgodese flere behov på samme areal. Det kræver en helhedsorienteret forvaltning og planlægning for at kunne tilgodese de mange hensyn, der skal tages, og samtidig kunne se mulighederne i planlægning på tværs af fag og sektorer.

5.1 Geografisk afgrænsning

Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag om Fingerplan 2019 gælder for Hovedstadsområdet. Hovedstadsområdet fremgår af figur 5-1 og omfatter kommunerne i Region Hovedstaden (bortset fra Bornholms Kommune) samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevn kommuner i Region Sjælland.



Figur 5-1: Hovedstadsområdet.

5.2 Eksisterende miljøtilstand i hovedstadsområdet

5.2.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Den biologiske mangfoldighed i Hovedstadsområdet er koncentreret i de grønne kiler i Fingerplanen. Fingerplanen bidrager til at sikre, at byvæksten sker koncentreret i håndflade og byfingre, mens den samtidig kun giver mulighed for lokal vækst i de landlige områder inden for planens geografiske område. Andelen af visse lysåbne naturtyper er gået væsentligt tilbage siden 1800-tallet. Dette gælder særligt for typerne vedvarende græs og i Hovedstadsområdet i mindre grad for hedearealer. Samlet set har udviklingen i mængden af arealer til lysåbne naturtyper været nogenlunde stabil de sidste 10 år, men den biologiske mangfoldighed er fortsat i tilbagegang. I hovedstadsområdet er det især byudvikling og landbrugsdrift der tilsammen udgør de væsentligste årsager til dette. I

de seneste år har etableringen af bynatur og bynær natur ført til en svag forøgelse af grønne arealer, uden at dette dog for alvor har haft indflydelse på den stabile tilbagegang i den biologiske mangfoldighed.

Mange af Danmarks mindre og større vandløb er påvirket af intens regulering og fysisk udretning af forløbet. Intensiv dyrkning af landbrugsjord og udledning af næringsstoffer fra landbrugsarealer og spildevand fra byområder har ført til øget tilførsel af næringsstoffer til søer og vandløb. Den øgede mængde af næringsstoffer forårsager algeopblomstring og iltsvind især i søer. Dårlige fysiske forhold er årsag til, at mange vandløb ikke har opnået god økologisk tilstand i den gennemførte vandplanlægning.

5.2.2 Befolkning og menneskers sundhed

Befolkningen i hovedstadsområdet bor mere koncentreret og med en større tæthed end i resten af landet. Det medfører naturligt, at støjende aktiviteter i højere grad kan påvirke menneskers sundhed, idet der er kortere afstande til beboelser med mange mennesker. Samtidig bevirker den store befolkningskoncentration, at der er udlagt en del areal til transportkorridorer og arealer til virksomheder med særlige afstandskrav til miljøfølsom arealanvendelse.

Infrastruktur og trafikal fremkommelighed er af væsentlig betydning for befolkningen i hovedstadsområdet, og her spiller motorvejsnettet og stationsnærhedsprincippet en væsentlig rolle. Stationsnærhedsprincippet er en betegnelse for Fingerplanens regler om, at større byggeri med mange daglige brugere skal placeres stationsnært, dvs. inden for 600 meters gangafstand fra eksisterende eller planlagte stationer. Formålet med stationsnærhedsprincippet er at styrke den kollektive trafikbetjening til byggeri med mange daglige brugere, så brugeren har en mulighed for og incitament til at vælge kollektiv trafik frem for bilen. Motorvejsnettet forbinder hovedstadsområdet på tværs, og med transportkorridorerne i Fingerplanen sikres det, at der også i fremtiden kan placeres større trafik anlæg til udbygning af infrastrukturen. Transportkorridorerne skal holdes fri for byudvikling og bymæssig bebyggelse.

Befolkningen i hovedstadsområdet har generelt et godt fysisk helbred sammenlignet med resten af Danmark og er klart den region i Danmark med færrest langtidssyge borgere. Dette hænger bl.a. sammen med, at området er det område med færrest overvægtige og samtidig det område, hvor borgerne har de sundeste kostmønstre. Til gengæld er det også det område i Danmark, hvor flest overskrider højrisikogrænsen for alkoholindtag⁴.

Befolkning og menneskers sundhed påvirkes i stigende grad af de risici og uhygiejniske forhold, der bliver en følge af klimaforandringerne skybrud og lejlighedsvis oversvømmelser. Nedbøren i Danmark er steget jævnt siden målingerne begyndte i 1870. Således er den årlige nedbør steget med ca. 100 mm fra 1873 til 2012. Det forventes, at der ligeledes vil være en stigning på knap 100 mm i forventede nedbørsmængder i de kommende 100 år. Hertil kommer, at

⁴ <http://www.sundhedsprofil2010.dk/>

nedbørsmønstrene er ændret således, at der falder mere nedbør som ekstreme regnhændelser. Hovedstadsområdet skal i de kommende år bruge mange penge på at imødegå effekten af klimaforandringerne.

5.2.3 Jord- og arealanvendelse

Hovedstadsområdet er det tættest bebyggede område i Danmark, centreret omkring København. Samtidig er hovedstadsområdet det område, der samlet oplever størst befolkningstilvækst. Andelen af bebyggede arealer vokser derfor i området samtidig med, at der også fortættes i de eksisterende bebyggede områder, særligt omkring stationer og andre infrastrukturelle knudepunkter. Hovedstadsområdet er således også det område i Danmark med den største andel af arealer udlagt til byzone.

Fingerplanen fastlægger, at byudvikling skal ske i fingerbyen, dvs. håndfladen og byfingrene. I byzoneområdet i det øvrige hovedstadsområde kan der ske byudvikling af lokal karakter. Områderne omkring fingerbyen er mod vest udlagt til henholdsvis landsbyer, landbrug, skov, søer og kystzoner. Der planlægges generelt for bevaring af det åbne land, naturområderne og kystzonerne, men den stigende befolkningstilvækst til området sætter hele tiden dette under pres.

Hovedstadsområdets landdistrikter er udprægede kulturlandskaber. Landskabet udgøres således af en mosaik af landbrugsarealer, skovområder, byer, infrastrukturanlæg som jernbaner og veje, vådområder, levende hegn, vandløb og småbiotoper samt kysterne. Størstedelen af landskabet domineres af landbrugsarealer. I Landområderne er der også udlagt sommerhusområder.

5.2.4 Vand og grundvand

Store dele af Hovedstadsområdet er udlagt som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Den øvrige del af Hovedstadsområdet er udlagt som område med drikkevandsinteresser.

Flere søer er stærkt påvirkede af næringsstofftilførsel. En indsats i forhold til spildevand har dog gjort, at der er sket en forbedring i både sigtddybden og biodiversiteten i de fleste indre vandløb og søer. Ligeledes er andelen af vandløb med ringe eller dårlig tilstand reduceret gennem de seneste 20 år. Der er dog fortsat behov for indsatser, der kan forbedre vandløbenes fysiske forhold og dermed sikre god økologisk tilstand.

Tilførslen af kvælstof til grundvandet er stadig for stor, selvom nitratindholdet er faldende. Det er derfor fortsat en udfordring at overholde drikkevandskravene i store dele af grundvandet i hovedstadsområdet som i resten af Danmark.

Vandplanernes målsætning om etablering af 10.000 ha vådområder skal bl.a. bidrage til en tilbageholdelse af kvælstof og dermed reducere udledningen af kvælstof til vandområder og kystnære farvande. Det ændrede program giver mulighed for støtte til vådlægning af lavbundsområder, som led i indsatsen for at reducere kvælstoftilførslen til vandmiljøet. Der indføres endvidere støtte til at

gennemføre flere vandbesparende tiltag i sektoren, med henblik på at effektivisere anvendelsen af vandressourcer og dermed sikre bevarelsen af vandressourcerne for eftertiden.

5.2.5 Landskab

Hovedstadsområdet er tæt befolket og der er mange forskellige behov, der skal imødekommes. De mange forskellige behov betyder, at vores landskab skal bruges til både at bo og leve i, til produktion af varer og til friluftsliv og oplevelser i naturen. Man er derfor begyndt at benytte landskaberne multifunktionelt, således at alle landskabstyper har forskellige funktioner. F.eks. anvendes skovene både til produktion af varer, rekreative aktiviteter og klimatiltag igennem binding af CO₂, og i byerne anvendes parkerne til opmagasinering af vand for at aflaste kloaksystemet.

5.2.6 Ressourcer og energi

Hovedstadsområdet er på grund af den store befolkningskoncentration også udstyret med et forgrenet net af højklasse-transportforbindelser. Et væsentligt element i Fingerplanen er kravet om lokalisering af virksomheder med mange arbejdspladser i nærheden af stationer på jernbaner/letbaner og metro. Dette element skal især sikre, at ressourceforbruget til at bringe arbejdsstyrken fra hjem til arbejdsplads bliver så effektivt som muligt.

Det samlede forbrug af fossile brændstoffer i Danmark er faldet siden 1990. Andelen af olie og kul er faldet, mens den for naturgas er steget. Andelen af indenlandsk forsyning med vedvarende energi er steget betydeligt siden 1990.

Forbruget af ressourcer hænger typisk sammen med den almindelige velstandsudvikling. I 2006 var ressourceforbruget ca. 30 % højere pr. indbygger end i starten af 1990'erne. De seneste 10-15 års energi-, klima- og miljøpolitik har fokuseret på at afkoble forbruget af ressourcer, især forbruget af fossile brændsler og sjældne ressourcer og metaller fra den økonomiske vækstudvikling. I dag ligger det danske ressourceforbrug på niveau med midten af 1990'erne. I Hovedstadsområdet er der således øget fokus på energikilder som fjernvarme, bygas, fjernkøling, vind og kraftvarme energi f.eks. er 99 % af varmebehovet i København dækket af fjernvarme (kilde: HOFOR).

Vandforbruget i Hovedstadsområdet falder støt. Fra 1985 og frem til i dag er det daglige forbrug i husholdninger faldet fra ca. 180 til ca. 104 liter pr. person. HOFORs fremtidige mål er et vandforbrug på 102 liter pr. person i døgnet.

Når vandforbruget er faldet støt de sidste to årtier, skyldes det at især husholdningerne bruger langt mindre vand end før i tiden, hvilket bl.a. skyldes at borgerne er blevet mere bevidste om deres vandforbrug. Samtidig har vandforsyningen haft øget fokus på at sørge for, at vandledningerne i byens gader bliver

systematisk kontrolleret og repareret, så der spildes mindre vand gennem utætheder⁵.

5.2.7 Luft og klima

Dårlig luftkvalitet berører alle og forringer menneskers livskvalitet. Hovedstadsområdet påvirkes af luftforurening fra køretøjer, skibe, brændeovne, landbrug, industrier, anvendelse af opløsningsmidler og fra energiproduktion. En række af de stoffer der ledes ud i luften er skadelige, og der er på den baggrund opstillet grænseværdier for, hvor meget der må udledes. I de større danske byer er der sket væsentlige forbedringer i luftkvaliteten, men i København er det stadig en udfordring at overholde EU's grænseværdier for NO₂.

Påvirkningen af klimaet er især knyttet til udledningen af CO₂. En væsentlig del af den danske CO₂ udledning er knyttet til det samlede transportarbejde. Transportens relative andel af de danske CO₂ udledninger udgjorde pr. 2015 ca. 40% af de samlede udledninger. Klimapåvirkninger kan især optræde som periodisk forekommende eller varige ændringer i temperatur og permanente ændringer i havvandstanden. Det forventes, at vintrene fremover bliver mere våde og somrene mere tørre samtidig med, at vi mere ekstremt vejr i form af bl.a. flere storme og kraftigt nedbør, som giver oversvømmelser. Øgede nedbørsmængder stiller krav til udvikling af nye innovative klimatilpasningsløsninger.

5.2.8 Materielle goder

De materielle goder er tæt relateret til økonomi, forbrug og produktion af varer, hvilket kan påvirke miljøet. Vores forbrug har en påvirkning på den miljømæssige tilstand, da det kræver udnyttelse af naturressourcer og anvendelse af arealer. I Danmark stammer den største miljøpåvirkning som følge af vores forbrug fra transport og fødevarer. Miljøet påvirkes også af energiforbrug til elektricitet og varme i boligen. Forbruget af energi til elektricitet og varme i boliger og erhvervsbygninger bidrager på verdensplan til 15 % af de globale udledninger af drivhusgasser. Et større forbrug af ressourcer betyder også større affaldsmængder. Affaldsmængderne er steget frem til 2008, men denne udvikling ser måske ud til at vende.

De materielle goder kan have en positiv miljøpåvirkning gennem en mere effektiv anvendelse af ressourcer og et øget fokus på grøn produktion. Der er sket en energieffektivisering af de elektriske apparater, som vi anvender i hjemmet, men det samlede elforbrug hertil er dog ikke faldet, da vi anvender flere og flere apparater. Danmark har generelt en god position inden for grøn produktion og det er vigtigt for samfundet, at denne sektor fortsat vokser. Den grønne produktion udgør allerede i dag en væsentlig del af omsætningen i Danmark, og i 2013 var omsætningen af grønne varer og tjenesteydelser på 164,4 mia. kr.

⁵ Kilde: www.hofor.dk

5.3 0-alternativet

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis initiativer og forslag i Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 ikke vedtages og gennemføres. 0-alternativet udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen. De foreslåede ændringer holdes således op mod den nuværende miljøtilstand i beskrivelsen af de forventede indvirkninger på miljøet.

6 Miljøvurdering

I de følgende afsnit beskrives de sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet som vil følge af Udspil om Hovedstaden 2030 og Fingerplan 2019. En hel række af de initiativer, der er indeholdt i Udspil om Hovedstaden 2030 og Fingerplan 2019, forudsætter gennemførelsen af grundigere forundersøgelser før initiativerne kan virkeliggøres. Dette har betydning for miljøvurderingens præcision, idet vurderingen i højere grad angiver en forventet retning af miljøpåvirkningerne end en endelig karakteristik af påvirkningerne.

Vurderingen af indvirkningen på de enkelte miljøfaktorer er gennemført på baggrund af generel viden om indvirkningerne af de i udspillet og Fingerplanen forudsatte initiativer og er beskrevet i afsnit 6.1. Vurdering af udspillet og Fingerplanens forenelighed med de kortlagte overordnede miljømålsætninger er beskrevet i afsnit 6.2. Vurdering af 0-alternativet er beskrevet i afsnit 6.3.

6.1 Vurdering af de enkelte miljøfaktorer

I dette afsnit beskrives de sandsynlige væsentlige indvirkninger på de miljøforhold, som på grundlag af afgrænsningsrapporten er udvalgt som de relevante miljøfaktorer.

6.1.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 indeholder en række initiativer, som kan have en indvirkning på den biologiske mangfoldighed og flora og fauna.

Stationsnærhedsprincippet bibeholdes, men det foreslås, at der gennemføres enkelte lempelser af de gældende regler. Lempelserne indebærer en udvidelse af afstanden mellem station og eksempelvis arbejdsplads fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) og stationen i Høje-Taastrup. Hermed bliver det muligt at etablere nye attraktive erhvervsområder med let adgang til offentlig transport. Samtidig gives der i rammerne af en forsøgsordning eventuelt mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med udvalgte standsningssteder for op til 3 fremtidige hurtigbuslinjer (BRT) i eget tracé. Endelig udpeges der tre særlige lokaliseringssområder i Nærum, Kvistgård og Vallensbæk med byggemuligheder svarende til byggemuligheder ved stationsnære områder.

Lempelser i stationsnærhedsprincippet skaber nye byggemuligheder, hvor der kan inddrages nye arealer til udvikling. Det kan ikke udelukkes, at der inddrages arealer til byggeri, hvor flora og fauna kan blive påvirket, men dette kan først vurderes, når initiativerne udmøntes i mere konkrete planer.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder en tilkendegivelse af, at staten vil understøtte en afdækning af mulighederne for at udvide Avedøre Holme mod syd, så der skabes plads til nye erhvervsarealer og rekreative grønne områder. Regeringen vil indgå i dialog med Hvidovre Kommune om at afdække mulighederne

for udvidelsen, og en eventuel udvidelse vil være genstand for grundige undersøgelser, herunder en vurdering af projektets miljømæssige påvirkninger. En eventuel udvidelse kan have en påvirkning på vandkvaliteten og levesteder for flora og fauna, herunder beskyttede naturtyper, langs Avedøre Holmes eksisterende kystlinje. Udvidelsen forventes ikke at påvirke arter og levesteder inden for et Natura 2000-område, da den fremtidige udvidelse ikke forventes at ligge inden for et natura 2000-område eller påvirke Natura 2000 Vestamager og havet syd for.

Forslag om ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (VSB'er) omfatter udvidelse af reservationen for VSB-området i Vassingerød i Allerød Kommune til også at omfatte transport- og logistikerhverv samt reservation af to områder ved Greve og Nivå til transport- og logistikerhverv. VSB-området i Vassingerød er allerede omfattet af erhvervsmæssig bebyggelse og en ændring af anvendelsesmulighederne forventes ikke at kunne påvirke den biologiske mangfoldighed. Udlæg af nye arealer til transport- og logistikerhverv ved Greve og Nivå kan påvirke flora og fauna lokalt. Reservationen gælder kun for to områder og dermed et mindre areal, og påvirkningen forventes derfor ikke at være væsentlig.

Med udspillet åbnes der op for nye byudviklingsmuligheder til boliger og i nogle tilfælde erhverv. Forslaget omfatter udvidelse og forlængelse af Køge-Bugt-byfingern og mindre udvidelser af byfingrene ved Solrød, i den sydlige del af Roskilde, i den sydlige del af Hillerød og i den vestlige del af Helsingør. Samtidig gøres byudviklingsmulighederne i det øvrige hovedstadsområde uden for fingerbyen mere fleksible. Der gennemføres en ændring af støjzonen omkring Roskilde lufthavn med henblik på at skabe nye arealer til byudvikling. Udlæg af nye arealer til byudvikling betyder, at ubebyggede arealer kan blive inddraget til bebyggelse, hvilket kan påvirke den lokale flora og fauna.

Som en del af de nye byudviklingsmuligheder indeholder Udspil om Hovedstaden 2030 forslag om anlæg af en ny ø – Lynetteholmen. Lynetteholmen anlægges ved at opfylde et areal på ca. 2 mio. m² i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og øst/nordøst for Trekronerfortet. Anlæg af en ny ø vil inddrage et stort areal af havet, hvilket kan påvirke levesteder for arter i området. Samtidig kan den nye ø skabe nye levesteder for flora og fauna, blandt andet i forbindelse med anlæg af nye rekreative områder. For at kunne realisere projektet skal der indgås aftale mellem Regeringen og relevante parter, og anlæg af Lynetteholmen vil kræve grundige forundersøgelser og en vurdering af projektets miljømæssige påvirkninger.

I forbindelse med anlæg af Lynetteholmen og afsøgning af muligheder for at bygge boliger på Nordøstamager gennemføres en zonerings af industriområdet ved Prøvestenen med henblik på at skabe fremtidige byudviklingsmuligheder, og der indledes en proces med henblik på frasalgs af dele af Forsvarets område på Nyholm, som skal give mulighed for opførelse af nye boliger. Prøvestenen og Nyholm anvendes i dag til henholdsvis industriområde og forsvarets arealer, og byudvikling på arealerne forventes derfor ikke at have en væsentlig påvirkning på flora og fauna.

Der gennemføres en planlægningsundersøgelse af Ring 5 transportkorridoren med henblik på at fastlægge linjeføringen for en fremtidig vejforbindelse i syd, og forbedre beslutningsgrundlaget for en evt. indsnævring eller ophævelse af korridorens bredde i nord. Herudover foreslås det, at gennemføre et servicetjek af anvendelsesbestemmelserne for transportkorridorerne for at undersøge mulighederne for at give dispensation til tilbygninger. Forslaget vedrørende transportkorridoren rummer ikke konkrete tiltag, som kan have en påvirkning på den biologiske mangfoldighed.

Det foreslås i Fingerplan 2019, at Køge-Bugt-Strandpark fastholdes i grøn kile, men at der gives flere planmæssige muligheder for en videreudvikling af strandparken som rekreativt friluftsområde, herunder strandparkens havneområder, i tråd med en visionsplan udarbejdet af de fem Køge Bugt Strandpark-kommuner. Havnene kan udvikles med funktioner, der kan styrke deres funktion som turistattraktion, herunder mindre overnatningsfaciliteter, spisesteder og mødefaciliteter. I naturområderne kan der fx etableres naturbaner og skjult infrastruktur som eksempelvis ledningsføringer. Herudover kan der på særligt udpegede områder etableres primitiv overnatning i form af shelters og eventuel forstærkning og forhøjelse af diger og klitter. Køge-Bugt-Strandpark, som er en del af Fingerplanens grønne kiler, ligger i et område med beskyttede naturtyper og fredede områder. Området er ligeledes omfattet af strandbeskyttelseslinjen. Etablering af nye faciliteter kan have en påvirkning på flora og fauna i området. De nye muligheder omfatter mindre fritidsanlæg og større, midlertidige fritidsanlæg, og udviklingen i området skal ske i overensstemmelse med naturbeskyttelsesloven.

Det foreslås i forslag til Fingerplan 2019, at de grønne kiler grundlæggende fastholdes, men at der gennemføres en række justeringer med henblik på at styrke de grønne kilers rekreative værdi og i højere grad indtænke klimatilpasning. Justeringerne omfatter mulighed for ændret anvendelse af eksisterende større bygninger i grøn kile, mulighed for at bytte kilearealer med beskeden rekreativ værdi ud med nye og mere attraktive kilearealer ud fra et 1:1-princip, mulighed for planlægning for støjvolde og rekreative landskaber i de grønne kiler, igangsættelse af partnerskabsprojekter om frivillig etablering af nye grønne kiler samt nedsættelse af en arbejdsgruppe, der skal undersøge mulighederne for at anvende grønne kiler til klimatilpasning. På baggrund af kommunernes indsendte forslag er der i forslag til Fingerplan 2019 udpeget konkrete arealer i grønne kiler, som enten udtages eller udpeges i Fingerplan 2019. I alt vil ca. 160 ha. arealer i grønne kiler blive udtaget af Fingerplanen og erstattet med et tilsvarende areal. Herudover bliver der udpeget ca. 400 ha nye arealer i grønne kiler.

Udtagelse af arealer i grønne kiler kan lokalt have en påvirkning på levesteder for flora og fauna på de pågældende arealer. Det vurderes dog, at påvirkningen vil være lille og ikke væsentlig, da arealerne fortrinsvis er restarealer, som ligger for sig selv indeklemte mellem eksempelvis jernbane og motorvej. Samtidig skal arealerne udskiftes med mere attraktive kilearealer. Ved udskiftning af arealerne i grønne kiler vil der blive udpeget væsentligt flere nye arealer end der tages ud, og erstatningsarealerne skal helst indgå i udviklingen af sammenhængende grønne kiler, hvilket vil have en positiv påvirkning på den biologiske mangfoldighed, som bedre kan udfolde sig over sammenhængende naturarealer.

Udspillet indeholder et initiativ om opfølgning på budgetaftalen i Københavns Kommune. Med budgetaftalen for 2019 har Københavns Kommune udpeget grunde til opførelse af ca. 2.550 nye boliger. Grundene omfatter Campinggrunden, Bådehavnsvej og Selinevej. Byggeri på flere af grundene forudsætter, at fredninger på arealerne ophæves. Ophævelse af fredninger vil betyde at arealer, som i dag er fredede på baggrund af tilstedeværelsen af særlig natur, vil blive bebygget. Byggeri på arealerne vil medføre en påvirkning af levesteder for planter og arter. Omfanget af arealer, hvor fredninger ophæves, kendes ikke på nuværende tidspunkt, men påvirkningen kan potentielt være væsentlig, særligt i et område som København, hvor en stor del af byen allerede er bebygget, og derfor kun er få naturområder tilbage som er underlagt fredning.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer vedrørende udvidelse af motorvejsnettet i hovedstadsområdet. Initiativerne omfatter undersøgelse af en udvidelse af Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen med ekstra kørespor, udvidelse af kapaciteten på Motorring 3 og udbygning af Ring 4, igangsættelse af Frederikssundsmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund, forlængelse af Hillerødmotorvejen mellem Allerød og Hillerød, forundersøgelse af en østlig ringvej, en nordhavnstunnel og en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Anlæg af nye vejarealer kan påvirke flora og fauna, som mister deres levesteder, og samtidig kan vejene skabe en barriere, så dyrene bliver bange for at krydse den eller bliver ramt af biler, når de forsøger. For at beskytte dyrelivet bør der derfor bygges faunapassager ved nye motorvejsbyggerier. Initiativerne omfatter udvidelse af eksisterende infrastruktur, og påvirkningen forventes derfor at være lav.

Udspillet indeholder et initiativ vedrørende grønne områder, naturgenopretning og klimatilpasning. Initiativet omfatter nem adgang til og fastholdelse af de grønne områder og kystkilerne, tilskudspulje til projekter med flere formål, klimatilpasning, kvælstofreduktion samt mere natur og friluftsliv. Regeringen har afsat midler til genetablering af Søborg Sø, og Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti indgået en aftale om udlæg af ca. 13.300 ha skov til biodiversitetsformål og udvidelse af Natura 2000-områderne i Region Hovedstaden med ca. 7000-8000 ha. Initiativet vurderes at have en positiv påvirkning på den biologiske mangfoldighed i hovedstadsområdet.

Konklusion

Initiativerne kan have en negativ lokal påvirkning på naturtyper og arter i forbindelse med udvidelse af Avedøre Holme, udlæg af nye arealer til byudvikling, herunder anlæg af Lynetteholmen, ophævelse af fredninger og etablering af rekreative anlæg i Køge-Bugt-Strandpark. Samtidig kan der være en positiv påvirkning som følge af initiativerne vedrørende grønne områder og naturgenopretning. Påvirkningerne vil være lokale og initiativerne forventes derfor ikke at medføre en væsentlig påvirkning på den biologiske mangfoldighed. Initiativernes lokale påvirkning kan først vurderes nærmere, når forslagene udmøntes i konkrete planer.

6.1.2 Befolkningen og menneskers sundhed

Fingerplan 2019's forslag om lempelser af stationsnærhedsprincippet omfatter en udvidelse af gangafstanden til eksisterende eller planlagte stationer fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) samt stationen i Høje-Taastrup. Den gældende afstand på 600 meter er fastlagt for at mindske trængsel og tabt tid på vejene ved at gøre det nemt at anvende kollektiv transport. Med kort afstand mellem station og eksempelvis arbejdsplads er der større sandsynlighed for, at medarbejdere anvender kollektiv transport frem for at bruge bilen, når de eksempelvis skal til og fra arbejde.

Der er i 2017 gennemført en opdatering af den pendlerundersøgelse, der tidligere har været lagt til grund for stationsnærhedsprincippet⁶. Af den opdaterede undersøgelse fremgår, at der er et svagt fald i gangvilligheden til en afstand på mere end 600 meter. Det konkluderes, at effekten af stationsnær lokalisering klinger af ved gangafstande over 600 meter i ikke-bymæssige omgivelser og gangafstande over 700-800 meter i bymæssige omgivelser. Det fremgår endvidere af undersøgelsen, at der ikke kan genfindes nogen pendlereffekt af lokalbanerne. Ved at udvide afstanden til 1000 meter ved seks stationer, er der begrundet risiko for, at flere vil vælge at tage bilen frem for at anvende kollektiv transport. Dette kan medføre øget trafik, større trængsel på vejene og forøget rejsetid.

Som en del af lempelserne af stationsnærhedsprincippet gives der mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med udvalgte stationssteder for fremtidige hurtigbuslinjer (BRT) i eget tracé.

Der udpeges tre nye særlige lokaliseringsområder i Nærum, Kvistgård og Valensbæk til erhvervsområder, som tildeles de samme byggemuligheder, som gælder for stationsnære områder. De nye særlige lokaliseringsområder vil ikke blive placeret stationsnært i forhold til stationer på S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, metroen eller den kommende Ring 3-letbane. Lokaliseringsområderne ligger for to områders vedkommende (Kvistgård og Nærum) ved lokalbanestationer, ligesom Nærum er opkoblet på hurtigbuslinjer. Da lokaliseringsområderne ikke ligger i nærheden af stationer med pendlereffekt må det forventes, at transport til og fra områderne vil ske med bil, hvilket vil medføre øget trafik og bidrage til større trængsel på vejene.

Af den opdaterede pendlerundersøgelse fremgår det, at der ikke er fundet tilsvarende trafikale effekter af stationsnær lokalisering ved lokalbaner eller velbetjente busknodepunkter. Pendlerundersøgelsen indeholder en analyse af Nærum station, hvoraf det fremgår, at for ansatte på virksomheder i Nærum Erhvervsområde, som ligger med en gangafstand på op til 500 meter fra Nærum station,

⁶ Peter Hartoft-Nielsen & Ida Reiter: "Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet 2017 – første rapport med hovedresultater og analyser", oktober 2017.

er andelen der benytter kollektiv transport på 6-7%, hvorimod andelen, der benytter bil er på 83-93 %.

Udvikling af nye erhvervsområder vil øge presset på både den kollektive trafik og biltrafikken, og medføre større trængsel på vejene og i den kollektive trafik samt forlænge rejsetiden. Den eksisterende kapacitet på dele af det overordnede vejnet i Storkøbenhavn er allerede udnyttet og en yderligere tilførsel af trafik som følge af bl.a. lempelse af stationsnærhedsprincippet og udpegning af særlige lokaliseringssområder til erhverv, som ikke er afhængige af stationsnærhed, kan føre til en forøgelse af ventetiden på udvalgte steder på det overordnede københavnske vejnet. Med baggrund i det forhold, at kapaciteten på kritiske steder allerede er udnyttet, kan en lempelse af stationsnærhedsprincippet føre til en udvidelse af spildtiden i trafikken.

Øget trafik, større trængsel på vejene og forøget rejsetid kan føre til forøget støjniveau og luftforurening samt irritation, træthed og stress, som er påvist at kunne have en indvirkning på helbredet.

Fingerplan 2019's forslag om udvidelse af Avedøre Holme betyder, at der vil blive etableret flere virksomheder i forlængelse af det eksisterende erhvervsområde på Avedøre Holme. Produktionsvirksomheder kan have en negativ påvirkning på menneskers sundhed, da der typisk udledes forurenende stoffer fra visse produktionsvirksomheder. Befolkningen kan ligeledes blive påvirket af støj og luftforurening som følge af øget trafik til og fra området. Udvidelsen af Avedøre Holme kan også have en positiv påvirkning på menneskers sundhed, da virksomheder, som udleder forurenende stoffer samles i ét område, hvor der ikke findes miljøfølsom anvendelse som eksempelvis boliger og institutioner. Udvidelsen af Avedøre Holme vil medføre mere areal til rekreative formål både på Avedøre Holme og i forbindelse med Køge-Bugt-Strandpark. Opfyldningen vil ligeledes indgå som en del af den sydlige klimasikring af København.

I forbindelse med forslaget om ændrede arealreservationer til særlige virksomhedstyper vil der blive udlagt to nye områder i Greve og Nivå til transport- og logistikerhverv, og et VSB-område i Vassingerød vil blive udvidet til også at omfatte transport- og logistikerhverv. Den nye anvendelse kan påvirke befolkningen med støj, vibrationer og luftforurening som følge af øget trafik. Den nye anvendelse muliggøres på arealer, hvor der allerede findes erhverv og i tæt nærhed til motorvejen. Der forventes derfor ikke at være en forøget påvirkning med støj, vibrationer og luftforurening i forhold til eksisterende forhold.

Med Fingerplan 2019 åbnes der op for nye byudviklingsmuligheder til boliger og i nogle tilfælde erhverv. Forslaget om udvidelse og forlængelse af byfingre samt mere fleksible byudviklingsmuligheder i det øvrige hovedstadsområde vil betyde, at ubebyggede arealer inddrages til ny bebyggelse. Forslaget kan have en positiv betydning for befolkningen i byerne, som med udlæg af nye boliger får et større udbud af bosætningsmuligheder. Nye byudviklingsområder vil også forøge trafikken. Støjzonen omkring Roskilde lufthavn ændres med henblik på at skabe nye arealer til byudvikling. Mulighederne for støjfølsom anvendelse vil afhænge af nye støjberegninger, således at der ikke opføres boliger, hvor de vejledende støjgrænser er overskredet.

Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 kan have en positiv påvirkning på befolkningen, da der lægges op til opførelse af flere boliger. Dette kan dog også påvirke lokalbefolkningen negativt, da nyt byggeri vil betyde, at fredninger på flere arealer skal ophæves, hvilket vil reducere områdernes rekreative og naturmæssige værdi.

De nye byudviklingsmuligheder omfatter ligeledes anlæg af en ny ø – Lynetteholmen. Anlæg af Lynetteholmen vil betyde, at der skabes plads til 35.000 nye boliger samt et tilsvarende antal arbejdspladser. Der vil ligeledes blive etableret rekreative områder, offentlige funktioner, ny metro og havnetunnel. Herudover kan der etableres 15.000 nye boliger på Refshaleøen, og mulighederne for byudvikling i nærheden af Prøvestenen og på dele af Nyholm undersøges nærmere. Anlæg af Lynetteholmen vil have en positiv påvirkning på befolkningen, da der skabes flere boliger, flere arbejdspladser, flere rekreative arealer, mere offentlig transport og udvidelse af vejnettet, som bidrager til at mindske trængslen. Der kan være negative konsekvenser ved anlæg af den nye ø i form af tiltrækning af flere borgere til København, hvilket kan medføre øget trængsel og øget pres på eksisterende faciliteter i byen.

Forslag vedrørende transportkorridoren i Fingerplanen omfatter gennemførelse af en planlægningsundersøgelse om Ring 5 - transportkorridoren, og rummer derfor ikke konkrete tiltag, som kan have en påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed. Påvirkningen kan først vurderes, når forslaget udmøntes i mere konkrete tiltag.

Initiativer i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende udvidelse af motorvejsnettet i hovedstadsområdet forventes at have både positiv og negativ betydning for befolkningen. Udvidelse af motorvejsnettet forventes at medføre reduceret trængsel på motorvejene. Det er dog sandsynligt, at det omgivende vejnet ikke vil kunne bidrage afgørende til en reduktion af trængslen uden en samtidig udvidelse af kapaciteten på det omgivende vejnet. På sigt vil en udvidelse af motorvejsnettet og det omgivende vejnet forbedre fremkommeligheden og føre til nedsat rejsetid for bilister i myldretiderne. Løsning af kapacitetspresset i metroen vil ligeledes betyde reduceret trængsel og bedre fremkommeligheden for brugerne.

Udvidelsen af motorvejsnettet kan medføre forøget lokal støj- og luftforurening, og kan dermed påvirke sundheden for de mennesker der bor/opholder sig i nærheden. Udvidelse af trafik anlæg vil ikke nødvendigvis generere mere trafik, men kan derimod medføre en mere effektiv trafikafvikling.

Målet om en effektiv trafikafvikling indgår i initiativet vedrørende samordning af trafiksignaler og bedre trafikstyring. Ved at optimere styring af trafiksignalerne er det muligt at regulere, hvor meget grøn tid de enkelte trafikstrømme tildeles, og dermed kan fremkommeligheden blive forbedret. Der er nedsat et fremkommelighedsudvalg, som skal undersøge konkrete tiltag til optimering. Samordning af trafiksignaler vil reducere omfanget af støj fordi grønne bølger reducerer behovet for nedbremsning og acceleration og giver et mere glidende trafikmønster.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder ligeledes et initiativ om, at der skal udlægges støjreducerende asfalt på en række vejstrækninger. Da initiativerne omfatter udvidelse af eksisterende trafik anlæg forventes påvirkningen at være lav i forhold til eksisterende forhold. Samtidig forventes initiativet vedrørende samordning af trafiksignaler og anvendelse af støjreducerende asfalt at have en positiv indvirkning på omfanget af støj.

Fingerplan 2019's forslag om fastholdelse af Køge-Bugt-Strandpark i grøn kile og nye muligheder for videreudvikling af strandparken betyder, at der kan etableres faciliteter, som styrker områdets rekreative værdi og strandparkens funktion som turistattraktion. De nye muligheder forventes at medføre en positiv indvirkning på befolkningen.

Forslag om justeringer af de grønne kiler forventes at styrke de grønne kilers værdi for befolkningen både på grund af nye rekreative muligheder og muligheden for implementering af klimatilpasningstiltag, som kan reducere ulykkesrisici og beskytte materielle værdier. Ved at tage arealer ud af grøn kile mister arealerne deres rekreative værdi. Arealerne er dog ofte mindre arealer, hvor den rekreative værdi allerede er lille, da de er beliggende i områder, som er svært tilgængelige og ikke anvendelige til rekreative formål. Mulighederne for ombytning af kilearealer ud fra et 1:1 princip betyder, at arealerne inkluderes i et sammenhængende naturområde og dermed bliver det mere attraktivt at anvende arealerne til rekreative formål. Samtidig vil mulighederne for planlægning for støjvolde og rekreative landskaber forøge kilearealernes rekreative værdi for befolkningen og skabe nye muligheder for etablering af støjfølsom anvendelse, ligesom det kan medvirke til at mindske støjgener i.f.t. eksisterende støjfølsom anvendelse.

Initiativet i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende grønne områder, naturgenopretning og klimatilpasning omfatter nem adgang til og fastholdelse af de grønne områder og kystkilerne, tilskudspulje til projekter med flere formål, klimatilpasning, kvælstofreduktion samt mere natur og friluftsliv. Regeringen har afsat midler til genetablering af Søborg Sø, og Regeringen har sammen med DF indgået en aftale om udlæg af ca. 13.300 ha skov til biodiversitetsformål og udvidelse af Natura 2000-områderne i Region Hovedstaden med ca. 7000-8000 ha. Initiativet vurderes at have en positiv påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ fra Regeringen om reduktion af støj- og luftforureningen i hovedstadsområdet. Regeringen vil reducere støj- og luftforureningen i hovedstaden ved blandt andet at sikre en grøn omstilling af transportsektoren, reducere forurening fra brændeovne og fortsætte indsatsen med at udlægge støjreducerende slidlag på statsveje.

Konklusion

Initiativerne forventes at have en væsentlig positiv påvirkning på befolkningen som følge af forbedrede rekreative forhold og flere boliger og arbejdspladser samt udvidelse af infrastrukturen på Lynetteholmen. Initiativerne forventes at påvirke befolkningen negativt i forbindelse med større trængsel på vejene og i

den kollektive trafik som følge af lempelser af stationsnærhedsprincippet og nye byudviklingsmuligheder. Samtidig forventes initiativet om udvidelse af motorvejsnettet at forbedre fremkommeligheden på udvalgte steder og initiativerne om bedre trafikstyring og støjreducerende asfalt vil reducere omfanget af trafikstøj. Den lokale påvirkning som følge af ændringer i trafiksystemet kan først vurderes nærmere, når initiativerne udmøntes i konkrete planer.

6.1.3 Jordarealer og arealanvendelse

Fingerplan 2019's forslag om lempelser af stationsnærhedsprincippet omfatter nye muligheder for at planlægge for udvikling af erhverv og andet publikumsintensivt byggeri. Lempelser af stationsnærhedsprincippet indebærer en udvidelse af gangafstanden til stationer fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) samt stationen i Høje-Taastrup. Lempelserne indebærer ligeledes udpegning af nye særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder som ved stationsnære områder. De nye udviklingsmuligheder vil påvirke arealerne som følge af ændret arealanvendelse og opførelse af bebyggelse på ubebyggede arealer.

Med Fingerplan 2019's forslag om udvidelse af Avedøre Holme vil det eksisterende erhvervsområde blive udvidet mod syd. Udvidelsen gennemføres ved opfyld med overskudsjord. Ved udvidelsen tilføjes ekstra arealer, men anvendelsen af området vil ikke blive ændret, da Avedøre Holme fortsat skal anvendes til erhvervsområde.

Ændring af arealer i Vassingerød, Greve og Nivå til at omfatte transport- og logistik erhverv kan betyde øget trafik, men der forventes ikke at være væsentlige ændringer af jordarealerne.

Med Fingerplan 2019 åbnes der op for nye byudviklingsmuligheder til boliger og i nogle tilfælde erhverv. Forslaget om udvidelse og forlængelse af byfingre samt mere fleksible byudviklingsmuligheder i det øvrige hovedstadsområde, vil betyde, at ubebyggede arealer i byen og i landområderne inddrages til ny bebyggelse. Samtidig ændres støjzonen omkring Roskilde lufthavn med henblik på at skabe nye arealer til byudvikling. Forslaget vil betyde en ændret anvendelse af arealerne i fire ud af fem byfingre – Køge Bugt, Roskilde, Hillerød og Helsingør – samt mere fleksible muligheder i den resterende del af hovedstadsområdet. Da de nye byudviklingsmuligheder omfatter en mindre del af hovedstadsområdets samlede areal kan det udelukkes, at der vil være en væsentlig påvirkning på jordarealerne.

Som en del af de nye byudviklingsmuligheder skal der anlægges en ny ø – Lynetteholmen. Men anlæg af Lynetteholmen vil der blive udviklet en helt ny bydel med nye boliger, arbejdspladser, offentlige funktioner, rekreative områder og infrastruktur. Anlæg af den nye ø gennemføres ved jordopfyld med overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Lynetteholmen vil omfatte et areal på ca. 2 mio. m², hvilket må vurderes at omfatte flytning af en stor mængde jord. Anlæg af en ny ø kan betyde et øget pres på de eksisterende råstofressourcer, da der bliver behov for flere råstoffer til etablering af øen.

I forbindelse med anlæg af Lynetteholmen gennemføres en zonerings af industriområdet ved Prøvestenen med henblik på at skabe fremtidige byudviklingsmuligheder, og der indledes en proces med henblik på frasalg af dele af Forsvarets område på Nyholm, som skal give mulighed for opførelse af nye boliger. De nye byudviklingsmuligheder medfører ændringer i arealanvendelsen.

Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 kan have en påvirkning på arealanvendelsen, da der inddrages arealer til opførelse af boliger på Campinggrunden, Bådehavnsgade og Selinevej. Dele af disse arealer er i dag ubebyggede og fredede.

Forslag vedrørende transportkorridoren i Fingerplanen omfatter gennemførelse af en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren, og rummer derfor ikke konkrete tiltag, som kan have en påvirkning på jordarealer og arealanvendelse. Påvirkningen kan først vurderes, når forslaget udmøntes i mere konkrete tiltag.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer vedrørende udvidelse af motorvejsnettet i hovedstadsområdet samt sikring af metrokapaciteten. Anlæg af nye vejarealer kan påvirke jordarealerne. Jordarealerne vil særligt blive påvirket i forbindelse med projekter, som omfatter nye trafik anlæg som eksempelvis nordhavnstunnelen, en østlig ringvej og udvidelse af metroen. Der vil kun være en lille påvirkning ved udvidelse af vejarealerne på eksisterende strækninger som Frederikssundsmotorvejen, Hillerødmotorvejen, Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen, Motorring 3 og Ring 4, da de allerede i dag anvendes til trafik anlæg og dermed kun vil blive ændret i begrænset omfang.

Det foreslås i Fingerplan 2019, at Køge-Bugt-Strandpark fastholdes i grøn kile, men at der gives flere planmæssige muligheder for en videreudvikling af strandparken, herunder strandparkens havneområder i tråd med den lovskitserede visionsplan. De nye muligheder i strandparken vil omfatte ændringer af jordarealerne i form af etablering af naturbaner, terrænregulering til anlæg af tilskuerbakker og skjult infrastruktur samt forstærkning og forhøjning af diger. Ændringerne vil kun omfatte mindre fritidsanlæg og større, midlertidige fritidsanlæg, og udviklingen i området skal ske i overensstemmelse med naturbeskyttelsesloven.

De grønne kiler fastholdes, men Fingerplan 2019 indeholder forslag om, at der gennemføres justeringer. Grundlæggende vil de grønne kiler blive bibeholdt og der vil derfor kun ske en ændret arealanvendelse i de tilfælde, hvor kilearealer byttes med andre arealer. Der lægges op til, at der vil blive udlagt flere m² kilearealer end der er i dag. Der vil kunne ske en ændring af jordarealerne i forbindelse med terrænregulering til etablering af støjvolde, rekreative faciliteter og klimatilpasning.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ vedrørende ændring af kolonihaveloven, så det bliver nemmere for kommunerne at planlægge for arealer udlagt til kolonihaveområder. Det foreslås, at det bliver muligt at nedlægge eksisterende kolonihaver og flytte dem til en anden placering, så de hidtidige kolonihaveområder kan anvendes til boliger eller erhvervsbyggeri. Initiativet vil betyde

ændret anvendelse af eksisterende rekreative arealer, som fremover kan anvendes til boliger og erhverv.

Initiativet i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende grønne områder, naturgenopretning og klimatilpasning kan påvirke jordarealerne positivt i forbindelse med genetablering af Søborg Sø, udlæg af nye skovarealer til biodiversitetsformål og udvidelse af Natura 2000-områderne i Region Hovedstaden.

Konklusion

Jordarealer kan blive påvirket ved den ændrede arealanvendelse, som vil finde sted i forbindelse med nye byudviklingsmuligheder, udvikling af nye erhvervs- og lokaliseringsområder samt flytning af kolonihaveområder. Påvirkningen forventes ikke at være væsentlig, da ændringerne kun omfatter mindre, afgrænsede områder i hovedstadsområdet. Jordarealerne, herunder råstofressourcerne, kan blive påvirket som følge af anlæg af Lynetteholmen og en udvidelse af Avedøre Holme, hvor der skal anvendes store mængder jord til opfyldning. Den lokale påvirkning kan først vurderes nærmere, når initiativerne udmøntes i konkrete planer. Jordarealerne forventes ikke at blive påvirket væsentligt som følge af udlæg af nye områder til transport- og logistikerhverv, udvidelse af motorvejsnettet og udvikling af Køge-Bugt-Strandpark og i de grønne kiler.

6.1.4 Vand

Store dele af Hovedstadsområdet er udlagt som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Den øvrige del af Hovedstadsområdet er udlagt som område med drikkevandsinteresser. Uden for OSD-områderne er der desuden udlagt en række indvindingsoplande til almene vandforsyninger – i Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Hvidovre og Dragør. Inden for OSD-områder og indvindingsoplande skal grundvandsressourcen beskyttes. I forbindelse med byudvikling, etablering af nye erhvervsområder og ændret arealanvendelse er der en risiko for, at grundvandet kan blive forurennet.

Med udspillet åbnes der op for nye byudviklingsmuligheder til boliger og erhverv, og støjzonen omkring Roskilde lufthavn ændres med henblik på at give nye muligheder for byudvikling. Generelt vurderes det, at ny boligbebyggelse ikke vil have en væsentlig påvirkning på grundvandet, men dette bør dog vurderes nærmere i forbindelse med den konkrete kommune- og lokalplanlægning.

Forslag til Fingerplan 2019 åbner mulighed for etablering af nye attraktive erhvervsområder i forbindelse med lempelser af stationsnærhedsprincippet. Lempelserne indebærer, at gangafstanden til stationer udvides fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer samt stationen i Høje Taastrup. Samtidig udpeges der nye særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder som ved stationsnære områder i Nærum, Kvistgård og Vallensbæk.

Miljøforurenende virksomheder kan etableres inden for VSB-områder (virksomheder med særlige beliggenhedskrav). Med Udspil om Hovedstaden 2030 ændres reservationerne til VSB-områder for tre områder. VSB-området i Vassingørød i Allerød Kommune ændres til også at omfatte transport- og logistikerhverv.

To områder ved Greve og Nivå reserveres til transport- og logistikerhverv. De nye reservationer omfatter mindre ændringer, som ikke vurderes at kunne medføre en væsentlig påvirkning på grundvandet.

Konklusion

Initiativerne om byudvikling og etablering af nye erhvervsområder rummer ikke på nuværende tidspunkt planer om etablering af bebyggelse, som kan forurene grundvandet. Påvirkningen skal vurderes nærmere i forbindelse med den konkrete kommune- og lokalplanlægning.

6.1.5 Luft

Fingerplan 2019's forslag om lempelser af stationsnærhedsprincippet omfatter en udvidelse af gangafstanden til stationer fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer og Høje Taastrup station. Ved at udvide afstanden mellem station og eksempelvis arbejdsplads til 1000 meter, er der risiko for, at flere vil vælge at bruge bilen frem for kollektiv transport. Samtidig udpeges tre nye lokaliseringsområder med byggemuligheder som ved stationsnære områder, som ikke ligger i nærheden af stationer, og hvor transporten til og fra disse områder derfor forventes at ske med bil. De nye muligheder kan medføre øget trafik, som kan medføre øget udledning af forurening til luften.

Initiativerne indeholder forslag om etablering af nye erhvervsområder både i forbindelse med lempelser af stationsnærhedsprincippet, ændrede arealreservationer til særlige virksomhedstyper og nye byudviklingsmuligheder. Etablering af erhverv skaber risiko for øget luftforurening i de pågældende områder. Ændrede arealreservationer til særlige virksomhedstyper omfatter udvidelse af anvendelsen i VSB-området i Vassingerød, så det også omfatter transport- og logistikerhverv og udlæg af to nye områder til transport- og logistikerhverv i Greve og Nivå. Erhverv med transport kan medføre øget trafik og dermed øget luftforurening. Området i Vassingerød anvendes allerede i dag til erhvervsformål og de to nye udlæg i Greve og Nivå placeres i nærheden af motorvejsarealer, hvor der allerede i dag er en væsentlig påvirkning af luftkvaliteten.

De nye byudviklingsmuligheder og etablering af nye erhvervsområder i forbindelse med lempelser af stationsnærhedsprincippet og ved udpegnings af særlige lokaliseringsområder, kan medføre øget forurening som følge af henholdsvis udledning fra virksomheder og fra trafikken. Herunder kan særligt anlæg af den nye ø Lynetteholmen medføre øget luftforurening både i forbindelse med anlæg af øen og i forbindelse med etablering af nye boliger, arbejdspladser, rekreative områder og infrastruktur, som i fremtiden må forventes at øge trafikken i området.

Forslag vedrørende transportkorridoren i Fingerplanen omfatter gennemførelse af en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren, og rummer derfor ikke konkrete tiltag, som kan have en påvirkning på luftkvaliteten. Påvirkningen kan først vurderes, når forslaget udmøntes i mere konkrete tiltag.

Initiativer i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende udvidelse af motorvejsnettet i hovedstadsområdet kan have en påvirkning på luftkvaliteten. Udvidelse af vejarealerne kan medføre øget trafik, hvilket kan forøge luftforureningen. Øget trafik kan opstå i forbindelse med udvidelse af vejarealerne på de eksisterende strækninger - Frederikssundmotorvejen, Hillerødmotorvejen, Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen, Motorring 3 og Ring 4 – og etablering af nye trafikanelæg – Nordhavnstunnellen og Østlig Ringvej. Udvidelse af trafikanelæg vil ikke nødvendigvis generere mere trafik, men kan derimod bidrage til en mere effektiv trafikafvikling. Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen ønskes udvidet i forbindelse med et ønske om udvikling af Københavns Lufthavn med flere passagerer og udvidelse af rutenetværket. Brugere af Københavns Lufthavn kommer fra et stort opland, og det vurderes derfor, at udvidelsen kan skabe øget trafik over et stort område, hvilket kan have en påvirkning på luftkvaliteten.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ fra Regeringen om reduktion af luftforurening og drivhusgasudledning i hovedstadsområdet. Regeringen vil reducere luftforureningen i hovedstaden ved blandt andet at sikre en grøn omstilling af transportsektoren. Som en del af initiativet indgår et mål om, at i 2030 skal alle nye biler der sælges være lavemissionsbiler, og fra 2035 skal alle nye biler være nulemissionsbiler. Herudover vil København og Frederiksberg få mulighed for at skærpe miljøkravene til tunge køretøjer (lastbiler og busser) og inkludere varebiler i miljøzoner. Reglerne indføres trinvist frem til 2025. Der vil blive gennemført en grøn omstilling af rutebusserne i tre trin frem mod 2030, hvor ingen busser længere må udlede luftforurening. For at reducere forurening fra brændeovne vil der blive indført en ordning, hvor der ved boligkøb sker et tjek af, om den gamle brændeovn er så effektiv og miljørigtig som den bør være. Brændeovne fra før 2000 skal skrottes eller udskiftes.

Konklusion

Flere af initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 vil medføre mere trafik i hovedstadsområdet, herunder byudvikling, udvikling af erhvervsområder, anlæg af Lynetteholmen, udvidelse af motorvejsnettet og udvidelse af Københavns Lufthavn. Det vurderes, at gennemførelse af initiativerne kan have en væsentlig påvirkning på luftkvaliteten i hovedstadsområdet. Udspillet indeholder samtidig et initiativ om reduktion af luftforureningen frem mod 2035, som vil have en væsentlig positiv påvirkning på luftkvaliteten i hovedstadsområdet.

6.1.6 Klimatiske faktorer

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ til understøttelse af Københavns Lufthavns målsætning om udvikling i passagerantal og udvidelse af rutenetværket. Flere ruter og afgangene fra Københavns Lufthavn vil medføre en stigning i udledning af CO₂ fra flytrafik, hvilket vil have en påvirkning på klimaet.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer vedrørende udvidelse af motorvejsnettet i hovedstadsområdet. Motorvejsnettet udvides for at reducere trængsel og rejsetid, men en udvidelse kan samtidig føre til, at flere vælger at tage bilen frem for at anvende kollektiv transport. Øget trafik kan opstå i forbin-

delse med udvidelse af vejarealerne på eksisterende strækninger som Frederikssundsmotorvejen, Hillerødmotorvejen, Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen, Motorring 3 og Ring 4 og ved etablering af de nye trafik anlæg Nordhavns-tunnellen og Østlig Ringvej. Der kan også opstå øget trafik i forbindelse med Fingerplan 2019's forslag om nye byudviklingsmuligheder og etablering af erhverv i forbindelse med lempelser af stationsnærhedsprincippet. Med øget trafik vil der være risiko for øget udledning af forurenende stoffer til atmosfæren, hvilket vil belaste klimaet.

Udspillet indeholder initiativ om anlæg af den nye ø Lynetteholmen. Lynetteholmen vil blive anlagt på et areal på ca. 2 mio. m² i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten. Udvikling af en stor ny bydel vil medføre en øget påvirkning på klimaet blandt andet som følge af anlæg af ny bebyggelse og infrastruktur, og heraf øget trafik. Lynetteholmen vil samtidig indgå som klimasikring af København mod nord.

Udspillet og Fingerplan 2019 indeholder forslag om at anvende de grønne kiler til håndtering af stigende havvand og nedbør, som skyldes klimaforandringer. Der nedsættes en arbejdsgruppe, som inden oktober 2019 skal udarbejde en analyse af muligheder og udfordringer i forhold til at bruge de grønne kiler til etablering af klimatilpasningstiltag. Klimatilpasningstiltag i de grønne kiler kan være med til at afhjælpe konsekvenserne af klimaforandringerne.

Som en del af Udspil om Hovedstaden 2030 indgår et initiativ vedrørende vejledning fra staten til kommunerne om kystbeskyttelse. I hovedstadsområdet er der flere steder risiko for oversvømmelse, hvilket skaber behov for kystbeskyttelse, særligt set i lyset af klimaforandringer, som i fremtiden vil medføre flere og større oversvømmelser. På grund af risikoen for oversvømmelse har kommunerne i en årrække arbejdet med forskellige kystbeskyttelsesløsninger, blandt andet i København, Køge Bugt, Nordkysten og Dragør. Vejledningen vil bestå af teknisk vejledning om håndtering af faren for oversvømmelse og erosion, og vil bidrage til beskyttelse mod konsekvenserne af klimaforandringer.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ fra Regeringen om reduktion af luftforurening og drivhusgasudledning i hovedstadsområdet. Regeringen vil reducere luftforurening og drivhusgasudledning ved blandt andet at sikre en grøn omstilling af transportsektoren og reducere forureningen fra brændeovne. Reduktion af luftforureningen vil have en positiv påvirkning på klimaet, da der udledes færre forurenende stoffer til atmosfæren.

Konklusion

Flere af initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 vil medføre mere trafik i hovedstadsområdet, herunder byudvikling, udvikling af erhvervsområder, udvidelse af motorvejsnettet, anlæg af Lynetteholmen og udvidelse af Avedøre Holme og Københavns Lufthavn, hvilket kan påvirke klimaet gennem øget udledning af drivhusgasser. Tiltagene til afhjælpning af konsekvenserne af klimaforandringerne, herunder kystbeskyttelse og klimasikring, vil have en positiv betydning for de materielle goder, som beskyttes.

6.1.7 Materielle goder

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer, som muliggør byudvikling og udvikling af nye erhvervsområder. Hvis byudvikling muliggøres på arealer, som i dag er udlagt til landzone, vil det have en væsentlig betydning for ejendomsværdien på de pågældende arealer. Udspillet initiativ om anlæg af Lynetteholmen vil medføre opførelse af nye boliger, flere arbejdspladser, nye rekreative områder og udvidet infrastruktur, som vil have en positiv påvirkning på befolkningen.

I forbindelse med lempelser af stationsnærhedsprincippet, herunder udvidelse af gangafstanden til stationer fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer samt Høje Taastrup station, og udpegning af særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder som ved stationsnære områder, muliggøres udviklingen af nye erhvervsområder. Erhvervsområder kan bidrage til at skabe nye arbejdspladser, som vil have en positiv indvirkning for befolkningen i den pågældende by og byens opland.

Forslag vedrørende transportkorridoren i Fingerplanen omfatter gennemførelse af en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren. Undersøgelsen skal fastlægge linjeføringen for en fremtidig vejforbindelse i syd, og forbedre beslutningsgrundlaget for en evt. indsnævring eller ophævelse af korridorens bredde i nord. Ved ændring af transportkorridoren kan de materielle goder blive påvirket, da udviklingsmulighederne inden for transportkorridorerne er begrænsede. Påvirkningen kan først vurderes, når forslaget udmøntes i mere konkrete tiltag.

Udvidelse af motorvejsnettet og etablering af nye trafik anlæg kan påvirke de materielle goder, da de nye muligheder kan generere øget trafik og en stigning i trafikstøj, som kan påvirke ejendomsværdien negativt. Samtidig kan bedre infrastruktur gøre områder mere attraktive i forhold til både bosætning og erhverv, hvilket kan have en positiv påvirkning på ejendomsværdien. Udspillet indeholder forslag om at reducere vejstøj vha. støjreducerende asfalt og bedre trafikstyring. Disse tiltag kan også have en positiv påvirkning på de materielle goder.

Udspillet indeholder fire modeller for mere frie åbningstider i detailhandlen, som omfatter 1) øget dispensationsmulighed, 2) kommunal selvbestemmelse, 3) reduktion i antallet af lukkedage og 4) afskaffelse af lukkeloven. Mere frie åbningstider kan øge omsætning og indtjening. Øget omsætning vurderes især at komme fra turister. Mere frie åbningstider kan samtidig medføre en mere effektiv konkurrence mellem udvalgswarebutikker og de større dagligvarebutikker samt mellem fysiske butikker og netbutikker, da butikkerne får lige konkurrencevilkår og muligheder for at generere omsætning hele året. Ændringer i lukkeloven, herunder særligt afskaffelse af lukkeloven, vurderes ikke i sig selv at have en påvirkning på udviklingen af bymidten eller byernes butiksstruktur, men kan derimod være med til at fremskynde udviklingen. Liberalisering af åbningsstiderne forventes primært udnyttet af større butikker og shoppingcentre, hvorimod mindre butikker, hvor der er et begrænset antal ansatte, vil have svært

ved at dække et stigende antal åbningstimer⁷. Mange bymidter oplever allerede i dag butiksdød og denne udvikling kan blive fremskyndet, når større butikker og shoppingcentre uden for bymidten kan tilbyde kunderne længere åbningstider. Samtidig skal mindre købmænd og kiosker, som i dag som de eneste kan holde helligdagsåbent, skulle konkurrere på lige vilkår med andre dagligvarebutikker, hvilket kan medføre lukning af butikker i yderområderne.

Fingerplan 2019's forslag om fastholdelse af Køge-Bugt-Strandpark i grøn kile og nye muligheder for videreudvikling af strandparken betyder, at der kan etableres faciliteter, som styrker områdets rekreative værdi og strandparkens funktion som turistattraktion. De nye muligheder vil have en positiv påvirkning på de samfundsøkonomiske forhold i hovedstadsområdet, da turismen og den rekreative værdi for både beboere og besøgende styrkes, hvilket kan bidrage til at tiltrække flere besøgende og skabe flere arbejdspladser.

Forslag om justeringer af de grønne kiler forventes at styrke de grønne kilers værdi for befolkningen både på grund af nye rekreative muligheder og muligheden for implementering af klimatilpasningstiltag, som kan reducere ulykkesrisici og beskytte materielle værdier. Ved at tage arealer ud af grøn kile mister arealerne deres rekreative værdi. Arealerne er dog ofte mindre arealer, hvor den rekreative værdi allerede er lille, da de er beliggende i områder, som er svært tilgængelige og ikke anvendelige til rekreative formål. Mulighederne for ombytning af kilearealer ud fra et 1:1 princip betyder, at arealerne inkluderes i et sammenhængende naturområde, og dermed bliver det mere attraktivt at anvende arealerne til rekreative formål. Samtidig vil mulighederne for planlægning for støjvolde og rekreative landskaber forøge kilearealernes rekreative værdi for befolkningen. Muligheden for at etablere støjvolde betyder samtidig bedre mulighed for at planlægge for støjfølsom anvendelse.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ vedrørende vejledning fra staten til kommunerne om kystbeskyttelse. I hovedstadsområdet er der flere steder risiko for oversvømmelse, hvilket skaber behov for forbedret kystbeskyttelse, særligt set i lyset af klimaforandringer, som i fremtiden vil medføre flere og større oversvømmelser. På grund af risikoen for oversvømmelse har kommunerne i en årrække arbejdet med forskellige kystbeskyttelsesløsninger, blandt andet i København, Køge Bugt, Nordkysten og Dragør. Vejledningen vil bestå af teknisk vejledning om håndtering af faren for oversvømmelse og erosion, og vil bidrage til beskyttelse mod konsekvenserne af klimaforandringer. En stor del af hovedstadsområdet er beliggende i de kystnære områder, hvor der er risiko for oversvømmelse. Bedre kystbeskyttelse vil derfor have en væsentlig positiv betydning for de materielle goder i hovedstadsområdet.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ vedrørende ændring af kolonihaveloven, hvor det foreslås, at det bliver muligt at nedlægge eksisterende kolonihaver og flytte dem til en anden placering, så de hidtidige kolonihaveområder kan anvendes til boliger eller erhvervsbyggeri. Initiativet vil betyde ændret anvendelse af eksisterende rekreative arealer, som fremover kan anvendes til boliger og erhverv. Forslaget vil påvirke de materielle goder positivt ved at lade

⁷ ICP – Detailhandelen og bymidterne – Maj 2017.

arealerne overgå til en arealanvendelse med en betydeligt højere værdi. De rekreative værdier forbundet med kolonihaveområder skal kompenseres med udlæg af nye koloniaveområder.

Udspillet indeholder et initiativ om reduktion af støj- og luftforurening. Regeringen vil reducere luftforureningen i hovedstaden ved blandt andet at sikre en grøn omstilling af transportsektoren og reducere forureningen fra brændeovne. Regeringen vil reducere støjforureningen ved at fremme omstillingen til elbiler og nedsat hastighed i byerne. Herudover er de i de seneste år blevet opsat støjskærme mange steder og der anvendes støjreducerende slidlag på nye statslige veje.

Konklusion

De nye byudviklingsmuligheder og nedlæggelse af eksisterende kolonihaver kan medføre en positiv indvirkning på ejendomsværdier generelt. Det vurderes dog, at påvirkningen ikke vil være væsentlig da generelle stigninger i ejendomsværdien ikke kun påvirkes af byudviklingsmuligheder, men derimod af en hel række samfunds- og privatøkonomiske faktorer.

6.1.8 Landskab

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer, som muliggør byudvikling og udvikling af nye erhvervsområder. Inddragelse af nye arealer til bebyggelse i udkanten af byen vil påvirke landskabet og den visuelle oplevelse af overgangen mellem det åbne land og byen, da grænsen mellem by og land flyttes. Ved byudvikling på arealer i byzone, bl.a. til nye erhvervsområder, kan der ske en påvirkning af byrummet, som forandres. Ny bebyggelse kan omfatte større bygningsvoluminer.

I forbindelse med forslaget om udvidelse af Avedøre Holme, vil området syd for den eksisterende holme blive opfyldt og kystlinjen vil dermed blive rykket mod syd. Ændringen vil have en påvirkning på den visuelle oplevelse, særligt set fra Køge-Bugt-Strandpark. Anvendelsen på den udvidede del af Avedøre Holme vil omfatte erhverv ligesom den eksisterende del, og der vil derfor ikke være en ændring. Eksisterende forhold rykkes længere mod syd.

Anlæg af den nye ø Lynetteholmen i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Trekronerfortet vil ændre Københavns nordøstlige kystlinje væsentligt. Den nye ø vil omfatte et areal på 2 mio. m² og vil blive bebygget med bolig- og erhvervsbyggeri, infrastruktur og rekreative områder, som vil ændre den visuelle oplevelse af Øresund set fra blandt andet Langelinie, Nordhavn og Refshaleøen.

Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 vil betyde, at der opføres flere boliger i København, og at en del arealer, som i dag er fredet vil blive inddraget i byudviklingen og dermed vil fredningen blive ophævet. Etablering af byggeri på ubebyggede og fredede arealer vil have en lokal påvirkning på bylandskabet og det naturmæssige landskab i byen. Der lægges dog op til, at der udpeges erstatningsarealer, som skal fredes.

Forslag vedrørende transportkorridoren i Fingerplanen omfatter gennemførelse af en undersøgelse, og rummer derfor ikke konkrete tiltag, som kan have en påvirkning på landskabet. Påvirkningen kan først vurderes, når forslaget udmøntes i mere konkrete tiltag.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer vedrørende udvidelse af motorvejsnettet og anlæg af nye trafik anlæg. De nye anlæg kan betyde ændringer i landskabet i Hovedstadsområdet. Størstedelen af anlæggene etableres, hvor der allerede i dag findes trafik anlæg eller anden bebyggelse og det forventes derfor ikke, at oplevelsen af landskabet vil blive påvirket væsentligt.

Det foreslås i Fingerplan 2019, at Køge-Bugt-Strandpark fastholdes i grøn kile, men at der gives flere planmæssige muligheder for en videreudvikling af strandparken. Udvikling i strandparken kan påvirke landskabet ved etablering af naturbaner i naturområderne og terrænregulering i forbindelse med etablering af tilskuerbakker og infrastruktur. Der gives også mulighed for forstærkning og forhøjning af diger, hvilket kan påvirke den visuelle oplevelse af kysten og hele strandparken. Området ligger i et område med beskyttede naturtyper og fredede områder. Området er ligeledes omfattet af strandbeskyttelseslinjen. De nye muligheder omfatter mindre fritidsanlæg og større, midlertidige fritidsanlæg, og udviklingen i området skal ske i overensstemmelse med naturbeskyttelsesloven.

Det foreslås i Fingerplan 2019, at de grønne kiler grundlæggende fastholdes, men at der gennemføres en række justeringer med henblik på at styrke de grønne kilers rekreative værdi og i højere grad indtænke klimatilpasning. Justeringerne omfatter mulighed for ændret anvendelse af eksisterende større bygninger i grøn kile, mulighed for at bytte kilearealer med beskeden rekreativ værdi ud med nye og mere attraktive kilearealer ud fra et 1:1-princip, mulighed for planlægning for støjvolde og rekreative landskaber i de grønne kiler, igangsættelse af partnerskabsprojekter om frivillig etablering af nye grønne kiler samt nedsættelse af en arbejdsgruppe, der skal undersøge mulighederne for at anvende grønne kiler til klimatilpasning. Landskabet i hovedstadsområdet er reguleret gennem fingerplanen, som fastlægger, hvor der skal være byområder, rekreative grønne kiler og åbent land. Ændringer i fingerplanen og muligheden for at ombytte kilearealer vil have en påvirkning på landskabet i hovedstadsområdet. Muligheden for at opføre støjvolde og rekreative landskaber vil ligeledes have en påvirkning på landskabet.

Initiativ i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende vejledning fra staten til kommunerne om kystbeskyttelse omfatter behovet for vejledning om håndtering af faren for oversvømmelse og erosion. I hovedstadsområdet er der flere steder risiko for oversvømmelse, hvilket skaber behov for kystbeskyttelse, særligt set i lyset af klimaforandringer, som i fremtiden vil medføre flere og større oversvømmelser. Kystbeskyttelse har dog også den ulempe, at løsningerne griber ind i kystlandskabet og ændrer på kystens udformning og visuelle værdi. En stor del af hovedstadsområdet er beliggende i de kystnære områder, hvor der er behov for kystbeskyttelse. Kystbeskyttelsesløsninger vurderes derfor at kunne have en væsentlig indvirkning på landskabet.

Initiativet i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende grønne områder, naturgenopretning og klimatilpasning kan påvirke landskabet i forbindelse med genetablering af Søborg Sø, udlæg af nye skovarealer til biodiversitetsformål og udvidelse af Natura 2000-områderne i Region Hovedstaden.

Konklusion

Initiativerne vedrørende byudvikling, udvidelse af Avedøre Holme, Lynetteholmen og udvikling af Køge Bugt Strandpark og i Fingerplanens grønne kiler vurderes samlet set at have et væsentligt omfang, som kan ændre den landskabelige oplevelse i hovedstadsområdet.

6.1.9 Ressourceeffektivitet

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer, som stiller nye krav til anvendelse af ressourcerne. Udvidelse af Avedøre Holme og anlæg af Lynetteholmen skal ske gennem jordopfyld med overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Anvendelsen af overskudsjord betyder, at denne overskudsjord ikke kan anvendes ved andre projekter, som dermed er afhængige af råstoffer andre steder fra. Dette stiller krav til råstofressourcerne og der kan derfor opstå behov for at finde flere råstofressourcer i Hovedstadsområdet.

Med udspillet åbnes der op for nye byudviklingsmuligheder, som både betyder behov for flere råstoffer, men også inddrager arealer til byudvikling, som kunne være udnyttet til råstofindvinding.

Byudvikling og udvidelse af hovedstadsområdets landareal stiller nye krav til forsyningen, som skal håndtere flere områder, hvor der skal udlægges forsyning i form af kloaker, ledninger mv.

En række initiativer i udspillet vil medføre en påvirkning af ressourceeffektiviteten i hovedstadsområdet. Bibeholdelse af ét af Fingerplanens hovedprincipper om, at byudvikling og byomdannelse skal finde sted i det indre og ydre storbyområde, vil have en positiv påvirkning på ressourcerne. Ved at fortætte byerne og skabe nye udviklingsmuligheder inden for byfingrene og i nærheden af kollektive transportmuligheder samles de bymæssige funktioner og den eksisterende forsyning kan udnyttes bedre. Ressourceeffektiviteten kan dog blive påvirket negativt ved byudvikling uden for eksisterende bymæssig bebyggelse.

Lempelse af stationsnærhedsprincippet, herunder udvidelse af gangafstanden fra stationer fra 600 meter til 1000 meter og udpegning af nye særlige lokaliseringsområder, udvidelse af byfingre, anlæg af Lynetteholmen, udvidelse af Avedøre Holme og byudvikling på dele af Nyholm og i nærheden af Prøvestenen skaber mulighed for opførelse af nye boliger og virksomheder, som har behov for tilførsel af ressourcer. Det forventes, at fremtidigt byggeri og infrastruktur vil blive opført med energivenlige løsninger, som er ressourceeffektive, og samtidig vil ny bebyggelse kunne udnytte ressourcer og energi fra den eksisterende og fremtidige forsyning i hovedstadsområdet.

Konklusion

De nye byudviklingsmuligheder vil have en påvirkning på råstofferne i hovedstadsområdet og behovet for forsyning. Der vil samtidig være en påvirkning på ressourceeffektiviteten som følge af nye byudviklingsmuligheder og opførelse af energivenlige boliger og virksomheder.

6.1.10 Kumulative effekter

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder flere initiativer, som giver mulighed for udvikling af ubebyggede arealer, herunder nye erhvervsområder, nye byudviklingsmuligheder, udvidelse af infrastrukturen og mindre anlæg i de grønne kiler og i Køge Bugt Strandpark. Som følge af udviklingen vil der fremover være flere befæstede arealer, som kan skabe udfordringer i forhold til håndteringen af overfladevand.

Udspillet indeholder flere initiativer, som kan medføre en øget trængsel i Hovedstadsområder. Det omfatter en udvidelse af motorvejsnettet, lempelser af stationsnærhedsprincippet, herunder udpegning af tre nye særlige lokaliseringsområder og nye byudviklingsmuligheder, herunder den nye bydel Lynetteholmen, ændring af støjzonen omkring Roskilde lufthavn, mulighed for boligbebyggelse på Refshaleøen og en del af Nyholm samt udvidelse af Avedøre Holme og Københavns Lufthavn. De nye muligheder kan samlet set medføre øget biltrafik, mere trængsel i trafikken og forlænget rejsetid.

Konklusion

Flere nye byudviklingsmuligheder og lempelser af stationsnærhedsprincippet mv. forventes at medføre en kumulativ påvirkning i form af øget trængsel i trafikken. En udvidelse af motorvejnettet kan i et vist omfang kompensere for denne virkning, men det må forventes at en øget fremkommelighed på motorvejsnettet i sig selv ikke vil føre en nedsættelse af trængslen, da kapaciteten på det samlede vejnet er afgørende for fremkommeligheden og dermed trængslen på vejnettet.

6.2 Vurdering af indvirkninger på miljømålsætninger

Emne	Målsætninger	
Landsplanlægning	<ul style="list-style-type: none"> > Aftale om modernisering af planloven fra juni 2016: Danmark i bedre balance – bedre rammer for kommuner, borgere og virksomheder i hele landet > Regeringens udspil om vækst og udvikling i Hele Danmark fra 2015 	<ul style="list-style-type: none"> > I overensstemmelse - udspillet bidrager til at opfylde aftalen > I overensstemmelse - udspillet bidrager til at opfylde aftalen
Biodiversitet	<ul style="list-style-type: none"> > Målsætninger for naturplanerne fra Natura 2000-områderne > Målsætninger som fremsat i regeringens Naturpakke, 2016 > Målsætninger fremsat i Naturplan Danmark, 2014 > Målsætninger i Økologisk Handlingsplan 2020 fra 2012 (ikke opdateret siden) 	<ul style="list-style-type: none"> > Ingen påvirkning > I overensstemmelse - udspillet bidrager til at opfylde målsætningerne > I overensstemmelse, dog ikke hvis det med udspillet besluttes at ophæve en række fredninger i København > Ingen påvirkning
Sundhed og miljø	<ul style="list-style-type: none"> > Målsætninger fremsat i 'Vækst med omtanke', regeringens strategi for bæredygtig udvikling fra 2009 (ikke opdateret). 	<ul style="list-style-type: none"> > I overensstemmelse
Klima, luft og ressourcer	<ul style="list-style-type: none"> > Målsætninger som fremsat af Energi- Forsynings- og Klimaministeriet i 'Energi – til et grønt Danmark' fra 2018. > Målsætninger som fremsat af Klima og Energiministeriet i Energistrategi 2050 – fra kul, olie og gas til grøn energi fra 2011 (ikke opdateret). > Målsætning om 40 % reduktion af drivhusgasser i 2030 ift. 1990 vedtaget af det Europæiske Råd i 2014 > Målsætninger som fremsat i regeringens handlingsplan 'Miljøteknologi til gavn for miljø og vækst 2010- 2011' (ikke opdateret) 	<ul style="list-style-type: none"> > Ingen påvirkning > I overensstemmelse > I overensstemmelse > Ingen påvirkning

Vand	> Målsætninger som fremsat i de statslige vandplaner efter vandrammedirektivet	> I overensstemmelse
	> Målsætninger i ny bekendtgørelse efter Vandforsyningsloven om den fysiske planlægnings inddragelse af grundvandsbeskyttelsen	> I overensstemmelse

6.3 Vurdering af 0-alternativet

Hvis initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 ikke gennemføres og forslag til Fingerplan 2019 ikke vedtages vil de ovenfor beskrevne miljøpåvirkninger ikke finde sted.

Ved at sammenstille initiativerne med 0-alternativet vurderes det, at de væsentligste miljøpåvirkninger identificeret i miljøvurderingen omfatter trængsel på vejene, herunder de kumulative effekter af byudvikling og lempelser af stationsnærhedsprincippet, anvendelse af jordarealer, påvirkning af landskabet og i nogen grad risiko for mere luftforurening.

En stor del af de identificerede miljøpåvirkninger kan imødegås gennem den efterfølgende kommune- og lokalplanlægning samt miljøvurderingsproces. Her vil særligt påvirkningen på anvendelse af jordarealer og den visuelle oplevelse af landskabet kunne håndteres og afklares.

7 Overvågning

I henhold til § 14 i Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse.

Miljøvurderingen af Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 viser, at særligt udvidelse af infrastrukturen og nye byudviklingsmuligheder med øget biltrafik, mere trængsel og forlænget rejsetid kan have en påvirkning på miljøet. Initiativet om lempelser af stationsnærhedsprincippet bør evalueres for at vurdere blandt andet de trafikale konsekvenser ift. øget biltrafik og trængsel.

De øvrige miljøpåvirkninger, som er beskrevet i miljøvurderingen, er ikke så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning.