

MARTS 2022
BOLIG- OG PLANSTYRELSEN

MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL LANDSPLANDIREKTIV FOR AREAL TIL VIRKSOMHED I ALLERØD KOMMUNE

MILJØRAPPORT



COWI

MARTS 2022
BOLIG- OG PLANSTYRELSEN

MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL LANDSPLANDIREKTIV FOR AREAL TIL VIRKSOMHED I ALLERØD KOMMUNE

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR.

A209771

DOKUMENTNR.

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

03.03.2022

BESKRIVELSE

Miljørapport

UDARBEJDET

STHZ

KONTROLLERET

EMJT

GODKENDT

STHZ

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Ikke-teknisk resumé	8
2.1	Vurdering af miljøpåvirkningerne	8
2.2	Vurdering af 0-alternativet	10
2.3	Overvågning	11
3	Forslag til landsplandirektiv for areal til virksomhed i Allerød Kommune	12
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	14
4.1	Tilgang og metode i miljøvurderingen	15
4.2	Høring af berørte myndigheder	15
4.3	Afgrænsning, vurdering og kriterier	15
5	Miljøstatus	18
5.1	Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	18
5.2	Befolkningen og menneskers sundhed	19
5.3	Jordarealer og landskab	21
5.4	Vand	24
5.5	Luft og klimatiske forhold	25
5.6	Materielle goder	25
5.7	0-alternativet	26
6	Miljøvurdering	27
6.1	Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	27
6.2	Befolkningen og menneskers sundhed	27
6.3	Jordarealer og landskab	31
6.4	Vand	32
6.5	Luft og klimatiske forhold	32
6.6	Materielle goder	32

6.7	Vurdering af 0-alternativet	33
6.8	Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger	33
7	Overvågning	36

1 Indledning

Forslag til Landsplandirektiv for areal til virksomhed i Allerød Kommune er udarbejdet på baggrund af et ønske om udvidelse af virksomheden WS Audiology (WSA). WSA er beliggende i Lyngby og består af virksomhederne Widex og Sivantos, to ledende høreapparatsproducenter, som fusionerede i 2019 og som nu har behov for mere plads.

Virksomhedsudvidelsen af WSA er ikke i overensstemmelse med Fingerplanens bestemmelser, og der udarbejdes derfor et landsplandirektiv i overensstemmelse med planlovens § 3, som giver Erhvervsministeren beføjelse til at varetage landsplanmæssige interesser.

Forslag til Landsplandirektiv for areal til virksomhed i Allerød Kommune er omfattet af krav om miljøvurdering efter § 8, stk. 1 i miljøvurderingsloven¹, hvorfor der skal udarbejdes en miljørapport. Miljøvurderingen omfatter en vurdering af miljøpåvirkningen af de tiltag, som er beskrevet i landsplandirektivet.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 1976 af 27. oktober 2021 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

2 Ikke-teknisk resumé

Forslag til Landsplandirektiv for areal til virksomhed i Allerød Kommune er udarbejdet på baggrund af et ønske om udvidelse af virksomheden WSA. WSA er beliggende i Lyngby og består af virksomhederne Widex og Sivantos, to ledende høreapparatsproducenter, som fusionerede i 2019 og som nu har behov for mere plads.

Forslag til Landsplandirektiv for areal til virksomhed i Allerød Kommune er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven, hvorfor der skal udarbejdes en miljørapport. Miljøvurderingen omfatter en vurdering af miljøpåvirkningen af de tiltag, som er beskrevet i landsplandirektivet.

Forud for gennemførelse af miljøvurderingen, er der udarbejdet en afgrænsningsrapport, som har været i høring hos berørte myndigheder. I forbindelse med høringen er der modtaget 3 høringssvar. Høringssvarene har ikke givet anledning til ændring af den foreslåede afgrænsning.

I afgrænsningsrapporten er følgende miljøfaktorer blevet udpeget som miljøfaktorer, der kan blive påvirket:

- > Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Jordarealer
- > Vand og klima
- > Materielle goder
- > Landskab

2.1 Vurdering af miljøpåvirkningerne

2.1.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

En del af planområdet fremstår i dag ubebygget med græsarealer, et vandløb og to søer. De to søer, hvoraf den ene er omkranset af en eng, er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Langs grænsen mellem byzone og landzone i vest samt ud mod Nymøllevej findes et beplantningsbælte bestående af træer og buske.

De aktiviteter, som landsplandirektivet muliggør, adskiller sig kun i mindre grad fra de nuværende muligheder for byudvikling, og der vurderes ikke at være en miljømæssig påvirkning på det aktuelle planniveau.

2.1.2 Befolkningen og menneskers sundhed

Krav i landsplandirektivet om supplerende virkemidler, som sikrer trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde, kan sammen med initiativerne, som er skitseret i Allerød Kommunes mobilitetsanalyse, bidrage til, at flere vælger mere bæredygtige transportformer end bilen.

Det forventes, at der vil være en påvirkning på vejnettet i form af øget trafik. En stigning på ca. 350 medarbejdere vil medføre en mertrafik på ca. 500 bilture/dag. Det resulterer i, at trafikbelastningen på Nymøllevej stiger med ca. 12 % ift. i dag, svarende til ca. 1.100 bilture/time. Som tommelfingerregel har en 2-sporet vej en kapacitet på 1.500 biler/spidstime. Det vurderes på baggrund af konklusioner i mobilitetsanalysen, at den eksisterende restkapacitet er stor nok til at kunne afvikle den forventede mertrafik, uden at der forventes at opstå trængselsudfordringer.

Virkemidlerne under mobilitetsinitiativerne i mobilitetsanalysen vurderes samlet set at resultere i en samlet overflytning på 15-20 %. Dette svarer således til, at bilandelen kan forventes at falde fra de nuværende ca. 79 % til 59-64 %. Bilandelen ligger dermed under 74 % bil-andele, som ifølge transportvaneundersøgelser gør sig gældende inden for det stationsnære kerneområde, og initiativerne vurderes derfor at medvirke til trafikale effekter svarende til det stationsnære kerneområde.

Der er ikke foretaget analyser af, hvordan en udvidelse af virksomheden vil påvirke den tunge trafik. Omfanget af tung trafik kendes ikke på nuværende tidspunkt og påvirkningen kan derfor først vurderes i forbindelse med den fremtidige lokalplanlægning for området.

Påvirkningen fra stigningen i biltrafik forventes ikke at være væsentlig, og der forventes derfor ikke at være en stigning i støj, som er så mærkbar, at den vurderes at være væsentlig.

2.1.3 Jordarealer og landskab

Der vil ikke ske væsentlige ændringer i arealanvendelsen, da den del af området, som i dag fremstår ubebygget allerede i den gældende planlægning, er planlagt til bebyggelse, da arealet er beliggende inden for byområdet i det øvrige hovedstadsområde og samtidig er kommuneplanlagt til erhvervsformål.

Planområdet er beliggende på grænsen mellem by og land, hvor opførelse af bebyggelse kan have en påvirkning på den visuelle oplevelse af landskabet. Da planområdet allerede er udlagt til byudvikling og erhvervsformål vurderes det, at de aktiviteter, som muliggøres med landsplandirektivet, ikke vil have en væsentlig påvirkning på landskabet. Placering, omfang og udformning af bebyggelse kendes ikke på nuværende tidspunkt, og bør derfor vurderes nærmere i forbindelse med den fremtidige kommune- og lokalplanproces.

2.1.4 Vand

Etablering af bebyggelse med tilhørende vej- og parkeringsarealer medfører højere befæstelsesgrad, som kan have en påvirkning på afledningen af overfladevand.

Da landsplandirektivet muliggør byudvikling af regional karakter på et areal, som allerede i dag er udlagt til byudvikling, forventes det ikke, at der vil være en væsentlig påvirkning på vand.

2.1.5 Luft og klimatiske forhold

Krav i landsplandirektivet om supplerende virkemidler, som sikrer trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde, kan sammen med initiativerne fra mobilitetsanalysen bidrage til, at flere vælger mere bæredygtige transportformer end bilen, hvilket kan være med til at nedsætte antallet af biler på vejene og dermed andelen af luftforurening.

Det forventes, at der vil ske en stigning i personbiltrafik og tung trafik. Påvirkningen forventes ikke at være væsentlig, og der forventes derfor ikke at være en væsentlig stigning i luftforureningen.

Da landsplandirektivet muliggør byudvikling af regional karakter på et areal, som allerede i dag er udlagt til byudvikling, forventes det ikke, at der vil være en væsentlig påvirkning på klimaet.

2.1.6 Materielle goder

Med landsplandirektivet muliggøres en udvidelse af virksomheden WSA, og i den forbindelse forventes det, at der skabes nye arbejdspladser. Flere arbejdspladser kan potentielt have en positiv påvirkning på den sociale struktur og borgernes økonomiske muligheder. Det vurderes, at påvirkningen på de materielle goder er positiv, men da de nye arbejdspladser og påvirkningen heraf på de materielle goder spredes over et bredt område og ikke kun har lokal betydning, vurderes det, at påvirkningen af de materielle goder er lav.

Nordøst for planområdet findes der et større areal, som anvendes som planteskole. Planteskolen er afhængig af solrige forhold til produktion af planter og kan blive påvirket af skygger fra bygninger. Landsplandirektivet fastsætter ikke rammer for placering, omfang og udformning af den fremtidige bebyggelse og påvirkningen kan derfor først vurderes nærmere i forbindelse med den fremtidige kommune- og lokalplanlægning.

2.2 Vurdering af 0-alternativet

Med 0-alternativet vil det være bestemmelserne i Fingerplan 2019 vedrørende byvækst i det øvrige hovedstadsområde, som er gældende. Det betyder, at WSA ikke vil kunne udvide deres virksomhed som ønsket, og de ovenstående miljøpåvirkninger vil ikke finde sted. Det kan betyde, at WSA bliver nødsaget til at lukke

deres virksomhed i Danmark og flytte til udlandet, hvilket kan betyde tab af et stort antal arbejdspladser i Danmark.

2.3 Overvågning

Miljøvurderingens konklusion er, at der med en stigning på 350 medarbejdere, og hvis tiltagene i mobilitetsanalysen gennemføres, ikke vil være en væsentlig miljøpåvirkning af befolkningen og menneskers sundhed i form af øget trafik, øget støj og luftforurening.

Hvilke konkrete initiativer, der iværksættes, redegøres der først for i den efterfølgende planlægning, og det skal derfor overvåges, om den vurderede miljøpåvirkning af landsplandirektivet, for så vidt angår trafik, støj og luft, svarer til den miljøpåvirkning der vil være, hvis der gennemføres væsentligt anderledes tiltag, for at mindske bil-andelen.

Bolig- og Planstyrelsen vil derfor overvåge, om gennemførelse af landsplandirektivet medfører de forventede miljøpåvirkninger ved at vurdere, om medarbejderstigningen følger den forventede stigning, og om den kommunale redegørelse for, hvordan kommunen vil arbejde med supplerende virkemidler, indeholder initiativer, som svarer til det, der er lagt til grund for miljøvurderingen af trafik, støj og luft.

De øvrige tiltag, som muliggøres med landsplandirektivet vurderes ikke for sig selv at medføre væsentlig indvirkning på miljøet, og der er derfor ikke behov for særskilt overvågning af disse miljøforhold.

3 Forslag til landsplandirektiv for areal til virksomhed i Allerød Kommune

Som følge af fusionen mellem Widex og Sivantos, ønsker WSA at udvide virksomhedens eksisterende bygningsmasse i Lynge i Allerød Kommune. WSA ønsker at trække så meget af deres internationale virksomhed til Danmark som muligt og ønsker at beholde deres hovedkontor på den nuværende placering i Lynge. WSA er en virksomhed med international og regional betydning, da virksomheden har ca. 11.000 medarbejdere på verdensplan og forhandler deres høreapparater i mere end 100 lande. De nye bygninger skal benyttes til udvikling, laboratorier, test og produktion/lager.

Virksomheden er placeret i hovedstadsområdet, og er derfor omfattet af bestemmelserne i Fingerplanen². Virksomheden er beliggende i det øvrige hovedstadsområde uden for byfingrene, for hvilket bestemmelserne i Fingerplanens § 22 fastlægger, at byvækst uden for byfingrene skal være af lokal karakter. Baggrunden for dette er et ønske om at undgå byspredning, at fastholde en klar grænse mellem by og land, at fastholde landskabelige og rekreative værdier samt at fastholde den tætte kobling mellem byudvikling og trafikal infrastruktur inden for byfingrene, herunder effektiv kollektiv trafikbetjening, som kan begrænse trængsel på vejnettet. Virksomhedens ønske om udvidelse vurderes ikke at kunne betragtes som byvækst af lokal karakter efter Fingerplanens bestemmelser. WSA er en international virksomhed, som betjener et større opland end Allerød Kommune og nabokommuner, både hvad angår medarbejdere og produkter, og virksomheden har derfor ikke kun lokal betydning.

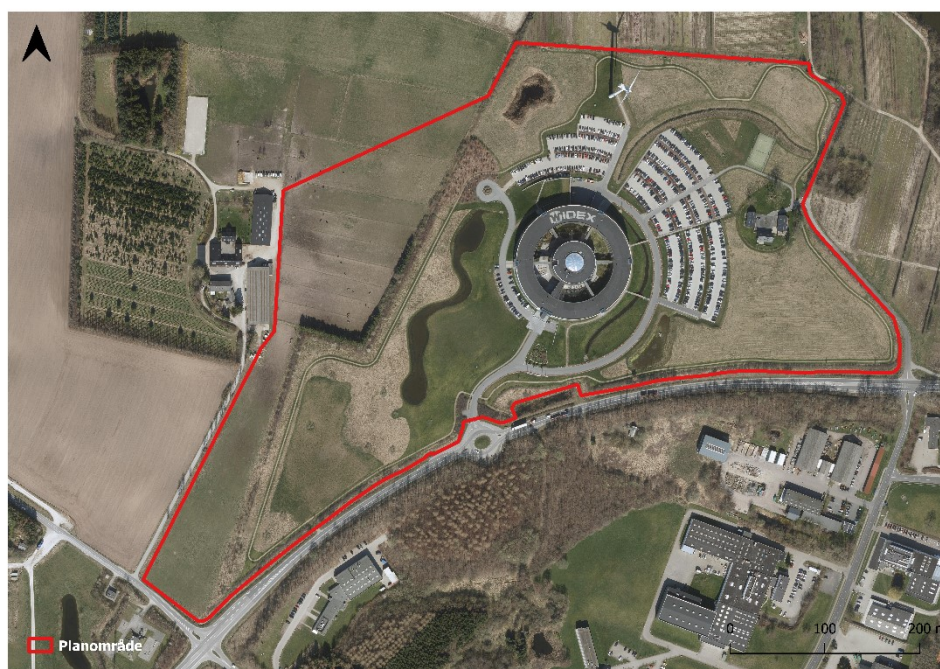
Da udvidelse af virksomhedens bygningsmasse ikke kan gennemføres i overensstemmelse med Fingerplanens bestemmelser, skal der udstedes et selvstændigt landsplandirektiv for virksomhedens areal i overensstemmelse med planlovens § 3, som giver Erhvervsministeren beføjelse til at varetage landsplanmæssige interesser.

Med forslaget til landsplandirektivet fraviges kravet om byudvikling af lokal karakter, og der gives mulighed for byudvikling af regional karakter. Landsplandirektivet omfatter matriklerne 25p og 25s Lynge By, Lynge samt 8b og 3u Vassingerød By, Uggeløse. Planområdets udstrækning fremgår af Figur 3-1. Formålet med landsplandirektivet er at muliggøre udvidelsen af en eksisterende virksomhed af national interesse. Anvendelsen inden for området fastsættes til produktionserhverv, som ikke medfører en væsentlig miljømæssig påvirkning af omgivelserne. I tilknytning hertil må der etableres forskning og udvikling, administration, lager og forsendelse, tekniske anlæg og én bolig. Området må ikke udstykkedes og anvendes til flere selvstændige erhverv. Anvendelsen muliggør udvidelsen af WSA eller etablering af en lignende virksomhed på arealet. I forslaget til landsplandirektivet stilles der desuden krav om, at den kommunale planlægning skal indeholde en redegørelse for, hvordan kommunen vil arbejde med

² Fingerplan 2019 Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning, marts 2019

supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter, svarende til det stationsnære kerneområde. Redegørelsen skal indeholde:

- 1 En beskrivelse af de trafikale effekter af det planlagte.
- 2 En angivelse af, hvorledes der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler.
- 3 En angivelse af den forventede effekt af de supplerende virkemidler, herunder hvor stor en andel af medarbejderne, der forventes at anvende bæredygtige transportformer.

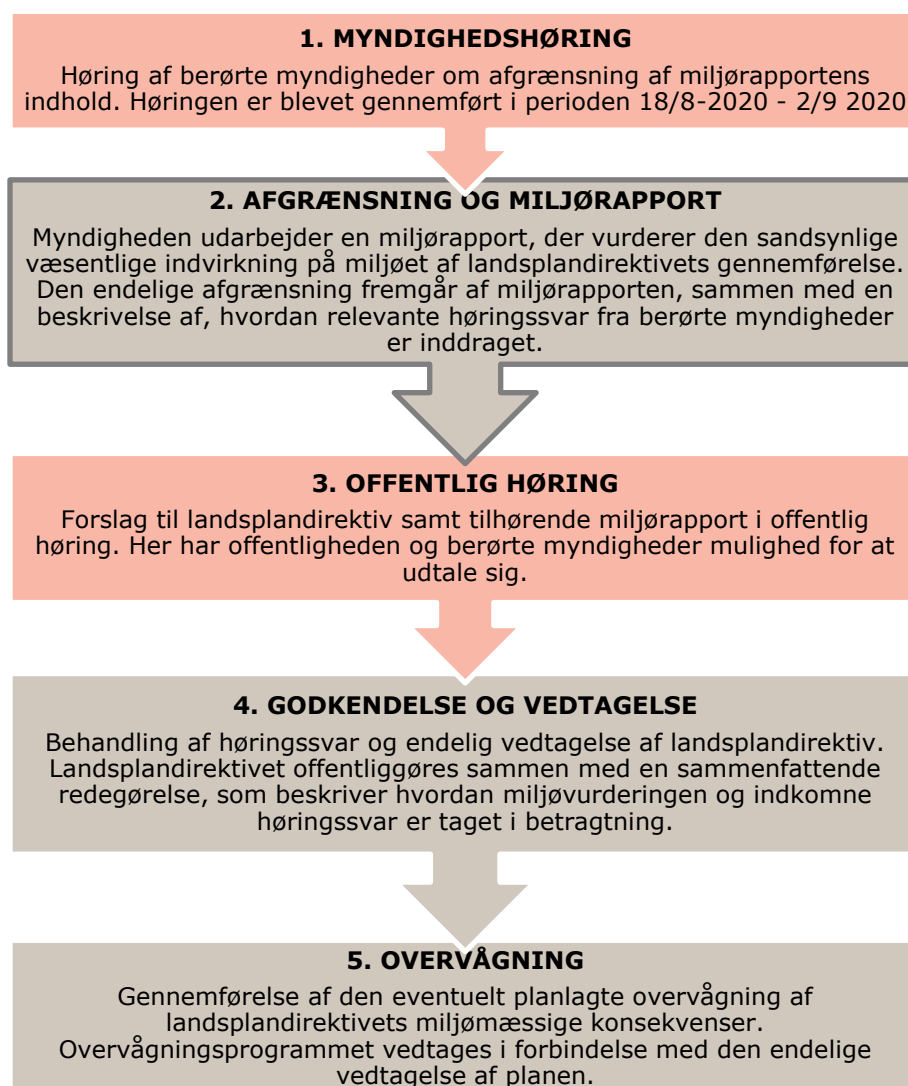


Figur 3-1: Planområdet.

Landsplandirektivet muliggør byudvikling af regional karakter og dermed en større udvidelse af virksomhedens bygningsmasse. Landsplandirektivet fastsætter ikke bestemmelser for placering, omfang eller udformning af bebyggelse, og er derfor ikke byggeretsgivende i sig selv.

4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Forslag til Landsplandirektiv for virksomhedsudvidelse i Allerød Kommune er omfattet af krav om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), jf. lovens § 8, stk. 1, nr. 1. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de fem trin, som ses på Figur 4-1.



Figur 4-1: Grafisk oversigt over faserne i miljøvurderingsprocessen.

- Myndighedsbehandling: Bolig- og Planstyrelsen
- Høringsperiode
- Aktuel fase i miljøvurderingsprocessen

4.1 Tilgang og metode i miljøvurderingen

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

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

4.2 Høring af berørte myndigheder

Afgrænsningsrapporten har været i høring hos berørte myndigheder, som har haft mulighed for at kommentere forslaget til afgrænsningen af miljøvurderingen. Høringen blev gennemført i perioden 8. august – 2. september 2020. De hørte myndigheder var:

- > Miljøstyrelsen
- > Naturstyrelsen
- > Region Hovedstaden
- > Nabokommunerne: Hørsholm, Rudersdal, Furesø, Egedal, Frederikssund, Hillerød og Fredensborg.

Der er modtaget 3 høringssvar. Egedal Kommune og Rudersdal Kommune havde ingen bemærkninger. Hillerød Kommune bemærker, at de anser det som positivt, at vand indgår som en miljøfaktor i miljørapporten.

Høringssvarene har ikke givet anledning til ændringer i afgrænsningen.

4.3 Afgrænsning, vurdering og kriterier

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

- > Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Jordarealer
- > Vand
- > Luft og klimatiske faktorer
- > Materielle goder
- > Landskab

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: Vurderingskriterier, indikatorer og databehov.

Miljøfaktorer	Vurderingskriterier	Indikatorer	Databehov
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning af flora og fauna i § 3-beskyttet sø og mose 	<p>Omfanget af påvirkningen af flora og fauna som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Planlægning for byudvikling af regional karakter 	Kvalitativ vurdering
Befolkningen og menneskers sundhed	<ul style="list-style-type: none"> > Luftforurening > Støj 	<p>Omfanget af påvirkningen af befolkningen og menneskers sundhed som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Øget tung trafik > Øget personbiltrafik 	Mobilitetsanalyse og kvalitativ vurdering
Jordarealer	<ul style="list-style-type: none"> > Ændret arealanvendelse 	<p>Omfanget af påvirkningen af jordarealer som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Planlægning for byudvikling af regional karakter 	Kvalitativ vurdering
Vand	<ul style="list-style-type: none"> > Håndtering af overfladevand 	<p>Omfanget af påvirkningen af vand som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Højere befæstelsesgrad 	Kvalitativ vurdering

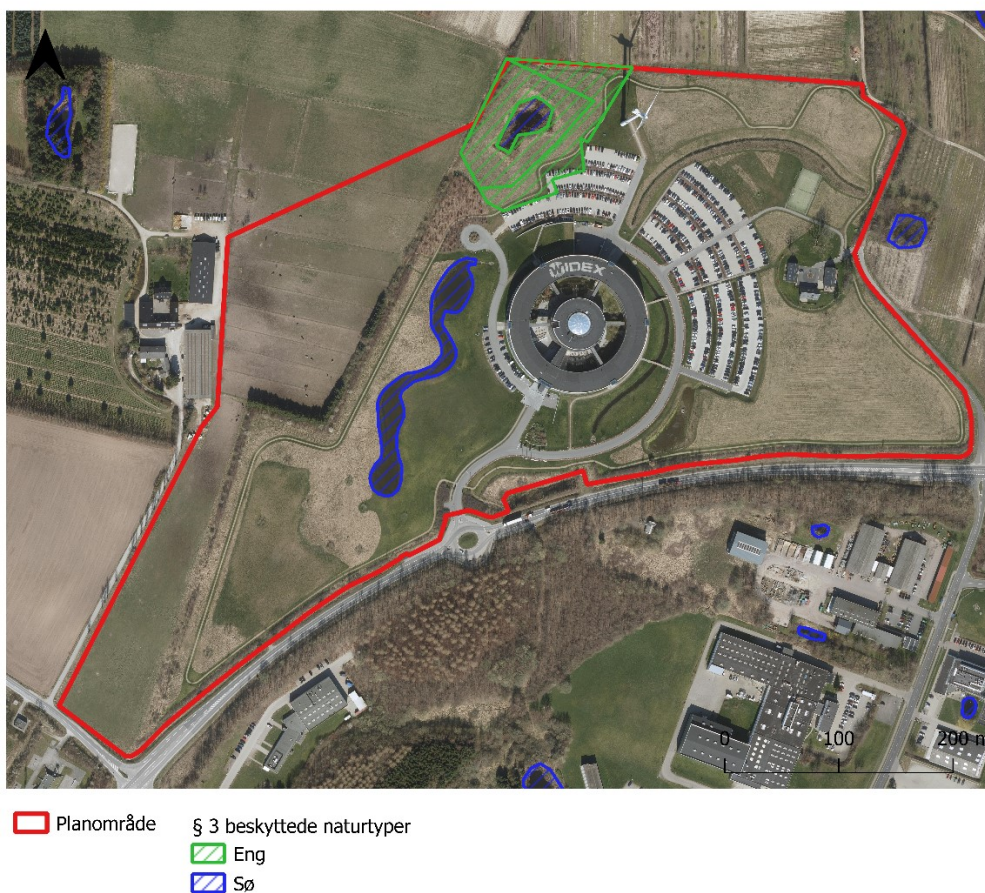
Luft og klimatiske faktorer	<ul style="list-style-type: none"> > Luftforurening > Klimabelastning 	<p>Omfanget af påvirkningen af luft og klimatiske faktorer som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Øget trafik > Nybyggeri og energiforsyning 	Kvalitativ vurdering
Materielle goder	<ul style="list-style-type: none"> > Flere arbejdspladser > Skyggegener 	<p>Omfanget af påvirkningen af materielle goder som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Flere arbejdspladser > Byudvikling i nærheden af planteskole/gartneri 	Kvalitativ vurdering
Landskab	<ul style="list-style-type: none"> > Visuel påvirkning 	<p>Omfanget af påvirkningen af landskab som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Planlægning for byudvikling af regional karakter på grænsen mellem by og land 	Kvalitativ vurdering

5 Miljøstatus

I dette afsnit redegøres for den eksisterende miljøtilstand i de områder, der kan blive påvirket af landsplandirektivet. Den eksisterende miljøtilstand danner grundlag for miljøvurderingen, herunder 0-alternativet, som indgår i miljøvurderingen.

5.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

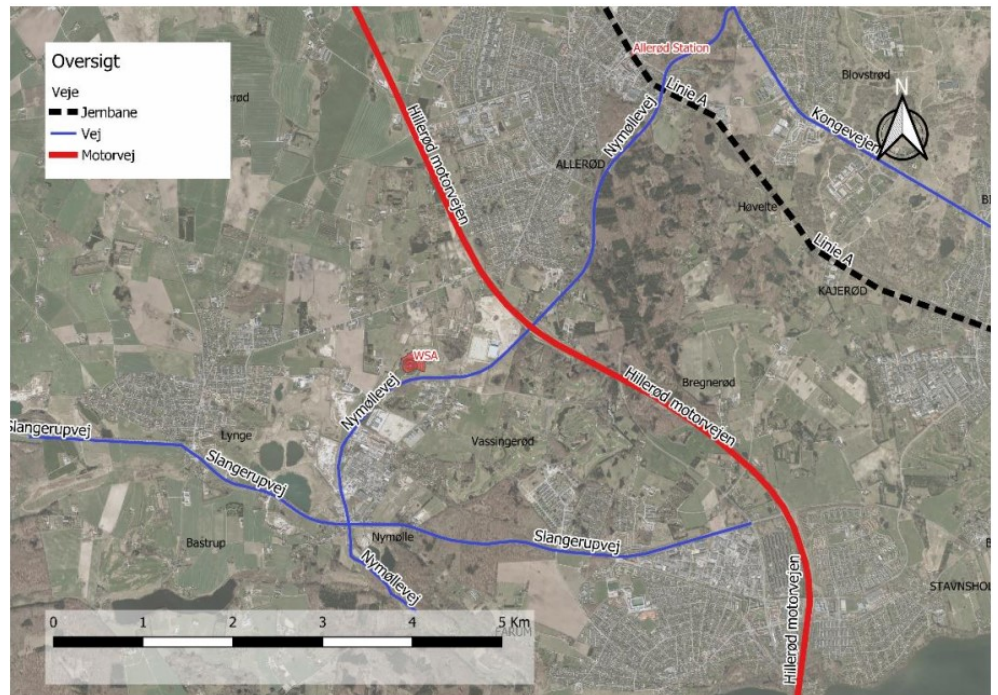
Den eksisterende bygning med tilhørende parkeringspladser er omkranset af ubebyggede arealer, som hovedsageligt består af græsareal. Imellem bygningen og parkeringspladsen løber et vandløb, og i den vestlige del af området findes 2 søer, hvoraf den ene er omkranset af en eng. Begge søer og engen er registreret som beskyttede naturtyper, og er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Ifølge naturbeskyttelseslovens § 3 må der ikke foretages ændringer i tilstanden af de beskyttede naturtyper. Bestemmelsen omfatter både naturligt forekommende og menneskeskabte søer. Det afgørende er ikke benævnelsen, men det forhold, at der har udviklet sig et karakteristisk naturligt dyre- og planteliv i tilknytning til søerne. Søernes beliggenhed fremgår af Figur 5-1.



Figur 5-1: § 3-beskyttede naturtyper inden for planområdet.

5.2 Befolkningen og menneskers sundhed

Virksomheden WSA har en central placering i forhold til det overordnede vejnet, og dermed en god tilgængelighed for biler. Via Nymøllevej er der ca. 1,6 km til Hillerødmotorvejen, med direkte forbindelse til København og Hillerød, og ca. 1,8 km til Slangerupvej, som giver direkte forbindelse til Farum og Frederiksundsvej. Vejinfrastrukturen omkring WSA fremgår af Figur 5-2.



Figur 5-2: Vejinfrastruktur omkring WSA (Mobilitetsanalyse, NIRAS, 2020).

Allerød Station er beliggende ca. 5 km fra WSA. Fra Allerød Station kører buslinje 335 til WSA. Kollektiv transport fra det vestlige opland har flere skift mellem både tog og bus, og medfører derfor længere transporttid. Der er etableret cykelsti på størstedelen af ruten fra Allerød Station til WSA. På den sydlige del af Nymøllevej, mellem Hillerødmotorvejen og Slangerupvej, er der ikke anlagt cykelsti og cyklister kører her på kørebanen³.

I 2019 er der udført en fremkommelighedsanalyse for vejnettet i Allerød Kommune. Resultaterne fra analysen viser, at fremkommeligheden for biltrafikken på den delstrækning af Nymøllevej, som ligger syd for Hillerødmotorvejen, er rigtig god. Generelt er der størst pres på fremkommeligheden i morgenmyldretiden. På Nymøllevej, i et snit umiddelbart vest for Hillerødmotorvejen, er der registreret en årsdøgntrafik (ÅDT) på ca. 8.400 køretøjer/døgn, hvoraf tung trafik udgør ca. 14 %.

Der arbejder ca. 1.100 medarbejdere i virksomheden WSA i Lyngby. Hovedparten af medarbejderne (ca. 90 %) er højt uddannet arbejdskraft. Medarbejderne har generelt et lavt transportbehov i løbet af dagen, da arbejdet foregår internt. Der

³ "Mobilitetsanalyse" WSA Nymøllevej i Lyngby, NIRAS, 24. februar 2022.

er derfor minimal udskiftning på parkeringspladserne i løbet af dagen, og belastning af vejnettet omfatter næsten kun turene til og fra arbejdspladsen.

I et projekt fra Aalborg Universitet, som blev gennemført som grundlag for revision af Fingerplan 2017, fremgår det, at stationsnær lokalisering af kontorarbejdspladser har en trafikal effekt i form af højere markedsandel for den kollektive transport og mindre kørsel i bil. Ved stationsnær lokalisering er der generelt lige mange, der benytter kollektiv transport som bil, mens der ved ikke-stationsnære kontorarbejdspladser generelt er fra dobbelt så mange til fem til ti gange så mange, der benytter bil som kollektiv transport⁴. De negative konsekvenser af ikke-stationsnær lokalisering er blandt andet belastning af vejnettet, trængsel, støj og luftforurening. Effekten af stationsnær lokalisering klinger af ved gangafstande over 600 meter i ikke-bymæssige omgivelser og gangafstande over 700-800 meter i bymæssige omgivelser. WSA er lokaliseret ca. 5 km fra den nærmeste station, Allerød Station, og er dermed ikke lokaliseret stationsnært.

Udstrækningen af det stationsnære kerneområde afgrænses af en gangafstand til stationer på 0-600 meter⁵.

Trafikstyrelsen har udleveret et udtræk fra transportvaneundersøgelsen, som angiver transportmiddelfordelingen i virksomheder som funktion af dels indre/ydre byfinger, dels afstanden til nærmeste station. Transportmiddelfordelingen fremgår af nedenstående Tabel5-1 og Tabel5-2. Tabel5-1 viser transportmiddelvalg for alle medarbejdere i virksomhederne, mens Tabel5-2 viser transportmiddelvalg for de 50 % højest lønnede medarbejdere i virksomhederne.

Tabel5-1 Transportmiddelvalg i virksomheder, som er lokaliseret i Fingerplanens "ydre byfinger". Udtrækket er for alle medarbejdere, uanset indkomstniveau.

De ydre byfinger i fingerplanen	0-500 m	500-1000 m	1-2 km	2-4 km
Kollektiv trafik (alle)	19%	14%	8%	7%
Bil (alle)	61%	67%	76%	82%
Cykel/gang (alle)	20%	19%	16%	11%

⁴ Peter Hartoft-Nielsen & Ida Reiter: "Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet 2017 – første rapport med hovedresultater og analyser", oktober 2017

⁵ Erhvervsstyrelsen, Fingerplan 2019. Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning, marts 2019

Tabel 5-2 *Transportmiddelvalg i virksomheder, som er lokaliseret i Fingerplanens "ydre byfingre" Udtrækket er alene for de ca. 50 % højest lønnede medarbejdere (>400.000 kr./år).*

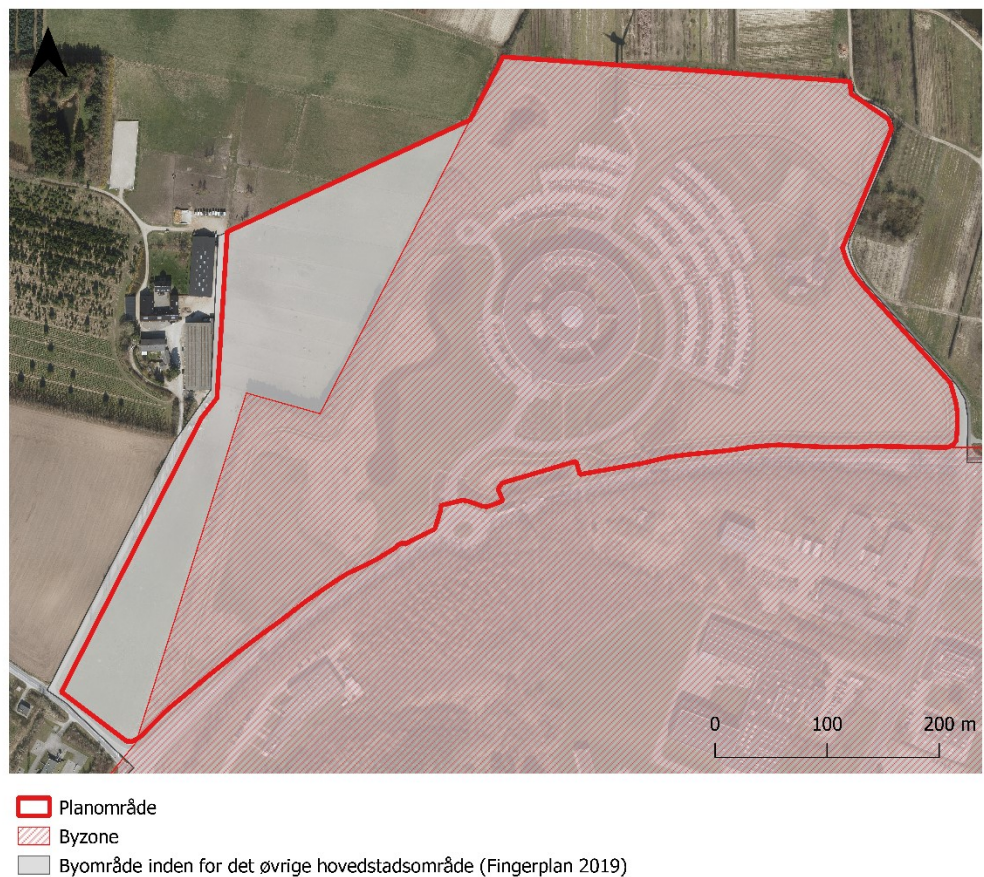
De ydre byfingre i fingerplanen	0-500 m	500-1000 m	1-2 km	2-4 km
Kollektiv trafik (top 50%)	11%	8%	3%	4%
Bil (top 50%)	74%	81%	90%	87%
Cykel/gang (top 50 %)	15%	11%	8%	9%

Der ses en tendens til, at højtuddannet arbejdskraft med høj indtægt har en præference for at anvende bil. I det stationsnære kerneområde er der for de højtlønnede en andel på 74 %, som anvender bilen. Mobilitetsmålet på 68-70 % bil-andele for WSA indgår i denne referenceramme.

5.3 Jordarealer og landskab

Planområdet er i dag reguleret af Fingerplan 2019 og Allerød Kommunes Kommuneplan 2017-2029. Virksomhedens areal var oprindeligt reserveret til særligt miljøtunge virksomheder (miljøklasse 7) i Fingerplanen. Allerød Kommune udlagde i 2007 arealet til virksomheder i miljøklasse 5-7, og i 2009 blev der meddelt byggetilladelse til Widex, som Miljøstyrelsen vurderer, er en miljøklasse 3 virksomhed. For at skabe overensstemmelse mellem den aktuelle og den planlagte anvendelse, blev arealet i Fingerplan 2013 udtaget af Fingerplanens reservation for særligt miljøtunge virksomheder. Da arealet i Fingerplan 2013 blev udtaget som reservation til særligt miljøtunge virksomheder blev det i stedet udlagt til byområde i det øvrige hovedstadsområde. Ifølge fingerplanens bestemmelser for det øvrige hovedstadsområde, må byvækst i denne zone kun være af lokal karakter.

Planområdet grænser mod nord, øst og vest op til det åbne land med spredt bebyggelse i form af boliger og erhverv. En planteskole er beliggende på et større areal mod nordøst. Mod syd grænser planområdet op til et erhvervsområde og mod sydvest findes et rekreativt areal, som blandt andet anvendes til grusgravning. Planområdet er beliggende i både byzone og landzone, men hele området er i Fingerplan 2019 udlagt til byområde inden for det øvrige hovedstadsområde, som vist på Figur 5-3.



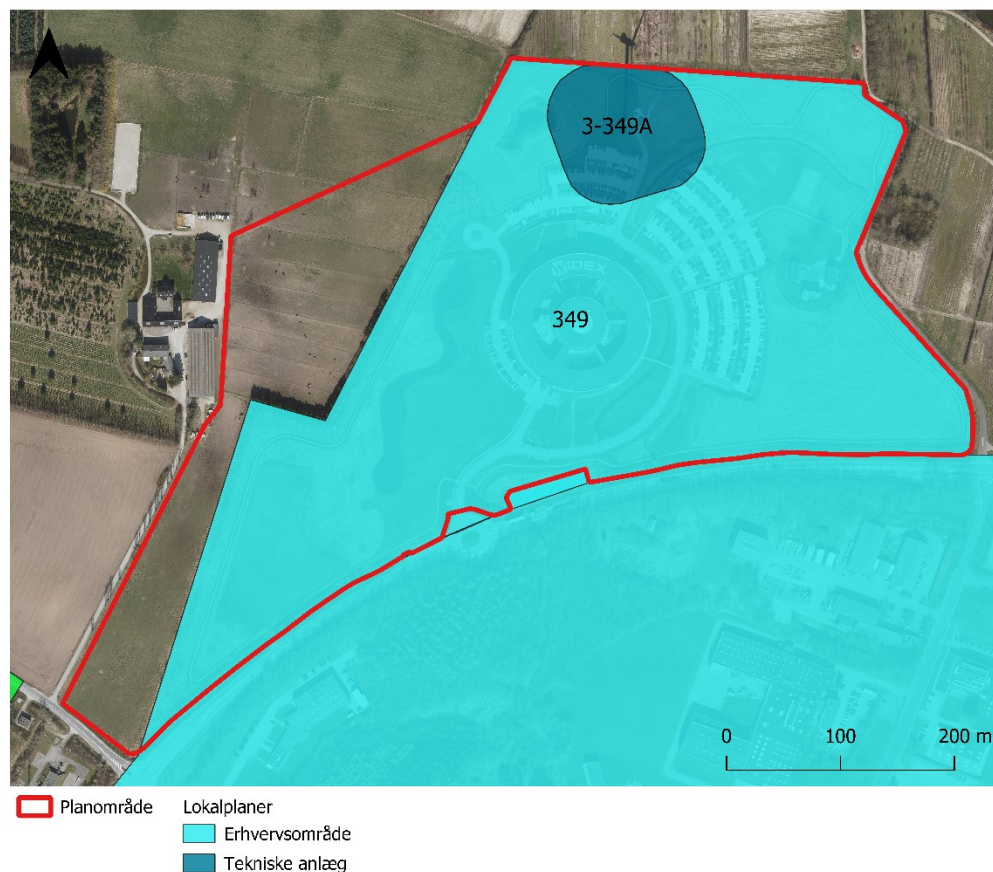
Figur 5-3: Byzone og byområde inden for det øvrige hovedstadsområde (Fingerplan 2019).

Planområdet er omfattet af kommuneplanrammerne LU.E.03 og LU.T.02, som vist på Figur 5-4. LU.E.03 udlægger området til erhvervsområde med specifik anvendelse til lettere industri, lager- og værkstedsvirksomhed, administration og offentlige virksomheder samt enkelte boliger i tilknytning til virksomhederne. Planområdet er udlagt til virksomheder i miljøklasse 1-5. Det fremgår ligeledes, at der ikke må etableres kontorvirksomheder med et større areal end 1.500 etagemeter. LU.T.02 omfatter en vindmølle, som er placeret i den nordlige del af planområdet, og udlægger arealet til tekniske anlæg med specifik anvendelse til vindmølle anlæg.



Figur 5-4: Kommuneplanrammer inden for planområdet.

En del af planområdet er omfattet af henholdsvis Lokalplan 349 og Lokalplan 3-349A, som vist på Figur 5-5. Lokalplan 349 – Vassingerød Nord udlægger området til erhvervs- og industrivirksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 5-7). Lokalplan 3-349A omfatter vindmøllen og udlægger områdets anvendelse til vindmølle med småbygninger til tekniske anlæg samt parkering, haveanlæg mm.



Figur 5-5: Lokalplaner inden for planområdet.

Den sydlige del af planområdet er beliggende inden for observationszonen omkring naturgastransmissionsledninger.

Inden for den 400 meter brede observationszone skal der ved fysisk planlægning for ændrede anvendelser af arealer og bygninger tages højde for beliggenheden af en del af det overordnede naturgastransmissionsnet.

5.4 Vand

Planområdet er placeret i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). I OSD-områder nedsiver regnvandet og danner grundvand, som har regional betydning for vandforsyninger, eller som kan få regional betydning i fremtiden. Spildevand, i form af regnvand fra tage, terræn, veje osv., kan være forurenende, og af Allerød Kommunes Spildevandsplan 2013 fremgår det, at afvandingen af regnvand skal være bæredygtig og multifunktionel. Med bæredygtig menes, at så meget regnvand som muligt ledes uden om kloaknettet og nedsives lokalt.

5.5 Luft og klimatiske forhold

Luftforurening kan have negative konsekvenser for sundhed, miljø og klima. Luftkvaliteten i Danmark er i dag relativt god, hvilket skyldes en langsigtet national og international indsats. Luftforureningen stammer bl.a. fra trafik, brændefyring, skibe, landbrug og partikelforurening.

Planområdet påvirkes i dag af luftforurening fra trafik på de omkringliggende veje. De nærmeste veje er Nymøllevej, Slangerupvej og Hillerød motorvejen. Den eksisterende luftforurening inden for planområdet fremgår af nedenstående Tabel 5-3.

	Årsmiddel af gadekoncentrationer i 2012 i $\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO ₂ (grænseværdi er 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	14,2
PM _{2,5} (grænseværdi er 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	10,2
PM ₁₀ (grænseværdi er 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	12,4

Tabel 5-3: Luftkvalitet ved WSA, DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi ved Århus Universitet, Luften på din vej, 2012.

Som det fremgår af tabellen, er grænseværdierne for miljøbelastende stoffer i luften overholdt i planområdet. Grænseværdierne for de enkelte miljøbelastende stoffer er angivet i parentes.

En del af planområdet er registreret som klimaindsatsområde i Allerød Kommunes Kommuneplan 2017. Klimaindsatsområder er områder, hvor det er vurderet, at der er størst behov for at tage hensyn til den fremtidige oversvømmelsesrisiko, og hvor klimatilpasning skal indgå i planlægningen. Byrådet har i Allerød Kommunes Planstrategi 2015 fastsat mål om, at kommunens borgere samt byggeri og anlæg gennem planlægningen skal sikres mod fremtidens voldsommere regnskyl.

Det fremgår af Allerød Kommunes Planstrategi 2019, at det er Byrådets mål at reducere CO₂-udledningen med 50 % frem mod 2025 set i forhold til 2010. I 2035 skal el- og varmforsyningen være CO₂-neutral og i 2050 skal hele kommunen være CO₂-neutral.

5.6 Materielle goder

Inden for planområdet findes der i dag én virksomhed, WSA, som er en international høreapparatsproducent. Virksomheden har ca. 11.000 medarbejdere på verdensplan, hvoraf ca. 1.100 er ansat på hovedkontoret i Lyngby.

Øst for planområdet findes en planteskole – Birkholm Planteskole. Planteskolen råder over et areal på over 65 ha. Mod nord og vest findes der spredt bebyggelse i form af boliger og erhverv, og mod sydvest findes flere grusgrave.

Planområdet grænser mod nord, øst og vest op til det åbne land med spredt bebyggelse i form af boliger og erhverv. Mod syd grænser planområdet op til et erhvervsområde, og mod sydvest findes et rekreativt areal, som blandt andet anvendes til grusgravning.

5.7 0-alternativet

0-alternativet udgøres af den situation, hvor Landsplandirektiv for areal til virksomhed i Allerød Kommune ikke vedtages, og de tiltag, som landsplandirektivet indeholder, ikke gennemføres.

Hvis landsplandirektivet ikke vedtages, vil bestemmelserne i Fingerplan 2019 vedrørende byvækst i det øvrige hovedstadsområde fortsat være gældende. De nuværende bestemmelser giver mulighed for byudvikling af lokal karakter, som forstås som byudvikling med erhverv, boliger og andre byfunktioner, som betjener et opland, der omfatter kommunen og nabokommuner, men ikke et regionalt opland svarende til større dele af hovedstadsområdet. Byudvikling skal begrundes i lokale behov.

WSA er en international virksomhed med kunder og medarbejdere i hele verden, og de betjener derfor et større opland end kommunen og nabokommuner. Udvidelse af virksomheden vil ikke kunne karakteriseres som byudvikling af lokal karakter, og en større udvidelse af virksomheden vil derfor ikke være muligt med 0-alternativet.

6 Miljøvurdering

I dette afsnit beskrives de sandsynlige væsentlige indvirkninger på de miljøforhold, som på grundlag af afgrænsningsrapporten er udvalgt som de relevante miljøfaktorer. Vurderingen af indvirkningen på de enkelte miljøfaktorer er gennemført på baggrund af generel viden om indvirkningerne af de retningslinjer, som forslaget til landsplandirektivet indeholder.

Vurdering af landsplandirektivets forenelighed med de kortlagte overordnede miljømålsætninger er beskrevet i afsnit 6.8. Vurdering af 0-alternativet er beskrevet i afsnit 6.7.

6.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Byudvikling af regional karakter, som muliggøres med landsplandirektivet, kan have en negativ miljømæssig påvirkning på dyre- og planteliv, hvis der etableres bebyggelse i nærheden af søerne, og hvis træer og buske i beplantningsbæltet fældes, da disse arealer kan være levesteder for beskyttede arter.

Konklusion: De aktiviteter, som landsplandirektivet muliggør, adskiller sig kun i mindre grad fra de nuværende muligheder for byudvikling, og der vurderes ikke at være en miljømæssig påvirkning på det aktuelle planniveau. Flora og fauna kan blive påvirket lokalt, men placering, omfang og udformning af bebyggelse kendes ikke på nuværende tidspunkt. Påvirkning på den biologiske mangfoldighed, flora og fauna bør vurderes nærmere i forbindelse med den fremtidige planproces.

6.2 Befolkningen og menneskers sundhed

6.2.1 Øget trafik

Landsplandirektivet muliggør byudvikling af regional karakter, hvilket kan påvirke befolkningen og menneskers sundhed som følge af øget trafik fra både tung trafik og personbiltrafik. Øget trafik medfører belastning af vejnettet, øget trængsel, luftforurening og støj. Landsplandirektivet er udarbejdet på baggrund af et ønske fra WSA om at udvide virksomhedens nuværende bygningsmasse og opjustere med flere medarbejdere. WSA forventer at udbygge virksomhedens faciliteter med 30-35 % over de næste 10 år, hvilket indebærer en stigning i medarbejderstaben på ca. 350 medarbejdere.

Det fremgår af mobilitetsanalysen, at en stigning på ca. 350 medarbejdere vil generere en mertrafik på ca. 500 bilture/dag, svarende til ca. + 250 indkørende biler/døgn og + 250 udkørende biler/døgn. Erfaringsmæssigt afvikles medarbejdertrafik nogenlunde jævnt over et tidsrum på ca. to timer. Det resulterer i, at trafikbelastningen på Nymøllevej stiger med ca. 12 % ift. i dag, svarende til ca. 1.100 bilture/time. Som tommelfingerregel har en 2-sporet vej en kapacitet på 1.500 biler/spidstime. Det vurderes, at den eksisterende restkapacitet er stor

nok til at kunne afvikle den forventede mertrafik, uden at der forventes at opstå trængselsudfordringer.

I Landsplandirektivet stilles der krav til, at den kommunale planlægning skal indeholde en redegørelse for, hvordan kommunen vil arbejde med supplerende virkemidler, som sikrer trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde.

Der er udarbejdet en mobilitetsanalyse med udgangspunkt i WSA's nuværende ønsker for udvidelse af faciliteterne. Heri er der lavet en vurdering af medarbejdernes transportvaner, som tager udgangspunkt i en transportvaneundersøgelse blandt medarbejderne i WSA, som blev udarbejdet i 2018. Undersøgelsen viser, at 79 % af medarbejderne hos WSA benytter bilen som transportmiddel til og fra arbejde, og ca. 20 % af medarbejderne anvender cykel, kollektiv transport eller en kombination heraf.

Byudviklingen muliggøres i et område, som ikke er beliggende stationsnært, hvilket har en afgørende indflydelse på valg af transportform. Ved stationsnær lokalisering er der flere, der benytter kollektiv transport frem for bil end ved ikke-stationsnær lokalisering. Da en stor del af medarbejderne i WSA benytter bilen som transportmiddel til og fra arbejde, og da virksomheden ikke er lokaliseret stationsnært, forventes det, at en stigning i medarbejderstaben også vil medføre en stigning i personbiltrafikken. Udvidelse af virksomhedens produktion kan samtidig medføre en stigning i den tunge trafik, når produkter skal transporteres til og fra virksomheden.

I mobilitetsanalysen er der lavet en undersøgelse af, hvilke løsninger der findes, som kan understøtte målet om en reduktion i bil-andelen blandt WSA's medarbejdere fra den nuværende 79 % til 68-70 %.

Løsningerne og deres potentiale for overflytning af bilister fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 6-1 Mobilitetsinitiativer i mobilitetsanalysen (NIRAS, 24. februar 2022)

Initiativ	Tiltag	Potentiale for overflytning/reduktion
Parkeringsnorm	<ul style="list-style-type: none"> Red. antal p-pladser pr. medarbejder 	Reduktion af bil-andel på 10-13%, svarende til ca. 50-65 bilister.
Højklassede cykelforhold	<ul style="list-style-type: none"> Højklasset cykelparkering + -faciliteter Cykelstifaciliteter 	Reduktion af bil-andelen på 3-4%-point, svarende til en overflytning på ca. 35 bilister til cyklister.
Til/frabringetransport til Allerød St.	<ul style="list-style-type: none"> Forbedret korrespondance bus/tog Stationscykler Evt. el-løbehjul 	Reduktion af bil-andelen på 2-4 %-point, svarende til en overflytning på 10-25 bilister til kollektiv transport.
Samkørsel	<ul style="list-style-type: none"> Red. antal p-pladser pr. medarbejder Samkørsels-app og -kampagner 	Reduktion af bil-andelen på 2-3 %-point, svarende til en overflytning af 10-20 bilister til passagerer.
Grøn delebilsordning	<ul style="list-style-type: none"> Investering i grønne delebiler Lade-infrastruktur 	Reduktion af bil-andelen på 0,5-1 %-point, svarende til overflytning af 0-5 bilister til delebiler.

Samlet set vurderes mobilitetsinitiativerne at resultere i en samlet overflytning af bilister på 15-20 %. Dette svarer således til, at bilandelen kan forventes at falde fra de nuværende ca. 79 % til 59-64 %.

Udover de nye initiativer, som er fremkommet i mobilitetsanalysen, har virksomheden allerede igangsat en række mobilitets tiltag. Disse tiltag omfatter blandt andet flere cykelparkeringspladser i kælderens med direkte adgang til bade- og omklædningsfaciliteter, aftale mellem WSA og Allerød Kommune om etablering af cykelinfrastruktur på Farremosen og justering af ankomst- og afgangstider mellem S-tog og bus på Allerød Station.

Krav i landsplandirektivet om en redegørelse for supplerende virkemidler, som sikrer trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde, kan sammen med initiativerne fra mobilitetsanalysen bidrage til, at flere vælger mere bæredygtige transportformer end bilen. Effekten af initiativerne kendes ikke på nuværende tidspunkt, men der er udarbejdet en estimering af, hvilke effekter de forskellige initiativer vil medføre jf. tabel 6-1.

Mobilitetsanalysens resultater bygger på WSA's nuværende ønsker for fremtidig udvidelse. Landsplandirektivet indeholder ikke rammer for, hvor meget der må bygges, og der kan derfor potentielt udvides i større omfang end de nuværende ønsker, hvilket derfor kan medføre mere trafik⁶.

Udvidelse af virksomheden kan medføre en stigning i tung trafik, som følge af en udvikling i produktionen. Planområdet er kommuneplanlagt til erhvervsformål og er beliggende imellem to større erhvervsområder, henholdsvis Vassingerød og Farremosen. Der er derfor allerede i dag tung trafik i området, som forventes at være stigende i takt med fuld udbygning af områderne.

⁶ "Mobilitetsanalyse" WSA Nymøllevej i Lyngby, NIRAS, 24. februar 2022.

Konklusion: Det forventes, at der vil være en påvirkning på vejnettet i form af øget trafik. En stigning på ca. 350 medarbejdere vil medføre en mertrafik på ca. 500 bilture/dag. Det resulterer i, at trafikbelastningen på Nymøllevej stiger med ca. 12 % ift. i dag, svarende til ca. 1.100 bilture/time. Som tommelfingerregel har en 2-sporet vej en kapacitet på 1.500 biler/spidstime. Det vurderes på baggrund af konklusioner i mobilitetsanalysen, at den eksisterende restkapacitet er stor nok til at kunne afvikle den forventede mertrafik, uden at der forventes at opstå trængselsudfordringer.

Landsplandirektivet fastsætter, at kommunen skal redegøre for, hvordan kommunen vil arbejde med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Samlet set vurderes mobilitetsinitiativerne at resultere i en samlet overflytning af bilister på 15-20 %. Dette svarer således til, at bilandelen kan forventes at falde fra de nuværende ca. 79 % til 59-64 %. Bilandelen ligger dermed under 74 % bil-andele, som ifølge transportvaneundersøgelser gør sig gældende, inden for det stationsnære kerneområde, og initiativerne vurderes derfor at medvirke til trafikale effekter svarende til det stationsnære kerneområde.

Der er ikke foretaget analyser af, hvordan en udvidelse af virksomheden vil påvirke den tunge trafik. Omfanget af tung trafik kendes ikke på nuværende tidspunkt og påvirkningen kan derfor først vurderes i forbindelse med den fremtidige lokalplanlægning for området.

6.2.2 Støj

Udvidelse af virksomhedens faciliteter, som muliggøres med landsplandirektivets vedtagelse, kan medføre øget støj som følge af øget trafik til og fra virksomheden.

Krav i landsplandirektivet om supplerende virkemidler, som sikrer trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde, kan sammen med initiativerne fra mobilitetsanalysen bidrage til, at flere vælger mere bæredygtige transportformer end bilen, hvilket kan være med til at nedsætte antallet af biler på vejene og dermed omfanget af støj.

Mobilitetsanalysens resultater bygger på WSA's nuværende ønsker for fremtidig udvidelse. Landsplandirektivet indeholder ikke rammer for, hvor meget der må bygges, og der kan derfor potentielt udvides i større omfang end de nuværende ønsker, hvilket derfor kan medføre mere trafik og dermed øget støj.

Konklusion: Det forventes, at der vil ske en stigning i personbiltrafik. Påvirkningen forventes ikke at være væsentlig, og der forventes derfor ikke at være en stigning i støj, som er så mærkbar, at den vurderes at være væsentlig. Omfanget af tung trafik kendes ikke på nuværende tidspunkt og støjpåvirkningen kan derfor først vurderes i forbindelse med den fremtidige lokalplanlægning for området.

6.3 Jordarealer og landskab

Jordarealer som ressource kan blive påvirket, hvis der sker ændringer i arealanvendelsen eller hvis ubebyggede arealer inddrages til bebyggelse. Landsplandirektivet fastholder den nuværende anvendelse til produktionserhverv, men muliggør byudvikling af regional karakter og dermed en udvidelse af virksomhedens bygningsmasse, som ikke ville være muligt uden landsplandirektivets vedtagelse. Mulighederne for at anvende området til erhverv og opføre ny bebyggelse findes allerede i det gældende plangrundlag, dog med en begrænsning på bebyggelsens funktion, som skal være lokal.

I forbindelse med efterfølgende lokalplanlægning kan der planlægges for bymæssig bebyggelse inden for den del af planområdet, som i dag er landzone ved at overføre arealet til byzone. Det betyder, at der er jordbrugsarealer, som fremover kan bebygges, og at arealerne ikke længere kan bruges til landbrugsdrift.

De nye muligheder adskiller sig kun i mindre grad fra de aktiviteter, som allerede er mulige inden for det gældende plangrundlag, i form af byudvikling af regional karakter frem for byudvikling af lokal karakter. Dette kan potentielt tiltrække en anden type virksomhed, men regulerer ikke placering, omfang og udformning af bebyggelsen.

Bebyggelse i den vestlige del af planområdet, som er beliggende i landzone og ikke er lokalplanlagt, kan medføre en visuel påvirkning på landskabet, da der muliggøres nye aktiviteter, og fordi området er beliggende i landzone på grænsen mellem by og land.

Den sydlige del af planområdet er beliggende inden for observationszonen omkring naturgastransmissionsledninger. Landsplandirektivet muliggør udvidelse af virksomhedens bygningsmasse, men indeholder ikke bestemmelser om placering og omfang af fremtidig bebyggelse. Den nuværende bebyggelse er beliggende uden for observationszonen. Det skal i forbindelse med kommune- og lokalplanlægningen for ny bebyggelse vurderes nærmere, om der er behov for en risikovurdering på baggrund af forventet personophold.

Konklusion: Der vil ikke ske væsentlige ændringer i arealanvendelsen, da den del af området, som i dag fremstår ubebygget allerede i den gældende planlægning, er planlagt til bebyggelse, da arealet er beliggende inden for byområdet i det øvrige hovedstadsområde og samtidig er kommuneplanlagt til erhvervsformål.

Da planområdet allerede er udlagt til byudvikling og erhvervsformål vurderes det, at de aktiviteter, som muliggøres med landsplandirektivet, ikke vil have en væsentlig påvirkning på landskabet. Placering, omfang og udformning af bebyggelse kendes ikke på nuværende tidspunkt, og bør derfor vurderes nærmere i forbindelse med den fremtidige kommune- og lokalplanproces.

6.4 Vand

Med landsplandirektivet muliggøres byudvikling af regional karakter. Etablering af bebyggelse med tilhørende vej- og parkeringsarealer medfører højere befæstelsesgrad, som kan have en påvirkning på afledningen af overfladevand.

De aktiviteter, som landsplandirektivet muliggør, adskiller sig kun i mindre grad fra de nuværende muligheder for byudvikling.

Konklusion: Da landsplandirektivet muliggør byudvikling af regional karakter på et areal, som allerede i dag er udlagt til byudvikling, forventes det ikke, at der vil være en væsentlig påvirkning på vand.

6.5 Luft og klimatiske forhold

Udvidelse af virksomhedens faciliteter, som muliggøres med landsplandirektivets vedtagelse, kan medføre øget luftforurening som følge af øget trafik til og fra virksomheden.

Krav i landsplandirektivet om supplerende virkemidler, som sikrer trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde, kan sammen med initiativerne fra mobilitetsanalysen bidrage til, at flere vælger mere bæredygtige transportformer end bilen, hvilket kan være med til at nedsætte antallet af biler på vejene og dermed andelen af luftforurening.

Samtidig har virksomheden allerede i dag installeret el-standere, som skal bidrage til større anvendelse af el-biler samt udvidet deres faciliteter, så det er mere attraktivt at benytte cyklen til og fra arbejde.

Etablering af ny bebyggelse kan have en påvirkning på klimaet både i forbindelse med opførelse af byggeriet og ved den efterfølgende drift af bygningerne.

De aktiviteter, som landsplandirektivet muliggør, adskiller sig kun i mindre grad fra de nuværende muligheder for byudvikling.

Konklusion: Det forventes, at der vil ske en stigning i personbiltrafik og tung trafik. Påvirkningen forventes ikke at være væsentlig, og der forventes derfor ikke at være en væsentlig stigning i luftforureningen.

Da landsplandirektivet muliggør byudvikling af regional karakter på et areal, som allerede i dag er udlagt til byudvikling, forventes det ikke, at der vil være en væsentlig påvirkning på klimaet.

6.6 Materielle goder

Med landsplandirektivet muliggøres en udvidelse af virksomheden WSA, og i den forbindelse forventes det, at der skabes nye arbejdspladser. Flere arbejdspladser kan potentielt have en positiv påvirkning på den sociale struktur og borgernes økonomiske muligheder. WSA er en international virksomhed med medarbejdere

og kunder i hele verden, og samtidig er medarbejderne højtuddannede inden for et specialiseret fagområde, og virksomheden forventes derfor at tiltrække medarbejdere fra et stort opland med regional og international udstrækning.

Nordøst for planområdet findes der et større areal, som anvendes som planteskole. Planteskolen er afhængig af solrige forhold til produktion af planter og kan blive påvirket af skygger fra bygninger, hvis disse opføres højt og tæt op ad arealet.

Konklusion: Det vurderes, at påvirkningen på materielle goder er positiv, men da de nye arbejdspladser og påvirkningen heraf på de materielle goder spredes over et bredt område og ikke kun har lokal betydning, vurderes det, at påvirkningen af de materielle goder er lav.

Landsplandirektivet muliggør byudvikling af regional karakter, men fastsætter ikke rammer for placering, omfang og udformning af den fremtidige bebyggelse. Bebyggelsens påvirkning på planteskolen kan derfor først vurderes nærmere i forbindelse med den fremtidige kommune- og lokalplanlægning.

6.7 Vurdering af 0-alternativet

Med 0-alternativet vil det være bestemmelserne i Fingerplan 2019 vedrørende byvækst i det øvrige hovedstadsområde, som er gældende. Det betyder, at WSA ikke vil kunne udvide deres virksomhed som ønsket og de ovenstående miljøpåvirkninger vil ikke finde sted.

Gennemførelse af 0-alternativet kan betyde, at WSA bliver nødsaget til at lukke deres virksomhed i Danmark og flytte til udlandet, for at muliggøre en udvidelse af deres virksomhed. Dette kan betyde tab af et stort antal arbejdspladser (1.100) i Danmark, hvilket kan have en væsentlig påvirkning på befolkningen og de materielle goder.

Med 0-alternativet vil der fortsat være mulighed for byudvikling inden for planområdet, dog af lokal karakter frem for regional karakter.

6.8 Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger

I Tabel 6-2 vurderes landsplandirektivets indvirkning på miljømålsætningerne. Vurderingen skal sikre, at de ændringer, der muliggøres med landsplandirektivet, ikke strider imod planer og målsætninger eller indsatsprogrammer i de pågældende planer.

Tabel 2-2 Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger.

Emne	Målsætninger	Vurdering
FN's 17 verdensmål	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="619 327 1027 465">> Verdensmål for bæredygtig udvikling, som er væsentlige i forhold til virksomhedsudvidelse i Allerød Kommune: <li data-bbox="675 510 959 539">> 3 Sundhed og trivsel <li data-bbox="675 909 995 969">> 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund <li data-bbox="675 1227 906 1256">> 15 Livet på land 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1059 510 1394 875">> I overensstemmelse – delmål om reduktion i dødsfald som følge af udsættelse for luftforurening forventes at kunne imødekommes med initiativer, der skal fremme trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. <li data-bbox="1059 920 1394 1211">> I overensstemmelse – delmål om adgang til bæredygtige transport-systemer imødekommes med initiativer og krav til sikring af trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde <li data-bbox="1059 1290 1394 1659">> Delmål om at begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet bør indtages i den fremtidige kommune- og lokalplan-proces, så tilstanden af de beskyttede naturtyper inden for planområdet ikke forringes.
Luft og klima	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="619 1704 1027 1843">> Målsætninger fremsat af Regeringen i klima- og luftudspillet 'Sammen om en grønnere fremtid' fra oktober 2018. <li data-bbox="619 1888 1027 2011">> Målsætning om 40 % reduktion af drivhusgasser i 2030 ift. 1990 vedtaget af det Europæiske Råd i 2014. 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1059 1704 1394 1951">> Delvist i overensstemmelse – flere biler på vejene og begrænset anvendelse af kollektiv trafik og dermed mere luftforurening, men samtidig stilles der krav til sikring

		af trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde.
Landsplanlægning	<ul style="list-style-type: none"> > Landsplanredegørelse 2019 'Vækst og udvikling gennem fysisk planlægning' Januar 2019: <ul style="list-style-type: none"> > Nye udviklingsmuligheder for produktionsvirksomheder > Nye udviklingsmuligheder i hovedstadsområdet 	<ul style="list-style-type: none"> > I overensstemmelse med Regeringens mål om, at produktionsvirksomheder sikres gode fremtidige produktions- og udviklingsmuligheder. > I overensstemmelse med målet om, at hovedstadsområdet skal have arealer og bygninger til fremtidens erhverv.

7 Overvågning

I henhold til miljøvurderingslovens § 12, stk. 4 i miljøvurderingsloven skal miljørapporten indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af de væsentlige indvirkninger på miljøet ved planens gennemførelse i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 14. Ved overvågningen skal det vurderes, om gennemførelse af landsplandirektivet medfører de forventede miljøpåvirkninger, som er beskrevet i miljørapporten.

Den gennemførte mobilitetsanalyse⁷ er lagt til grund for miljørapportens vurdering af påvirkningen af befolkningen og menneskers sundhed, i form af øget trafik. Som følge af den direkte sammenhæng mellem øget trafik og øget støj- og luftforurening, er vurderingen af disse miljøpåvirkninger også begrundet i mobilitetsanalysen.

Mobilitetsanalysen tager udgangspunkt i en stigning på 350 medarbejdere over de næste 10 år. Analysen viser, at der er en restkapacitet på det omkringliggende vejnet til at rumme denne stigning, og at det er muligt at arbejde med supplerende virkemidler, som vil sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde.

Miljøvurderingens konklusion er derfor, at der med en stigning på 350 medarbejdere, og hvis tiltagene i mobilitetsanalysen gennemføres, ikke vil være en væsentlig miljøpåvirkning af befolkningen og menneskers sundhed i form af øget trafik, øget støj og luftforurening.

Hvilke konkrete initiativer, der iværksættes, redegøres der først for i den efterfølgende planlægning, og det skal derfor overvåges, om den vurderede miljøpåvirkning af landsplandirektivet, for så vidt angår trafik, støj og luft, svarer til den miljøpåvirkning der vil være, hvis der gennemføres væsentligt anderledes tiltag, for at mindske bil-andelen.

Bolig- og Planstyrelsen vil derfor overvåge, om gennemførelse af landsplandirektivet medfører de forventede miljøpåvirkninger ved at vurdere, om medarbejderstigningen følger den forventede stigning, og om den kommunale redegørelse for, hvordan kommunen vil arbejde med supplerende virkemidler, indeholder initiativer, som svarer til det, der er lagt til grund for miljøvurderingen af trafik, støj og luft.

De øvrige tiltag, som muliggøres med landsplandirektivet vurderes ikke for sig selv at medføre væsentlig indvirkning på miljøet, og der er derfor ikke behov for særskilt overvågning af disse miljøforhold.

⁷ "Mobilitetsanalyse" WSA Nymøllevej i Lyngø, NIRAS, 24. februar 2022.