

MILJØVURDERING AF LANDSPLANDIREKTIV FOR AREALER TIL ERHVERV I TÅRNBY KOMMUNE OG DRA- GØR KOMMUNE INDENFOR STØJRE-STRIKTI- ONSOMRÅDET OMKRING KØBENHAVNS LUFTHAVN.

MILJØRAPPORT

Udarbejdet af: Bo Leth-Espensen
Kontrolleret af: Hans Ohrt
Godkendt af: Hans Ohrt
Dato: 2021-08-30
Version: 5
Projekt nr.: 1016438

MOE A/S

Buddingevej 272
DK-2860 Søborg
T: +45 4457 6000
CVR nr.: 64 04 56 28
www.moe.dk

Indholdsfortegnelse

0	Ikke-teknisk resumé	4
1	Indledning.....	6
2	Forslag til bekendtgørelse om landsplandirektiv	7
2.1	De to arealudlæg.....	7
2.2	Direktivets bestemmelser og retsvirkning	11
2.3	0-alternativet.....	13
3	Proces for miljøvurdering.....	14
4	Faglig metode for miljøvurdering	15
5	Miljøfaglige emner.	16
5.1	Biologisk mangfoldighed, flora og fauna, arealer og Bilag IV-arter.	16
5.2	Befolkningen og menneskers sundhed, rekreative forhold.....	17
5.3	Jord- og jordbund.....	19
5.4	Vand.....	20
5.5	Luft og klima	22
5.6	Materielle goder.	23
5.7	Landskab og visuelle forhold.	24
5.8	Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, arkitektonisk og arkæologisk arv.	26
5.9	Samlet vurdering	27
6	Referencer.....	29

0 Ikke-teknisk resumé

Denne miljøvurdering gælder det planlagte landsplandirektiv:

”LANDSPLANDIREKTIV FOR AREALER TIL ERHVERV I TÅRNBY KOMMUNE OG DRAGØR KOMMUNE INDENFOR STØJRESTRIKTIONSOMRÅDET OMKRING KØBENHAVNS LUFTHAVN”.

Direktivet vil åbne en ny mulighed for at Tårnby og Dragør kommuner kan udlægge arealer til erhverv i en række udpegede områder ved lufthavnen. Indtil nu er disse områder landzone. De er pålagt støjrestriktioner og kan ikke overføres til byzone. Med landsplandirektivet vil kommunerne fremover kunne overføre dem til byzone og lokalplanlægge for erhverv.

Det er dog en forudsætning, at disse udlæg ikke må begrænse lufthavnens drift eller dens fremtidige muligheder for udvidelser. De nuværende arealgrænser for støj fra lufthavnen vil ikke ændres, og kommende lokalplaner og erhvervsvirksomheder må indrettes herefter. Den kommunale planlægning og erhverv på stedet skal også opfylde al anden dansk lovgivning. F.eks. om kommuneplanlægning, hensyn til natur og miljø, og myndighedsbehandling af byggeri og anlæg.

Landsplandirektivet er i denne rapport vurderet efter Lov om miljøvurdering. Dvs., at der er udpeget en række emner og givet anvisninger på, hvordan de skal behandles.

Det udlagte areal i Tårnby Kommune ligger mellem Amager Landevej, Tømmerupvej, Englandsvej og lufthavnen. I dag er området overvejende landbrugsarealer, hvor jordparcellerne ligger på stribe mellem Tømmerupvej og Lufthavnen, adskilt af levende hegn. Ved Amager Landevej huser en mindre del af arealet allerede i dag forskellige mindre og mellemstore virksomheder og Københavns Køretekniske Anlæg. Desuden er der spredt bebyggelse langs Tømmerupvej.

Det udlagte areal i Dragør Kommune ligger mellem erhvervsområdet ved A.P. Møllers Allé, Ryvej og Ndr. Dragørvej. Dette område er i dag helt overvejende landbrugsarealer, med enkelte bebyggelser der delvist er i brug. På den modsatte side af Ryvej ligger lufthavnens arealer.

De to arealudlæg kan ses på figurene (*Figur 2-1* og *Figur 2-4*). De er på 33 og 17 hektar. Begge områder ligger i udkanten af byerne, Tårnby og Dragør, og begge områderne har lufthavnen som nabo til den anden side.

Mens områderne kan have forskellig betydning for den lokale historie mv. er der set ud fra et landsplans perspektiv tale om relativt almindelige landbrugsarealer, som findes tilsvarende mange andre steder i de to kommuner og i resten af landet. Der er ikke i områderne registreret særlige naturinteresser, kulturhistoriske interesser eller rekreative interesser, der ikke findes tilsvarende mange andre steder.

Med Landsplandirektivet vil arealerne kunne udvikles med erhvervsbyggerier, og områderne vil på den måde skifte karakter og indhold. Med hensyn til støj fra lufthavnen skal det i den videre planlægning sikres, at de kommende erhverv overholder støjkravene i Støjcirculæret, sådan at kommende medarbejdere i virksomhederne ikke udsættes for støj ud over disse grænser. Desuden skal det i den lokale planlægning sikres, at støj fra områdernes kommende virksomheder og trafik overholder støjcirculæret.

Den samlede vurdering af landsplandirektivet er, at det kan gennemføres, uden at væsentlige landsdækkende miljøinteresser tilsidesættes.

Vurderet ud fra det landsdækkende niveau er der heller ikke fundet anledning til at forvente at der opstår væsentlige miljøproblemer ved en kombination med andre udviklingsplaner (såkaldt ”kumulative effekter”). Der er heller ikke fundet behov for afværgeforanstaltninger.

Emnerne støj og landskab, men også de øvrige emner kræver fortsat en kommunal og lokal opmærksomhed og hensyn, men forventes at kunne løses fyldestgørende på lokalt niveau. Desuden vurderes det, at udlæg af erhverv på disse arealer i nogen grad vil træde i stedet for udlæg til erhverv andre steder. Vurderet på kommunalt niveau eller på landsplan kan dette bidrage til en mere hensigtsmæssig fordeling af erhvervsarealerne.

De emner, der er vurderet, er følgende:

- **Biologisk mangfoldighed, flora og fauna, arealer og Bilag IV-arter.** Der ventes en mindre, negativ påvirkning. Der vil ikke inddrages særlige naturarealer, og der reduceres ikke livsvilkår for bestande af særligt beskyttede dyr eller planter.
- **Befolkningen og menneskers sundhed, rekreative forhold.** Der ventes en ubetydelig eller mindre, negativ påvirkning. Det forventes at især støjforhold nærmere håndteres via den kommunale planlægning og forvaltning.
- **Jord- og jordbund.** Der ventes en ubetydelig virkning. På de udlagte arealer findes der kun et enkelt delareal med kendt jordforurening og den hidtidige landbrugsdrift indebærer ikke nogen særlig historisk forureningsrisiko.
- **Vand.** Der ventes en ubetydelig påvirkning af nationale/ regionale drikkevandsinteresser. De udpegede områder ligger på yderkanten af de to indvindingsområder for drikkevand for Tårnby og Dragør kommuner, men størstedelen af disse indvindingsområder har i forvejen bymæssig bebyggelse, erhverv og trafikfaciliteter.
- **Luft og klima.** Der ventes en ubetydelig virkning. Det er vurderet, at der ikke vil ske overskridelser af grænseværdier for luftkvalitet. Desuden vil kun en meget begrænset andel af de danske drivhusgasser kunne komme fra de nye erhverv.
- **Materielle goder.** De materielle goder er bl.a. nye og gamle bygninger og andre faciliteter for mennesker. Udlægget vil ikke fjerne disse i væsentligt omfang, men give mulighed for at skabe nye. Samlet en positiv virkning, som bl.a. kommunernes planer og administration kan sikre og forstærke.
- **Landskab og visuelle forhold.** Der ventes en beskeden, negativ virkning. Landbrugsarealerne vil blive til industrikvarterer, men selv om de har nogen lokal betydning, er de ikke væsentlige i en landsplansammenhæng, også pga. naboskabet med lufthavnen. Den videre planlægning kan man på forskellig vis tage hånd om de lokale forhold.
- **Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, arkitektonisk og arkæologisk arv.** Direktivet tilsidesætter ikke sådanne interesser. Lokalt bør dog inddrages hensyn til enkelte bygninger og strukturer, ligesom der skal foretages arkivalsk kontrol for arkæologiske fund i områderne.

1 Indledning

Denne rapport er en miljøvurdering af et planlagt landsplandirektiv, "LANDSPLANDIREKTIV FOR AREALER TIL ERHVERV I TÅRNBY KOMMUNE OG DRAGØR KOMMUNE INDENFOR STØJRESTRIKTIONSOMRÅDET OMKRING KØBENHAVNS LUFTHAVN".

Ultimo 2020 blev det politisk besluttet og meldt ud af Beskæftigelsesministeren, at regeringen vil igangsætte et arbejde med udarbejdelse af et landsplandirektiv for at give mulighed for erhvervsudvikling på to specifikke arealer i Tårnby og Dragør kommuner inden for det eksisterende støjrestriktionsområde omkring lufthavnen, hvor det i dag ikke er muligt at udlægge nye arealer til byzone.

Baggrunden for initiativet er, at Tårnby og Dragør kommuner er hårdt økonomisk pressede af den store arbejdsløshed, som COVID-19-krisen har medført, idet en stor del af kommunernes borgere ind til nu har arbejdet i Københavns Lufthavn i Kastrup. Nye erhvervsarealer vil give kommunerne mulighed for at tiltrække nye virksomheder og skabe flere arbejdspladser og flere skatteindtægter.

Ansvar for udarbejdelse af landsplandirektiver er i januar 2021 overgået til indenrigs- og boligministeren. Bolig- og Planstyrelsen har derfor udarbejdet et forslag til landsplandirektiv, der ophæver Fingerplanen og i Støjcirculæret for to arealer ved lufthavnen beliggende i hh. Tårnby Kommune og Dragør Kommune. De udvalgte arealer er afgrænset i samråd med Tårnby og Dragør kommuner. Arealudlæggene er præsenteret i afsnit 2.

Landsplandirektivet vil, hvis det vedtages, muliggøre, at der kan udlægges ny byzone inden for støjrestriktionsområdet omkring lufthavnen, hvilket i dag ikke er muligt jf. §16 i Støjcirculæret og §32 i Fingerplanen. Kommunerne skal for de konkrete arealer inden for støjrestriktionsområdet kunne planlægge for erhverv. Desuden ændres fingerbyens afgrænsning, så de konkrete arealer indlemmes i det ydre storbyområde.

Forslaget til landsplandirektiv er omfattet af § 8 stk. 1 i Lov om miljøvurdering (LBK nr. 973 af 25/06/2020) og skal derfor gennemgå en miljøvurdering efter lovens afsnit II.

Denne rapport redegør for de forventede miljøvirkninger af landsplandirektivet i overensstemmelse med lovens § 12 samt den afgrænsning af rapportens indhold, der er foretaget af Bolig- og Planstyrelsen efter høring af berørte myndigheder, jf. lovens § 32 stk. 1.

2 Forslag til bekendtgørelse om landsplandirektiv

Bolig- og Planstyrelsen har efter modtagelse og behandling af anmodningerne fra de to kommuner udarbejdet et forslag til landsplandirektiv, der muliggør overførsel til byzone til brug for erhverv inden for 2 nærmere afgrænsede arealer i hh. Tårnby og Dragør kommuner. /1/.

2.1 De to arealudlæg

I direktivet vil der ske to arealudlæg, i hhv. Tårnby Kommune og i Dragør Kommune.

Arealudlægget i Tårnby Kommune er et område på ca. 33 ha, beliggende nordvest for Lufthavnsområdet og afgrænset af Lufthavnen, Amager Landevej, Tømmerupvej samt Engelsdalsvej. Se Figur 2-1. Et "hjørneareal" mellem Engelsdalsvej og Tømmerupvej er ikke med i arealudlægget, ligesom to mindre matrikler i hjørnet mellem Amager Landevej og Tømmerupvej. Til gengæld er der medtaget et mindre areal øst for Amager Landevej med en eksisterende erhvervsvirksomhed (Amager Landevej 282).



Figur 2-1 Det udlagte areal i Tårnby Kommune. Ca. 33 ha, nordvest for lufthavnen (Kirstinehøj III).



Figur 2-2 Udsigt over Taarnby-udlægget fra grusvejen mod vest. I baggrunden lufthavnens brandstation.



Figur 2-3 Fra Taarnby-udlægget. Marker med hestefold. I baggrunden lidt bebyggelse ved Tømmerupvej.

Området er landzone og er i kommuneplanen en del af "landdistriktet omkring Tømmerupvej". På kommuneplanens retningslinjekort er det meste af området klassificeret som "Særligt værdifuldt landbrugsområde". Der er ikke identificeret særlige naturbeskyttelsesinteresser.

Størstedelen af området fremtræder som et fladt, opdyrket landskab med smalle, lige marklodder, grøfter og levende hegn, der adskiller en del af markerne. Dette beskrives i kommunepla-

nen som "særlige karaktertræk for Amagers landsbrugsflade". I den nordøstligste del af området, i vinklen mellem Tømmerupvej og Amager Landevej, findes der en række mindre og mellemstore virksomheder og Storkøbenhavns Køretekniske anlæg. Langs med Tømmerupvej findes desuden spredte bygninger med mindre virksomheder og beboelse.

Mod nordvest, på de modstående sider af Englandsvej og Tømmerupvej findes et tilsvarende landskab, med landbrug og spredte erhverv og beboelser. Mod øst ligger et byområde med mindre eller mellemstore erhvervsvirksomheder. Mod syd og sydøst grænser arealudlægget op til lufthavnens arealer. Der er ca. 100 meter mellem arealudlægget og den nærmeste taxi-bane for fly, og ca. 300 m til nærmeste start- og landingsbane.

Aktuelt henviser kommuneplanen til det gældende støjcirculære (Cirkulære nr. 56 om udbygningen af Københavns Lufthavn i Kastrup af 30. april 1997). Cirkulæret medfører, at der på arealer i landzonen principielt ikke må meddeles tilladelse til at opføre, indrette eller ændre anvendelse af bygninger eller ubebyggede arealer til støjfølsomme anvendelser.

Der er iflg. Danmarks Miljøportal ikke fredninger, eller beskyttelseslinjer efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven indenfor arealudlægget. I det køretekniske område findes et teknisk regnvandsbassin, der er omfattet af Naturbeskyttelseslovens §3.

Arealudlægget i Dragør Kommune, er ca. 17 ha, og ligger syd og sydøst for lufthavnens arealer. *Figur 2-4.* Mod vest og nord grænser arealet til Ryvej, der har lufthavnsarealer på den modstående side. Mod øst grænser det op til A.P. Møllers Allé og et mindre industrikvarter i tilknytning til alleen. Mod syd grænser det op til Ndr. Dragørvej, der på den modstående side har et villakvarter og et åbent landbrugsområde.



Figur 2-4: Det udlagte areal i Dragør Kommune. Ca. 17 ha syd for lufthavnen ved A.P. Møllers Allé.



Figur 2-5 Udsigt fra Ryvej over den sydlige del af Dragør-udlægget. Til højre lufthavnens hegn. I baggrunden til venstre anes erhvervsområdet ved A. P. Møllers Allé.

Området er landzone og i kommuneplanen klassificeret som "landbrugsområde" og mod sydøst: "byrand". Der er i øvrigt ikke af kommuneplanen identificeret særlige natur- eller kulturhistoriske interesser til området. I landbrugsområderne prioriterer Kommuneplanen en fortsat landbrugsdrift og gartneri. "Byranden" er overgangen mellem by og land, hvor mindre nyanlæg kan indpasses, så længe byranden fastholdes som en klar grænse mellem by og land. Området er i øvrigt i landzone kategori zone 2, hvorefter nye golfbaner, ride anlæg og andre arealkrævende friluftsanlæg, der kræver bygninger, iflg. kommuneplanen kan anlægges. I dag gælder dette dog ikke for de udlagte områder, pga. bestemmelserne i Støjcirculæret og Fingerplanen.

Det udlagte areal fremstår i dag som ét sammenhængende fladt, åbent landbrugsområde, ensartet, uden hegn eller beplantning og præget af naboskab til lufthavnen mod vest og nord og til de lave erhvervsbygninger mod øst. I områdets nordøstlige hjørne strækker en "tap" af ca. 200 * 200 meter sig mod nord, og midt på den østlige afgrænsning, strækker en anden "tap" af ca. 150 * 75 meter areal sig mod øst. De to "tapper" rummer nogle få bebyggelser med mindre virksomheder og noget beboelse.

Der er iflg. Danmarks Miljøportal ikke fredninger, eller beskyttelseslinjer efter naturbeskyttelsesloven eller museumsloven indenfor arealudlægget. Ved den sydlige afgrænsning ligger et mindre vådområde, formentlig en gammel råstofgrav, omgivet af træ- og buskagtig vegetation. Dette lille område er omfattet af Naturbeskyttelseslovens §3. I kommuneplanen er desuden vist enkelte arkæologiske interesser indenfor området.



Figur 2-6 Dragørområdet set fra Ndr. Dragørvej. Til højre erhvervsområdet ved A. P. Møllers Allé.

2.2 Direktivets bestemmelser og retsvirkning

Direktivet afgrænser arealudlæggene, der er beskrevet ovenfor, og giver mulighed for overførsel til byzone mhp. erhvervsformål, efter de regler der i øvrigt gælder i medfør af dansk lovgivning. Desuden er det et grundvilkår, at lufthavnens muligheder for fremtidige udvidelser ikke begrænses.

Den centrale bestemmelse herom er direktivets §3, der lyder som følger /1/:

”

§ 3. De i § 2 afgrænsede arealer må udlægges til byzone og må kun anvendes til erhverv og mindre tekniske anlæg til arealernes forsyning, som ikke begrænser lufthavnens drifts- og udviklingsmuligheder. Ved erhverv forstås f.eks. industri- og produktionserhverv, transport- og logistikvirksomheder og lagerfaciliteter.

Stk. 2. Stk. 1 ændrer i øvrigt ikke ved den arealmæssige afgrænsning af støjrestriktionsområder og støjzoner ved Københavns Lufthavn i Kastrup jf. kort T1 og T2 i ”bekendtgørelse nr. 312 af 28. marts 2019 om hovedstadsområdets planlægning” (Fingerplan 2019) og kortbilag 1, 2 og 3 i ”Cirkulære om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen” (Støjcirkulæret).

...

Ad § 3

Anvendelsen af arealet fastsættes til erhverv, som ikke begrænser lufthavnens drifts- og udviklingsmuligheder - f.eks. industri- og produktionserhverv, transport- og logistikvirksomheder og lagerfaciliteter. Desuden muliggøres etablering af mindre tekniske anlæg til arealernes forsyning. For at sikre lufthavnens drifts- og udviklingsmuligheder skal støjgrænser for fly ifm. start og landing overholdes, ligesom grænsevær-

dier for terminalstøj på arealerne skal overholdes. Dvs. at når kommunerne planlægger for erhverv på arealerne, så skal støjzonerne angivet på kort T2 i Fingerplan 2019 og på kortbilag 2 og 3 i Støjcirkulæret respekteres. Ved terminalstøj på over 70 dB på arealerne skal kommunerne via afskærmningsforanstaltninger sikre, at støjen på arealerne ikke overskrider grænsen på 70 dB, som er fastsat i Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj fra virksomheder nr. 5 fra 1984.

De arealmæssige afgrænsninger af støjzonerne og støjrestriktionsområderne omkring lufthavnen, som er fastlagt i Fingerplan 2019 og i Støjcirkulæret, vil fortsat være gældende for arealerne, selvom dette landsplandirektiv træder i stedet for Fingerplan 2019 og Støjcirkulæret for de to specifikke arealer.

Ved mindre tekniske anlæg til arealernes forsyning forstås anlæg som fx en energicentral, der kan forsyne arealerne med varme og køling.

”

Det bemærkes, at de udlagte områder med direktivets vedtagelse vil kunne anvendes til erhverv. Men også, at de udelukkende kan anvendes til erhverv, der IKKE begrænser lufthavnens nuværende aktiviteter og fremtidige udviklingsmuligheder, heller ikke i form af potentielle konflikter mellem lufthavnens støj og den planlagte erhvervsanvendelse.

Desuden bemærkes særligt, at med direktivets vedtagelse gælder Fingerplanen og Støjcirkulæret i øvrigt som hidtil. Der flyttes for eksempel ikke på de arealmæssige afgrænsninger af støjrestriktionsområderne der gælder for lufthavnen.

Dette indebærer, at nye lokalplaner skal respektere disse støjrestriktionsområder, og at kommende erhvervsbyggerier i området skal konstrueres, således at de gældende bestemmelser for støj og arbejdsmiljø overholdes, med de støjgrænser, der gælder for lufthavnen i dag.

Endelig gælder stadig al anden dansk lovgivning og administrationspraksis, der ikke påvirkes af direktivets vedtagelse. For eksempel gælder lovgivningens regler om udlæg af nyt areal til byzone, jf. bl.a. 11 a, særligt stk. 6 og stk. 7. Dvs., at de hensyn der skal afvejes i forbindelse med kommune- og lokalplanlægning, er uændrede. For støj gælder særligt, at hvis en placering indenfor arealudlægget vil kunne få støjforhold, der ikke opfylder Støjbekendtgørelsen /5/, må der tilvejebringes en teknisk løsning på dette, for at arealet kan udnyttes og de relevante myndighedstilladelser udstedes.

Desuden skal kommuner og andre aktører i forbindelse med den konkrete planlægning på relevant vis inddrage de love og regler, der sætter rammerne for den kommunale planlægning, og for f.eks. hensyn til eventuel forekomst af naturtyper beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, strandbeskyttelseslinje, skovbyggelinje, fredskov, fredninger, internationale beskyttelsesområder eller Bilag IV-arter efter de almindelige regler. Kommunens konkrete planforslag vil tillige skulle behandles efter almindelige regler om miljøvurdering af planer og programmer i henhold til lov om miljøvurdering.

I denne miljøvurdering vurderes selve landsplandirektivet, dvs. der anlægges en *national tilgang og målestok* for de vurderede miljømærker. I forbindelse med den kommende kommuneplanlægning og lokalplanlægning vil der bl.a. skulle foretages vurderinger af kommuneplantillæg og lokalplaner iflg. lov om miljøvurdering af planer og programmer /6/, ligesom der i forbindelse med udbygning og drift på arealerne skal opnås tilladelser og godkendelser efter anden lovgivning. F.eks. vurderes det, at de to § 3 områder, der findes på arealudlæggene ikke vil udgøre et nationalt miljøproblem. Uanset det, skal spørgsmål vedr. konkret påvirkning af dem altså vurderes og evt. myndighedsbehandles, i lyset af de konkrete planer, der forestår, i forbindelse af direktivet. Det er en grundlæggende præmis for vurdering af direktivet, at man i den efterfølgende konkrete planlægning inddrager også disse lokale hensyn.

Hvis Landsplandirektivet vedtages endeligt, forventes det at træde i kraft ultimo 2021.

Med Miljøstyrelsen, der er myndighed for lufthavnens miljøgodkendelse, er det afklaret, at de pågældende arealoverførsler med de anvendelsesbestemmelser, som fremgår af direktivets § 3, ikke vil indvirke på lufthavnens muligheder for at udnytte miljøgodkendelsen fuldt ud.

2.3 0-alternativet

I forbindelse med miljøvurderingen af forslaget til landsplandirektiv anvendes som eneste alternativ, at de udpegede områder i det maksimalt mulige omfang vil overgå til byzone med mulighed for erhverv.

De miljømæssige virkninger heraf sammenlignes med de miljømæssige virkninger af 0-alternativet, der er den situation, at ingen af disse områder overføres til byzone.

Der er ikke fremsat andre alternativer. Dvs., at der ikke - ud over det ovennævnte alternativ og 0-alternativet - inddrages ikke andre alternativer i denne miljøvurdering.

3 Proces for miljøvurdering

Denne rapport indgår i en samlet proces, der fremgår af Lov om miljøvurdering /14/.

Enkelt udtrykt består denne proces af de følgende trin, hvor de første fire er gennemført, og rapporten indgår i **trin nr. 4 og 5**.

1. Udarbejdelse af udkast til Afgrænsningsnotat for miljørapportens indhold
2. Høring af berørte myndigheder høres vedr. afgrænsningen af miljørapportens indhold
3. Udarbejdelse af endeligt afgrænsningsnotat på baggrund af udkastet og de indkomne høringssvar /3/.
- 4. Udarbejdelse af miljørapport på baggrund af afgrænsningsnotat.**
- 5. Offentlig høring af forslag til landsplandirektiv samt ledsagende miljørapport**
6. Ministeren udsteder en bekendtgørelse om det vedtagne landsplandirektiv. Samtidig offentliggøres den endelige miljøvurdering og en sammenfattende redegørelse, som beskriver, hvordan miljøvurderingen og indkomne høringssvar er taget i betragtning.

.

4 Faglig metode for miljøvurdering

Forslaget til landsplandirektiv er omfattet af Lov om miljøvurdering, § 8, mv.

Miljøvurderingen har til formål at belyse de miljømæssige konsekvenser af en overførsel af arealerne til byzone med erhverv. Derved vil den udgøre en del af beslutningsgrundlaget for indholdet af landsplandirektivet.

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

I medfør af lovens kapitel 4 og 5 har den daværende Erhvervsstyrelse (nu Bolig- og Planstyrelsen) udarbejdet et *afgrænsningsnotat*, der har været i høring hos berørte myndigheder /2/.

Det fremgår, at miljøvurderingen af landsplandirektivet skal foretages på et overordnet niveau, der ikke skal foregribe den kommunale planlægning og konkret miljøvurdering ved implementering af direktivet. **Miljøvurderingen af landsplandirektivet har således et overordnet nationalt fokus**, og skal først og fremmest sikre, at de nationale og internationale interesser er tilgodeset, såfremt direktivet udnyttes fuldt ud. Herunder vurderes, hvorvidt planen stemmer overens med de miljømålsætninger, som er fastlagt i forskellige handlingsplaner/strategier på nationalt niveau.

I sagens natur vil konsekvensvurderingen altså være afgrænset til vurderinger på et overordnet niveau, hvor den nærmere vurdering af de konkrete konsekvenser vil afhænge af den efterfølgende, mere detaljerede planlægning.

For miljøfaktorer, der er omfattet af miljøvurderingen, er den eksisterende viden om den aktuelle status beskrevet inden for et område, som potentielt vil kunne påvirkes af forslagets gennemførelse. Hvor det er relevant er inddraget gældende nationale planer og programmer som fastsætter de fremtidige rammer.

Herefter er foretaget en miljøfaglig vurdering af, hvorvidt og hvordan de aktuelle eller planlagte forhold potentielt kan blive påvirket af forslagets gennemførelse. De potentielle påvirkninger er kategoriseret efter følgende SKALA:

- **Positiv virkning:** Forslaget afstedkommer en sådan virkning for den pågældende miljøfaktor at der er tale om forbedrede forhold for dennes tilstand.
- **Neutral/ingen virkning eller ubetydelig negativ virkning:** Der forventes ikke at være nogen virkning på miljøet. Eller evt. at virkningerne må anses som så små, at der ikke skal tages højde for disse ved implementering af planen.
- **Mindre negativ virkning:** Virkningen vil kunne erkendes, men i en grad, hvor det ikke vurderes, at afværgende eller kompenserende foranstaltninger er nødvendige.
- **Moderat negativ virkning:** Virkningen vil være mærkbar i en grad, hvor afværgende eller kompenserende foranstaltninger bør overvejes.
- **Væsentlig negativ virkning:** Virkningen anses for så alvorlig, at man bør overveje at ændre planen eller sikre at der gennemføres afværgende foranstaltninger for at mindske virkningen.

5 Miljøfaglige emner.

I forlængelse af den generelle metode for miljøvurdering har Bolig- og Planstyrelsen i afgrænsningsnotatet /2/ udpeget de miljøfaglige emner, der skal vurderes (jf. Miljøvurderingslovens bilag 4 litra f /6/) samt den relevante tilgang til disse emner.

Afgrænsningsnotatet ligger til grund for den gennemgang, der følger nedenfor.

5.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna, arealer og Bilag IV-arter.

I dette delafsnit beskrives og vurderes de væsentligste miljøforhold indenfor disse emner

5.1.1 Problemstilling

Ved planer og anlægsprojekter vurderer man, hvorvidt der i eller omkring planområdet findes naturtyper eller bestande af planter eller dyr, der kan påvirkes negativt, evt. helt forsvinde ved planens gennemførelse.

For naturtyper er der særligt fokus på områder, der er udpeget i medfør af EU's habitatdirektiv /6/, men også naturarealer, der er omfattet af dansk lovgivning, jf. Naturbeskyttelsesloven m.fl. indgår i vurderingen.

For arter er der særligt fokus på arter, der er beskyttet i medfør af direktivet, enten fordi de indgår i udpegningsgrundlaget for et habitatområde, eller fordi de er omfattet af direktivets Bilag IV, der er en liste over de arter, hvis forekomst og mulighed for trivsel skal beskyttes strengt i hele Danmark og EU. Også arter omfattet af den danske Artsfredningsbekendtgørelse /4/ og andre arter kan indgå i disse vurderinger.

Endelig indgår i denne vurdering af landsplandirektivet en vurdering i forhold til regeringens nationale plan om biologisk mangfoldighed, jfr. natur- og biodiversitetspakken som Regeringen, Radikale Venstre, SF, Enhedslisten og Alternativet indgik aftale om i slutningen af 2020. /14/.

5.1.2 Status og sandsynlig udvikling i forhold til 0-alternativet.

Aktuelt henligger områderne som almindelig landbrugsjord, suppleret med spredt bebyggelse og nogle erhvervsgrunde, jf. afsnit 2.1. Der er ikke registreret særlige naturarealer eller arter. Der er foretaget besigtigelse af områderne i august 2021, der bekræfter bedømmelsen af, at området næppe huser arter eller naturtyper, der har en national eller international interesse.

Der foreligger ikke særlige registreringer af dyre- eller plantearter for de to vandhuller/vådbundsarealer.

Ved 0-alternativet forventes den aktuelle brug / forvaltning af arealerne videreført.

5.1.3 Sandsynlig udvikling ved fuld gennemførelse af Landsplandirektivet

Ved fuld gennemførelse af direktivet vil de nuværende landbrugsarealer helt eller næsten helt forsvinde til fordel for erhvervsbyggerier og evt. mellemliggende vej- og parkarealer, mv. afhængigt af den nærmere kommunale planlægning. Dvs. at flora og fauna knyttet til landbrugslandskabet begrænses, og evt. delvist erstattes af de arter, der er knyttet til sådanne udbyggede områder.

5.1.4 Vurdering af miljøpåvirkning

Det er vurderingen at direktivet på denne måde vil kunne få en **mindre negativ virkning**.

Som nævnt vil de eksisterende landbrugsarealer begrænses i udbredelse og naturindhold, men der er tale om forholdsvist almindelige landbrugsarealer, der på nationalt plan findes i stort omfang i Danmark. Udlæg af disse arealer kan principielt spare udlæg af andre tilsvarende landbrugsarealer andetsteds i de to kommuner eller i regionen.

I tilknytning til denne nationale vurdering kan det bemærkes, at der i den efterfølgende kommuneplanlægning mv. er mulighed for at kompensere for dele af de nævnte begrænsninger, enten i selve området via bebyggelsesprocenter eller i forbindelse med den flytning af erhvervsarealer indenfor kommunen, som direktivet også åbner for.

Det nærmeste Natura-2000 område er habitat- og fuglebeskyttelsesområdet *Vestamager og havområdet syd for*. Den nærmeste afstand, på tværs af Dragør by, er ca. 1 km. Arealudlægget vurderes ikke at ville påvirke naturtyper eller arter i dette Natura-2000 område, idet der ikke vurderes at være nogen udveksling af arter af planter eller dyr, ligesom de naturtyper, der findes i de to Natura-2000-områder ikke vurderes at kunne påvirkes af en forandring i udlægsarealernes anvendelse.

I forbindelse med den kommunale planlægning bør der undersøges for arter af flagermus, padder eller krybdyr. Alle arter af flagermus og en del padder og krybdyr er omfattet af Habitatdirektivets Bilag IV, og den kommende planlægning og drift af områderne skal tage hensyn til evt. forekomster. Flagermus vil kunne bruge de levende hegn og spredte bevoksninger ifm. fouragering, og der kan forekomme træer, der huser flagermus i hulrum. Evt. forekomst af padder eller krybdyr vil mest sandsynligt være knyttet til §3 områderne evt. til de gamle haver omkring bebyggelserne. Uanset det vurderes det, at der kan planlægges med behørig hensyn hertil.

5.1.5 Afværgeforanstaltninger. Evt. behov vurderes, tilligemed effekt, hvis foranstaltningerne gennemføres.

Ingen på nationalt niveau.

5.1.6 Evt. kumulative virkninger.

Direktivets arealudlæg vurderes ikke at kunne indgå i kumulative virkninger med andre planer.

5.1.7 Videngrundlag

Videngrundlaget er kommuneplanerne, opslag på Danmarks Miljøportal samt overordnet besigtigelse. Det vurderes tilstrækkeligt til ovenstående konklusioner.

5.1.8 Samlet vurdering

Jf. ovenfor (Afsnit 5.1.4) vurderes selve direktivet at kunne få en mindre, negativ virkning. På både nationalt og kommunalt plan kan arealerne desuden ses som udlagt i stedet for andre erhvervsarealer.

5.2 Befolkningen og menneskers sundhed, rekreative forhold

Arealernes overførsel til byzone kan indvirke på menneskers sundhed på flere måder. I dette delafsnit beskrives og vurderes forhold af betydning for disse.

5.2.1 Problemstillinger

Særlig interesse knytter sig til den eksponering med støj, som mennesker kan udsættes for, enten ved at områderne *modtager* støjpåvirkning fra lufthavnen, så at mennesker udsættes i løbet af arbejdsdagen, eller ved at arealerne med etablerede erhverv *udsender* støj til omgivende erhvervsområder og beboelser. Der tages udgangspunkt i Støjbekendtgørelsen af 2018 /5/

Endelig vil både erhverv og trafik være forbundet med en lokalt øget udledning af luftforurening, hvilket er særskilt behandlet i afsnit 5.5.

5.2.2 Status og sandsynlig udvikling i forhold til 0-alternativet.

Den nuværende anvendelse som landbrugsareal og en videreførelse af denne anvendelse frembyder ikke forandringer eller særlige problemer mht. støjpåvirkning, risici eller luft.

5.2.3 Sandsynlig udvikling ved fuld gennemførelse af Landsplandirektivet

Ved fuld udbygning af området med erhverv, vil der potentielt kunne ske en påvirkning med støj fra lufthavnen til arbejdspladser mv. på de udlagte arealer. Potentielt kan desuden støjudsendelse fra virksomhederne og trafik til og fra disse påvirke omgivelserne.

Det vil ske indenfor den ramme, at naboskabet til de nye erhvervsområder ikke må kunne udvirke begrænsninger af lufthavnens udvidelsesmuligheder. Hverken den aktuelle miljøgodkendelse eller fremtidige miljøgodkendelser for lufthavnens anlæg og drift må kunne påvirkes af de kommende erhvervs tilstedeværelse.

For støj fremgår den grundlæggende retstilstand af Bekendtgørelse 1596/2018 om kortlægning af ekstern støj og støjhandlingsplaner. /5/, samt det gældende Cirkulære, 56/1997 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen /6/. Lufthavnens aktuelle vilkår fremgår af Miljøstyrelsens miljøgodkendelse for lufthavnen af 17. juni 2014, der blev endeligt fastlagt af Natur- og Miljøklagenævnet den 29. april 2015. Disse er videre udmøntet i Støjhandlingsplan 2018 for Københavns Lufthavn, Kastrup /14/. I lufthavnens masterplan anføres det, at videre udvikling skal ske indenfor disse rammer for støj /12/.

Generelt kan det desuden bemærkes, at direktivets arealudlæg åbner mulighed for, at kommunerne over de kommende år via planlægningen, mv. får mulighed for at udvirke flytning af erhverv indenfor kommunen eller udefra til områderne, hvorved andre arealer, hvor der ikke er de samme støjproblemer kan frigøres fra erhverv og anvendes til beboelser, institutioner og anden mere støjfølsom anvendelse. Derved kan udlægget bidrage til en mere hensigtsmæssig fordeling af arealanvendelsen.

5.2.4 Vurdering af miljøpåvirkning

Ovenstående udviklinger vurderes som mindre til moderate påvirkninger. De er af lokal karakter, og det vurderes, at de vil kunne håndteres via den lokale regulering i den kommunale planlægning og forvaltning.

I denne vurdering er følgende lagt til grund, at lufthavnen skal holde sig indenfor de rammer, der anvises af godkendelsen, og de virksomheder, der etableres og drives i området skal udformes, således at gældende bestemmelser om støjpåvirkning af medarbejdere, mv. overholdes. Også i fremover vil lufthavnen kunne påregne at skulle overholde de nuværende støjgrænser, der ikke ændres med direktivet.

Det vurderes, at bygninger, mv. kan sikres en sådan acceptabel støjbelastning af medarbejdere mv. og at den lokale regulering kan sikre dette. Ligeledes vil lokal regulering kunne sikre, at der ikke fra kommende virksomheder sker overskridelse af rammerne for Støjreguleringsvejledningen.

Samlet vurderes det derfor, at direktivets indvirkning på støjbelastningen af mennesker og deres sundhed er en ubetydelig eller en mindre negativ virkning, idet støjen vil kunne erkendes men ikke i en grad, der kræver afværgende eller kompenserende foranstaltninger, ud over den lokale håndtering.

Støj til og fra områderne vil som nævnt skulle reguleres indenfor ovennævnte rammer, via den lokale planlægning og forvaltning, f.eks. i form af bygningstekniske krav, mv., hvilket vurderes

at kunne få fyldestgørende effekt. Der vurderes derfor ikke at være behov for afværgeforanstaltninger på regionalt eller nationalt niveau.

5.2.5 Evt. kumulative virkninger

Den planlagte udvidelse af lufthavnen, som endnu ikke er konkretiseret i planlægningen, vurderes ikke at ville forrykke ovenstående billede.

5.2.6 Videngrundlag

Det vurderes at det eksisterende videngrundlag er tilstrækkeligt til ovenstående vurderinger, herunder, at der på lokalt niveau kan gennemføres de nødvendige foranstaltninger til begrænsning af støjvirkninger til og fra området.

5.2.7 Samlet vurdering

Samlet vurderes Landsplandirektivet at kunne få en ubetydelig eller mindre, negativ virkning på menneskers sundhed, en virkning, der via lokal regulering kan håndteres tilfredsstillende. I den samlede vurdering indgår også, at direktivets arealudlæg i et omfang vil erstatte andre erhvervsudlæg i kommunerne og i regionen.

5.3 Jord- og jordbund

De miljømæssige problemstillinger, som det planlagte landsplandirektiv potentielt kan forårsage på jordbund, omfatter arealinddragelse, forurening af jord og ændring i grundvandsforhold.

5.3.1 Problemstilling

Man vurderer særligt på eventuel forekomst og forstyrrelse af forurenede jordpartier, der i tilknytning til anlægsarbejde der kan udløse forureninger, som kan spredes til luft, vand eller andre jordpartier. Desuden vurderer man et kommende potentiale for forurening af jorden fra de indbragte erhvervs håndtering af lagre, affald, vandforsyning og spildevand, jf. også afsnit 5.4. I disse vurderinger indgår grundvandsforhold.

5.3.2 Status og sandsynlig udvikling i forhold til 0-alternativet

I 0-alternativet forventes der ikke at ske væsentlige ændringer i den nuværende landbrugsmæssige arealanvendelse. Bortset fra Matr. 3k, Tømmerup By, Tårnby, der allerede er anvendt til mellemstore og mindre erhvervsvirksomheder, er der i dag ikke registreret jordforureninger på videnniveau 1 eller videnniveau 2. Dette ventes derfor at forblive uforandret i forhold til i dag.

5.3.3 Sandsynlig udvikling ved fuld gennemførelse af Landsplandirektivet

Ved fuld udnyttelse af direktivets muligheder vil store dele af områderne overgå til erhverv, og der vil på store dele af arealerne ske udgravning til fundering af bygninger, veje, parkeringsarealer, mv. Desuden anlægges vandforsyning og kloaknet til sanitet og spildevand fra erhverv, ligesom der vil ske nedsivning / bortledning af regnvand på store dele af arealerne. Endelig vil der i forbindelse med virksomheder ske oplagring af materialer og affald.

5.3.4 Vurdering af miljøpåvirkning

På landsplan vurderes arealudlæggene at få en ubetydelig virkning mht. jordbundsforhold, jordforurening mv.

Der lægges her vægt på, at arealudlægget er yderst begrænset i forhold til landets arealer med landzone og landbrugsjord. Der er desuden ikke særlige jordforureninger i området, og den videre planlægning af jordhåndtering og påvirkning af jorden er strengt reguleret via lovgivningen og en myndighedernes forvaltning.

5.3.5 Afværgeforanstaltninger. Evt. behov vurderes, tilligemed effekt, hvis foranstaltningerne gennemføres

Ingen på nationalt plan. Som omtalt vil håndtering af jord, affald, lager, mv. reguleres på lokalt plan.

5.3.6 Evt. kumulative virkninger

Ingen.

5.3.7 Videngrundlag

Videngrundlaget vurderes tilstrækkeligt til ovenstående konklusioner.

5.3.8 Samlet vurdering af emnet

Samlet, på landsplan vurderes direktivets virkning i forhold til jord og jordforurening at være **ubetydelig**. Ved iværksættelsen af selve direktivet er der ikke behov for at tage højde for disse. Der vil dog ske en regulering i forbindelse med kommunernes planlægning og myndighedsbehandling af kommende projekter på de udlagte arealer.

5.4 Vand

I dette delafsnit beskrives og vurderes på nationalt niveau direktivets mulige virkninger for overfladevand og grundvand, herunder evt. *virkninger på områdets forsynings- og afledningsforhold*.

5.4.1 Problemstillinger

Problemstillingen vedr. overfladevand er vurdering af muligheden for evt. forsvinding eller forurening af hele eller dele af eksisterende vandløb, søer eller damme, der kan påvirke opnåelsen af nationale målsætninger for ferskvand.

For grundvandet er problemstillingen, på nationalt plan, hvorvidt direktivet kan give anledning til væsentlige grundvandsændringer, herunder særligt til forurening eller anden kompromittering af drikkevandsudvindingen. På det nationale plan ses der på, hvorvidt direktivet kan tænkes at påvirke opnåelse af målsætninger fremsat i de statslige vandområdeplaner efter vandrammedirektivet eller målsætninger i ny bekendtgørelse efter vandforsyningsloven om den fysiske planlægningsinddragelse af grundvandsbeskyttelsen.

5.4.2 Status og sandsynlig udvikling i forhold til 0-alternativet.

Mht. overfladevand er der et afvandingsbassin i det køretekniske område, der ligger indenfor arealudlægget i Tårnby. Desuden er der et mindre vandhul / vådt område ved den sydlige grænse af arealudlægget i Dragør, ud til Nordre Dragør Vej. Desuden finder man grøfter langs de anlagte veje, mv. Ingen af disse vurderes af national værdi, og der er ikke fundet andre særlige overfladevandsinteresser i de udlagte områder. /7/, /11/.

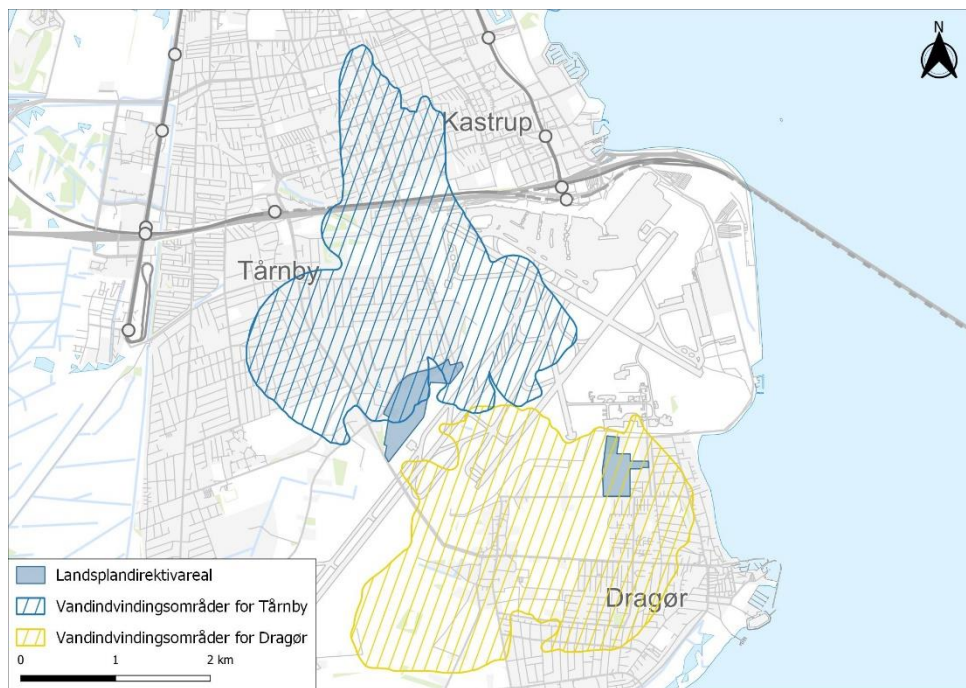
Mht. grundvand og drikkevand er forholdene som følger, se også kortet nedenfor:

Arealudlægget i Tårnby er delvist omfattet af den yderste del af indvindingsområde Tårnby Vandværk, (anlægsid: 106648), hvor der årligt hentes 7-800.000 m³ grundvand. Den del af direktivets arealudlæg, der omfattes af indvindingsområdet er allerede i dag stort set i brug

som erhvervsområde. Indvindingsområdet ligger i øvrigt for størstedelens vedkommende under byområder i Kastrup og Tårnby.

Arealudlægget i Dragør Kommune er helt omfattet af Dragør Vand A/S (anlægssid nr. 106250), hvor det årligt hentes 2-300.000 m³ grundvand. Dette indvindingsopland omfatter desuden byerne Dragør og St. Magleby samt store arealer tilhørende lufthavnen.

De to udvindingsområder ses på figuren nedenfor.



Figur 5-1 Vandindvindingsområder for Tårnby (blå) og Dragør (gul) forsyning. Arealudlæg markeret. /6/

5.4.3 Sandsynlig udvikling ved fuld gennemførelse af Landsplandirektivet

Ved fuld udnyttelse af direktivets muligheder vil arealudlæggene kunne udvikles med erhverv, trafikfaciliteter mv.

5.4.4 Vurdering af miljøpåvirkning

Det vurderes de imødesete udbygninger af områderne kan have en potentiel, lokal, mindre negativ indvirkning på vand, men vil ikke påvirke nationale interesser eller målsætninger. Den samlede potentielle indvirkning på vand vurderes derfor at være **ubetydelig**.

Der lægges her vægt på, at der ikke er væsentlige overflade-recipienter i området eller nedstrøms herfor. For grundvand og drikkevandsforsyning lægges der vægt på, at de nævnte indvindingsområder allerede i vidt omfang er udbyggede med bymæssig bebyggelse, erhverv og trafikfaciliteter. Det vurderes derfor, at man gennem lokal planlægning overholdelse af gældende lovgivning og forvaltningspraksis kan sikre at krav til vandindvinding, udledning af spildevand og virksomheders drift skal overholdes, således at man sikrer fremtidige grundvandsforhold og en korrekt forvaltning af de to damme.

5.4.5 Afværgeforanstaltninger. Evt. behov vurderes, tilligemed effekt, hvis foranstaltningerne gennemføres

Med lokal opfølgning vurderes der ikke at være behov for afværgeforanstaltninger på landsplan.

5.4.6 Evt. kumulative virkninger

Der ventes ikke indvirkning på grundvand eller overfladevand og dermed ingen kumulative virkninger.

5.4.7 Videngrundlag

Vurderes fyldestgørende for ovenstående konklusioner.

5.4.8 Samlet vurdering af emnet

Selve landsplandirektivet vurderes at få **ubetydelig virkning** på opnåelse af målsætninger fremsat i de statslige vandområdeplaner efter vandrammedirektivet eller målsætninger i ny bekendtgørelse efter vandforsyningsloven om den fysiske planlægningsinddragelse af grundvandsbeskyttelsen.

5.5 Luft og klima

I dette delafsnit beskrives og vurderes på nationalt niveau direktivets eventuelle virkning på luftkvalitet og klimaforhold.

5.5.1 Problemstillinger

I forhold til luftkvalitet er problemstillingen, hvorvidt direktivet giver anledning til at forvente en forøgelse af luftforurening i et omfang, der kan udvirke skader på menneskers helbred eller på naturen. I Danmark stammer luftforureningen blandt andet fra erhverv, trafik og husholdninger. Luftforureningsstoffer omfatter NO_x, SO_x, NH₃, flygtige kulbrinter, dioxin og partikler. Luftforureningen er generelt faldet gennem de sidste 10 år. Luftforurening er især et problem i byerne pga. den lokale vejtrafik, men også pågår der en gradvis forbedring af luftkvaliteten.

I forhold til klima kan overførsel af arealerne til byzone medføre en mere intensiv udnyttelse af området og et større energiforbrug, hvilket potentielt kan medføre øget klimabelastning fra disse områder. Der bør dog også ses på, at der "spares" arealudlæg andetsteds og dermed belastninger fra andre områder, både fra erhverv, og fra trafik, hvilket har betydning for vurdering af landsplandirektivet på nationalt niveau, herunder i forhold til regeringens mål for energi, luft og klima.

5.5.2 Status og sandsynlig udvikling i forhold til 0-alternativet

Aktuelt er der ikke særlige problemer med luftforurening eller klimabelastning fra den ekstensive landbrugsdrift mv., som arealerne anvendes til. For 0-alternativet ventes dette uforandret i fremtiden.

5.5.3 Sandsynlig udvikling ved fuld gennemførelse af Landsplandirektivet

De to arealudlæg giver mulighed for byudvikling og erhverv. Alle former for energiproduktion med fossile brændsler giver anledning til luftforurening, der påvirker luftkvaliteten, og udledning af drivhusgasser, der påvirker det globale klima. Omvendt giver ny udvikling i områderne også en mulighed for energibesparelser og opførelse af f.eks. solcelleanlæg, hvilket sammen med den nationale bæredygtige elektrificering kan bidrage til at fortrænge fossile brændsler til produktion og transport.

Luftforurening er hovedsageligt et problem i byer, pga. den lokale vejtrafik med biler, busser, varebiler og lastbiler, der udsender sundhedsskadelige udstødningsgasser i lav højde. For at mindske luftforurening fra vejtrafikken stilles i dag stigende miljøkrav til nye køretøjers forbrændingsmotorer, og der sker overgang til elbiler. Der er desuden etableret miljøzoner i landets fem største byer.

Udledning af drivhusgasser påvirker det globale klima. Drivhusgasudledning fra bygninger og fra transport bidrager i dag væsentligt til det nationale klimaregnskab. Danmark har et mål om at reducere drivhusgasudledningen med 70 % inden 2030 og at blive et klimaneutralt samfund inden 2050. Klimamålsætningerne skal bl.a. nås ved grøn omstilling af transportsektoren og energisektoren, hvor fossile brændsler gradvist udfases.

5.5.4 Vurdering af miljøpåvirkning

Landsplandirektivets potentielle indvirkning på både luftkvalitet og klima vurderes at være **ubetydelig**, da der i de udlagte områder ikke vurderes kunne ske overskridelser af grænseværdierne for luftkvalitet, og da den samlede effekt luftforurening og udledning af drivhusgasser ikke vil bidrage væsentligt til de samlede udledninger i Danmark.

Udlæggene en ubetydelig andel af det bebyggede areal i Danmark, og af arealudlæg der i øvrigt sker til erhverv landet over, hvorfor den samlede effekt af øget energiforbrug og udledninger alene derfor vil være uden væsentlig betydning for den samlede indsats i Danmark for luftkvalitet og klima. På nationalt niveau må man også tage i betragtning, at arealudlæggene ved Luft-havnen i et omfang træder i stedet for andre arealudlæg til erhverv. Hertil kommer, at den grønne omstilling må ventes fortsat at reducere mængderne af udledt luftforurening og af drivhusgasser.

5.5.5 Afværgeforanstaltninger. Evt. behov vurderes, tilligemed effekt, hvis foranstaltningerne gennemføres

På nationalt plan ingen fornødne. I lokalplanlægningen og myndighedsforvaltningen vil der, også lokalt kunne ske en hensigtsmæssig regulering.

5.5.6 Evt. kumulative virkninger

På nationalt plan ingen væsentlige.

5.5.7 Videngrundlag

Videngrundlaget vurderes fyldestgørende for ovennævnte konklusioner.

5.5.8 Samlet vurdering af emnet

Landsplandirektivets potentielle indvirkning på både luftkvalitet og klima vurderes at være **ubetydelig**, idet der næppe vil ske lokale overskridelser af grænseværdier, og idet udledninger fra de udlagte arealer kun kan tegne sig for en meget begrænset del af de danske udledninger af drivhusgasser. Udledningen af drivhusgasser formindskes i sig selv i disse år, hvilket nyanlæg efter moderne teknikker og principper kan understøtte.

5.6 Materielle goder.

I dette delafsnit beskrives og vurderes den samlede virkning af landsplandirektivet på nationalt niveau herunder både negative positive virkninger af den nye planstatus for arealerne.

5.6.1 Problemstilling

Materielle goder ses her som: fysiske naturlige eller menneskeskabte elementer, der bidrager til menneskers livskvalitet og/eller til samfundsmæssige forhold.

Traditionelt ser man bredt på landarealer, bygninger og øvrig infrastruktur, der bidrager med rekreative landskabelige værdier, kulturhistoriske værdier af bygninger og fortidsminder, samt muligheder for erhverv, herunder turisme. Problemstillingen er altså, hvorvidt og evt. hvor meget landsplandirektivet samlet påvirker disse forhold, positivt eller negativt.

5.6.2 Status og sandsynlig udvikling i forhold til 0-alternativet.

Hidtil er de udlagte arealer anvendt som ekstensivt drevne landbrugsarealer. Med undtagelse af de særlige delarealer med mellemstore virksomheder og tekniske anlæg, og enkelte landbobeboelser er de friholdt for bebyggelser og andre særlige materielle goder.

Der er en række mindre hestefolde, men i øvrigt anvendes områderne pga. nærheden til lufthavnens start- og landingsbaner ikke i væsentligt omfang til rekreativt brug. Der er ikke i kommuneplanerne registreret særlige kulturværdier eller andre særlige værdier, der skal varetages via planernes retningslinjer.

I 0-alternativet ventes dette fremover ikke at kunne ændres væsentligt.

5.6.3 Sandsynlig udvikling ved fuld gennemførelse af Landsplandirektivet

Udlægget af arealerne til byzone med erhverv giver kommunerne mulighed for at udbygge arealerne. Det kan forbedre vækst og andre muligheder for virksomheder, boliger, transport, og således gavne lokale samfundsmæssige forhold. På kommuneplanniveau åbner arealudlæggene mulighed for, at erhverv i højere grad kan flyttes fra roligere områder til arealudlægget, hvorved de roligere områder frigøres i et omfang.

Alt andet lige vil udlægget på denne måde bidrage til forøgelse af de materielle værdier, indenfor selve områderne, men desuden på kommunalt plan.

5.6.4 Vurdering af miljøpåvirkning

Landsplandirektivets potentielle virkning på materielle goder vurderes derfor samlet set at være **positiv**, da det vil medføre en tilvækst i materielle værdier, som vil gavne erhverv og lokalsamfund i tilknytning til disse.

5.6.5 Afværgeforanstaltninger

I forbindelse med direktivet findes der ikke behov for afværgeforanstaltninger på nationalt niveau. Som omtalt vil direktivet åbne muligheder for en positiv udvikling af materielle goder.

5.6.6 Evt. kumulative virkninger

På nationalt niveau vurderes der ikke at være nogen betydende kumulative virkninger. Lokalt og regionalt vil direktivets udlæg kunne bidrage positivt til kommunernes og nabokommunernes udvikling.

5.6.7 Videngrundlag

Videngrundlaget vurderes fyldestgørende for ovenstående konklusioner.

5.6.8 Samlet vurdering af emnet

Samlet set vurderes landsplandirektivets potentielle virkning på materielle goder at være **positiv**. Kommunal og lokal planlægning og administration kan ventes at sikre og forstærke denne virkning.

5.7 Landskab og visuelle forhold.

Her beskrives den samlede virkning af landsplandirektivet på nationalt niveau.

5.7.1 Problemstilling

I vurderingen af planers virkninger på landskab og visuelle forhold ser man på planens potentielle indvirkning på landskabelige værdier, bymiljøer og oplevelsen af landskabet indenfor de berørte arealer og set fra andre arealer i tilknytning til dem.

Generelt ses der på den umiddelbare oplevelsesværdi, forstået som det æstetiske landskab, landskabets kulturværdi, dets rekreative værdi og dets geologiske værdi. Hertil kan der lægges en særlig vægt på muligheden for at færdes i landskabet, og om planen kan udvirke hindring eller barriere for offentlighedens adgang til naturen og landskabet.

5.7.2 Status og sandsynlig udvikling i forhold til 0-alternativet.

Som omtalt i afsnit 5.6.2 er de udlagte arealer anvendt som landbrugsarealer, der bortset fra den nordøstlige ende af Tårnby-udlægget, samt enkelte beboelser langs Tømmerupvej er friholdt for bebyggelser. Pga. nærheden til lufthavnens start- og landingsbaner, anvendes de ikke rekreativt i væsentligt omfang. Der er således ikke gennemgående markveje eller stier og arealerne er generelt private områder hvortil der ikke er offentlig adgang. Til gengæld har udsigten over det åbne landskab fra Tømmerupvej i Tårnby, fra Ryvej i Dragør, samt fra andre veje og ejendomme en lokal værdi for beboere i de omkringliggende kvarterer og kommunerne. Denne udsigt er dog også præget af lufthavnens tekniske anlæg. Se fotos på figuren, nedenfor.



Figur 5-2 Udsigt over landbrugsområderne fra Tømmerupvej. Fra besigtigelsen 2021.

I 0-alternativet antages den ekstensive landbrugsdrift at fortsætte, og de landskabelige kvaliteter er dermed i princippet uforandrede.

5.7.3 Sandsynlig udvikling ved fuld gennemførelse af Landsplandirektivet

Udbygningen med erhvervsbyggerier ventes at kunne omforme landskabet til industrikvarterer og dermed begrænse de landskabelige oplevelser for lokale og forbipasserende.

5.7.4 Vurdering af miljøpåvirkning

Miljøpåvirkningen ved fuld anvendelse af direktivets muligheder vurderes at være **en mindre, negativ virkning**. Virkningen vil kunne erkendes, men i en grad, hvor det ikke vurderes, at afværgende eller kompenserende foranstaltninger på landsplan er nødvendige.

Der er her lagt til grund, at der generelt ikke er tale om værdifulde landskaber i æstetisk eller rekreativ mv. forstand, idet der er tale om forholdsvist almindeligt forekommende landbrugsarealer, delvist med teknisk anvendelse i Tårnby og med spredt beboelse. Arealerne har desuden naboskab med industriområder og med lufthavnen. Det må vurderes, at tilsvarende arealer andre steder i landet, hvor fingerplan og støjcirculære ikke har sat begrænsninger for by- og erhvervsudvikling, ofte vil være i søgelyset, ved inddragelse af landzone til erhvervsmæssig byudvikling.

5.7.5 Afværgeforanstaltninger. Evt. behov vurderes, tilligemed effekt, hvis foranstaltningerne gennemføres

Der vurderes ikke at være behov på nationalt niveau. I den kommunale og lokale planlægning og forvaltning af lovgivningen kan der sættes rammer, der kan indpasse de kommende erhverv i omgivelserne på hensigtsmæssig vis.

5.7.6 Evt. kumulative virkninger

Som anvist ovenfor er arealerne præget, akustisk og visuelt af naboskabet til lufthavnen og til andre erhvervsområder, hvilket bl.a. er lagt til grund for de ovenstående konklusioner.

5.7.7 Videngrundlag

Videngrundlaget er uddraget af lufthavnens og kommunernes planlægning, suppleret med besigtigelse af området. Det vurderes fyldestgørende for konklusionerne ovenfor.

5.7.8 Samlet vurdering af emnet

Samlet vurderes direktivet i forhold til landskabet at medføre **en mindre, negativ virkning**. Virkningen vil kunne erkendes, men være af mindre betydning, også pga. naboskabet til lufthavnen og tilstødende industriområder. Der er ikke anledning til nationale afværgeforanstaltninger, og det påregnes at den videre planlægning vil forholde sig til de lokale forhold. Kommuneplaner og lokalplaner vil også skulle vurderes i efter reglerne om miljøvurdering af planer og programmer.

5.8 Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, arkitektonisk og arkæologisk arv.

Overførsel af arealer til byzone kan potentielt få betydning for bevaring af eksisterende kulturarv. Dette vurderes på nationalt niveau i dette delafsnit.

5.8.1 Problemstilling

I vurdering af planers og projekters mulighed for påvirkning af kulturarv, vurderer man hvilke kulturarvsværdier, der findes i planområdet og omgivelserne, og i hvilket omfang disse kan forsvinde eller kompromitteres, herunder lægges der også vægt på mulighederne for at opleve kulturarven. Der vurderes mht. den arkitektoniske og arkæologiske kulturarv, bl.a. kirker, mindesmærker historiske landsbyer og andre menneskeskabte værdier.

Der ses her på den nationale kulturarv – mens mere lokale forhold afklares i lyset af senere planlægning og forvaltning.

5.8.2 Status og sandsynlig udvikling i forhold til 0-alternativet.

Aktuel status er at områderne rummer almindeligt landbrugslandskab.

I Tårnbys Kommuneplan indgår arealudlægget delvist i Tømmerupområdet udlagt som kulturmiljø. Kulturmiljøet er knyttet til den gamle Tømmerup landsby, vejforløbet, udkik over det åbne landskab med dets inddeling af læhegn, en række bevaringsværdige bygninger, heraf en enkelt på sydsiden af vejen, indenfor arealudlægget. I kommuneplanen bemærkes dog, "at landsbyerne i Tårnby Kommune, omend vigtige for den lokale kulturhistoriske selvforståelse, set som en del af hovedstadens kulturarv og bosætningsmønster blot er af generel kulturhistorisk interesse." I kommuneplanens klassificering af de åbne arealer er arealudlægget ikke omfattet af karakteren "særligt værdifulde landbrugsområder".

I Dragørs kommuneplan indgår arealudlægget ikke i nogen særlig arealklassifikation. Man kan dog læse, at der er sket arkæologiske fund i området.

Det lægges derfor til grund, at områderne ikke rummer særlige kulturhistoriske værdier som fordrer særlig opmærksomhed i vurderingen af selve landsplandirektivet eller i den videre planlægning. Dette udelukker ikke, at der i den konkrete videre planlægning skal ske inddragelse af disse hensyn. Bl.a. må man forud for byudvikling og byggerier sikre en arkivalssk kontrol for arkæologiske fund.

5.8.3 Sandsynlig udvikling ved fuld gennemførelse af Landsplandirektivet

Landbrugsland mv. overgår til industrikvarterer.

5.8.4 Vurdering af miljøpåvirkning

Miljøpåvirkningen ventes at være **ubetydelig**, idet det blandt andet lægges til grund, at arealerne ikke i den gennemførte kommuneplanlægning er tillagt særlige værdier, heller ikke på kommunalt niveau.

5.8.5 Afværgeforanstaltninger. Evt. behov vurderes, tilligemed effekt, hvis foranstaltningerne gennemføres

Ingen nødvendige på landsplan for selve direktivet.

5.8.6 Evt. kumulative virkninger

Ingen nationale.

5.8.7 Videngrundlag

Videngrundlaget udgøres af Kommuneplaner og besigtigelse. Dette vurderes generelt fyldestgørende for de nærværende konklusioner. I videre planlægning og forvaltning på kommunalt niveau bør der desuden ske en arkivmæssig kontrol ved det lokale museum mhp. identifikation og håndtering af evt. arkæologiske fund, mv.

5.8.8 Samlet vurdering af emnet

Samlet vurderes landsplanen at få **ubetydelig eller mindre indvirkning** på kulturhistoriske værdier.

5.9 Samlet vurdering

Den samlede vurdering af landsplandirektivet er, at landsplandirektivet kan gennemføres, uden at væsentlige miljøinteresser tilsidesættes.

Der er *ikke* fundet anledning til at forvente kumulative effekter på nationalt niveau. Og heller *ikke* fundet grundlag for at anbefale nationale afværgeforanstaltninger. Dette udelukker ikke, at de nærmere vurderinger på kommunalt og lokalt niveau kan finde anledninger til særlige, lokale påbud og foranstaltninger.

Særlig opmærksomhed er tillagt retstilstanden og de praktiske og administrative muligheder for at sikre lufthavnens udviklingsmuligheder, særligt i relation til støjbelastningen.

Vurderingerne i forhold til de enkelte miljø-emner er resumeret, herunder. I landsplanperspektiv kan det desuden generelt betænkes, at udlæg på de pågældende arealer vil træde i stedet for arealudlæg til erhverv andre steder, enten i de to kommuner eller i regionen. I landsplanperspektiv vil der derved kunne blive en noget *mindre effekt*, end hvis man isoleret vurderer på de lokale forhold.

Biologisk mangfoldighed, flora og fauna, arealer og Bilag IV-arter.

En mindre, negativ påvirkning. Idet der ikke vil inddrages særlige naturarealer, og idet der ikke reduceres vilkår for bestande af fredede dyr eller planter.

Befolkningen og menneskers sundhed, rekreative forhold.

Ubetydelig til mindre, negative påvirkninger, der skal nærmere håndteres via den kommunale planlægning og forvaltning. Idet lufthavnen skal sikres aktuelle og kommende rammer for støj, uafhængigt af erhvervsvirksomhedernes tilstedeværelse.

Jord- og jordbund.

På landsplan vurderes arealudlæggene at få en ubetydelig virkning mht. arealbeslaglæggelse, jordbundsforhold, jordforurening mv. Idet arealinddragelsen begrænset i forhold til landets arealer med landzone og landbrugsjord, der er ikke særlige jordforureninger i området, og den videre planlægning af jordhåndtering og påvirkning af jorden er strengt reguleret via lovgivningen og en myndighedernes forvaltning.

Vand.

Ubetydelig påvirkning af nationale/ regionale drikkevandsinteresser. Evt. mindre lokale virkninger, der kan håndteres på kommunalt niveau. Idet der ikke er væsentlige overflade-recipienter i området eller nedstrøms herfor. Området ligger perifært i to indvindingsområder for grundvand, der begge allerede i vidt omfang er udbyggede med bymæssig bebyggelse, erhverv og trafikfaciliteter.

Luft og klima.

Potentielle indvirkning på både luftkvalitet og klima vurderes at være **ubetydelig**. Idet det må vurderes, at der ikke vil ske overskridelser af grænseværdier for luftkvalitet, og idet udledninger fra de udlagte arealer vil tegne sig for en meget begrænset del af de danske udledninger, der i sig selv mindskes i disse år. Endelig erstatter udledninger fra området andre udledninger fra andre erhvervsområder.

Materielle goder.

Samlet set ingen eller en positiv virkning på materielle goder. Idet der ikke fjernes eller nedrives eksisterende materielle goder men åbnes mulighed for at skabe nye goder. Kommunal og lokal planlægning og administration ventes at kunne sikre og forstærke denne virkning.

Landskab og visuelle forhold.

Samlet kan direktivet medføre **en mindre, negativ virkning**. Idet der ikke er tale om (nationalt) værdifulde landskaber, og idet der allerede er naboskab med lufthavnen og andre erhvervsområder. Derfor ikke anledning til nationale afværgeforanstaltninger, men den videre planlægning må på forskellig vis forholde sig til de lokale forhold.

Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, arkitektonisk og arkæologisk arv.

Samlet set tilsidesætter direktivet ikke nationale bevaringsinteresser. Lokalt bør der inddrages hensyn til enkelte bygninger og strukturer, ligesom der skal foretages arkivalsk kontrol for arkæologiske fund mv.

6

Referencer

- /1/ Forslag til Landsplandirektiv for specifikke arealer indenfor støjrestriktionsområdet omkring Københavns Lufthavn i Kastrup. 2021. Bolig- og Planstyrelsen.
- /2/ Erhvervsstyrelsen. Notat om Tårnby og Dragør kommunes ønsker til byudvikling. 2021-12-11
- /3/ Afgrænsningsnotat for Miljøvurdering af Landsplandirektiv 2021. Bolig- og Planstyrelsen.
- /4/ BEK 257/2021. Artsfredningsbekendtgørelsen. Bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt. <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/257>
- /5/ BEK 1596/2018 om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2018/1596>
- /6/ CIR 56/1997 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen. <https://www.retsinformation.dk/eli/mt/1997/56>
- /7/ Danmarks arealinformation. <https://arealinformation.miljoeportal.dk/html5/index.html?viewer=distribution>
- /8/ Dragør Kommune. Indmelding til Fingerplanrevisionens spor 2 med ønske om at muliggøre erhvervsområdet ved Lufthavnen Syd. 2021-03-11.
- /9/ Dragør Kommune. Kommuneplan <https://www.dragoer.dk/vores-kommune/by-planlaegning/kommuneplaner/>
- /10/ EU's Habitatdirektiv og tilhørende lovgivning. [https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/lovgivning/LBK_973/2020_Lov_om_miljovurdering_af_planer_og_programmer_og_af_konkrete_projekter_\(VVM\).](https://mst.dk/natur-vand/natur/natura-2000/lovgivning/LBK_973/2020_Lov_om_miljovurdering_af_planer_og_programmer_og_af_konkrete_projekter_(VVM).) "Miljøvurderingsloven. <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/973>
- /11/ Jupiter-opslag for vandindvinding: <https://data.geus.dk/JupiterWWW/anlaeg.jsp?anlaegid=106648>
<https://data.geus.dk/JupiterWWW/anlaeg.jsp?anlaegid=106250>
- /12/ Københavns Lufthavn CPH Masterplan. Overordnet disponering af lufthavnens areal. Myndighedsrapport https://www.cph.dk/4aecdb/globalassets/8.-om-cph/corporate-responsibility/cr-strategi/masterplan_myndighedsrapport.pdf
- /13/ LBK 1157 af 01/07/2020 Lov om Planlægning. <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/1157>
- /14/ LBK nr. 973/2020. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/973>
- /15/ Miljøstyrelsen 2018. Støjhandlingsplan 2018 for Københavns Lufthavn, Kastrup. <https://mst.dk/media/167361/20181024-cph-stoejhandlingsplan-2018.pdf>
- /16/ Miljøstyrelsen. 2014 Miljøgodkendelse for lufthavnen. 17. juni 2014, endeligt fastlagt af Natur- og Miljøklagenævnet den 29. april 2015. <https://www.cph.dk/493f15/globalassets/8.-om-cph/stoj-trafik-og-miljo/rapporter/miljogodkendelse-for-stoj---kobenhavns-lufthavn-29-04-2015.pdf>
- /17/ Regeringens plan for biodiversitet. <https://mim.dk/nyheder/2020/dec/ny-natur-og-biodiversitetspakke-klar-historisk-loeft-til-dansk-natur/>
- /18/ Miljøstyrelsen 1984. Vejledning nr. 5. om ekstern støj fra virksomheder nr. 5 fra 1984. <https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/1984/87-503-5287-4/pdf/87-503-5287-4.pdf>
- /19/ Tårnby Kommune. Indmelding til Fingerplanrevisionens spor 2 med ønske om at muliggøre erhvervsområdet Kirstinehøj III. 2021-03-02.
- /20/ Tårnby Kommune. Kommuneplan 2016-2026. <https://www.taarnby.dk/media/y5ofl3bb/kommuneplan-2014-2026.pdf>
- /21/ Tårnby Kommune, Lokalplan 56 Landdistriktet omkring Tømmerupvej. 1985. https://dokument.plandata.dk/20_1039915_1515002613838.pdf