

Miljøvurdering af Kommuneplan 21 - sammenfattende redegørelse

NOTAT

3. november 2021

Indhold

1. Indledning	1
2. Integration af miljøhensyn i kommuneplanen	1
3. Høringssvar	5
4. Alternativer	7
5. Overvågning	8

Sagsbehandler
ariis**Sagsnr.**
01.00.05-P15-1-21

1. Indledning

Forslag til Kommuneplan 21 er omfattet af krav om miljøvurdering, jf. miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, nr. 1. Der er derfor udarbejdet en miljøvurderingsrapport i forbindelse med udarbejdelse af planen.

Kommuneplan 21 og den tilhørende miljøvurdering har været i offentlig høring fra 1. juli til 9. september 2021.

Ifølge miljøvurderingslovens § 13, stk. 2, skal der i forbindelse med den endeligt vedtagne kommuneplan udarbejdes en sammenfattende redegørelse, som:

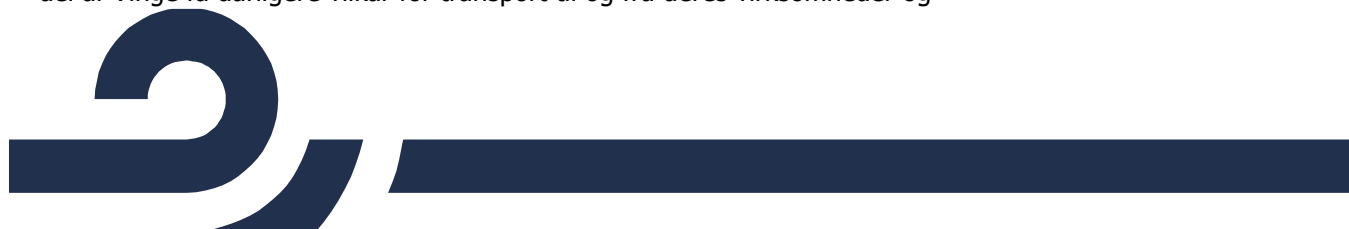
- beskriver hvordan miljøhensyn er integreret i kommuneplanen,
- hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- hvorfor den godkendte eller vedtagne kommuneplan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet, og
- hvordan myndigheden vil overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af kommuneplanen.

2. Integration af miljøhensyn i Kommuneplan 21

Miljøvurderingen er udarbejdet med henblik på at dokumentere inddragelse af miljøhensyn i kommuneplanen. Miljøhensyn har været inddraget allerede i forbindelse med udarbejdelsen af planen, hvor der er gennemført vurderinger af planændringernes miljømæssige påvirkning. Det fremgår af miljøvurderingen af Kommuneplanen, at miljøhensyn er integreret i planens væsentligste elementer på følgende måde, som er uddybet yderligere i miljøvurderingsrapporten:

Reservation til nye veje

Det indgår i den statslige vejplanlægning, at Frederikssundsvej ombygges til motorvej og at den eksisterende direkte vejadgang fra Strandvangen til Frederikssundsvej i den forbindelse sløjfes. Uden en hensigtsmæssig adgang til det overordnede vejnet fra Strandvangen vil virksomheder i erhvervsområderne ved Pedersholm og i den nordlige del af Vinge få dårligere vilkår for transport til og fra deres virksomheder og



virksomhedernes transport vil belaste mange boliger i den sydlige del af Frederikssund med lastbiltrafik. En række mulige vejløsninger er i den forbindelse overvejet. En løsning, hvor Strandvangen bøjes mod nord til det fremtidige tilslutningsanlæg ved Ågade og der etableres både nord- og sydvendte ramper er vurderet som den mest hensigtsmæssige løsning ud fra en bred miljøvurdering.

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

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

Stationsnærhed

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

Hidtidige udpegninger til stationsnære områder, som nu kan udpeges til stationsnære kerneområder, udpeges som sådanne. Endvidere udpeges en del af Kalvøen omkring og bagved lystbådehavnen, hvor strandbeskyttelseslinjen er ophævet, og hvor det er besluttet at opføre et maritimt center som stationsnært kerneområde. I Vinge udpeges endelig et mindre område mellem Okavangovej og Dalvejen som nyt stationsnært kerneområde. Udpegning af yderligere stationsnære kerneområder i Frederikssund og Vinge vil bidrage til en byudvikling i hovedstadsområdet, hvor trafikbehovet minimeres og hvor den nødvendige trafik i videst muligt omfang kan være kollektiv trafik og hvor der fremmes en udbygning på eksisterende byarealer, således at byspredning modvirkes. Udbygningen med et maritimt center på Kalvøen understøtter Fingerplanens mål om, at besøgsintensive byfunktioner placeres i eksisterende byområder og tæt på S-togsstationer.

Skovrejsning

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

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

to mindre områder til skovrejsning. Det vurderes ikke at udpegning af disse to områder giver anledning til væsentlige miljømæssige indvirkninger. Endelig ændres udpegninger fra skovrejsning neutral og ønsket til uønsket ved nogle mindre arealer til nordvendte ramper på Ågadetilslutningen. Heller ikke disse ændringer vurderes at give anledning til væsentlige miljømæssige indvirkninger.

Reservation af arealer til produktionsvirksomheder og udpegning af konsekvensområder

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

Udpegningen af konsekvensområder omkring Kyndbyværket og Danish Agro omfatter arealer i landzone. I disse områder er der i forvejen væsentlige begrænsninger på arealudnyttelsen, så konsekvensområderne giver ikke nye bindinger af væsentlig betydning.

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

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

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

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

Cykelstier

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

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

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

De planlagte cykelstier og forbedrede stikrydsninger vil give en forbedret tilgængelighed for bløde trafikanter i mange dele af kommunen. De bløde trafikanter får forbedret adgang til uddannelse, arbejde og service og samtidig er cykling både sundt og miljømæssigt fordelagtigt i relation til forbruget af fossil energi og mindre støj mv. Flere af stierne fører ud til overordnede veje i kommunen, hvor de giver forbedret adgang til busnettet, således at cykeltrafik i kombination med den kollektive trafik kan give borgerne en bedre mobilitet. Stierne vil samtidig give en bedre tilgængelighed til mange landskaber og naturområder og

dermed forbedre borgernes rekreative muligheder og oplevelsen af, at man bor i attraktive omgivelser. Mulighederne for rekreative oplevelser er også vigtige for turister og turisterhvervene og de planlagte cykelstier og forbedrede krydsninger styrker dermed også kommunens udvikling erhvervsmæssigt. Da mange af de planlagte cykelstier ligger i landområderne styrkes dermed også disses udviklingsmuligheder.

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

Solceller

Frederikssund Kommune Klimastrategi 2019 indeholder to overordnede visioner:

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

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

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

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

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

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

Planens betydning for internationale naturbeskyttelsesområder

Kommuneplanlægningen er sket i overensstemmelse med beskyttelseshensyn og bestemmelser for de internationale naturbeskyttelsesområder. Planen indebærer således ikke påvirkninger af de internationale naturbeskyttelsesområder. Planen er en overordnet plan, som i vidt omfang skal følges op af nærmere planlægning senere. Ved den nærmere planlægning skal der, som det fremgår af miljøvurderingen, igen være opmærksomhed på hensynet til de internationale naturbeskyttelsesområder.

Planens betydning for yngle- og rasteområder for bilag IV-arter.

Det vurderes, at kommuneplan 2021-2033 ikke vil have negativ indvirkning på yngle- og rasteområder for bilag IV-arter. Planen er en overordnet plan, som i vidt omfang skal følges op af nærmere planlægning senere. Det gælder generelt, at tiltag til beskyttelse af bilag IV-arter ikke kan fastlægges uden hensyntagen til naturens dynamik og at undersøgelser af bilag IV-arter skal være aktuelle, når et projekt detailplanlægges og realiseres. Nærmere vurderinger og hensyntagen til yngle- og rasteområder for bilag IV-arter skal således igen foretages i forbindelse med den nærmere planlægning.

3. Høringssvar

Der er indkommet 44 høringssvar til kommuneplanen og desuden 1 forsinket høringssvar. Derudover har der været en række statslige bemærkninger til kommuneplanen, som er drøftet med statslige repræsentanter. Drøftelserne har resulteret i et aftalenotat, som beskriver en række ændringer i kommuneplanen.

En af de aftalte ændringer er, at kommunens redegørelse for planens påvirkning på internationale naturbeskyttelsesområder skal fremgå eksplicit af miljøvurderingen. Som det fremgår i afsnittet "Planens betydning for internationale naturbeskyttelsesområder" ovenfor er forholdet til de internationale naturbeskyttelsesområder vurderet i forbindelse med Kommuneplan 21 og vurderingen fremgår eksplicit af nærværende sammenfattende redegørelse.

Et høringssvar rummer en række bemærkninger til miljøvurderingen, som er behandlet nedenfor.

Det vurderes ikke, at Frederikssundsvej er overbelastet, og vurderer at trafikken vil kunne afvikles uden problemer ved etablering af rundkørsler og lyskryds i Frederikssund og Stenløse og en kort tunnel i Stenløse i kombination med øget brug af S-toget og supercykelstien.

Der kan være forskellige synspunkter på, hvor store forsinkelser man skønner rimelige før man vurderer, at en vej er overbelastet. Endvidere er anlæg af en motorvej et projekt, der tager mange år at anlægge. Der bør derfor ikke ventes med løsninger til trafikken er brudt helt sammen. Det skal bemærkes, at miljøvurderingen af Kommuneplan 21 ikke omhandler Frederikssundmotorvejen men kun den kommunale vejstruktur, der skal forbinde de kommunale veje til motorvejens tilslutningsanlæg.

Det bemærkes, at det i miljøvurderingen af cykelstier ikke kun bør nævnes, at cykelstierne kan give borgerne en øget mobilitet i kombination med busdrift – kombinationen med S-toget er endnu vigtigere.

I Frederikssund Kommune er det kun en mindre del af kommunen, der har S-togsdrift og de planlagte cykelstier vil først og fremmest give bedre vilkår for kombinationen af cykel med bus, men det er helt korrekt, at også kombinationen af cykel med S-tog er vigtig for at fremme cyklisters mobilitet med alle de afledte positive virkninger den har.

Det bemærkes, at solceller af hensyn til naturværdier og dyrkning bør etableres på tagarealer og ikke på jorden.

Kommuneplanens bestemmelser åbner både mulighed for etablering på tage og etablering i det åbne land. Det er vurderingen, at det ui hvert fald på nuværende tidspunkt ikke er hensigtsmæssigt at indskrænke mulighederne, så der kun kan etableres solceller på tage. Det er vigtigt, at fremme den grønne omstilling, men naturligvis også vigtigt at værne om natur- og landskabsværdier og derfor rummer kommuneplanen krav om iagttagelse af en lang række hensyn ved etablering af solceller i det åbne land.

Det bemærkes, at kommunens arealer kunne udpeges til skovrejsning – f.eks. Græse Ådal.

Græse Ådal har mange funktioner. Den er både hjemsted for en række rekreative aktiviteter og for vigtig natur. Der kan ikke udpeges større sammenhængende skovarealer i den uden at det vil gå ud over andre hensyn f.eks. svæveflyveklubben, hensynet til offentlighedens oplevelse af ådalslandskabet og til § 3-beskyttede enge, moser og søer. Mere generelt er det vigtigt, at den øgede skovrejsning, som er ønskelig og et mål i Danmarks nationale skovprogram ses i sammenhæng med oplevelsen af kommunens landskaber. Skovrejsning kan give et mere lukket landskab med færre udsigter. Der er i øjeblikket ved at blive etableret skov i et meget stort skovrejsningsprojekt syd og vest for Slangstrup og et mindre projekt ved Skibby.

Stationsnærhed ønskes udpeget indenfor en radius på 2 km fra stationer.

Reglerne om stationsnærhed og herunder den radius indenfor hvilken de kan udpeges er fastsat i et landsplandirektiv og dermed ikke noget kommunen kan fravige.

Det anbefales, at der ikke bør etableres yderligere områder til industri/produktion. Kommuneplan 21 udlægger ikke nye arealer til erhvervsformål.

Det vurderes ikke, at myndighederne interesserer sig for støj og der foreslås en række forbud og andre indgreb.

De fleste forslag vedr. støj kan ikke løses i kommuneplanlægningen. Kommuneplanlægning og lokalplanlægningen skal bl.a. sikre, at der ikke etableres støjfølsomme anvendelser, hvor miljøstyrelsens vejledende regler om støj ikke kan overholdes. Der er bestemmelser herom i kommuneplanens tema "Støj og risikovirksomhed".

Et andet høringssvar anbefaler, at der gennemføres en række yderligere vurderinger i forbindelse med tilslutningerne til Frederikssundmotorvejen.

Det anbefales, at der gennemføres trafikmålinger på det nuværende behov og et estimat på de næste 5-10 års transportbehov.

Til grund for løsningen ligger målinger af den nuværende trafik og beregninger på den forventede trafik i 2030.

Det anbefales, at der laves en undersøgelse af den forlængelse af transporten, som en tilslutning til Ågade medfører, en opgørelse af tidsspildet ved den forlængede transport, anlægsudgifterne og tabet af erhvervsjord. Det anbefales endvidere, at undersøge løsningens forøgede risiko ved at blande hårde og bløde trafikanter.

5. Frederikssundmotorvejen er besluttet statsligt og det er fastsat, at Strandvangen skal føres hen over motorvejen uden tilslutningsmulighed til motorvejen. Det er således et vilkår for kommunen at transporten vil blive marginalt forlænget, uanset om kommunen vælger en tilslutning ved Ågade eller i Vinge. Tilslutning ved Ågade giver en begrænset ruteforlængelse på ca. 3 km i forhold til i dag for de lastbiler, som får den længste forlængelse dvs. de sydgående. Til gengæld vil de - færre - nordgående lastbiler få en forkortelse af deres rute på 4 km. Da en vej til Ågade føres ud i åbent land og der ikke er behov for krydsninger i samme grad, som hvis vejen skulle føres igennem Vinge, vil hastigheden på en vej til tilslutningsanlægget ved Ågade være højere og med færre stop end på en byvej til tilslutningen i Vinge. Samtidig vil hårde og bløde trafikanter blive adskilt, når den tunge biler føres mod nord til Ågade, mens den lette trafik føres mod syd til Vingetilslutningen. Endelig undgås det at føre tunge lastbiler ad et par stejle stigninger ved underførslen under banen og på den nordlige tilslutningsrampe på Vingetilslutningsanlægget. Anlægsomkostningerne ved en vej til tilslutningsanlægget ved Ågade er af et konsulentfirma estimeret til ca. 70 mio. kr. hvortil skal lægges prisen for nordvendte ramper som i et notat fra Vejdirektoratet er anslået til ca. 25 mio. kr. Anlægsomkostningerne ved en vej til tilslutningsanlægget i Vinge er vurderet til ca. 130 mio. kr. Det skal understreges, at der er tale om overslag, hvor der er indregnet store tillæg for usikkerheder. Anlæggene kan således med stor sandsynlighed udføres billigere, men anlægspriserne kan først justeres, når der er mere detaljerede undersøgelser af det

enkelte projekt. Vejanlægget forventes at beslaglægge ca. 1 ha jord i erhvervsområdet. En del af dette areal vil dog sandsynligt alligevel skulle bruges til vej for at vejforsyne den nordligste matrikel i Vinge. Tabet er således begrænset. Det mest afgørende problem ved en forbindelse fra Strandvangen til Vingetilslutningen er imidlertid, at det vil give en voldsom forøgelse af trafikken på Roskildevej, som er både skolevej og en vej med mange direkte udkørsler, når Vinge udvikles med boliger og den korteste vej fra mange af disse boliger til Frederikssund Bymidte vil gå ad Strandvangen og Roskildevej.

4. Alternativer

I planlægningen for veje er der foretaget nærmere overvejelser om 6 alternativer og et 0-alternativ. Det valgte alternativ skåner boligområder i Frederikssund for en væsentlig forøgelse af tung trafik, når motorvejen etableres. Samtidig etableres en vejstruktur i Vinge, hvor tung trafik sendes mod nord og dermed ikke vil genere boligområder i Vinge med støj og reduceret trafiksikkerhed. Opdelingen af trafikken i Vinge i tung trafik, som føres mod nord og let trafik som føres mod syd til Vingetilslutningen sikrer endelig, at Roskildevej ikke kommer til at danne en direkte forbindelse fra Vinge til Frederikssund Centrum med den konsekvens, at trafikbelastningen på Roskildevej øges, hvilket vil være u hensigtsmæssigt, da Roskildevej er en vigtig skolevej og der er mange boliger og mange direkte udkørsler til Roskildevej.

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

Generelt er der derudover undersøgt et 0-alternativ for Kommuneplan 21. Kommuneplan 21 er foretrukket, idet

- Udpegning af yderligere stationsnære kerneområder i Frederikssund og Vinge vil bidrage til en byudvikling i hovedstadsområdet, hvor trafikbehovet minimeres og hvor den nødvendige trafik i videst muligt omfang kan være kollektiv trafik og hvor der fremmes en udbygning på eksisterende byarealer, således at byspredning modvirkes. Udbygningen med et maritimt center på Kalvøen understøtter Fingerplanens mål om, at besøgsintensive byfunktioner placeres i eksisterende byområder og tæt på S-togsstationer.
- Ændring af skovrejsning syd for Fjordforbindelsen ved Viermosen vil sikre bedre udsigter til Viermosen fra fjordstien og samtidig skjule Fjordforbindelsen. Den samlede virkning ventes at blive omtrent samme areal udlagt til skovrejsning, bedre rekreative oplevelser i området, som får mindre præg af de store vejanlæg, mens naturværdier og udsigter til disse beskyttes bedre og grundvandsbeskyttelsen kun påvirkes marginalt.
- Ændring af skovrejsning syd og vest for Slangerup vil sikre indsiget til landsbyen Hørup fra Hørup Skovvej og indsiget til Slangerup By og Kirke fra Jørlunde Kirke og indsiget til Jørlunde Kirke fra Slangerup By og Kirke. Mulighederne for at opleve landskabet og dets kulturværdier sikres med planlægningen uden at dette går ud over grundvandsinteresserne.
- Udpegning af yderligere områder til produktionsvirksomhed og konsekvensområder omkring disse giver en øget sikkerhed for produktionsvirksomhedernes økonomiske aktivitet og kan opnås uden væsentlige indskrænkninger af andre erhvervs- og bosætningsmuligheder.
- De planlagte cykelstier og forbedrede stikrydsninger vil give en forbedret tilgængelighed for bløde trafikanter i mange dele af kommunen. De bløde trafikanter får forbedret adgang til uddannelse, arbejde og service og samtidig er cykling både sundt og miljømæssigt fordelagtigt i relation til forbruget af fossil energi og mindre støj mv. Flere af stierne fører ud til overordnede veje i

kommunen, hvor de giver forbedret adgang til busnettet, således at cykeltrafik i kombination med den kollektive trafik kan give borgerne en bedre mobilitet. Stierne vil samtidig give en bedre tilgængelighed til mange landskaber og naturområder og dermed forbedre borgernes rekreative muligheder og oplevelsen af, at man bor i attraktive omgivelser. Mulighederne for rekreative oplevelser er også vigtige for turister og turisterhvervene og de planlagte cykelstier og forbedrede krydsninger styrker dermed også kommunens udvikling erhvervsmæssigt. Da mange af de planlagte cykelstier ligger i landområderne styrkes også disse områders udviklingsmuligheder.

- Etablering af store solcelleanlæg vil kunne bidrage til omstilling af energisektoren væk fra fossil energi og over til vedvarende energikilder. I forslag til Kommuneplan 21 tydeliggøres, at der skal tages hensyn til Natura 2000 områder, fredninger, beskyttede naturtyper, kystnærhedszonen, beskyttede landskaber, når der skal planlægges for store solcelleanlæg. et vurderes, at tydeliggørelsen af de hensyn, der skal tages ved etablering af store solcelleanlæg vil medvirke til at mindske de negative konsekvenser af evt. fremtidig etablering af sådanne anlæg.

5. Overvågning

I henhold til § 14 i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse. Frederikssund Kommune foretager løbende overvågning af en lang række udviklinger. Der er ikke truffet beslutning om yderligere overvågning i forbindelse med miljøvurderingen af Kommuneplan 21.