

MAJ 2018
ERHVERVSSTYRELSEN

MILJØVURDERING LANDSPLANDIREKTIV FOR DETAILHANDEL I HOVEDSTADSOMRÅDET

MILJØRAPPORT

MAJ 2018
ERHVERVSSTYRELSEN

MILJØVURDERING AF LANDSPLANDIREKTIV FOR DETAILHANDEL I HOVEDSTADSOMRÅDET

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR. A105265
DOKUMENTNR. 3
VERSION 1.0
UDGIVELSESDATO: 17. maj 2018
UDARBEJDET: HSLY
KONTROLLERET: LLKR
GODKENDT: HSLY

INDHOLD

1	Indledning	7
1.1	Om landsplandirektivet	7
1.2	Miljørapportens indhold	8
1.3	Alternativer, herunder 0-alternativet	8
1.4	Metode	9
2	Detailhandelsforsyning	10
2.1	Miljøstatus og mål	10
2.2	Konsekvensvurdering	11
2.3	Afværgeforanstaltninger	16
2.4	Overvågning	16
3	Øvrige miljøforhold	18
3.1	Miljøstatus og mål	18
3.2	Konsekvensvurdering	20
3.3	Overvågning	24
4	Ikke teknisk resumé	25
4.1	Detailhandelsforsyning	25
4.2	Øvrige miljøforhold	25
4.3	Overvågning	27

1 Indledning

1.1 Om landsplandirektivet

Folketinget vedtog i juni 2017 en ændring af planloven, der giver mulighed for etablering af nye og udvidelse af eksisterende aflastningsområder i byer, hvor der er tilstrækkeligt kundegrundlag.

Erhvervsstyrelsen har på baggrund af planlovsændringen udarbejdet forslag til nyt landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet efter planlovens § 3, jf. § 5m, stk. 4.

Kommunerne i hovedstadsområdet har i efteråret 2017 kunnet indmelde forslag til nye bymidter og aflastningsområder.

På baggrund af en vurdering af de indmeldte forslag fra kommunerne er der i Landsplandirektivet fastsat en ny centerstruktur og nye bestemmelser for detailhandel i hovedstadsområdet til afløsning af det hidtidige landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet, senest "det midlertidige landsplandirektiv" fra 22. juni 2017.

Det er hensigten med Landsplandirektivet at sikre en regional balance i detailhandelsudviklingen, samt at sikre en stærk sammenhæng mellem detailhandelsudviklingen, byudviklingen og eksisterende trafiksystemer og infrastruktur.

Landsplandirektivet udlægger nye aflastningsområder i Hillerød, Lyngby, Ballerup og Ishøj, foruden udvidelse af aflastningsområdet Prøvestenen i Helsingør samt videreførelse af aflastningscentrene IKEA Høje Taastrup og IKEA Gentofte.

Derudover udpeges en ny bymidte i Fredensborg Kommune: Kokkedal bymidte i forbindelse med det eksisterende bydelscenter.

1.2 Miljørapportens indhold

Forslag til landsplandirektiv er miljøvurderet i henhold til afsnit II i Lov nr. 448 af 10.05.2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Ifølge loven skal planer og programmer miljøvurderes, hvis gennemførelsen af planen kan antages at få væsentlig indvirkning på miljøet.

Erhvervsministeriet har forud for udarbejdelsen af denne miljøvurdering udarbejdet en afgrænsningsrapport, der har været i høring i perioden fra den 24. november til den 11. december 2017 hos potentielt berørte myndigheder, herunder kommuner i Hovedstadsregionen og nabokommuner til hovedstadskommunerne.

Der indkom 7 høringssvar i høringen vedr. afgrænsningsrapporten fra henholdsvis Solrød, Ballerup, Gladsaxe, Høje Taastrup, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk Kommuner, samt fra Region Hovedstaden.

På baggrund af høringen afgrænses de væsentligste emner i miljørapporten til følgende emner:

- › Detailhandelsforsyning
- › Trafik
- › Trafikstøj og luftforurening
- › Visuelle konsekvenser
- › Kumulative effekter, herunder bystruktur og byudvikling

1.3 Alternativer, herunder 0-alternativet

Miljøvurderingens 0-alternativ fastlægges som den situation, at den nuværende centerstruktur videreføres sammen med mulighed for større udvalgswarebutikker.

Miljørapporten medtager alene 0-alternativet som referenceramme for at kunne sammenholde konsekvenserne af en udvikling uden vedtagelse af landsplandirektiv med nye og ændrede butiksområder.

I detailhandelsvurderingerne indgår ny bymidte i Kokkedal bymidte i Fredensborg Kommune som en del af 0-alternativet, med forventning om at der i kommuneplanlægningen tildeles en arealramme i størrelsesordenen 30.000 m² til butiksformål. Set i forhold til det samlede butiksareal på knapt 2 mio. m² betragtes dette som en uvæsentlig påvirkning af den overordnede butiksstruktur i Hovedstadsområdet, og vurderes endvidere ikke at have væsentlige øvrige miljøpåvirkninger. Derfor miljøvurderes denne ændring ikke yderligere i miljørapporten.

1.4 Metode

Miljøvurderingen har til hensigt at belyse de miljømæssige konsekvenser af yderligere fire aflastningsområder til detailhandel i Hovedstadsområdet, og vil derigennem udgøre en del af beslutningsgrundlaget for indholdet af landsplandirektivet.

Miljøvurderingen gennemføres som en kvalitativ og kvantitativ vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang der forventes at være væsentlige indvirkninger på de miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsrapporten for miljøvurderingen.

Vurdering af *detailhandelsforsyningen* er foretaget af ICP i et notat fra maj 2018. Ved vurderingen er der taget udgangspunkt i en foreliggende analyse af indkøbsmønstre for 2016, der på baggrund af forbrugsforudsætninger om bl.a. befolkningsudvikling samt udvikling i internethandel, butiksstørrelser, sortiments sammensætning mv. er fremskrevet til et niveau for omsætning i 2024. De fremskrevne omsætninger i 2024 er herefter anvendt som en basis for omsætningen, såfremt aflastningsområderne ikke etableres, det vil sige en beskrivelse af 0-alternativet som referenceramme for vurderingen af konsekvenserne. Disse 2024-omsætninger er et udtryk for et omkostningsniveau og ikke præcise tal. Alle tal er 2016-priser.

Vurdering af *øvrige miljøforhold* som trafik, trafikstøj, luftforurening, visuelle konsekvenser mv. er foretaget som kvalitative vurderinger.

Ifølge miljøvurderingsloven 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.

Realisering af landsplandirektivets muligheder for nye butikker skal følges op af kommune- og lokalplanlægning, hvor det vil være op til kommunen at foretage en miljøvurdering af påvirkninger og afværgeforanstaltninger på et mere konkret niveau. I sagens natur vil konsekvensvurderingen derfor være afgrænset til vurderinger på et overordnet niveau, hvor den nærmere vurdering af de konkrete konsekvenser vil afhænge af den efterfølgende, mere detaljerede planlægning.

2 Detailhandelsforsyning

2.1 Miljøstatus og mål

Der er i Hovedstadsområdet i alt udlagt 97 bymidter og tre aflastningsområder. De tre aflastningsområder er IKEA Høje Taastrup, IKEA Gentofte og Prøvestenen i Helsingør.

I Hovedstadsområdet er der i alt omkring 6.500 udvalgsvarebutikker¹ med et samlet bruttoareal på ca. 1.950.000 m². Heraf ligger ca. 4.650 udvalgsvarebutikker i bymidterne med et samlet bruttoareal på ca. 1.260.000 m².

Udenfor bymidterne ligger knapt 1.900 udvalgsvarebutikker med et samlet bruttoareal på 690.000 m². Heraf rummer de tre aflastningsområder tilsammen 103.000 m² butikksareal, og en uudnyttet ramme på 43.500 m².

Udvalgsvareforbruget i Hovedstadsområdet var i alt ca. 54,0 mia. kr. i 2016 og forventes at stige med 19 % frem til 2024, hvor det samlede forbrug vil være ca. 64,2 mia. kr.

Udvalgsvareforbruget i de tre aflastningsområder var ca. 1,2 mia. kr. i 2016 og forventes at stige til 1,3 mia. kr. i 2024 – svarende til ca. 2 % af den samlede udvalgsvareomsætning i Hovedstadsområdet.

Det forventes, at konkurrencen generelt bliver skærpet i fremtiden. Det forventes, at udvalgsvarehandelen vil centrere sig i færre, men stærkere udbudspunkter. Forbrugerne vil i fremtiden lægge mere vægt på, at der er et stort vareudbud- og/eller butiksudbud i det enkelte udbudspunkt.

Især de største og de regionale udbudspunkter, som for eksempel Kgs. Lyngby, Hillerød, Roskilde, Køge, Hundige og Field's vil fortsat kæmpe om at tiltrække forbrugerne. Herudover vil de mindre bymidter og udbudspunkter fortsat forsøge at være attraktive udbudspunkter for det lokale opland.

Desuden forventes internethandel med detailhandelsvarer - især i nogle brancher - at kunne mærkes i den fysiske detailhandel. Det er forudsat, at ca. 25 % af forbruget af udvalgsvarer dækkes ved køb på internettet i 2024. Nogle butikker og brancher vil naturligvis blive ramt hårdere end andre. Det er ICP's vurdering, at den øgede internethandel vil ramme alle udvalgsvarebutikker, også i de store udbudspunkter.

Den øgede koncentration og den øgede e-handel betyder, at de største udbudspunkter vil blive styrket på bekostning af de mindre udbudspunkter. Det forventes, at selv mellemstore bymidter i fremtiden vil få vanskeligt ved at opretholde udvalget

¹ Oplysninger om detailhandelsforsyningen i dette kapitel stammer fra ICP-notat fra maj 2018, jf. kap. 1.4.

af udvalgswarebutikker. I 0-alternativet forventes udvalgsvareomsætningen derfor at falde omkring 5 % i de fleste mellemstore og mindre bymidter i forhold til 2016.

I de største bymidter i Hovedstadsområdet forventes omvendt en omsætningsstigning på op til 5 %.

Københavns City vil fortsat i kraft af det store udbud af både oplevelser og butikker tiltrække kunder ikke kun fra Hovedstadsområdet, men også fra resten af Danmark og ikke mindst flere turister.

2.2 Konsekvensvurdering

Opland og influensområde

Landsplandirektivet udlægger nye aflastningsområder i Hillerød, Lyngby, Ballerup og Ishøj, foruden udvidelse af Prøvestenen i Helsingør samt videreførelse af aflastningscentrene IKEA Høje Taastrup og IKEA Gentofte. Den samlede arealramme til butiksformål udgør 450.400 m² til aflastningsområder, heraf 213.700 m² nyudlæg.

Det vurderes at influensområdet til samtlige syv aflastningsområder i Hovedstadsområdet er hele Hovedstadsområdet, da aflastningsområderne påvirker den samlede konkurrencesituation. Influensområdet er det område, hvor udvidelsen af aflastningsområdet vil få en målbar konsekvens i forhold til udvalgsvareomsætning, idet byerne i influensområdet delvist har samme oplandsområde som aflastningsområdet.

Figur 1 viser oplandene for de tre eksisterende og fire nye aflastningsområder. Oplandene til de enkelte aflastningsområder er defineret som de områder, hvor kunderne primært vil vælge det specifikke indkøbssted, når de skal handle i store udvalgswarebutikker.

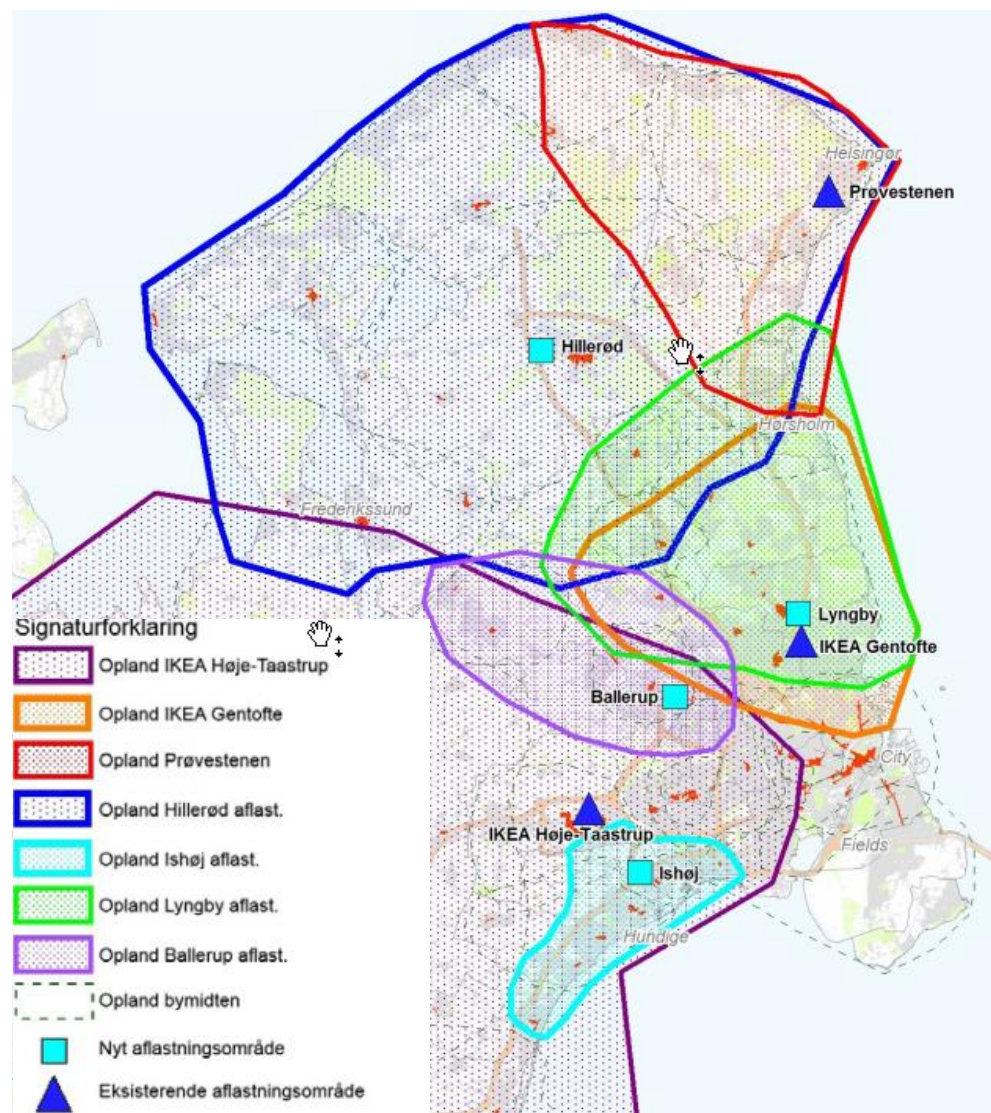
Tabel 1 viser størrelsen på de 7 aflastningsområder samt antal indbyggere i oplandene.

Tabel 1 Størrelser på aflastningsområderne og oplandene. (Kilde /1/).

	Samlet ramme til butiksformål	Realiseret bruttoareal til butiksformål i aflastningsområdet*	Nyudlæg	Kundegrundlag (antal indbyggere i byen)**	Opland (antal indbyggere)**
IKEA Høje-Taastrup	46.500 m ²	50.400 m ²	-	34.000	983.000
IKEA Gentofte	30.000 m ²	30.000 m ²	-	76.000	495.000
Prøvestenen	70.000 m ²	22.600 m ²	47.400 m ²	47.000	127.000
Ballerup	60.000 m ²	22.700 m ²	37.300 m ²	39.000	141.000
Hillerød	82.000 m ²	20.000 m ²	62.000 m ²	33.000	336.000
Ishøj	95.300 m ²	61.400 m ²	33.900 m ²	21.000	125.000
Lyngby	67.000 m ²	22.500 m ²	44.500 m ²	55.000	364.000
Samlet nyudlæg	450.800 m ²	229.600 m ²	225.100 m ²		

*Bruttoareal til detailhandel incl. særlig pladskrævende

**Primært opland til aflastningsområdet



Figur 1 Opland og influensområde til eksisterende og nye aflastningsområder i Hovedstadsområdet.

Forventet omsætning og konsekvenser for bymidterne

De fem nye/ændrede aflastningsområder vurderes at opnå en samlet udvalgsvareomsætning på ca. 3,88 mia. kr. i 2024 – svarende til ca. 6 % af den samlede udvalgsvareomsætning i Hovedstadsområdet.

Det vurderes, at udvalgsvareomsætningen i de eksisterende bymidter i alt vil falde knapt 4 % eller ca. 1,15 mia. kr. som følge af de nye detailhandelsmuligheder i Landsplandirektivet. Hovedparten af omsætningen vil blive taget fra eksisterende store udvalgsvarebutikker.

Faldet forventes at være størst i Glostrup bymidte med 146 mio. kr. svarende til et fald på 8 %. Det skyldes etablering af aflastningsområder især i Ishøj, men også i Ballerup og Lyngby. Omsætningen vil primært blive taget fra den væsentlige koncentration af store udvalgsvarebutikker i Glostrup bymidte langs Roskildevej.

I Herlev bymidte forventes udvalgsvareomsætningen at falde med 11 % eller 121 mio. kr. I Herlev forventes hovedparten af omsætningen at blive taget fra den eksisterende koncentration af store udvalgsvarebutikker 'BIG Shopping' placeret på Herlev Hovedgade.

Etableringen af et aflastningsområde tæt på Kgs. Lyngby bymidte vurderes at betyde et fald i udvalgsvareomsætningen i bymidten på 4 % svarende til 129 mio. kr. Det forventes, at enkelte af de nuværende større udvalgsvarebutikker i Kgs. Lyngby vil flytte til bedre butikslokaler med bedre tilkørsels- og adgangsforhold i aflastningsområdet.

Etablering af aflastningsområde i Hillerød forventes primært at få betydning for de øvrige større udvalgsvarebutikker i Hillerød. Hillerød bymidte forventes at miste 10 % af udvalgsvareomsætningen, mens de store udvalgsvarebutikker i Hillerød i øvrigt forventes at miste 22 % af omsætningen. Det forventes, at nogle butikker med en uattraktiv placering i Hillerød by, flytter til aflastningsområdet. Herudover vil en styrkelse af detailhandelen i Helsingør og Lyngby få betydning for Hillerød bymidtes regionale tiltrækningskraft.

Det vurderes at i alt 62 bymidter i Hovedstadsområdet ikke vil få målbare konsekvenser som følge af etableringen af de fire nye aflastningsområder og udvidelsen af Prøvestenen i Hillerød.

Konsekvenser for øvrige butikker

Det vurderes, at omsætningen i de 5 nye/ændrede aflastningsområder vil medføre, at de nuværende aflastningsområder IKEA Høje-Taastrup og IKEA Gentofte vil miste omkring 12 % af udvalgsvareomsætningen svarende til 183 mio. kr. i IKEA Høje-Taastrup og 165 mio. kr. i IKEA Gentofte. Det skyldes primært etableringen af en enkelt stor udvalgsvarebutik i Hillerød. Samtidig forventes aflastningsområdet i Lyngby at betyde omsætningsnedgang en i IKEA Gentofte.

Udenfor centerstrukturen forventes etableringen af de fire nye aflastningsområder og udvidelsen af Prøvestenen i Hillerød at resultere i et fald i udvalgsvareomsætningen på i alt 3 %. Omsætningen vurderes hovedsageligt at blive taget fra store udvalgsvarebutikker placeret udenfor centerstrukturen.

Etableringen af aflastningsområder vurderes ikke at få betydning for dagligvareomsætningen i væsentligt omfang, da der ikke etableres yderligere dagligvarebutikker i aflastningsområderne.

Påvirkning af handelsbalancen

Etablering/udvidelse af fem aflastningsområder i Hovedstadsområdet vurderes samlet set ikke at få væsentlig betydning for den samlede handelsbalance for Hovedstadsområdet. Handelsbalancen er et udtryk for forholdet mellem omsætningen i butikkerne og forbruget i et område. Påvirkningen kan sammenfattes til:

- › Et fald i omsætningen på 12 % i de nuværende aflastningsområder IKEA Høje-Taastrup og IKEA Gentofte.
- › Et fald i omsætningen på 4 % i omkringliggende bymidters udvalgsvareomsætning, mens 62 bymidter ikke vil opleve målbare konsekvenser.
- › Et fald i omsætningen på 3 % for udvalgsvarebutikker uden for centerstrukturen.

Etableringen af aflastningsområder vurderes dog, at få lokal betydning for handelsbalancerne i enkelte kommuner.

Tabel 2 viser udviklingen i handelsbalancerne for de 5 kommuner, hvor aflastningsområderne udlægges/udvides. Herudover er vist handelsbalancerne for Hillerød og Helsingør byområder. Det er ikke muligt at vise handelsbalancer for de øvrige byområder, da de er del af det sammenhængende byområde i Hovedstadsområdet og derfor ikke har selvstændige byområder.

Tabel 2 *Handelsbalancen for udvalgsvarer Ballerup, Lyngby-Taarbæk, Hillerød, Helsingør og Ishøj 2016 til 2024 ved etablering af aflastningsområder (Hoved-alternativ) samt i 0-alternativet. (Kilde /1/).*

Handelsbalance	2016	2024		Konsekvens**
		0-alternativ	Hoved-alternativ	
Ballerup kommune	85 %	74 %	89 %	+ 20 %
Lyngby-Taarbæk kommune	215 %	200 %	237 %	+19 %
Hillerød kommune	149 %	126 %	152 %	+21 %
Helsingør kommune	105 %	91 %	96 %	+5 %
Ishøj kommune	193 %	176 %	250 %	+42 %
<i>Hillerød byområde</i>	<i>267 %</i>	<i>263 %</i>	<i>319 %</i>	
<i>Helsingør byområde</i>	<i>115 %</i>	<i>115 %</i>	<i>123 %</i>	

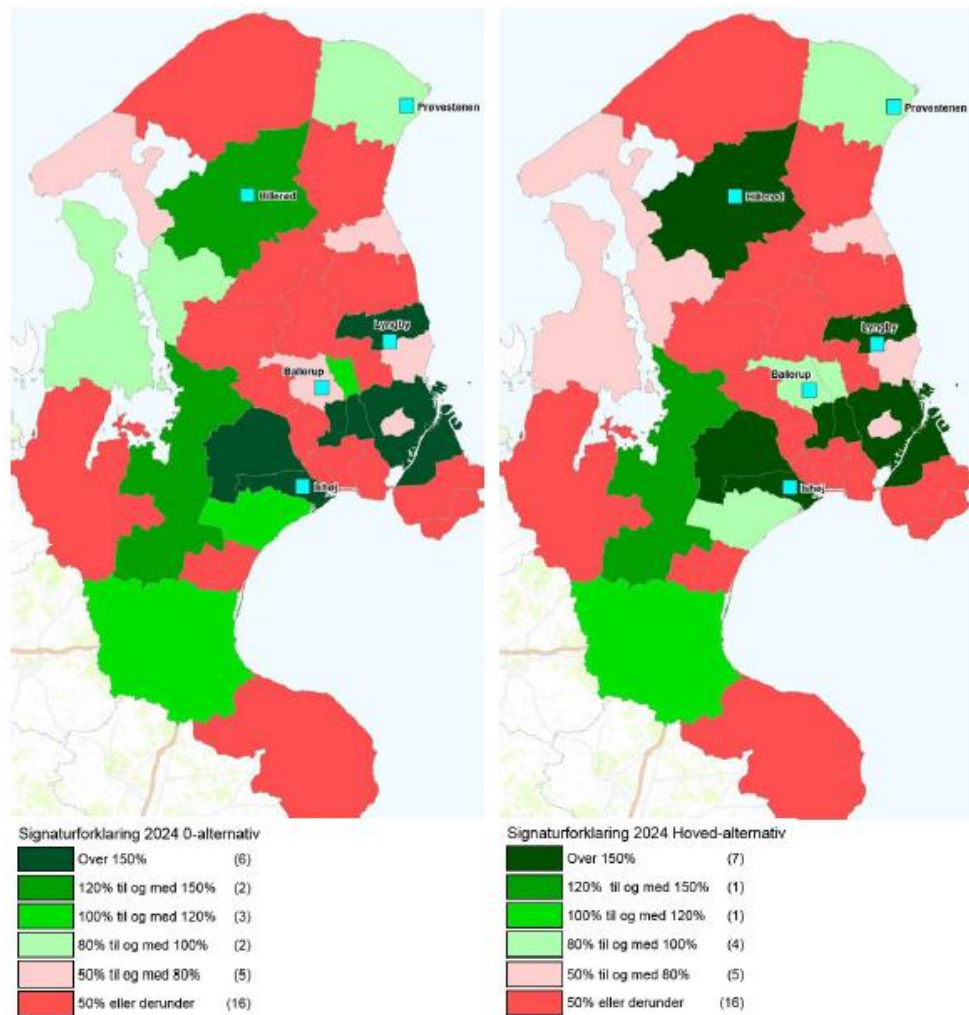
De 5 kommuner, der får styrket deres detailhandelsudbud med et aflastningsområde vil opnå en stigning i udvalgsvareomsætningen, og vurderes på den baggrund at få øget handelsbalancen for udvalgsvarer. Handelsbalancen for udvalgsvarer stiger i Hillerød til over 150 %, mens handelsbalancen i Ballerup stiger til 80-100 %. Handelsbalancen i Helsingør fastholdes på 80-100 %. Ligeledes fastholdes handelsbalancen i Lyngby og Ishøj over 150 %.

16 kommuner i Hovedstadsområdet vurderes i 2024 fortsat have en handelsbalance under 50 %, hvilket betyder, at de fortsat vil have et begrænset udvalgsvareudbud. Udvalgsvaredetailhandelen i Dragør, Tårnby, Albertslund, Brøndby, Gladsaxe, Hvidovre, Vallensbæk, Allerød, Egedal, Fredensborg, Furesø, Gribskov, Rudersdal, Lejre, Solrød og Stevn er præget af korte afstande til de større udbudspunkter i nabokommunerne.

Ligeledes vurderes kommunerne Frederiksberg, Gentofte, Halsnæs, Hørsholm at fastholde en handelsbalance på 50-80 %. Ligeledes fastholdes handelsbalancen i Køge på 100-120 % og i Roskilde fastholdes en handelsbalance på 120-150 %.

Omvendt vurderes det, at handelsbalancen i Greve og Herlev kommuner falder fra 100-120 % til 80-100 %, mens Frederikssund falder fra 80-100 % til 50-80 % som følge af de nye/ændrede aflastningsområder.

Påvirkningen af handelsbalancen for de enkelte kommuner er vist i Figur 2.



Figur 2 Påvirkning af handelsbalancerne for udvalgsvarer i de 34 kommuner i Hovedstadsområdet i 2024 – Tv. 0-alternativet uden etablering og udvidelse af aflastningsområderne – Th. ved etablering af aflastningsområder i Hillerød, Lyngby, Ballerup og Ishøj samt udvidelse af Helsingør Prøvestenen.

Det vurderes, at etableringen af de 4 nye aflastningsområder og udvidelse af Prøvestenen i Helsingør overordnet ikke væsentligt ændrer på detailhandelsstrukturen og styrkeforholdene mellem udbudspunkterne i Hovedstadsområdet.

2.3 Afværgeforanstaltninger

Der foreslås ingen særskilte afværgeforanstaltninger som følge af Landsplandirektivet.

2.4 Overvågning

Der foreslås ingen særskilte overvågningstiltag som følge af Landsplandirektivet.

Detailhandelsudviklingen følges bl.a. løbende i forbindelse med, at Erhvervsministeren hvert 4. år skal afgive en redegørelse for detailhandelsstrukturen og den kommunale planlægning, jf. planlovens § 5s.

3 Øvrige miljøforhold

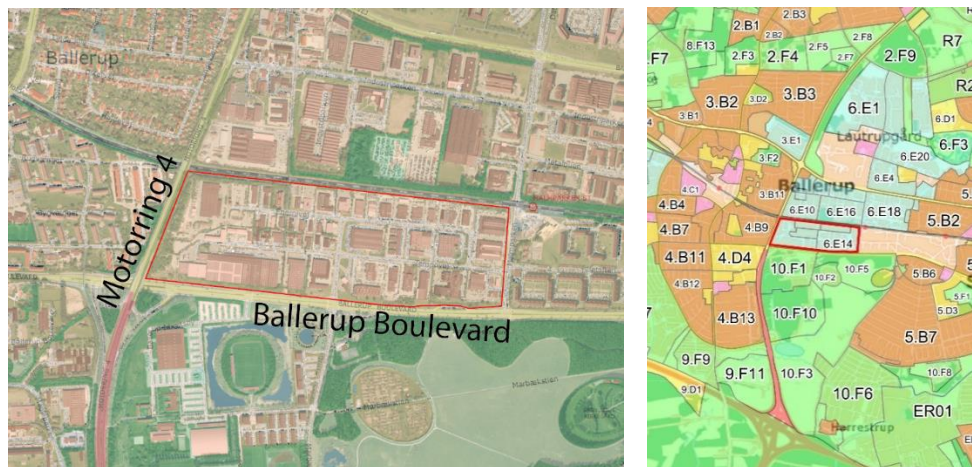
Dette kapitel omhandler mulige miljøpåvirkninger fra øvrige miljøforhold for så vidt angår:

- › Trafik
- › Trafikstøj og luftforurening
- › Visuelle konsekvenser
- › Kumulative effekter, herunder bystruktur og byudvikling

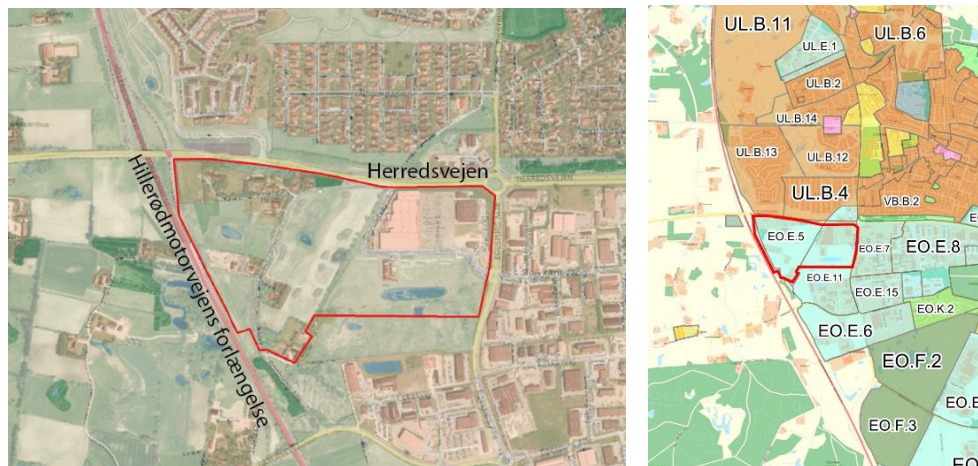
3.1 Miljøstatus og mål

De fire af aflastningsområderne er i dag planlagte og etablerede erhvervsområder. Områderne i Ishøj, Ballerup og Lyngby er lokalplanlagte og stort set udbygget med eksisterende erhvervsbebyggelse, mens området ved Hillerød delvist er lokalplanlagt, og også rummer en del ubebyggede arealer. Området ved Helsingør er i dag udlagt som aflastningsområde og er delvist bebygget. Figur 3-7 viser luftfoto/hybridkort samt kommuneplanrammer for de fem områder.

Aflastningsområdet i Ishøj, Hillerød, Ballerup og Helsingør indeholder allerede i dag store udvalgswarebutikker og tiltrækker i dag kunder fra et stort opland. I aflastningsområdet i Lyngby ligger der enkelte bilforhandlere og et byggemarked.



Figur 3 Ballerup aflastningsområde.
T.v.: Ortofoto 2017/hybrid. Th. Kommuneplanrammer.



Figur 4 Hillerød aflastningsområde.
T.v.: Ortofoto 2017/hybrid. Th. Kommuneplanrammer.



Figur 5 Ishøj aflastningsområde.
T.v.: Ortofoto 2017/hybrid. Th. Kommuneplanrammer.



Figur 6 Lyngby aflastningsområde.
T.v.: Ortofoto 2017/hybrid. Th. Kommuneplanrammer.



Figur 7 Helsingør aflastningsområde.
T.v.: Ortofoto 2017/hybrid. Th. Kommuneplanrammer.

Alle fem aflastningsområder ligger umiddelbart ud til overordnede veje og tæt på motorvejsnettet i Hovedstadsområdet.

3.2 Konsekvensvurdering

3.2.1 Trafik

Alle fem aflastningsområder ligger med en god tilgængelighed for alle trafikarter, herunder for kollektive trafikforbindelser, cyklist og biltrafik. Områderne er placeret ved overordnede veje og tæt på motorvejsnettet i Hovedstadsområdet.

Nye større butikker i aflastningsområderne vil generere øget trafik primært i form af biltrafik. Det gælder især i Hillerød-området, der kun er delvist udbygget, men det antages også som forventeligt i områderne i Ishøj, Ballerup og Lyngby. Disse områder er i dag stort set udbyggede erhvervsområder, og derfor vil eksisterende erhverv skulle nedlægges for at muliggøre etablering af nye butikker.

Etablering af mellem 33.900 m² og 62.000 m² nye butiksarealer i de fem aflastningsområder vil beregningsmæssigt - med udgangspunkt i Miljøstyrelsens "Turrafter til beregning" - medføre en mertrafik i størrelsesordenen 8.000 bilture og 16.000 bilture i døgnet. I praksis vil trafikken nok blive lavere som følge af, at nogle trafikanter vil besøge flere butikker/funktioner på samme tur. Omdannelsen af områderne vil desuden medføre et vist bortfald af ture til de nuværende funktioner.

En del af trafikken vil være ny trafik, men en ikke helt ubetydelig del af trafikken må påregnes at være trafikanter, som i forvejen færdes på det omkringliggende vejnet, som blot "slår et inden om" for at foretage indkøb. Nettotilvæksten i trafik på det omkringliggende vejnet må derfor forventes at blive mindre end de angivne 8.000-16.000 biler pr døgn.

Aflastningsområdernes placering nær overordnede trafikveje muliggør en betjening, hvor risikoen for nabogener er begrænsede. Samtidig vil der dog være hensyn til fremkommeligheden på de overordnede veje, som vil kræve opmærksomhed i forhold til vejbetjeningen af aflastningsområderne.

I kommunernes efterfølgende konkretisering af planlægningen, vil det være muligt at nuancere vurderingerne af den fremtidige trafik og fastlægge de konkrete vejløsninger med udgangspunkt heri.

Afværgeforanstaltninger

Kommunerne må i forbindelse med konkrete planlægning vurdere, om der er behov for afværgeforanstaltninger for at sikre en god afvikling af trafikken til områderne, herunder om der vil være behov for lokale tiltag til at sikre afvikling og trafiksikkerhed. Alt efter de lokale forhold kan det fx være i form af ombygning og signalregulering af kryds, samt regulering af vejadgange til de enkelte butikker og øvrige ejendomme i områderne.

3.2.2 Trafikstøj og luftforurening

Øget trafik til de fem aflastningsområder vil alt andet lige medføre øget trafikstøj langs de berørte veje.

Normalt opleves ændringer af støjniveau på mere end 2-3 dB som hørbare, mens mindre ændringer ikke opleves som hørbare. Der skal ske en fordobling af trafikmængden for at opnå en hørbar ændring på 2-3 dB, mens en ændring af trafikmængden med 25 % vil medføre en ændring af støjudbredelsen med ca. 1 dB som normalt betragtes som ikke-hørbar.

Da alle fem områder ligger ud til større, overordnede veje med store trafikmængder, må det forventes at de aktuelle trafikstigninger hovedsageligt vil medføre begrænset stigning i vejstøjen på de omgivende veje.

De konkrete vurderinger af ændringer i vejstøjbilledet vurderes af kommunerne i forbindelse med den konkrete planlægning herunder med særlig fokus på at sikre, at eventuelle støjfølsomme anvendelser langs det berørte vejnet påvirkes mindst muligt af vejstøj og i overensstemmelse med de vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj.

Trafik bidrager til luftforureningen med emission af især kvælstofoxider (NO_x), kulilte (CO) samt partikler (PM₁₀) til omgivelserne. Ved køretøjernes forbrug af energi vil der også være emission af CO₂. Biltrafikkens emissioner ændres løbende i takt med udskiftningen af vognparken med nye køretøjer, som overholder strengere emissionskrav.

Emissionerne fra biltrafikken påvirkes af ændringer i det samlede biltrafkarbejde og af ændringer i hastigheder på de forskellige strækninger på vejnettet. Afhængigt af biltype og forureningskomponent vil der typisk være tale om, at emissionen pr. kørt kilometer falder ved stigende hastigheder op til et vist niveau - typisk 60-80 km/t. Ved højere hastigheder vil emissionerne stige med hastigheden.

Den lokale luftkvalitet vil afhænge af gaderummenes udformning og spredningsforholdene lokalt. På grund af de forholdsvis åbne gaderum på det berørte vejnet omkring de fem aflastningsområder vurderes der ikke at opstå problemer med luftkvaliteten i forhold til gældende grænseværdier.

Det vurderes endvidere at ændring i luftkvaliteten som følge af øget trafik til områderne vil være af uvæsentligt omfang – også set i lyset af den løbende opgradering af bilparken.

Afværgeforanstaltninger

De støjmæssige konsekvenser af trafikstøjen kan bl.a. reduceres ved nedsættelse af hastigheden og anvendelse af støjreducerende asfalt.

Støjdæmpende asfaltbelægninger kan erfaringsmæssigt reducere trafikstøjen med 1-4 dB sammenlignet med almindeligt asfalt. Reduktion af hastigheden med 10-20 km/t kan reducere støjniveauet med 1-3 dB.

Endelig kan afskærmning eventuelt være en mulighed i forhold til støjfølsomme anvendelser.

3.2.3 Visuelle effekter

De nye aflastningsområder fremstår i dag som bebyggede erhvervsområder, herunder med flere større bygningsvolumener og befæstede arealer, og også eksisterende butikker. Især de 3 områder ved Ballerup, Ishøj og Lyngby opleves i dag som færdigt udbyggede områder med randbeplantninger langs dele af områderne.

Etablering af nye, større butikker i aflastningsområderne kan realiseres gennem opførelse af ny bebyggelse, om- og tilbygninger af eksisterende bebyggelse, ligesom nedrivning af eksisterende bebyggelse må forventes i et vist omfang.

I det omfang at etablering af nye butikker vil afvige fra den nuværende bebyggelse i volumen, bygningshøjde mv. vil det kunne medføre ændring af områdernes visuelle fremtoning. Tilsvarende kan der blive tale om flere befæstede arealer til parkering mv.

Områdernes karakter og beliggenhed gør, at områderne visuelt primært opleves fra omkringliggende overordnede veje, samt til dels fra tilstødende nærliggende byområder. Skiltning og belysning bør etableres under hensyntagen til trafiksikkerheden på de omgivende veje.

De konkrete visuelle effekter afhænger af de konkrete projekter og kommunernes lokalplanlægning, hvor de nærmere bestemmelser for aflastningsområdernes udnyttelse og udformning fastsættes.

Afværgeforanstaltninger

Kommunerne må vurdere behovet for at regulere områdernes visuelle fremtoning gennem bestemmelser i lokalplanlægningen bl.a. i forhold til bygningernes placering, højde og volumen, samt indretning af grundene med parkeringsarealer, skilting, belysning og beplantning mv.

3.2.4 Kumulative effekter, herunder bystruktur og byudvikling

De miljømæssige påvirkninger med hensyn til trafik, støj, visuelle forhold mv. kan påvirkes af kumulative virkninger fra andre byudviklingsprojekter, ombygning af veje mv., som kommunerne må inddrage i vurderingen af virkningerne af den konkrete, lokale planlægning for områderne.

Hovedstadens Letbane vil medføre trafikale ændringer både i form af ændrede transportvaner og ændrede rutevalg for biltrafikken, som i et vist omfang vil kunne få betydning for trafikken på de overordnede veje omkring aflastningsområderne i de berørte letbanebyer. De samlede vejløsninger for betjening af aflastningsområderne, som kommunerne senere vil fastlægge, vil skulle tage højde for disse ændringer.

Etablering/udvidelse af fem aflastningsområder i Hovedstadsområdet kan i et vist omfang påvirke eksisterende bymidter og byområder, i det omfang at det eksisterende butiksliv vil miste omsætning og eventuelt medføre lukkede butikker eller ændret sammensætning i udbuddet af servicefunktioner som restauranter, klinikker mv. i tilknytning til butiksområder.

Det fremgår af kapitel 4.1 at aflastningsområderne vil kunne medføre følgende påvirkninger af eksisterende butiksområder:

- › Et fald i omsætningen på 12 % i de nuværende aflastningsområder IKEA Høje-Taastrup og IKEA Gentofte.
- › Et fald i omsætningen på 4 % i omkringliggende bymidters udvalgsvareomsætning, mens 62 bymidter ikke vil opleve målbare konsekvenser.
- › Et fald i omsætningen på 3 % for udvalgsvarebutikker uden for centerstrukturen.

Overordnet set vurderes etablering/udvidelse af de fem aflastningsområder i Hovedstadsområdet således ikke at få væsentlig betydning for den samlede handelsbalance og bystruktur for Hovedstadsområdet.

Etableringen af aflastningsområder vurderes dog, at kunne få en vis betydning for bymidterne og butikslivet i bl.a. de fem kommuner, hvor aflastningscentrene etableres/udvides, det vil sige i Ballerup, Helsingør, Hillerød, Ishøj og Lyngby-Taarbæk Kommuner.

Endvidere vil nedlæggelse af eksisterende erhverv i de udpegede aflastningsområder eventuelt medføre behov for at udlægge erhvervsområder andre steder.

Afværgeforanstaltninger

Kommunerne kan bl.a. gennem kommune- og lokalplanlægningen og investeringer i byrum mv. være med til at understøtte udviklingen i de eksisterende butiksområder og bymidter.

Kommunerne kan bl.a. pege på mere helhedsorienterede løsninger i den konkrete planlægning i sammenhæng med trafikale tiltag, forskønnelse og omdannelse mv.

3.3 Overvågning

Der foreslås ingen særskilte overvågningstiltag som følge af Landsplandirektivet.

De trafikale konsekvenser i Hovedstadsområdet følges løbende af Vejdirektoratet og kommunerne i den almindelige trafikplanlægning, herunder med løbende udbygningsplaner.

Vejdirektoratet og flere kommuner overvåger endvidere løbende omfanget af belastede boliger langs vejene i støjhandlingsplaner.

Behovet for justeringer af byudviklingsplanerne i eksisterende og nye byområder overvåges løbende af kommunerne gennem kommuneplanlægningen.

4 Ikke teknisk resumé

4.1 Detailhandelsforsyning

Landsplandirektivet udlægger nye aflastningsområder i Hillerød, Lyngby, Ballerup og Ishøj, foruden udvidelse af Prøvestenen i Helsingør. Den samlede arealramme til butikformål er 450.400 m² til aflastningsområder, heraf 213.700 m² nyudlæg.

De fem nye/ændrede aflastningsområder vurderes at opnå en samlet udvalgsvareomsætning på ca. 3,88 mia. kr. i 2024 – svarende til ca. 6 % af den samlede udvalgsvareomsætning i Hovedstadsområdet.

Det vurderes, at udvalgsvareomsætningen i de eksisterende bymidter i alt vil falde knapt 4 % eller ca. 1,15 mia. kr. som følge af de nye detailhandelsmuligheder i Landsplandirektivet. Hovedparten af omsætningen vil blive taget fra eksisterende store udvalgsvarebutikker. Nogle bymidter som fx Glostrup, Herlev og Hillerød vil opleve større fald i omsætningen. I alt 62 bymidter i Hovedstadsområdet vurderes ikke at få målbare konsekvenser som følge af de fem nye/ændrede aflastningsområder.

Etablering/udvidelse af fem aflastningsområder i Hovedstadsområdet vurderes samlet set ikke at få væsentlig betydning for den samlede handelsbalance for Hovedstadsområdet. Handelsbalancen er et udtryk for forholdet mellem omsætningen i butikkerne og forbruget i et område. Påvirkningen kan sammenfattes til:

- › Et fald i omsætningen på 12 % i de nuværende aflastningsområder IKEA Høje-Taastrup og IKEA Gentofte.
- › Et fald i omsætningen på 4 % i omkringliggende bymidters udvalgsvareomsætning, mens 62 bymidter ikke vil opleve målbare konsekvenser.
- › Et fald i omsætningen på 3 % for udvalgsvarebutikker uden for centerstrukturen.

Etableringen af aflastningsområder vurderes dog, at kunne få lokal betydning for bymidterne i de fem kommuner, hvor aflastningscentre etableres/udvides, det vil sige i Ballerup, Helsingør, Hillerød, Ishøj og Lyngby-Taarbæk Kommuner.

4.2 Øvrige miljøforhold

Trafik

Alle fem aflastningsområder ligger med en god tilgængelighed for alle trafikarter, herunder for kollektive trafikforbindelser, cyklister og biltrafik. Områderne er placeret ved overordnede veje og tæt på motorvejsnettet i Hovedstadsområdet.

Nye større butikker i aflastningsområderne vil generere øget trafik primært i form af biltrafik. Det gælder især i Hillerød-området, der kun er delvist udbygget, men

det antages også som forventeligt i områderne i Ishøj, Ballerup og Lyngby. Disse områder er i dag stort set udbyggede erhvervsområder, og derfor vil eksisterende erhverv skulle nedlægges for at muliggøre etablering af nye butikker.

Aflastningsområdernes placering nær overordnede trafikveje muliggør en betjening, hvor risikoen for nabogener er begrænsede. Samtidig vil der dog være hensyn til fremkommeligheden på de overordnede veje, som vil kræve opmærksomhed i forhold til vejbetjeningen af aflastningsområderne.

I kommunernes efterfølgende konkretisering af planlægningen, vil det være muligt at nuancere vurderingerne af den fremtidige trafik og fastlægge de konkrete vejløsninger med udgangspunkt heri.

Trafikstøj og luftforurening

Øget trafik til de fem aflastningsområder vil alt andet lige medføre øget trafikstøj langs de berørte veje. Da alle fem områder ligger ud til større, overordnede veje med store trafikmængder, må det forventes at de aktuelle trafikstigninger hovedsageligt vil medføre begrænset stigning i vejstøjen på de omgivende veje.

Normalt skal der ske en fordobling af trafikmængden for at der sker en hørbar ændring på 2-3 dB, mens en ændring af trafikmængden på 25 % vil medføre en ændring af støjdbredelsen med ca. 1 dB som normalt betragtes som ikke-hørbar.

De konkrete vurderinger af ændringer i vejstøjbilledet vurderes af kommunerne i forbindelse med den konkrete planlægning herunder med særlig fokus på at sikre, at eventuelle støjfølsomme anvendelser langs det berørte vejnet påvirkes mindst muligt af vejstøj og i overensstemmelse med de vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj.

Trafik bidrager til luftforureningen med emission af især kvælstofoxider (NO_x), kulilte (CO) samt partikler (PM₁₀) til omgivelserne. Ved køretøjernes forbrug af energi vil der også være emission af CO₂. Biltrafikkens emissioner ændres løbende i takt med udskiftningen af vognparken med nye køretøjer, som overholder strengere emissionskrav.

Det vurderes at ændring i luftkvaliteten som følge af øget trafik til områderne vil være af uvæsentligt omfang – også set i lyset af den løbende opgradering af bilparken. På grund af de forholdsvis åbne gaderum på det berørte vejnet omkring de fem aflastningsområder vurderes der ikke at opstå problemer med luftkvaliteten i forhold til gældende grænseværdier.

Visuelle konsekvenser

De nye aflastningsområder fremstår i dag som bebyggede erhvervsområder, herunder med flere større bygningsvolumener og befæstede arealer, og også eksisterende butikker. Især de 3 områder ved Ballerup, Ishøj og Lyngby opleves i dag som færdigt udbyggede områder med randbeplantninger langs dele af områderne.

I det omfang at etablering af nye butikker vil afvige fra den nuværende bebyggelse i volumen, bygningshøjde mv. vil det kunne medføre ændring af områdernes visuelle fremtoning. Tilsvarende kan der blive tale om flere befæstede arealer til parkering mv.

Områdernes karakter og beliggenhed gør, at områderne visuelt primært opleves fra omkringliggende overordnede veje, samt til dels fra tilstødende nærliggende byområder. Skiltning og belysning bør etableres under hensyntagen til trafiksikkerheden på de omgivende veje.

De konkrete visuelle effekter afhænger af de konkrete projekter og kommunernes lokalplanlægning, hvor kommunerne må vurdere behovet for at regulere områdernes visuelle fremtoning gennem bestemmelser i lokalplanlægningen bl.a. i forhold til bygningernes placering, højde og volumen, samt indretning af grundene med parkeringsarealer, skiltning, belysning og beplantning mv.

Kumulative effekter, herunder bystruktur og byudvikling

De miljømæssige påvirkninger med hensyn til trafik, støj, visuelle forhold mv. kan påvirkes af kumulative virkninger fra andre byudviklingsprojekter, ombygning af veje mv., som kommunerne må inddrage i vurderingen af virkningerne af den konkrete, lokale planlægning for områderne.

Hovedstadens Letbane vil medføre trafikale ændringer både i form af ændrede transportvaner og ændrede rutevalg for biltrafikken, som i et vist omfang vil kunne få betydning for trafikken på de overordnede veje omkring aflastningsområderne i de berørte letbanebyer. De samlede vejløsninger for betjening af aflastningsområderne, som kommunerne senere vil fastlægge, vil skulle tage højde for disse ændringer.

Overordnet set vurderes etablering/udvidelse af de fem aflastningsområder i Hovedstadsområdet således ikke at få væsentlig betydning for den samlede handelsbalance og bystruktur for Hovedstadsområdet.

Etableringen af aflastningsområder vurderes dog, at kunne få en vis betydning for bymidterne og butikslivet i de fem kommuner, hvor aflastningscentrene etableres/udvides, det vil sige i Ballerup, Helsingør, Hillerød, Ishøj og Lyngby-Taarbæk Kommuner.

Endvidere vil nedlæggelse af eksisterende erhverv i de udpegede aflastningsområder eventuelt medføre behov for at udlægge erhvervsområder andre steder.

4.3 Overvågning

Der foreslås ingen særskilte overvågningstiltag som følge af Landsplandirektivet.

Detailhandelsudviklingen følges bl.a. løbende i forbindelse med, at Erhvervsministeren hvert 4. år skal afgive en redegørelse for detailhandelsstrukturen og den kommunale planlægning, jf. planlovens § 5s.

De trafikale konsekvenser i Hovedstadsområdet følges løbende af Vejdirektoratet og kommunerne i den almindelige trafikplanlægning, herunder med løbende udbygningsplaner.

Vejdirektoratet og flere kommuner overvåger endvidere løbende omfanget af belastede boliger langs vejene i støjhandlingsplaner.

Behovet for justeringer af byudviklingsplanerne i eksisterende og nye byområder overvåges løbende af kommunerne gennem kommuneplanlægningen.