



Planklagenævnet

6. juni 2023

Anmodning om genoptagelse – Planklagenævnets afgørelse vedr. lokalplan 112, Egeskov Byhave – nævnets sagsnr. 23/00358, -359 og -394

Planklagenævnets afgørelse

Vallensbæk Kommune har modtaget ovennævnte afgørelse.

Afgørelsen var imødeset, idet der har været et stort ønske om at komme i gang med at skabe det område med et varieret udbud af erhverv, boliger og opholdsarealer m.v., som lokalplan 112 skulle give mulighed for. En del af boligerne skulle være et friplejehjem, der om få år skulle være med til at afhjælpe det store behov for plejehjemspladser, som kommunen ser ind i. De involverede ejendomsudviklere stod klar til at realisere en transformation af det triste og udtjente industriområde og realisere det projekt, som kommunalbestyrelsen havde besluttet.

Ærgrelsen var derfor stor, da kommunen modtog Planklagenævnets afgørelse.

Planklagenævnet finder, at miljøvurderingen lider af en væsentlig retlig mangel, hvorfor den endelige godkendelse af lokalplan og kommuneplantillæg ophæves.

Nævnet lægger vægt på, at miljøvurderingen vedr. trafikforhold baserer sig på delvis forældede trafiktællinger og ikke tager højde for tre boligområder i nærområdet, som der efterfølgende er lokalplanlagt for. Oplysningerne i miljøvurderingen er derfor efter

nævnets opfattelse ikke retvisende, idet de ikke inddrager den planlagte byudvikling i området, som også vil påvirke de trafikale forhold.

Kommunen er ikke enig i nævnets vurdering. Nedenfor følger en begrundelse for kommunens vurdering.

Kommunens overordnede planlægning

Det er efter vejloven kommunens ansvar som vejmyndighed at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Og det er kommunens ansvar efter forhandling med politiet at træffe beslutninger om indretning, ombygning, lukning af veje og andre tiltag. Det sker ved siden af lokalplanlægning ved faktisk forvaltning med afsæt i kommuneplanen, der også er kommunens vejplan.

Vallensbæk Kommune er sig dette ansvar meget bevidst. Det er noget, kommunen løbende har fokus på og arbejder med. Ikke mindst fordi Vallensbæk er en kommune i vækst, der udvikler nye byområder for at følge med efterspørgslen på boliger.

Netop trafikale problemer er noget af det, borgerne mærker hurtigt og også klager over. Kommunen har den allerstørste interesse i at etablere et trafiksystem, der virker sikkert og effektivt og ikke giver anledning til utilfredshed hos borgerne.

Når det er sagt, er det som ved andre kommunale opgaver, kommunen, der bestemmer det konkrete serviceniveau. Og det kan være nødvendigt at foretage prioriteringer, som nogle borgere er utilfredse med.

Af kommuneplan 2020-2032 for Vallensbæk Kommune fremgår bl.a. følgende:

"Vallensbæk Kommune har en veludviklet infrastruktur. Kommunen har et godt udbygget kollektivt trafiknet med busruter og S-tog. (...) I 2025 åbner Hovedstadens Letbane med 3 stationer i Vallensbæk (...) og vil forbedre den kollektive trafik og øge tilgængeligheden til og fra kommunen samt tilgængeligheden på tværs af fingrene. Når letbanen bliver taget i brug i 2025, er det forventet, at S-banens Linje E vil stoppe på Vallensbæk Station. Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen giver kommunens bilister let adgang til København og resten af hovedstadsområdet. De to kommunale hovedfordelingsveje Vallensbæk Torvevej og Vejlegårdsvej går på tværs af de to motorveje og forbinder

kommunen mellem nord og syd. De nye boligområder bliver forsynet med stiforbindelser, der knyttes til det eksisterende stisystem. Derved fastholdes sikre skoleveje

Trafikale udfordringer

Infrastrukturen giver en række udfordringer, herunder støj fra bane- og vejtrafikken, og fysiske barrierer i form af, at kommunen gennemskæres af to motorvejsanlæg. Boligudbygningen, der har været i Vallensbæk de senere år, har konsekvenser for lokaltrafikken. *De nye boligområder skal betjenes, og flere mennesker skal transporteres. Boligudbygningen indebærer derfor nogle tilpasninger på trafikområdet. De trafikale ændringer, der følger af udbygningerne i Strandområdet, skal løses. Derfor er der gennemført trafikanalyser til belysning af trafikafviklingen og de lette trafikanter i Vallensbæk syd for Idræts Allé. I forbindelse med byudviklingen ved Vejlegårdsvej er der ligeledes igangsat en trafikanalyse for at imødegå de udfordringer, der vil opstå trafikalt på Vejlegårdsvej og krydset ved Søndre Ringvej.* [kommunens fremhævning] Flere veje i Vallensbæk er nedklassificeret til alene at opfylde lokale behov. Det har sænket støjen og givet bedre trafiksikkerhed. Hastigheden på Søndre Ringvej mellem Vejlegårdsvej og Vallensbæk Torvevej bliver sænket til 50 km/t med to spor i stedet for fire, når letbanen kommer. Endvidere skal de to hovedfordelingsveje i kommunen, Vejlegårdsvej og Vallensbæk Torvevej, generelt udformes, så de indbyder til lavere hastighed, hvor det er hensigtsmæssigt. Det tilstræbes, at de to veje har en god sammenhæng med de omkringliggende land- og byområder.”

”Byudviklingen ved Vejlegårdsvej” omfatter bl.a. de i denne sag relevante områder Emiliehaven, Dagmarhaven, Carolines Have og Egeskov Byhave. Omfanget af byggemulighederne i disse områder blev fastlagt i kommuneplanen.

Som det fremgår af kommuneplanen, har kommunen i forbindelse med kommuneplanlægningen i 2020 vurderet den samlede byudviklings akkumulerede effekter i forhold til trafikken. Herunder byudviklingen i de nævnte områder.

I forbindelse med kommuneplanen udarbejdede kommunen sammen med COWI en kapacitetsanalyse for hele den sydlige del af Vallensbæk. Analysen indeholder en vurdering af konsekvenserne for trafikudviklingen, når restrummeligheden i samtlige

kommuneplanrammer en dag bliver udnyttet fuldt ud. Altså når bl.a. Emiliehaven, Dagmarhaven, Carolines Have og Egeskov Byhave står færdige.

I analysen er der fokus på forskellige udfordringer og løsninger, som kommunen allerede er ved at gennemføre som følge af den overordnede planlægning i kommuneplanen.

Efter kommunens opfattelse er trafiksystemet generelt robust. Det kan nævnes, at Søndre Ringvej pt. er lukket i seks måneder på strækningen fra Bækkeskovvej til Vallensbæk Torvevej. Det skyldes byggeriet af Hovedstadens Letbane. Det er normalt en helt central strækning for trafikken i den sydlige del af Vallensbæk. Men selv i den situation har det vist sig, at trafikken relativt problemfrit finder andre veje.

Miljørapporten (Egeskov Byhave)

Kommunen er *ikke* enig i, at byudviklingen i Egeskov Byhaves nærområde ikke er inddraget i miljørapporten og i kommunens vurdering af det samlede trafikale billede.

Miljørapporten omhandler hovedsagelig trafikken i lokalplanområdet. Men *også* effekten af ændringen i lokalplanområdet set i sammenhæng med den samlede byudvikling i området, herunder de tre byudviklingsområder Emiliehaven, Dagmarhaven og Carolines Have.

Fra miljørapporten kan bl.a. fremhæves følgende:

S. 68: "Trafikafviklingen og trafiksikkerheden i 0-alternativet [situationen, hvor Egeskov Byhave ikke bygges] forventes for en periode at være som eksisterende vejforhold. Med etablering af en letbane tæt ved planområdet, vurderes trafikafviklingen for biler dog i fremtiden at blive mindre end den, der er i dag, da flere forventes at vælge letbanen som transportmiddel. *Derudover er området under byomdannelse* [kommunens fremhævelse] og vil fremadrettet overgå til mere personbiltrafik samt bløde trafikanter og mindre tung trafik."

S. 72: "Dermed forventes kun en mindre andel af trafikken at skulle mod Vejlegårdsparken, og med en samlet stigning i antallet af kørsler til og fra området, vurderes det, at

Vejlegårdsvej vil kunne håndtere ændringen af planområdets anvendelse og, at det vil være muligt at afvikle trafikken trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt under de eksisterende forhold.”

S. 73: ”En realisering af planen vurderes at medføre en lille forøgelse af trafikmængden ad Vejlegårdsvej og Vejlegårdsparken. Tilgængeligheden for den øvrige trafik forventes at være uændret og den samlede påvirkning af trafikafviklingen *lille påvirkning*.

Samlet set vurderes en realisering af planen at medføre en *ubetydelig påvirkning* af trafiksikkerheden for bløde trafikanter i området [kommunens tilføjelse: hvor ”området” ikke alene er lokalplanområdet, men også det omkringliggende område ad Vejlegårdsvej og Vejlegårdsparken].

Trafiksikkerheden for øvrige trafikanter vurderes at være *uændret til positiv*.”

S. 74: ”*Kumulative effekter*

Det vurderes, at anlægsfasen vil medføre kumulative effekter for trafikafviklingen og trafiksikkerheden på Egeskovvej og Vejlegårdsvej [kommunens fremhævnings]. Den kumulative effekt vil være af kort varighed og medføre lokale påvirkninger.

I driftsfasen ledes hovedparten af persontrafikken fra Egeskovvej til Vejlegårdsvej, og der vil derfor være kumulative effekter med den eksisterende trafik på Vejlegårdsvej. Den kumulative effekt, mest i forbindelse med myldretiden, vil være af kort varighed og medføre lokale påvirkninger på Vejlegårdsvej, hvor trafikken hurtigt vil fordele sig og påvirkningen vurderes derfor lille.”

Planklagenævnet lægger vægt på, at der i miljørapporten (kun) er henvist til trafikmålinger i 2012 og 2017. Og det er korrekt. Det er de eneste foretagne trafikmålinger. Og i disse målinger har der rigtig nok ikke kunnet tages højde for de byudviklingsområder, der først senere er lokalplanlagt for, og som fortsat er under opførelse.

Men at der ikke er foretaget nyere trafikmålinger, betyder ikke, at de andre områder under byudvikling ikke er inddraget i vurderingen af den fremtidige samlede trafiksituation. Og lovgivningen stiller ikke krav om, at vurderingen nødvendigvis skal ske via trafikmålinger. Der er metodefrihed. Målinger ville heller ikke give mening i

forhold til fremtidig trafik, da der for tiden er mange byggeaktiviteter i kommunen, der midlertidigt påvirker trafikafviklingen.

Kommunen formoder, at det er sprunget klagerne i øjnene, at der i miljørapporten (s. 65) henvises til trafikmålinger fra 2012 og 2017. Og at de fejlagtigt har fået den opfattelse, at trafik fra de nye boligområder, der blev lokalplanlagt for efter 2017, ikke har været taget i betragtning.

Klagerne anfører i klagen, at miljøvurderingen ikke viser et retvisende billede af lokalplanens påvirkning af de trafikale forhold som følge af lokalplanen. Klagerne nævner "trafikkaos og trafiksammenbrud", som om det er et faktum, og anfører, at kvarterets trafikafvikling "i forvejen er presset over kapacitetsgrænsen".

Efter kommunens opfattelse har disse udsagn ikke hold i virkeligheden.

Derfor har kommunen også den 20. februar 2023 afgivet høringsvar i sagen og uddybet de vurderinger, kommunen har foretaget. Kommunen har i den forbindelse henvist til kapacitetsanalysen, der blev foretaget af COWI i forbindelse med arbejdet med kommuneplanen. Af høringsvaret fremgår bl.a. følgende:

"Det er korrekt, at krydset Vejlegårdsvej/Søndre Ringvej i COWI's kapacitetsanalyse ikke helt kan følge med i eftermiddagsmyldretiden. Der kan komme ventetider for bilister på op til 67-80 sek., jf. tabel 11 (side 33) og tabel 15 (side 36) i COWI's rapport.

Det skyldes primært, at den kommende Letbane skal have forkørselsret gennem krydset. Derfor planlægger kommunen for, at bilister skal ledes ad andre veje som Vejlegårdsparken og Idræts Allé i stedet for Søndre Ringvej mellem Vejlegårdsvej og Vallensbæk Torvevej.

Vejlegårdsvej er generelt udlagt 15,0 meter. Kørebanebredde er i dag 2 x 3,5 meter, hvilket giver 4 meter i hver side til fortov og cykelsti. Det er mere end nødvendigt til at opfylde Vejdirektoratets vejregler, jf. "Tværprofiler i byer".

Vejlegårdsparken er planlagt til 40 km/t, og selve vejen har kapacitet til en døgntrafik på omkring 8.500 biler. I dag ligger døgntrafikken på omkring 3.500 biler. Også her er det lyskrydsene, der reucerer kapaciteten, særligt krydset ved Delta Park. Kommunen har eksproprieret et areal mellem Vejlegårdsparken og S-banen, hvor der er plan om en

dobbeltrettet cykelsti og sti mellem Vejlesvinget og kommende forplads til Letbanen ved Søndre Ringvej.

Nedlæggelsen af Egeskovvej mellem Vejlegårdsvej og Vejlegårdsparken bidrager også til, at færre bilister skal igennem krydset Vejlegårdsvej/Søndre Ringvej.

Lokalplan nr. 112, Egeskov Byhave, har ikke ændret i kommunens overordnede vejplanlægning, jf. lokalplan 112 side 10.”

Endvidere fremgår følgende:

”Citater fra COWI’s rapport er taget ud af rette sammenhæng. Det er netop på grund af udfordringerne i krydset Vejlegårdsvej/Søndre Ringvej, at Egeskovvej lukkes mellem Vejlegårdsvej og Vejlegårdsparken.

Lukning og etablering af dobbeltrettet cykelsti er allerede gennemført i 2021 med midlertidig afspærring (...)

Den første lukning af Egeskovvej blev etableret efteråret 2018. Ændringer af Egeskovvej er derfor ikke fastlagt i lokalplan 112 og bliver gennemført uafhængigt af lokalplanens projekt.

Kommunen undersøger også uafhængigt af lokalplan 112, hvordan flere bilister kan ledes mod nord på Vejlegårdsvej og benytte Idræts Alle i stedet for Søndre Ringvej til at komme til Vallensbæk Torvevej.”

Kommunens afsluttende bemærkninger

Formålet med miljøvurderingen af en lokalplan er efter miljøvurderingsloven at sikre, at planens indvirkning på miljøet inddrages og bidrager til, at der træffes en begrundet og oplyst afgørelse om planens endelige udformning.

Vurderingen skal altså sikre, at kommunen faktisk indhenter de fornødne oplysninger, foretager de fornødne vurderinger og træffer beslutninger på et kvalificeret grundlag.

Planklagenævnet finder, at de trafikale konsekvenser af projektet Egeskov Byhave, i forhold til den sandsynlige indvirkning på miljøet, ikke er *beskrevet* og *vurderet* i tilstrækkeligt omfang til at opfylde kravene i miljøvurderingsloven.

Nævnet lægger vægt på, at ”miljørapporten alene inddrager oplysninger om de trafikale forhold i området baseret på trafikmålinger fra perioden 2012 til 2017, og at miljørapporten ikke inddrager oplysninger om de vedtagne planer for byudvikling i området eller i øvrigt oplysninger om udviklingen i trafikken efter 2017 med undtagelse af forventede ændringer fra selve planvedtagelsen.”

Kommunen er meget forundret over nævnets vurdering. Og helt uenig. Som der er redegjort for ovenfor, er der både i forbindelse med kommuneplanen og i forbindelse med lokalplan 112 indtænkt og arbejdet med fremtidige trafikale forhold som følge af byudviklingen generelt i området.

Kommunen er usikker på, hvad det er, nævnet mangler i miljøvurderingen. Det er uklart, hvad der havde været tilstrækkeligt. Og efter kommunens opfattelse negligerer Planklagenævnet kommunens høringssvar i sagen.

Med hensyn til *beskrivelsen* i miljørapporten kunne der godt have været henvist mere tydeligt til COWI's kapacitetsanalyse. Eller det kunne på anden måde have stået tydeligere, at den trafikale situation i området, som lokalplan 112 ville være en del af, var inddraget i vurderingen.

Men forholdene er omtalt i miljørapporten (s. 68, 72, 73 og 74), som der redegøres for ovenfor. Og kommunen har i sit høringssvar af 20. februar 2023 uddybet emnet og suppleret med henvisningen til COWI's kapacitetsanalyse.

Med hensyn til *vurderingen* finder kommunen, at der er foretaget de fornødne vurderinger, sådan som der er redegjort for ovenfor.

Alt i alt er det kommunens opfattelse, at Planklagenævnets afgørelse er forkert. Og at det er ganske urimeligt, at hele projektet Egeskov Byhave må skrinlægges på grund af en fejlagtig opfattelse af de vurderinger, kommunen har foretaget vedrørende de trafikale forhold.

På den baggrund anmoder kommunen om, at sagen bliver genoptaget, og at afgørelsen bliver omgjort.

Med venlig hilsen

Julie Rothe, chefjurist
Vallensbæk Kommune