



Planklagenævnet

25. august 2023

## **Anmodning om genoptagelse – Planklagenævnets afgørelse vedr. lokalplan 108, Sydporten – nævnets sagsnr. 22/10990 og 22/10991**

Vallensbæk Kommune har modtaget ovennævnte afgørelse.

Planklagenævnet finder, at miljøvurderingen lider af en væsentlig retlig mangel, idet den ikke opfylder miljøvurderingslovens minimumskrav til en miljøvurdering i forhold til trafikforhold.

Det skyldes, at kommunens vurderinger af planens trafikale påvirkning, som den fremgår af miljørapporten, efter Planklagenævnets opfattelse er foretaget ud fra en forkert forudsætning.

På den baggrund har nævnet ophævet lokalplanen med tilhørende miljørapport.

Kommunen er meget overrasket over afgørelsen. Og i kommunen er vi ikke enige i nævnets vurdering. Vi finder, at der er tale om en væsentlig sagsbehandlingsfejl fra nævnets side.

Det, Planklagenævnet efter planloven kan se på, når der klages over en lokalplan, er retlige spørgsmål. I relation til miljøvurderingen betyder det, at nævnet kan se på, *om* der skal foretages en miljøvurdering, *om* en vurdering i givet fald er foretaget, *om* den korrekte procedure er fulgt, og *om* de relevante emner er inddraget.

I sagen her forholder nævnet sig til det indholdsmæssige i rapporten og de faglige skøn, kommunen har foretaget. Derved går nævnet efter kommunens opfattelse uden for det retlige grundlag, nævnet kan vurdere, og for langt ind i kommunens skøn og råderum.

Endvidere er det kommunens opfattelse, at nævnets vurdering af de foreliggende oplysninger ikke er korrekt. Det ville efter kommunens opfattelse være kommet for en dag, hvis nævnet som led i sin sagsoplysning havde hørt kommunen over det

specifikke forhold, der blev så afgørende (og ikke kun over alle klagerens klagepunkter).

Fejlen får desværre store konsekvenser for kommunen.

Det er meget u hensigtsmæssigt for kommunen, at vi må rulle planer for en nødvendig og efterspurgt udvikling af vores by tilbage på grund af afgørelser fra Planklagenævnet, som vi finder fejlagtige. Der er tale om planer, som borgerne er orienteret om, og som de har været inddraget i.

Efter kommunens opfattelse gør nævnet det særdeles vanskeligt at udvikle byområder, sådan som et flertal i kommunalbestyrelsen ønsker. Vi oplever et stort ønske fra borgere om at kunne flytte til kommunen og et ønske fra developere om at kunne bygge boliger, erhverv og institutioner i samarbejde med kommunen. Denne efterspørgsel ønsker kommunen at imødekomme. Naturligvis under hensyntagen til de lokale forhold og miljøet.

Vallensbæk Kommune har en begrænset geografisk udstrækning, er fuldt udbygget og underlagt en lang række begrænsninger for yderligere byudvikling. Kommunen rummer områder med landzone og grønne kiler og er gennemskåret af flere motorveje. Og mod syd er kommunen begrænset af regler om beskyttelse af kysten langs hele kommunens sydlige del.

Som kommune, der hylder at være grøn med skønne rekreative områder og at have strand og vand som en væsentlig attraktion, anerkender vi behovet for at værne om "det grønne" og "det blå".

Men efter kommunens opfattelse er det på grund af de nævnte begrænsninger nødvendigt at udnytte de mulige områder klogt – via omdannelse og fortætning. Ikke mindst i områderne omkring bycentrum og omkring trafikknudepunkter, sådan som det forudsættes i landsplanlægningen via Fingerplan 2019 og i Hovedstadens Letbane-projektet.

Kommunen har nu oplevet flere gange inden for kort tid at blive bremset i den ønskede udvikling på grund af vurderinger fra Planklagenævnet. Senest i denne sag og i sagen om Egeskov Byhave (nævnets sagsnr. 23/00358, -359 og -394). Det skyldes forhold i de miljørapporter, udarbejdet af to forskellige uafhængige firmaer, som har indgået i kommunens miljøvurdering. Forhold, hvor nævnet efter kommunens opfattelse ukritisk tillægger påstande fra klagerne afgørende betydning.

Kommunen kunne principielt rette ind efter Planklagenævnets afgørelse, tilføje et nyt afsnit i miljørapporten og behandle lokalplanen igen i en ny proces. Det giver bare ikke mening i en politisk virkelighed, hvor der i vidt omfang klages over lokalplaner. Særligt når nævnet som i denne sag ikke har taget stilling til andre aspekter af miljørapporten eller -vurderingen, og en lokalplan derfor i en ny proces risikerer at blive påklaget igen og underkendt igen på grund af andre forhold. Nævnets afgørelser får dermed meget afgørende og negativ betydning for kommunens udvikling.

Kommunen er uforstående overfor, at nævnet ikke inden afgørelsen, som led i sin pligt til at oplyse sagen tilstrækkeligt, er gået i dialog med kommunen om det (alt andet lige mindre) forhold, der har væltet hele projektet omkring Sydporten.

I øvrigt er det nærmest et tilfælde, at der ikke allerede er ved at blive bygget i overensstemmelse med lokalplanen. Idet Planklagenævnet afslog at tillægge klagerne opsættende virkning, er kommunen gået videre i processen med at sælge det kommunale areal, der udgør størstedelen af lokalplanområdet.

Nedenfor følger en begrundelse for kommunens vurdering af, at der er tale om en væsentlig fejl fra nævnets side, og at sagen derfor bør genoptages.

### ***Overordnet planlægning af betydning for trafik i og omkring lokalplanområdet***

#### ***Kommunen som vejmyndighed***

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 gør opmærksom på. 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 uenige i.

### *Fingerplan 2019*

Af Fingerplan 2019 fremgår bl.a. følgende, som har betydning for kommunens prioriteringer i relation til byudvikling:

”§ 11. Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde [herunder Vallensbæk] skal sikre:

1) At byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur og til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.

(...)

3) At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

4) At ny byudvikling sikrer sammenhæng med de eksisterende byområder og en klar grænse mellem by og land.”

I Fingerplan 2019 er det altså bl.a. en forudsætning, at der skal fortættes i stationsnære områder. Og at byomdannelse skal tænkes sammen med infrastrukturen. Det lever den nu underkendte lokalplan efter kommunens opfattelse op til.

### *Hovedstadens Letbane*

Lokalplanområdet ligger langs en strækning af letbanen ved Søndre Ringvej. Og netop dér placeres den ene af letbanestationerne i Vallensbæk. Af forslag til lov om letbane på Ring 3 fremgår bl.a. følgende:

”Formålet med etableringen af en letbane på Ring 3 er først og fremmest at styrke udviklingen i Hovedstadsregionen. En letbane vil kunne medvirke til at skabe vækst i Ringbykommunerne [bl.a. Vallensbæk] og dermed i Hovedstadsregionen. De kommende stationer på letbanen vil således udgøre både en forudsætning for og en katalysator i udviklingen af en række nye byområder i de involverede kommuner.”

Også her er der en forudsætning om byudvikling og fortætning omkring stationer og infrastruktur. Endvidere har det været en forudsætning i letbaneprojektet, at finansieringen, som de involverede kommuner selv bidrager til, bl.a. har skullet tilvejebringes ved salg af arealer til byudvikling langs banen.

#### *Kommuneplan 2020-32*

Af kommuneplan 2020-32 fremgår følgende om bl.a. kommunens stationsnære byfortætning og fokus på trafikale udfordringer:

"Befolkningstallet i Vallensbæk ligger på 16.600. Vi vil fastholde den gode udvikling og udbygge for at styrke og fremtidssikre borgernes livskvalitet.

(...)

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.

(...)

#### **Fortætning i stationsnære områder**

Fingerplanen for Hovedstadsområdet beskriver, at byfunktioner, herunder tæt boligbebyggelse, skal fremmes indenfor det stationsnære område. En fortætning vil primært være indenfor de stationsnære områder, da der her er en høj bymæssig koncentration af erhverv, boliger samt privat- og offentlig service, som kan understøtte en boligfortætning.

(...)

#### **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 udviklingsstrategi*

Af kommunens udviklingsstrategi 2022-25 fremgår bl.a. følgende vedrørende fokus på infrastruktur og trafikafvikling:

"Vi er kendetegnet ved, at vi har et udbygget og velfungerende stisystem – det er nemt at komme rundt uden bil. Den infrastruktur er vigtig for kommunen, og vi vil fortsat have fokus på at kommunens områder er bundet godt sammen for at bevare et samlet Vallensbæk på en grøn og bæredygtig måde. Derfor skal vi også fortsat understøtte den kollektive trafik, så vi kan undgå unødige biltrafik.

(...)

Vores stisystem dækker hele kommunen og er en velfungerende og behagelig måde at komme rundt på. Vi vil fortsat udvikle den grønne infrastruktur – herunder stisystemerne -, så vi forbedrer og udvikler de gode forbindelser, der allerede er på langs og på tværs af kommunen. Vi vil arbejde for, at kollektiv transport er det nemme valg for borgerne, og at man cykler, når man handler og afleverer børn.

(...)

Vi vil fremme brugen af kollektiv transport gennem let adgang til togstationerne og letbane. Gennem udvikling af de eksisterende cykel- og bevægelsesstier vil vi skabe mere grøn infrastruktur, sikre skoleveje og gode forhold for cyklister og fodgængere. Vores kommune er smuk og indbydende og for at bevare herlighedsværdien, den gode oplevelse i byrummet og understøtte sikkerheden i trafikken for de bløde trafikanter, ønsker vi at plante flere træer og planter og at udvalgte veje og stier får et slynget forløb, så de fremtræder organiske og indbydende. Samtidig skal der være fokus på gode oversigtsforhold og trafiksikkerhed."

Både kommuneplan og udviklingsstrategi viser, at kommunen har stort fokus på en hensigtsmæssig og sikker infrastruktur og trafikafvikling. Kommuneplanen viser også, at kommunen ønsker at byudvikle stationsnært, sådan som det forudsættes i Fingerplan 2019.

### **Processen omkring lokalplan 108 Sydporten**

Der har gennem en del år efterhånden været arbejdet på udvikling af området omkring Bækkeskovvej/Søndre Ringvej. Både trafikalt og med et nyt byudviklingsprojekt med boliger m.v.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 17. juni 2020, at der skulle udarbejdes en ny lokalplan og et kommuneplantillæg for Sydporten, Bækkeskovvej 23-25. Et udkast til lokalplan for området blev forelagt for Kommunalbestyrelsen den 25. november 2020, hvor udkastet blev godkendt til høring.

I høringsperioden indkom en lang række høringssvar fra borgere og andre, bl.a. vedrørende trafikforhold. På baggrund af disse høringssvar besluttede Kommunalbestyrelsen den 24. marts 2021 at sende sagen tilbage til forvaltningen med henblik på at vurdere de trafikale konsekvenser i området. Forvaltningen gennemgik høringssvarene og de trafikale forhold i området.

Løsningsmulighederne blev fremlagt for Kommunalbestyrelsen den 13. oktober 2021. Af forvaltningens indstilling til den politiske behandling fremgik bl.a. følgende:

”Gennemførelsen af bebyggelsen efter lokalplanen forventes at give en øget trafikmængde på omkring 250 biler. Det er forvaltningens vurdering, at det ikke vil have betydning for den samlede trafikstrøm i området, idet trafikken på eksempelvis Vallensbæk Strandvej uden dette byudviklingsområde i dag er på 8.800 biler i døgnet. Når både Søndre Ringvej bliver to-sporet som følge af Letbanen og ved en lukning af Bækkeskovvej, vil der forventeligt også ske ændringer i trafikmængde og transportmønstre, når Letbanen er i drift.

Flere af høringssvarene til lokalplanen handlede om, at Bækkeskovvej er belastet af tung trafik. Det er også forvaltningens vurdering, idet flere tunge køretøjer benytter Bækkeskovvej som gennemfartsvej mellem Vallensbæk Strandvej og Søndre Ringvej.

Det er muligt at imødekomme bekymringerne fra høringssvarene vedrørende Bækkeskovvej og ændre på de omkringliggende veje for at få en bedre og mere sikker trafikafvikling. Samtidig vil det give en forskønnelse af området, hvis vejbroen bliver fjernet.

Forvaltningen forslår derfor, at der bliver set på en samlet løsning, hvor Bækkeskovvej bliver lukket for indkørsel fra Søndre Ringvej, hvor broen over Søndre Ringvej bliver revet ned og der bliver etableret et nyt lyssignal mellem Søndre Ringvej og Vallensbæk Strandvej i et nyt T-kryds.”

Kommunalbestyrelsen besluttede på den baggrund på mødet den 13. oktober 2021, at der skulle arbejdes videre med en mulig lukning af Bækkeskovvej mod Søndre Ringvej, at vejbroen over Søndre Ringvej skal fjernes, og at der skal etableres et nyt lyssignal mellem Søndre Ringvej og Vallensbæk Strandvej.

Idet der altså i den mellemliggende periode var arbejdet specifikt med de trafikale forhold, og at der var fundet løsninger, som Kommunalbestyrelsen havde godkendt, blev der udarbejdet et nyt forslag til lokalplan for området. Området blev udvidet i forhold til det tidligere lokalplanforslag, idet et areal, som blev frigivet ved nedrivning af vejbroen, blev inddraget i området.

Udvidelsen af lokalplanområdet gjorde, at kommunen forinden havde gennemført en miljøvurdering, jf. lov om miljøvurdering af planer og programmer. Forvaltningen havde vurderet, at lokalplanen kunne få væsentlig indflydelse på miljøet. Særligt fordi byggeriet kommer tættere på både strandengen og vandet, og at der vil ske en nedrivning af vejbroen. Miljørapporten, udarbejdet af Cowi i marts 2022, konkluderer, at byggeriet ikke vil have en væsentlig negativ påvirkning af miljøet.

Forslaget til ny lokalplan blev forelagt for og godkendt af Kommunalbestyrelsen den 27. april 2022 og sendt i fornyet høring. Af forvaltningens indstilling til den politiske behandling fremgik bl.a.:

”Sydporten er placeret i området mellem Søndre Ringvej, Bækkeskovvej og Vallensbæk Strandvej. Arealet er med udvidelsen ca. 16.000 m<sup>2</sup> mod tidligere 13.000 m<sup>2</sup>. Området ligger stationsnært, og vil, når Letbanen står færdig, ligge endnu mere stationsnært, da området vil være genbo til en letbanestation. Forvaltningen vurderer, at Lokalplan 108 Sydporten og Kommuneplantillæg 1 muliggør fortætning af de stationsnære områder i tråd med kommuneplanens og fingerplanens overordnede principper.”

Efter den nye høring godkendte Kommunalbestyrelsen den 14. september 2022 endeligt lokalplan nr. 108 Sydporten og et kommuneplantillæg. Af forvaltningens indstilling til den politiske behandling fremgik bl.a. følgende:

”Flere høringssvar beskriver nuværende og fremtidige mulige problemer med trafikafviklingen.

Forvaltningen har fået lavet trafikberegninger der viser, at der ved den samlede planlagte byudvikling i Vallensbæk Strand kan opstå kortvarige kødannelser i myldretiderne, der kan give nogle minutters forsinkelser for bilister. Forvaltningen vurderer, at trafikken fra Sydporten kun vil have begrænset betydning.”



Som det tydeligt fremgår, har netop de trafikale forhold haft stor betydning i processen. Der har været offentlig høring ad to omgange, der er blevet lyttet til høringssvarene, og der er fundet nye løsninger for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling. Kommunen har efter kommunens opfattelse foretaget alle de faglige vurderinger, som det er kommunens opgave (og kommunens alene) at foretage.

Derfor er det paradoksalt, at lokalplanen bliver underkendt af Planklagenævnet, fordi nævnet finder, at kommunen ikke har vurderet lokalplanens indvirkning på trafikken i området ud fra de eksisterende faktiske forhold. Efter kommunens opfattelse er det ikke korrekt.

I øvrigt var det salget af den del af lokalplanområdet, som kommunen ejer, der skulle tilvejebringe finansiering af nedrivning af en vejbro og etablering af et nyt T-kryds. Alt sammen med henblik på at afhjælpe den trafikale belastning i området. Uden en ny lokalplan bliver arealet ikke solgt, og det bliver vanskeligt, måske umuligt, at finansiere de ønskede trafikale tiltag.

### ***Planklagenævnets afgørelse***

Planklagenævnet finder, at kommunens vurderinger af lokalplanens trafikale påvirkning, som de fremgår af miljørapporten, er foretaget ud fra en forkert forudsætning. Fejlen er ifølge nævnet, at kommunen i sin vurdering af trafikbelastningen i området tager udgangspunkt i planområdets *tilladte* anvendelse, herunder trafikdata fra en nedlagt trælasthandel, og ikke i områdets *faktiske* anvendelse. Nævnet betragter dette som en væsentlig retlig mangel.

Efter kommunens opfattelse er der hverken tale om en *retlig mangel* (1), en *mangel* (2) eller en *væsentlig mangel* (3).

*Ad 1.* Planklagenævnet kan efter planloven (alene) tage stilling til klager for så vidt angår retlige spørgsmål. Nævnet kan derimod ikke forholde sig til kommunens vurderinger, skøn og prioriteringer.

Formålet med miljøvurderingsloven er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau. Og i forhold til lokalplaner skal miljøvurderingen sikre, at planens indvirkning på miljøet inddrages og bidrager til, at der træffes en begrundet og oplyst afgørelse om planens endelige udformning.

En proces med udarbejdelse af en miljørapport og høringer og hensyntagen til resultaterne af begge dele skal sikre, at kommunen faktisk indhenter de fornødne oplysninger, foretager de fornødne vurderinger og træffer beslutninger på et kvalificeret grundlag.

Som Planklagenævnet selv anfører, kan nævnet ikke stille krav om, at kommunen anvender bestemte data eller undersøgelser i miljørapporten. Og efter kommunens opfattelse stiller

miljøvurderingsloven krav til procedurer, men ikke til det konkrete indhold af f.eks. miljørapporten.

Loven overlader det således til kommunerne at vurdere, hvilke miljømæssige faktorer, det i den konkrete planlægning er relevant at undersøge og inddrage. Loven overlader det også til kommunerne at vægte de forskellige forhold, foretage prioriteringer og træffe beslutninger på baggrund af de oplysninger, der kommer ind i processen.

Ikke desto mindre tilsidesætter Planklagenævnet i sagen her kommunens vurdering, selvom alle elementer i processen er opfyldt, og alle relevante miljømæssige emner er behandlet i miljørapporten. Nævnet finder, at miljørapporten ikke opfylder miljøvurderingslovens minimumskrav. Men som nævnt stiller loven ikke (minimums)krav til de konkrete oplysninger i rapporten.

Efter kommunens opfattelse er det ikke en vurdering af de retlige rammer, nævnet foretager. Nævnet går derimod ind i kommunens konkrete vurdering af lokalplanens konsekvenser for trafikafviklingen i området og finder vurderingen forkert. Herved forholder nævnet sig efter kommunens opfattelse til den vurdering og de indeholdte skøn, som det alene er kommunen, der kan foretage.

*Ad 2.* Manglen er ifølge Planklagenævnet, at kommunen baserer sin vurdering på en forudsætning, der ikke er rigtig. Nævnet synes at mene, at kommunen "undertrykker", at trælasthanhandelen er nedlagt, og dermed tegner et for positivt billede af de trafikale forhold.

Efter kommunens opfattelse er ingen af delene rigtigt.

Kommunen undrer sig i den forbindelse over, at nævnet går langt ind i klagernes argumentation og nærmest synes at lægge den ukritisk til grund. Således fremgår det af afgørelsens side 6, at "Det *fremgår af klagen* [kommunens fremhævning], at ... miljøvurdering ikke giver et retvisende billede af påvirkningen på trafikafviklingen..." og "... *fremgår det af klagen* [kommunens fremhævning], at trælasthanhandel på lokalområdet ikke længere er et alternativ, da udviklingen afskrev den mulighed for 20 år siden." Det fremstår som fakta, men er alene en argumentation, der må stå for klagernes egen regning. Klagerne citeres også for egne "daglige iagttagelser" af antallet af bilture. Det kan næppe tillægges vægt, men synes ikke desto mindre at indgå i nævnets opfattelse af, at kommunen ikke tager udgangspunkt i det reelle trafikale billede.

Det bemærkes i øvrigt, at Planklagenævnet specifikt nævner, at klagerne i forbindelse med klagen har fremsendt en kapacitetsanalyse fra 2020 og en trafiksimulering fra 2021. Men disse dokumenter har kommunen fået udarbejdet, og der er henvist til dem i miljørapporten (s. 37).

Når de mulige miljøpåvirkninger af en ny lokalplan skal vurderes, må det nødvendigvis indgå, hvad de nuværende planforhold giver mulighed for. Også selvom muligheden ikke er fuldt udnyttet. Det havde efter kommunens opfattelse ikke været retvisende, men været en decideret fejl, hvis vi ikke havde gjort det.

Det gældende plangrundlag, lokalplan nr. [jeg finder og indsætter nummeret] giver bl.a. mulighed for en trælasthandel (detailhandel af særligt pladskrævende varegrupper). En del af området har tidligere været anvendt til trælast, men er det ikke længere. Dette fremgår tydeligt af miljørapporten. Der kan bl.a. henvises til side 11 og 36. At trælasthandelen er nedlagt betyder ikke, at den ikke kan genåbne, eller at der ikke kan åbne anden form for detailhandel, som plangrundlaget tillader. Det er helt op til grundejeren at udnytte lokalplanens muligheder, uanset hvordan det måtte påvirke trafikafviklingen.

En væsentlig årsag til, at ejendommen med trælasten ikke er fuldt udnyttet i dag, er, at kommunen via kommuneplanlægning siden 2013 har givet mulighed for byudvikling i området. Der har derfor været udsigt til, at området ville blive udviklet, og nye investeringer i området har afventet en ny lokalplan og letbanen. Hvis lokalplan 108 Sydporten ikke bliver til noget, er det sandsynligt, at ejeren igen vil udnytte eksisterende lokalplan fuldt ud.

Kommunen har derfor med god grund vurderet den trafikale situation i scenariet med lokalplan 108 Sydporten i forhold til den tilladte anvendelse i det eksisterende plangrundlag. Alt andet ville efter kommunens opfattelse ikke have været retvisende.

Den tilladte anvendelse er i øvrigt det samme som 0-alternativet, som det beskrives i miljørapporten (s. 45). 0-alternativet – scenariet, hvor det nye plangrundlag ikke gennemføres, og det eksisterende grundlag består – er et af de elementer, der efter miljøvurderingsloven *skal* indgå i miljøvurderingen.

I øvrigt har kommunen ikke alene lagt vægt på den trafik, der genereres af den tilladte (men pt. ikke reelle) anvendelse, men også på række andre trafikale forhold.

I miljørapporten beskrives det således (s. 34), hvordan det trafikale billede i området er komplekst. Infrastrukturen er belastet trafikalt, men der forestår markante ændringer på grund af etablering af en letbane og flere kommunale trafikale omlægninger. Det beskrives også (s. 36), hvordan de trafikale mønstre, der genereres af boligerne i lokalplanområdet, vil spille sammen med trafikken fra nærliggende boligområder. Og at fremkommeligheden og sikkerheden i perioder kan blive påvirket negativt.

Det er uddybet i kommunens brev af 22. november 2022 med bemærkninger til klagen. Af brevet fremgår bl.a. følgende:

”[s. 4] Alle ændringer af vejanlæg omkring lokalplan nr. 108 er godkendt efter vejlovens regler. Vejdirektoratet har fokus på kapacitet på de to rutenummerede veje i området Søndre Ringvej og Vallensbæk Strandvej. Samtidig bliver Letbanen anlagt på Søndre Ringvej. Trafikafviklingen er derfor allerede kompleks i området før lokalplan nr. 108, og der kan i myldretiden opstå perioder, hvor bilister skal vente én eller flere faser grønt lys for at komme gennem kryds. Serviceniveauet i lyskryds fastlægges ikke i lokalplanen. Kommunen fastsætter selv serviceniveau for trafikafvikling på kommunevej og kan vælge et andet niveau, hvor nogle bilister ikke mener, det er tilstrækkeligt.

Da trafikafviklingen i området er kompleks, vil der være usikkerheder ved enhver vurdering af fremtidige konsekvenser af ændringer i trafikanlæggene. Da der gennem flere år har været vejarbejde til letbanen, har trafiktællinger også været usikre.

Det er dog sandsynligt, at det lave serviceniveau for bilister vil få flere til at søge alternativer. Det gælder især gennemkørende bilister mellem syd og nord, der i stedet vil benytte Vallensbæk Torvevej frem for Vejlegårdsvej. Denne prioritering er i overensstemmelse med kommunens vejplanlægning i Kommuneplan 2020-2035, hvor Vallensbæk Torvevej skal være den primære trafikvej mellem nord og syd, mens Vejlegårdsvej er til mere lokal trafik.”

og

”[s. 6] Det er korrekt, at de nye boliger vil påvirke trafikafviklingen i området, og det tager miljørapporten også højde for.

Der kørte betydeligt mere trafik på Bækkeskovvej før lukningen, end der fremover vil komme fra den nye bebyggelse i lokalplan nr. 108. Det er derfor ikke sandsynligt, at den nye bebyggelse vil forværre trafiksituationen i forhold til trafikafviklingen før lukningen af Bækkeskovvej.

Kommunen har i 2021 lukket Bækkeskovvej for gennemkørsel og vil opretholde lukningen, så det fremover kun er trafik til den nye bebyggelse, der skal benytte den østlige vejtilslutning til krydset Søndre Ringvej – Vejlegårdsvej/ Bækkeskovvej.

Kommunen fastsætter selv serviceniveau for trafikafvikling.

Selvom der for tiden er massive kapacitetsforringelser i forbindelse med anlæggelse af Letbanen, har der ikke været egentlige nedbrud i trafikken, hvor bilister har skullet vente mere end 10-15 minutter på at komme igennem

krydset. Forsinkelsen ligger typisk på 0-2 minutter. Der er heller ikke registreret uheld med personskade.” (s. 6)

Det undrer kommunen, at nævnet tilsyneladende ikke tillægger disse bemærkninger vægt.

*Ad 3.* Efter miljøvurderingsloven skal der som led i kommunens miljøvurdering udarbejdes en miljørapport, der på grundlag af oplysninger om en lang række forhold, vurderer den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet af planens gennemførelse.

Disse forhold omfatter bl.a. den biologiske mangfoldighed, befolkningens levevilkår, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, og arkitektonisk og arkæologisk arv, landskab og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

En lokalplans mulige påvirkning af *fremkommelighed og sikkerhed i trafikken*, er blot ét aspekt af trafikale forhold (der også omfatter støj og forurening). Trafikale forhold er tilsvarende blot ét aspekt af ”befolkningens levevilkår”, som igen kun er ét blandt de mange forhold, der skal indgå i rapporten.

Det er kommunens opfattelse, at selv *hvis* miljøvurderingen var mangelfuld i forhold til fremkommelighed i trafikken, og *hvis* det var et spørgsmål, Planklagenævnet kunne vurdere, ville det være et så underordnet spørgsmål, faktisk helt ude i periferien af noget miljømæssigt, at det ud fra en konkret væsentlighedsvurdering ikke ville kunne tillægges afgørende betydning.

### ***Kommunens afsluttende bemærkninger***

Som der er redegjort for ovenfor, finder kommunen, at Planklagenævnet har begået en væsentlig sagsbehandlingsfejl og truffet en forkert afgørelse.

På baggrund af ovenstående anmoder kommunen om, at Planklagenævnet sagen bliver genoptaget, og at afgørelsen bliver omgjort.

Kommunen holder gerne et møde med nævnet, hvis der er brug for yderligere oplysninger, eller der i øvrigt er behov for dialog.

Med venlig hilsen

Anette J. Laustsen

Kommunaldirektør