

7. januar 2021

Sagsnr.: 20/05277

Klagenr.: 1008873

AFGØRELSE

i klagesag om Lejre Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. LK68, boliger ved A 1

Lejre Kommune har den 24. marts 2020 endeligt vedtaget lokalplan nr. LK68, boliger ved A 1 .

Planklagenævnet har modtaget en klage over afgørelsen.

Planklagenævnet kan ikke give medhold i klagen. Det betyder, at lokalplanen forsat gælder.

Planklagenævnet

Toldboden 2

8800 Viborg

Tlf. 72 40 56 00

CVR-nr. 37 79 55 26

www.naevneneshus.dk

Indhold

1. Klagen til Planklagenævnet.....	2
2. Sagens oplysninger.....	3
2.1 Området og planlægning for området	3
2.2. Forløbet før lokalplanens vedtagelse.....	3
2.2.1. Vedtagelsen af lokalplanforslaget	3
2.2.2. Kommunalbestyrelsens behandling af sagen, 29. oktober 2019 ..	4
2.2.3. Fornyet offentlig høring	6
2.3. Vedtagelsen af lokalplanen	6
2.4. Den vedtagne lokalplan.....	7
2.5. Klagen og bemærkningerne hertil	7
2.5.1. Korrespondance i klagesagen.....	7
2.5.2. Korridorvejens forbindelse til det åbne landskab.....	8
2.5.3. Trafikanalyse	8
3. Planklagenævnets bemærkninger og afgørelse	8
3.1. Planklagenævnets kompetence.....	8
3.2. Lokalplanens gyldighed	9
3.3. Beslutningsgrundlaget.....	9
3.3.1. Generelt om officialprincippet ved planvedtagelser	9
3.3.2. Planklagenævnets vurdering i forhold til officialprincippet	10
3.4. Planklagenævnets afgørelse	11
4. Gebyr.....	11

1. Klagen til Planklagenævnet

En grundejerforening i området klagede den 18. april 2020 til Planklagenævnet over kommunens afgørelse om vedtagelse af lokalplan.

Planklagenævnet modtog klagen den 6. maj 2020 fra kommunen.

Klageren har navnlig anført:

- At den nye lokalplan ødelægger en korridorvejs forbindelse til det åbne landskab, som er beskrevet i en anden lokalplan.
- At den trafikale løsning i lokalplanen er baseret på en forældet og fejlbehæftet vejanalyse.

Indholdet af klagen gengives nærmere i afsnit 2.5.

2. Sagens oplysninger

2.1 Området og planlægning for området

Klagesagen vedrører et ubebygget område i den sydvestlige afgrænsning af Hvalsø.

Øst for området ligger et område omfattet af lokalplan nr. 89, A 1 i Sarbjerg.

Af lokalplan nr. 89 fremgår af lokalplanens redegørelse, side 6:

Vej, sti og parkeringsforhold

Lokalplanområdet får adgangsvej fra korridorvejen nord for boligområdet. Korridorvejen forbinder området med det åbne landskab mod vest. Til at forsyne A 1 (IX) anlægges kvarterveje.

2.2. Forløbet før lokalplanens vedtagelse

2.2.1. Vedtagelsen af lokalplanforslaget

Lejre Kommune vedtog den 25. juni 2019 forslag til lokalplan nr. LK 68, boliger ved A 1 .

Lokalplanforslaget var herefter i offentlig høring i perioden fra 26. juni 2019 til 21. august 2019.

I løbet af høringsperioden modtog kommunen 9 høringssvar, heriblandt ét fra klageren.

I høringssvaret anførte klageren blandt andet:

[...] Udgangspunktet for forslaget om vejføring i lokalplanforslaget er en trafikanalyse tilbage fra juni 2014 udarbejdet af [en rådgivende ingeniørvirksomhed], altså for mere end 5 år siden, under helt andre forudsætninger end vi reelt har i dag, desuden indeholder den flere fejl, blandt andet:

Faktuelle Fejl i [rådgivende ingeniørvirksomhed] trafikanalysen af 26.06.2014:

- A 1 kaldes A 2 .
- 3.1 (side 6) kørebanen på A 3 vurderes anlagt 'i en brede på 6 m'. En simpel måling viser at den er 5,5 meter bred mellem kantstenene.
- 3.2 (side 7) kørebanen på A 2 (altså A 1 i den virkelige verden) vurderes anlagt 'i en brede på 6 m'. En simpel måling viser at den er 5,0 meter bred mellem kantstenene. Altså hele 50 cm smallere end Enebærhaven.
- Man ignorerer fuldstændig at A 3 allerede er anlagt som en korridorvej, der føder A 4 , F 1 , samt A 5 og er forsynet med en rundkørsel i enden, anlagt netop med det formål at føde yderligere udstykninger. Vi forstå at anlæggelsen af denne har kostet Hvalsø kommune 2,5 mio. kr. – penge der er totalt spildt, hvis A 3 ignoreres som mulig fødevej.
- A 1 er IKKE forberedt til en forlængelse, men har alene en vendeplads for vejens beboere.

[...]

Vi mener, at der bør udarbejdes en helt ny og tidssvarende trafikanalyse inden man tager så afgørende beslutninger for hele områdets trafikale fremtid. En så vigtig beslutning bør absolut ikke baseres på en forældet og fejlbehæftet trafikanalyse. Der er konkret 4 andre muligheder i vores optik, nemlig 1) via A 8) via eksisterende rundkørslen på A 3 , 3) Via A 6 , der jo nu udvides og via F 1 – se bilag 1. [...]

2.2.2. Kommunalbestyrelsens behandling af sagen, 29. oktober 2019

Lokalplanen blev behandlet på kommunalbestyrelsens møde den 29. oktober 2019.

Af dagsordenspunktet fra kommunalbestyrelsens behandling af sagen fremgik bl.a.:

[...]

I forbindelse med Lokalplan LK 34 for A 7 , udarbejdede det rådgivende ingeniørfirma [navn] i 2014, en rapport over vejadgange til området. [den rådgivende ingeniørvirksomhed] vurderede blandt andet, at vejadgangen til Delområde I og J bør foregå via A 1 . [den rådgivende ingeniørvirksomhed] vurderede også, at A 1 s vejanlæg kan håndtere den øgede trafik, der følger af Delområde I og J. Udgangspunktet for denne vurdering var blandt andet cirka 45 nye parcelhuse i begge delområde tilsammen.

[...]

Høringssvar:

Flere høringssvar og kommentarer på borgermødet gik på vejgangen via A 1 . [...]

Grundejerforeningen påpeger derudover, at trafikanalysen fra 2014 ikke stemmer overens med nutidens trafikforhold og at der bør udarbejdes en ny analyse, som ser på trafikhåndteringen af hele området [...]

Vejadgang via A 1

På baggrund af LK 34 og Miljøstyrelsens Turrater for boliger konkluderer trafikanalysen fra 2014 overordnet set, at den øgede trafikbelastning ikke vil påvirke det eksisterende vejnet i betydende grad. Administrationen vurderer, at denne overordnede konklusion stadig er aktuel og at A 1 kan håndtere den øgede trafik fra Delområde I og J. [...]

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet, at der skulle udarbejdes et revideret lokalplanforslag, hvor lokalplanens delområde A havde udkørsel til A 3 .

Ved kommunalbestyrelsens behandling af sagen var vedlagt den omtalte trafikanalyse fra 2014.

Ved kommunalbestyrelsens behandling af sagen var desuden vedlagt et notat indeholdende resumé af de indkomne indsigelser og forvaltningens bemærkninger til disse.

Af indsigelsesnotatet fremgik bl.a.:

Grundejerforeningen har følgende bemærkninger:

Trafikanalysen fra 2014 indeholder fejl og er ikke tidssvarende (fejl oplyst i høringssvar). Blandt andet er hastigheden på den aktuelle del af A 8 nu sat ned til 60 km/t, hvor der i trafikanalysen står 80 km/t og analysen medregner ikke kommende trafik til skydebanen og Delområde J. Der bør derfor udarbejdes en ny trafikanalyse.

[...]

På baggrund af LK 34 og Miljøstyrelsens Turrater for boliger konkluderer trafikanalysen overordnet set, at den øgede trafikbelastning ikke vil påvirke det eksisterende vejnet i betydende grad.

Konkret set vil de cirka 52 boliger i Delområde I generere cirka 37 bilture i en spidsbelastningstime, jf. ovenstående Turrater. Det betyder i teorien, at der i løbet af en travl morgentime kører én bil igennem A 1 hvert andet minut, som følge af tilkomsten af boliger i Delområde I. Taget i betragtningen af, at over halvdelen af boligerne er mindre boliger (rækkehuse), med færre bilture, vurderer administrationen at dette er en lille øget belastning, som korridorvejen A 1 godt kan håndtere.

[...]

Siden antallet af boliger, som trafikanalysen bygger på (45 i Scenarie 6) må forventes at være noget højere, når Delområde J medregnes, så kan administrationen godt følge foreningens betragtning om perspektiverne for en anden adgangsvej til Delområde J. Til trods for dette bør LK 68 dog fortsat give mulighed for vejadgangen dertil, indtil det er afklaret, om et bedre alternativ kan findes.

Endelig var der ved kommunalbestyrelsens behandling af sagen vedlagt de indkomne høringssvar i fuld længde.

2.2.3. Fornyet offentlig høring

Lokalplanen blev igen behandlet på kommunalbestyrelsens møde den 17. december 2019.

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet at sende et revideret lokalplanforslag i fornyet høring med en række ændringer, herunder at A 3 skulle vejbetjene lokalplanens delområde A.

Planforslaget var herefter i fornyet offentlig høring fra 18. december 2019 til 15. januar 2020.

I løbet af høringsperioden modtog kommunen 7 høringsvar, heriblandt ét fra klageren.

I høringssvaret anførte klageren bl.a.:

[...]

Det er stadig meget svært at forstå, at en forældet og stærkt fejlbehæftet trafikanalyse fra 2014 udarbejdet af [den rådgivende ingeniørvirksomhed] skal have afgørende betydning for hele områdets trafikale fremtid. Vi har tidligere gjort opmærksom på flere faktuelle fejl, bl.a. forkerte målangivelser i analysen på vej bredden af A 9, hvor [den rådgivende ingeniør virksomhed] "skønner" den til 5,5 meter, men der er kun 5 meter, hvilket alt andet lige må betegnes som en væsentlig afvigelse [...]

2.3. Vedtagelsen af lokalplanen

Lokalplanen blev behandlet på kommunalbestyrelsens møde den 24. marts 2020 lokalplan nr. LK 68, boliger ved A 1, endeligt.

Af dagordenspunktet fra kommunalbestyrelsens møde fremgik:

Kommunalbestyrelsen godkendte den 25. juni 2019 at sende kommuneplantillæg nr 10 og forslag til Lokalplan LK 68 for boliger ved A 1 i otte ugers offentlig høring. Forslaget indeholdt to delområder med mulighed for at opføre henholdsvis parcelhuse og rækkehuse, nogle i to plan, andre i ét plan. Vejbetjeningen af begge delområder skulle i dette

forslag foregå via A 1 . Beslutningen om vejadgangen byggede på forvaltningens vurdering af, at A 1 kan håndtere trafikken og på en trafikanalyse fra 2014 af hele Hyllegårdsområdet, der peger på A 1 på vejadgang, også til Delområde J mod sydøst.
[...]

Af dagsordenspunktet fremgik vedrørende høringssvarene fra den fornyede høring bl.a.:

Flere høringssvar peger på A 8 , som en bedre løsning af trafikken i både Delområde I og J og der bliver stillet spørgsmålstejn ved aktualiteten i trafikanalysen fra 2014.

[...]

Ved kommunalbestyrelsens behandling af sagen var vedlagt et notat indeholdende resumé af de indkomne indsigelser og forvaltningens bemærkninger til disse.

Lejre Kommune vedtog den 24. marts 2020 lokalplan nr. LK 68, boliger ved A 1 , endeligt.

Lokalplanen er offentliggjort den 25. marts 2020.

2.4. Den vedtagne lokalplan

Af lokalplanens redegørelse, side 18, fremgår:

Vej og trafik

Det rådgivende konsulentfirma [navn] har udarbejdet en trafikanalyse af mulige adgangsveje til A 7 , og har anbefalet, at den sydligste del af lokalplanområdet vejbetjenes fra A 1 . Lokalplanen sikrer dog, at A 3 skal vejbetjene parcelhusområdet (delområde A) og at A 1 skal vejbetjene rækkehusene (delområde B). [...]

Af lokalplanens formålsbestemmelse i § 1, fremgår at lokalplanens formål bl.a. er at sikre boligudviklingen i Hvalsø sker i et naturligt samspil med den eksisterende by.

2.5. Klagen og bemærkningerne hertil

2.5.1. Korrespondance i klagesagen

I sagen indgår klagen af 18. april 2020. Kommunen er kommet med bemærkninger til klagen den 6. maj 2020.

Klagen og bemærkningerne er i hovedtræk gengivet nedenfor.

2.5.2. Korridorvejens forbindelse til det åbne landskab

Klagerens bemærkninger

Klageren anfører, at der i den oprindelige lokalplan nr. 89 stod, at en korridorvej skulle forbinde A 1 med det åbne landskab.

Klageren anfører i den forbindelse, at den nye lokalplan ødelægger korridorvejens forbindelse til det åbne landskab, idet der bygges på hele arealet.

Kommunens bemærkninger

Kommunen anfører, at en lokalplan ikke kan regulere forhold, der ligger uden for lokalplanens område, hvormed lokalplan nr. 89 kun sikrer adgangen og vejstrukturen inden for dennes eget lokalområde.

2.5.3. Trafikanalyse

Klagerens bemærkninger

Klageren anfører, at den trafikale løsning i lokalplanen er baseret på en forældet og fejlbehæftet vejanalyse fra 2014 udarbejdet af et rådgivende ingeniørfirma, hvilket klageren har gjort opmærksom på, uden at det har haft nogen effekt i forløbet.

Klageren anfører endvidere, at der ikke er foretaget kontrolmålinger på de faktuelle fejl, som klageren har gjort opmærksom på.

Endeligt anfører klageren, at kommunen ikke på nogen måde ville imødekomme ønsket som udarbejdelse af ny tidssvarende vejanalyse.

Kommunens bemærkninger

Kommunen anfører, at denne er bekendt med at naboer og beboere i området har bekymringer om vedadgangen til lokalplanområdet. Kommunen har vurderet at det er mest hensigtsmæssig at fordele trafikken ud på både A 9 og A 3, da disse to veje kan betjene hver sin del af lokalplanområdet.

Kommunen anfører desuden, at denne beslutning er baseret på trafikanalysen fra 2014 og på den konkrete vurdering af mertrafikken, som det nye boligområde vil generere.

Endelig anfører kommunen, at der ikke er krav om, at der skal foreligge en trafikanalyse som grundlag for beslutninger om vejadgang i lokalplanlægningen.

3. Planklagenævnets bemærkninger og afgørelse

3.1. Planklagenævnets kompetence

Planklagenævnet kan tage stilling til retlige spørgsmål i forbindelse med en

kommunes afgørelse efter planloven, jf. lovens § 58, stk. 1, nr. 3.¹

Følgende betragtes som et retligt spørgsmål:

- Om lokalplanen er ugyldig, fordi den eventuelt strider mod en anden lokalplan.
- Om kommunen har overholdt almindelige forvaltningsretlige principper, herunder officialprincippet.

Unighed i planers indhold eller hensigtsmæssighed er derimod ikke et retligt spørgsmål, som kan efterprøves.

3.2. Lokalplanens gyldighed

Klageren har anført, at der står i lokalplan nr. 89, at en korridorvej skal forbinde A 1 med det åbne landskab, og at den nye lokalplan ødelægger korridorvejens forbindelse til det åbne landskab, jf. afsnit 2.5.2.

Planklagenævnet forstår klagepunktet som en klage over, at lokalplan nr. LK68 er ugyldig, idet den strider mod en anden lokalplan.

En lokalplan må ikke være i strid med kommuneplanen, jf. planlovens § 13, stk. 1, nr. 1. Dette krav er en del af planlovens rammestyringsprincip, der fastslår, at den mere detaljerede planlægning er begrænset af rammerne i den overordnede planlægning.

Der gælder derimod ikke i planloven noget krav om, at en ny lokalplan skal være i overensstemmelse med en ældre lokalplan eller med andre fortsat gældende lokalplaner.

Planklagenævnet finder allerede af den grund ikke, at lokalplanen er ugyldig som følge af eventuel uoverensstemmelse med en anden lokalplan.

Planklagenævnet kan således ikke give medhold i dette klagepunkt.

3.3. Beslutningsgrundlaget

3.3.1. Generelt om officialprincippet ved planvedtagelser

Klageren har anført, at den trafikale løsning i lokalplanen baserer sig på en forældet og fejlbehæftet vejanalyse jf. afsnit 2.5.3.

Planklagenævnet opfatter dette som en klage over, at kommunen ikke har oplyst sagen tilstrækkeligt vedrørende trafikale forhold, inden den endelige vedtagelse af lokalplanen.

Planklagenævnet bemærker indledningsvis, at nævnet ikke har kompetence til at tage stilling til, om kommunens vurdering af den trafikale løsning er

¹ Bekendtgørelse af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020.

korrekt eller hensigtsmæssig, herunder om der skal være vejadgang til lokalplanområdet via A 1 . Nævnets prøvelse er alene en retlig prøvelse, jf. afsnit 3.1.

Kommunen skal ved vedtagelsen af en lokalplan overholde almindelige forvaltningsretlige principper.

Det er et grundlæggende forvaltningsretligt princip, at kommunen selv, eventuelt i samarbejde med andre myndigheder, skal fremskaffe de nødvendige oplysninger om en sag eller sørge for, at private (typisk parten eller parterne i en sag) medvirker til oplysning af sagen. Dette princip kaldes officialprincippet eller undersøgelsesprincippet. Princippet sikrer, at der er et tilstrækkeligt faktisk og retligt grundlag for afgørelsen. Kravene til oplysning af faktum kan dog ikke præciseres generelt, og de er i vid udstrækning skønsmæssige.

Særligt ved vedtagelse af planer tilkommer der kommunen et meget vidt planlægningsmæssigt skøn i forhold til indholdet. Dette skøn kan ikke efterprøves af Planklagenævnet. Nævnet kan herunder ikke efterprøve, om planlægningen er hensigtsmæssig eller rimelig. Nævnet kan prøve, om planlægningen er i overensstemmelse med planlovens udtrykkelige bestemmelser om indholdet af lokalplaner. Nævnet kan desuden prøve, om planen varetager planlægningsmæssige hensyn, men nævnet kan ikke kræve, at bestemte hensyn inddrages, medmindre et sådant krav fremgår udtrykkeligt af lovgivningen, f.eks. planlovens detailregler.

Kommunens meget vidtgående skønsmæssige beføjelser i forhold til indholdet af en plan, herunder i forhold til afvejningen af forskellige hensyn, indebærer, at der også tilkommer kommunen et meget vidtgående skøn i forhold til omfanget og karakteren af de oplysninger og vurderinger, som tilvejebringes i forbindelse med planvedtagelsen.

I det omfang kommunen rent faktisk tilvejebringer oplysninger, som indgår i kommunens vurdering af indholdet af planen, skal disse oplysninger være korrekte, da planen ellers kan være vedtaget på et forkert grundlag. Ikke enhver forkert oplysning udgør dog en væsentlig retlig mangel, som medfører ophævelse af planen. Der skal være tale om så væsentlige oplysninger og så betydelige fejl, at det må antages at kunne have ført til et andet resultat, hvis de politiske beslutningstagere havde været i besiddelse af de korrekte oplysninger.

3.3.2. Planklagenævnets vurdering i forhold til officialprincippet

Planklagenævnet finder ikke, at kommunen har handlet i strid med officialprincippet i den konkrete sag ved at lade trafikanalysen fra 2014 indgå i sagsbehandlingen, eller ved ikke at foretage en ny trafikanalyse.

Planklagenævnet har navnlig lagt vægt på, at der ikke i planloven gælder et

krav om udarbejdelse af trafikanalyser i forbindelse med vedtagelse af lokalplaner.

Nævnet har yderligere lagt vægt på, at klagerens høringssvar fra den første offentlige høring, hvor klageren anførte, at denne mener, at trafikanalysen er forældet og fejlbehæftet, og at der burde udarbejdes en ny trafikanalyse, var vedlagt som bilag til dagsordenen ved kommunalbestyrelsens behandling af lokalplanen den 29. oktober 2019, hvor det blev besluttet, at der skulle udarbejdes et revideret lokalplanforslag.

Desuden fremgik det af dagsordenspunktet fra kommunalbestyrelsens møde, at klageren havde påpeget, at trafikanalysen ikke stemte overens med nutidens trafikforhold, og at der burde udarbejdes en ny.

Endvidere var klagerens høringsvar fra den fornyede offentlige høring, hvor klageren ligeledes anførte, at trafikanalysen var forældet og fejlbehæftet, vedlagt som bilag til dagsordenen ved kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse af lokalplanen den 24. marts 2020.

Desuden fremgik det af dagsordenspunktet fra mødet, at der i høringssvar var stillet spørgsmål ved aktualiteten af trafikanalysen.

Kommunalbestyrelsen har således været bekendt med, at trafikanalysen, der har indgået i beslutningen om den trafikale løsning, var fra 2014, og at trafikanalysens aktualitet og korrekthed var blevet betvivlet i forbindelse med den offentlige høring.

Planklagenævnet finder således, at kommunen ved vedtagelsen af lokalplanen har haft et tilstrækkeligt grundlag for afgørelsen.

3.4. Planklagenævnets afgørelse

Planklagenævnet kan ikke give medhold i klagen over lokalplan nr. LK68, boliger ved A 1 , som er endeligt vedtaget af Lejre Kommune den 24. marts 2020.

Planklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 3, stk. 3, i lov om Planklagenævnet.² Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. § 3, stk. 4, i lov om Planklagenævnet.

Afgørelsen er truffet af formanden på nævnets vegne, jf. § 4, stk. 1, i lov om Planklagenævnet.

4. Gebyr

Det indbetalte klagegebyr tilbagebetales ikke. Klagegebyrer tilbagebetales

² Lov nr. 1658 af 20. december 2016 om Planklagenævnet.

kun, hvis nævnet har afvist at behandle sagen, hvis klagen tilbagekaldes, eller hvis nævnet giver klageren medhold eller i øvrigt ændrer den afgørelse, der er klaget over. Det er ikke tilfældet i denne sag. Planklagenævnets afgørelse vedrørende klagegebyret kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed. Der henvises til § 3 i gebyrbekendtgørelsen for Planklagenævnet.³

³ Bekendtgørelse nr. 108 af 28. januar 2017 om gebyr for indbringelse af klager for Planklagenævnet.