

MRF 2023.104

Planklagenævnets afgørelse af 28. april 2023, j.nr. 23/00358, 23/00359 og 23/00394

Ophævet lokalplan for nyt blandet byområde tæt ved motorvej, da miljørapportens vurdering af trafikale forhold alene var baseret på ældre trafikmålinger før 2018. Lokalplanen fandtes ikke i modstrid med planlovens § 15 a om støjbelastede områder, men afvist, at planlovens § 15 b finder anvendelse på luftforurening fra vejtrafik.

Vallensbæk Kommune vedtog i november 2022 endeligt lokalplan nr. 112, Egeskov Byhave, med tilhørende miljørapport samt kommuneplantillæg nr. 2. Planområdet var beliggende i byzone umiddelbart syd for Køge Bugt Motorvejen og udgjorde et samlet areal på ca. 3,4 ha. Øst og syd for planområdet lå eksisterende boligområder. Lokalplanområdet var mod vest afgrænset af motorvej, og på den anden side heraf lå boliger og erhvervsbebyggelse. Nord for planområdet, på den anden side af Køge Bugt Motorvejen, lå et idrætsanlæg. Planområdet udgjorde på tidspunktet for lokalplanens vedtagelse et industriområde med forskellige erhvervsvirksomheder, hvoraf flere var under afvikling. Lokalplanen muliggjorde etablering af en ny bydel med blandede byfunktioner med erhverv og boliger. Det fremgik af lokalplanen, at området kun måtte anvendes til blandede byfunktioner som helårsboliger i etagebebyggelse, erhverv med respekt for naboskab til boliger samt parkeringshus for området. Planvedtagelsen blev påklaget af en række naboer, der bl.a. anførte, at miljøvurderingen ikke gav et retvisende billede af trafikforholdene i lokalområdet og lokalplanens påvirkning heraf eller af lokalplanens påvirkning af den eksisterende trafikstøjforurening, og at lokalplanen var i modstrid med planlovens § 15 a samt § 15 b, stk. 1, da beliggenheden af boligerne langs motorvejen var uegnet til beboelse grundet luftforurening. Planklagenævnet (formanden) konstaterede indledningsvis, at miljørapportens afsnit vedr. trafik ikke inddrog oplysninger om tre boligområder, som kommunen havde vedtaget lokalplaner for i 2019, og som også grænsede op til motorvejen, idet miljøvurderingen var baseret på oplysninger fra trafiktællinger foretaget i perioden 2012 til 2017. Nævnet fandt på den baggrund, at de trafikale konsekvenser af planen

ikke var beskrevet og vurderet i tilstrækkeligt omfang til at opfylde kravene i miljøvurderingsloven. Derimod fandt nævnet, at kommunen i tilstrækkeligt omfang havde redegjort for støjforhold, og at mindstekravene efter miljøvurderingslovens bilag 4, litra f, jf. § 12, var opfyldt. For så vidt angik planlovens § 15 a konstaterede nævnet, at lokalplanen udlagde lokalplanområdet til blandede byfunktioner, herunder helårsboliger i etagebebyggelse, ligesom det fremgik af sagens oplysninger, at planområdet var påvirket af trafikstøj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, hvorfor der var tale om et område udlagt til støjfølsom anvendelse omfattet af § 15 a. Endvidere fremgik det af lokalplanen, at ny bebyggelse ikke måtte tages i brug, før det var dokumenteret, at de vejledende grænseværdier var overholdt, at støjniveauet på udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boliger ikke måtte overskride 58 dB, og at indendørs støjniveau i boligers opholdsrum ikke måtte overskride 46 dB fra vejtrafik. Da planområdet inden vedtagelsen af lokalplanen udgjorde et industriområde med forskellige erhvervsvirksomheder og var beliggende i byzone, fandt nævnet, at der var tale om et eksisterende byområde, som i kommuneplanen var udlagt til blandede byfunktioner. På den baggrund fandt nævnet, at kommunen havde haft mulighed for at anvende planlovens § 15, stk. 2, nr. 26, hvorfor planlovens § 15 a, stk. 1, var opfyldt. Afslutningsvis bemærkede nævnet, at luftforurening fra vejtrafik ikke er en forureningstype, som omfattes af planlovens § 15 b, stk. 1, eller planloven i øvrigt, hvorfor nævnet ikke kunne behandle dette klagepunkt. Da miljøvurderingsrapporten således samlet set fandtes mangelfuld, blev lokalplanen ophævet.

Kommentar: I forhold til planlovens § 15 a om lokalplanlægning for boliger i støjplagede områder følger afgørelsen nyere praksis, jf. **MRF 2022.150 Pkn**, **MRF 2022.314 Pkn** og **MRF 2023.51 Pkn**, og det er tilsvarende i overensstemmelse med praksis, at lokalplanen ophæves, hvis miljøvurderingen af lokalplanen ikke opfylder minimumskravene i miljøvurderingsloven, samt at vurderingen ikke kan

MRF 2023.104

baseres på forældede oplysninger. Nævnets formulering heraf forekommer dog noget uheldig, da nævnet både anfører, at støjvurderingen opfylder minimumskravene i miljøvurderingslovens § 12, og samtidig anfører, at miljøvurderingen er mangelfuld, fordi den er baseret på forældede trafikoptællinger, og hvor det sidste fører til, at lokalplanen ophæves. I forhold til planlovens § 15 b om placering af forureningsfølsom anvendelse i områder plaget af luftforurening illustrerer afgørelsen, at mens planlovens § 15 a også vedrører støj fra trafik, gælder dette ikke planlovens § 15 b om luftforurening. Noget andet er, at luftrammedirektivets krav til ren luft stiller krav om, at medlemsstaterne vedtager handlingsplaner, hvis direktivets grænseværdier ikke er overholdt, jf. sag C-644/19 (MRF 2022.19). Disse regler om luftkvalitet kan efter EU-Domstolens praksis håndhæves af borgerne, jf. sag C-752/18 og hertil Pagh: Juristen 2020, s. 22.

Afgørelse i klagesag om Vallensbæk Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 112, Egeskov Byhave med tilhørende miljørapport

23/00358, 23/00359, 23/00394

Vallensbæk Kommune vedtog den 23. november 2022 endeligt lokalplan nr. 112, Egeskov Byhave, med tilhørende miljørapport.

En gruppe beboere i området har klaget over planvedtagelsen og miljøvurderingen.

En anden gruppe beboere i området har klaget over planvedtagelsen.

I denne afgørelse har Planklagenævnet behandlet følgende spørgsmål:

- Om miljøvurderingslovens minimumskrav til en miljøvurdering er opfyldt i forhold til trafikforhold og trafikstøj.
- Om lokalplanen er i overensstemmelse med planlovens § 15 a, stk. 1 og § 15 b, stk. 1.

Planklagenævnet finder, at miljøvurderingen lider af en væsentlig retlig mangel, da miljøvurderingslovens minimumskrav ikke er opfyldt i forhold til trafikforhold.

Da miljøvurdering af et planforslag ifølge miljøvurderingslovens § 13 skal gennemføres inden den endelige vedtagelse af planen, ophæver Planklagenævnet tillige kommunens afgørelse om endelig vedtagelse af lokalplanen.

Det betyder, at lokalplanen og miljøvurderingen ikke længere gælder.

Planklagenævnet konstaterer i øvrigt, at kommuneplantillæg nr. 2 til kommuneplan 2020-2032 lider af en væsentlig retlig mangel og derfor er ugyldigt.

Indhold

1. Sagens oplysninger 4

1.1. Området og plangrundlaget 4

1.2. Klagerne og bemærkninger hertil 8

2. Planklagenævnets bemærkninger og afgørelse. 8

2.1. Planklagenævnets kompetence. 8

2.2. Kommunens miljøvurdering. 9

2.2.1. Miljøvurderingsloven generelt 9

2.2.2. Generelt om indhold af miljørapporten. 10

2.2.3. Trafikforhold. 10

2.2.4. Trafikstøj 14

2.3. Planlægning på støjbelastede arealer 16

2.3.1. Klagen. 16

2.3.2. Generelt om planlovens § 15 a. 17

2.3.3. Grænseværdier for trafikstøj 18

2.3.4. Isolering mod støj af ny boligbebyggelse. 19

2.3.5. Lokalplanens bestemmelser og redegørelse vedrørende støj 21

2.3.6. Planklagenævnets forståelse af lokalplanens bestemmelser om støj 24

2.3.7. Planklagenævnets vurdering af, om der er tale om et eksisterende byområde 25

2.3.8. Planklagenævnets vurdering af, om området er udlagt til blandede byfunktioner 25

2.4. Luftforurening. 26

2.4.1. Klagen. 26

2.4.2. Generelt om forebyggelse af lugtgener og luftforurening. 26

2.4.3. Planklagenævnets vurdering. 27

3. Afsluttende bemærkninger 27

1. Sagens oplysninger

1.1 Området og plangrundlaget

Området

Sagen vedrører lokalplan nr. 112, Egeskov Byhave

(https://dokument.plandata.dk/20_11131457_1669383657447.pdf).[1]

Planområdet ligger i Vallensbæk Kommune umiddelbart syd for Køge Bugt Motorvejen. Området ligger i byzone og udgør et samlet areal på ca. 3,4 ha. Øst og syd for planområdet ligger eksisterende boligområder. Vest for lokalplanområdet ligger nogle boliger og erhvervsbebyggelse. Nord for planområdet, på den anden side af Køge Bugt Motorvejen, ligger et idrætsanlæg. Lokalplanområdet afgrænses mod vest af [A1]. Området kan ses af Bilag 1 med billedmateriale sidst i denne afgørelse.

Planområdet udgør i dag et industriområde med forskellige erhvervsvirksomheder, hvoraf flere er under afvikling.

Planklagenævnet har tidligere ophævet lokalplan nr. 102, Vallensbæk Byhave, for samme område.[2]

Det vedtagne plangrundlag

Lokalplanen muliggør etablering af en ny bydel med blandede byfunktioner med både erhverv og boliger.

Af lokalplanens redegørelse (s. 4) fremgår følgende vedrørende lokalplanens baggrund:

For lokalplanområdet gælder i dag Lokalplan nr. 90, som giver mulighed for boliger og erhverv. Lokalplan nr. 112, Egeskov Byhave erstatter hele Lokalplan nr. 90, og giver også mulighed for byfortætning med blandede byfunktioner med boliger og erhverv. Den samlede bebyggelsesprocent for hele lokalplanområdet uden offentligt vejareal bliver 187 %.

Det er målet at skabe et område med et varieret udbud af erhverv, boliger, parkeringshus og opholdsarealer.

I 2019 vedtog kommunen Lokalplan nr. 102 for samme område, der kun gav mulighed for boliger. Lokalplanen havde krav om at facaderne mod motorvejen skulle støjisoleres. Planklagenævnet ophævede lokalplanen, da denne metode til støjafskærmning efter Planloven kun må anvendes i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner.

Lokalplanområdet dækker et areal på omkring 34.000 m² og ligger med [A2] i den sydlige side og grænser op til Køge Bugt Motorvejen mod nord. Arealet mellem lokalplanområdet og Køge Bugt Motorvejen udgøres af et beplantningsbælte på motorvejens areal. Mod vest grænser lokalplanområdet op til [A1], og mod øst grænser området op til Vejlegårdstien og Vejlegårdsparken. På den sydlige side af [A2] ligger bebyggelsen [A5] i den nordlige del af Amalieparken.

Umiddelbart syd for lokalplanområdet er der fra 2006 til 2013, udarbejdet lokalplaner, som har omdannet tidligere erhvervsområde til boligområdet Amalieparken. Området ligger desuden tæt på rekreative områder som Vallensbæk Mose, idrætsanlæg, tennisbaner, kommende svømmehal, golfbane og Vallensbæk Strandpark.

Af lokalplanens redegørelse (s. 5) fremgår bl.a. følgende vedrørende eksisterende forhold:

Lokalplanområdet består ved lokalplanens udarbejdelse af et industriområde, som omfatter forskellige virksomheder, hvoraf flere er under afvikling. Anvendelsen har været værksted, lager, affaldssortering, kranudstyr og busservice. Der er ingen bevaringsværdige bygninger i området.

[...]

Lokalplanområdet er støjbelastet af trafikstøj fra Køge Bugt Motorvejen. Der er opført en støjskærm til støjafskærmning fra Køge Bugt Motorvejen umiddelbart vest for lokalplanområdet, som efter aftale med Vejdirektoratet kan forlænges nord om lokalplanområdet. Lokalplanen fastsætter ikke krav om forlængelse.

Af lokalplanens redegørelse (s. 5) fremgår følgende vedrørende lokalplanens formål:

Lokalplanens overordnede formål er at give mulighed for en ny bydel med blandede byfunktioner med både erhverv og boliger. Da arealet er støjbelastet af Køge Bugt Motorvejen, skal støjen afskærmes af den forreste bygningsstruktur langs motorvejen.

Byggeriet skal i overensstemmelse med lokalplanen overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj i områder med blandede byfunktioner, herunder støjniveauet for udendørs opholdsarealer, hvilket skal dokumenteres, inden kommunen giver byggetilladelse og vil være betingelse for ibrugtagning af bebyggelsen.

Af lokalplanens redegørelse (s. 6) fremgår følgende vedrørende disponering af området:

Området er disponeret med en etagebebyggelse mellem 3-8 etager og med to tårne i op til 14 etager. De højeste bygninger er placeret langs Køge Bugt Motorvejen og udover, at de medvirker til at afskærme området fra trafikstøj, fremstår de som markører for bydelen.

Den samlede bebyggelse nedtrapper i bygningshøjde fra nord mod syd, og fra vest mod øst jf. figur 3. Områdets centrale bebyggelse består af tre karréer i 3-5 etager med fælles opholdsarealer i form af gårdrum. Mellem karrerne og bebyggelsen langs motorvejen er der opholdsgader, der mod vest åbner op til et torv.

Af lokalplanens redegørelse (s. 7) fremgår bl.a. følgende vedrørende bebyggelsens omfang og placering:

Støjafskærmende etagebebyggelse – byggefeltene A til K skal være blandede byfunktioner med både boliger og erhverv. Midt på strækningen ligger et parkeringshus i byggefelt G og i K ligger plejeboliger.

Langs motorvejen kan der opføres bebyggelse i op til 8 etager og i et begrænset omfang op til 14 etager. Det sikres med byggefelt, at bebyggelsen placeres uden for vejbyggelinjen inkl. højde- og passagetillæg til Køge Bugt Motorvejen.

Bebyggelsens nordlige facader udformes, så de fra motorvejen fremstår som en visuel markering af området. Derudover sikres der med bebyggelsen, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj overholdes på områdets opholdsarealer og i boligerne. Mod syd udformes facader med store glaspartier og opholdsarealer i form af terrasser og altaner.

[...]

Af lokalplanens § 1 fremgår bl.a. følgende vedrørende lokalplanens formål:

Lokalplanens formål er:

- 1. at lokalplanområdet kun kan anvendes til blandede byfunktioner som boliger, bydelshus, serviceerhverv, liberale erhverv, lagerhotel og parkeringshus, og andre erhverv der er foreneligt med naboskab til boliger,*
- 2. at etablere en støjafskærmende etagebebyggelse mod Køge Bugt Motorvejen,*
- 3. at alle udendørs opholdsarealer i bebyggelsen syd for den afskærmende etagebebyggelse mod Køge Bugt Motorvejen har et tilfredsstillende lavt støjniveau*
- 4. at boliger orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facader ud mod de udendørs opholdsrum*

[...]

Det fremgår af lokalplanens § 2.1, at lokalplanområdet afgrænses og inddeles i delområderne I, II, III og IV, som vist på kortbilag 1.

Det fremgår af lokalplanens kortbilag 1, at lokalplanens delområde I til parkering ligger i den nordlige del af planområdet i første række mod Køge Bugt Motorvejen. Syd for delområde I ligger lokalplanens delområde II til bebyggelse. Lokalplanens kortbilag 1 kan ses af Bilag 1 med billedmateriale sidst i denne afgørelse.

Det fremgår endvidere af lokalplanens § 2.3, at lokalplanområdet ligger i byzone.

Af lokalplanens § 3.1 fremgår bl.a. følgende vedrørende lokalplanområdets anvendelse:

Lokalplanområdet må kun anvendes til blandede byfunktioner som:

Helårsboliger i etagebebyggelse.

Det kan være familieboliger, plejeboliger inkl. servicefaciliteter, seniorboliger og ungdomsboliger. Til boligerne kan der i stueetagen af byggefeltene A, B og C etableres fælleslokaler/bydelshus til brugere og beboere i og omkring lokalplanområdet.

Erhverv der kan respektere naboskab til boliger.

Det kan være liberale erhverv, serviceerhverv, klinikker, iværksættere i kombination med egen bolig samt kunst- og småhåndværkere. Ved kundeorienterede erhverv skal der være egen indgang fra gadeplan. Erhverv kan både være som del af bolig og som selvstændige enheder.

Et parkeringshus for området.

En del af parkeringshuset kan være aflukkede garager/opbevaringsrum og servicelokaler for selvbetjent lagerhus (self storage)

Af lokalplanens § 3.2 fremgår endvidere følgende vedrørende anvendelse af lokalplanområdets delområde I:

Delområde I må kun benyttes til parkering inkl. beplantning og gang arealer frem til bebyggelse. Der kan opstilles cykelstativer og anlæg til affaldshåndtering. Arealer må ikke indrettes til ophold.

Det fremgår af lokalplanens § 5.1, at kørende adgang til lokalplanområdet kun kan ske via overkørsler fra [A1] og Vejlegårdsparken.

I forbindelse med planvedtagelsen er der udarbejdet en miljørapport for lokalplanen.

Kommuneplangrundlaget

Da lokalplanen blev vedtaget endeligt, gjaldt kommuneplan 2020-2032 for Vallensbæk Kommune.

Da lokalplanen ikke var i overensstemmelse med kommuneplan 2020-2032 vedtog kommunen samtidig med vedtagelsen af lokalplan nr. 112, kommuneplantillæg nr. 2 til kommuneplan 2020-2032.

Forud for vedtagelsen af lokalplanen og kommuneplantillægget, var størstedelen af planområdet omfattet af rammeområde 3-B112. Det fremgik af rammebestemmelserne for rammeområde 3-B112, at anvendelsen var udlagt til boligområde.

Det fremgår af kommuneplantillægget, at rammeområde 3-B112 med tillægget ændrer navn til 3-BE12.

Det fremgår af rammebestemmelserne for rammeområde 3-BE12, at anvendelsen er udlagt til blandede byfunktioner.

Den resterende del af planområdet er omfattet af rammeområde 3-T5, Køge Bugt Motorvej. Det fremgår af rammebestemmelserne i kommuneplan 2020-2032 for rammeområde 3-T5, at anvendelsen er udlagt til trafik anlæg.

Kommuneplantillægget ændrer ikke ved afgrænsningen af rammeområderne.

Størstedelen af lokalplanområdet for lokalplan nr. 112, Egeskov Byhave, ligger således inden for rammeområde 3BE12, mens den resterende del ligger inden for rammeområde 3-T5.

1.2 Klagerne og bemærkninger hertil

Planklagenævnet har under sagens behandling modtaget de dokumenter vedrørende sagens indhold, der fremgår af Bilag 2 sidst i denne afgørelse.

Planklagenævnet modtog klagerne fra kommunen den 6. januar 2023.

Klagen og de bemærkninger, der er modtaget i klagesagen, er alene kort gengivet i afgørelsen, men de er indgået i sagsbehandlingen i deres helhed.

2. Planklagenævnets bemærkninger og afgørelse

2.1 Planklagenævnets kompetence

Afgørelser efter miljøvurderingsloven^[3] kan påklages efter de klageregler, der er fastsat i den lovgivning, som planen eller programmet er udarbejdet i henhold til, jf. § 48, stk. 1, i miljøvurderingsloven.

Den, der er klaget over i denne sag, er udarbejdet i henhold til planloven, og overholdelsen af miljøvurderingslovens bestemmelser i forbindelse med planvedtagelsen kunne derfor påklages til Planklagenævnet.

Planklagenævnet kan tage stilling til retlige spørgsmål i forbindelse med en kommunes udarbejdelse af en plan, jf. § 58, stk. 1, nr. 3, i planloven.[4]

Retlige spørgsmål omfatter alle spørgsmål om lovligheden eller gyldigheden af trufne afgørelser, herunder fortolkning eller forståelse af lovbestemmelser samt overholdelse af almindelige forvaltningsretlige grundsætninger.

Det er ikke et retligt spørgsmål, om en plans indhold er hensigtsmæssigt. Endvidere fastlægger miljøvurderingsloven ikke grænser for, hvad myndighederne kan beslutte af politiske, økonomiske eller andre grunde, men stiller alene krav til procedurerne og indholdet af grundlaget for beslutningerne forud for vedtagelse af planer omfattet af loven. Begrænsninger i niveauet for tilladelige miljøpåvirkninger følger af anden lovgivning.

2.2 Kommunens miljøvurdering

2.2.1 *Miljøvurderingsloven generelt*

Når en myndighed i medfør af lovgivningen tilvejebringer planer og programmer inden for fysisk planlægning og arealanvendelse, som fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter omfattet af miljøvurderingslovens bilag 1 og 2, skal der efter lovens § 8, stk. 1, nr. 1, udarbejdes en miljøvurdering. Hvis planen fastlægger anvendelsen af mindre områder på lokalt plan eller alene angiver mindre ændringer i sådanne planer, skal der kun gennemføres en miljøvurdering, hvis gennemførelsen af planen må antages at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. § 8, stk. 2, nr. 1. Efter miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, nr. 3, skal der endvidere udarbejdes en miljøvurdering af andre planer, som i øvrigt fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, når myndigheden vurderer, at planen kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Derudover skal der gennemføres en miljøvurdering, hvis planen medfører krav om en vurdering af virkningen på et internationalt naturbeskyttelsesområde under hensynstagen til området's bevaringsmålsætning, jf. lovens § 8, stk. 1, nr. 2.

Myndigheden skal snarest muligt gennemføre en miljøvurdering, hvor dette er påkrævet efter § 8, stk. 1, hvilket følger af lovens § 9. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at integreringen af miljøhensyn foretages i forbindelse med udarbejdelsen af planen, og dermed på et tidligt tidspunkt i processen, således at der kan tages hensyn til den miljømæssige indvirkning på et tidspunkt, hvor det fortsat er muligt at inddrage de miljømæssige aspekter i planens udformning.

Ved den endelige vedtagelse af en plan skal kommunen bl.a. inddrage miljørapporten, jf. miljøvurderingslovens § 13, stk. 1.

2.2.2. Generelt om indhold af miljørapporten

Formålet med miljøvurderingsloven er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer, jf. lovens § 1.

En miljørapport skal på baggrund af de oplysninger, der er nævnt i bilag 4, vurdere den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet af planens gennemførelse og rimelige alternativer under hensyn til planens mål og geografiske anvendelsesområde, jf. § 12, stk. 1. En miljørapport skal som udgangspunkt fokusere på den del af planens gennemførelse, der forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet. Alle aspekter af gennemførelsen af planen skal dog undersøges, da de tilsammen kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

En miljørapport skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyn til aktuel viden og gængse vurderingsmetoder samt til, hvor detaljeret planen er, hvad den indeholder, og på hvilket trin i et beslutningsforløb planen befinder sig, og hvorvidt bestemte forhold vurderes bedst på et andet trin i det pågældende forløb, jf. lovens § 12, stk. 2.

2.2.3. Trafikforhold

Klagen

Det fremgår af klagen, at miljøvurderingen ikke giver et retvisende billede af trafikafviklingen i kvarteret omkring lokalplanområdet, lokalplanens sundhedspåvirkning, trafiksikkerhed og ulykkesrisiko som følge af trafikkaos og trafiksammenbrud, samt lokalplanens kumulative effekt på hele kvarterets trafikafvikling, der i forvejen er presset over kapacitetsgrænsen som følge af nybyggeriet, ensretning af vejforløb og vejlukninger.

Klagerne anfører, at ifølge miljørapporten viser kommunens egne trafikmålinger fra 2012 og 2017 en daglig trafik på [A1] på 4.608 biler. Klagerne anfører herefter, at trafikken fra lokalplanområdet alene vil give en forøgelse på 32,5 procent, og at der i disse trafikmængder ikke er indregnet den forventede trafik fra Dagmarhaven, Carolines Have og Emiliehaven, som er tre boligområder, som kommunen har vedtaget lokalplaner for i 2019, og som også grænser op til [A1].

Klagerne anfører, at ud fra miljørapportens beregning om forventeligt 2.176 daglige bilture fra Egeskov Byhave, må de tre nævnte byggerier, der får et antal boliger, der nogenlunde svarer til Egeskov Byhave, forventes også at give over 2.000 daglige bilture. Klagerne anfører, at der således er udsigt til næsten en fordobling af trafikken på [A1] i forhold til 2012-2017 tallene.

Klagerne anfører endvidere, at miljørapporten nærmest i tavshed forbigår, at man flytter mere trafik til Vejlegårdsparken. Det sker ved, at udkørslen fra [A5] og det påtænkte plejehjem skal ske til Vejlegårdsparken. Det indebærer op mod 500 daglige bilture ekstra. Vejen er smal, uoverskuelig og uden cykelsti og er utryk for cyklister.

Klagerne anfører, at miljørapporten beskriver, at både de store veje og stikvejene i Vallensbæk Strand er brede og med oversigtsarealer. Klagerne anfører herefter, at sidevejene til [A1] ikke er brede, og at oversigtsforholdene ikke er gode. Vejlegårdsparken er heller ikke bred, og der er decideret ringe oversigtsforhold.

Endelig henviser klagerne til en kapacitetsanalyse udarbejdet af et rådgivningsfirma, som vedrører de trafikale konsekvenser af en række byudviklingsprojekter i området. Klagerne henviser til, at det fremgår af kapacitetsanalysen, at den ekstra trafik fra udviklingsområderne i myldretiderne vil føre til et egentligt sammenbrud i trafikken i krydset [A1]/ [A7], såfremt udviklingsområderne betjenes ad [A1], og at der ikke er tilstrækkelig kapacitet i krydset i myldretiden, når trafikken på [A1] stort set fordobles på grund af byudviklingen.

Klagerne anfører, at det er uforståeligt, at kommunen dels lader developer udarbejde miljørapporten, og dels ikke kræver, at de seneste undersøgelser danner grundlag for rapporten.

Klagerne finder derfor samlet set, at miljørapporten ikke giver et retvisende billede af trafikforholdene i lokalområdet og lokalplanens påvirkning heraf.

Kommunens bemærkninger

Kommunen anfører, at trafikafviklingen for lokalplanen er behandlet i miljørapporten til lokalplanen, og at fokus her er på konsekvensen af selve lokalplanen.

Kommunen anfører, at det er kommunens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Kommunen kan efter forhandling med politiet tage beslutninger om ombygning, indretning og lukning af veje. Principper for trafikafvikling og det afledte serviceniveau fastlægges ikke i kommunens lokalplaner, men i kommuneplanen. De akkumulerede effekter af den samlede byudvikling har kommunen derfor vurderet i forbindelse med kommuneplanlægningen i 2020, hvor det samlede omfang af byggemuligheder er fastlagt. Lokalplan 112 har ikke flere byggemuligheder end fastlagt i kommuneplan 2020-32.

Kommunen anfører endvidere, at kommunen i forbindelse med kommuneplanen, sammen med et rådgivningsfirma, har udarbejdet kapacitetsanalyser for hele strandområdet, for at undersøge konsekvensen af trafikafviklingen, når restrummeligheden i samtlige kommuneplanrammer en dag bliver udnyttet. I den store kapacitetsanalyse for hele strandområdet er der fokus på forskellige løsninger, som ikke er relevante at undersøge yderligere i forbindelse med miljøvurderingen af lokalplan nr. 112, da de bliver gennemført uafhængigt af lokalplanlægningen.

Kommunen anfører herefter, at da trafikafviklingen i området er kompleks, vil der være usikkerheder ved enhver vurdering af fremtidige konsekvenser af flere byggemuligheder. Det er dog sandsynligt, at et lavere serviceniveau for bilister på [A1] vil få flere til at søge alternativer. Det gælder især gennemkørende bilister mellem syd og nord, der i stedet vil benytte [A6] frem for [A1]. Denne prioritering er i overensstemmelse med kommunens vejplanlægning i kommuneplan 2020-2032, hvor [A6] skal være den primære trafikvej mellem syd og nord, mens [A1] er til mere lokal trafik.

Kommunen anfører endvidere, at begrænsning i kapacitet på [A1] ikke ligger i indretningen af vejen, men i lyskrydsene, hvor kommunen kan prioritere kapaciteten på nogle veje frem for andre, ved at justere tidslængder for rødt og grønt signal.

Kommunen anfører, at det er korrekt, at krydset [A1] i kapacitetsanalysen ikke helt kan følge med i eftermiddagsmyldretiden, hvor der kan komme ventetider for bilister på op til 67-80 sek. 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 [A7] mellem [A1] og [A6]

Endelig anfører kommunen, at lokalplanen ikke har ændret på kommunens overordnede vejplanlægning.

Generelt om trafik

I en miljørapport skal der bl.a. indgå oplysninger om den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder på befolkningen og menneskers sundhed, jf. miljøvurderingslovens bilag 4, litra f, jf. § 12. Herunder skal der efter omstændighederne indgå oplysninger om trafik, idet trafik giver anledning til bl.a. støj og luftforurening.

Miljørapporten skal kun indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder, jf. miljøvurderingslovens § 7, stk. 2. Miljøvurderingsloven stiller ikke krav om, at der skal foretages bestemte målinger eller beregninger af trafik, eller at disse udføres på en bestemt måde.

Planklagenævnets vurdering

Trafik er behandlet i miljørapportens afsnit 12.

Det fremgår af miljørapporten, s. 64, at etablering af Egeskov Byhave med boliger og blandede byfunktioner, i stedet for erhverv, medfører ændringer af trafikbelastningen i området samt sikkerhedsforhold for de bløde trafikanter.

Miljørapportens afsnit 12.2 indeholder en beskrivelse af de eksisterende forhold i området. Afsnittet indeholder en beskrivelse af de trafikale forhold i området med henvisning til trafiktællinger, som kommunen har foretaget på de omkringliggende større veje i perioden 2012 til 2017.

Miljørapportens afsnit 12.4 indeholder vurdering af påvirkningen af trafikken. Det fremgår, at omdannelsen af planområdet fra erhverv til boligområde med blandede byfunktioner primært med etageboliger vil medføre ændrede trafikmønstre og ændret sammensætning af trafikanterne i området, og at området vil få lettere adgang til kollektiv trafik, når den kommende letbane åbner.

Afsnittet indeholder bl.a. en vurdering af den forventede trafikstigning i området som følge af planen. Vedrørende trafik med tilkørsel til og fra [A1] fremgår det, at det forventes, at den fremtidige anvendelse vil give i alt 2.176 daglige ture med personbil og to daglige ture med lastbil. Det fremgår endvidere, at den forventede trafikstigning ved gennemførelse af planen er 1.468 flere bilture pr. døgn og 28 færre lastbilture pr. døgn.

Det fremgår, at det fra planområdet er muligt at køre ud via [A2] til [A1] eller til Vejlegårdsparken. Grundet placeringen af planen i forhold til omegnen og vejnettet, samt placeringen af parkeringspladser i planområdet, formodes trafikken til og fra planområdet hovedsageligt at orientere sig mod [A1], da det er den korteste rute til og fra det overordnede vejnet. 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 [A1] vil kunne håndtere ændringen af planområdets anvendelse, og at det vil være muligt at afvikle trafikken trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt under de eksisterende forhold.

Afslutningsvis fremgår det af afsnittet, at en realisering af planen vurderes at medføre en lille forøgelse af trafikmængden [A1]. Det fremgår, at en realisering af planen samlet vurderes at medføre en ubetydelig påvirkning af trafikikkerheden for bløde trafikanter i området. Yderligere fremgår det, at trafikikkerheden for øvrige trafikanter vurderes at være uændret til positiv.

Planklagenævnet konstaterer, at miljørapportens afsnit vedrørende trafik ikke inddrager oplysninger om de 3 boligområder, som kommunen har vedtaget lokalplaner for i 2019, og som også grænser op til [A1]. Afsnittet er derimod baseret på oplysninger fra trafiktællinger foretaget i perioden 2012 til 2017.

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

Nævnet lægger herved 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.

Planklagenævnet finder i den forbindelse, at det ikke har betydning, at lokalplanen ikke indeholder flere byggemuligheder end kommuneplanen, og at de trafikale løsninger, som kommunen planlægger at gennemføre i området, vil blive gennemført uafhængigt af lokalplanen. Efter nævnets opfattelse, kan oplysningerne i miljørapporten ikke anses for retvisende, idet de ikke inddrager den planlagte byudvikling i området, som også vil påvirke de trafikale forhold i området. Nævnet finder, at påvirkningen af de trafikale forhold i området må anses for at være en af de væsentlige miljøpåvirkninger, af projektet.

Planklagenævnet finder på den baggrund, at kommunen ikke har overholdt miljøvurderingslovens minimumskrav til indholdet af en miljørapport. Nævnet finder endvidere, at der er tale om en væsentlig retlig mangel, og nævnet ophæver derfor miljørapporten.

Planklagenævnet bemærker endvidere, at miljøvurderingsloven ikke indeholder et forbud mod, at en myndighed lader andre parter, herunder f.eks. ansøger eller et konsulentfirma, udarbejde miljøvurderingen af planerne.

Kommunen skal dog træffe selve afgørelsen om vedtagelse (af planerne og) miljørapporten, og kommunen har ansvaret for, at miljøvurderingen overholder kravene i miljøvurderingsloven, herunder at materialet er sagligt og baseret på korrekte oplysninger.

Det er således ikke i strid med miljøvurderingsloven eller anden lovgivning, at kommunen har benyttet et rådgivningsfirma, eller at rådgivningsfirmaet er hyret af bygherre, hvis dette er tilfældet.

2.2.4. Trafikstøj

Klagen

Det fremgår af klagen, at miljøvurderingen ikke giver et retvisende billede af lokalplanens påvirkning af den eksisterende trafikstøjforurening i lokalplanområdet.

Generelt vedrørende trafikstøj

I en miljørapport skal der bl.a. indgå oplysninger om den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder på befolkningen og menneskers sundhed, jf. miljøvurderingslovens bilag 4, litra f, jf. § 12.

Dette indebærer efter Planklagenævnets opfattelse, at de trafikale konsekvenser af planen, herunder i form af støj fra trafik, efter omstændighederne skal indgå i en miljørapport.

Det fremgår af vejledningen om støj fra veje, at den vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj er Lden 58 dB(A) for bl.a. boligområder. Grænseværdierne udtrykker den støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel.

Planklagenævnet finder derfor generelt, at det vil skulle indgå i en miljørapport, hvis lokalplanen muliggør byggeri i et område, hvor der er en risiko for, at Miljøstyrelsens grænseværdier for støj fra veje ikke kan overholdes i hele eller dele af planområdet.[5]

Miljørapporten skal kun indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder, jf. miljøvurderingslovens § 7, stk. 2. Miljøvurderingsloven stiller ikke krav om, at der skal foretages bestemte målinger eller beregninger af trafik, eller at disse udføres på en bestemt måde.

Planklagenævnets vurdering

Støj og vibrationer er behandlet i miljørapportens afsnit 10.

Miljørapportens afsnit 10.1 indeholder en beskrivelse af den anvendte metode. Det fremgår af afsnittet, at vejtrafikstøjen er undersøgt ved beregning efter Nord2000-modellen, som er Miljøstyrelsens gældende beregningsmodel, og at beregningsresultaterne er sammenlignet med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj ved boliger.

Miljørapportens afsnit 10.2 indeholder en beskrivelse af de eksisterende forhold i området. Det fremgår af afsnittet, at planområdet er belastet af støj fra trafik, og at det er Køge Bugt Motorvejen, der er den dominerende kilde til trafikstøj.

Miljørapportens afsnit 10.4 indeholder vurderingen af påvirkningen. Det fremgår bl.a. af afsnittet, at der er gennemført støjberegninger af støj fra vejtrafik på Køge Bugt Motorvejen på lokalplanens friarealer ved realisering af planen. Det fremgår endvidere, at det er beregnet, hvilke støjbidrag vejtrafikken i år 2032 forventes at påvirke lokalplanområdet med, og at resultaterne er sammenlignet med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB for vejtrafikstøj udendørs.

Beregningerne fremgår af et støjkort, hvor grøn farve indikerer overholdelse af støjgrænser og øvrige farver indikerer overskridelse. Det fremgår, at figuren viser, at det er muligt at etablere friarealer imellem lokalplanens bygninger, hvor Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse for udendørs friarealer på 58 dB er overholdt.

Endelig fremgår det, at påvirkningen fra trafikstøj vurderes at være væsentlig, da påvirkningen af facaderne vil være varig og der derfor skal foretages afværgetiltag for at kunne gennemføre projektet.

Miljørapportens afsnit 10.5 vedrører afværgetiltag. Det fremgår bl.a. af afsnittet, at der på flere af lokalplanområdets boligfacader vil være signifikante overskridelser af vejstøjniveauet. Det fremgår at der på facader mod Køge Bugt Motorvejen kan benyttes dobbeltfacader, og at facadestøjniveauet på den primære facade dermed kan holdes under 58 dB. Det fremgår, at der således ikke behøves yderligere støjreducerende tiltag i primære facader i forhold til at overholde indendørsstøjniveauet med lukkede og ét åbent opluk (0,35 m²) i opholdsrum.

Yderligere fremgår det, at der ved andre facader, hvor facadestøjniveauet ikke overholder 58 dB, kan anvendes specielle, lydisolerede vinduer og støjopluk således at indendørsstøjniveauet med henholdsvis lukkede og åbne vinduer kan overholde henholdsvis 33 dB og 46 dB.

Planklagenævnet finder på baggrund af ovenstående, at kommunen i miljørapporten i tilstrækkeligt omfang har redegjort for forhold i relation til støj, og at mindstekravene efter miljøvurderingslovens bilag 4, litra f, jf. § 12, er opfyldt.

Planklagenævnet kan således ikke give medhold i klagepunktet.

2.3. Planlægning på støjbelastede arealer

2.3.1. Klagen

Det fremgår af klagen, at lokalplanen er i modstrid med planlovens § 15 a.

Klagerne anfører, at afsnittet i lokalplanens redegørelse vedrørende planlægning for støjfølsom anvendelse ikke er tilstrækkelig konkret i forhold til, hvilke tiltag, der skal gennemføres for at overholde støjkravene på facaden. Klagerne mener derfor, at afværgetiltagene ikke lever op til kravene om at være konkrete og om, at deres virkning skal være dokumenteret.

Klagerne anfører endvidere, at formålet med lokalplanen er at udlægge området til blandede byfunktioner, og at kommunen dermed mener, at lokalplanen alene skal leve op til de mindre krav til støjniveau, som gør sig gældende for områder med blandede byfunktioner i forhold til rene boligområder.

Klagerne anfører endvidere, at de forstår Planklagenævnets tilkendegivelser i forbindelse med den tidligere klagesag vedrørende lokalplan nr. 102 således, at de mindskede krav til støj i områder med blandede byfunktioner alene vil være gældende i konkrete eksisterende byområder med blandet bolig og erhverv. Klagerne anfører, at lokalplanområdet udgør et rent erhvervsområde, og at det derfor fortsat må være de generelle regler, der skal være gældende for støjniveauet.

Klagerne henviser endvidere til lokalplanens anvendelsesbestemmelse vedrørende erhverv og anfører, at der ikke er tilladt erhverv, der kan give anledning til støjproblemer. Klagerne anfører, at der heller ikke i bebyggelsesplanen er afsat bygninger til erhvervsvirksomhed.

Klagerne anfører endvidere, at der ifølge lokalplanen kan etableres erhverv, men at der ingen forpligtelse er til at gøre det, og at da lokalplanen forudsætter fjernelse af al eksisterende erhverv, vil lokalplanen muliggøre et rent boligområde. Klagerne anfører yderligere, at der er tale om erhvervsvirksomhed, som i nogen grad også kan udøves i egentlige boligområder.

Klagerne mener derfor, at ændringen af formålet i lokalplanen til blandede byfunktioner i forhold til formålet for den tidligere lokalplan nr. 102 bør kendes ugyldig, da det ligner et forsøg på at omgå reglerne for at undgå at leve op til de krav, som lovgivningen i øvrigt stiller til boligbebyggelsers støjudsættelse.

Klagerne anfører, at der ikke er tale om et eksisterende boligområde eller blandede byfunktioner. Klagerne anfører endvidere, at lokalplanområdet ikke indeholder boliger, og at betingelserne for at anvende de lempede grænseværdier for vejstøj ved huludfyldning derfor ikke er til stede, hvilket bevirker, at der kun må etableres boliger, hvor støjpåvirkningen fra veje ikke overstiger 58 dB.

Klagerne finder det ikke godtgjort, at planlovens § 15 a er overholdt.

2.3.2. Generelt om planlovens § 15 a

En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener, jf. planlovens § 15 a, stk. 1. Dette skal ske med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 13, 23 og 26.

Reglerne skal forhindre, at der ved lokalplan tillades opført eksempelvis boliger i et område, der er belastet med støj fra erhvervsvirksomheder, vejtrafik m.v. Reglerne sikrer samtidig de eksisterende virksomheder mod at blive presset væk af boliger. Bestemmelsen udgør et planlægningsforbud, som dog kan fraviges, hvis der sikres mod støjgener i overensstemmelse med § 15 a, stk. 1, som henviser til § 15, stk. 2, nr. 13, 23 og 26.

Med "støjbelastede arealer" menes arealer, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for den pågældende anvendelse ikke kan overholdes uden etablering af afskærmningsforanstaltninger. Miljøstyrelsen har fastsat forskellige grænseværdier for bl.a. vejstøj, virksomhedsstøj og jernbanestøj.

Med "støjfølsom anvendelse" menes bl.a. anvendelse til boliger.

En lokalplan kan indeholde bestemmelser om afskærmningsforanstaltninger i form af anlæg af beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende som betingelse for ibrugtagen af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af et ubebygget areal, jf. § 15, stk. 2, nr. 13.

En lokalplan kan desuden indeholde bestemmelser om isolering af eksisterende boligbebyggelse mod støj, jf. § 15, stk. 2, nr. 23.

En lokalplan kan endvidere indeholde bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 2, jf. § 15, stk. 2, nr. 26. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de lempede støjkrav i vejstøjvejledningen og 2007-tillægget i vejledningen om ekstern støj fra virksomheder.[6]

Som følge af den brede formulering af § 15, stk. 2, nr. 13, kan der ifølge praksis ikke stilles krav om, at støjhensynet skal varetages på en bestemt måde. Bestemmelser, der på anden vis sikrer tilstrækkeligt lavt støjniveau, og således f.eks. giver muligheder for anvendelse af teknik, der ikke er kendt ved lokalplanens vedtagelse, og som ikke er en afskærmning eller isolering af eksisterende eller ny boligbebyggelse, er derfor ikke i strid med planloven. Det er således i praksis anset for tilstrækkeligt, at lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at udnyttelsen af lokalplanområdet kun kan ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.[7] Kravet skal i så fald være udtrykkeligt formuleret som en betingelse for ibrugtagning.[8]

Når en kommune vælger at overholde planlovens § 15 a, stk. 1, ved at fastsætte lokalplanbestemmelser, som nærmere fastlægger en støjafskærmnings udformning, placering og karakter, skal disse nærmere krav til støjafskærmningen imidlertid være egnede til at sikre, at de vejledende støjgrænseværdier kan overholdes.[9]

2.3.3. Grænseværdier for trafikstøj

Der er i vejstøjevejledningen fastsat en vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj for bl.a. boligområder på 58 dB.[10]

Denne grænseværdi skal være overholdt over alt i området – både ved facaderne og på udendørs opholdsarealer.

Vejstøjevejledningen skelner mellem bl.a.:

1. Nye områder uden betydende støj
2. Nye boligområder, hvor der er støj
3. Nye boliger i eksisterende boligområder i byområder med meget støj

Af støjvejledningen fremgår følgende i forhold til sidstnævnte kategori:

I eksisterende boligområder og områder for blandede byfunktioner i bymæssig bebyggelse kan der opstå ønske om at forny eller vitalisere boligkvarterer, herunder også i forbindelse med byfornyelse og såkaldt "huludfyldning" i eksisterende karrébebyggelse, selv om grænseværdien på 58 dB på ingen måde kan overholdes. Der kan også i disse særlige situationer planlægges nye, støjisolerede boliger (og tilsvarende støjfølsom anvendelse) under forudsætning af, at det sikres, at

- *Alle udendørs arealer, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end 58 dB. Det samme gælder områder i nærheden af boliger, der overvejende anvendes til færdsel til fods (fx gangstier, men ikke fortove mellem boligen og vejen), og*
- *Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på højst 46 dB indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer (fx med særlig afskærmning uden for vinduet eller særligt isolerende konstruktioner), samt*
- *Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.*

For boliger o.l., hvor disse hensyn imødekommes, skal det udendørs støjniveau ved facaden ikke sammenholdes med de vejledende grænseværdier.[11]

Anvendelsesområdet for de lempede støjkrav nævnt i vejledningen i forbindelse med planlægning for nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder er sammenfaldende med anvendelsesområdet for planlovens § 15, stk. 2, nr. 26.[12]

2.3.4. Isolering mod støj af ny boligbebyggelse

Anvendelsesområde

Planklagenævnet finder, at anvendelsesområdet for de lempede grænseværdier nævnt i vejstøjvejledningen fra 2007 i forbindelse med planlægning for nye støjisolerede boliger i eksisterende støjbelastede byområder skal ses i sammenhæng med muligheden for at stille krav om isolering mod støj af ny boligbebyggelse, jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 26.

Nævnet finder således, at lovgiver har gjort op med, i hvilke situationer de foranstaltninger, der er omfattet af § 15, stk. 2, nr. 26, må benyttes for at forebygge støjgener for beboere mv. Hvis en lokalplan fastsætter eller forudsætter, at disse foranstaltninger anvendes i et videre omfang, vil det indebære en omgåelse af planlovens bestemmelser om disse typer af foranstaltninger.

§ 15, stk. 2, nr. 26, kan kun bringes i anvendelse, hvor der planlægges for omdannelse af et *eksisterende byområde*, og hvis der er tale om enten et *eksisterende boligområde*, eller hvis området er udlagt til *blandede byfunktioner*, jf. nærmere herom nedenfor.

Generelt om kravet om, at der skal være tale om et eksisterende byområde

Det følger af planlovens § 15, stk. 2, nr. 26, at der i en lokalplan kan optages bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blendede byfunktioner, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 2.

Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen, at ændringen af loven er sket med henblik på at fremme modernisering af eksisterende støjramte boligområder og byområder med blendede byfunktioner, herunder til boligformål, og at det med ændringen blandt andet skal være muligt at planlægge for nye boliger, der kan integreres i eksisterende byområder.

Det fremgår endvidere af forarbejderne, at de fastsatte bestemmelser om støjisolering skal sikre en hensigtsmæssig planlægning for fornyelse af eksisterende byområder med nye boliger.

Yderligere fremgår det af Miljøstyrelsens vejledning om vejstøj, at retningslinjerne om støjisolerede boliger ikke kan lægges til grund ved ændret arealanvendelse, og at de lempede støjgrænseværdier kan anvendes i de særlige situationer, hvor der i forhold til bymæssig bebyggelse er et ønske om at forny eller vitalisere boligkvarterer, herunder i forbindelse med byfornyelse og huludfyldning.

Planklagenævnet finder derfor, at planlovens § 15, stk. 2, nr. 26, og forarbejderne til bestemmelsen må forstås således, at bestemmelsen alene kan bringes i anvendelse i tilfælde, hvor der lokalplanlægges for omdannelse af faktisk eksisterende byområder med tilhørende byfunktioner, herunder eksempelvis eksisterende erhvervsområder.[13]

Generelt om blandede byfunktioner

Reguleringen af blandede byfunktioner blev indført i planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2, i 2007.

Det fremgår således af planlovens 11 a, stk. 1, nr. 2, at kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af områder til forskellige byformål, f.eks. boligformål, erhvervsformål, blandede byfunktioner, beliggenheden af offentlige institutioner, serviceformål, byomdannelsesområder m.v.

Formålet var at give mulighed for at planlægge for områder med en blanding af boliger, service og forskellige former for erhverv for at skabe mangesidede anvendelser, i modsætning til en funktionsopdelt by, hvor boligområder, arbejdspladser og centrumfunktioner er placeret i adskilte områder.[14]

Ved samme lovændring blev der indført en bestemmelse i planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 2, hvoraf følger, at der skal fastsættes rammer for indholdet af lokalplaner for de enkelte del af kommunen med hensyn til områder for blandede byfunktioner.

Områder med blandede byfunktioner skal således være udlagt i kommuneplanen.

2.3.5. Lokalplanens bestemmelser og redegørelse vedrørende støj

Af lokalplanens § 10.1 fremgår følgende:

Det skal sikres, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj i områder til blandede byfunktioner er overholdt.

Der henvises til Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 'Støj fra veje'.

Af lokalplanens § 10.2 fremgår følgende:

Bebyggelse og ubebyggede arealer, herunder primære opholdsarealer, skal placeres, udføres og indrettes således, at beboere og brugere i lokalplanområdet i nødvendigt omfang skærmes mod støj, vibrationer og anden forurening fra vejtrafik. Se note.

Mod Køge Bugt Motorvejen skal der etableres specialkonstruerede vinduer for at sikre støjfri udluftning og ventilation.

Note til § 10.2. Metode til støjafskærmning skal eftervises ved beregning. Metode og beregning skal sendes til kommunen i forbindelse med byggesagsbehandling. Der henvises til Planloven § 15a, stk. 1.

Af lokalplanens § 10.3 fremgår følgende:

Støjniveauer må ikke overskride de nedenfor angivne værdier målt i Lden (dB), beregnet efter Nord2000:

Støjniveau på udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boliger: maks. 58 (dB) fra vejtrafik.

Indendørs støjniveau i boligers opholdsrum (0,35 m²): maks. 46 (dB) fra vejtrafik. Boligers sove- og opholdsrum skal have vinduer, der kan åbnes. Andre rumfunktioner kan sikres luftudskiftning på anden vis.

Indendørs støjniveau i boligers opholdsrum med lukkede vinduer: maks. 33 (dB).

Indendørs støjniveau i lokaler til liberale erhverv og lignende med lukkede vinduer: maks. 38 (dB).

Det indendørs støjniveau med åbne og lukkede vinduer skal opnås ved integration af dæmpende facadeløsninger.

Af lokalplanens § 10.4 fremgår følgende:

Af støjmæssige hensyn skal bebyggelse i byggefelterne A til J med facade mod Køge Bugt Motorvejen udformes, så den enkelte bolig får minimum én side med oplukkelige vinduer, som ikke er påvirket af et støjniveau, der overstiger den vejledende grænseværdi.

Af lokalplanens § 12 fremgår bl.a. følgende vedrørende forudsætninger for ibrugtagning af ny bebyggelse:

Ny bebyggelse må ikke tages i brug før:

12.1 Det er dokumenteret, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er overholdt, jf. § 10.2,

[...]

Af lokalplanens redegørelse (s. 8-9) fremgår følgende vedrørende planlægning for støjfølsom anvendelse i eksisterende støjbelastet byområde:

Efter Planlovens § 15a må en lokalplan kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger mv. kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener. Der er tre muligheder efter Planlovens § 15, stk. 2:

Nr. 13) foretagelse af afskærmningsforanstaltninger såsom anlæg af beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende, herunder bebyggelse i første række i transformationsområder, som betingelse for ibrugtagen af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af et ubebygget areal,

Nr. 23) isolering af eksisterende boligbebyggelse mod støj,

Nr. 26) isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 2.

Området er gennem kommuneplantillægget planlagt til områder for blandede byfunktioner. Det giver mulighed for isolering mod støj af ny boligbebyggelse efter nr. 26.

Anvendelse af støjisolering af facader på bygninger er relevant for både kontorer og boliger, da der uden støjafskærmning vil være over 63 dB på facader mod motorvejen som er grænsen for kontorer. Grænsen for boliger er 58 dB.

[...]

Området er taget i brug til byområde med erhverv i slutningen af 1950'erne, og har i dag boligområder på 3 ud af 4 sider. På den sidste side ligger motorvejen. Med tiden har det vist sig ikke at være en god placering af erhverv for både boligerne omkring og erhvervene selv i området. De omkringboende oplever gener fra tung trafik og de visuelle indtryk, og flere af erhvervene har ikke tilstrækkelige udvidelsesmuligheder. Der er derfor behov for en markant udvikling af området til blandede byfunktioner. Samtidig kan en ny højere bebyggelse forbedre lydlandskabet for eksisterende boliger syd for området.

Efter Miljøstyrelsens vejledning, afsnit 2.2.2, er det en forudsætning, at bebyggelsen isoleres mod støj, så der sikres et forsvarligt støjniveau indendørs - også med åbne vinduer.

Udformningen af facader til boliger skal derfor sikre, at der er et støjniveau på højst 46 dB indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer. Det skal sikres med særlig afskærmning uden for vinduer og særligt isolerende konstruktioner.

Grænsen på 46 dB svarer til et støjniveau, der opstår indendørs med almindelige åbne vinduer, når der er 58 dB udenfor på facaden.

Bygningsreglementets krav til indendørs støjniveau med lukkede vinduer skal desuden være overholdt før bygningen kan tages i brug. Kravet er i gældende bygningsreglement (BR18) på højst 33 dB.

Boligerne bliver orienteret, så der så vidt muligt er birum mod motorvejen og opholds- og soverum mod boligens stille facade. Den stille facade ligger i de fleste tilfælde mod syd, hvor der også vil være mulighed for udgang til udendørs opholdsarealer i gårdrum og opholdsgader, samt på altaner og i private mindre haver.

Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, skal have et støjniveau lavere end 58 dB.

Lokalplanen fastlægger delområdet mellem bygninger og motorvejen til parkeringsareal. Det er muligt, da det ikke er en støjfølsom anvendelse.

Lokalplanens redegørelse (s. 9-10) indeholder herefter illustrationer af 4 forskellige situationer, hvor der anvendes forskellige metoder til støjafskærmning.

Af lokalplanens redegørelse (s. 10) fremgår herefter følgende:

Som det fremgår af de fire situationer, vil det indendørs støjniveau i boliger være på samme niveau. Det svarer til niveauet for boliger, der ligger ved støjgrænsen på højst 58 dB på facaden. Største forskel er boligens kontakt til udearealer på den støjbelastede side. Der vil ikke være mulighed for udgang til haver og altaner på facader, der er støjbelastet med over 58 dB. Det gælder for alle de tre sidste situationer. Den støjbelastede facade er nordvendt, og det er primært birum der ligger inde bagved. Så selv uden støjen vil det være den mindst attraktive side af byggeriet til udendørs ophold.

Der vil i alle fire situationer være mulighed for at åbne vinduer, uden at det indendørs støjniveau kommer over 46 dB. Det kræver i de tre sidste situationer særlige løsninger med afskærmning udenfor vinduerne eller særligt isolerende konstruktioner med ventilationsvinduer. Det ventilerede mellemrum i lokalplanens to løsninger sikrer, at vinduer kan åbnes for ventilation.

Det er en betingelse for ibrugtagning af boliger, at det indendørs støjniveau i sove- og opholdsrum på højst 46 dB er overholdt, og at alle udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boliger har støjniveau lavere end 58 dB.

2.3.6. Planklagenævnets forståelse af lokalplanens bestemmelser om støj

Lokalplanen udlægger lokalplanområdet til blandede byfunktioner, herunder helårsboliger i etagebebyggelse, og lokalplanen udlægger således arealet til støjfølsom anvendelse.

Det fremgår af sagens oplysninger, at lokalplanområdet er påvirket af trafikstøj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj. Lokalplanen udlægger således et støjbelastet areal til støjfølsom anvendelse, og forholdet er derfor omfattet af planlovens § 15 a.

Det fremgår af lokalplanens § 12.1, at ny bebyggelse ikke må tages i brug før det er dokumenteret, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er overholdt, jf. § 10.2.

Det fremgår endvidere af lokalplanens § 10.3, at støjniveauet på udendørs opholdsarealer i umiddelbar tilknytning til boliger ikke må overskride 58 dB og at indendørs støjniveau i boligens opholdsrum ikke må overskride 46 dB fra vejtrafik.

Planklagenævnet forstår dette således, at kommunen i forhold til trafikstøj har anvendt reglerne i planlovens § 15, stk. 2, nr. 26, hvorefter der kan stilles krav om overholdelse af det indendørs støjniveau.

Der skal herefter tages stilling til, om der i den konkrete sag er tale om et eksisterende byområde udlagt til blandede byfunktioner, hvilket er en betingelse for, at planlovens § 15, stk. 2, nr. 26, kan bringes i anvendelse.

2.3.7. Planklagenævnets vurdering af, om der er tale om et eksisterende byområde

Planklagenævnet finder, at planområdet i den konkrete sag udgør et eksisterende byområde. Nævnet lægger herved vægt på, at planområdet i dag udgør et eksisterende industriområde med forskellige erhvervsvirksomheder. Hertil kommer, at der vest, øst og syd for planområdet ligger eksisterende boligbebyggelse og erhvervsbebyggelse, og at der nord for planområdet ligger et idrætsanlæg. Nævnet lægger desuden vægt på, at planområdet også inden vedtagelsen af lokalplanen lå i byzone.

2.3.8. Planklagenævnets vurdering af, om området er udlagt til blandede byfunktioner

Kommuneplan 2020-2032 og kommuneplantillæg nr. 2

Inden vedtagelsen af kommuneplantillægget var størstedelen af lokalplanområdet udlagt i kommuneplanen, rammeområde 3-B112, til anvendelsen boligområde.

Den resterende del af lokalplanområdet var udlagt i rammeområde 3-T5 til anvendelsen trafikanlæg.

Efter vedtagelsen af kommuneplantillægget er størstedelen af lokalplanområdet omfattet af rammeområde 3-BE12 og er udlagt til anvendelsen blandede byfunktioner.

Den resterende del af lokalplanområdet er fortsat udlagt i rammeområde 3-T5 til anvendelsen trafik anlæg.

Lokalplanen

Af lokalplanens § 1 fremgår, at det bl.a. er lokalplanens formål, at lokalplanområdet kan anvendes til blandede byfunktioner som boliger, bydelshus, serviceerhverv, liberale erhverv, lagerhotel og parkeringshus, og andre erhverv der er foreneligt med naboskab til boliger.

Derudover fremgår det af lokalplanens § 3.1, at lokalplanområdet kun må anvendes til blandede byfunktioner som helårsboliger i etagebebyggelse, erhverv, der kan respektere naboskab til boliger og parkeringshus for området.

Planklagenævnets vurdering

Planklagenævnet finder på baggrund af ovenstående, at planområdet i den konkrete sag er udlagt til blandede byfunktioner i kommuneplanen, jf. planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 2.

I kommuneplanrammen for lokalplanområdet er områdets anvendelse således udlagt til *blandede byfunktioner*.

Planklagenævnet finder det i den forbindelse uden betydning, at en mindre del af lokalplanområdet er udlagt til anvendelsen trafik anlæg i rammeområde 3-T5, idet den del af lokalplanområdet, der ligger inden for rammeområde 3-T5 ifølge lokalplanens anvendelsesbestemmelser kun må anvendes til parkering og gangareal frem til bebyggelse, og ikke må indrettes til ophold. Planklagenævnet finder således, at denne del af lokalplanområdet ikke er udlagt til støjfølsom anvendelse.

Nævnet bemærker desuden, at det fremgår af lokalplanens § 3.1, at lokalplanområdet kun må anvendes til blandede byfunktioner, herunder helårsboliger i etagebebyggelse og erhverv, der kan respektere naboskab til boliger. Området er således også konkret lokalplanlagt til blandede byfunktioner.

På den baggrund finder nævnet, at kommunen havde mulighed for at fastsætte bestemmelser, som forudsætter, at de lempede støjgrænser anvendes, samt at der skal ske isolering af nyt boligbyggeri, jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 26. Bestemmelsen i planlovens § 15 a, stk. 1, er således opfyldt.

2.4. Luftforurening

2.4.1. Klagen

Klagerne anfører, at beliggenheden af boligerne langs Køge Bugt Motorvejen er uegnet til beboelse, fordi luftforureningen er sundhedsskadelig.

Klagerne anfører desuden, at hvor der er trafikstøj, er der også luftforurening med farlige partikler, og ligesom med trafikstøj, vokser partikelforureningen med kort afstand til de meget trafikerede veje, hvoraf motorveje er de værste.

Klagerne henviser i den forbindelse til nogle artikler vedrørende de sundhedsmæssige konsekvenser af partikelforurening.

Klagerne anfører, at arealer inden for 0-300 m fra motorvejen er samfundsmæssigt og sundhedsmæssigt uegnede til boligformål og lignende.

2.4.2. Generelt om forebyggelse af lugtgener og luftforurening

En lokalplan må kun udlægge arealer, der er belastet af lugt, støv eller anden luftforurening fra produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder og husdyrbrug til boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål m.v., hvis lokalplanen med bestemmelser om bebyggelsens højde og placering kan sikre den fremtidige anvendelse mod en sådan forurening, jf. planlovens § 15 b, stk. 1.

Bestemmelsen skal sikre, at der ikke planlægges for sådanne anvendelser i områder, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier ikke er overholdt eller ikke kan overholdes ved den fremtidige anvendelse, medmindre det gennem afværgeforanstaltninger sikres, at disse kan overholdes.^[15]

I en lokalplan kan der f.eks. stilles krav om, at bygningshøjden ikke overstiger den højde, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for lugt, støv og anden lugtforurening er overholdt.^[16]

2.4.3. Planklagenævnets vurdering

Planlovens § 15 b, stk. 1, omfatter efter sin ordlyd lugt, støv eller anden luftforurening fra produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder og husdyrbrug. Luftforurening fra vejtrafik er således ikke en forureningstype, som er omfattet af bestemmelsen.

Planloven indeholder ikke i øvrigt bestemmelser, som regulerer lokalplanlægning i områder, som er udsat for luftforurening fra vejtrafik.

Det som klagerne har anført vedrørende luftforurening af lokalplanområdet fra trafikken på motorvejen, vedrører derfor ikke retlige spørgsmål efter planloven, men eventuelt planens hensigtsmæssighed, og Planklagenævnet har derfor ikke kompetence til at behandle spørgsmålet.

Planklagenævnet kan derfor ikke give medhold i klagepunktet.

3. Afsluttende bemærkninger

Planklagenævnet finder, at den miljøvurdering, som er gennemført i forbindelse med Vallensbæk Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 112, Egeskov Byhave, lider af en væsentlig retlig mangel, da miljøvurderingslovens minimumskrav ikke er opfyldt.

Da miljøvurdering af et planforslag ifølge miljøvurderingslovens § 13 skal gennemføres inden den endelige vedtagelse af planen, ophæver Planklagenævnet tillige kommunens afgørelse om endelig vedtagelse af lokalplan nr. 112, Egeskov Byhave.

Planklagenævnet konstaterer i øvrigt, at kommuneplantillæg nr. 2 til kommuneplan 2020-2032 lider af en væsentlig retlig mangel og derfor er ugyldig.

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

Planklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 3, stk. 3, i lov om Planklagenævnet.^[17] Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. § 3, stk. 4, i lov om Planklagenævnet.

[1] Planerne kan søges frem på plandata.dk: <http://kort.plandata.dk/searchlist/#/> (<http://kort.plandata.dk/searchlist/#/>).

[2] Planklagenævnets afgørelse af 15. marts 2021 i sagsnr. [19/08877](#) og [19/09391](#) (https://pkn.naevneneshus.dk/media/documents/19-08877-49-Afg%C3%B8relse_1897045_26_0_anonymiseret.pdf). Afgørelsen kan ses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[3] Lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

[4] Bekendtgørelse af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 med senere ændringer.

[5] Se f.eks. Planklagenævnets afgørelse af 6. november 2019 i sagsnr. [18/06356](#) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/9b5d7b0c-91d1-4bf8-91c2-7ce760ccebca?highlight=18%2F06356>). Afgørelsen kan ses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[6] Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 om støj fra veje og tillæg til vejledning nr. 5/1984: Ekstern støj fra virksomheder, juli 2007.

[7] Naturklagenævnets afgørelse af 4. november 1999, gengivet i KfE 2000.135.

[8] Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af 12. februar 2014 i sagen [NMK-33-00953](#) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/2d554fa8-ddaf-406a-9f55-a26191d871a3?highlight=NMK-33-00953>). Afgørelsen kan læses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>). Se også [20/06379](#) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/810d87e2-397e-4fb0-98f4-5667435074f6?highlight=20%2F06379>).

[9] Planklagenævnets afgørelse af 17. august 2020 i sagsnr. [19/05991](#) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/f132c92e-5984-47ae-b585-493bdcbce912e?highlight=19%2F05991>). Afgørelsen kan ses på afgørelsesportalen:

<https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[10] Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 om støj fra veje.

[11] Vejledningens afsnit 2.2.2.

[12] Planklagenævnets afgørelse af 10. august 2020 i sagsnr. [18/05775](https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/5c495490-0c40-4916-b2f8-0ab4be02f1da?highlight=18%2F05999) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/5c495490-0c40-4916-b2f8-0ab4be02f1da?highlight=18%2F05999>). Afgørelsen kan læses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[13] Planklagenævnets afgørelse af 7. juli 2022 i sagsnr. [21/03691](https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/ef177a57-618e-4370-9bfb-b67082286903?highlight=21%2F03691) m.fl. (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/ef177a57-618e-4370-9bfb-b67082286903?highlight=21%2F03691>). Afgørelsen kan læses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>). Se endvidere lovforslag 204/2007, de almindelige bemærkninger og de specielle bemærkninger til § 11 b, stk. 2, nr. 1, og § 15, stk. 2.

[14] Lovforslag 204/2007, de specielle bemærkninger til § 11 a, stk. 1, nr. 2.

[15] Lovforslag nr. 121 af 25. januar 2017, de specielle bemærkninger til § 15 b.

[16] Lovforslag nr. 121 af 25. januar 2017, de generelle bemærkninger, afsnit 2.7.2.

[17] Lov nr. 1658 af 20. december 2016 om Planklagenævnet.

Sag:

23/00358,
23/00359, 23/00394

Dato:

28. april 2023.

Emner:

Miljøvurderingslo...
Planloven, retlig (...)

Planklagenævnet (<https://naevneneshus.dk/start-din-klage/planklagenaevnet/>) • Nævnenes Hus • Toldboden 2 • 8800 Viborg • Tlf. nr.: 72 40 56 00 • CVR: 37795526 • Plan@naevneneshus.dk (<mailto:Plan@naevneneshus.dk>)
[Tilgængelighedserklæring](https://www.was.digst.dk/pkn-naevneneshus-dk) (<https://www.was.digst.dk/pkn-naevneneshus-dk>)