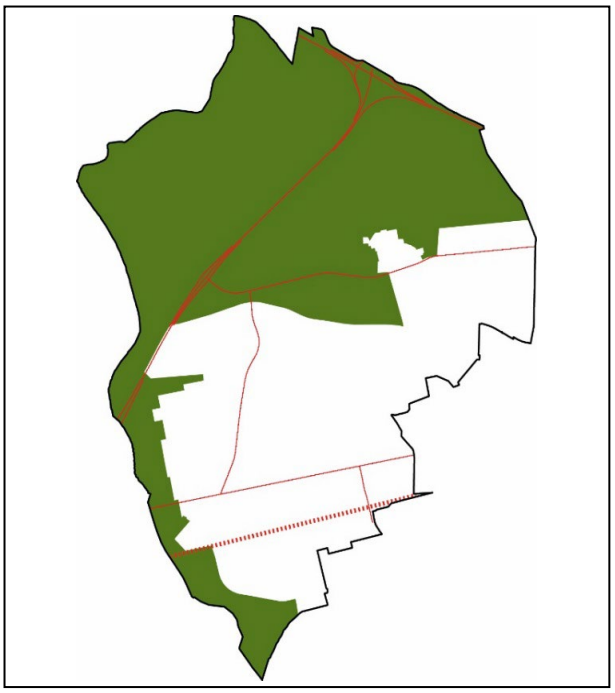
Screeningsafgørelse af planer og programmer (SMV):

Forslag til Trafiksikkerhedsplan 2023

Sagsnummer: 09.40.05-P15-1-23





Afgørelse om Trafiksikkerhedsplan 2023 ikke skal miljøvurderes

Albertslund Kommune har igangsat opdatering af den eksisterende Trafiksikkerhedsplan 2016 - 2020.

Der skal udarbejdes en miljøscreening ud fra kriterierne i lovens bilag 3, når planen indeholder ændringer på mindre områder på lokal plan og små ændringer til en eksisterende plan.

Jævnfør § 8, stk. 2 skal myndigheden gennemføre en vurdering af, om planer og programmer kan få væsentlig indvirkning på miljøet, når disse:

1) *"Er omfattet af stk. 1, nr. 1, og kun fastlægger anvendelsen af mindre områder på lokalt plan eller angiver ændringer i sådanne planer eller programmer*
2) *I øvrigt fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser og kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet"*

Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr. 4 af 03/01/2023, indebærer, at offentlige myndigheder skal foretage en miljøvurdering af planer og programmer, der ***kan*** få en væsentlig indvirkning på miljøet.

Der er for en række planer og programmer pligt til at foretage en miljøvurdering, mens der for andre planer og programmer først skal foretages en screening for at finde ud af, om planen eller projektet kan have en væsentlig indvirkning på miljøet, og derfor skal miljøvurderes.

Albertslund Kommune har i henhold til Miljøvurderingsloven § 8, stk. 2, nr. 2 gennemført en miljøscreening.

Trafiksikkerhedsplan 2023 beskriver rammerne for kommunens videre arbejde med trafiksikkerhed, samt de tiltag, der kan bidrage til målsætningen om at fremme trafiksikkerhed i Albertslund Kommune samt være i overensstemmelse med EU's *Handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2030*, FN's *Verdensmål 3 og 11* og Færdselssikkerhedskommissionens *Handlingsplan 2021-2030 – mål og strategier*. For alle tiltag i trafiksikkerhedsplanen gælder det, at ingen af dem endnu er politisk besluttet. Tiltagene skal derfor ses som et oplæg, der danner grundlag for administrationens årlige anbefaling, der fremlægges til politisk behandling og prioritering.

Når det er politisk besluttet, hvilke tiltag der skal realiseres, og tiltagene er konkretiseret, vil de enkelte anlæg og evt. tilhørende planlægning blive miljøscreenet / vurderet efter Miljøvurderingsloven på de pågældende niveauer, ligesom de vil gennemgå trafiksikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision på de relevante trin i revisionsprocessen.

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet i henhold til en administrativ beslutning og omhandler anlægsarbejder på offentlig vej, men beskrivelserne af tiltagene har alene indirekte betydning for fastlæggelsen af rammer for fremtidige anlægstilladelser, og fastlægger ikke bindende rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter.

Trafiksikkerhedsplanen medfører ikke krav om en vurdering af virkningen på internationale naturbeskyttelsesområder.

På ovenstående baggrund er det således Albertslund Kommunes vurdering, at Trafiksikkerhedsplan 2023 ikke skal miljøvurderes.

Afgørelsen om at planforslaget ikke er omfattet af krav om miljøvurdering er truffet ved inddragelse af kriterierne i Miljøvurderingslovens bilag 3 samt på baggrund af lovens § 8, stk. 2, nr. 1, idet der planlægges for projekter, som ikke er omfattet af bekendtgørelsens bilag 1 eller 2.

Albertslund Kommune vurderer på baggrund af denne screening og høring, at Trafiksikkerhedsplan 2023 ikke vil have nogen væsentlig indvirkning på miljøet i forhold til de kriterier, som fremgår af lovens bilag 3 og i forhold til lovens brede miljøbegreb.

Planen skal således **ikke miljøvurderes**, og der skal således ikke udarbejdes en egentlig miljøvurderingsrapport.

Vurderingen er især begrundet i, at:

- planen påvirker ikke et Natura 2000-område og/eller bilag IV-arter
- planen har en positiv påvirkning på støj fra veje
- planen er mindre ændringer i den eksisterende trafiksikkerhedsplan
- planen er i overensstemmelse med overordnet planlægning

Screeningen fremgår af skema 1, 2 og 3. Kommunens screeningsafgørelse offentliggøres før den endelige vedtagelse af planen, jævnfør miljøvurderingslovens § 33.

Kommunens afgørelse annonceres samtidig med annoncering af planforslaget.

Indholdsfortegnelse

Afgørelse om Trafiksikkerhedsplan 2023 ikke skal miljøvurderes 2
Baggrund 5
Trafiksikkerhedsplan 2023 6
Metode 7
Uheldsbelastede lokaliteter 7
Tryghedsundersøgelse 7
Forebyggelse 8
Indsatsområder 8
Overordnet implementering 13
Beliggenhed 13
Overordnet planlægning 16
FN's verdensmål 16
EU's handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2030 16
Færdselssikkerhedskommissionen og Vejdirektoratets håndbog 16
Eksisterende forhold 18
Kommuneplan 2022 – 2034 18
Retningslinje 2 for kulturhistoriske bevaringsværdier 18
Retningslinje 18 for trafik 18
Albertslund Kommunes vejnet 18
Kommunale veje og stier 19
Trafikale forhold og parkering herunder trafiksikkerhed 20
Støj fra veje 20
Natura 2000-områder og bilag IV-arter 20
Lovgrundlag og screening 21
1: Indledende screening 22
Skema 1: Forholdet til reglerne om miljøvurdering 22
Skema 1: Indledende screening 22
1.1: Forholdet til reglerne om miljøvurdering 22
2: Planens indvirkning på miljøet 23
Skema 2: Miljøfaktorer 23
Skema 2: Miljøfaktorer 23
2.1: Ressourcer 23
2.2: Natur 24
2.3: Vand, drikkevand, grundvand og jord 25
2.4: Landskab 26
2.5: Kulturarv og kulturmiljøer 27

2.6: Miljø (lys, støj, støv, lugt, luft, vibrationer) 28
2.7: Trafik 30
2.8: Klima (påvirkning og tilpasning) 31
2.9: Befolkning og samfund 32
3: Væsentligheden af planens indvirkning på miljøet 34
Skema 3: Planens sandsynlige betydning for indvirkning på miljøet 34
Skema 3: Planens sandsynlige betydning for indvirkning på miljøet 34
3.1: Planens karakteristika 34
3.2: Kendetegn ved indvirkningen og det område, som kan blive berørt 35
Høring af berørte myndigheder 35
Konklusion 36
Klagevejledning 37
Klageportal 37
Klagefrist 37

Baggrund

I 2015 vedtog Albertslund Kommune en trafiksikkerhedsplan for 2016-2020, som har været styrende for arbejdet med trafiksikkerhed i den pågældende periode. Under den foregående trafiksikkerhedsplan gennemgik 11 lokaliteter en større trafiksikkerhedsforbedring. De indebar bl.a. ombygning af kryds og ændring af vejprofiler på strækninger. Kortet på figur 1 viser de gennemførte trafiksikkerhedsprojekter. Udover projekterne på figur 1 er der flere steder lavet hastighedsreducerende tiltag i form af bl.a. bump og vejindsnævringer med heller og afmærkning samt busprioriteringstiltag. Desuden er der flere steder, både strækninger og kryds, som har fået genopfrisket afmærkning samt forbedret belysning.

Kommunalbestyrelsen sætter løbende midler af til trafiksikkerhedsprojekter, og det er fortsat relevant at foretage trafiksikkerhedsfremmende tiltag på kommunens vej- og stinet. For at forvaltningen kan foretage de mest hensigtsmæssige indsatser i forhold til at fremme trafiksikkerheden, er det relevant at få udarbejdet en ny trafiksikkerhedsplan.

Forebyggelse og/eller bekæmpelse af ulykker sket på statsvejnettet behandles ikke i Albertslund Kommunes Trafiksikkerhedsplan. Administrationen er i andet regi i dialog med Vejdirektoratet om statsvejnettet beliggende i Albertslund Kommune.



Figur 1: Luftfoto over gennemførte projektlokaliteter for Trafiksikkerhedsplan 2016-2020

Trafiksikkerhedsplan 2023

Trafiksikkerhedsplan 2023 har fem overordnede mål: *1) Reducere antal dræbte og tilskadekomne, 2) Øge trygheden, 3) Adfærdsændring, 4) Antal ture med cykel øges* og *5) Tryggere skoleveje*.

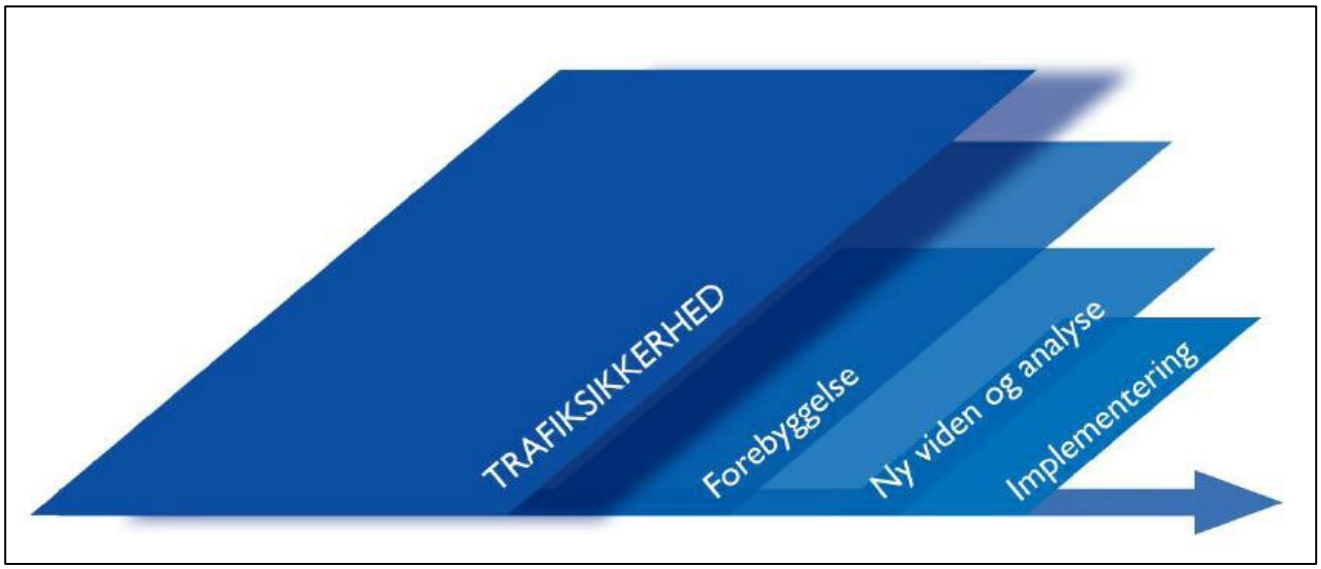
Albertslund Kommune har udover de overordnede mål også et konkret mål i forhold til antal personskadeuheld. Over de sidste år har antallet af færdselsuheld i Albertslund Kommune overordnet været faldende. Tilsvarende har antallet af tilskadekomne i trafikken også været faldende. Dog bemærkes det, at ulykkestallene på kommunevejene i Albertslund Kommune er så lave, at de derfor er meget påvirkelige for udsving fra år til år.

En evaluering af målene fra trafiksikkerhedsplanen fra 2016-2020 viser, at målet for færre end 1 dræbt er opnået. Desværre viser det også at målet om færre end 3 alvorligt tilskadekomne pr. år og målet om færre end 2 lettere tilskadekomne pr. år ikke er indfriet. Der har som gennemsnit været 0,3 dræbte pr. år, 5 alvorligt tilskadekomne pr. år og 2,5 lettere tilskadekomne pr. år.

Metode

For at opnå både de overordnede mål og de konkrete målsætninger om en reduktion i årlige personskadeuheld vil det videre arbejde med at øge trafiksikkerheden være opdelt i tre arbejdsindsatser, som hver især har til formål at understøtte de overordnede mål.

Overordnet set sikres løbende implementering af nyeste viden inden for trafiksikkerhed i planarbejdet, så nye by- og erhvervsområder bliver så trafiksikre som muligt. Denne indsats er i forhold til øvrige aktiviteter på trafiksikkerhedsområdet ikke lige så omkostningstung, idet vejnettet skal etableres eller ombygges i forbindelse med implementeringen af planen. Struktureringen af trafiksikkerhedsarbejdet er overordnet illustreret på figur 2 nedenfor.



Figur 2: Illustration af strukturering af trafiksikkerhedsarbejdet.

Uheldsbelastede lokaliteter

For at kunne danne et overblik over uheldsbilledet i kommunen er der udpeget uheldsbelastede kryds og strækninger. De uheldsbelastede kryds har haft fem eller flere uheld indenfor den seneste 5-årige periode (2017-2021). De uheldsbelastede strækninger er udpeget på baggrund af uheldsintensiteten på en strækning. Hvis der ligger et kryds på strækningen, er krydsuheldene ikke medregnet i strækningen.

Det er udpeget 11 kryds, hvor der tilsammen er sket 104 uheld. 44 % af alle uheldene er opstået i forbindelse med, at en eller flere trafikanter har foretaget et sving foran en modkørende bil. I næsten hvert 4. uheld (24 %) er hvor enten en cykel eller fodgænger er involveret i uheldet. Yderligere er mere end hvert 4. uheld (27 %) sket, da en eller flere trafikanter er kørt over for rødt. Hvert 8. ende uheld er et højresvings-uheld mellem bil/lastbil og cykel.

Der er udpeget 10 strækninger, som er særligt uheldsbelastede. Tilsammen på strækningerne er der sket 82 uheld. Hvert 3. uheld (37 %) er et solouheld, hvor der ikke er andre køretøjer involveret end uheldskøretøjet. I ca. hvert 5. uheld (17 %) har den kørte hastighed overskredet hastighedsgrænsen. Endvidere er en cykel involveret i næsten hvert 5. uheld (17 %), og næsten hvert 5. uheld (18 %) er mellem en trafikant der svinger og et andet køretøj.

Tryghedsundersøgelse

Uheldsdata kortlægger de uheld, som er sket på vejnettet, men for at få overblik over utrygge lokaliteter, hvor der ikke nødvendigvis sker uheld, har borgerne været inddraget, da de dagligt benytter vej- og stinettet i kommunen. Der har derfor været udsendt en digital spørgeundersøgelse via e-boks til alle borgere over 18 år i kommunen (cirka 21.500 breve). Heri har borgerne fået mulighed for at udpege steder, hvor de synes, det er utrygt at færdes set fra et trafikalt synspunkt. Yderligere fik borgerne mulighed for at beskrive, hvad der gør lokaliteten utryg samt at give et forslag til forbedring.

Spørgeundersøgelsen har resulteret i svar fra 368 borgere, der tilsammen udpeger 545 lokaliteter som værende utrygge. På flere af stederne er der flere utrygge forhold, hvorved det samlede antal udpegninger er 863. De utrygge forhold er grupperet i følgende kategorier:

- Farligt kryds for cyklister
- Farligt område for fodgængere
- Dårligt udsyn
- Vejens tilstand
- Manglende cykelsti
- Høj hastighed
- Rødkørsel
- Cykler i fodgængerområde
- Tung trafik
- Parkering
- Andre forhold

De forhold, der hyppigst udpeges af borgerne, er trafikanternes høje hastighed, dårligt udsyn/oversigt, vejens tilstand og kryds, som er farlige for cyklister. Ud af de i alt 545 udpegede lokaliteter er der 10 lokaliteter, der skiller sig ud i særlig grad, og som er udvalgt til at indgå i prioriteringslisten.

Forebyggelse

Arbejdet for forebyggelse af uheld samt forøgelse af trygheden på vej- og stinettet i Albertslund Kommune vil foregå igennem tiltag for adfærdsforbedring hos trafikanterne, som i grundlæggende træk udføres igennem kampagner rettet mod rødkørsel, spirituskørsel, hastighedsovertrædelser samt kampagner, der skal øge hensyn til bløde trafikanter.

Skolerne inddrages i det forebyggende arbejde for at øge trygheden og trafiksikkerheden omkring skolerne, og det sikrer, at eleverne lærer at færdes sikkert i trafikken.

Indsatsområder

På baggrund af de gennemførte analyser er der udpeget 5 fokusområder som skal have særlig opmærksomhed i forhold til trafiksikkerhed og tryghed i den kommende periode.

- **Indsatsområde 1: Uheldsbelastede steder**
  - Det er vigtigt at få gennemgået trafiksikkerheden i kryds, veje og stier, hvor der sker mange uheld. På disse lokaliteter kan det er være forhold, der gør, at trafikanten aflæser situationen forkert, hvilket forøger risikoen for, at det resulterer i en ulykke.

- **Indsatsområde 2: Skoleveje**
  - Det er vigtigt at have trafiksikre og trygge skoleveje og adgangsforhold til skolen, således at skolebørnene kan blive selvtransporterende – i de første skoleår sammen med mor og far og senere på egen hånd.

- **Indsatsområde 3: Hastighed**
  - Hastigheden skal reduceres. I 22 uheld i den seneste 5-årige periode er det skønnet, at trafikanten kørte over den tilladte hastighedsgrænse. Høj hastighed kan i sig selv medføre uheld og ikke mindst medvirke til, at skaderne bliver mere alvorlige.

- **Indsatsområde 4: Tryghed**
  - Borgernes tryghed er vigtig i forhold til at kunne færdes frit i kommunen. Tryghedskortlægning er således et godt supplement til uheldsdata, fordi lokaliteter, hvor der opleves utryghed, men hvor der måske ikke

er sket uheld endnu, kortlægges og dermed kan indgå i prioriteringen af steder, hvor forholdene skal forbedres.

- **Indsatsområde 5: Trafikant adfærd**
  - Trafikanternes adfærd har i de fleste tilfælde en betydning, dels når der sker en ulykke og dels for den tryghed, som opleves langs vejnettet.

Indsatsområde 1: Uheldsbelastede lokaliteter

I den 5-årige analyseperiode fra 2017-2021 er det registreret 363 uheld i Albertslund Kommune. Uheldene er registreret af politiet. I 41 af uheldene er der tilskadekomne.

Der er 11 kryds og 10 strækninger, der er udvalgt som særligt uheldsbelastede lokaliteter. Ud af de 21 lokaliteter indgår 11 lokaliteter i prioriteringslisten, hvor der er et eller flere løsningsforslag til at forøge trafiksikkerheden i kryds/på strækninger.

Ny viden og analyse

I forbindelse med implementeringen af uheldsreducerende tiltag kan der være behov for yderligere analyser fx nye trafiktal til kapacitetsberegninger, eller at løsningerne tilpasses til den kommende byudvikling. Yderligere er der økonomiske puljer, hvor kommunerne kan søge statslig medfinansiering af projekter. Det kunne fx. være Cykelpuljen, som yder tilskud til bl.a. cykelstier.

Implementering

I dette fokusområde udarbejdes og implementeres uheldsreducerende tiltag på de udpegede lokaliteter. I forbindelse med prioriteringslisten er der foretaget en screening af mulige løsningsmuligheder og deres effekt. Når den endelige løsning udvikles, kan det kræve yderligere analyser.



Figur 3: Luftfoto over uheldsbelastede lokaliteter (rød streg for strækning og gul cirkel for kryds)

Indsatsområde 2: Skoleveje

Igennem tryghedsundersøgelsen er der udpeget flere områder rundt om skolerne som værende utrygge. Yderligere har skolerne deltaget i en workshop, hvor repræsentanter fra hver enkelt skole har udpeget områder i skolens nærhed, hvor de mener, at trafikbilledet er utrygt.

Ny viden og analyse

I forbindelse med tryghed og trafiksikkerhed på skolevejene er det i mange tilfælde hensigtsmæssig at lave en dybdegående undersøgelse og analyse af skolevejen. Igennem analyser vil der erfaringsmæssigt kunne kortlægges lokaliteter på skolevejene, hvor elever/forældre føler sig utrygge. På den baggrund kan der laves målrettede tiltag, som fører til bedre tryghed, hvilket gerne skal føre til, at flere elever cykler til skole.

Implementering

Vej- og stinettet i skolens nærhed er lige inden mødetid om morgenen ofte præget af mange cyklister, gående og biler. Det er derfor vigtigt for trafiksikkerheden og trygheden, at adgangsvejene er adskilt fra hin anden, og at det er gode cykelparkeringsfaciliteter. I samarbejde med hver enkelt skole bør adgangsforhold og cykelparkeringsområderne på skolen gennemgås og afmærkes hensigtsmæssigt.
Et middel til at forbedre trygheden på stisystemet kan være implementering af en tryghedspatrulje. Skolevejene til mange af Albertslunds skoler går via de separate stisystemer, hvor der er mange stitunneler og stiunderføringer, som kan føles utrygge for de skolebørn, der cykler eller går. En tryghedspatrulje bestående af ældre skolebørn iført let genkendelige veste, kan være behjælpelige til at skabe tryghed i de mørke underføringer tæt på skolen.

Indsatsområde 3: Hastighed

Trafiktællingerne i Albertslund Kommune kortlægger udover antal køretøjer, også den kørte hastighed. 85 %-fraktilen fra tællingerne viser, at der generelt køres med hastigheder over hastighedsgrænsen på de fleste af de registrerede strækninger i kommunen. 20 % af alle uheld på strækninger er hvor en eller flere parter, har kørt over hastighedsgrænsen. I de politiregistrerede uheldsrapporter skal den opgivne hastighed betragtes med en vis usikkerhed, da det dels er svært for politiet og vidner at skønne den kørte hastighed, og dels er det de involverede, som angiver, hvad de har kørt.

Ny viden og analyse

I forbindelse med implementering af hastighedsreducerende tiltag vil der være behov for løbende at sammenligne tællinger og målinger af den kørte hastighed med, hvor uheldene forekommer. Der er et behov for at kortlægge områder, hvor der konsekvent køres for stærkt for derved målrettet at kunne implementere hastighedsreducerende løsninger, som kan forebygge uheld. Kortlægning af den kørte hastighed gennemføres igennem analyser.

Implementering

Hastighedsreducerende tiltag kan bl.a. være ændring af hastighedsgrænsen, justering/ændring af vejgeometrien og kampagner. Desuden kan opsætning af fartvisere reducere hastigheden ved at gøre bilisterne mere opmærksomme på den hastighed, de kører. Fartvisere er erfaringsmæssigt en effektiv måde at reducere hastigheden på.

Indsatsområde 4: Tryghed

Det fremgår igennem tryghedsundersøgelsen at det er især de lette eller bløde trafikanter som cyklister og fodgængere, der føler sig utrygge i trafikken.

Borgerne påpeger, at der er mange steder, hvor de oplever, at det er utrygt at krydse vejen som cyklist, fordi der er dårligt udsyn. Desuden føler borgerne sig utrygge de steder, hvor det mangler cykelsti, (især på Stensmosevej) samt i kryds, hvor der mangler fodgængerfelt.

Igennem tryghedsundersøgelsen har næsten 1 ud af 3 besvaret, at de føler sig utrygge på vej- og stinettet pga. bilernes høje hastighed. Det er nogle udvalgte lokaliteter, der er mere udsatte for høje hastigheder end andre, men det beskrives også, at det er en generel udfordring på hele kommunens vejnet. Det er især i aftentimerne, at hastigheden opleves som værende høj.

Ny viden og analyse

I forbindelse med udarbejdelse af tryghedstiltag og eventuelle geometriske forbedringer vil der være behov for yderligere analyser, så der kan dannes et overblik over den konkrete udfordring. Udgangspunktet for udpegning af lokaliteten og problemstilling stammer fra besvarelsen til borgerne i tryghedsanalysen.
For at kunne måle effekten af de implementerede tiltag vil en ny tryghedsanalyse blive gennemført igen om nogle år. Hensigten med en ny tryghedsanalyse er at kunne sammenligne tryghedsfølelsen hos borgerne før og efter implementering af tiltag, og denne skal meget gerne være bedre efter implementeringen.

Der blev i 2018 foretaget en analyse af stisystemet i Albertslund, hvor der er implementeret flere forbedringer. Med henblik på at forbedre forholdene på stisystemet og derefter sammenligne trygheden før og efter vil det give mening at gennemføre en ny stianalyse om nogle år.

Implementering

I forbindelse med tryghedsundersøgelsen er der udpeget nogle områder, hvor borgerne føler sig meget utrygge. De tilhørende løsningsmuligheder og deres beregnede effekt er oprettet i prioriteringslisten. Før den endelige løsning udarbejdes, kan det kræve yderligere analyser.

Det er desuden muligt for borgerne at bestille en betjent, hvis de oplever, at der køres for stærkt på en given strækning eller lokalitet. Albertslund Kommune henviser i relevante sager til løsningen af borgerbesvarelser, men det er også relevant, at der linkes til løsningen på kommunens hjemmeside.



Figur 4: Luftfoto over udpegede områder hvor borgerne føler sig utrygge pga. oplevet høj hastighed (Tryghedsanalyse)

Indsatsområde 5: Trafikantadfærd

Der er forholdsvis mange uheld, der er sket ved, at trafikanten har en uhensigtsmæssig adfærd. Uheldsstatistikker viser, at en stor andel af uheld er forårsaget af, at en eller flere af de involverede trafikanter er uopmærksomme i trafikken.

Rådet for Sikker Trafik har udarbejdet kampagnemateriale med henblik på at påvirke trafikanternes adfærd. I Albertslund Kommune er der mange uheld, som er forårsaget af enten høj hastighed, rødkørsel eller er solouheld. Målrettede kampagner vil være hensigtsmæssige i forhold til at kunne reducere hastighed, rødkørsel og solouheld.

Ny viden og analyse

I forbindelse med gennemførsel af kampagner er det relevant at evaluere på effekten af indsatsen. Evaluering af kampagnerne gennemføres med analyser fx før og efter en kampagne.

Implementering

Gennemførsel af adfærdsændrende kampagner udføres efter et årshjul, som er udarbejdet af kommunen, og som sammenkøres med de andre kommuner på Vestegnen.

Overordnet implementering

Trafiksikkerheden indtænkes generelt i nye planer og nye projekter således, at vej- og stinettet bliver så trafiksikkert som muligt fra start. Løbende skal der skabes ny viden i forhold til dels at sikre implementeringen bliver god og effektiv, og dels at implementeringen sker de på de steder, hvor behovet er størst. I forbindelse med trafiksikkerhedsplanen er der på baggrund af uheldsdata udarbejdet en liste med konkrete steder og mulige løsninger, men der er ligeledes peget på steder, hvor der er behov for yderligere analyse for at kunne klarlægge behov og løsning. Implementeringen af trafiksikkerhedsprojekter er kernen i trafik-sikkerhedsarbejdet, fordi der er fokus på afhjælpning af uheldsbelastede steder, men det er også den dyreste post i forhold til trafiksikkerhedsarbejdet, fordi ombygninger i vejnettet typisk er dyrt.

Beliggenhed

Med henblik på at forbedre trafiksikkerheden i Albertslund Kommune er der en række forslag til fysiske ombygninger af vejnettet. Forslag til de fysiske ombygninger er baseret på udpegningen i uheldsanalysen og tryghedsanalysen, som fremgår af nedenstående prioriteringsliste og kortet på figur 6.

Indsatsområderne i Trafiksikkerhedsplan 2023 jævnfør figur 5 omhandler Roskildevej, Damgårdsvej, Herstedvestervej, Albertslundvej, Vallensbæk Torvevej, Læhegnet, Kongsholm Allé, Nordmarks Allé, Vestskovvej, Fabriksparken og Ledøjevej.

De udvalgte kryds og strækninger, der er særligt uheldsbelastede, vil indgå i en prioriteringsliste sammen med de udpegede steder, hvor borgerne føler sig utrygge. Prioriteringslisten er prioriteret efter flere parametre, som tilsammen giver, bidrager med mest trafiksikkerhed. Forbedringer på de udvalgte lokaliteter kan indeholde geometriske ombygninger, gennemgang af signalprogrammer og ændring af afmærkning.

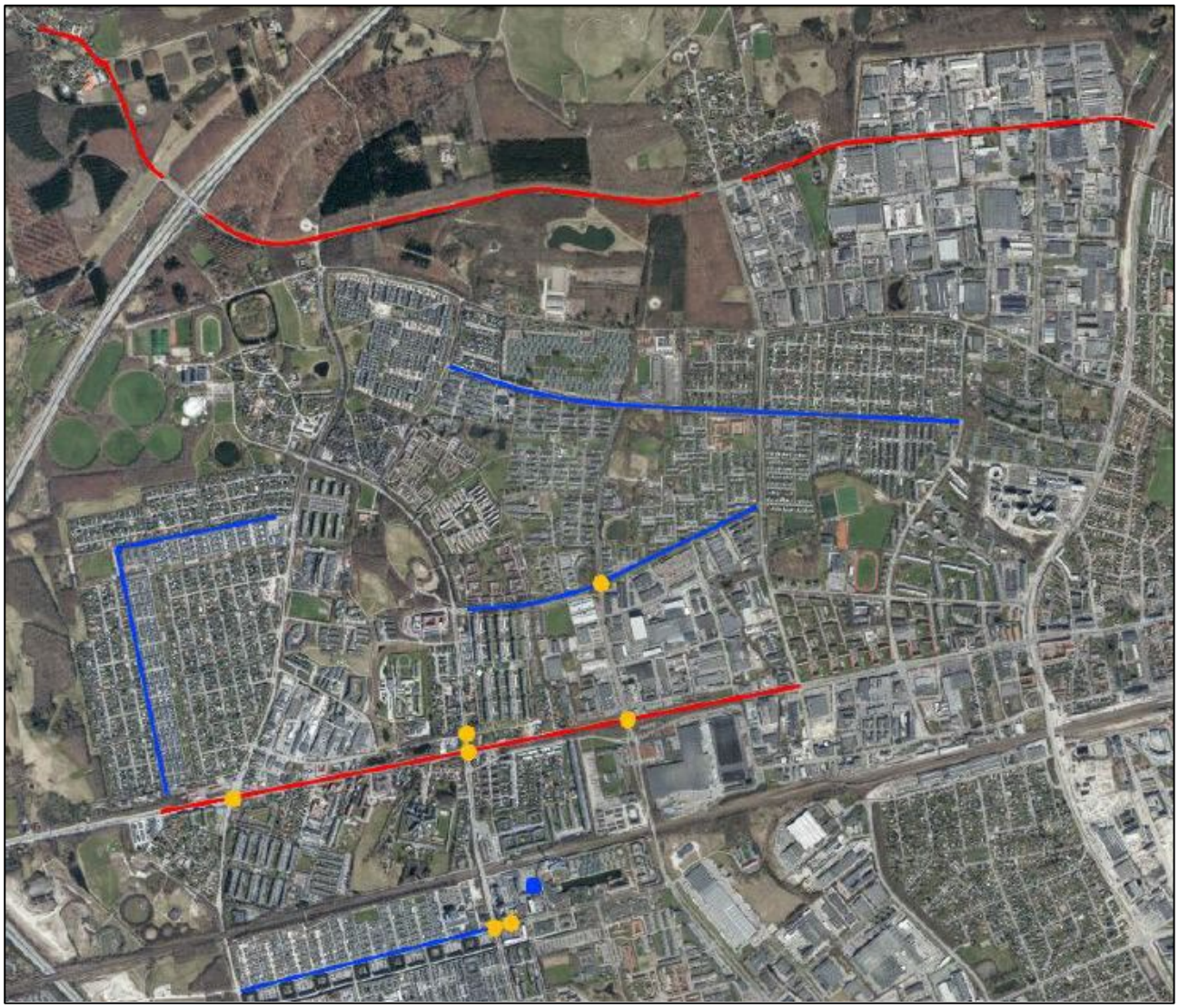
Vejnavne	Uheldsanalyse	Tryghedsanalyse	Medtaget fra
Roskildevej / Roholmsvej / Vallensbæk Torvevej	25 uheld	24 (18 borgere)	Uheldsanalyse
Roskildevej / Damgårdsvej / Albertslundvej	11 uheld	5 (3 borgere)	Uheldsanalyse
Roskildevej / Herstedvestervej / Vridsløsevej	9 uheld	8 (7 borgere)	Uheldsanalyse
Nordmarks Alle / Albertslundvej	11 uheld	18 (11 borgere)	Uheldsanalyse
Damgårdsvej / Holsbjergvej / Lyngmosevej	7 uheld	2 (1 borgere)	Uheldsanalyse
Roholmsvej / Stensmosevej	5 uheld	8 (5 borgere)	Uheldsanalyse
Nordmarks Alle / Stationsporten	6 uheld	4 (3 borgere)	Uheldsanalyse
Stensmosevej	4 uheld	43 (21 borgere)	Tryghedsanalyse
Albertslund Center	2 uheld	8 (8 borgere)	Tryghedsanalyse
Trippendalsvej	8 uheld	68 (39 borgere)	Tryghedsanalyse
Ledøjevej	12 uheld	3 (2 borgere)	Uheldsanalyse
Fabriksparken	17 uheld	2 (1 borgere)	Uheldsanalyse
Roskildevej	16 uheld	0 (0 borger)	Uheldsanalyse
Vestskovvej	8 uheld	7 (5 borgere)	Uheldsanalyse
Kongsholm Allè	3 uheld	16 (11 borgere)	Tryghedsanalyse
Egelundsvej	7 uheld	8 (8 borgere)	Tryghedsanalyse

Tabel 1: Prioriteringsliste i Trafiksikkerhedsplan 2023.

I Tryghedsanalysen er to projekter nævnt, som ikke er overført til tabellen:

- *Vallensbæk Torvevej / Læhegnet*
  Projektet er ikke medtaget, fordi det pt. ser ud til, at krydset ombygges i forbindelse med udviklingen af COOP. Det er vurderet, at borgernes skattekroner derfor kan tjene sig bedre hjem på andre projekter.

- *Herstedvestervej / Egelundsvej*
  Krydset blev ombygget fra et prioriteret T-kryds til et signalanlæg i perioden 2021-2022. Ombygningen skete for at højne trafiksikkerheden i krydset. Det vil først være muligt at se, om krydsombygningen har influeret på trafiksikkerheden om nogle år, hvor uheldsdataene bliver tilgængelige. Der er løbende skruet på signalet for at optimere afviklingen af trafik i krydset, men da krydset er samordnet med krydset Roskilde-vej/Herstedvestervej, er der flere bindinger for, hvordan signalprogrammet kan se ud.



Figur 6: Lokaliteter i prioriteringslisten. Uheldsbelastet strækning (Rød), uheldsbelastede kryds (gul) og lokaliteter fra tryghedsanalysen (blå)

I forhold til prioritering af de udpegede projekter er der arbejdet videre med den prioriteringsmodel, som tidligere har været anvendt af Albertslund Kommune. Gennem analysearbejdet er der fundet en bruttoliste på 14 lokaliteter, som enten er uheldsbelastede eller udpeget i tryghedsanalysen. For alle lokaliteter vurderes anlægsøkonomi for løsningsforslaget samt den forventede uheldsreduktion.

Hvert projekt pointgives fra 1-100. Pointene gives dels ud fra forventet uheldsbesparelse, hastighedsreduktion samt øget tryghed. Uheld vægtes 50 %, hastighed vægtes 25 % og tryghed vægtes 25 %. Denne vægtning skyldes, at den overordnede målsætning for Albertslund Kommune er at reducere antallet af uheld, og at en reduktion af hastigheden på strækninger med høj hastighed er et middel til at mindske risikoen for uheld. Øget tryghed i trafikken kan få flere til at cykle og herunder særligt at give skolebørnene gode vaner.

Overordnet planlægning

Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplaner har i over 30 år dannet ramme for de indsatser, som statslige, regionale, kommunale og private aktører har gennemført inden for trafiksikkerhedsområdet. Her har den fælles gensidige forpligtelse til at forbedre trafiksikkerheden været en medvirkende årsag til faldet fra mere end 700 dræbte og 12.000 tilskadekomne pr. år i slutningen af 1980'erne til nutidens omkring 175 dræbte og 3.000 tilskadekomne pr. år.

På nationalt niveau har Færdselssikkerhedskommissionens udarbejdet en *Handlingsplan 2021-2030 – mål og strategier*, hvor der er udpeget fem fokusområder: eneuheld, frontalkollisioner, krydsulykker, lette trafikanter og unge bilførere. En indsats mod fokusområderne har som den overordnede målsætning, at der maksimalt er 90 dræbte og 900 alvorligt tilskadekomne i trafikken på landsplan i 2030. De nationale mål for antal dræbte og tilskadekomne er en reduktion på henholdsvis 25 % og 10 % i forhold til Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for 2013-2020. Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan mål lever både op til FN's verdensmål og EU's handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2030.

FN's verdensmål

FN har stigende fokus på den globale trafiksikkerhed som et vigtigt indsatsområde. FN vedtog i 2010 Decade of action for Road Safety 2011-2020 med et mål om at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Den trafiksikkerhedsmæssige målsætning er blevet indarbejdet i FN´s verdensmål for en bæredygtig udvikling, som blev lanceret i 2015. Den trafiksikkerhedsmæssige målsætning er senere blevet indarbejdet i FN´s verdensmål for en bæredygtig udvikling, som blev lanceret i 2015. Trafiksikkerhed indgår direkte i både *Verdensmål 3 og 11* og har dermed fået en klar prioritering.

EU's handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2030

EU har udarbejdet en handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2030, hvor der blandt andet er et reduktionsmål på 50 % for både dræbte og alvorligt tilskadekomne, en styrket koordination mellem centrale og lokale indsatser og mellem sektorer.

Færdselssikkerhedskommissionen og Vejdirektoratets håndbog

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan skal både fungere som et strategisk dokument, der kan bruges i det politiske arbejde, når trafiksikkerhed skal sættes på dagsordenen, men også som et dokument, hvor aktører på forskellige niveauer og i forskellige sammenhænge kan hente inspiration i anbefalingerne til konkrete indsatser, der kan højne trafiksikkerheden. Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan skal desuden i høj grad aktivt bidrage til at opfylde internationale mål og planer, der kan nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne.

I forbindelse med den statslige støtte til kommunernes udarbejdelse af trafiksikkerhedsplaner i slutningen af 90'erne udgav Vejdirektoratet i 1998 den første og hidtil eneste danske håndbog i udarbejdelse af lokale trafiksikkerhedsplaner *Håndbog i lokale trafiksikkerhedsplaner*. Ifølge denne skal trafiksikkerhedsplanerne sikre, at kommunernes arbejde med trafiksikkerhed målrettes, herunder at der skabes et solidt grundlag for at prioritere trafiksikkerhedsressourcerne, så der opnås maksimal trafiksikkerhed (uheldsbesparelser) for pengene.

Udarbejdelsen af trafiksikkerhedsplanerne er samtidig en mulighed for at inddrage kommunernes borgere i det forebyggende trafiksikkerhedsarbejde, hvormed de kan være med til at sætte trafiksikkerhed på dagsordenen i kommunerne. Endelig skal planerne i høj grad fungere som politisk beslutningsgrundlag ift. bevilling af midler til de konstaterede problemer. I henhold til Vejdirektoratets håndbog skal der foretages en gennemgribende revision af planen i forbindelse med kommuneplanrevisionen hvert fjerde år. I takt med at dele af planen gennemføres og forudsætninger ændrer sig, skal planen revideres. Desuden skal planudarbejdelsen følge planlovens offentlighedsprocedurer.

I henhold til håndbogen bør trafiksikkerhedsplanen udarbejdes som en integreret del af kommuneplanen. Fordelen herved er, at det giver trafiksikkerhedsplanen en mere officiel placering i forhold til kommunens øvrige planlægning. Endelig kan planerne for trafiksikkerhed koordineres med planerne for vej- og stinettet og arealanvendelsen i øvrigt. På længere sigt medvirker det til en mere helhedsorienteret forbedring af trafikforholdene, så både uheldstallene og trafikkens øvrige miljøgener reduceres. Jævnfør Vejdirektoratets håndbogen vil et passende interval for ajourføring af trafiksikkerhedsplanen være hvert andet år, hvor mål, indsatsområder og midler justeres i overensstemmelse med udviklingen.

Trafiksikkerhedsplan 2023 skal ses som en plan for, hvordan Albertslund Kommune arbejder med de trafikale målsætninger for kommunen, som omhandler at reducere antallet af uheld samt øge trafiksikkerheden og trygheden ved at færdes på kommunens veje og stier. Dette gøres ved, at trafiksikkerhed og tryghed indtænkes i kommunens planlægning i udformning af nye veje og stier, samt at kommunen bekæmper uheld på allerede uheldsbelastede lokaliteter. Herudover arbejdes med trafikanternes adfærd gennem kampagner, oplysning og samarbejde med bl.a. politiet og skolerne. Med henblik på at forøge trafiksikkerheden i Albertslund Kommune fungerer trafiksikkerhedsplanen som et værktøj til at forebygge trafikuheld og forbedre trygheden. Denne trafiksikkerhedsplan baseres på uheldsdata i kommunen samt inddragelse af borgere igennem en tryghedsanalyse. Ligeledes er skolerne inddraget for at sikre gode og trygge skoleveje for børn og unge.

Planen er i overensstemmelse med EU's *handlingsplan for trafiksikkerhed 2021-2030*, FN's *Verdensmål 3 og 11* samt Færdselssikkerhedskommissionens *"Handlingsplan 2021-2030 – mål og strategier"* og Vejdirektoratets *Håndbog i lokale trafiksikkerhedsplaner*.

Eksisterende forhold

Kommuneplan 2022 – 2034

Albertslund Kommune har et omfattende cykel- og gangstinet mellem de eksisterende boligområder, som sikrer, at borgerne ubesværet kan bevæge sig på cykel og til fods mellem hjem, arbejde, skole, fritidsaktiviteter og indkøb. Hovedparten af cykel- og gangstinettet er anlagt som separat stisystem, så de bløde trafikanter kan færdes trygt og sikkert adskilt fra motortrafik. Albertslund har således en lang tradition for at arbejde med cykelfremme, og mange borgere bruger cyklen som transportmiddel, hvilket er til gavn for både den enkeltes sundhed, miljø og klima samt trængslen på vejene. Albertslund Kommune arbejder for at fremme grøn mobilitet ved at indrette byen, så det er attraktivt at færdes i på cykel og som fodgænger, samt der er nem adgang til den kollektive trafik. Jævnfør retningslinje 18.4 skal trafiksikkerheden ved anlæg og ombygning af veje øges ved blandt andet bedre oversigtsforhold, mindsket utryghed og de miljømæssige gener skal reduceres.

Retningslinje 2 for kulturhistoriske bevaringsværdier

Retningslinje 2.1

Vejstrækning Gl. Landevej udpeges som kulturhistorisk element, og vejforløbet skal derfor fastholdes. Vejen kan lukkes for kørende trafik, den kulturhistoriske helhed skal dog bevares, og dens historie formidles til offentligheden.

Retningslinje 18 for trafik

Retningslinje 18.3

Krydsninger mellem veje og stier udføres så vidt muligt som niveaufri skæringer i overensstemmelse med byens trafikseparering. Niveaufri skæringer er for eksempel vejbroer, jernbanebroer, tunneller og lignende.

I den fremtidige planlægning kan princippet om niveaufri skæring afviges, når trafiksikkerheden for de bløde trafikanter tilgodeses på anden vis ved udformningen af vejanlægget.

Retningslinje 18.4

Ved anlæg og ombygning af veje skal trafiksikkerheden øges ved blandt andet bedre oversigtsforhold, utrygheden mindskes og de miljømæssige gener reduceres.

Retningslinje 18.5

Ved byomdannelse skal trafikale forbedringer i videst muligt omfang tage til hensyn cyklister og den kollektive trafik.

Retningslinje 18.10

Hovedstinettet, herunder supercykelstier og regionale rekreative stier, skal som hovedregel være stier i eget tracé eller stier, der på anden måde fysisk er adskilt fra biltrafikken.

Retningslinje 18.11

18.11 Ved nyanlæg skal hovedstinettet, herunder supercykelstier og regionale rekreative stier, have sikre skæringer, om nødvendigt niveaufri, over eller under barrierer som veje og baner.

Albertslund Kommunes vejnet

Albertslund Kommune er som vejmyndighed forpligtiget til at udpege og indrette vej og stier, så fremkommelighed og trafiksikkerhed sikres ved en hensigtsmæssig planlægning. Hensynet til de regionale interesser skal ligeledes varetages gennem planlægning og optimering.

Albertslund Kommunes vejnet er inddelt i fire kategorier:

Primære trafikveje: Veje som er en del af det overordnet vejnet, og med regional interesse. F.eks. Roskildevej og Vestskovvej.

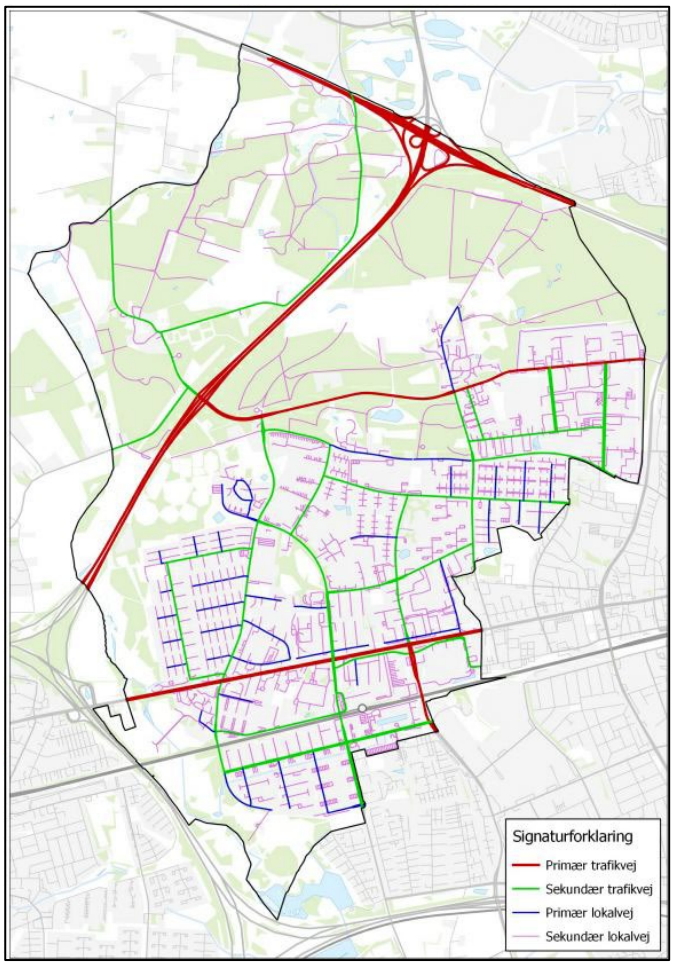
Sekundære trafikveje: Fordeler trafikken mellem bydele og leder trafikken ud mod de primære trafikveje. F.eks. Roholmvej og Nordmarks Allé.

Primær lokalvej: Fordeler trafikken fra trafikvejene ind i boligområderne. F.eks. Sletbrovej og Vognporten.

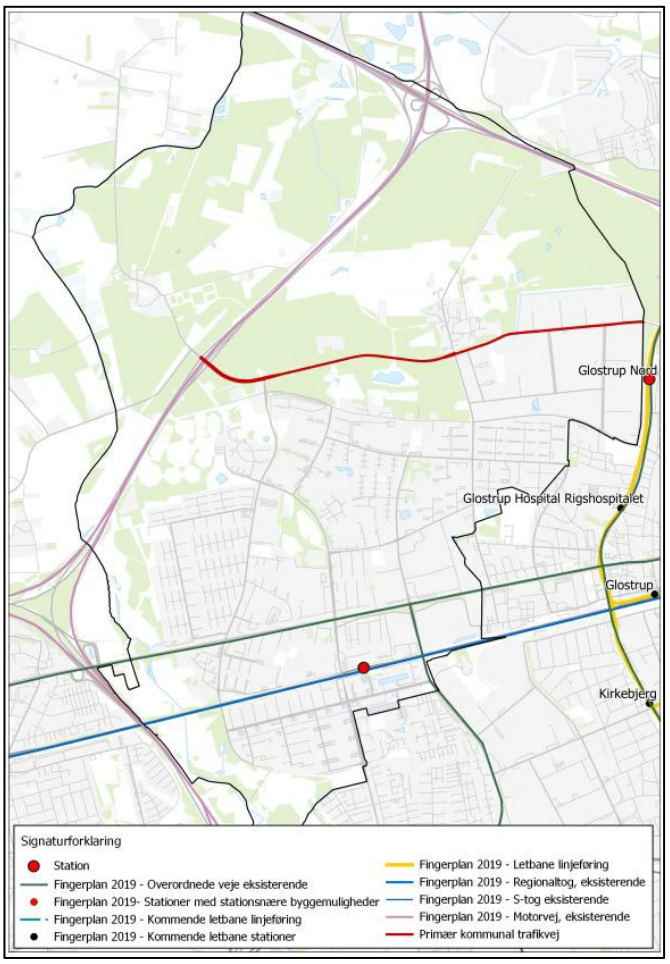
Sekundære lokalveje: Mindre interne boligveje som afvikler trafikken til de boliger, der ligger ud til vejen. F.eks. veje på parkeringspladser og inde i boligområder.

Kommunale veje og stier

Albertslund Kommune arbejder løbende med at indrette og ændre de kommunale veje, så de bliver mere trafiksikre og er tilpasset udviklingen i Albertslund. Der er særlig fokus på, at fremtidens veje skal kunne optage og afvikle trafikken til og fra udviklingsområderne, samt fokus på trafiksikkerhed og fremkommelighed.



Figur 7: Overordnede vejnet i Albertslund Kommune 2022.



Figur 8: Klassificering af vejnettet i Albertslund 2022.

Trafikale forhold og parkering herunder trafiksikkerhed

I forbindelse med implementeringen af uheldsreducerende tiltag kan der være behov for yderligere analyser fx nye trafiktal til kapacitetsberegninger, eller at løsningerne tilpasses til den kommende byudvikling.I Albertslund findes et separeret trafikprincip, der betyder at stinettet for gående og cyklister de fleste steder er helt adskilt fra vejnettet, og at de to net krydser ude af niveau. Denne løsning er som udgangspunkt videreført i arbejdet med opdatering af Trafiksikkerhedsplan 2023, da den samlet set vurderes at medføre nogle trafikale fordele. Skolevejene til mange af Albertslunds skoler går via de separate stisystemer, hvor der er mange stitunneler og stiunderføringer, som dog kan føles utrygge for de skolebørn, der cykler eller går. Et middel til at forbedre oplevelsen af tryghed på stisystemet kan være implementering af en tryghedspatrulje. En tryghedspatrulje bestående af ældre skolebørn iført let genkendelige veste, kan være behjælpelige til at skabe tryghed i de mørke underføringer tæt på skolen.

Trafiksikkerhedsplan 2023 arbejder med at skabe større sikkerhed og tryghed for trafikanterne. På det nuværende grundlag virker Trafiksikkerhedsplan 2023 som en mulig løsning, men en grundigere analyse fremadrettet vil også kunne vise, om det er de rigtige løsninger.

Støj fra veje

De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 af 2007 *Støj fra veje*, og for rekreative områder er grænseværdien 53 dB (Kommuneplan 2022-2034).

Store dele af Albertslund er i dag påvirket af støj over miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. De nye muligheder i Færdselsloven med at nedsætte hastigheden ned til enten 30 eller 40 km/t kan både forbedre trafiksikkerheden og kan reducere støj.

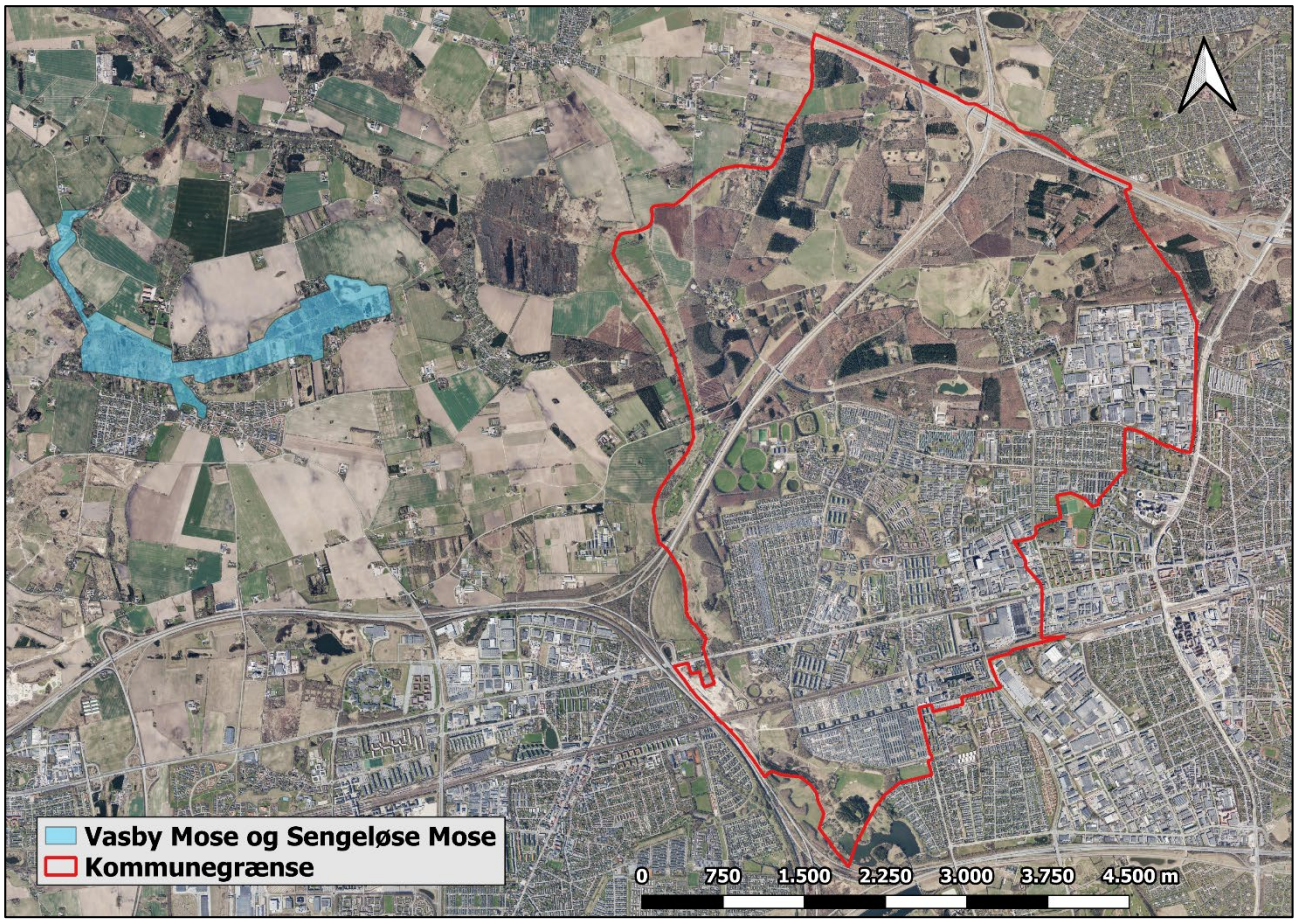
Natura 2000-områder og bilag IV-arter

Det nærmeste Natura 2000-område nr. 140: ”*Vasby Mose og Sengeløse Mose*” (habitatområdeH124) er beliggende i nærmeste afstand cirka 2 km nordvest fra planområdet. Arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget er:

Naturtyper: Kransnålalge-sø (3140), næringsrig sø (3150), vandløb (3260), kalkoverdrev* (6210), tidvis våd eng (6410), hængesæk (7140), kildevæld* (7220), rigkær (7230), skovbevokset tørvemose* (91D0), elle- og askeskov* (91E0)
Arter: Skæv vindelsnegl (1014), sumpvindelsnegl (1016), stor vandsalamander (1166)

** angiver, at der er tale om en prioriteret naturtype.*

I indsatsprogrammet er der ud over de generelle retningslinjer én områdespecifik retningslinje: ”*Der skal sikres sammenhæng mellem forekomster af rigkær med henblik på at gøre arealet mere robust for at bidrage til etablering af større driftsenheder”.*



Figur 9: Det nærliggende Natura 2000-område nr. 140.

Forslag til trafiksikkerhedsplan er udarbejdet i henhold til en administrativ beslutning og omhandler anlægsarbejder på offentlig vej, men beskrivelserne af tiltagene har alene indirekte betydning for fastlæggelsen af rammer for fremtidige anlægstilladelser, og fastlægger ikke bindende rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter. Alle tiltag foretages inden for planforslagets område og dermed uden for Natura 2000-områder.

Det er Albertslund Kommunes vurdering, at udpegningsgrundlaget ikke vil blive påvirket af planforslaget. Det skyldes, at udpegningsgrundlaget ikke er sårbart overfor de tiltag, som forslag til planen muliggør. Tiltagene vil alene kunne medføre påvirkninger lokalt i planforslagets område.

Hvis der i planforslagets område findes arterne skæv vindelsnegl, sumpvindelsnegl og stor vandsalamander forventes de ikke at kunne blive påvirket af planforslaget, ligeledes forventes det ikke at eventuelle populationer i planforslagets ikke stå i forbindelse med nærliggende Natura 2000-områder grundet afstanden til disse. Naturtyperne på udpegningsgrundlaget vil ikke kunne påvirkes ved gennemførsel af forslag til plan, eftersom forslag til plan ikke medfører tiltag, der kan medføre en direkte påvirkning i Natura 2000-områder eller en indirekte påvirkning.

Lovgrundlag og screening

Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr. 4 af 03/01/2023, indebærer, at offentlige myndigheder skal foretage en miljøvurdering af planer og programmer, der kan få en væsentlig indvirkning på miljøet.

Der er for en række planer og programmer pligt til at foretage en miljøvurdering, mens der for andre planer og programmer først skal foretages en screening, for at finde ud af om planen eller projektet kan have en væsentlig indvirkning på miljøet, og derfor skal miljøvurderes.

1: Indledende screening

Indledningsvis undersøges det, om planen omhandler landbrug, skovbrug, fiskeri, energi, industri, transport, affaldshåndtering, vandforvaltning, telekommunikation, turisme, fysisk planlægning og arealanvendelse og samtidig fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til de projekter, der er omfattet af lovens bilag 1 og 2.

Hvis det er tilfældet, skal der udarbejdes en miljøvurdering, med mindre at planen kun er for et mindre område på lokalt plan, eller planen kun indeholder små ændringer til en eksisterende plan.

Der skal ligeledes udarbejdes en miljøvurdering, hvis planen væsentligt kan påvirke et udpeget internationalt naturbeskyttelsesområde.

I nedenstående to situationer skal der udarbejdes en miljøscreening ud fra kriterierne i lovens bilag 3:

1) Hvis planen er omfattet af bilag 1 og 2, men kun er for et mindre område på lokalt plan/kun indeholder små ændringer til en eksisterende plan.

2) Hvis planen i øvrigt fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser, der forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

På baggrund af miljøscreeningen vurderes det, om der skal foretages en miljøvurdering.

Skema 1: Forholdet til reglerne om miljøvurdering

Skema 1: Indledende screening				
1.1: Forholdet til reglerne om miljøvurdering		Ja	Nej	Bemærkninger
A	Fastlægger planen rammer inden for landbrug, skovbrug, fiskeri, energi, industri, transport, affaldshåndtering, vandforvaltning, telekommunikation, turisme, fysisk planlægning og arealanvendelse **og** fastlægger planen rammer for fremtidige anlægstilladelser til de projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2?		X	Planen indeholder ændringer på mindre områder på lokal plan og indeholder små ændringer til en eksisterende plan. Afgørelsen om ikke at udarbejde en miljøvurdering er truffet på baggrund af lovens § 8, stk. 2, idet der planlægges for projekter, som ikke er omfattet af bekendtgørelsens bilag 1 eller 2.
B	Fastlægger planen rammerne for et større område, dvs. det ikke "*er et mindre område på lokalt plan*", eller angiver planen større ændringer af eksisterende planer?		X	Planen er en opdatering af eksisterende trafiksikkerhedsplan og indeholder ændringer på mindre områder på lokalplan, da indsatsområderne er udpeget på specifikke lokationer i hele kommunen. Planen angiver dermed mindre ændringer af eksisterende planer. Afgørelsen om ikke at udarbejde en miljøvurdering er truffet på baggrund af lovens § 8, stk. 2, idet der planlægges for projekter, som ikke er omfattet af bekendtgørelsens bilag 1 eller 2.
C	Påvirker planen et internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt?		X	Nærmeste Natura 2000-område er nr. 140, som ligger mere end 3 km væk.

D	Udarbejdes planen for et konkret projekt f.eks. en projektlokalplan? (hvis der dømmes miljøvurderingspligt for en projektlokalplan, skal der også udarbejdes en miljøkonsekvensrapport for det konkrete projekt jf. NMK-34-00078).		X	Dette er en Trafiksikkerhedsplan og forslagene til implementeringer i planen er endnu ikke konkretiserede i form af endelige konkrete projekter.

2: Planens indvirkning på miljøet

Efterfølgende skema omfatter de miljøfaktorer, der typisk skal tages i betragtning ved en miljøvurdering. For de enkelte faktorer foretages en kvalitativ vurdering af planens indvirkning på den pågældende miljøfaktorer.

Skal der foretages en miljøvurdering bruges tjeklisten som afgrænsning for omfanget af miljøvurderingen. De punkter, der i tjeklisten vurderes at have en væsentlig indvirkning på miljøet, skal indgå i miljøvurderingen.

Nedenstående skema 2 omhandler det brede miljøbegreb jævnfør Miljøvurderingslovens § 1, stk. 2:

"Formålet med en miljøvurdering er, at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til planers, programmers og projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer".

Skema 2: Miljøfaktorer

Skema 2: Miljøfaktorer (hvis der er en væsentlig påvirkning af miljøfaktoren, skal dette vurderes i skema 3)						
2.1: Ressourcer (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
A	Arealressource (arealforbrug, dvs. inddrages der jomfruelig jord/nye arealer til byudvikling)?	X				Det vurderes, at planen har en positiv indvirkning på arealanvendelsen på grund af, at implementeringen vil styrke trafiksikkerheden i indsatsområderne.
C	Råstoffer og/eller en fremtidig udnyttelse af udlagte råstofområder?	X				Nej, der er ikke udlagt råstofområder inden for Albertslund Kommunes afgrænsning. Det nærmeste råstofsområde ligger mere end 7 km væk.
D	Hindring af fremtidig anvendelse af områdets råstoffer og grundvand?	X				Der er ikke mulighed for indvinding af naturressourcer i området.
E	Vandforbrug, herunder særligt i forhold til drikkevandsforsyningen?	X				Der forventes ikke et øget vandforbrug, idet der er tale om trafikveje.

F	Kemikalieforbrug herunder miljøfremmende stoffer	X				Ikke relevant

2.2: Natur (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
A	Hvilke Natura 2000-områder ligger nærmest? Forventes planen at påvirke Natura 2000-området eller EF-fuglebeskyttelses-område?	X				Nærmeste Natura 2000-område er nr. 140: "*Vasby Mose og Sengeløse Mose*" (habitatområder H124), som ligger mere end 3 km nordvest for planområdet. Det vurderes ikke, at planens implementering på de primære og sekundære trafikveje vil have nogen negativ effekt på beskyttelsesområder.
B	Hvilke bilag IV-arter er der i nærområdet (se Miljøportalen)? Forventes planen at påvirke disse arter og i givet fald hvilke?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune, og indsatsområderne indeholder ikke nogen bilag IV-arter.
C	Påvirkes beskyttede flora og fauna i øvrigt af planen (se Miljøportalen)? Rødlistede arter? Bilag II? Bilag V? Fredede arter? Invasive arter?	X X X X X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune, og indeholder ikke nogen
D	Forventes planen at påvirke beskyttede naturtyper, dvs. § 3-arealer? (se Kommuneplan 2022 – 2034 og Miljøportalen)	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune, og indeholder ikke nogen
E	Forventes planen at påvirke skovarealer? • Er der fredskov? • Rydning af skov? (se Kommuneplan 2022 – 2034)	X X				Der er fredskov i nærheden af den primære kommunale trafikvej syd for Vestskoven i den nordlige del af kommunen. Planen har ingen påvirkning på dette.
F	Forventes planen at påvirke økologiske forbindelser? (se Kommuneplan 2022 – 2034)	X				Der er registreret økologiske forbindelser i nærheden af den primære kommunale trafikvej syd for Vestskoven i den nordlige del af kommunen. Planen har ingen påvirkning på dette.
G	Forventer planen at påvirke lavbundsarealer?	X				Der er ingen lavbundsarealer i og omkring planområdet.

	(se Kommuneplan 2022 – 2034)					
H	Vil planen være i strid med/eller til hinder for etableringen af reservater eller naturparker?	X				Planen er ikke til hinder for etablering af reservater eller naturparker.

2.3: Vand, drikkevand, grundvand og jord (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
A	Forventes planen at vanskeliggøre opfyldelse af Vandområdeplan for Sjælland målsætninger?	X				Planen vurderes ikke at stride imod Vandområdeplan for Sjællands målsætningerne om at opnå god kemisk og god økologisk tilstand i Store Vejle Å.
B	Forventes planen at påvirke vandløbs målsætning/faunaklasse?	X				Planen forventes ikke at påvirke vandløbs målsætning/faunaklasse
C	Forventes planen at påvirke vandløb herunder ændring af skikkelse, dimensioner, rørlægning, åbning af rør mv.?	X				Planen forudsætter ikke ændring af vandløb.
D	Forventes planen at påvirke kendte drænforhold og drænrør i området?	X				Da der er tale om et eksisterende byområde, er der ikke risiko for påvirkning af drænrør.
E	Forventes planen at medføre grundvandssænkning?	X				Planen forventes ikke at medføre grundvandssænkning.
F	Forventes planen at påvirke grundvandsforhold og drikkevand f.eks. i form af risici for forurening og nedsivning?	X				Planen forventes ikke at påvirke grundvandsforhold og drikkevand f.eks. i form af risici for forurening og nedsivning.
G	Forventes planen at påvirke • OD (områder med drikkevandsinteresser)? • OSD (områder med særlige drikkevandsinteresser)? • NFI (nitratfølsomme indvindingsområder)? • BNBO (boringsnære beskyttelsesområder)? • Indsatsområder? (se "Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse")	X X X X X				Planen forventes ikke at påvirke drikkevandsinteresser og des lignende.
H	Er planen omfattet af krav om grundvandsredegørelse?	X				Nej, den pågældende arealanvendelse er ikke omfattet af en grundvandsredegørelse.
I	Er der inden for planens område konstateret jordforurening? (En V1 kortlægning betyder, at der er viden om en branche eller aktivitet, som kan have forårsaget jordforurening. En	X				Der er konstateret forurening på matrikel 2pu, 6bc, 7d, 7t, 8x, 10aæ, 15c, 15o, 17o, 20a, i nærhed til indsatsområdet på Roskildevej, både nord og syd for Roskildevej.

2.3: Vand, drikkevand, grundvand og jord (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
	V2 kortlægning betyder, at der er konkret viden om en forurening).					Derudover er der konstateret forurening på matrikel 4g, 4q, 4i, 5i og 5u, i nærhed til indsatsområdet på Fabriksparken, både nord og syd for Fabriksparken. Alle er kortlagt på vidensniveau 2 (V2). Der er desuden konstateret forurening (V1) på matrikel 15o, 19a, i nærhed til indsatsområdet på Roskildevej samt på matrikel 9qo, i nærhed til Damgårdsvej, og matrikel 4s, 5r, matrikel 7a og 7ap, i nærhed til Fabriksparken. Det vurderes ikke at have betydning ved planens projekter.
J	Forventes planen at medføre risici for jordforurening?	X				Planen forventes ikke at medføre risici for jordforurening.
K	Forventes planen at medføre terrænregulering?	X				Det vides først i forbindelse med den konkrete planlægning af området.
L	Forventes planen at medføre bortskaffelse af jord?	X				Det vides først i forbindelse med den konkrete planlægning af området.
M	Forventes planen at medføre ekstra fundering?	X				Det vides først i forbindelse med den konkrete planlægning af området.

2.4: Landskab (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
A	Forventes planen at påvirke fredede områder?	X				Planen forventes ikke at kunne påvirke fredede områder.
B	Forventes planen at påvirke Provst Exner fredninger?	X				Den nærmeste kirke er Herstedøster Kirke, Herstedøstergade 7.Planen forventes ikke at kunne påvirke fredninger.
C	Forventes planen at påvirke bygge- og beskyttelseslinjer? (Naturbeskyttelsesloven §§ 15 -29: Strand-, å-, sø-, skov-, kirke- og fortidsmindelinjer)	X				Der er registreret skovbyggelinje på dele af selve Vestskovvej, som indgår som en del af indsatsområderne. Samme gælder for dele af Ledøjevej. Planen

2.4: Landskab (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
						forventes ikke at påvirke bygge- og beskyttelseslinjer.
D	Forventes planen at påvirke større sammenhængende landskaber? (se Kommuneplan 2022 - 2034)	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
E	Forventes planen at påvirke grøn struktur? (se Kommuneplan 2022 – 2034)	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
F	Forventes planen at påvirke bynær natur og rekreative områder? (se Kommuneplan 2022 - 2034 s. , retningslinje 9.1 og 9.3)	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
G	Forventes planen at påvirke et geologisk værdifuldt område?	X				Områderne er ikke registreret som geologiske værdifuldt.

2.5: Kulturarv og kulturmiljøer (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
A	Forventes planen at påvirke de byarkitektoniske værdier i området?	X				Planen forventes ikke at påvirke de byarkitektoniske værdier i området.
B	Forventes planen at påvirke fredede og bevaringsværdige bygninger? (se Kommuneplan 2022 - 2034, retningslinje 3)	X				Der er ikke registreret fredede eller bevaringsværdige bygninger.
C	Forventes planen at påvirke fredede og bevaringsværdige træer?	X				Der er ikke registreret fredede eller bevaringsværdige træer i eller omkring indsatsområderne.
D	Forventes planen at påvirke beskyttede sten- og jorddiger?	X				Der er ikke registreret beskyttede sten- og jorddiger i eller omkring indsatsområderne.
E	Forventes planen at påvirke værdifulde kulturmiljøer? Retningslinje 2 (se Kommuneplan 2022 - 2034)	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
F	Forventes planen af påvirke kulturarvsarealer? Retningslinje 4 (se Kommuneplan 2022 - 2034)	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg. Derfor er emnet ikke

2.5: Kulturarv og kulturmiljøer (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
						relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
G	Forventes planen at påvirke industriminder? (Se Industriminder, SLK)	X				Indsatsområder er på trafikveje, der fører ind i flere industriområder. Det vurderes, at planens konkrete initiativer ikke vil påvirke industriminder.
H	Forventes planen at påvirke kirkeomgivelser? (se Kommuneplan 2022 - 2034)	X				Nærmeste kirkeomgivelse er Herstedøster Kirke, hvor der ved strækningen Vestskovvej og Fabriksparken er vedtaget kirkebyggelinjer. Denne kirkebyggelinje overlapper med Vestskovvej og dele af Fabriksparken, hvorpå et af indsatsområderne vil blive implementeret. Planen omhandler eksisterende vejanlæg og vil derfor ikke påvirke kirkeomgivelser. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
I	Forventes planen at påvirke kirkeindsigtslinjer?	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg og vil derfor ikke påvirke kirkeindsigtslinjer. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
J	Forventes planen at påvirke fredede og ikke fredede fortidsminder? (se kort hos Slots- og Kulturstyrelsen)	X				Der er ikke registreret hverken fredede eller ikke fredede fortidsminder i eller omkring planområdet.
K	Forventes planen at påvirke arkæologiske prioriterede områder? (se Kommuneplan 2022 - 2034)	X				I Albertslund er der ingen bevaringsværdige terrænformer eller geologiske lokaliteter.

2.6: Miljø (lys, støj, støv, lugt, luft, vibrationer) (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
A	Forventes planen at medføre lysgener ***på*** omgivelserne fra planområdet?	X				Det vurderes, at planen ikke medfører lysgener på omgivelserne.
B	Er der lysgener ***fra*** omgivelserne ind i planområdet?	X				Det vurderes, at planen ikke medfører lysgener på omgivelserne.

2.6: Miljø (lys, støj, støv, lugt, luft, vibrationer) (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
C	Forventes planen at medføre overskridelse af lokale og/eller vejledende grænseværdier for støj ***på*** omgivelserne herunder ekstern støj fra virksomheder fra planområdet?		X			Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Dermed vurderes det, at planen ikke medfører overskridelse af lokale og/eller vejledende grænseværdier for støj på omgivelserne herunder ekstern støj fra virksomheder fra planområdet. En eventuel hastighedsbegrænsning vil i stedet medføre til mindre støjbelastning i de udvalgte indsatsområder.
D	Overskrides de lokale og/eller vejledende grænseværdier for støj ***fra*** omgivelserne herunder ekstern støj fra virksomheder ind i planområdet?	X				Ikke relevant jævnfør ovenstående vurdering.
E	Forventes planen at medføre overskridelse af lokale og/eller vejledende grænseværdier for støv ***på*** omgivelserne ind i planområdet?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Dermed vurderes det, at planen ikke medfører overskridelse af lokale og/eller vejledende grænseværdier for støv på omgivelserne ind i planområdet.
F	Overskrides de lokale og/eller vejledende grænseværdier for støv ***fra*** omgivelserne i ind planområdet?	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
G	Forventes planen at medføre overskridelse af lokale og/eller vejledende grænseværdier for lugt ***på*** omgivelserne fra planområdet?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
H	Overskrides de lokale og/eller vejledende grænseværdier for lugt ***fra*** omgivelserne ind i planområdet?	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
I	Forventes planen at medføre overskridelse af lokale og/eller vejledende grænseværdier for luftforurening ***på*** omgivelserne fra planområdet?	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
J	Overskrides de lokale og/eller vejledende grænseværdier for luftforurening ***fra*** omgivelserne ind i planområdet?	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg. Derfor er emnet ikke

2.6: Miljø (lys, støj, støv, lugt, luft, vibrationer) (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
	Tjek f.eks. "*Luften på din vej*".					relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
K	Forventes planen at medføre overskridelse af lokale og/eller vejledende grænseværdier for vibrationer ***på*** omgivelserne fra planområdet?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
L	Overskrides de lokale og/eller vejledende grænseværdier for vibrationer ***fra*** omgivelserne ind i planområdet?	X				Planen omhandler eksisterende vejanlæg. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.

2.7: Trafik (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
A	Forventes planen at påvirke den trafikale belastning i området?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnet strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Dermed vurderes det, at planen ikke vil påvirke den trafikale belastning i området.
B	Forventes planen at påvirke den trafikale fremkommelighed i området?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnet strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Dermed vurderes det, at planen ikke vil påvirke den trafikale fremkommelighed i området.
C	Forventes planen at påvirke trafiksikkerheden til og fra området?			X		Målsætningen med planen er at påvirke trafiksikkerheden væsentligt i en positiv retning.
D	Forventes planen at påvirke oversigtsforholdene i området?		X			Albertslund Kommune arbejder for, at der er ordentlige oversigtforhold i forbindelse med den konkrete planlægning for at sørge for en høj trafiksikkerhed.
E	Forventes planen at påvirke skoleveje i området?			X		Planen forventes at påvirke skoleveje i indsatsområderne positivt, da der er fokus på at øge

						trafiksikkerheden blandt de bløde trafikanter.
F	Forventes planen at påvirke cykel- og gangstier i området herunder adgang til kollektiv trafik og indkøbsmuligheder?		X			Albertslund Kommune arbejder hele tiden for at gøre gang- og cykelstier i kommunen endnu bedre. Dette vil Trafiksikkerhedsplan 2023 have en positiv påvirkning på.
G	Forventes planen at påvirke den kollektive trafik i området?	X				Planen understøtter den kollektive trafik med kunder. Så planen har en positiv indflydelse på den kollektive trafik.
H	Forventes planen at påvirke parkeringsforholdene i området?	X				Planen forventes ikke at påvirke parkeringsforholdene i indsatsområderne, herunder ordninger med delebiler.

2.8: Klima (påvirkning og tilpasning) (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
A	Forventes planen at påvirke energiforbruget?	X				Planen forventes ikke at påvirke energiforbruget.
B	Forventes planen at påvirke udledningen af fossile brændstoffer herunder CO_2?	X				Planen påvirker udledningen af fossile brændstoffer positivt, i det der planlægges for at øge trafiksikkerheden for bløde trafikanter, hvilket kan antages vil øge cyklismen i kommunen.
C	Forventes planen at påvirke genanvendelsen af affald?	X				Ikke relevant.
D	Forventes planen at tage højde for flerdagsregnvejr og ekstremregnvejr, hvor f.eks. bygninger er sikret mod en 15 års regnvejrshændelse?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden på eksisterende vejanlæg i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
E	Forventes planen at påvirke befæstelsesgraden i området?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
F	Forventes planen at påvirke udledning af tag- og overflade- eller spildevand til vandløb?	X				Regnvand ledes til kloaksystemet, ligesom det er tilfældet i dag.
G	Forventes planen at påvirke områdets regnvandsbassiner?	X				Regnvand ledes til kloaksystemet ligesom det er tilfældet i dag.

H	Forventes planen at påvirke lokal afledning af regnvand (LAR)?	X				Det eksisterende regnvandssystem vil blive anvendt i området.
I	Forventes planen at tage højde for mere ekstreme vindforhold?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
J	Forventes planen at medføre turbulente vinde i området, dvs. hvordan påvirkes vindkomforten i og omkring området?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
K	Forventes planen at tage højde for længere perioder med høj solskin og deraf mere varme?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.

2.9: Befolkning og samfund (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
A	Forventes planen at påvirke sociale forhold? (det kan f.eks. være bylivet og nærmiljøet, den sociale sammensætning i området)		X			Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Ved at forbedre trafiksikkerheden for de bløde trafikanter vil det påvirke de sociale forhold i forhold til denne gruppe af trafikanter.
B	Forventes planen at påvirke materielle goder? (det kan være adgang til offentlig service f.eks. biblioteker, museer, parker etc.)		X			Ved at forbedre trafiksikkerheden for de bløde trafikanter vil adgangen til de materielle goder forbedres for de bløde trafikanter.
C	Forventes planen at påvirke ejendomsværdier?		X			Undersøgelser viser, at ejendomsværdien øges for boliger, når der er trafiksikre skoleveje.
D	Forventes planen at påvirke tilgængeligheden for handicappede og/eller svage grupper?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden på eksisterende vejanlæg i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.

2.9: Befolkning og samfund (planens betydning for/påvirkning af)		Ingen påvirkning/ Ikke relevant	Mindre påvirkning	Væsentlig påvirkning	Bør undersøges	Bemærkninger
E	Forventes planen at påvirke utrygheden og/eller kriminaliteten i området?		X			Det større fokus på trafiksikkerheden vil have en positiv indvirkning på oplevelsen af tryghed.
F	Forventes planen at påvirker sikkerheden i området? (det kan være brand- og eksplosionsfare, giftpåvirkning etc.)	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden på eksisterende vejanlæg i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
G	Forventes planen at påvirke erhvervslivet? (detailhandelsstruktur, branchestruktur, opland, omsætning, adgang til indkøb og arbejde)	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden på eksisterende vejanlæg i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
H	Forventes planen at medføre skyggepåvirkninger f.eks. fra bygninger?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
I	Forventes planen at medføre refleksioner f.eks. fra bygninger?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.
J	Forventes planen at medføre indbliksgener for naboerne?	X				Trafiksikkerhedsplanen er en overordnede strategisk plan med forslag til forbedringer af trafiksikkerheden i Albertslund Kommune. Derfor er emnet ikke relevant i forhold til en trafiksikkerhedsplan.

3: Væsentligheden af planens indvirkning på miljøet

Skema 3 omfatter den potentielle miljøpåvirkning og væsentligheden af de miljøpåvirkninger, der har vist sig relevante ovenstående skema 2.

Skema 3: Planens sandsynlige betydning for indvirkning på miljøet

Skema 3: Planens sandsynlige betydning for indvirkning på miljøet		
3.1: Planens karakteristika		Beskrivelse:
A	I hvilket omfang planen eller programmet kan danne grundlag for projekter og andre aktiviteter med hensyn til beliggenhed, art, størrelse og driftsbetingelser eller ved tildeling af midler?	Trafiksikkerhedsplan 2023 vil være visionen for et trafiksikkert og trygt Albertslund.
B	I hvilket omfang planen har indflydelse på andre planer eller programmer, herunder også planer og programmer, som indgår i et hierarki?	Planen kan have indflydelse på de efterfølgende lokalplaner i forhold til at der tilstræbes gode oversigtsforhold, trygge skoleveje, fremme cyklisme og reducere antal dræbte og tilskadekomne.
C	Planens eller programmets relevans for integreringen af miljøhensyn specielt med henblik på at fremme bæredygtig udvikling?	Planen kan have indflydelse på at fremme bæredygtig udvikling, da den tager afsæt i FN's Verdensmål 3 og 11.
D	Miljøproblemer af relevans for planen eller programmet?	Planen i sig selv hverken løser eller skaber miljøproblemer, men kan bidrage til bedre trafiksikkerhed for især de bløde trafikanter blandt andet ved at nedsætte hastighederne, etablere bedre oversigtsforhold, bedre skoleveje etc. Nedsættelse af hastigheden kan medføre lavere støjpåvirkning fra veje på de omkringliggende boligområder.
E	Planens eller programmets relevans for gennemførelsen af anden miljølovgivning, der stammer fra en EU-retsakt (f.eks. planer og programmer i forbindelse med affaldshåndtering eller vandbeskyttelse)?	Denne lokale trafiksikkerhedsplan er med til at gennemføre EU's handleplan for trafiksikkerhed 2021-2030 på lokalt niveau.

3.2: Kendetegn ved indvirkningen og det område, som kan blive berørt		Beskrivelse:
A	Indvirkningens sandsynlighed, varighed, hyppighed og reversibilitet?	Indvirkningens sandsynlighed fremmer trafiksikkerheden og vil være varig og hyppig, såfremt målsætningerne bliver implementeret. Disse målsætninger er reversible.
B	Indvirkningens kumulative karakter?	Der vil ikke være væsentlige indbyrdes påvirkninger af planen, som forrykker eller påvirkningen af enkelte miljøfaktorer eller bidrager til at enkelte væsentlige påvirkninger forstærkes yderligere.
C	Indvirkningens grænseoverskridende karakter?	Planen har hverken nationale eller internationale grænseoverskridende karakter.
D	Faren for menneskers sundhed og miljøet (f.eks. på grund af ulykker)?	Trafiksikkerhedsplanen skal reducere ulykker i Albertslund Kommune, og er således ikke til fare for menneskers sundhed.
E	Indvirkningens størrelsesorden og rumlige udstrækning (det geografiske område og størrelsen af den befolkning, som kan blive berørt)?	Albertslund Kommunes borgere kan blive påvirket positivt af trafiksikkerhedsplanen, og det er således størrelsesorden og den geografiske udstrækning.
F	Værdien og sårbarheden af det område, som kan blive berørt som følge af: - Særlige karakteristiske naturtræk eller kulturarv - Overskridelse af miljøkvalitetsnormer eller –grænseværdier - Intensiv arealudnyttelse	Ikke relevant.
G	Indvirkningen på områder eller landskaber, som har en anerkendt beskyttelsesstatus på nationalt plan, fællesskabsplan eller internationalt plan?	Planen vil ikke påvirke områder eller landskaber, der har en anerkendt beskyttelsesstatus på nationalt plan, fællesskabsplan eller internationalt plan.

Høring af berørte myndigheder

Albertslund Kommune har haft screeningen i høring hos berørte myndigheder jævnfør bekendtgørelsens § 32 før der træffes afgørelse efter § 10. Høringen har været i 14 dages høringer fra **fredag d. 17. marts 2023 til og med fredag d. 31. marts 2023**. Følgende myndigheder blev hørt:

- Danmarks Naturfredningsforening dn@dn.dk
- Danmarks Naturfredningsforening, Albertslund albertslund@dn.dk
- Albertslund Forsyning info@albforsyning.dk
- Albertslund Kommune Byggesagsafdeling byggesag@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Vej & Park vejogpark@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Affald affaldoggenbrug@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Miljø & Virksomheder miljo@albertslund.dk
- Albertslund Kommune Trafik & Natur

Der er i høringsperioden indkommet 1 høringssvar fra følgende myndigheder:

Albertslund Kommune, Miljø & Virksomheder miljo@albertslund.dk

Albertslund Kommune, Miljø & Virksomheder

Til Plan

Miljø & Virksomhed har som miljømyndighed gennemgået udkast til screeningsafgørelse af udkast til Trafiksikkerhedsplan 2023.

Vi har som miljømyndighed ingen bemærkninger til udkastet.

Albertslund Kommunes vurdering af bemærkninger fra Albertslund Kommune, Miljø & Virksomheder

Albertslund Kommune takker for oplysningen og noterer os, at der ikke er bemærkninger til afgrænsningsnotatet.

Konklusion

Oversigten over svarene i skema 3 viser, at den potentielle miljøpåvirkning har en sådan karakter, at gennemførelsen af en miljøvurdering af planen, ikke kan begrundes.

I screeningsafgørelsen er der desuden lagt vægt på planens karakteristika herunder at:

Vurderingen er især begrundet i, at:

- planen påvirker ikke et Natura 2000-område og/eller bilag IV-arter
- planen har en positiv påvirkning på støj fra veje
- planen er mindre ændringer i den eksisterende trafiksikkerhedsplan
- planen er i overensstemmelse med overordnet planlægning

Albertslund Kommune konkluderer derfor, at det på det foreliggende grundlag er godtgjort, at planen ikke vil resultere i væsentlige miljøpåvirkninger. Der vil derfor ***ikke*** være behov for at miljøvurdere planen.

Vega Grambye

Byplanlægger og miljøvurderingsspecialist



Klagevejledning

I henhold til miljøvurderingslovens § 48, stk. 1, kan afgørelser efter miljøvurderingsloven påklages efter de klageregler, der er fastsat i den lovgivning, som planen er udarbejdet i henhold til. Planen er udarbejdet i henhold til planloven, og der kan derfor klages i henhold til reglerne i planloven.

Efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 3, kan Planklagenævnet tage stilling til retlige spørgsmål i forbindelse med en kommunes afgørelse efter planloven. Det er et retligt spørgsmål, om der skulle have været udarbejdet en miljøvurdering af et planforslag. En klage efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 3, har ikke opsættende virkning, jævnfør "*Lov om Planklagenævnet*" § 7, stk. 1.

Efter § 2 i bekendtgørelse om udnyttelse af tilladelser, frist for indgivelse af klage, indsendelse af klage til Planklagenævnet og opsættende virkning af klage for visse afgørelser truffet efter lov om planlægning og visse andre love (BEK nr. 130 af 28. januar 2017) skal en klage være indgivet skriftligt 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt (dog kan kommunalbestyrelsen jævnfør planlovens § 24, stk. 6 for forslag til lokalplaner af mindre betydning fastsætte en frist på mindst 2 uger for fremsættelse af indsigelser m.v. mod planforslaget). Er afgørelsen offentligt bekendtgjort, regnes klagefristen dog altid fra bekendtgørelsen. Klagefristen udløber ved midnat på dagen for klagefristens udløb.

Planklagenævnets praksis med hensyn til klagefrister er restriktiv, navnlig i sager hvor der er andre parter med modstående interesser. En klage, der er indgivet efter udløbet af klagefristen, vil normalt blive afvist, også selv om der er tale om en meget kort overskridelse.

Klageportal

Du klager via klageportalen for nævnene i Nævnenes Hus, som ligger på www.naevneneshus.dk. Klagen sendes gennem klageportalen til Albertslund Kommune. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen.

Når du klager, skal du betale et gebyr på kr. 900,- for almindelige borgere og 1.800, - for virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder. Du betaler gebyret med betalingskort eller MobilePay i klageportalen. Vejledning om gebyrordningen kan findes på Planklagenævnets hjemmeside.

Planklagenævnet afviser din klage, hvis du sender den uden om klageportalen, medmindre du forinden er blevet fritaget for brug af klageportalen. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Planklagenævnet. Nævnet afgør herefter, om du kan fritages for at bruge klageportalen.

Albertslund Kommunes afgørelse kan endvidere indbringes for domstolene inden 6 måneder fra afgørelsens offentliggørelse.

Klagefrist

Klage over afgørelsen om ikke at foretage en miljøvurdering af opdatering af Trafiksikkerhedsplan 2023 skal være modtaget senest:

Onsdag 12. juli 2023

Du kan læse mere om klagenævnets sagsbehandling på Planklagenævnets hjemmeside https://naevneneshus.dk.