

# REFERAT Klima-, Teknik- og Miljøudvalget d. 19-03-2025

**Mødedato** Onsdag d. 19. marts 2025 kl. 15:30

**Mødested** Mødelokale 5

**Mødedeltagere** Claus Dyremose, Ronni Mark Nielsen, John T. Olsen, Hans-Jørgen Kirstein, Simon Østergaard

## **Indholdsfortegnelse**

Godkendelse af dagsorden.....	3
Det Indklemte Areal, principbeslutning om vejbetjening.....	4
Underskriftsark.....	9

# **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

## **Beslutning**

Godkendt.

## **Fremstilling**

## **Sagsprocedure**

Klima-, Teknik- og Miljøudvalget.

## **Resume**

Godkendelse af dagsorden.

## **Indstilling**

*Administrationen indstiller, at dagsordenen godkendes.*

## Punkt 2: Det Indeklemte Areal, principbeslutning om vejbetjening

24-009072

### Beslutning

1. Anbefales med bemærkning om, at der skal ny sag på Klima-, Teknik- og Miljøudvalget, der beskriver, hvordan det sikres, at den gennemkørende lastbiltrafik foregår gennem Ventrupparken, og at der på Blågårdsvej arbejdes med et gennemkørselsforbud for lastbiler.

2. Anbefales.

Udvalget ønsker, at administrationen kontakter diverse GPS-operatører for at registrere vejstrækninger, hvor gennemkørende lastbiltrafik i landsbyer og boligområder er forbudt.

### Fremstilling

#### Sagsprocedure

Klima-, Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet

#### Resume

I forbindelse med udviklingen af 'Det indeklemte areal' skal det besluttes, hvordan området skal vejbetjenes. I sagen præsenteres to scenarier med fokus på trafikafvikling, trafiksikkerhed og økonomi. Administrationen indstiller løsning 1 (en gennemgående vej), da den skaber en bedre trafikbetjening, men til gengæld er det den dyreste løsning. I denne sag skal der alene træffes principbeslutning om vejbetjeningen i området.

#### Indstilling

*Administrationen indstiller,*

- 1. at løsning 1 (en gennemgående vej) som princip for vejbetjening af 'Det indeklemte areal' godkendes.*
- 2. at etableringen af den nødvendige vejbetjening (for udviklingen af området) godkendes.*

#### Sagsbeskrivelse

'Det indeklemte areal' er beliggende vest for Køge Bugt Motorvejen, øst for Køge Nord banen og mellem Kildebrønnevej og Greve Centervej. Der pågår i samarbejde med eksterne parter et arbejde med at udvikle arealet. I 'Det indeklemte areal' er der igangsat lokalplanlægning af de arealer, som er privatejede, omfattende området nord for Olsbækken (herefter benævnt lokalplanområde A) og området syd for Olsbækken mod Køge Bugt Motorvejen (herefter benævnt lokalplanområde B), jf. beslutning på Plan- og Tryghedsudvalget den 10. juni 2024 (pkt. 8). Yderligere er der igangsat en proces for salg af Greve Kommunes arealer indenfor 'Det indeklemte areal', og KLAR Forsyning A/S har oplyst, at deres areal også vil blive sat til salg inden for en kort årrække. Disse arealer skal efter salg også lokalplanlægges (herefter benævnt lokalplanområde C). Lokalplanområderne fremgår (jf. bilag 1 og 2).

For de tre lokalplanområder (A, B og C), der indgår i 'Det indeklemte areal', gælder følgende:

- Lokalplanområde A – MG Real Estate har en købsaftale på arealet. MG Real Estate planlægger etablering af transport- og logistikvirksomhed og mindre varelagre.
- Lokalplanområde B – VGP Group har en købsaftale på arealet. VGP Group arbejder med to anvendelsesmuligheder: 1. Transport og distribution på hele arealet 2. Transport og distribution på arealet omfattet heraf i Fingerplanen (dvs. størstedelen) og produktionserhverv på resten.
- Lokalplanområde C - Området tilhører Greve Kommune og KLAR Forsyning A/S. Arealet er udlagt som erhvervsområde og forventes udbudt til salg primo 2025. Området påtænkes solgt i to delområder, C1 og C2.

Området nord for KLAR Forsyning A/S' slambehandlingsanlæg er forbeholdt transport- og distributionserhverv jf. fingerplanen.

### **Trafikal analyse**

En trafikrådgiver har undersøgt de trafikale konsekvenser ved to forskellige scenarier for vejbetjeningen af 'Det indeklemte areal'.

- Scenarie 1 - Der etableres en gennemgående, intern fordelingsvej igennem hele 'Det indeklemte areal' mellem Kildebrønnevej og Greve Centervej. Der er fuld adgang til og fra området fra begge sider. Scenarie 1 fremgår af bilag 1.
- Scenarie 2 - Der etableres en blind stikvej fra hhv. Kildebrønnevej og Greve Centervej. GDC og lokalplanområde A betjenes via stikvejen til Kildebrønnevej, mens den resterende sydlige del, lokalplanområde B og C, betjenes via stikvejen til Greve Centervej. Scenarie 2 fremgår af bilag 2.

Vejene/vejene er i begge scenarier placeret midt i område B og C, da det ikke vides, hvem der kommer til at eje Greve Kommunes og KLAR Forsyning A/S' arealer. Dette af hensyn til optimal udnyttelse af arealerne, men afhængig af det fremtidige ejerskab, kan en anden placering blive aktuel.

Forudsætninger for scenarierne fremgår af bilag 3 og selve scenarierne med tilhørende anlægsoverslag fremgår af bilag 4.

### *Analysen og dens forudsætninger*

De trafikale analyser er baseret på et estimat af mængden af trafik, som de to udviklere på lokalplanområde A og B har givet. Der er indhentet oplysninger om forventede trafikmængder, sammensætning af trafik, retningsfordeling og tidspunkter på døgnet, hvor trafikken kører til og fra området. Analysen viser, at der forventeligt vil være 2.854 ture til/fra området, hvoraf 1.258 af turene forventeligt vil være i lastbil eller lastbil med sættevogn. Dette betyder, at området grundet sin funktion, vil generere en stor mængde tung trafik. Analysen beskriver også, hvordan trafikken vil fordele sig på Greve Kommunes vejnet på turene til/fra "Det indeklemte areal". Der er dermed ikke forskel på, hvor meget trafik der genereres i scenarie 1 og 2, men hvordan den fordeles på det omgivende vejnet. Analysens resultat er med forbehold for, at udviklerne har estimeret deres trafikmængder korrekt ift. den planlagte udvikling på området.

Rådgiveren har udarbejdet en vurdering af de trafikale effekter, hvori der indgår en trafikmodel til vurdering af, hvor trafikken fordeles på Greve Kommunes vejnet, hvor trafikken vil vælge den hurtigste rute baseret på rejsetid.

### *De to scenarier*

De to scenarier er meget sammenlignelige på mange parametre i forhold til kapacitet og trafikale restriktioner på vejnettet, men trafikmodellen påpeger et problem ved scenarie 2, idet der ikke er sydvendte ramper til Køge Bugt Motorvejen på Greve Centervej. Modellen viser, at ved en løsning med to stikveje (scenarie 2) vil trafikken til lokalplanområde B og C skulle afvikles via den sydlige adgang ved Greve Centervej, da der ikke er gennemkørsel i 'Det indeklemte areal'.

Når det i nattetimerne ikke er muligt at køre via Ventrupparken (gennemkørselsforbud i aften- og nattetimerne grundet brug af området til gaderæs), kan den tunge trafik enten benytte Greve Landevej eller Blågårdsvej for at komme til motorvejen, hvis de skal i sydlig retning. Det medfører en betydelig omvej via Blågårdsvej, som går igennem i et stort boligområde og passerer mange parcelhuse. Disse vil blive påvirket af støjen fra de tunge køretøjer. Der vil også være en risiko for, at chaufførerne ikke overholder forbuddet og kører via Ventrupparken, selvom det ikke er tilladt. Dette problem forekommer ikke i scenarie 1, da trafikken kan køre gennem 'Det indeklemte areal' og forbindes med Køge Bugt motorvejens sydvendte ramper på Kildebrønnevej. Ruterne er beskrevet yderligere i Bilag 4. Gennemkørselsforbuddet på Ventrupparken kan ophæves ved politisk beslutning, men der er risiko for at aktiviteter som gaderæs vender tilbage til området, og ophævelsen vil pt. kræve en godkendelse af politiet.

Da trafikken fra område B og C i scenarie 1 kan ledes nordpå gennem 'Det indeklemte areal', vil mængden af tung trafik på Greve Centervej være lavere end scenarie 2. Dette er især relevant, da Greve Centervej er en skolevej for elever til Hedelyskolen, som er bosat i Greve Landsby eller i byområdet på Skovbo Alle, hvorfor det vurderes, at scenarie 1 er bedre for trafiksikkerheden, såvel som fleksibiliteten på vejnettet.

Den endelige vurdering af de to scenarier er fremstillet i tabelform nedenfor, hvor de to scenarier er vurderet imod hinanden. "+" angiver, at scenariet klarer sig bedre end det andet, og "-" angiver værre end det andet scenarie. Flere "+" angiver, at scenariet er meget eller særdeles meget bedre end det andet scenarie, på den gældende parameter.

**Scenarie 1**

**Scenarie 2**



Lokalplanområde C2 16 mio. kr.

KLAR Forsyning A/S' område 12 mio. kr.

Da projektet er i en tidlig fase, er det vigtigt at påpege, at der er regnet med en stor usikkerhed for vejanlægget. Der er i rådgivers estimat af omkostninger lagt en usikkerhed på 50% til at dække uforudsete omkostninger, hvilket er særdeles højt. Hertil skal det bemærkes, at udgifterne til anlæg i forbindelse med de kommunale arealer ikke kan pålægges de andre grundejere.

Vejen/vejene kan kræves anlagt i forbindelse med første grundejers behov. Da vejen/vejene skal være private fællesveje, skal de tilstødende grundejere selv stå for anlægget. Hvis vejen ikke anlægges, kan Greve Kommune tage ansvaret for, at arbejdet udføres. Alle omkostninger i forbindelse med projektering og anlæg af vejen skal afholdes af grundejerne og fordeles efter principperne i LE34's notat (bilag 5 og 6).

Uanset om grundejerne har forskellige tidsplaner, og dermed har behov for anlæg af veje på forskellige tidspunkter, kan Greve Kommune som vejmyndighed påbyde anlæg af vejene, så snart en enkelt grundejer har behov for det, hvis grundejerne ikke kan blive enige indbyrdes. Greve Kommune har dermed muligheden for at vurdere et behov for anlæg og gennemføre det, men er ikke forpligtet til at anlægge vejen ved uenighed mellem grundejerne.

Det er administrationens vurdering, at udviklingen af 'Det indeklemte areal' er afhængig af en kommende vejbetjening, og det er derfor nødvendigt at etablere denne for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling af hele området.

## **Lovgrundlag**

Vejloven. Privatvejsloven.

## **Økonomiske konsekvenser**

Prisen for anlæg af vejbetjening til 'Det indeklemte areal' må forventes at have indflydelse på salgsprisen af de kommunale matrikler i 'Det indeklemte areal', idet en kommende køber af Greve Kommunes matrikler i 'Det indeklemte areal' vil skulle bekoste mere eller mindre til vejanlæg, som følge af det valgte scenarie til vejbetjening. Prisen for anlæg af vejbetjening må derfor forventes at få indflydelse på størrelsen af de bud, som Greve Kommune vil modtage, for kommunens matrikler i 'Det indeklemte areal' ved de kommende udbud.

Hvis det ikke lykkes for Greve Kommune at sælge de matrikler, som kommunen ejer i det indeklemte areal, så skal Greve Kommune bekoste anlæg af vej for de arealer, som ikke frasælges. Prisen, som Greve Kommune skal påtage sig, er svarende til den pris, som en køber ville skulle påtage sig, ud fra hvilken type arealanvendelse der forventes på arealet ved salg. Med baggrund i fordelingsprincipperne fra LE34's notat, svarer dette til:

- 7 mio. kr. for manglende frasalg af Lokalplanområde C1 jf. scenarie 1.
- 20 mio. kr. for manglende frasalg af Lokalplanområde C2 jf. scenarie 1.

Kommunale stuedgifter vil blive modregnet salgsindtægten. Hvis det ikke lykkes Greve Kommune at sælge de kommunale grunde vil administrationen udarbejde bruttoanlægsforslag til kommende budgetforhandlinger for de vej- og stuedgifter, der skal dækkes af Greve Kommune.

## **Høring**

Både reservering af areal til veje, påbud om fysisk anlæg af veje, fordeling af udgifter mv. er forvaltningsretlige afgørelser, som kræver en forudgående partshøring.

Grundejerne er blevet orienteret om behandlingen af sagen.

## **Tidsplan**

Vejen kan anlægges når:

- Vejen er udlagt som privat fællesvej
- Der er tildelt vejrettigheder
- Vejen er optaget i vejfortegnelsen som privat fællesvej

- Der foreligger en endelig myndighedsbehandling

Herefter skal grundejerne i fællesskab stå for anlæg af vejen. Hvis grundejerne ikke kan nå til enighed om dette, kan Greve Kommune kræve vejen anlagt.

## **Bilag**

Bilag 1. Kort over scenarie 1 - gennemgående vej

Bilag 2. Kort over scenarie 2 - stikveje

Bilag 3. Forudsætningsnotat

Bilag 4. Vurderinger af de trafikale konsekvenser

Bilag 5. Notat om udlæg og anlæg af vej, herunder fordeling af udgifter

Bilag 6. Notat med svar på supplerende spørgsmål om vejanlæg

## **Punkt 3: Underskriftsark**

### **Fremstilling**

#### **Sagsprocedure**

Klima-, Teknik- og Miljøudvalget.

#### **Resume**

Elektronisk underskriftsark.