



**Endelig vedtagelse - Tillæg nr. 4 til lokalplan nr. 310
”Teglværkshavnen”**

Sagsnr.
2010-152135

Dokumentnr.
2010-738149

Sagsbehandler

Sammenfattende redegørelse til miljøvurdering

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer er der udarbejdet en rapport om de miljømæssige konsekvenser af forslaget til lokalplan.

Ved vedtagelsen af planen skal der, jf. lovens § 9, stk. 2, foreligge en sammenfattende redegørelse, som skal indeholde følgende:

1a. Redegørelse for hvordan miljøhensyn er integreret i planen.

1b. Redegørelse for hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning.

2. Begrundelse for hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet.

3. Hvordan de væsentlige miljøpåvirkninger efter vedtagelsen af planen vil blive overvåget.

Ad 1a: Redegørelse for hvordan miljøhensyn er integreret i planen.

Miljørapporter skal udarbejdes med udgangspunkt i den form for plan, der er tale om. Her er det et lokalplanforslag.

Miljørapporten skal være detaljeret nok til, at det er belyst, hvilke miljøaspekter det er relevant at tage hensyn til som en del af det samlede beslutningsgrundlag.

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for, at ”Teglhølm Vest /Frederiks Brygge” kan udbygges til et moderne, tæt og integreret byområde. Der kan opføres i alt ca. 290.000 m² boliger og serviceerhverv mv., fordelt med ca. 120.000 m² boliger og ca. 170.000 m² etageareal til serviceerhverv. Derudover indeholder området ca. 92.000 m² erhvervsetageareal, der forventes bibeholdt.

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 4. sal
Postboks 447
2300 København S

Telefon
3366 1296

E-mail
soslyn@tmf.kk.dk

EAN number
5798009495044

Tillægget skal således muliggøre et blandet bolig- og erhvervsområde med servicefunktioner og med fokus på byrummene og mulighederne i og omkring vandfladerne. Endelig muliggøres en større tæthed og en ny integrering af anvendelsesformerne på arealerne langs Teglholmegade og Frederiksholmsløbet, end forudsat i lokalplan nr. 310.

De dele af området, der grænser til miljøbelastende større vejanlæg og virksomheder, fastlægges overvejende til serviceerhverv. Resten af området med mulighed for nybyggeri fastlægges overvejende til boliger og publikumsorienterede funktioner, der primært placeres strategisk ved veje og væsentlige pladسدannelser, samt til offentlige formål (børneinstitutioner mv.).

I lokalplanens redegørelsesdel er detaljeret redegjort for baggrunden for bestemmelserne i lokalplanen.

Endvidere er der redegjort for forholdet til øvrig planlægning og lovgivning. Heri indgår forskellige miljømæssige forhold, som forskellige former for støj, og håndtering af affald og forurenede jord.

De miljøforhold, som miljørapporten angiver som væsentlige, er derfor taget i betragtning i de aktuelle planer eller vil blive det ved de krav, der kan stilles i medfør af anden lovgivning i den efterfølgende realisering af planerne.

Rapportens ikke tekniske resumé gengives her:

”Formålet med en miljøvurdering er at beskrive de miljømæssige konsekvenser ved etableringen og driften af de i lokalplantillægget muliggjorte anlæg og om eventuelle alternativer. Samtidig er formålet, at offentligheden bliver informeret om planen og projektet og konsekvenserne for miljø og mennesker. Miljøvurderingen skal desuden pege på en række miljøindikatorer, som man vil overvåge, når planen gennemføres.

En del af beskrivelserne i miljøvurderingen baserer sig på undersøgelser, som bygherrerne og de tilknyttede rådgivere har gennemført.

Overordnet set peger resultaterne af miljøvurderingen af lokalplanen på, at udviklingen af denne del af Teglholmsområdet vil være positiv for bydelen og det nære område ved omdannelsen fra et delvis nedslidt havne- og industri kvarter til et tæt bebygget kvarter med blandet bolig- og erhvervsanvendelse. Der vil være en generel positiv miljømæssig effekt af byomdannelsen, idet området fremover forbeholdes boliger og ikke forurenende erhverv.

Der er dog lagt afgørende vægt på, at planen ikke er til hinder for opretholdelse af eksisterende erhverv i de tilstødende områder, som til dels er forurenede.

I planen fastlægges en opgradering af den eksisterende infrastruktur i form af om- og nyanlæg af veje samt etablering af broforbindelser og kanaler. Området er stationsnært, d.v.s. inden for et 1000 m cirkelslag i forhold til Sydhavn Station. Der muliggøres institutioner og butikker, og der er i det tilstødende område en ny skole under projektering.

Planen skal sikre et aktivt byliv og gode fællesfaciliteter gennem anlæg af byrum og ved at skabe adgang til vandet.

Det vurderes også som positivt, at der i planen arbejdes bevidst med bæredygtighed, herunder bevaring og genbrug af eksisterende bebyggelse, lavenergi, opsamling og genbrug af regnvand samt grønne tiltag i form af nye træer og anden beplantning. Desuden vil der i de enkelte anlægsfaser på en miljømæssig forsvarlig måde blive fjernet eller håndteret ikke ubetydelige mængder forurenede jord.

Anlægsfasen vil medføre støj, luftforurening og tung trafik og vil skulle gennemføres samtidig med, at der er flyttet beboere ind i dele af området. Det vurderes, at generne kan minimeres ved god planlægning af anlægsarbejderne.

En fuld udbygning af området vil få konsekvenser i form af en øget trafikbelastning og heraf afledt øget støj- og luftforurening, der må påregnes ved en udbygning med op til 290.000 m² nyt etageareal.

Området er i varierende grad og mest langs Vasbygade belastet af trafikstøj.

Endvidere er der støjbelastning primært fra H.C. Ørsted Værket, MAN Diesel, og det kommende kontrol- og vedligeholdelsescenter for Metro Cityringen (CMC) som ligger i tilstødende områder.

Virksomhedsstøjen herfra er undersøgt og afrapporteret i særskilte rapporter.

Det har været styrende for disponering af bebyggelsen, at boliger og friarealer ikke belastes med uacceptable støjgener fra veje og virksomheder.

Således placeres byggeri til erhverv og parkering i de zoner, hvor støjgrænserne ikke tillader beboelse. Desuden placeres bebyggelserne således, at de kan fungere som støjskærme for bagvedliggende boliger og friarealer. Herunder fastsættes der bestemmelser om, at erhvervsbyggeri i nogle tilfælde skal opføres, inden der bygges boliger. Bygninger med beregnede støjniveauer over de udendørs grænseværdier skal udføres med støjdæmpninger, f.eks. ved brug af

specielle støjdæmpende vinduer eller glasfacader for at sikre, at det indendørs støjniveau også med åbne vinduer overholder de vejledende grænseværdier.

For at reducere trafikstøj fra de interne veje er der desuden skitseret indsnævrede vejprofiler, foreslået lavere kørehastigheder samt anbefalet brug af støjsvag asfalt.

Endelig er der bestemmelser om opsætning af støjskærme for at overholde støjgrænserne for friarealer.”

Ad. 1b. Redegørelse for hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning.

I følgende henvendelser, jf. bilag 6 og 7 til indstillingen, er der bemærkninger til miljørapporten:

10	Kgs. Enghave Lokaludvalg
11	Nordea Ejendomme
14	MAN Diesel & Turbo
20	Dong Energy, H. C. Ørsted Værket

Bemærkningerne omhandler følgende emner:

- Krav om opfyldelse af laveste energiklasse ved nybyggeri.
- Trafikstøj fra Vasbygade
- Virksomhedsstøj og trafikstøj fra MAN Diesel & Turbo
- Virksomhedsstøj og risikovurderinger for H. C. Ørsted Værket og DieselHouse

Krav om opfyldelse af laveste energiklasse ved nybyggeri.

Nordea Ejendomme ønsker at undgå lavenergiklasse 1, hvis det er muligt.

Bemærkninger:

Nordea's ønske er ikke nærmere begrundet. Bestemmelsen er indsat i lokalplanen, fordi det er en retningslinje i Kommuneplan 2009, at der i alle byomdannelsesområder, skal indsættes dette krav, som er i overensstemmelse med kommunens generelle målsætninger om en bæredygtig udvikling.

Trafikstøj fra Vasbygade

Kgs. Enghave Lokaludvalg mener, at der kun skal være mulighed for at opføre erhvervsbyggeri langs Vasbygade og ikke også boligbyggeri. Begrundelsen for det er, at Vasbygade har en meget stor trafikbelastning, og det er ikke rimeligt at bygge boliger så tæt på en befærdet gade.

Nordea Ejendomme ønsker ikke, at det skal være et krav, at der først kan opføres bebyggelse langs Vasbygade, som vil fungere som støjskærm, før byggemulighederne bagved kan udnyttes.

Bemærkninger:

Det er vurderet, at det er muligt at overholde støjgrænserne for boligbyggeri i boliger langs Vasbygade, hvis byggeriet gives en særlig udformning med en støjskærm. Den vil samtidig betyde, at der dannes et atrium mellem støjskærmen og facaden, som tilfører byggeriet et attraktivt element.

I § 11, stk. 1 er anført hvilke støjgrænser, der skal overholdes, og det er i kommentaren anført, at bestemmelsen kan betyde, at randbebyggelse skal være opført, før der gives ibrugtagningstilladelse til boliger i den bagvedliggende bebyggelse.

Også byggeri, der ligger bagved Vasbygade, vil være støjpåvirket fra trafikken, og støjkravene kan i vidt omfang kun overholdes, hvis der først er opført et byggeri langs Vasbygade, der skærmer for støjen. Eventuelt kan støjkravene overholdes efter opførelse af en midlertidig støjskærm. Det vil under alle omstændigheder formentlig være nødvendigt at opføre støjskærme mellem bygningerne mod Vasbygade for at overholde støjkravene for friarealer. Derfor er der også indsat en bestemmelse om det i § 11, stk. 4.

I forbindelse med byggesagsbehandlingen for de enkelte byggerier skal der foreligge dokumentation for, hvordan støjkravene overholdes.

Virksomhedsstøj og trafikstøj fra MAN Diesel & Turbo

MAN mener ikke, at miljøspørgsmålene for plangrundlaget er håndteret korrekt, og henviser til et brev af 8. juli 2010 til forvaltningen. I dette brev redegør firmaet for det regelsæt, der er i planloven, for planlægning af forureningsfølsom anvendelse i områder med virksomheder, der er forurenende af den ene eller anden art. Som det fremgår af miljøvurderingen udsender virksomheden forskellige former for støj.

I den henvendelse, der er indkommet i forbindelse med offentlighedsfasen, anfører MAN, at lokalplanen må forstås således, at anvendelsen af byggerierne til boliger afhænger af, om støjgrænserne kan overholdes, og det kan de i nogle tilfælde kun, hvis der er opført skærmende erhvervsbyggeri, der i øvrigt skal overholde grænseværdierne for erhverv.

MAN mener, at man ved vurderingen af, om disse placeringer er mulige og hensigtsmæssige, skal anvende Miljøstyrelsens vejledning nr. 4, 2003 "Ekstern støj i byomdannelsesområder". Det anføres blandt andet i den, at der altid bør foretages en konkret vurdering i et område.

MAN mener ikke, at det vil være muligt at dæmpe trafikstøjen fra virksomheden yderligere. MAN er desuden i mod, at det skal være muligt at placere de boliger inden for den 165 meters zone, som støjundersøgelser har vist kunne være en mulighed. Det skyldes, at det vil være en forudsætning, at en planlagt dæmpning af støj fra MAN's skorsten viser sig at være effektiv. Det skal således ikke være MAN, der bærer risikoen for at dæmpningen virker.

MAN opfordrer desuden til, at kommunen undersøger, om lystbåde kan påberåbe sig rettigheder i forhold til støj. I så fald bør der ikke være mulighed for lystbådehavn i hele Teglholmskanalen.

På H. C. Ørsted Værket er i DieselHouse placeret en dieselmotor, som må være i drift 12 timer om året. MAN opgør, at dette krav overholdes.

Bemærkninger:

Forvaltningen har haft indgående drøftelse med blandt andet MAN om støjproblemstillingerne i forbindelse med såvel den endelige vedtagelse af tillæg 3 og udarbejdelse af forslag til tillæg 4 til lokalplan 310.

Der er desuden i samarbejde med grundejerne udført en række støjundersøgelser for at fastlægge hvilke støjpåvirkninger, der er af området, og hvordan planlægningen ud fra dette kan ske.

Selvom Teglholmsområdet er udpeget som byomdannelsesområde i kommuneplanen, bruges de særlige regler i planlovens § 15a, stk. 2, om en 8-årig overgangsperiode for nedbringelse af støjbelastninger i sådanne områder ikke.

Udpegningen til byomdannelsesområde er i relation til hjemmelsgrundlaget blevet brugt til at stille krav om etablering af grundejerforening til blandt andet etablering og drift af fællesanlæg.

Udgangspunktet for vurderingen af de planmæssige forhold er derfor planlovens § 15, stk. 1, der stiller krav om, at lokalplanen skal sikre den fremtidige støjfølsomme anvendelse mod støjgener. Der er derfor i planlægningen på Teglholmen taget udgangspunkt i de nuværende støjforhold i området, herunder den støj, der kommer fra MAN, jf. dog nedenfor om lavfrekvent støj.

Det er gjort ved, at der både i tillæg 3 og 4 til lokalplan 310 er taget stilling til, hvor den forureningsfølsomme anvendelse kan placeres og hvilke støjkrav, de enkelte byggerier skal overholde.

Støjundersøgelserne viser, at MAN i dag overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier i eksisterende beboelsesbygninger på Teglholmen, der er opført i overensstemmelse med lokalplan nr. 310.

MAN's miljøgodkendelse skal derfor revideres, idet der i miljøgodkendelsen skal tilføjes vilkår om lavfrekvent støj. I forhold til de eksisterende boliger er det en forudsætning for MAN's drift, at der sker en støjdemping af skorstensafkastet, som udsender lavfrekvent støj.

Hvis de vejledende støjgrænseværdier imod forventning overskrides efter støjdemping af skorstenen, vil godkendelsens krav til lavfrekvent støj blive lempet, fordi virksamheden, når støjdempingen er udført, har gjort, hvad der efter det bedst mulige skøn er tilstrækkeligt.

Denne støjdemping ligger til grund for anvendelsesbestemmelserne i såvel tillæg 3 som tillæg 4, og skal være udført før, der ved byggeri kan ske en udnyttelse af de fastlagte anvendelser.

I forhold til de byggerier, der skal opføres i fremtiden, vil det blive stillet som betingelse i byggetilladelserne, at det dokumenteres, at støjdempingen er udført og tilstrækkelig. I praksis sker det ved, at forvaltningen stiller krav til de enkelte bygherrer om dokumentation, og der kan i den forbindelse vise sig at være behov for, at bygherrerne udfører og betaler for supplerende støjundersøgelser samt støjisolering mv. i fornødent omfang. Ligeledes skal det dokumenteres, at byggerierne isoleres tilstrækkeligt mod trafikstøj, og at støjgrænserne for friarealer også overholdes.

Således vil der ikke efter, at den forudsatte støjisolering er udført, på det foreliggende grundlag, kunne stilles yderligere krav til støjisolering af virksamheden.

Om lystbåde foreslås det, at muligheden for lystbådehavn ud for virksamheden fjernes, jf. bilag 7 og bilag 2

Oplysningerne om DieselHouse tages til efterretning, jf. i øvrigt nedenfor om denne problematik.

Virksomhedsstøj og risikovurderinger for H. C. Ørsted Værket og DieselHouse

Forvaltningen og Dong Energy Power A/S har på baggrund af henvendelsen afholdt et møde, hvor forskellige forhold blev afklaret og det blev aftalt, hvad der var behov for at belyse yderligere. Dette er indarbejdet i bemærkningerne til de enkelte punkter.

A. Miljørapportens offentlighedsørelse

Dong Energy mener, at der stadig er uafklarede miljøforhold, som skal løses, før en endelig vedtagelse af lokalplanen vil kunne ske, og at det ikke fremgår tilstrækkelig tydeligt af lokalplanforslaget, hvilken miljørapport, der henvises til i lokalplanforslaget.

Bemærkninger:

Der er i forbindelse med offentliggørelsen af forslaget til lokalplan fremsendt et offentliggørelsesmateriale inklusive miljørapporten til de enkelte ejere i høringsområdet, herunder til Dong Energy. Endvidere ligger materialet på kommunens hjemmeside.

B. Forureningskilder i relation til værket

Forureningsoprensning

I afsnit 6 i miljørapporten, nævnes, at der ikke vil ske forureningsoprensning af området, hvis det ikke udvikles. Dong Energy spørger, hvad der menes med det, og om det vil have en betydning for værket.

Bemærkninger:

Der menes med dette afsnit, at specielt jordforureningen i området, ikke vil blive oprenset. Bemærkningen vedrører ikke forureningskilder fra H. C. Ørsted Værket. De håndteres i værkets miljøgodkendelser.

Almindelig virksomhedsstøj, lavfrekvent støj og vibrationer

Dong Energy nævner, at miljørapporten beskriver, at der er almindelig virksomhedsstøj, lavfrekvent støj og vibrationer fra værket, men værket mener ikke, at der kan være tale om andet end almindelig virksomhedsstøj og spørger, hvor oplysningerne kommer fra.

Værket ønsker præciseret, om de foretagne støjmålinger og vurderingen af deres betydning har taget højde for, hvordan støjniveauerne er i spidsbelastningsperioderne.

Der ønskes en beskrivelse af metode og dokumentation for, hvordan vurderingerne er foretaget, når der er tale om byggerier, som endnu ikke er opført.

Bemærkninger:

Som det fremgår af miljørapporten stammer oplysningerne om støj fra værket fra de undersøgelser, som COWI har foretaget for Nordea Ejendomme, og som værket har været inddraget i.

Det er konstateret, at værket for så vidt udleder alle tre former for støj, men den vejledende grænse for lavfrekvent støj om natten i beboelsesrum er overholdt. Ligeledes vil grænseværdierne for vibrationer i boligområdet kunne overholdes.

Det er derfor kun den almindelige virksomhedsstøj, som vil være for høj i forhold til de planlagte boligbyggerier.

Det fremgår af COWI's rapporter, hvordan støjmålingerne er blevet udført, og der må i sagens natur indlægges nogle forudsætninger og anvendes beregningsmodeller, der tager højde for, at byggerierne endnu ikke er opført.

Som det fremgår nedenfor under C er det op til de enkelte bygherrer at dokumentere, at støjgrænserne kan overholdes for, at de kan få byggetilladelse. Da dette ikke kan ske uden, at værket inddrages, og

da der ikke skal ret meget til for at kunne overholde støjgrænserne, vurderes der at være tilstrækkeligt grundlag for, at planerne kan vedtages.

Der er i beregningerne taget højde for støjforholdene, når værket kører med spidsbelastning.

Udledning til Belvederekanalen

H. C. Ørsted Værket er en punktkilde i forhold til vandudskiftningen i kanalerne og det bør fremgå. Værket har oplyst, at der udledes kølevand, som kun i meget begrænset omfang er forurenset.

Bemærkninger:

Forvaltningen har taget dette til efterretning.

C. Dokumentation for og udførelse af støjdæmpning af H. C. Ørsted Værket og DieselHouse

Dong Energy mener, at det skulle være fremgået af miljørapporten, at det først er, når områderne nord, syd og øst for værket er beboet, at værket skal overholde de støjgrænser for beboelse, som er fastsat i værkets miljøgodkendelse. I den forbindelse kan det blive nødvendigt for værket at gennemføre støjdæmpning af nogle af værkets installationer, men dette vilkår gælder ikke for boligerne i det aktuelle lokalplanområde vest for værket.

Dong Energy kan ikke se af resuméet i rapporten, at der skal ske støjreduktioner af virksomheder i området, og spørger om det kan bekræftes, at der ikke vil blive stillet krav om det.

Det fremgår ikke, om Dong Energy har været inddraget i vurderingerne af, at det vil være teknisk og økonomisk overkommeligt at dæmpe kilderne på værket, inden boliger tages i brug. Det bør beskrives, hvem der skal afholde udgiften, og om det vil få betydning for driften af værket.

Der ønskes en beskrivelse af, hvem der skal dokumentere, at støjgrænserne i et givent byggeri kan overholdes, og at støjdæmpninger er gennemført, da det ikke er værket, der indsender ansøgning om byggetilladelser.

Endvidere er der brug for en redegørelse for, hvem der skal sørge for at opnå dispensation til, at der kan opføres byggeri i nærheden af DieselHouse, selvom støjgrænserne ikke kan overholdes de ca. 12 timer om året, som museet har dieselmotoren i drift.

Det er i øvrigt ikke rigtigt, at motoren ikke kan dæmpes.

Museet DieselHouse ejes og drives af MAN, og Dong Energy ejer bygningerne og selve dieselmotoren.

Bemærkninger:

Det er rigtigt, at det først er, når områderne nord, syd og øst for værket er beboet, at der kan stilles krav om støjdæmpning, og at vilkåret ikke gælder for det aktuelle lokalplanområde. Derfor er det også

nødvendigt at redegøre for, hvordan det kan blive muligt for byggerier i lokalplanområdet at overholde støjgrænserne.

Vurderingen af hvilke foranstaltninger, der ville være nødvendige at foretage på værket er sket i et samarbejde mellem Nordea Ejendomme, COWI og H. C. Ørsted Værket.

Kommunen har fra Nordea Ejendomme fået oplyst, at værket var enig i principperne for støjdæmpningerne.

Som også anført under afsnittet om MAN, er det ikke virksomhedens ansvar at dokumentere, at støjgrænserne for de nye byggerier kan overholdes.

Således vil det i forhold til de byggerier, der skal opføres i fremtiden, blive stillet som betingelse i byggetilladelse, at det dokumenteres, at støjdæmpningen er udført og tilstrækkelig. I praksis sker det ved, at forvaltningen stiller krav til de enkelte bygherrer om dokumentation, og der kan i den forbindelse vise sig at være behov for, at bygherrerne udfører og betaler for supplerende støjundersøgelser samt støjisolering mv. i fornødent omfang. Ligeledes skal det dokumenteres, at byggerierne isoleres tilstrækkeligt mod trafikstøj, og at støjgrænserne for friarealer også overholdes.

Nordea Ejendomme har da også tilkendegivet over for forvaltningen, at ville betale for nødvendige støjdæmpninger af værket, som er anslået til ca. 2 mio. kr. ekskl. moms og projekteringsomkostninger. Støjdæmpningerne kan i øvrigt kun udføres med værkets accept.

Støjen fra DieselHouse forekommer i meget korte intervaller af ca. 10 minutters varighed. I alt ca. 12 timer om året. Under byggesagsbehandlingen skal der i samarbejde med miljømyndighederne tages stilling til, om motoren kan dæmpes. Det er også en mulighed at dispensere fra lokalplanens støjkrav for så vidt angår denne del, fordi støjpåvirkningen kun er meget begrænset.

D. Risikovirksomhed

Dong Energy gør opmærksom på, at H. C. Ørsted Værket er en risikovirksomhed med pligt til at udarbejde sikkerhedsdokument. Dokumentet er indleveret til myndighederne, men endnu ikke accepteret. Det er derfor endnu ikke afklaret, om der skal lægges sikkerhedszoner rundt om værket.

Efter værkets opfattelse er der først sikkerhed for, at alle risikofaktorer er afklaret, når alle risikomyndighederne har accepteret sikkerhedsdokumentet.

Dette bør tages i betragtning, når der planlægges byggerier og offentlig adgang til havneområdet.

Bemærkning

Forvaltningen er opmærksom på, at værket er en risikovirksomhed, og har derfor drøftet dette spørgsmål med Miljøcenter Roskilde, som er miljømyndighed for værket.

Miljøcenter Roskilde har vurderet, at det til brug for den aktuelle planlægning ville være nødvendigt at indhente en udtalelse fra brandmyndighederne om risikoen ved brand i forbindelse med værkets olietanke. Det fremgår da også af punkt 8.4 s. 16 i miljørapporten, at Københavns Brandvæsen har vurderet, at olietankene ikke udgør en brandrisiko.

Det er fortsat vurderingen, at dette er tilstrækkeligt.

Ad. 2. Begrundelse for hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet.

O-alternativ

En fastholdelse af de nuværende planlægningsrammer vil sandsynligvis medføre, at området vil forfalde yderligere og dermed øges kontrasten til de store byomdannelsesprojekter, der enten er eller forventes realiseret inden for det oprindelige lokalplanområde.

Det må i så fald forventes, at der ikke vil ske nogen udnyttelse af de meget attraktive muligheder, der er med den umiddelbare beliggenhed op til havnen. Ligeledes må det forventes, at der ikke på samme niveau vil ske en opretning af de forureningsmæssige forhold, som præger område i dag.

Endvidere vil det betyde, at koblingen mellem Sydhavnen og centrum ikke forbedres, og at befolkningsgrundlaget til den planlagte skole vil være forringet.

Ad. 3. Hvordan de væsentlige miljøpåvirkninger efter vedtagelsen af planen vil blive overvåget.

Lokalplanen og kommuneplantillægget giver grundlaget for opførelse af byggerier og trafik anlæg m.m. I den efterfølgende projektering vil de hensyn blive inddraget, som er beskrevet i miljørapporten og redegørelsen til lokalplanen. Endvidere vil der i byggesagsbehandlingen blive varetaget relevante myndighedsbeføjelser.

Det samme gælder forholdet til den lovgivning på miljøområdet, der gælder for erhvervsvirksomheder, herunder MAN Diesel & Turbo og H. C. Ørsted Værket.

Der er ikke behov for at udarbejde yderligere overvågningsprogrammer.

Med denne redegørelse og de ændringer, der er foreslået i planen, finder forvaltningen, at der er foretaget en miljøvurdering af planen, som kan danne grundlag for, at planen vedtages endeligt.