

Professor dr. Jur. Peter Pagh

Degnehusene 70,
2620 Albertslund
tlf.: 21820038/35323127
email: peter.pagh@jur.ku.dk

Notat vedrørende Lokalplanforslag om boligbyggeri ved Prøvestenen

Nedenstående notat er udarbejdet efter anmodning fra advokat Mike Steen Hansen, der på vegne af Lejerforeningen i Københavns Havn og virksomheder på Prøvestenen, har anmodet om min juridiske vurdering af Københavns Kommunes forslag til lokalplan ved Amagerbanen Nordom. Det i lokalplanforslaget omhandlede areal er i dag anvendt som et ældre industriområde, som ligger mod øst ud til Amager Strandvej og mod nord ud til Prags Boulevard, og er mod syd og vest afgrænset af Amagerbanen. Arealet er beliggende ca. 500 meter fra Prøvestenen. Efter lokalplanforslaget foreslås arealet på ca. 50.000 m² udlagt til boliger og serviceerhverv i et etagebyggeri på op til 7 etager. Boliger skal udgøre ca. 80 % af det bebyggede areal, og efter lokalplanforslaget angivelser må det antages at omfatte mellem 600 til 800 boliger inklusiv ungdomsboliger med et samlet etageareal på ca. 40.000 m², mens det resterende areal på ca. 10.000 m² er udlagt til serviceerhverv som butikker, kontor og institution.

På baggrund af lokalplanforslaget er jeg blevet bedt om en juridisk vurdering af, om Københavns Kommune gyldigt kan vedtage det foreliggende forslag til lokalplan. Det er i den forbindelse oplyst, at Lejerforeningen på Prøvestenen og enkelte virksomheder på Prøvestenen til Planklagenævnet har påklaget Københavns Kommunes beslutning om, at lokalplanforslaget ikke kræver miljøvurdering. Denne klage vil kun blive behandlet af Planklagenævnet, hvis lokalplanen vedtages, og hvis klagerne får medhold i klagen, vil lokalplanen efter fast praksis blive ophævet som ugyldig. I forlængelse heraf er jeg endvidere blevet bedt om en juridisk vurdering af, om det overordnede plangrundlag (Fingerplanen 2019) samt nærheden til risikovirksomheder på Prøvestenen hindrer eller begrænser Københavns Kommunes mulighed for fremtidigt at vedtage en lokalplan, der udlægger området til boliger.

Til brug for udarbejdelse af nærværende notat har advokat Mike Steen Hansen bedt om aktindsigt i udtalelser fra risikomyndigheder og den i lokalplanredegørelsen omtalte risikovurdering af OTC.

Jeg har på denne baggrund ud over forslag til lokalplan modtaget kopi af følgende dokumenter:

- Miljøkonsekvensrapport fra oktober 2018 af Olietanking Copenhagen (OTC) ansøgning om miljøgodkendelse til risikovirksomhed på Prøvestenen
- Mail af 26. oktober 2018 fra Center for Byplanlægning (CB) til risikomyndighederne i forbindelse med kommunens ønske om at udlægge et område ved Amagerbanen til boligområde
- Mail af 29. oktober 2018 fra Københavns Politi – svar på CB's mail
- Mail af 29. oktober 2018 fra Arbejdstilsynet – svar på CB's mail
- Mail af 16. november 2018 fra Hovedstandens Beredskabsmyndigheder – svar på CB's mail
- Mail af 19. november 2018 fra Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning (TMF)
- Miljøgodkendelse af 6. december 2019 til OTC
- Mailkorrespondance 22. – 30. januar 2020 med kommunen vedrørende støj
- Notat om vejstøj af 30. januar 2020
- Mail af 21. februar 2020 om trafikstøj
- Mail af 20. maj 2020 fra TFM til CB

Belysningen af den foreliggende problemstilling er bygget således op, at der indledes med en kort gennemgang af de lovgivningsmæssige rammer for kommunernes lokalplankompetence, dvs. hvilke retlige begrænsninger der gælder for, hvad kommunerne kan bestemme om den fremtidige arealanvendelse ved lokalplan. Herefter følger en gennemgang af de relevante dele af det offentliggjorte lokalplanforslag og lokalplanredegørelsen og kort om det overordnede plangrundlag, hvilket efterfølges af en juridisk vurdering af den manglende miljøvurdering henholdsvis af andre mulige retlige mangler ved lokalplanforslaget.

1. Københavns Kommunes lokalplankompetence

Kommunerne har efter planloven en meget vidtgående kompetence til ved lokalplan at fastlægge bestemte arealers fremtidige anvendelse, når planlovens og miljøvurderingsloven processuelle regler om sagens oplysning og høring er fulgt, hvilket belyses særskilt nedenfor. Forudsat lokalplanens indhold må anses for planlægningsmæssigt begrundet, er de indholdsmæssige begrænsninger af en lokalplan, at lokalplanen ikke er i modstrid med betingelserne i planlovens § 13, stk. 1, der lyder:

Kommunalbestyrelsen kan tilvejebringe lokalplaner efter reglerne i kapitel 6. En lokalplan må ikke stride mod:

- 1) kommuneplanen,
- 2) regler eller beslutninger efter §§ 3 og 5 j, [bl.a. Fingerplan 2019]
- 3) offentliggjorte forslag til regler efter §§ 3 og 5 j, jf. § 22 a, stk. 1,
- 4) en Natura 2000-plan, jf. lov om miljømål m.v. for internationale naturbeskyttelsesområder (miljømålsloven), en handleplan efter samme lovs § 46 a eller regler udstedt i medfør af samme lovs § 36, stk. 3,
- 5) regler om indsatsprogram udstedt med hjemmel i lov om vandplanlægning,
- 6) en kommunal risikostyringsplan, jf. kapitel 3 i lov om vurdering og styring af risikoen for oversvømmelser fra vandløb og søer og bekendtgørelse om vurdering og risikostyring for oversvømmelser fra havet, fjorde eller andre dele af søterritoriet,

- 7) en Natura 2000-skovplan, jf. kapitel 4 i lov om skove,
- 8) en råstofplan, jf. § 5 a i lov om råstoffer, eller
- 9) havplanen efter lov om maritim fysisk planlægning eller forslag til ny havplan eller forslag til ændringer af havplan, når forslaget er offentliggjort med henblik på høring.

I den foreliggende sag er det, så vidt jeg kan vurdere, alene nr. 1 om overensstemmelse med kommuneplanen og nr. 2 om overensstemmelse med Fingerplan 2019 (fastsat ved Landsplandirektiv), der er relevante. Hertil må dog føjes to yderligere begrænsninger. Den ene er, at der efter planlovens §§ 15 a og § 15 b ikke må lokalplanlægges for boliger og anden følsom arealanvendelse på arealer, hvor de vejledende grænseværdier for bl.a. støj og luft er overskredet, medmindre ibrugtagningstilladelse er betinget af, at der er etableret fornøden afskærmning af disse gener, hvor der dog for byomdannelsesområder er en undtagelse i planlovens § 15 a, stk. 2, hvis der er sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør inden for 8 år. Den anden begrænsning er begrundet med arealets nærhed til Prøvestenens risikovirkninger, hvilket indebærer, at lokalplanen tillige skal være i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 371 af 21. april 2016 om planlægning omkring risikovirkninger, jf. bekendtgørelsens §§ 2 og 3.

Herudover skal planlovens og miljøvurderingslovens regler om fremgangsmåde ved vedtagelse af lokalplan være overholdt, og tilsidesættelse af miljøvurderingslovens regler medfører efter fast Planklagenævnspraksis, at lokalplanen ophæves som ugyldig, hvis klagen er indgivet rettidigt. I den forbindelse skal man være opmærksom på, at kriterierne i bilag 3 for screening af lokalplanforslag efter den nugældende miljøvurderingslovs § 10 modsvarer bilag II i SMV-direktivet (2001/42), og at disse screeningskriterier ikke er sammenfaldende med kriterierne for screening af projekter efter miljøvurderingslovens § 21 og lovens bilag 6, der modsvarer VVM-direktivets bilag III.

2. Lokalplanforslaget

Lokalplanforslaget omhandler et ca. 50.000 m² areal, der i dag har karakter af et ældre industriområde, som ligger mod øst ud til Amager Strandvej og mod nord ud til Prags Boulevard, og som mod syd og vest er afgrænset af Amagerbanen. Arealet er beliggende ca. 500 meter fra Prøvestenen. Efter lokalplanforslaget skal arealet udlægges til boliger og serviceerhverv med i et etagebyggeri på op til 7 etager, hvor boliger skal udgøre ca. 80 % og efter lokalplanforslagets angivelser vil kunne omfatte mellem 500 til 800 boliger, inklusiv ungdomsboliger med et samlet etageareal på ca. 40.000 m².

I det følgende omtales først de overordnede planmæssige rammer i Fingerplan 2019 og Kommuneplan 2019. Herefter belyses indholdet i lokalplanforslaget og redegørelsen til lokalplanforslaget. Dette efterfølges af en gennemgang af lokalplanområdets nærhed til Prøvestenen henholdsvis af trafikstøj, som disse spørgsmål yderligere er belyst i de modtagne akter, hvilket afsluttes af en foreløbig sammenfatning.

2.1. Fingerplan 2019

I Fingerplan 2019, der er udstedt som landsplandirektivet, er der fastlagt overordnede rammer for kommuneplanlægning i det indre storbyområde (der bl.a. omfatter arealet i lokalplanforslaget), hvor det i § 6 bl.a. er bestemt:

§ 6. Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre:

[..]

- 4) At de områder, som er nævnt i stk. 7, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7), og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zonerings af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for denne type virksomheder og sikre eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.
- 5) At det område, som er nævnt i stk. 8. (Prøvestenen), forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zonerings af området i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

[..]

Stk. 7. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav: Delområder på Refshaleøen (på og ved Renseanlæg Lynetten) og på Amagerværket/Amager Forbrænding (alle i Københavns Kommune). *På Prøvestenen kan der lokaliseres havnerelaterede transporterhverv. Områderne er vist på kortbilag I.*

Stk. 8. *Område som er udpeget som egnede lokaliseringmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv: Prøvestenen (Københavns Kommune). På Prøvestenen kan der lokaliseres havnerelaterede transporterhverv.* Området er vist på kortbilag I. (mine fremhævelser)

På det omtalte bilag 1 (s. 27) er Prøvestenen udlagt som ”område med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og til transport og distributionserhverv.” Det fremgår således af Fingerplanens § 6, som er bindende for Københavns Kommunes planlægning, at Prøvestenen i den statslige planlægning er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, hvilket bl.a. omfatter risikovirksomheder. Det fremgår endvidere, at Prøvestenen i Fingerplan 2019 tillige er udlagt til transport- og distributionserhverv. Dette hænger sammen med Prøvestenens havnefaciliteter, men dermed også betyder, at der skal sikres nødvendigt infrastruktur til vejtransport af gods, der lodes eller lastes på Prøvestenen, hvorved bemærkes, at der ikke er jernbaneforbindelse til Prøvestenen. Dette må sammenholdes med, at al lastbiltransport af gods til og fra Prøvestenen kun kan ske over Prøvestensbroen, og herefter normalt videre ad Prags Boulevard eller alternativt Amager Strandvej.

Dette betyder med andre ord, at efter Fingerplan 2019 er Københavns Kommune i den kommunale planlægning forpligtet til at planlægge for betydelig godstransport fra Prøvestenen, hvilket hidtil for den overvejende del er sket af Prags Boulevard, hvor der som følge heraf i Fingerplan 2019 indirekte er forudsat betydelig vejstøj.

2.2. Kommuneplanrammer

Om baggrunden for lokalplanforslaget kan oplyses, at frem til den seneste Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune (vedtaget af Borgerrepræsentationen den 27. februar 2020 og offentliggjort den 20. april 2020), var arealet i Kommuneplanrammerne 2015-2019 udlagt som industri (J1*), men i kommuneplanens rækkefølgebestemmelser var arealet udlagt som byudviklingsområde i 2. planperiode (2025-2030). Dette blev ændret med kommuneplan 2019, hvor arealet blev udlagt som byudviklingsområde i 1 planperiode (2019 - 2024) med udlæg som bolig- og serviceområde (C2*). I den offentliggjorte miljøvurdering af forslag til kommuneplan 2019 er om disse ændringer og støjplagede boliger bl.a. anført:

”På Nordøstamager er fire arealer udlagt til udvikling i 1. del af planperioden. Siljangade har hidtil været udlagt til kreative zone og består af ældre industri- og kontorbebyggelse. Vermlandsgade består ligeledes af ældre industri- og kontorbebyggelse. Her har hidtil ligget en industriproduktionsvirksomhed, der har afkastet en 500 m. risikozone. En medicinalvirksomhed i naboområdet sætter stadig begrænsning på udviklingsmulighederne i området ved Vermlandsgade. Ved Amagerbanen Nord er et gammelt industrikvarter med større haller og kontorbebyggelse. Desuden indeholder området en større automobilforhandler. Sundby Gasværk er i dag ubebygget, men der har tidligere ligget en gasbeholder på stedet. Begge områders planlægning er afhængig af undersøgelse af miljøforhold på Prøvestenen.” [s. 78]

[..]

Trafikstøj

Københavns Kommune holder regnskab med antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB og antallet af støjbelastede boliger over 58 dB. Det er som led i miljøvurderingen blevet estimeret, hvor mange boliger på ovenstående udvalgte vejstrækninger, der ændres til at være støjbelastede eller stærkt støjbelastede enten i positiv eller negativ retning. Derudover er det i kommuneplanen muliggjort, at følsom anvendelse kan placeres, hvor der er op til 73 dB på facaden, hvis bebyggelsen udfylder en række krav til udformningen og overholdelse af indendørs støjniveau. Derfor er det også blevet estimeret, hvor mange boliger, der får en støjbelastning på over 73 dB som følge af rækkefølgeplanen.

[..]

”I alt forventes omkring 40 boliger at ændre status fra at være støjbelastede til ikke længere at være støjbelastede omkring Amager Strandvej nord og Ørestads Boulevard på strækningerne skitseret i trafikafsnittet. Omkring 4 boliger ændrer status fra ikke at være støjbelastede til at være støjbelastede over 58 dB ved Carl Jakobsens Vej, omkring 60 boliger forventes at blive stærkt støjbelastede med over 68 dB ved Sydhavnsgade, og omkring 10 boliger forventes at blive stærkt støjbelastede over 73 dB, som er grænsen for at etablere boliger jf. Kommuneplan 2015 og 2019.” (s. 107)

[..]

”Målet om at reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger i København samt beskyttelse af anden følsom anvendelse kræver, at der i den fysiske planlægning samt driften af byen indarbejdes en række tiltag. Ved stærkt støjbelastede vejstrækninger bør der planlægges bygninger med erhvervsanvendelse, som skærmer bagvedliggende boliger mod støj fra vejen, og som led i driften af byen bør der udlægges støjreducerende asfalt på veje, som trænger til genopretning, hvor trafikbelastningen er over 2.000 biler i døgnet, og hvor hastigheden er mere end 40 km/t. Derudover bør der arbejdes på at nedsætte hastigheden på de vejstrækninger, der overstiger 40 km/t, og hvor det giver mening i forhold til trafiksikkerheds- og trængselsmæssige betragtninger.” (mine fremhævelser).

Det fremgår således af miljøvurderingen af Kommuneplan 2019, at den videre planlægning af arealet er afhængig af undersøgelse af miljøforhold på Prøvestenen. Endvidere fremgår, at kommunen i planlægningen bestræber sig på at undgå, at støjbelastning fra vejstøj overskrider de af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for trafikstøj.

2.3 Lokalplanforslag og redegørelsen

Lokalplanforslaget omhandler som nævnt et ca. 50.000 m² areal, der i dag har karakter af et ældre industriområde, som ligger mod øst ud til Amager Strandvej og mod nord ud til Prags Boulevard, og som mod syd og vest er afgrænset af Amagerbanen. Arealet er beliggende ca. 500 meter fra Prøvestenen. Efter lokalplanforslaget skal arealet udlægges til boliger og serviceerhverv med i et etagebyggeri på op til 7 etager, hvor boliger skal udgøre ca. 80 % og efter lokalplanforslagets angivelser vil kunne omfatte mellem 500 til 800 boliger, inklusiv ungdomsboliger med et samlet etageareal på ca. 40.000 m².

I redegørelsen til lokalplanforslaget er bl.a. anført:

Lokalplanforslaget muliggør en fornyelse af et nedslidt industriområde ved, at området omdannes til et nyt boligområde, der kobles op på bydelens øvrige by-struktur med nye forbindelser på tværs af området. Der muliggøres med lokalplanen et større centralt byrum, grønne gårdrum og tagterrasser, som skal sikre adgang til opholdsarealer for nye beboere. Centralt i området muliggøres en ny daginstitution i kombination med almene boliger. (s. 7) [..]

Miljøforhold (s. 14-15)

VVM

Der er ikke *anlæg eller projekter indenfor lokalplanområdet, som vurderes at være omfattet af VVM-reglerne i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (lovbkg. nr. 973 af 25. juni 2020).*

Beslutning om ikke at udarbejde miljørapport

Lokalplanen vurderes ikke at medføre, at der skal udarbejdes en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (lovbkg. nr. 973 af 25. juni 2020). *Det skyldes, at planerne ikke muliggør anlægsarbejder, der er optaget i lovens bilag 1 eller 2.* Der er endvidere ikke tale om projekter, der i størrelse og omfang, og i forhold til lokalplanområdets nuværende omfang og karakter får væsentlig indvirkning på dette eller omkringliggende områder eller bebyggelser.

Lokalplanen skal muliggøre et nyt boligområde med parkering i kældre og få biler på terræn. Udviklingen af det tidligere industriområde til beboelse ligger i forlængelse af den øvrige byudvikling i området. Planen medfører ikke større trafikale ændringer. Afgørelsen er offentliggjort samtidig med planforslaget.

Trafikstøj overstiger vejledende grænseværdier

Der er trafikstøj i området fra Amager Strandvej, Prags Boulevard og Ved Amagerbanen. Støjniveauet er op til 66 dB på dele af friarealet og op til 66 dB på dele af facaderne, hvilket overstiger den vejledende grænseværdi på 58 dB for boliger og daginstitutioner og 63 dB for erhverv. Derfor skal det sikres i planlægningen, at grænseværdierne for støjniveauet i de fremtidige bygninger og på friarealer kan overholdes.

Den fremtidige bebyggelse og friarealer i planen er placeret således, at bebyggelsen langs Amager Strandvej og Prags Boulevard kan danne støjskærm for friarealerne. For at kunne overholde støjgrænserne i bygningerne kan det desuden blive nødvendigt at støjisolere bygningerne.

Miljømæssige gener fra virksomheder

Københavns Kommune har ikke identificeret virksomheder i området, som har en form for drift, der medfører, at støj-, luft- og lugtgener i forhold til lokalplanområdet skal vurderes.

Der er udarbejdet en sikkerhedsvurdering i forhold til Prøvestenen og OTC. Heraf fremgår det, at lokalplanområdet kan blive udsat for en trykpåvirkning på mellem 20 og 50 mbar ved en eksplosion. Center for Miljøbeskyttelse og risikomyndighedene har vurderet, at det er godtgjort i sikkerhedsvurderingen, at der kan planlægges for følsom anvendelse i området. Det anbefales dog, at facader som er eksponeret for trykket fra en eksplosion udføres med sikkerhedsglas, da trykbølgen vil kunne knuse almindeligt vinduesglas.

[..]

Overordnet planlægning (s. 19)

Fingerplan 2019

Fingerplan 2019 er statens landsplandirektiv for planlægning i hovedstadsområdet. Der er ikke bestemmelser i fingerplanen, der er relevante i forhold til lokalplanen.

Kommuneplan 2019

Rammeområde for boliger og serviceerhverv

I Kommuneplan 2019 er området fastlagt til boliger og serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der kan indpasses i området. Boligandelen kan være op til 80 % af etagearealet.

[..]

Jord- og grundvandsforurening (s. 23)

Området mellem Prags Boulevard, Ved Amagerbanen og Amager Strandvej har tidligere været anvendt til virksomheder med forurenende aktiviteter. Der har bl.a. været galvaniseringsvirksomhed, metalvarefabrik, smedeværksteder, autoværksteder, pladeværksteder, malervirksomhed, gummivarefabrik, garageanlæg og busvaskehal samt mange nedgravede olietanke i området. På matr.nr. 4123 har der været et stort oliedepot med omhældning af petroleum på dunke med op til 1,5 millioner liter, der kan have forurenede jord og grundvand med kulbrinter.

Matr.nr. 4121, 4122, 4123, 4128, 4142, 4145, 4146, 4169, 4178 og 4189 er kortlagt på vidensniveau 1 på baggrund af mistanke om jord- og grundvandsforurening. Matr.nr. 582, 596, 4167 og 4173 er kortlagt på vidensniveau 2, da der er konstateret jordforurening med kulbrinter, tjære og tungmetaller.

De øvrige ejendomme i området er ikke kortlagt som forurenede, men de tidligere aktiviteter på nabomatriklerne kan have givet anledning til forurening i jord- og grundvand med bl.a. kulbrinter.

Ved ny anvendelse til boliger, børneinstitutioner, skoler, offentlige legepladser, kolonihaver og lignende må den øverste halve meter jord på ubefæstede arealer ikke være forurenede, jf. jordforureningsloven § 72b.

For arealer kortlagt på vidensniveau 1 eller 2 kræver bygge- og anlægsarbejde eller ændret arealanvendelse tilladelse efter jordforureningslovens § 8. Bygherre skal forinden, som grundlag for tilladelsen, sørge for at foretage undersøgelse af forureningsforholdene ved miljøtekniske undersøgelser.

Bestemmelserne i lokalplanforslaget indeholder ikke særskilte krav om sikkerhedsglas. I lokalplanforslagets § 9 om støj- og anden forurening er bl.a. anført:

Stk. 1. Støj fra trafik

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

Støjniveauet må ikke overskride de nedenfor angivne værdier målt i Lden (dB):

- Udendørs opholdsarealer i forbindelse med boliger, daginstitutioner og grundskoler: 58

Indendørs med delvist åbne vinduer (0,35 m²):

- Boligers, grundskolers og daginstitutioners undervisnings- og opholdsrum: 46
- Hoteller: 51

Indendørs med lukkede vinduer:

- Hotellers, boligers, grundskolers og daginstitutioners opholdsrum: 33
- Administration og liberale erhverv: 38

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

[..]

Stk. 3. Betingelse for ibrugtagning

Det er en betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, at det er dokumenteret, at de nævnte grænseværdier samt Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj er overholdt.

De ovenstående uddrag fra forslag til lokalplan og lokalplanredegørelsen giver anledning til følgende foreløbige juridiske bemærkninger og vurderinger.

2.4 Lokalplanområdets nærhed til Prøvestenen og risikovurdering

Vedrørende nærhed til *Prøvestenens risikovirksomheder* er i lokalplanredegørelsen anført bl.a.:

”Bebyggelsen danner en høj kant mod Prags Boulevard og Amager Strandvej, hvor etageantallet varierer fra 4 til 7 etager. Bebyggelseskanten skal skærme resten af området for trafikstøj og være en fysisk barriere mod risikovirksomhed på Prøvestenen. I bebyggelsens midte mod bydelspladsen, Yderlandsvej og kanten mod Ved Amagerbanen muliggøres 1-5 etager for at fastholde en lavere skala i den indre del af området.” (s. 8)

[..]

”*Københavns Kommune har ikke identificeret virksomheder i området, som har en form for drift, der medfører, at støj-, luft- og lugtgener i forhold til lokalplanområdet skal vurderes. Der er udarbejdet en sikkerhedsvurdering i forhold til Prøvestenen og OTC. Heraf fremgår det, at lokalplanområdet kan blive udsat for en trykpåvirkning på mellem 20 og 50 mbar ved en eksplosion. Center for Miljøbeskyttelse og risikomyndighederne har vurderet, at det er godtgjort i sikkerhedsvurderingen, at der kan planlægges for følsom anvendelse i området. Det anbefales dog, at facader som er eksponeret for trykket fra en eksplosion udføres med sikkerhedsglas, da trykbølgen vil kunne knuse almindeligt vinduesglas.*” (s. 15) (min fremhævelser)

Det følger således af redegørelsen til lokalplanforslaget, at der uanset nærheden til Prøvestenens virksomheder **ikke er gennemført en vurdering** af støj-, luft og lugtgener fra Prøvestenens industrivirksomheder. Det følger videre af lokalplanredegørelsen, at bebyggelseskanten med etagebyggeri med boliger i op til 7 etager bl.a. skal ”være en fysisk barriere mod risikovirksomheder på Prøvestenen, og at der er udarbejdet en *sikkerhedsvurdering af den nærmeste risikovirksomhed OTC*. Med henvisning hertil har kommunens miljømyndigheder og risikomyndigheder vurderet, at det med denne sikkerhedsvurdering er godtgjort, at der kan planlægges for boliger, idet risikomyndighederne dog anbefaler, at facader udføres med sikkerhedsglas grundet eksponering for trykbølger fra eksplosion, som vil kunne knuse almindelig vinduesglas.

Hverken indholdet eller omstændighederne ved indhentning af de i lokalplanredegørelsen omtalte risikovurderinger fra miljøforvaltningen og beredskabsmyndighederne fremgår af lokalplanredegørelsen, men er for en del belyst i de ved aktindsigtsbegæring udleverede dokumenter.

Heraf fremgår for det første, at Center for Planlægning (CB) i oktober 2018 rettede henvendelse til risikomyndighederne, herunder Teknik og Miljøforvaltningen (TMF), hvis svar er sammenfattet i TMF’s email af 19. november 2018, hvor det anføres:

”Center for Miljøbeskyttelse har modtaget forespørgsel fra dig vedr. lokalplan for et boligområde, se vedlagte dokument. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Oiltanking Copenhagens nye anlæg er forholdene blevet vurderet i medfør af risikobekendtgørelsen.

Center for Miljøbeskyttelse har sendt flg. Forespørgsel til Hovedstadens Beredskab, Arbejdstilsynet og Københavns Politi:

Efter Center for Miljøbeskyttelses vurdering har OTC godtgjort at sandsynligheden for konsekvenser i det omhandlede område er så beskeden, at følsom anvendelse kan accepteres. Center for Miljøbeskyttelse overvejer at anbefale at vinduer som vender ud mod Prøvestenen sikres mod trykpåvirkning og anmoder om jeres evt. kommentarer.

De respektive risikomyndigheder svarer således, se også vedlagte: Hovedstadens Beredskab har erklæret sig enig i Center for Miljøbeskyttelses vurdering. Arbejdstilsynet og Københavns Politi har ingen kommentarer.

I tilfælde af en trykpåvirkning fra omtalte anlæg ligger boligområdet mellem konturerne for en trykpåvirkning med 20 og 50 mbar. Center for Miljøbeskyttelse bemærker at denne hændelse vil være meget sjældent forekommende.

Center for Miljøbeskyttelse anbefaler, at Byens Udvikling overvejer en bestemmelse, om at vinduespartier, som vender mod Prøvestenen, skal udføres i glas, der kan modstå en trykstigning af denne størrelsesorden.” (mine fremhævelser)

Det kan for det andet konstateres, at den i mailen omtalte risikovurdering af OTC er indeholdt i den miljøvurdering, som Københavns Kommune udsendte i offentlig høring oktober 2018. TMF’s bemærkninger er derfor fremsendt til CB inden høringen var afsluttet, og OTC fik miljøgodkendelse i december 2019, uden at der i den anledning blev tilføjet vilkår af betydning for den foreliggende problemstilling. Det må endvidere konstateres, at det af miljøvurderingen af OTC’s ansøgning fremgår, at beredskabsmyndighederne var opmærksom på, at den ansøgte placering af benzintanke ikke var optimal i forhold til mulighederne for at anvende arealer vest for Prøvestenen til boliger, men at omkostningerne ved at placere OTC’s benzin i en større afstand var uforholdsmæssigt store (s. 21 og s. 24).

Miljøvurderingen af OTC’s ansøgning indeholder endvidere et afsnit 5.5.1 om ”rammer for lokalplanplanlægning” og afsnit 5.5.2 om ”retningslinjer”. I denne del af miljøvurderingen er bl.a. anført (området J1 er identisk med det område, som lokalplanforslag ved Amagerbanen Nord omfatter), s. 31 og 34:

5.5.1 [...] Vest for Prøvestenen findes to rammeområde J0 med plannr. 4255 og 4256. Områderne skal anvendes til industri. Områderne er omfattet af rækkefølgebestemmelser, som er nærmere beskrevet i Afsnit 5.5.2. Eksisterende bebyggelse og ubebyggede arealer kan anvendes efter bestemmelserne om midlertidighed i retningslinjerne. Endvidere kan eksisterende bebyggelse indrettes til serviceerhverv som findes forenelig med områdernes hovedanvendelse.

Vest for Prøvestenen findes rammeområde H1 med plannr. 871. der skal anvendes til havneformål. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Eksisterende bebyggelse og ubebyggede arealer kan anvendes efter bestemmelserne om midlertidighed i retningslinjerne.

Syd for Prøvestenen findes rammeområde O1 med plannr. 1404, der må anvendes til institutioner og fritidsområder. Amager Strandpark er etableret i overensstemmelse med VVM-redegørelse herfor.

Sydvest for Prøvestenen findes rammeområde J1 med plannr. 1921, der må anvendes til industri. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser, som er nærmere beskrevet i Afsnit 5.5.2. Eksisterende bebyggelse og ubebyggede arealer kan anvendes efter bestemmelserne om midlertidighed i retningslinjerne, hvilket ligeledes er beskrevet i Afsnit 5.5.2.

[..]

5.5.2 [..] Retningslinjer for midlertidig anvendelse fastlægger bestemmelser for perspektivområder og byudviklingsområder til 2. del af planperioden /30/. Vest for Prøvestenen og projektområdet findes byudviklingsområderne Sundby Gasværk (Amager Strandvej 3) og Amager Strandvej samt Kløverparken. Kommuneplanens retningslinjer fastlægger, at i kommuneplanens perspektivområder kan tomme bygninger, omgivende ubebyggede arealer og vandarealer anvendes bredere end den umiddelbare fastlagte hovedanvendelse i områderne, uanset at områdernes fremtidige anvendelse ikke er fastlagt. Mulighederne gælder endvidere i et område udlagt til omdannelse i 2. del af planperioden.

Disse midlertidige anvendelser vil ifølge kommuneplanen kunne omfatte mindre fremstillingsvirksomheder samt kollektive anlæg, sports- og fritidsanlæg, institutioner, erhvervs- og fritidsundervisning, museer, teatre, gallerier, koncertsale, restauranter og miljø- og energimæssige servicefunktioner.

Ubebyggede arealer kan benyttes til rekreative formål og faciliteter, energiformål samt dyrkningsformål. Der vil ikke kunne opføres ny bebyggelse til de ovennævnte formål, bortset fra mindre servicebygninger til brug for anvendelsen, f.eks. til renovation, toilet- og badeforhold mv. De angivne funktioner er til enhver tid underlagt de miljøbestemmelser, der gælder for områdets hovedanvendelse og vil kun kunne tillades, hvor det er miljømæssigt forsvarligt." (mine fremhævelser)

Vedrørende den eksisterende planlægning af arealer omkring Prøvestenen er i miljøvurderingens pkt. 6.7 anført bl.a.:

"Der må i området indenfor kurven for stedbunden risiko på 1 10-6 pr. år ikke findes eller være planlagt (i lokalplan eller byplanvedtægt) følsom arealanvendelse i form af boliger eller anden følsom arealanvendelse i form af kontorer, forretninger, institutioner, hoteller med overnatning eller steder, hvor der jævnligt opholder sig mange mennesker (f.eks. banegårde, indkøbscentre, større parkeringsanlæg og idrætsanlæg). (s. 46)

[..]

I denne rapport afsnit 4.5 er der foretaget en detaljeret beskrivelse af forholdene for planlægning af områderne omkring OTC Syd. En oversigt over områderne i nærheden af OTC Syd er gengivet i Figur 6-9, hvor man ligeledes kan se 10-6 iso-risiko kurven. (s. 47)

[..]

Sammenfatning for arealanvendelse (Sikkerhedsafstande)

Baseret på ovenstående vurderinger vil OTC Syd kunne etableres i overensstemmelse med de 3 acceptkriterier, som skal være opfyldt for, at risikomyndighederne finder risikoforholdene acceptable og dermed i overensstemmelse med den nuværende arealanvendelse omkring Prøvestenen. (s. 49)" (min fremhævelse)

Foreløbigt sammenfattende om miljøvurderingen af OTC's ansøgning om miljøgodkendelse kan konstateres, at miljøvurderingen skete på baggrund af den dagældende kommuneplan, hvor det areal, som lokalplanforslag for Amagerbanen Nord omhandler, var udlagt som industriområde, og at miljøvurderingen af OTC's ansøgning derfor skete på grundlag af den tidligere kommuneplan. Det er dog korrekt, at de i miljøvurderingen anførte sikkerhedsafstande fra OTC til boliger, kun går til grænsen af det område, som i lokalplanforslaget foreslås udlagt til boliger.

Det fremgår endvidere af e-mail af 20. maj 2020 fra Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning (TMF), som svar på forespørgsel fra kommunens Center for Byplanlægning (hvis henvendelse dog mangler i de fremsendte akter), at spørgsmålet om sikkerhedsafstande blev overvejet yderligere. I mailen er anført:

"Du skal være opmærksom på, at det altid er Center for byplanlægning / PARC, som har planlægningskompetencen,

og derfor vurderer og redegør for om placering af følsom anvendelse med en lokalplan er hensigtsmæssig. Risikomyndighederne udtaler sig ikke om det og kun på baggrund af en høring af et forslag til lokalplan om hvorvidt en lokalplan har redegjort og taget tilstrækkeligt hensyn med tiltag og risikovurdering til risikoen fra en risikovirksomhed.

Der vil ikke være en høring af denne plan. så derfor hjælper jeg dig bare som kollega på baggrund af Forurenende Virksomheds kommentarer til lokalplanen.

Her med forslag til ændringer (ændringen med fed er nødvendig):

Miljømæssige gener fra virksomheder

Københavns Kommune har ikke identificeret virksomheder i området, som har en form for drift, der medfører, at støj-, luft- og lugtgener i forhold til lokalplanområdet skal vurderes. Der er udarbejdet en risikovurdering for Oiltanking Copenhagen Syd på Prøvestenen. Risikomyndighederne har vurderet, at den maksimale konsekvensafstand ved eksplosion hos Oiltanking Copenhagen Syd findes ved et overtryk på 50 mbar. Ved værst tænkelige uheld vil lokalplanområdet kunne blive udsat for en trykpåvirkning mellem 20 og 50 mbar. Center for Byplanlægning har vurderet, at det er godtgjort i risikovurderingen, at der kan planlægges for følsom anvendelse i området, da området ligger udenfor den maksimale konsekvensafstand. Det anbefales dog, at facader ud mod Prags Boulevard og Amager Strandvej som kan blive eksponeret for trykket fra en eksplosion udføres med sikkerhedsglas eller vinduer med sikkerhedsfilm, da en trykbølge ned til 20 mbar vil kunne knuse almindeligt vinduesglas.” (mine understregninger, mens tekst med rød er indsat af TFM).

Ifølge denne e-mail var det således allerede i maj 2020 besluttet i kommunen, at der ikke skulle gennemføres høring af, om det i lokalplanforslaget udlagt boligområde vil give problemer i forhold til sikkerhedsafstande. Dette spørgsmål blev i stedet af kommunen håndteret ved kollegial rådgivning fra TFM til CB. Københavns Kommunes håndtering af lokalplanområdets nærhed til Prøvestenens risikovirksomheder i lokalplanforberedelsen må efter min opfattelse anses for problematisk og uden den uvildige belysning og inddragelse af offentligheden, som kræves efter miljøvurderingsloven og planloven.

2.5 Trafikstøj

Det følger af lokalplanredegørelsen, at trafikstøj fra Amager Strandvej og Prags Boulevard antages at medføre et støjniveau op til 66 dB på facaderne og dele af friarealet, hvilket i modstrid med Kommuneplan 2019 og planlovens § 15 a overstiger den vejledende grænseværdi på 58 dB for boliger. Dette foreslås i lokalplanforslaget håndteret ved, at bebyggelsen med bl.a. boliger langs Amager Strandvej og Prags Boulevard kan danne støjskærm for friarealerne, men med bemærkning af, at det desuden kan blive nødvendigt at støjisolere bygningerne for at overholde de støjgrænser, der fremgår af lokalplanforslagets § 9, stk. 1. Efter lokalplanforslagets § 9, stk. 3, kan der ikke meddeles ibrugtagningstilladelse til ny bebyggelse, før det er dokumenteret, at de anførte grænseværdier er overholdt, men lokalplanforslaget indeholder ingen nærmere belysning af, hvorledes dette skal sikres med de i lokalplanforslaget anførte byggefelter.

Det fremgår ikke af de modtagne akter fra Københavns Kommune om trafikstøj, at dette spørgsmål

var overvejet i forbindelse med de indledende drøftelser i 2018 og 2019 om udarbejdelse af lokalplanforslag. Det fremgår derimod af den af Københavns Kommune udleverede mailkorrespondance mellem arkitektfirmaet Holscher Nordberg (formentlig repræsentant for bygherre) og Gade & Mortensen Akustik A/S i januar 2020, at der var brug for ”en indledende vurdering af støj mod Amager Strandvej samt Prags Boulevard”. Det fremgår endvidere, at Gade & Mortensen Akustik A/S den 30. januar 2020 har udarbejdet en vurdering af vejstøj. I denne rapport af anført bl.a.:

I forbindelse med omdannelsen af det eksisterende industriområde beliggende mellem Ved Amagerbanen, Prags Boulevard og Amager Strandvej til et område med boliger og serviceerhverv samt daginstitution skal der udarbejdes ny lokalplan – ”Ved Amagerbanen Nord”.

Dette notat redegør for den forventede støjbelastning til projektområdet fra de omkringliggende veje med henblik på en vurdering af eventuelt nødvendige foranstaltninger for overholdelse af Bygningsreglementets såvel som Københavns Kommunes krav til støj fra vejtrafik.

[..]

Det fremgår af nedenstående Figur 2, at støjbelastningen på facaden af bygninger mod henholdsvis Prags Boulevard og Amager Strandvej kan forventes i størrelsesordenen 63-68 dB enkelte facader op til ca. 70 dB.

[..]

Med henblik på at sikre en overholdelse af Bygningsreglementets krav til det indendørs støjniveau med lukkede vinduer må der stilles krav til facadens lydisolation. For sove- og opholdsrum med et facadestøjniveau på $L_{den}68$ dB kan det forventes, at der skal stilles de i Tabel 1 krav til vinduernes lydreduktionstal.

[..]

I de tilfælde hvor støjniveauet på facaden overstiger 58 dB, vil Miljøstyrelsens krav om et indendørs støjniveau med åbne vinduer på højst 46 dB fra vejtrafik i små (typisk under 12 m²) sove- og opholdsrum ikke umiddelbart kunne betragtes som overholdt.

Det indendørs støjniveau med åbne vinduer kan reduceres ved brug af særligt støjdæmpende oplukkelige partier eller ved at reducere støjniveauet på facaden.

Eksempler på dette kan være (men er ikke udelukket til) russervindue, afskærmende glas-/altanværn, afskærmende forsatsvindue foran et almindeligt opluk m.fl.” (mine fremhævelser)

Som det fremgår, lægger denne vurdering af vejstøj til grund, at der er betydelige overskridelser af de vejledende støjgrænser for nyt boligbyggeri. Rapporten antager, at dette kan håndteres med særlige krav om støjisolering ved lukkede vinduer boliger, men ikke kan overholdes ved åbne vinduer, selv om støjen kan reduceres.

Af e-mail af 21. februar 2020 fra Københavns Kommune til arkitekt fremgår, at spørgsmålet om trafikstøj herefter har været drøftet med kommunen, idet kommunen i mailen anfører følgende:

”Her en opsummering af vores snak tidligere og de lovede input til analysen af trafikstøj.

Trafikanalyse

Vi har vurderet, at der er behov for en opdatering af den trafikanalyse der blev lavet i forbindelse med planlægningen af Ved Amagerbanen Syd. Det er derfor vigtigt, at trafikanalysen viser den påvirkning, som de nye trafikmængder fra Ved Amagerbanen Nord har på de omkringliggende veje med. Vi vil i den forbindelse gøre opmærksom på, at resultaterne af analysen kan have indflydelse på tidsplanen, og vi kan være nødt til at ændre tidsplanen, hvis trafikforholdene ikke er i mål tidnok til, at vi kan få skrevet bestemmelserne til lokalplanforslaget.

Vi tager en status, når I ved hvornår trafikanalysen og skitseforslag til udbygningsaftale forventes at ligge klar. Du nævnte, at I forventer Sweco laver trafikanalysen, da de også er sat på opgaven med udbygningsaftaler. Trafikrådgiver kan tage direkte kontakt til Bekim for at aftale nærmere, hvad der skal indgå i trafikanalysen.

Støj

Bygherre skal levere en støjrapport, som dokumenterer støjniveauet på udendørs friarealer, både på tagterrasserne og i terræn, samt på bygningernes facader med en fremskrivning af trafikken på 10 år.

Støjrapporten skal redegøre for de løsninger, der er realistiske at indarbejde og som gør, at projektet overholder støjgrænserne indendørs med lukkede og åbne vinduer samt på udendørs primære opholdsarealer (fx støjskærme eller facadekoncepter).

For VABN skal der særligt fokuseres på situationer med støj ud mod Prags Boulevard og Amager Strandvej – husk eventuelle tagterrasser. I skal være opmærksomme på, at 100 % af daginstitutionens friareal skal være under støjgrænsen, så hvis det vurderes at der er kan være støj fra Ved Amagerbanen og Yderlandsvej, som kan påvirke børnehaven. Skal dette også undersøges.

Afl levering den 25.

Vi aftalte at I afleverer senest kl. 13, så vi kan nå at holde et internt møde, hvor vi gennemgår materialet samme eftermiddag.” (mine fremhævelser)

Det følger af denne e-mail, at Københavns Kommune har anmodet om en yderligere støjrapport fra bygherre, og at denne skulle afleveres den 25. februar 2020. Om dette er sket, vides ikke, da Københavns Kommune ikke i forbindelse med anmodning om aktindsigt har vedlagt andre støjrapporter end den støjrapport af 30. januar 2020, der er omtalt ovenfor.

Det må på baggrund af ovenstående lægges til grund, at Københavns Kommune i forbindelse med udarbejdelse af forslag til lokalplan har været bekendt med, at der var betydelige overskridelser af vejledende grænser for trafikstøj, og at der muligvis er udarbejdet en yderligere støjrapport, som dog ikke er blandt det materiale, som kommunen har udleveret i anledning af aktindsigt.

Jeg vil på denne baggrund anbefale, at der søges om ny aktindsigt i øvrige støjrapporter udarbejdet i relation til udarbejdelse af lokalplanforslaget samt i referater af møder holdt mellem Københavns Kommunes Center for Byplanlægning og eksterne offentlige og private parter.

3. Juridisk vurdering i forhold til miljøvurderingsloven og Fingerplanen

Beslutningen om ikke at gennemføre en miljøvurdering af lokalplanforslaget blev af kommunen begrundet med, at kommunen ikke mener, at det i lokalplanforslaget anførte byggeri er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 1 og 2. Dette må efter min opfattelse afvises. Det i lokalplanforslaget forudsatte byggeri har et omfang og en karakter, så det efter fast praksis må anses for omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, (10.b) anlægsarbejder i byzone.

Det må for det andet konstateres, at den i lokalplanredegørelsen indeholdte beslutning ikke opfylder kravene til screening efter miljøvurderingslovens § 10 og lovens bilag 3. Denne retlige mangel medfører efter fast praksis i Planklagenævnet, at både screeningsafgørelsen og lokalplanen er ugyldig, jf. fx MAD 2018.37 Pkn, hvor lokalplan for Centerbyggeri ved Vanløse Station blev ophævet, fordi det ikke fremgik af kommunens afgørelse, hvordan kriterierne i den dagældende miljøvurderingslovs bilag 2 (nu miljøvurderingslovens bilag 3) var indgået i kommunens vurdering af, at lokalplanforslaget ikke krævede miljøvurdering.

Sammenholdes de foreliggende oplysninger om lokalplanforslagets miljøvirkninger, må det efter min opfattelse konkluderes, at hvis kommunen havde foretaget en screening efter kriterierne i miljøvurderingslovens bilag 3, ville dette have ført til, at der skulle være gennemført en miljøvurdering pga. nærheden til Prøvestenens risikovirkningsområder og trafikstøj.

Det må i forlængelse heraf konstateres, at miljøvurderingen af Københavns Kommuneplan 2019 udtrykkeligt anfører, at områdets planlægning er afhængig af undersøgelse af miljøforholdene på Prøvestenen, og at dette nødvendigvis forudsætter, at denne miljøvurdering af bl.a. risikovirkningsområder på Prøvestenen indgår i en kommende miljøvurdering af lokalplanen.

Lokalplanforslaget opfylder efter min opfattelse endvidere ikke kravene i planlovens § 15 a og 15 b om placering af boliger i støjplagede og forureningsplagede områder. Dels medfører nærheden til Prøvestenens tunge industrivirkningsområder, at omfanget af disse forureningspåvirkninger ind i lokalplanområdet skal belyses. Dels indeholder lokalplanforslaget ikke bestemmelser, der effektivt sikrer støjafskærmning for den betydelige trafikstøj fra bl.a. Prags Boulevard, hvilket må anses for påkrævet efter den vurdering af trafikstøj af 30. januar 2020, som Københavns Kommune har fået udarbejdet i forbindelse med udarbejdelse af forslag til lokalplan. Disse to retlige mangler understreger yderligere, at lokalplanforslaget kræver en forudgående miljøvurdering.

Dette er efter min opfattelse i modstrid med planlovens § 15 a, der forudsætter, at hvis der planlægges for boliger eller anden støjfølsom anvendelse i et støjplaget område, kræves både en vurdering af støjen, men også en vurdering af, hvordan overskridelsen af støjgrænser kan imødegås samt en anvisning i lokalplanen på, hvordan dette skal ske. Meningen med planlovens § 15 a var således at undgå, at der lokalplanlægges for støjfølsom anvendelse som boliger i støjplagede

områder, hvis der ikke samtidigt i lokalplanen gives anvisninger på en løsning inden for lokalplanområdet. Dette har i mange tilfælde betydet, at der ved etablering af nye boligområder er lokalplanlagt for støjvold eller anden støjafskærmning. I det foreliggende tilfælde, foreligger der en støjrapport af 30. januar 2020, men når bortses fra de anbefalinger, der er indeholdt i rapporten, foreligger ingen offentliggjort vurdering af, hvordan det er muligt at undgå de betydelige overskridelser af grænsen for trafikstøj for det lokalplanlagte byggeri. Der er heller ingen nærmere stillingtagen til denne væsentlige miljøgene i lokalplanforslaget, og det er med den foreliggende støjrapport af 30. januar 2020 ikke godtgjort, at dette kan løses ved støjisolering af bygningerne.

Peter Pagh

Den 12. oktober 2020

Peter Pagh