

NOVEMBER 2016
HVIDOVRE KOMMUNE

MILJØVURDERING AF KOMMUNEPLANTILLÆG 2 OG LOKALPLANPLAN NR. 136 FOR "BOLIGER PÅ KLØVERPRISVEJ"

MILJØVURDERINGSRAPPORT

NOVEMBER 2016
HVIDOVRE KOMMUNE

MILJØVURDERING AF KOMMUNEPLANTILLÆG 2 OG LOKALPLANPLAN NR. 136 FOR "BOLIGER PÅ KLØVERPRISVEJ"

MILJØVURDERINGSRAPPORT

PROJEKTNR.

A084197

DOKUMENTNR.

2

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

2. December2016

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

ASTH

KONTROLLERET

UKJ

GODKENDT

ADKK

INDHOLD

1	Indledning	7
1.1	Lokalplan 136 "Boliger på Kløverprisvej 10"	7
2	Ikke-teknisk resumé	9
2.1	Samlet vurdering af miljøpåvirkninger	9
2.2	Overvågning	10
2.3	Krav til efterfølgende tilladelser	10
3	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	11
3.1	Tilgang og metode i miljøvurderingen	11
4	Miljøstatus	13
4.1	0-alternativ	15
5	Miljøvurdering	17
5.1	Vurdering af de enkelte miljøfaktorer	17
5.2	Samlet vurdering – miljømålsætninger	23
5.3	Fremtidig tilstand, hvis planen ikke vedtages	24
6	Overvågning og krav til efterfølgende tilladelser	25
6.1	Overvågning af miljøfaktorer	25
6.2	Krav til efterfølgende tilladelser	25

1 Indledning

Hvidovre Kommune har udarbejdet udkast til lokalplan for boliger på Kløverprisvej med kommuneplantillæg nr. 2 til Kommuneplan 2016. Lokalplanen rummer muligheder for at opføre et større antal boliger indenfor planens områdeafgrænsning. Lokalplanen med kommuneplantillæg giver mulighed for en fortætning af bebyggelsen af arealet.

Hvidovre Kommune har besluttet at lokalplanen med kommuneplantillæg nr. 2 er omfattet af krav om miljøvurdering forud for vedtagelsen af lokalplanen.

1.1 Lokalplan 136 "Boliger på Kløverprisvej 10"

Lokalplan 136 "Boliger på Kløverprisvej " med Tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2016 omfatter ejendommene Kløverprisvej 10 A og 10 B-D, og fastlægger retningslinjer for bebyggelsen af et areal på 10.304 m².

Lokalplanområdet ligger langs nordsiden af del af Kløverprisvej og er adskilt fra jernbanen af et 7-15 meter bredt plantebælte med høje træer og tætte buske. Langs sydsiden af Kløverprisvej ligger et større boligområde med parcelhuse af forskellige typer og alder.

Lokalplanområdet ligger kun ca. 300 meter fra Hvidovre station, hvorfra der er S-togsforbindelse til indre København henholdsvis Høje Taastrup Ved Hvidovre Station ligger også Hvidovre stationscenter, der har et bredt udvalg af indkøbsmuligheder.

Lokalplanen udarbejdes på baggrund af ønske fra en sammenslutning af almene boligselskaber, der gerne vil nedrive den eksisterende bebyggelse og i stedet opføre stationsnær boligbebyggelse på en af grundene i lokalplanområdet og boliger, ikke generende erhverv og offentlige funktioner på den anden af grundene. Opførelse af boliger tæt på Hvidovre Station er i tråd med Hvidovre Kommunes retningslinjer vedr. udpegning af stationsnære kerneområder, inden for en radius af 600 meter fra kommunens stationer, hvor der ønskes byfortætning med boliger og erhverv.

Med lokalplanen muliggøres etablering af tre langstrakte boligbebyggelse i to etager, med kælder, som brydes af op til ni punkthuse, i yderligere to – fire etager. Den ny boligbebyggelse planlægges placeret, hvor eksisterende aflang bebyggelse ligger i dag. Ved at skabe variation mellem punkthusenes højder, er det hensigten at skabe et naturligt samspil med de forskelligartede nabobebyggelse mod syd. Samlet muliggøres etablering af op til 15.000 etagemeter. Projektet vil medføre en bebyggelsesprocent på 145 for området.

2 Ikke-teknisk resumé

Hvidovre Kommune har udarbejdet udkast til kommuneplantillæg og lokalplan for boliger på Kløverprisvej. Lokalplanen rummer muligheder for at opføre et større antal boliger indenfor planens områdeafgrænsning. Lokalplanen giver mulighed for en fortætning af bebyggelsen af arealet.

Hvidovre Kommune har besluttet at kommuneplantillægget og lokalplanen er omfattet af krav om miljøvurdering forud for vedtagelsen af lokalplanen.

2.1 Samlet vurdering af miljøpåvirkninger

Med vedtagelsen af kommuneplantillægget og lokalplan nr. 136 kan følgende indvirkninger på miljøtilstanden forventes:

Befolkning og menneskers sundhed: Lokalplanen giver mulighed for at opføre et boligbyggeri tæt på banen. Byggeriets afstand til banen betyder at både boliger og udearealer på ejendommen kan blive påvirket af banen. Påvirkningerne fra banen kan være luftforurening fra dieseltog og magnetfelter fra kørestrømsanlægget.

En støjredegørelse fra 2012 har sandsynliggjort, at der med betydelig sandsynlighed ikke vil være et støjproblem forbundet med nærheden til banen. Det anbefales dog at der i forbindelse med byggetilladelse stilles krav om dokumentation for at støjgrænseværdier for både indendørs og udendørs opholdsarealer kan overholdes.

Luftforurening fra forbigående dieseltog kan påvirke luftkvaliteten lokalt i form af et forhøjet NO_x indhold og partikelnedfald. Forhøjet NO_x indhold og partikler i det lokale luftmiljø kan føre til påvirkning af luftveje og på sigt føre til forhøjet sygelighed. (Øvrigt er slettet, da jeg synes det er for langt uden at vi bruger det til noget) Dieseltogene passerer forbi bebyggelsen på de to spor der er nærmest bebyggelsen. Dieseltog er ved at blive udfaset af DSB, men udgør fortsat 35-50% af de fjerntog der passerer på banen. Det forventes at dieseltog vil være udfaset i løbet af en ti-årig periode. Der er ikke fastsat grænseværdier for påvirkningen af omgivende arealer, men det anbefales at der gennemføres en måling der kan klarlægge luftforureningen fra dieseltogene i området.

Magnetfelter fra kørestrømsanlæg dannes når el-tog passerer på banen. Magnetfelter er under mistanke for at være ophav til den Parkinson-lignende sygdom ALS. Det er forventningen at afstanden fra kørestrømsanlægget til boligbebyggelsen vil være tilstrækkelig til at undgå belastninger over den af WHO fastsatte grænseværdi. Det anbefales dog at der gennemføres en undersøgelse af hvorvidt der dannes et magnetfelt, der kan påvirke beboerne i den fremtidige bebyggelse. Verdenssundhedsorganisationen WHO har på grund af mistanken om magnetfelters påvirkning af mennesker fastlagt et forsigtighedsprincip, som bygger på at mennesker ikke bør udsættes varigt for mere end 0,4 µTesla i omgivelserne.

Vand: Planområdet ligger inden for et område med drikkevandsinteresser. Ændring af områdets rammer med vedtagelsen af lokalplanen vurderes ikke at give anledning til øget forurening/nedsivning fra grunden.

Jordbund: Jorden inden for planområdet er registreret som forurenede. Der skal derfor tages prøver af jordbunden inden for planområdet inden der kan foretages jordarbejder i forbindelse med anlæggelse af de nye boliger. Det skal ligeledes sikres, at jorden på grønne opholdsområder ikke påvirkes af jordforureningen. Gravearbejder inden for planområdet vil forudsætte en tilladelse fra Hvidovre Kommune som er myndighed.

Arealinddragelse: Kommuneplantillæggets og lokalplanens retningslinjer om højere bygningshøjder giver mulighed for en højere bebyggelse på arealet.

2.2 Overvågning

Miljøvurderingen af kommuneplantillægget og lokalplanen viser, at planernes tiltag bør medføre krav om yderligere undersøgelser af miljøpåvirkningerne før der kan etableres boligbyggeri inden for planområdet.

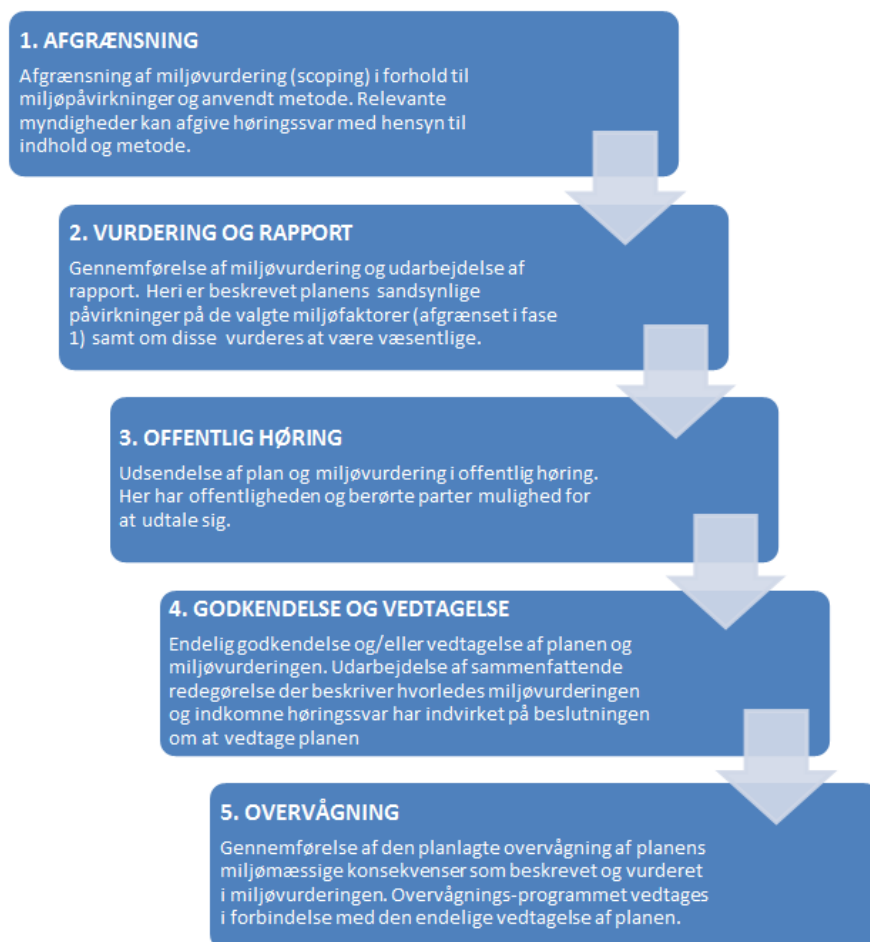
Kommuneplantillægget og lokalplanen har ikke i sig selv indvirkning på miljøet, men den bebyggelse som planen muliggør, vil påvirke miljøet bl.a. gennem en fortætning af bebyggelse, jordhåndtering af forurenede jord, grænseværdier for støj og magnetfelter

2.3 Krav til efterfølgende tilladelser

Det skal i forbindelse med byggetilladelse dokumenteres at vejledende støjgrænseværdier er overholdt for indendørs og udendørs opholdsarealer. Det bør endvidere sikres, at der ikke dannes magnetfelter, der overstiger den grænseværdi der er fastsat af WHO.

3 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Kommuneplantillægget og okalplanen er omfattet af kravet om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer ifølge lovens § 3, stk. 1, nr. 1. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de fem trin ses på Figur 3-1.



Figur 3-1 Miljøvurderingsprocessens fem trin

3.1 Tilgang og metode i miljøvurderingen

Miljøvurderingens første del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang, planforslagene forventes at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsrapporten. Neden for er kriterier, indikatorer og datagrundlag, som vil blive anvendt i miljøvurderingen, beskrevet.

Miljøvurderingens anden del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt planerne antages at fremme eller udgøre en hindring for realisering af miljømålsætninger, som er fastlagt i planer/strategier vedtaget lokalt, regionalt eller nationalt.

3.1.1 Afgrænsning, vurdering og kriterier

I afgrænsningsrapporten er de miljøfaktorer der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planernes tiltag identificeret og fastlagt. Afgrænsningsrapporten er ikke sendt i høring hos andre myndigheder. .

I tabel 3-1 angives de kriterier og indikatorer, der er anvendt ved vurderingen af de sandsynlige miljøpåvirkninger for hver af de relevante miljøfaktorer.

Tabel 3-1 Vurderingskriterier og indikatorer

Miljøfaktorer	Vurderingskriterier	Indikatorer	Databehov
Befolkningen og menneskers sundhed	<ul style="list-style-type: none"> > Nye muligheder for rekreativt brug inden for planområdet > Nye stationsnære boliger, ikke generende erhverv og offentlige funktioner > påvirkning af sundhed fra luftforurening fra dieseltog > påvirkning af sundhed fra magnetfelter fra køreledninger 	<ul style="list-style-type: none"> > Ændringer i rekreative muligheder > Ændring i stationsnære boliger > omfanget af påvirkede arealer/mennesker > omfanget af påvirkede boliger/mennesker 	Kvalitative og kvantitative
Vand	<ul style="list-style-type: none"> > Vandforbrug og forsyning > Håndtering af regnvand 	<ul style="list-style-type: none"> > Ændrede behov for vandforbrug > Ændret andel af befæstet areal 	Kvalitative
Jordbund	<ul style="list-style-type: none"> > Jordforurening inden for planområdet 	<ul style="list-style-type: none"> > Håndtering af forurenede jord under anlæg og drift 	Kvalitative
Arealanvendelse	<ul style="list-style-type: none"> > Arealanvendelsen som følge af nye rammer herunder placering af byggeri 	<ul style="list-style-type: none"> > Ændringer i bygning, højder og tæthed af bygninger 	Kvalitative

4 Miljøstatus

Planområdet er beliggende i Hvidovre Kommune mellem Hvidovre og Rødovre station. Lokalplanområdet ligger ca. 300 meter fra Hvidovre Station. Planområdet ligger ud til jernbanen mod nord og boligbebyggelse mod syd. Kløverprisvej er en længere vejstrækning, der løber fra Avedøre Havnevej til Hvidovrevej, hvorfra der løber en blind stikvej der ender i lokalplanområdet.

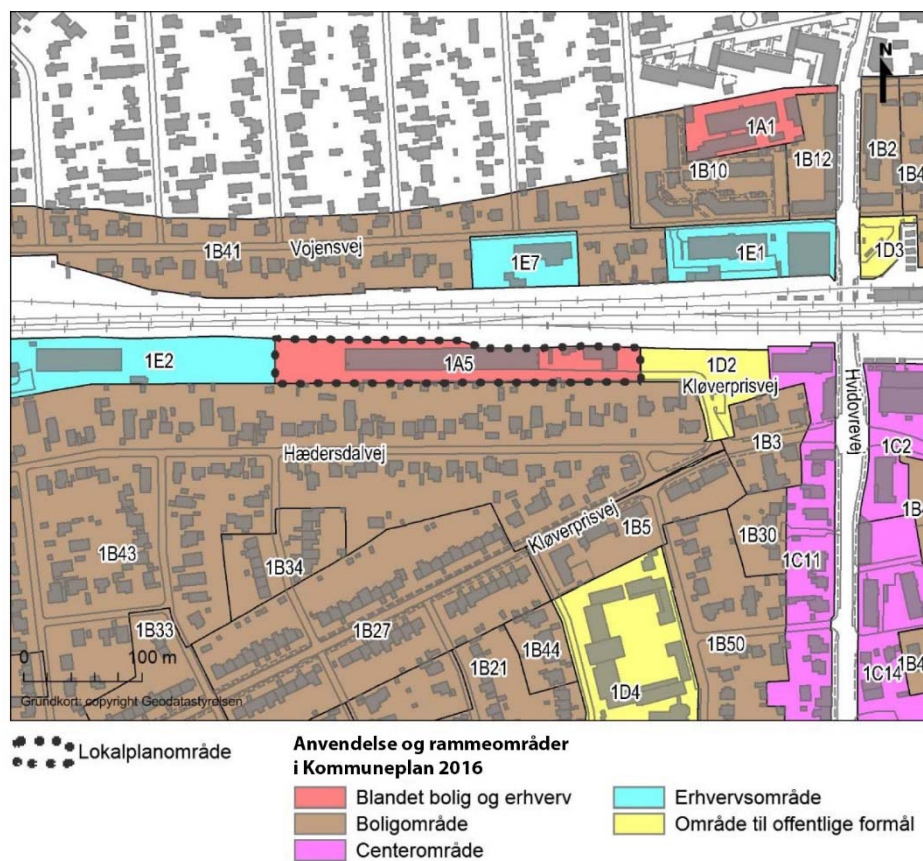
Området er beliggende i det indre storbyområde som er udpeget i Fingerplan 2013. Stationsnære kerneområder skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 meter. Ifølge Fingerplan 2013 skal kommuneplanlægningen jf. kapitel 3 § 6 stk. 4) sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

Planområdet er i Kommuneplan 2016 udlagt til blandet byområde. Arealerne er omfattet af rammeområde 1A5, hvor der gælder følgende:

- > Generel Anvendelse: Blandet byområde
- > Specifik Anvendelse: Blandet bolig og erhverv, etagebolig, kontor- og serviceerhverv, offentlige formål
- > Max bebyggelsesprocent: 145
- > Max antal etager: 5
- > Max bygningshøjde: 18 meter

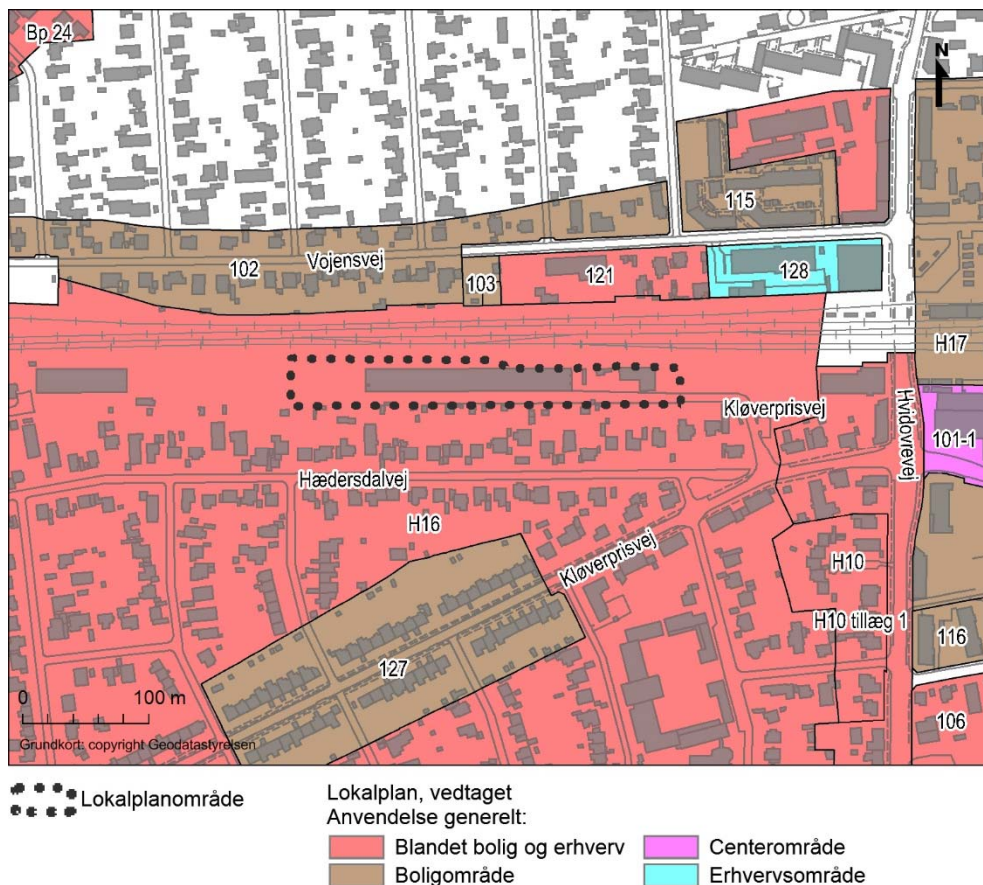
I lokalplan 136 "Boliger på Kløverprisvej" tillades følgende:

- > Max antal etager: 6
- > Max bygningshøjde: 22 meter
- > Generelt: Elevatortårne, trappetårne, teknikasser og solcelleanlæg kan tillades i op til 25 meter.



Figur 4-1 Kommuneplanrammer for Hvidovre Kommuneplan 2016.

Området er i dag omfattet af Byplanvedtægt H16. Byplanvedtægten fastlægger den specifikke arealanvendelse af delområdet til erhvervsformål, værkstedsområde, med mulighed for at opføre eller indrette bebyggelse til mindre industri- og værkstedsvirksomhed og lagervirksomhed samt forretningsvirksomhed, der har tilknytning til de pågældende virksomheder, eller som efter kommunalbestyrelsens skøn naturligt finder plads i området.



Figur 4-2 Lokalplaner i området omkring planområdet

Lokalplanområdet har tidligere været udnyttet til klargøring af biler, autoværksted, hjulskifte og autoforhandler, med tilhørende kontor funktioner, og der er tydelige raster i området fra disse funktioner i form af småskure og oplag. Siden 1982 har hovedparten af bebyggelsen på Kløverprisvej 10B-D været indrettet og anvendt til kontorlignende funktioner.

Matrikel 99a og 99c indgår i plangrundlaget for den nye lokalplan. Jorden på matrikel 99a er registreret som V1-forurenet. På matrikel 99c er jorden registreret som V2-forurenet.

4.1 0-alternativ

0-alternativet er den tilstand og udvikling, der kan forventes, hvis Lokalplan 136 "Boliger på Kløverprisvej" ikke vedtages. I dette tilfælde vil det betyde, at området fortsat vil fungere som blandet byområde med rammer der beskrives for området i Kommuneplan 2016. De nærmere bestemmelser for arealanvendelsen fra den eksisterende Byplanvedtægt H16 vil ligeledes være gældende.

Miljøvurderingen af lokalplanen vil derfor først og fremmest fokusere på lokalplanens ændrede rammer for området og opdeling af lokalplanens detaljering af arealanvendelsen, som en fastlæggelse af yderligere rammer for fremtidige anlægstilladelser.

0-alternativet udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen. Lokalplanen holdes således op mod den eksisterende tilstand i området med de allerede fastlagte rammer for anvendelsen af området. Der er ikke i øvrigt udarbejdet alternativer til lokalplanen. Derimod er der løbende indarbejdet bestemmelser og rammer som skal optimere miljø- og naturforhold i området i lyset af den i planen tiltænkte arealanvendelse.

5 Miljøvurdering

I de følgende afsnit beskrives de sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet i forhold til de enkelte miljøfaktorer som følge af en endelig vedtagelse af lokalplanen for "Boliger på Kløverprisvej 10". Vurdering af planforslagernes forenelighed med de kortlagte overordnede miljømålsætninger er beskrevet i afsnit 5.2. Endelig er de miljømæssige konsekvenser af 0-alternativet vurderet i afsnit 5.3.

Vurderingen af indvirkningen på de enkelte miljøfaktorer er gennemført på baggrund af generel viden om indvirkningerne af de i planernes forudsatte aktiviteter.

5.1 Vurdering af de enkelte miljøfaktorer

I dette afsnit beskrives planernes sandsynlige væsentlige indvirkninger på de miljøforhold, som på grundlag af afgrænsningsrapporten er udvalgt som de relevante miljøfaktorer.

5.1.1 Befolkningen og menneskers sundhed

Rekreative muligheder

Området anvendes i dag til erhvervsformål med lettere industri. Området er 100 % befæstet og indeholder ikke rekreative områder. Med endelig vedtagelse af lokalplanen muliggøres, at der kan etableres mindre grønne og rekreative opholdsarealer. De grønne arealer vil kunne anvendes af områdets beboere i almindelighed. Dette vil bidrage til en større andel af grønne områder i nærområdet. Dette vil bidrage til en generel begrønning af området.

Planområdet indeholder i dag ikke boliger. Endelig vedtagelse af lokalplanen vil give det planmæssige grundlag for, at der kan etableres omkring 248 boliger inden for matrikel 99a i lokalplanområdet og et ukendt antal boliger og ikke generende erhverv samt offentlige funktioner indenfor matrikel 99c i lokalplanområdet.

Støj

Da området for nuværende er udlagt til erhvervsformål er grænseværdien for støj fra forbi kørende tog 69 dB. Ved overgang til boligområder vil grænseværdien være 64 dB for både boliger og udendørs opholdsarealer.

Grænseværdierne for støj fra forbi kørende tog ses i Tabel 5-1

Tabel 5-1 Vejledende grænseværdier for støj fra forbigående tog.

Områdetype	L _{den}
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser ol.	59 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler ol. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og bydelsparker.	64 dB
Hoteller, kontorer mv.	69 dB

1. Kilde: Miljøstyrelsen 1997. Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner

Det skal derfor sikres, at støj fra jernbanen ikke overstiger 64 dB i forhold til arealanvendelsen i lokalplanområdet.

Ifølge Miljø- og Fødevareministeriets støjkort over området fra 2012 er der om dagen en støjpåvirkning fra jernbanen på op til 55-60 dB for den midterste del af området, der omfatter den planlagte boligbebyggelse og de primære friarealer. Derudover er der en støjpåvirkning på 60-65 dB for den nordlige og østlige del af lokalplanområdet, der omfatter de planlagte sekundære friarealer og bebyggelse til blandede byformål.

Togtrafikken langs lokalplanområdet forventes reduceret når København – Ringstedbanen tages i brug i 2018. Omfanget af denne reduktion er ikke kendt.

Vibrationer

Der er udarbejdet et notat om vibrationer i forbindelse med lokalplanprocessen. Notatet belyser komfortniveauet med hensyn vibrationer og strukturlyd forårsaget af togdrift på sporene.

Banearealet består af 4 spor og der forekommer drift af godstog, regionaltog, og Stog. Sporet nærmest byggeriet benyttes bl.a. til godstog, og den korteste afstand fra de kommende boliger til midten af dette spor er ca. 15 m. Det noteres, at i øjeblikket er der etableret støjhæmmende foranstaltning mellem banearealet og de kommende boliger.

Vibrationer fra jernbaner opstår, når et tog i bevægelse fremkalder svingninger i skinner og underlag. Vibrationer vil herved brede sig gennem jorden til nærliggende bygninger, hvilket kan medføre, at bygningerne ryster svagt, at glas klirrer m.m.

- > Vibrationskomfort angiver mærkbare belastningsniveauer, der generer opholdskomforten for de mennesker, der opholder sig i udsatte bygninger. Vibrationskomfort måles og beregnes i enheden dB(KB), uden at dette dog kan sammenlignes med niveauet for støj, som også angives i dB.
- > Strukturlyd forårsages af vibrationer, der omsættes til lavfrekvente lydsvingninger i en bygning, ved at vægge og gulve sættes i svingninger og dermed principielt virker som en højttaler. Strukturlyd angives i enheden dB(A)

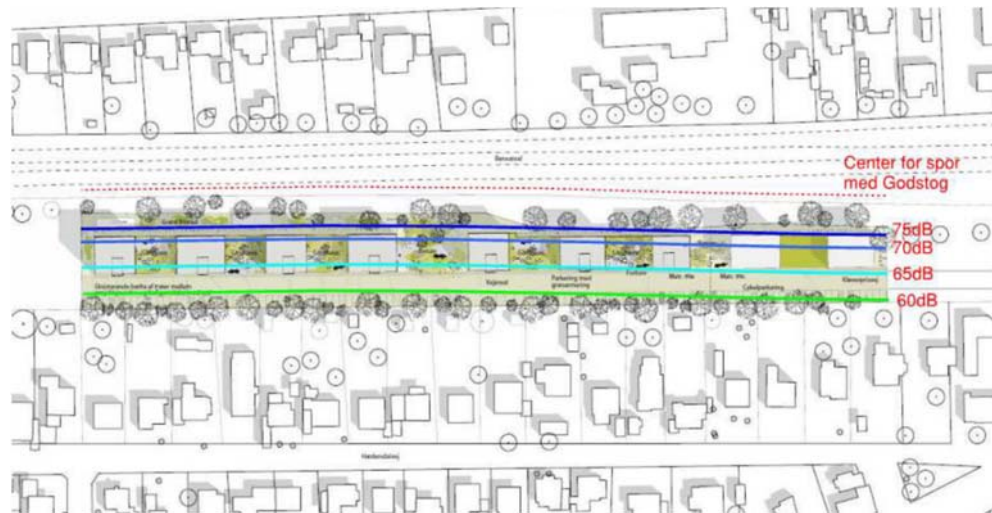
Ved kraftige vibrationspåvirkninger kan der opstå revner og skader på bygninger. Dette opstår erfaringsmæssigt først ved påvirkninger, som ligger markant over grænsen for mærkbare vibrationer – og betydeligt over de vibrationer, som erfaringsmæssigt forekommer fra jernbaner.

De estimerede vibrationspåvirkninger er baseret på eksisterende viden om undergrunden i projektområdet. Eventuelle lokale variationer i undergrunden, eller refleksioner fra jordlag, vil påvirke det endelige vibrationsniveau betydeligt. En variation i de specifikke bygningskonstruktioners evne til at overføre vibrationer vil påvirke det endelige vibrationsniveau afhængigt af, hvor meget den specifikke bygning afviger fra det, der er normalt for den pågældende bygningstype.

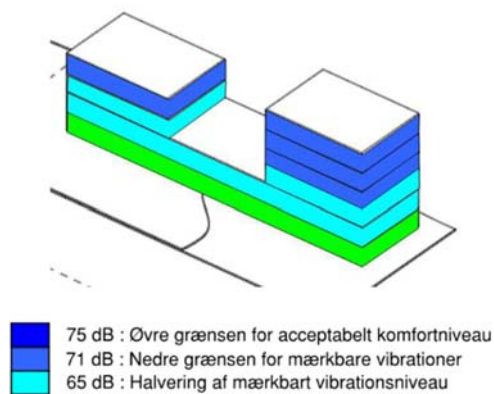
Det er vurderet, at komfortniveauet i alle boligerne er acceptabelt og ingen steder vil overskride de opstillede krav. Det vurderes ligeledes, at der ingen steder er risiko for gener fra strukturlyd og at vibrationsniveauet er markant under niveauet for bygningskadelige vibrationer.

Det største vibrationsniveau forekommer når et godstog passerer bygningerne på det nærmeste spor der er placeret ca. 15 m fra den nærmeste bygningsfacade tilhørende punkthuset længst mod øst. Drift af andre togtyper og drift på andre spor giver anledning til et mindre vibrationsniveau.

Det højeste vibrationsniveau kan forventes på de øverste etager pga. konstruktionen forstærkning af vibrationsniveauet fra toget. Tilsvarende er de bygninger nærmest sporet mest påvirket. Nedenfor er grafisk vist det højeste vibrationsniveau for hvert punkthus. Den mørkeblå linje viser grænsen mod banen, hvor overskridelse af komfortniveauet kan forekomme. Den blå linje viser, hvor mærkbare vibrationer kan forekomme, og den lyseblå linje viser, hvor det mærkbare vibrationsniveau er halveret.



Figur 5-1 Komfortniveau for de 9 punkthuse. Den mørkeblå linje viser grænsen mod banen, hvor overskridelse af komfortniveauet kan forekomme. Den blå linje viser hvor mærkbare vibrationer kan forekomme og den lyseblå linje viser hvor det mærkbare vibrationsniveau er halveret.



Figur 5-2 Komfortniveau fordelt på etager for den bebyggelse med det største vibrationsniveau.

Som det ses Figur 5-1 og Figur 5-2 er der mulighed for, at beboerne på de øverste etager af de to mest østlige punkthuse kan mærke vibrationer, når et godstog passerer. De resterende punkthuse vurderes uden mærkbare vibrationer fra togdrift.

Boligbyggeri - indendørsarealer

Støjpåvirkning fra omgivelserne/jernbanen på boligers indendørs opholdsarealer må maksimalt udgøre 33 dB. For at muliggøre en vedtagelse af lokalplanen i overensstemmelse med reglen i § 15a, stk. 1 i Planloven skal det sikres, at støj fra jernbanen ikke overstiger kravene til støj på indendørs opholdsarealer. Såfremt opførelsen af boliger i så kort afstand til banen ikke lader sig gøre med samtidig overholdelse af grænseværdierne for støj på indendørs opholdsarealer skal der tages de nødvendige foranstaltninger i form af støjskærme på boligbebyggelsen, herunder støjdæmpede friskluftventiler på vinduer, m.v.

Støjpåvirkning af indendørs opholdsarealer kan medføre nedsat søvn og på sigt føre til stress-lignende tilstande og kan ende med at påvirke det enkelte menneskes livssituation. I ekstreme tilfælde kan permanent støjpåvirkning føre til forkortet levetid.

Det er uklart om det ansøgte byggeri vil kunne leve op til støjkravene. Det bør under alle omstændigheder fastsættes som vilkår for byggetilladelsen, at der sker en påvisning af overholdelse af kravene til både indendørs- og udendørs opholdsarealer som betingelse for opnåelse af ibrugtagningstilladelse.

Påvirkning fra luftforurening

Etableringen af udendørs opholdsarealer mellem boligbyggeriet og banedæmningen betyder at det udendørs opholdsareal med stor sandsynlighed vil opleve et forhøjet partikelnedfald fra forbipasserende dieseltog. Det er uvist hvor længe dieseltogene endnu vil være i drift, men de udgør for tiden 35-50% af den samlede fjerntogsdrift på banen. Dieseltogene kører på de to spor der ligger tættest på boligbyggeriet. Det forventes at dieseltogene bliver taget ud af drift i løbet af de kommende ti år.

I et studie af påvirkningen fra dieseltog i byområder fra 2013 har Miljøstyrelsen forsøgt at beskrive påvirkningen af banenære arealer¹. Ved Københavns Hovedbanegård og klargøringsarealer udgør togbidraget omkring 30 µg/m³ for NO_x. På den nærliggende Ingerslevsgade udgør bidraget omkring 20 µg/m³, og der er et lignende niveau ved Valby Station. Områder omkring klargøringsarealer samt stationer er i denne sammenhæng de mest belastede arealer. Andre steder er bidraget fra togene noget lavere. F.eks. er bidraget omkring 15 µg/m³ på banetegemet vest for Valby, og det falder hurtigt, når man bevæger sig bort fra banen. Togbidraget til NO_x ved den permanente luftmålestation på H.C. Andersens Boulevard ca. 300 meter fra Hovedbanegården udgør under 2 µg/m³. Alle de nævnte værdier er bidrag, der kommer oven i den normale baggrundsforurening.

Det må forventes at påvirkningen af de udendørs opholdsarealer vil være påvirket af partikelnedfald og forhøjede NO_x værdier. Der er ikke gennemført konkrete målinger på strækningen. Det forventes at strækningen er sammenlignelig med den strækning vest for Valby Station, der indgik i Miljøstyrelsen rapport. Der er ikke fastsat grænseværdier for påvirkningen af omgivende arealer.

Partikelnedfald kan føre til en kendelig sværtning af omgivelserne i form af små olieagtige dråber, samt et usynligt nedfald af mindre partikler. Partiklerne indeholder stoffer som kan påvirke vejrtrækning og i yderste tilfælde være kræftfremkaldende. Det er ikke kendt hvor meget partikelnedfald der skal til for at fremkalde kræft, da dette vil være afhængig af det enkelte menneskes sundhedstilstand.

¹ Miljøstyrelsen, (2013) Luftforurening fra togdrift i byerne

Magnetfelter

Kørestrømsanlægget til fjerntogslinjerne er vekselstrømssystemer. Det betyder at der vil være et permanent magnetfelt rundt om kørestrømsanlægget som kan påvirke omgivelserne. Den relativt korte afstand fra boligbebyggelsen til kørestrømsanlægget kan bevirke, at arealerne kan være påvirkede af magnetfelter.

Der er ikke påvist en sammenhæng mellem påvirkning fra magnetfelter og sygdom. Der er mistanke om at en varig påvirkning fra magnetfelter kan føre til sygdommen ALS, som er en Parkinson-lignende sygdom. På grund af denne mistanke om en sammenhæng har WHO anbefalet at man anvender et såkaldt forsigtighedsprincip, som tager udgangspunkt i at man arbejder ud fra et døgn gennemsnit på maksimalt 0,4 μ Tesla i omgivelserne.

Det forventes at det nævnte døgn gennemsnit kan overholdes indenfor lokalplanens område. Da kørestrømsanlægget befinder sig i 5-7 meters højde over jorden forventes dette ikke at medføre en væsentlig indvirkning på menneskers sundhed. Der er dog usikkerhed i.f.t. en evt. påvirkning af boligerne øverst i den fremtidige bebyggelse, da disse ligger tættest på kørestrømsanlægget.

Trafikal belastning

Planområdet anvendes i dag til erhvervsformål og har et antal parkeringspladser. Med endelig vedtagelse af Lokalplan 136 vil der være mulighed for etablering af samlet ca. 80 parkeringspladser. Med endelig vedtagelse af det nye plangrundlag vurderes der ikke at være en væsentlig trafikforøgelse i området. Dette begrundes med, at området vil blive anvendt som ældre- og ungdomsboliger.

5.1.2 Vand

Planområdet er beliggende i et område med drikkevandsinteresser. Ændring af de eksisterende muligheder for byggeri vurderes dog ikke at medføre grundvandstruende aktiviteter. Det skal sikres, at der i anlægsfasen for det kommende byggeri ikke sker nedsivning af olie eller andre grundvandsforurenende stoffer fra entreprenørmaskiner eller olieoplag. Ligeledes skal det sikres, at der ved graveaktiviteter, ikke sker nedsivning af forurenede stoffer fra jorden til grundvandet.

Området overgår til boligområde, med tættere byggeri end tidligere. Der kan derfor opstå et større behov for drikkevandsforsyning og afløb. Det skal sikres, at HOFOR Vand Hvidovre A/S kan levere de tilstrækkelige kapacitet til området.

5.1.3 Jordbund

Jordbunden inden for planområdet er registreret som forurennet. I den vestlige del er jorden registreret som diffust forurennet (områdeklassificering) da området er i byzone. I den østlige del af planområdet er jorden kortlagt som V1-forurennet (matrikel 99a) og V2-forurennet (matrikel 99c).

I forbindelse med de kommende anlægsarbejder skal kommunens retningslinjer vedrørende anlægsarbejde og evt. bortskaffelse af forurenede jord følges. Der kan være krav om indhentning af en tilladelse, hvis der skal flyttes forurenede jord ud af ejendommen. Hvidovre Kommune er myndighed.

Jordbunden inden for planområdet er kortlagt som V1 forurenede og V2 forurenede i ca. en fjerdedel af den østlige del af området. Der vil derfor være behov for at tage jordbundsprøver inden der graves inden for området. Yderligere kan der, afhængig af jordforureningstypen, være behov for at sikre kommende grønne områder/opholdsarealer mod kontakt med en evt. jordforurening. Dette kan ske ved eksempelvis at udlægge et rent jordlag på områder, hvor der er opholdsarealer. Løsningen vil dog afhænge af, hvilken type af jordforurening der er tale om.

5.1.4 Arealanvendelse

Planområdet er i forbindelse med vedtagelse af Hvidovre Kommuneplan 2016 overgået til blandet byområde fra rent erhvervsområde. Lokalplan 136 fastlægger den specifikke arealanvendelse for området. De væsentligste ændringer i rammerne for området er derfor foregået i forbindelse med vedtagelsen af kommuneplanen². Ændringen som lokalplanen medfører vil derfor kun være en specifikation i forhold til bygningshøjder, facader, materialevalg, bebyggelsesprocent mv.

Kommuneplantillægget og lokalplanen indeholder mulighed for at opføre bebyggelse i op til 6 etager med en bygningshøjde på indtil 22 meter, elevatorårne, trappetårne, teknikkasser og solcelleanlæg kan tillades i op til 25 meter.

Ifølge Fingerplan 2013 skal kommuneplanlægningen jf. kapitel 3 § 6 stk. 4) sikre, at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvare den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Endelig vedtagelse af lokalplanen vil danne plangrundlag for flere stationsnære boliger. Dette vil derfor være i overensstemmelse med Fingerplan 2013.

5.2 Samlet vurdering – miljømålsætninger

Vurderingen i forhold til miljømålsætningerne skal sikre, at lokalplanens ændringer ikke strider imod planer og målsætninger eller indsatsprogrammer i de pågældende planer.

De relevante planernes målsætninger er anført i tabellen nedenfor.

² Kommuneplan 2016 blev endeligt vedtaget i november 2016

Tabel 5-2 Relevante miljømålsætninger, der er indgået i afgrænsningen af miljøvurderingen

Emne	Målsætninger	
Menneskers sundhed	> Målsætninger om støjbelastning fra vejtrafik og jernbaner fremsat i Hvidovre Kommuneplan 2016.	> Usikkert om det er i overensstemmelse
Arealanvendelse	> Fingerplan 2013 målsætninger om stationsnært boligbyggeri > Målsætninger i regeringens plan Vækst og udvikling i hele Danmark > Målsætninger fra Hvidovre Kommuneplan 2016 om blandede byområder > Målsætninger om stationsnære områder i Hvidovre Kommuneplan 2016	> I overensstemmelse > Ingen indvirkning > I overensstemmelse > I overensstemmelse
Jord	> Målsætninger som fremsat i regionale strategi- og handleplaner vedrørende jordforurening	> Positiv indvirkning/understøtter målsætning
Vand	> Målsætninger fra Hvidovre Kommuneplan 2016 om grund- og drikkevand	> Ingen indvirkning

I forhold til de overordnede miljømålsætninger, som har været kortlagt i forbindelse med afgrænsningen af miljøvurderingen, gælder helt generelt, at kommuneplantillægget og lokalplanen i de fleste tilfælde er i overensstemmelse med disse målsætninger og i et enkelt tilfælde har positiv virkning (jordforurening) for at opnå de pågældende miljømålsætninger.

5.3 Fremtidig tilstand, hvis planen ikke vedtages

Hvis lokalplanen ikke vedtages endeligt, vil de beskrevne miljøpåvirkninger ikke være aktuelle. Den aktuelle miljøtilstand vil derfor endnu være gældende og der vil ikke være udarbejdet andre plangrundlag end de gældende fra Kommuneplan 2016 og Byplanvedtægt H16.

6 Overvågning og krav til efterfølgende tilladelser

6.1 Overvågning af miljøfaktorer

Miljøvurderingen af Lokalplan 136 viser, at planernes tiltag vurderes at give anledning til videre undersøgelser før der kan etableres boligbyggeri inden for planområdet.

Lokalplanen vil ikke i sig selv have indvirkning på miljøet, men de tiltag og projekter som planen muliggør, vil påvirke miljøet bl.a. gennem en fortætning af bebyggelse, jordhåndtering af forurenede jord, luftforurening og magnetfelter.

Hvidovre Kommune vil, midtvejs i den kommende planperiode, være forpligtet til at udarbejde en ny planstrategi. Strategien skal indeholde oplysninger om planlægning gennemført på grundlag af den seneste version af kommuneplanen. Denne redegørelse vil bl.a. se på konsekvenserne af den allerede gennemførte planlægning, samt rumme en stillingtagen til fremtidig strategi for den følgende nye eller reviderede kommuneplan.

6.2 Krav til efterfølgende tilladelser

Det skal sikres, at de vejledende grænseværdier for støj fra jernbaner kan overholdes både på indendørs og udendørs opholdsarealer i de kommende boliger.

Det skal sikres, at udendørs opholdsarealer ikke belastes af luftforurening fra forbipasserende dieseltog. Der bør endvidere tilvejebringes dokumentation for at de øverstliggende boliger i det kommende byggeri ikke er belastet af magnetfelter fra det nærliggende kørestrømsanlæg.

Jordhåndtering og flytning af forurenede jord forventes at blive gjort efter kommunens gældende retningslinjer herom. Ligeledes vurderes det, at anlægsarbejde vil blive fortaget efter de gældende hensyn til støj og følsomhed i forhold til nabobebyggelse.

Der er ikke identificeret andre behov for afværgeforanstaltninger i forbindelse med miljøvurderingen.