

Blandet byområde  
ved Svend Aage-  
sens Allé 10

---

Miljørapport for Lokalplan 145

---

---

**4. SEPTEMBER 2019**

# Indhold

---

<b>1</b>	<b>Ikke teknisk resumé</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Indledning</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Lokalplan</b>	<b>4</b>
3.1	Lokalplanens formål og indhold	5
3.2	Afgrænsning af miljøvurderingen	6
3.3	Metode	6
<b>4</b>	<b>Miljøvurdering</b>	<b>7</b>
4.1	Vurdering i forhold til eksisterende miljømålsætninger	7
4.2	Vurdering af indvirkning på de enkelte miljøparametre	7
4.2.1	Støj fra jernbanen	7
4.2.2	Vibrationer fra jernbanen	8
4.2.3	Luftforurening fra jernbanen	9
4.2.4	Magnetfelter	10
4.2.5	Befolkningen og menneskers sundhed	11
<b>5</b>	<b>Alternativer – herunder 0-alternativet</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Afværgeforanstaltninger</b>	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Overvågning</b>	<b>11</b>
<b>8</b>	<b>Referencer</b>	<b>13</b>

---

---

Projekt nr.: 230564  
Dokument nr.: 1229575019  
Version 1  
Revision

Udarbejdet af LKR  
Kontrolleret af LLG  
Godkendt af LKR

## 1 Ikke teknisk resumé

Hvidovre Kommune ønsker med Lokalplanforslag 145 Blandet byområde ved Svend Aagesens Allé 10 [1], at muliggøre udvikling og byfortætning i området ved Svend Aagesens Allé.

Lokalplanområdet ligger lige syd for jernbanestrækningen København-Roskilde og er adskilt fra denne af et 7-15 meter bredt plantebælte, med træer og tætte buske.

Hvidovre Kommune har udarbejdet afgrænsning af planens miljøvurdering. Afgrænsningen har været i høring hos berørte myndigheder. Afgrænsningen er beskrevet i et notat [2]. Afgrænsningsprocessen har resulteret i at disse emner indgår i denne miljørapport:

Sundhed, herunder støj, vibrationer, udstødning fra dieseltog og magnetfelter fra kørestrøms-anlægget.

Lokalplanområdet er i dag påvirket af støj, vibrationer, udstødning fra dieseltog og magnetfelter fra den nærliggende jernbane. Lokalplanen ændrer ikke på miljøpåvirkningerne i området fra den nærliggende jernbane, men giver mulighed for etablering af følsom anvendelse på et areal, der udsat miljøpåvirkningerne fra den nærliggende jernbane.

### *Støj fra jernbanen*

Der er gennemført beregninger af støjen fra togtrafikken [6] i forhold til lokalplanområdet, og de byggemuligheder, som den indeholder. Beregningerne viser at den vejledende grænseværdi for togstøj, overskrides på den nordlige facade samt på hovedparten af de udendørs opholdsarealer langs den nordlige facade af det planlagte byggeri, samt på de planlagte tagterrasser [6]. På udearealerne ud for den sydlige facade overholdes de vejledende grænseværdier generelt.

### *Vibrationer fra togtrafikken*

Der er gennemført beregninger af vibrationer på de boliger som lokalplanforslaget muliggør [6]. Det kan konkluderes at der ses overskridelser på de anbefalede grænseværdier på 75 dB re.  $10^{-6}$  m/s<sup>2</sup> for alle de beregnede etager.

### *Afværgeforanstaltninger*

Boligerne vil når det bliver bygget overholde vejledende grænseværdier for støj og vibrationer, da lokalplanens bestemmelser og bygningsreglementet, der sikrer at der indarbejdes afværgeforanstaltninger, der sikrer dette.

### *Øvrige miljøforhold*

Vurdering af luftforurening viser, at luftkvalitetskriterierne kan overholdes med god margen. Det forventes ligeledes, at WHO's kriterie for magnetfelter kan overholdes i de nye boliger.

### *Befolkning og menneskers sundhed*

På den baggrund vurderes det, at lokalplanforslaget ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af befolkningen og menneskers sundhed.

## 2 Indledning

Den almene administrationsorganisation FA09 ønsker at opføre i alt 228 nye boliger i området ved Svend Aagesens Allé 10. Der er tale om en ny etageboligbebyggelse med ældre-, handicap- og ungdomsboliger. Ejendommene anvendes i dag til erhverv.

Bebyggelsen består af tre blokke med længder på henholdsvis 116, 85 og 55 m i varierende højder fra to til fem etager, blandt andet som punkthuse i 2. til 4. sals højde. Bebyggelsesprocenten for det skitserede projektet bliver 139. . Taghaverne oven på toetages bygning afskærmes desuden mod jernbanen og parcelhusene syd for bebyggelsen, og de sydvendte vinduer i punkthusene afskærmet.

Den toetages bebyggelse vil få en højde på cirka 7 m plus et 1,8 m højt værn, der skal fjerne eventuelle indbliksgener fra tagterrasserne til de tilstødende parcelhuse. Punkthusene bliver knap 17 m høje, eksklusiv elevatortårne.

Den mindste af bygningerne kan indrettes til såvel boliger som kontor- og serviceerhverv og offentlige formål, alt efter ejers ønske.

## 3 Lokalplan

Der har gennem en årrække været et ønske fra den almene administrationsorganisation FA09 om at etablere en ny etageboligbebyggelse med ældre-, handicap- og ungdomsboliger på Svend Aagesens Allé 10A-D [1].

### *Eksisterende forhold*

I lokalplanområdet ligger i dag en tidligere værkstedsbygning i to etager med et grundplan på 2.761 m<sup>2</sup>, et autoværksted på 374 m<sup>2</sup>, samt mindre garagebygninger, diverse skure og oplag. Den eksisterende bebyggelse ligger på grundens nordlige del og relativt tæt på jernbanen, adskilt af en skråning og beplantning. Der er ca. ti meter mellem eksisterende bebyggelse i lokalplanområdet og naboskel mod syd, der fungerer som adgangsvej og parkeringspladser, der er placeret langs med naboskellet i syd.

### *Planområdet*

Lokalplan 145 "Blandet byområde ved Svend Aagesens Allé 10" omfatter ejendommene Svend Aagesens Allé 10A og Svend Aagesens Allé 10B-D, som tilsammen udgør et område på 10.304 m<sup>2</sup>.

Svend Aagesens Allé er en stikvej til Kløverprisvej, der forløber fra Avedøre Havnevej til Hvidovrevej. Lokalplanområdet ligger syd for jernbanestrækningen København-Roskilde og er adskilt fra denne af et 7-15 meter bredt plantebælte, med træer og tætte buske. Syd for lokalplanområdet ligger et større boligområde med parcelhuse af forskellig type og alder.

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

### *Gældende planforhold*

Ejendommene er omfattet af Byplanvedtægt 16, der udlægger området til værkstedsbebyggelse. Efter byplanvedtægtens § 2C, stk. 1 og 2, må der kun opføres eller indrettes bebyggelse til eller udøves mindre industri-, og værkstedsvirksom-

hed og lagervirksomhed samt forretningsvirksomhed, der har tilknytning til de pågældende virksomheder, eller som efter Kommunalbestyrelsens skøn naturligt finder plads i området.

Det er således ikke muligt at omdanne ejendommenes anvendelse til boligformål med den gældende byplanvedtægt.

Kommuneplan 2016

I Kommuneplan 2016 er ejendommene udlagt til blandet byområde. Ejendommene udgør rammeområde 1A5, der har følgende rammebestemmelser:

- Generel anvendelse: Blandet byområde
- Specifik anvendelse: Blandet bolig og erhverv, etagebolig, kontor- og servicevirksomhed, offentlige formål
- Max. bebyggelsesprocent: 145
- Max antal etager: 5
- Max. bygningshøjde: 18 m
- Bemærkninger: Stationsnært kerneområde

Lokalplanens indhold er i overensstemmelse med de ovenstående rammer.

Lokalplanområdet ligger inden for en gangafstand af 600 meter fra Hvidovre Station, og er derfor i Kommuneplan 2016 udpeget som stationsnært kerneområde, jf. Fingerplanens intentioner herom. Her gælder, at der kan placeres større virksomheder inden for kontor- og serviceerhverv, større besøgsintensive institutioner af regional betydning og tæt boligbebyggelse.

Formålet med afgrænsning af de stationsnære kerneområder er gennem planlægning at fremme mulighederne for at benytte den kollektive trafik og at gøre pendlerne mindre afhængige af bilen.

### 3.1 Lokalplanens formål og indhold

Formålet med lokalplanen er,

- at muliggøre etablering af etageboligbyggeri på Svend Aagesens Allé 10B-D, og etablering af blandet byområde med etageboligbyggeri, kontor- og serviceerhverv og offentlige formål på Svend Aagesens Allé 10A.
- at sikre, at byggeriet i sin udformning harmonerer med den varierede bebyggelse i omgivelserne.
- at byggeri og byrum udføres i arkitektonisk kvalitet, der bidrager positivt til byliv og oplevelsen af stedet.
- at sikre de nødvendige parkeringspladser i forbindelse med byggeri inden for lokalplanområdet.
- at sikre etablering af udendørs opholdsarealer i tilknytning til de nye boliger.
- at mindske indsigtsgener fra nyt byggeri i lokalplanområdet i forhold til de omkringliggende boligejendomme gennem udformning af facaderne på ny bebyggelse i lokalplanområdet.
- at sikre adgang fra offentlig vej til lokalplanområdet.

Lokalplanområdet disponeres som to delområder: delområde 1 der omfatter Svend Aagesens Allé 10B-D og delområde 2 indeholdende Svend Aagesens Allé 10A. Delområde 1 udlægges til etageboliger, ifølge skitseprojektet ca. 228 almene boligenheder. Delområde 2 udlægges til blandet byområde med mulighed for etablering af etageboliger, ikke generende erhverv og offentlige formål. Samlet muliggøres etablering af ca. 14.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal fordelt på ca. 11.500 m<sup>2</sup> i delområde

1 og ca. 2.100 m<sup>2</sup> i delområde 2. Den enkelte grund må maksimalt udnyttes med en bebyggelsesprocent på 145 i delområde 1 og 110 i delområde 2. I delområde 1 muliggøres etablering af to længehuse i op til to etager med tilhørende kælder. Disse udgør en base for etablering af op til syv punkthuse, i yderligere to - tre etager. I delområde 2 gives mulighed for at opføre et længehus i tre etager. Den maksimale bygningshøjde i delområde 1 og 2 er hhv. 18 og 12 meter.

Der etableres tre byggefelter - A, B og C - i lokalplanområdet. Byggefelterne ligger 13 meter fra naboskel mod syd, 2,5-10 meter fra skel mod nord og 5 meter fra skel mod henholdsvis vest og øst.

Mellem bebyggelserne skal der etableres offentlige byrum med beplantning og opholdsfaciliteter, som bliver bebyggelsens opholdsarealer. Tagterrasserne på andensals højde giver beboere i punkthusene et opholdsareal på samlet op til ca. 1.100 m<sup>2</sup>.

I boligprojektet for delområde 1 er det aktuelt hensigten at indrette ca. 66 ældreboliger, 11 handicapboliger, 30 bostøtteboliger til unge, hvoraf to er tiltænkt selvhjulpne kørestolsbrugere samt 121 ungdomsboliger, hvoraf 6 er tiltænkt selvhjulpne kørestolsbrugere. Der er således tale om at etablere i alt 19 handicapboliger.

Der er endnu ikke et konkret projekt for delområde 2.

Adgangsvejen fastholdes i sin nuværende placering og størrelse, ligeledes fastholdes parkering langs det sydlige skel.

### **3.2 Afgrænsning af miljøvurderingen**

Hvidovre Kommune har udarbejdet afgrænsning af planens miljøvurdering. Afgrænsningen har været i høring hos berørte myndigheder. Afgrænsningen er beskrevet i et notat [2]. Afgrænsningsprocessen har resulteret i at disse emner indgår i denne miljørapport:

Sundhed, herunder støj, vibrationer, udstødning fra dieseltog og magnetfelter fra kørestrøms-anlægget.

Udstødning fra dieseltog og magnetfelter behandles kvalitativt, på samme måde som i Hvidovre Kommunes udleverede eksempel på Miljørapport for Kommuneplantillæg og lokalplan for 'Boliger på Kløverprisvej'.

Støj og vibrationer fra jernbanen beskrives og vurderes på baggrund af notat udarbejdet af NIRAS.

### **3.3 Metode**

Miljøvurderingsloven indebærer, at offentlige myndigheder skal foretage en miljøvurdering af planer og programmer, der kan få en væsentlig indflydelse på miljøet. Miljøvurderingen tager metodemæssigt udgangspunkt i de retningslinjer, der følger af Vejledning om miljøvurdering af planer og programmer /5/. For at afdække hvilke områder miljøvurderingen skal omfatte, er der som nævnt foretaget en afgrænsning, som fastlægger omfanget af miljøvurderingen.

Miljøvurderingen er herefter gennemført som en todelt vurdering af indvirkningerne på miljøet i forhold til lokalplanen. Indvirkninger på miljøet er vurderet i forhold til;

- eksisterende miljømålsætninger, herunder grænseværdier
- de miljøfaktorer, som er relevante ifølge afgrænsningen.

## 4 Miljøvurdering

I dette afsnit beskrives og vurderes lokalplanens og kommuneplantillæggets indvirkning på de miljøbeskyttelsesmål, som planen skal leve op til og de relevante miljøparametre.

### 4.1 Vurdering i forhold til eksisterende miljømålsætninger

Lokalplanen vurderes at være i overensstemmelse med kommuneplanens formål, planstrategi, klimatilpasningsstrategi og den overordnede spildevandsplan.

Opførelse af boliger og erhverv tæt på Hvidovre Station er i tråd med retningslinje 3.2.1 i Kommuneplan 2016, der udpeger stationsnære kerneområder inden for en gangafstand af 600 meter fra kommunens stationer, hvor der ønskes byfortætning med boliger og erhverv.

### 4.2 Vurdering af indvirkning på de enkelte miljøparametre

#### 4.2.1 Støj fra jernbanen

##### 4.2.1.1 Målsætninger

Støj er en af de største miljøbelastninger i byerne. Undersøgelser gennem de seneste år har vist, at det især er støj i nattetimerne – og som følge heraf forstyrrelser i af nattesøvnen, der er en afgørende faktor for at mennesker udvikler forhøjet blodtryk og deraf følgende hjerte/karsygdomme.

Støjbelastede arealer må efter planloven kun udlægges til støjfølsom anvendelse, hvis den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener. Et område betragtes som støjbelastet, når støjniveauet af den aktuelle type støj er højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi [3].

- Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser og lignende; Lden 53 dB fra veje; 59 dB fra jernbane,
- Boligområder, daginstitutioner, skoler og andre og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler og lignende, kolonihaver, nyttehaver, udendørs opholdsarealer, bydelsparker mv.; Lden 58 dB fra veje; 64 dB fra jernbane,
- Hoteller, kontorer, liberale erhverv mv.; Lden 63 dB fra veje; 69 dB fra jernbane.

Lden er en forkortelse af "Day-evening-night equivalent level", og er udtryk for et vægtet støjniveau, der måles over et døgn med en 10 dB straf tillagt værdierne

mellem kl. 23 og 07, og en 5 dB straf tillagt værdierne mellem kl. 19 og 23 for at afspejle folks ekstra følsomhed over for støj om natten og aftenen.

De vejledende grænseværdier for støj fra jernbaner fremgår af et tillæg fra juli 2007 [4] til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" [5].

#### 4.2.1.2 Eksisterende forhold

Området er i dag påvirket af støj fra den nærliggende jernbane. Lokalplanen ændrer ikke på støjen i området, men giver mulighed for etablering af følsom anvendelse.

#### 4.2.1.3 Vurdering

Der er gennemført beregninger af støjen fra togtrafikken [6] i forhold til lokalplanområdet, og de byggemuligheder, som den indeholder. Beregningerne viser at den vejledende grænseværdi for togstøj, overskrides på hovedparten af de udendørs opholdsarealer langs den nordlige facade af det planlagte byggeri, samt på de planlagte tagterrasser [6]. På udearealerne ud for den sydlige facade overholdes de vejledende grænseværdier generelt, med undtagelse af arealet bagved åbningen mellem de overordnede dele af byggeriet.

Beregningerne viser, at den vejledende grænseværdi for togstøj ( $L_{den}$ : 64 dB(A)) overskrides på de nordvendte facader. I stueplan langs den nordlige facade, og i den østlige del af det planlagte byggeri, ses dog at den vejledende grænseværdi er overholdt [6].

Beregningerne viser, at den vejledende grænseværdi for maksimalværdien af togsstøj ( $L_{max}$ : 85 dB(A)) overholdes på de nordvendte facader [6].

Lokalplanforslaget indeholder bestemmelser, der sikrer at de vejledende grænseværdier for støj vil blive overholdt indendørs og på de udendørs opholdsarealer. Lokalplanforslaget muliggør ligeledes de nødvendige afværgeforanstaltninger mod støj fx lokal støjafskærmning ved tagterrasser.

Det vil således blive sikret i den videre proces med at projekttere og bygge boligerne, at de vejledende grænseværdier for støj vil blive overholdt indendørs og på de udendørs opholdsarealer.

## 4.2.2 Vibrationer fra jernbanen

#### 4.2.2.1 Målsætninger

Vibrationer for jernbanen ved ny boliger bør overholde disse foreslåede grænseværdier for vibrationer.

Tabel 4.1: Grænseværdien for vibrationer [5]

Områdetype	Evt. periode	Foreslåede grænseværdier for vibrationer
Boliger, børneinstitutioner og lignende	Hele døgnet	75 dB
Boliger i blander bolig/erhvervsområde	Aften/nat (kl. 18-07)	75 dB
	Dag (kl. 07-18)	90 dB



Områdetype	Evt. periode	Foreslåede grænseværdier for vibrationer
Kontorer, undervisningslokaler		
Erhvervsbebyggelse	Hele døgnet	85 dB

#### 4.2.2.2 Eksisterende forhold

Området er i dag påvirket af vibrationer fra den nærliggende jernbane. Lokalplanen ændrer ikke på vibrationerne i området, men giver mulighed for etablering af følsom anvendelse.

#### 4.2.2.3 Vurdering

Der er gennemført beregninger af vibrationer på de boliger som lokalplanforslaget muliggør [6]. Det kan konkluderes at der ses overskridelser på de anbefalede grænseværdier på 75 dB re.  $10^{-6}$  m/s<sup>2</sup> for alle de beregnede etager.

Da vibrationsberegningerne er behæftet med en stor usikkerhed, må det anbefales at der i forbindelse med projekteringen af byggeriet udføres præcise målinger, og etableres afværge foranstaltninger, der i forbindelse med byggesagsbehandlingen sikrer, at de vejledende grænseværdier for vibrationer vil blive overholdt.

### 4.2.3 Luftforurening fra jernbanen

Luftforurening fra forbipasserende dieseltog kan påvirke luftkvaliteten lokalt i form af et forhøjet NO<sub>x</sub> indhold og partikelfald. Forhøjet NO<sub>x</sub> indhold og partikler i det lokale luftmiljø kan føre til påvirkning af luftveje og på sigt føre til forhøjet sygelighed.

#### 4.2.3.1 Målsætninger

Luftkvalitetsbekendtgørelsen [7] har til formål, at definere og fastsætte mål for luftkvaliteten med henblik på at undgå, forhindre eller begrænse skadelige virkninger på menneskers sundhed og på miljøet som helhed.

Luftkvalitetsbekendtgørelsen indeholder disse relevante grænseværdier:

NO<sub>2</sub> (Grænseværdi er 40 µg/m<sup>3</sup>)  
 PM<sub>2.5</sub> (Grænseværdi er 25 µg/m<sup>3</sup>)  
 PM<sub>10</sub> (Grænseværdi er 40 µg/m<sup>3</sup>)

#### 4.2.3.2 Eksisterende forhold

Området er i dag påvirket af luftforurening fra den nærliggende jernbane, og placeringen i byområde med baggrundsforurening. Lokalplanen ændrer ikke på luftforureningen i området, men giver mulighed for etablering af følsom anvendelse.

Tabel 4.2: Luftforurening ved Svend Aagesens Allé 10 [8]

	Årsmiddel af gadekoncentrationer i 2012 i µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub> (Grænseværdi er 40 µg/m <sup>3</sup> )	14,6
PM <sub>2.5</sub> (Grænseværdi er 25 µg/m <sup>3</sup> )	10,6

	Årsmiddel af gadekoncentrationer i 2012 i $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM <sub>10</sub> (Grænseværdi er 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	12,9

Luftkvaliteten i området er således beregnet til at overholde grænseværdierne med god margin.

#### 4.2.3.3 Vurdering

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 tiårig periode.

Miljøstyrelsen afrapporterede i 2013 et projekt til vurdering af, hvilken indflydelse tog har på luftkvaliteten i byområder [9]. Rapporten, Luftforurening fra togdrift i byområder, har fokus på vurderinger af togdriftens bidrag til udslip og koncentrationer i København og Aarhus.

I rapporten er der foretaget spredningsberegninger for at vurdere bidraget til koncentrationer i luften forårsaget af togtrafik i København og Aarhus. Fokus er på NO<sub>x</sub> og partikler. Der er udført beregninger, hvor emissionen er antaget at stamme fra en 10 meter bred arealkilde (de to fjerntogsspor på jernbanen), og koncentrationerne er beregnet i et mere finmasket net end ved de generelle beregninger.

Tabel 4.3: Beregninger af togtrafikkens bidrag til luftforureningen på selve togsporet 300 m vest for Valby Station [9]

Beregnete bidrag fra togtrafik	NO <sub>x</sub> ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	PM <sub>2,5</sub> ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Banelegeme vest for Valby	15	0,4

Luftforureningen falder markant med afstanden til togsporene, og i en afstand af 15 m, hvor lokalplanområdet ligger vil bidraget være meget lavere. På den baggrund vurderes luftforureningen fra den nærliggende jernbane ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger i lokalplanområdet, og luftkvalitetsvejledningens grænseværdier vil være overholdt med god margin.

## 4.2.4 Magnetfelter

Magnetfelter fra kørestrømsanlæg dannes når el-tog passerer på banen. Magnetfelter er under mistanke for over lang tid at forøge risikoen for sygdomme fx kræft.

#### 4.2.4.1 Målsætning

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  $\mu\text{T}$  i omgivelserne [10].

#### 4.2.4.2 Eksisterende forhold

Området er i dag påvirket af magnetfelter fra den nærliggende jernbane. Lokalplanen ændrer ikke på magnetfelterne i området, men giver mulighed for etablering af følsom anvendelse.

#### 4.2.4.3 *Vurdering*

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.

Det forventes at WHO's målsætning kan overholdes indenfor lokalplanens område. Kørestrømsanlægget befinder sig i 5-7 meters højde over jorden og forventes derfor ikke at medføre en væsentlig indvirkning på menneskers sundhed.

#### 4.2.5 **Befolkningen og menneskers sundhed**

Boligerne vil når det bliver bygget overholde vejledende grænseværdier for støj og vibrationer, da lokalplanforslaget indeholder bestemmelser, der sikrer at der indarbejdes afværgeforanstaltninger, der sikrer dette.

Vurdering af luftforurening viser, at luftkvalitetskriterierne kan overholdes med god margen. Det forventes ligeledes, at WHO's kriterie for magnetfelter kan overholdes i de nye boliger.

På den baggrund vurderes det, at lokalplanforslaget ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af befolkningen og menneskers sundhed.

## 5 **Alternativer – herunder 0-alternativet**

Der er ikke miljøvurderet alternativer til de fremlagte planforslag. En fortsættelse af den nuværende anvendelse som erhvervsområde (det såkaldte 0-alternativ) vil ikke medføre ændringer i de eksisterende miljøforhold.

## 6 **Afværgeforanstaltninger**

I lokalplanlægningen er indarbejdet en række afværgende og miljøforbedrende tiltag som en del af planlægningen. Miljøvurderingen afdækker ikke behov for yderligere foranstaltninger.

Det skal i forbindelse med byggetilladelse dokumenteres at vejledende grænseværdier for støj er overholdt for indendørs og udendørs opholdsarealer. Det bør ligeledes i forbindelse med byggetilladelsen sikres at vejledende grænseværdier for vibrationer og strukturlyd overholdes. Det bør endvidere sikres, at der ikke dannes magnetfelter, der overstiger den grænseværdi der er fastsat af WHO.

## 7 **Overvågning**

Lokalplanen har ikke i sig selv indvirkning på miljøet, men den bebyggelse som planen muliggør, vil blive påvirket af de eksisterende støj og vibrationer, samt luftforurening og magnetfelter i området, som er en funktion af den nærliggende jernbane.

Miljøvurderingen af lokalplanen viser, at planernes tiltag bør medføre krav om yderligere undersøgelser af miljøpåvirkningerne afværgeforanstaltninger før der kan etableres og ibrugtages boligbyggeri inden for planområdet. Lokalplanens bestemmelser og bygningsreglementets krav skal sikre at de miljømæssige forhold indgår i byggesagsbehandlingen, og at afværgeforanstaltningerne er gennemført inden ibrugtagning af bygningerne.

Der vurderes ikke at være behov for særskilt overvågning i henhold til denne miljøvurdering.

## 8 Referencer

- [1] Hvidovre Kommune, »Forslag til lokalplan 145. Blandet Byområde ved Svend Aagesens Allé 10,« 2019.
- [2] Hvidovre Kommune, Screening for miljøvurdering af lokalplan for blandet byområde ved Svend Aagesens Allé 10, 2019.
- [3] NIRAS, »Etageboliger Svend Aagesens Allé. Togstøj og vibrationer,« 2019.
- [4] Hvidovre Kommune, »Kommuneplan 2016,« 2016.
- [5] Miljøstyrelsen, »Tillæg til vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner,« 2007.
- [6] Miljøstyrelsen, »Støj og vibrationer fra jernbaner. Vejledning nr. 1/1997,« 1997.
- [7] Miljøstyrelsen, »Luftkvalitetsbekendtgørelsen nr 1472 af 12/12/2017,« 2017.
- [8] DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi, Digitalt Danmarkskort for luftforurening, 2018.
- [9] Miljøstyrelsen, »Luftforurening fra togdrift i byområder. Miljøprojekt nr. 1484,« 2013.
- [10] Banedanmark, »Hvad er et magnetfelt?,« 2019. [Online]. Available: [https://www.bane.dk/da/Borger/Baneprojekter/Elektrificeringsprogrammet/Hvad-er-et-magnetfelt\\_](https://www.bane.dk/da/Borger/Baneprojekter/Elektrificeringsprogrammet/Hvad-er-et-magnetfelt_).